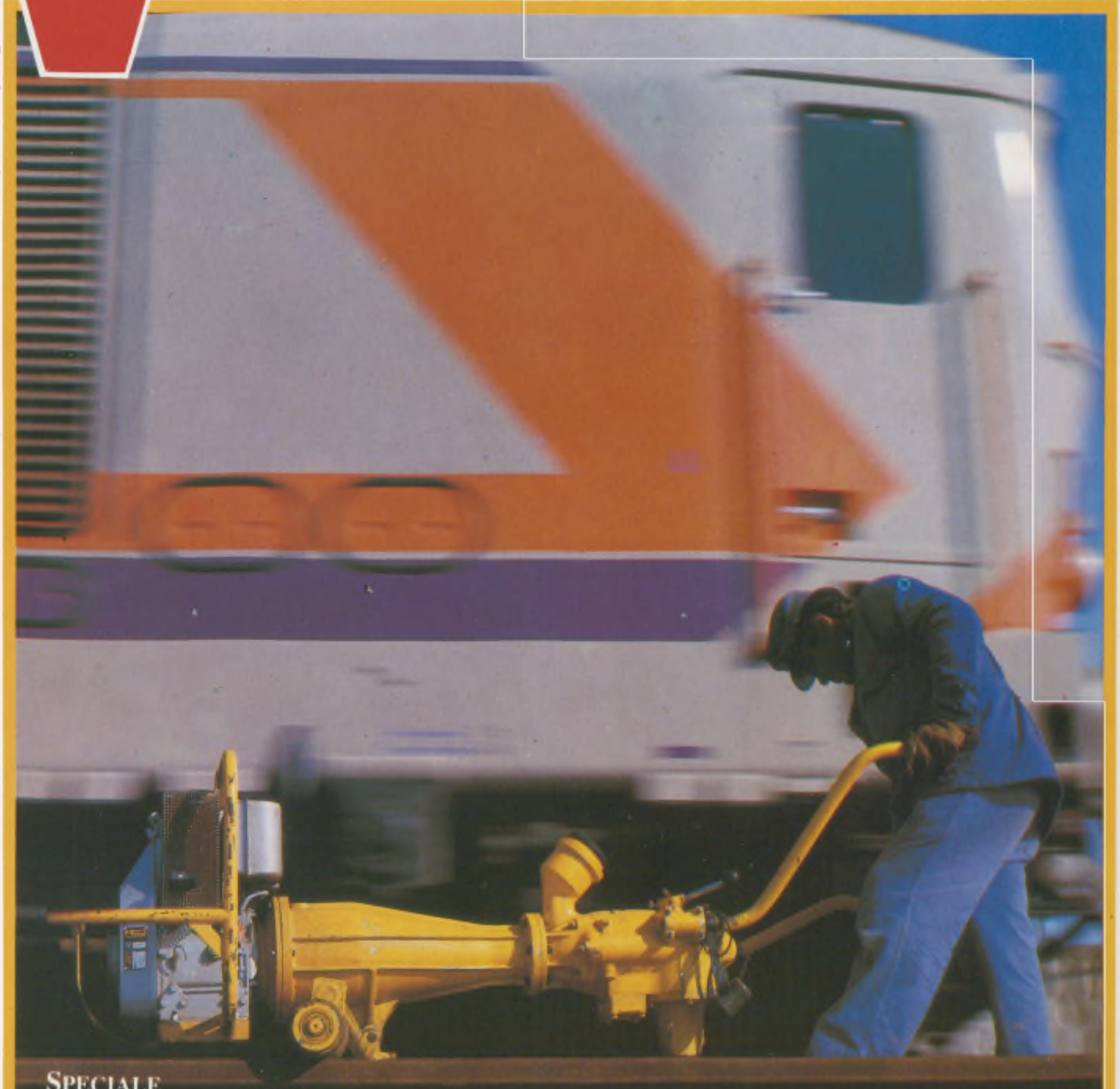
VOCI
DELLA
ROTAIA

1984

Voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXVII n. 1/gennaio 1984

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



SPECIALE

Le FS nel 1984

NOTIZIE BNC

da 500.000 a 1.000.000

La Banca Nazionale delle Comunicazioni ha elevato ad un milione il limite entro il quale i dipendenti delle FS possono effettuare prelevamenti dal conto corrente allo scoperto qualora abbiano rilasciato delega per l'accreditamento delle competenze presso la Banca.

Il tasso debitore applicato al conto corrente dei ferrovieri è sempre del 12,50 per cento.

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia
Anno XXVII n. 1 / gennaio 1984

Si lavora al raddoppio della linea Cagliari-Decimomannu, nei pressi della stazione di Elmas *(Foto di Costantino Demetrio)*

Le FS nel 1984

Un anno per preparare una legge: sarà anche questo il 1984 del mondo dei trasporti. Una gestazione di dodici mesi per il Piano Generale dei Trasporti, uno strumento necessario, forse addirittura indispensabile, per pianificare la giungla mobile del trasporto italiano. Vie, autostrade, auto, camion, scali, aeroporti, idrovie e... naturalmente treni, binari, locomotori, stazioni: insomma la ferrovia. E proprio l'Azienda ferroviaria, a parere unanime degli esperti, sarà il nucleo su cui ruoterà il Piano. Ma quale Azienda? All'ordine del giorno, per il 1984, ci sarà quindi anche la riforma istituzionale.

Soprattutto sul Piano Generale dei Trasporti e sulla Riforma, ma anche sugli obiettivi aziendali più immediati, «Voci» ha sentito il parere di qualificati «addetti ai lavori» (politici, sindacalisti, giornalisti, imprenditori, dirigenti FS). Dalle loro idee e dalla capacità (o volontà) di unificare le diverse istanze rappresentate, dipende buona parte del futuro del trasporto ferroviario. L'ampiezza dell'inchiesta (19 pagine) ha un po' rivoluzionato tutto il giornale e ci ha costretto a rinunciare a servizi e rubriche. Ha tuttavia trovato spazio un servizio (pag. 32) dedicato all'interessante Mostra organizzata per il centenario della prima locomotiva progettata a Firenze e alla Tavola rotonda svoltasi nell'occasione. Un incontro fra Azienda FS e industria italiana, una tradizione di progetti e alta tecnologia che viene dal passato ed è al servizio del futuro. Benvenuto, 1984: faremo di tutto per non deluderti. Almeno in ferrovia.

In questo numero

4	IN BREVE DALL'ESTERO	
5	LE FS E IL 1984	
23	CASA NOSTRA Personaggi / L'informazione ferroviaria / Cinema FS / Per voi amici in pensione / Iniziativa handicappati / Tuttarete /	
32	DAL VAPORE AL SUPERTRENO	*Nino Campagna*
36	LE MENSE AZIENDALI	*Gastone De Gennaro*
39	DICONO DI NOI	*Maria Guida*
40	PANORAMARETE	
42	CULTURA E TEMPO LIBERO Cinema / Libri / Dischi / Televisione / Filatelia	
48	DELITTO ALLO STADIO	*Marcello Buzzoli*
51	UNA FOTO, UN TRENO	*P. Berengo Gardin*

PERIODICO MENSILE DELLE FS
Piazza della Croce Rossa, 00161 Roma
Tel. (06) 85.56.67 - Centralino FS 84.90
Interno 33210 - 2749

Direttore
Alberto Ciambricco

Redattore capo
Piero Spila

Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore

Segretario di redazione
Ferruccio Facchinelli

Amministrazione
Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Rita Montuschi, Renato Napoli, 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, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Bruno Cirillo, Anna D'Angelo, Francesco De Angelis, Antonio Dentato, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Claudio Giovanardi, Walter Guadagno, Maria Guida, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Renzo Marini, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Aldo Sensi, Eriberto Storti, Luciano Zeppegno

Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Tonino Bortoletto, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Leonardo Chioccioni, Francesco Cirillo, Demetrio Costantino, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Gianfranco Giovagnoli, 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, Mario Tafuro, Luigi Trucco, Gianfranco Zerbesi

Stampa
SO.GRA.RO., Società Grafica Romana S.p.A., Via I. Pettinengo 39, tel. 434541/2/3, Roma.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 novembre 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 lire 2.000 trattenute a ruolo; pensionati lire 1.000; privati lire 8.000; per l'estero lire 15.000. Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato al Servizio Ragioneria FS, «Voci della Rotaia», Direzione Generale FS, Roma.

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

IN BREVE DALL'ESTERO

Nicaragua

Hanno avuto inizio i lavori per la costruzione di una linea a scartamento ordinario tra Corinto, porto sul Pacifico, e la capitale Managua.
Sostituirà la precedente linea, lunga 138 Km a scartamento 1,067 m, parzialmente ma irrimediabilmente distrutta da un uragano nel 1982.
I lavori della nuova ferrovia avranno una durata di circa quattro anni: è prevista una spesa di circa 350 miliardi di lire.
Cuba contribuisce alla iniziativa avendo impiantato una fabbrica di traversine in cemento.
I veicoli rimorchiati saranno adattati sul posto al nuovo scartamento, ma le Ferrovie del Nicaragua sono alla ricerca di un finanziamento per l'acquisto di materiale rotabile.
Per ora il parco vetture a scartamento metrico si compone di nove locomotive diesel-elettriche, quattro «autorails» diesel, otto a benzina e 185 carri. È frattanto allo studio il prolungamento della futura linea verso il porto di El Bluff, sul Mar dei Caraibi.

Stati Uniti

Materiale nuovo in arrivo per la più alta ferrovia a cremagliera del mondo. La Maniton and Pike's Peak Railways (MPPR), ferrovia di montagna, nel Colorado, che congiunge Maniton Spring (2.000 metri di altitudine) a Pike's Peak (4.300 metri!). Una doppia motrice è stata commissionata alle industrie svizzere: verrà ad aggiungersi al materiale rotabile già acquistato nel 1961 e nel 1973. Costruita nel 1891 la ferrovia è lunga 16 Km e vanta rampe di eccezionale pendenza.

Germania Federale

Ogni due giorni, a partire dai primi di ottobre e fino a tutto gennaio, un treno composto da quarantadue vagoni, carico di centosessantotto tubi, lascia Dillingen, nella Sarre, per raggiungere il porto di Brema. I tubi sono destinati al gasdotto che collegherà l'URSS alla Germania Federale. Cento mila tonnellate di tubi debbono essere infatti «montati» verso l'Unione Sovietica.

Polonia

Alcuni «espressi» della linea Varsavia-Katowice potranno ora sfruttare, in via sperimentale, la nuova ferrovia denominata «linea magistrale centrale», della lunghezza di 226 chilometri. Concepita, un po' come la nostra «direttissima», questa linea sin'ora non è stata percorsa se non a velocità massima di 140 Km orari, per la semplice ragione che le Ferrovie polacche non hanno a disposizione vetture adatte a velocità più elevate.
Questi nuovi espressi sono così destinati a entrare in percorso sulla sola rete ferroviaria polacca capace di consentire velocità commerciale superiore ai 100 Km orari. La distanza tra le due città che è di 300 Km sarà colmata in 2 ore e 48 minuti, senza fermate intermedie. Per il prossimo mese di maggio, quando la fase sperimentale si trasformerà in un regolare servizio, il tempo di percorrenza sarà ridotto a 2 ore e mezza il che vorrà dire una velocità commerciale di 120 Km orari.

Bénin

La OCBN, vale a dire la organizzazione ferroviaria comune agli Stati del Bénin e del Niger, è alla ricerca di circa 85 miliardi di lire per poter assicurare il finanziamento dei lavori di prolungamento della linea Cotonon-Pobe sino a Onigbolo. Se si potrà reperire tale somma (e intanto dovrebbe essere assicurato l'ammodernamento della linea da prolungare) la produzione di clinker (un derivato di lusso del cemento) della cementeria di Onigbolo potrebbe essere più facilmente smaltita, tanto che sarebbe portata a circa 500.000 tonnellate l'anno.
Ci vorranno poi altri 100 miliardi circa di ulteriori investimenti nella produzione. Oltre la metà della merce è destinata alla esportazione in Nigeria (situazione politica di quel Paese permettendo).

Il grande scalo merci di Francoforte

Cile

Il Cile ha commissionato all'Istituto di ricerche ferroviarie spagnolo lo studio per la costruzione di un raccordo-scorciatoia di 46 Km (a scartamento di m. 1,676) tra Til-Til (circa 50 Km da Santiago) e Penablanca. Dovrebbe chiamarsi «scorciatoia della Dormida». Sarà così possibile ridurre la distanza Santiago-Valparaiso di ben 67 Km (da 187 a 120) con una riduzione dei tempi di percorrenza di circa un'ora. Un miglior utilizzo della linea sarà consentito inoltre dall'acquisto di sedici locomotive elettriche. Il costo totale del progetto, materiale rotabile compreso, è valutato attorno ai 600 miliardi di lire, che, per adesso, Pinochet non trova...

Norvegia

Forse non sarà possibile raggiungere in treno l'estremo nord dell'Europa. Ben oltre il circolo polare artico, lassù verso il 70° parallelo Tromsö, il più nordico centro abitato della Norvegia di un certo rilievo (46.000 abitanti), attendeva da tempo di essere collegato per ferrovia (la Fanske-Tromsö, appunto) con il sud (si fa per dire...) del Paese. E invece sembra che la posta non valga, come suol dirsi, la candela. La «posta», nella fattispecie sarebbero 7 miliardi di corone, ché tanti ne servono per prolungare la ferrovia sin lassù. Ora, secondo quanto dice il Ministro dei Trasporti norvegese (che risiede a Oslo, dopotutto, qualcosa come tremila chilometri più a sud...) per portare il treno a Tromsö bisognerebbe spendere quasi tutto il denaro che lo Stato ha programmato di impegnare per il rinnovamento e il potenziamento degli impianti (che ammonta, appunto, a 7,4 miliardi di corone). E questo, per servire una regione semideserta (6 abitanti per Km^2) che peraltro soltanto in parte potrebbe usufruire della ferrovia. Meglio, dunque, la slitta...

(a cura di Camillo Benevento)

Le FS nel 1984

Quello appena iniziato è un anno molto importante per la nostra Azienda. C'è un impegno del Governo ad approvare — entro il 31 dicembre — il Piano Generale dei Trasporti. Passi decisivi faranno anche il Piano Poliennale e la Riforma. Dopo l'intervento del Ministro Signorile — pubblicato nel numero scorso — abbiamo voluto sentire, su questi argomenti e sui primi obiettivi che le ferrovie si trovano davanti, qualificati rappresentanti del mondo politico, sindacale, imprenditoriale e giornalistico. Oltre al nostro Direttore Generale, hanno aderito all'invito di «Voci»: Gaetano Arconti, Guido Bernardi, Antonio Caldoro, Lucio De Carlini, Giovanni De Chiara, Mario Del Vecchio, Mauro Ferretti, Ilio Gioffredi, Lucio Libertini, Savino Melillo, Vittorio Merloni, Cassio Pietrangeli, Sergio Pirotti, Federico Renzulli, Francesco Salerno, Cesare Zappulli.

1984: l'anno del Piano Generale dei Trasporti

Sullo schema di disegno di legge concernente l'elaborazione del Piano Generale dei Trasporti, abbiamo sentito il parere di rappresentanti del mondo politico, sindacale, economico e del Direttore Generale dell'Azienda FS

Le nostre domande

1 *Nell'ultimo scorcio dell'anno, il Governo ha varato un disegno di legge con cui, entro il 31 dicembre 1984, si impegna ad approvare il Piano Generale dei Trasporti. Si tratta di un provvedimento di grande rilevanza che, fra l'altro, coordinando le iniziative e l'attività di tutte le amministrazioni pubbliche del settore, intende tramutare il concetto di pianificazione in vero e proprio strumento di governo.*
Qual è il Suo giudizio, con particolare riguardo al settore ferroviario, e più in generale quali dovranno essere gli elementi più qualificanti del Piano?

2 *A Suo parere, l'elaborazione del Piano Generale dei Trasporti potrà aiutare il varo della Riforma delle ferrovie in sede parlamentare? E comunque quali dovrebbero essere, oggi, i lineamenti di fondo della Riforma?*

Dott. Ercole Semenza
Direttore Generale delle FS

1) Quando si parla di pianificazione, occorre ricordare che la fonte prima, spesso dimenticata, risiede nella Carta Costituzionale che in più luoghi afferma la necessità del coordinamento dell'attività economica, pubblica e privata, in vista dei fini sociali. Secondo il dettato costituzionale, tale coordinamento deve avvenire mediante «programmi e controlli» da determinarsi con legge. A parte la legittimazione giuridica cui ho accennato, l'esigenza di riorganizzare il sistema dei trasporti al servizio del territorio e della comunità è così imponente che nessuno potrebbe contestarla.
Gli obiettivi più qualificanti del P.G.T. dovrebbero essere, a mio avviso, la priorità del trasporto pubblico, per il trasferimento delle persone, e l'incremento delle tecniche intermodali per il trasporto delle merci. Va salvaguardata la libertà di scelta dell'utente, ma nell'interesse della collettività lo Stato deve guidare tali scelte, individuando le aree funzionali dei vari sistemi, la loro utilizzazione ottimale e le possibilità di combinazione e d'integrazione.
Non un malinteso corporativismo, ma la logica delle cose mi porta a dire che le ferrovie devono essere messe in condizione di assolvere il ruolo che a loro compete.
L'Azienda F.S. ha dato un'ulteriore prova della propria capacità tecnica programmatoria, elaborando il Piano poliennale che è aperto a tutti i contributi di idee ed è destinato a diventare uno degli elementi portanti del P.G.T.
Come ho avuto occasione di dire in altra circostanza, le F.S. non hanno interesse ad occupare aree di mercato scarsamente compatibili con le proprie attitudini e le scelte del Piano poliennale confermano questo orientamento.

2) La distribuzione delle competenze in materia di circolazione e di trasporti è oggi complessa e dispersiva. In sede di preparazione del P.G.T., si dovrà tener conto della necessità di riunire nell'ambito del Ministero dei Trasporti molte funzioni e competenze disperse, procedendo nel contempo alla ristrutturazione delle Amministrazioni gerenti i servizi. Credo che in questo contesto si possa parlare di «aiuto» alla riforma F.S. (Dal 1950 ad oggi si sono succedute almeno dieci commissioni e sono stati predisposti altrettanti disegni di legge).
Circa i lineamenti di fondo, non posso non riconfermare quanto ho sempre detto e scritto:
— la riforma deve garantire un'ampia autonomia funzionale;
— per raggiungere l'obiettivo non è di per sé sufficiente la modifica dell'ordinamento istituzionale dell'Azienda;
— tale modifica deve essere subordinata al raggiungimento di una reale autonomia e non viceversa.
Un gruppo di lavoro ministeriale ad alto livello ha predisposto un nuovo progetto che (discostandosi da quello all'esame della Camera prima dello scioglimento anticipato) imposta la riforma con criteri più avanzati nel senso di un'ampia autonomia funzionale dell'Azienda.
È l'ultimo e il più recente atto che dovrà ottenere la sanzione sia del Governo che del Parlamento.

Il Ministro Signorile nel corso della manifestazione per l'abbattimento del diaframma della Galleria S. Donato

On. Guido Bernardi
Responsabile Ufficio Trasporti D.C.

1) Il Piano Generale dei Trasporti è un passaggio di estrema importanza per dare finalmente razionalità al sistema. Razionalità vuol dire programmazione organica tra i vari modi di trasporto, gestione coordinata, investimenti finalizzati ad una maggiore produttività e ad una maggiore economicità.
Significa considerare il territorio come realtà viva da rispettare e da gestire con intelligenza offrendogli una nervatura di infrastrutture (porti, interporti, aeroporti, strade ecc.) che consenta lo scorrere fluido delle persone e delle merci.
In questo quadro è fin troppo evidente che il trasporto ferroviario assume enorme importanza. Si tratta solo di individuare le direttrici di riqualificazione di questo traffico per evitare sprechi, per incoraggiare l'utenza a tornare al treno, per alleggerire le aree metropolitane, per «accorciare» l'Italia anche attraverso la strada ferrata.
È chiaro quindi che non dobbiamo perdere questa occasione preziosa. Guai a noi se volessimo etichettare come Piano il semplice incolonnamento di fabbisogni e di previsioni di spese senza il necessario approfondimento culturale e senza riflettere abbastanza sull'interazione di tutti i fattori che compongono il Piano.

2) La risposta a questa domanda è strettamente legata alla prima.
Se nella strategia del trasporto si assegna alla ferrovia una quota rilevante (e non solo in termini di spesa) è logico chiedere all'Azienda ferroviaria una maggiore qualità.
È un discorso non facile che la X Commissione della Camera ha affrontato già nella Legislatura precedente e che, sulla scorta di tale esperienza, si accinge a riprendere.
Il nodo principale è il quadro giuridico in cui collocare la nuova Azienda.
Il servizio che essa offre è essenzialmente pubblico ma la capacità di offrirlo nella qualità necessaria all'utenza le impone un'agilità privatistica. Dobbiamo evitare che diventi un «corpo separato» ma dobbiamo liberarla di quei lacci e lacciuoli che oggi la impacciano. Non dobbiamo dimenticare che la tecnologia avanza anche in questo settore e che l'Azienda deve produrre anche ricerca.
Vi è poi il nodo, non legislativo, di una organizzazione aziendale che consenta capacità di programmazione, di ricerca, di spesa, in una parola di produrre al meglio e al più basso costo.
Queste considerazioni non debbono spaventare: credo che la Camera subito dopo le ferie natalizie debba mettere all'ordine del giorno questo provvedimento e penso che l'esperienza della precedente Legislatura ci consentirà di camminare agevolmente.
Sono convinto infatti che riforma dell'Azienda, efficienza del trasporto ferroviario e intermodale e armonia del Piano Generale, sono intimamente collegati e tra loro inscindibili.

P.G.T.

Sen. Lucio Libertini

Responsabile Settore Trasporti P.C.I.

1) Il disegno di legge del Governo risponde ad una richiesta che da anni con insistenza avanzano proprio i comunisti. Perciò siamo impegnati a tramutarlo rapidamente in legge, anche se intendiamo modificare una sua parte sbagliata, nella quale si sottrae la formazione del Piano al controllo del Parlamento.
Come molte volte abbiamo detto, il Piano non deve essere una voluminosa enciclopedia, presto obsoleta, ma un documento agile nel quale soprattutto si compiano le scelte essenziali di allocazione delle risorse pubbliche e private. In questo senso il PCI ha già più volte annunciato le sue opzioni: sulla logica di un sistema integrato, sul ruolo essenziale delle ferrovie, sul rilancio del cabotaggio, sul trasporto nelle aree metropolitane, sulla scelta delle grandi direttive internazionali. In particolare avrà importanza il raccordo tra Piano Poliennale delle FS, Piano decennale della grande viabilità, progetto di cabotaggio. Su tutto ciò, ripeto, le nostre idee sono conosciute, perché non siamo in ritardo come il governo. Aspettiamo ora che maggioranza e governo vengano al confronto concreto cui li sollecitiamo da tempo.

2) No, è ininfluente. Il varo della riforma FS dipende unicamente dal fatto che cambi l'opinione di quella larga parte del Parlamento che avversa tuttora tale riforma, da noi comunisti tenacemente sostenuta.
Dal progetto di legge che abbiamo presentato sin dal 1977 risulta chiaramente che noi vogliamo trasformare l'Azienda FS da un pachiderma burocratico in una agile e operativa Azienda Industriale, capace di valorizzare innovazione, tecnologia, professionalità, responsabilità e gestione in termini economici.
Penso che l'attuale Ministro dei Trasporti abbia su questo idee vicine alle nostre. Ma, nel suo insieme, la maggioranza di governo è su tutt'altra sponda.
Piano dei Trasporti e Riforma FS sono dunque due obiettivi paralleli, che vanno perseguiti con tenacia, su tavoli diversi.

On. Antonio Caldoro

Responsabile Commissione Nazionale Trasporti P.S.I.

1) La volontà politica innovativa e attiva del Governo ed in particolare del Ministro Signorile è sottolineata dalla presentazione al Parlamento del disegno di legge per il «Piano Generale dei Trasporti».
Dopo anni di rinvii e di pura conclamazione verbale interviene finalmente una manifestazione concreta di volontà politica e di capacità di governo.
Con il Piano si supera una visione astratta di generiche istanze di coordinamento tra i diversi modi di trasporto, e si punta su un istituto comune dotato di un'adeguata base di scelte, strumenti e atti, da integrare con le nuove esigenze di sviluppo per pervenire ad una politica organica di tutto il settore.
In questo modo possono essere compiutamente realizzati i diversi piani settoriali e tra questi il Piano delle ferrovie, al quale sono legate le esigenze fondamentali del settore ferroviario: poste finanziarie adeguate, al servizio dell'espansione e dell'ammodernamento tecnologico del trasporto su rotaia.
Il passaggio verso lo sviluppo e un nuovo decollo del trasporto ferroviario necessita di un quadro normativo certo e di una visione sistematica e non congiunturale dei problemi.
Il Piano Generale dei Trasporti garantisce questi requisiti di fondo.

2) Tutto ciò che concorre, come il Piano, allo sviluppo del sistema ferroviario sottolinea l'urgenza di un'incisiva riforma dell'Azienda ferroviaria.
Esiste, a mio parere, un rapporto di interdipendenza strettissima tra tutti gli atti legislativi che intervengono sulla realtà del trasporto ferroviario.
Per questo e soprattutto per non deludere aspettative, da lunga data presenti nel Paese e nell'Azienda FS, per una struttura di sicura efficienza, occorre approvare la riforma delle ferrovie.
Il disegno di legge governativo è una proposta di grande significato politico.
Esiste anche il risultato di un lavoro proficuo svolto dalla Camera dei Deputati della precedente legislatura che va recuperato e utilizzato al meglio.
Ciò che occorre è una verifica rapida e severa della volontà politica delle diverse forze.
La battaglia per la riforma, nella quale il PSI è da lunga data con coerenza e rigore pienamente impegnato, va realizzata badando soprattutto a preservare la qualità, l'economicità e l'efficienza della struttura ferroviaria.

On. Mario Del Vecchio

Responsabile Sezione Trasporti P.R.I.

1) L'impegno del Governo per l'approvazione entro il 31 dicembre 1984 del Piano Generale dei Trasporti assume particolare importanza in un momento in cui la possibilità di affrontare la gravità della crisi economica richiede di poter contare, fra l'altro, su strumenti di pianificazione, anche di tipo settoriale, che siano utili ad attuare il necessario coordinamento degli interventi e ad indirizzare razionalmente l'utilizzazione delle risorse disponibili, nell'ambito di una politica di programmazione. L'iniziativa del Ministro on. Signorile assume particolare importanza, a cinque anni di distanza dalla Conferenza Nazionale dei Trasporti svoltasi a Roma nel 1978, che indicò alcune linee fondamentali che avrebbero dovuto ispirare la formazione del Piano.
Si tratta di porre mano ad un settore le cui competenze, oltre che al Ministero dei Trasporti in via generale, risalgono a varie altre Amministrazioni dello Stato e alle Regioni; settore che è cresciuto negli ultimi anni in misura notevole, ma a compartimenti-stagno, le cui dimensioni possono essere valutate dalla spesa consolidata nazionale per i Trasporti che è passata da 86.131 miliardi di lire del 1971 a quasi 126 mila miliardi di lire del 1981.
Di «piano nazionale dei trasporti» si parlava a tutte lettere anche nell'articolo 1 della legge per il Piano poliennale delle Ferrovie dello Stato in corso di definizione. Poi ci si incamminò necessariamente sulla strada degli «stralci» e, quindi, del Piano Integrativo delle F.S. tuttora in fase di attuazione. Vi è poi il Piano decennale delle autostrade e quello integrativo dell'ANAS, cui si prevede di aggiungere il Piano dei Porti e quello degli Aeroporti, nonché i Piani regionali dei Trasporti predisposti dalle singole Regioni.
Alla fine degli anni '70 ci si preoccupò di ancorare gli interventi, in particolare, del Piano integrativo delle F.S. ad un quadro più ampio di programmazione. Venne creato così, nell'ambito

Schema di disegno di legge del Piano generale dei trasporti

ART. 1

Entro il 31 dicembre 1984 il Governo della Repubblica, al fine di assicurare con il concorso delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, una direzione unitaria alla politica ed agli interventi nel settore dei trasporti approva, previa deliberazione del C.I.P.E. e del Consiglio dei Ministri, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, il Piano generale dei trasporti.
Il Piano approvato dal Governo determina le direttrici alle quali devono attenersi le iniziative legislative e gli interventi amministrativi delle Amministrazioni pubbliche per il settore dei trasporti nell'ambito delle rispettive competenze.

ART. 2

Per la elaborazione del Piano generale dei trasporti di cui al precedente art. 1, è costituito con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri un Comitato composto dal Ministro dei trasporti, che lo presiede, e dai Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, della difesa, dei lavori pubblici, dell'industria del commercio e dell'artigianato, della marina mercantile, del turismo e dello spettacolo, dal Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, dal Ministro competente in materia di ricerca scientifica e tecnologica nonché dai Presidenti o rappresentanti delle Regioni e delle Province autonome di Trento e Bolzano.
Alle riunioni del Comitato partecipano i Presidenti o rappresentanti delle Regioni e delle Province autonome di Trento e Bolzano, che siano interessate agli argomenti indicati nell'ordine del giorno.
In luogo dei Ministri componenti del Comitato possono partecipare i Sottosegretari di Stato all'uopo delegati.
Entro il 30 settembre 1984 il Comitato di cui al primo comma conclude i suoi lavori, sulla base dei quali, il Ministro dei trasporti propone al CIPE e al Consiglio dei Ministri lo schema del Piano generale dei trasporti.
Le funzioni istruttorie e di segreteria del Comitato sono svolte dall'Ufficio tecnico per il Piano di cui al successivo art. 3.
Questo provvede altresì a fornire periodicamente al Ministro dei trasporti gli elementi occorrenti per le relazioni di cui al successivo art. 4.

ART. 3

Per l'istruttoria e l'approntamento del Piano, nonché per i compiti di cui all'ultimo comma del precedente art. 2, presso il Ministero dei trasporti, è istituito un ufficio tecnico, per il funzionamento del quale il Comitato si avvale, entro il limite complessivo di cinquanta unità, di un contingente di personale stabilito con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, dei lavori pubblici e della marina mercantile.
Il predetto contingente è composto da dipendenti dei Ministeri di cui al primo comma e da personale comandato di altre Amministrazioni dello Stato, nonché, ove occorra, da personale degli enti pubblici. Fanno altresì parte del contingente non più di quindici esperti assunti con contratto a termine per prestazioni professionali di elevata qualificazione con scadenza non oltre il 31 dicembre 1984, con le modalità di cui agli artt. 3 e 4 del decreto legge 24 luglio 1973, n. 428, convertito nella legge 4 agosto 1973, n. 417.
Con proprio decreto il Ministro dei trasporti, di intesa con i Ministri indicati al primo comma, determina il contingente ivi compresi gli esperti di cui al precedente comma, nomina il capo dell'ufficio e disciplina l'organizzazione e l'attività interna dell'ufficio stesso.
I contratti e le convenzioni necessari all'approntamento del Piano sono stipulati, in deroga alle vigenti norme, prescindendo dal parere obbligatorio degli organi consultivi.
Le spese occorrenti sono impegnate dal Ministro dei trasporti sentito il Ministro del tesoro.
I relativi provvedimenti sono inviati alla Corte dei Conti per il controllo successivo.

ART. 4

Il Ministro dei trasporti riferisce in Parlamento trimestralmente, oltre che nel corso della discussione sul bilancio di previsione e sulla legge finanziaria, sullo stato dei lavori per la definizione del Piano.
Il Ministro dei trasporti riferisce al C.I.P.E. al termine della fase di impostazione del Piano, allo scopo di verificarne la congruità dei presupposti con i criteri della programmazione economica.

ART. 5

All'onere relativo alla predisposizione e alla redazione per l'intero Piano, entro il limite di venticinque miliardi, si provvede con corrispondente riduzione del Cap. 501 — anno 1984 — dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato.
All'uopo la predetta somma sarà versata all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnata ad apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per lo stesso anno 1984.
Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare le necessarie variazioni di bilancio.

ART. 6

La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

del CIPE, un Comitato dei Ministri per il Coordinamento della politica dei trasporti, presieduto dal Ministro del Bilancio. A tutt'oggi non risulta che tale Comitato abbia potuto assolvere al compito affidatogli.
È necessario, ora, che siano tracciate delle direttrici, di modo che i provvedimenti intrapresi per i singoli settori e, data la frammentazione delle competenze, dalle varie Amministrazioni, convergano tutti verso una «politica nazionale dei Trasporti» ancora da definire.
La metodologia ipotizzata nel disegno di legge governativo potrà significare una svolta decisiva in senso positivo sempre che corrisponderà a tale scopo. Una verifica in tal senso dovrà, quindi, essere fatta preliminarmente in sede politica e parlamentare.

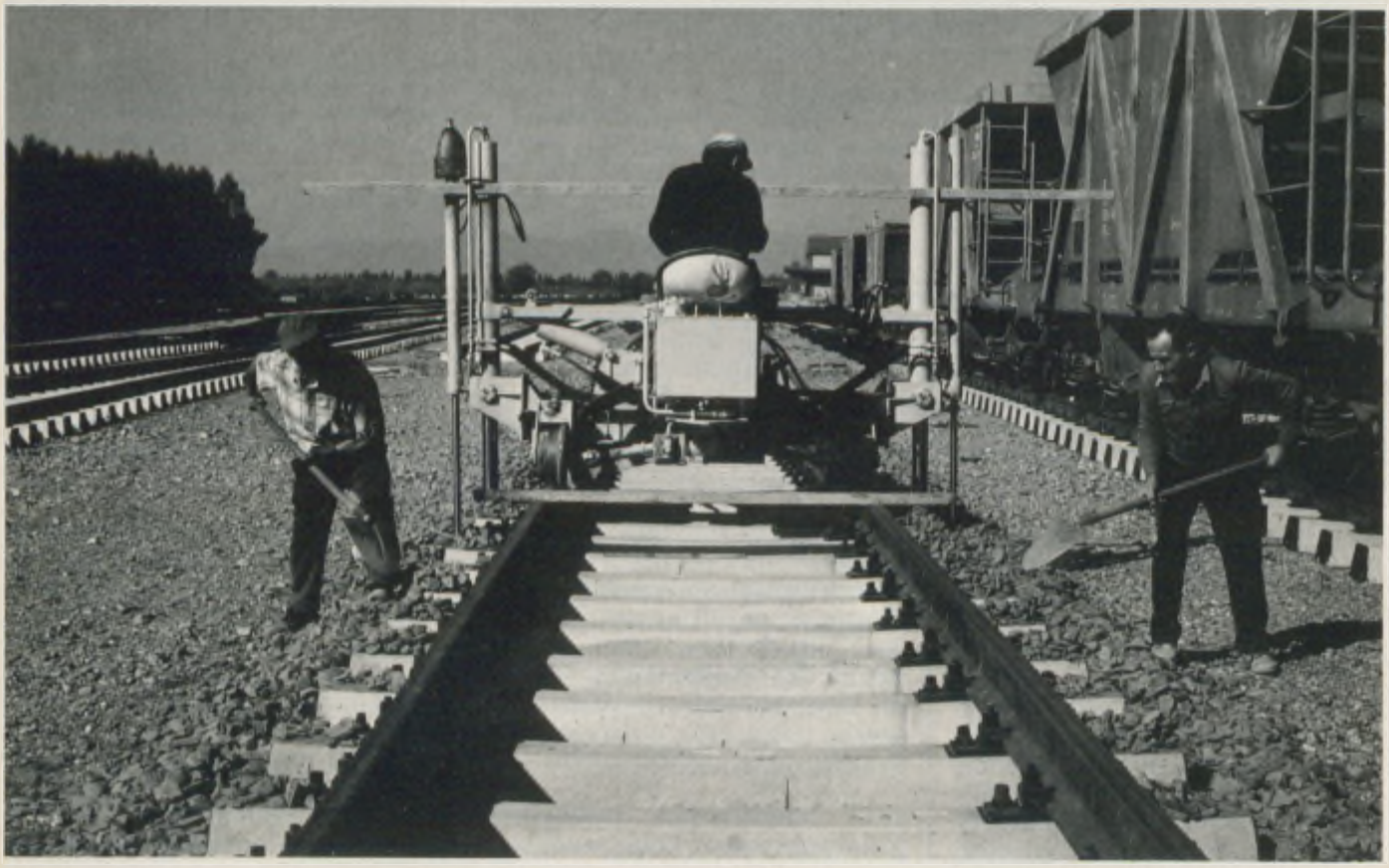
2) La trasformazione dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato in uno strumento istituzionale ed organizzativo con autonomia finanziaria, gestionale ed operativa, distinto dagli apparati statali, appare opportuna. La riforma si impone per poter assegnare un ruolo più «imprenditoriale» ad uno dei nostri massimi sistemi di trasporto, che gestisce all'incirca sedicimila chilometri di rete.
Molti, però, sono ancora i punti da chiarire ed approfondire per fare in modo che il «varo» della riforma possa

coincidere con le scelte di piano e con gli obiettivi del Piano Generale dei Trasporti, nonché con le direttive comunitarie in materia, che riconoscono uno «statuto d'impresa» al trasporto ferroviario.
Con l'assetto giuridico della nuova Azienda ferroviaria vanno definiti con estrema attenzione i nuovi organi gestionali che devono rispondere alla loro indispensabile snellezza organizzativa ed operativa, a compiti e facoltà ben determinati, e all'assoluta chiarezza di rapporti tra l'attività dei detti organi di gestione e la funzione di indirizzo e di controllo che rimane di competenza del Ministero dei Trasporti. Ed è nell'ambito di questi rapporti che vanno affrontate all'origine le questioni attinenti all'equilibrio di bilancio, ai problemi di adeguamento tariffario, alla cosiddetta «gestione compensativa» dei servizi resi con un costante ed indispensabile controllo affidato alla Corte dei Conti, allo stato giuridico del personale.
Sono questi alcuni punti «chiave» che occorre definire con chiarezza perché la riforma dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato punti su obiettivi al massimo di economicità, efficienza e produttività.

On. Savino Melillo
Commissione Trasporti P.L.I.

1) Ritengo che il Piano Generale dei Trasporti possa essere considerato un fatto veramente nuovo ed importante, che determinerà un cambiamento decisivo in quella che è stata la politica del settore trasporti sino ad oggi.
Da tempo ci si era resi conto che nel campo dei trasporti si stava determinando una situazione di scoordinamento, causata soprattutto da una spiccata frammentarietà ed episodicità degli interventi; questa consapevolezza non era però accompagnata dalla serenità, anche politica, necessaria per operare le scelte idonee a garantire un'adeguata soluzione.
Il Piano dei Trasporti che dovrà essere approvato entro il 31/12/1984 costituisce, quindi, una risposta concreta ed anche, a mio avviso, coraggiosa, perché consente tra l'altro di contrastare efficacemente la spinta, pure accentuata, al settorialismo e di garantire una visione complessiva e ben articolata di tutto il settore dei trasporti nazionali.
Ciò non potrà che arrecare vantaggi anche alle ferrovie, che — attraverso il Piano generale oltreché attraverso la puntuale attuazione del Piano Integrativo — potranno realizzare quel salto di qualità che l'utente del servizio viaggiatori, ma soprattutto di quello merci, ormai attende da tempo.

2) Sono convinto che l'elaborazione del Piano Generale dei Trasporti, determinando in maniera puntuale, i criteri d'azione dell'intero settore, non potrà che favorire la tanto auspicata riforma delle Ferrovie dello Stato. Riforma che, a mio modo di vedere, dovrebbe essere articolata su pochi punti fondamentali, ma, estremamente chiari, risolvendo, una volta per tutte, la questione relativa alla natura della nuova Azienda, preoccupandosi, in modo particolare, di garantirne la snellezza e l'agilità di manovra. Solo in questa prospettiva la Riforma potrà avere un senso e si potrà dire che si è creato qualcosa di nuovo. I troppi compromessi che, almeno nella teoria, rischiano di inquinare la Riforma delle F.S. vanno risolti con la consapevolezza che le Ferrovie dello Stato costituiscono l'asse portante dei trasporti in Italia.



Lucio De Carlini
Segretario Generale FILT-CGIL

1) Premesso che il Governo era già stato impegnato a più riprese dal Parlamento a varare il Piano Generale dei Trasporti e che il d.d.l. recentemente approvato può considerarsi, per ora, solo un auto-impegno, la questione principale è rappresentata non tanto dagli obiettivi di fondo — sui quali concordiamo — ma sulle scelte di investimenti, di integrazione tra i suoi comparti e di intreccio coi piani regionali — in una parola: di programmazioni — che devono essere obbligatoriamente contenute nel Piano e sulle quali, al momento opportuno, daremo giudizi di merito.
In questo senso vedremo se il Piano sarà in grado di dare precise indicazioni tendenti a risolvere le gravi crisi strutturali che travagliano tutti i comparti dei trasporti e se saranno rispettati i tempi di attuazione che sono, di per sé, un elemento politico fondamentale.

2) È indubbio che un Piano dei Trasporti che abbia in se le caratteristiche che dicevo prima, orienta e coordina le scelte di tutti i comparti.
In tal senso abbiamo già espresso un giudizio non negativo sull'articolato del d.d.l. sulla Riforma F.S. che l'attuale Ministro ha riportato, dietro le nostre insistenze, tra le priorità nazionali e che potenzialmente aiuta ad indirizzare più correttamente le scelte da attuare sul Piano Generale.
Al di là delle riserve specifiche che abbiamo avanzato nel merito degli articoli — specie per quanto riguarda i poteri dello stesso Ministro e la parte relativa alle «contabilità aziendali» — abbiamo chiesto che il Governo esca allo scoperto su tutta la questione della Riforma F.S. e discuta, in Parlamento, al più presto tutta la materia che, ancora oggi, non è stata discussa dal Governo.

Gaetano Arconti
Segretario Generale SAUFI-CISL

1) Giudico positivamente l'iniziativa del Ministro tendente a creare una struttura interministeriale che abbia il compito di elaborare entro il 1984 il Piano Generale dei Trasporti, anche se il mio Sindacato ha avuto occasione di muovere delle critiche al disegno di legge per la mancata previsione *di assorbimento*, nella nuova struttura, dell'attuale Direzione del Coordinamento e della Programmazione presente presso il Ministero dei Trasporti.
Il Piano Generale dei Trasporti deve essere orientato alla realizzazione di un sistema che armonizzi tra di loro Piani modali (ferroviario, stradale, ecc.) e Piani regionali in un'ottica di integrazione che sfrutti al massimo le tecniche intermodali ed assegni ad ogni vettore il ruolo più congeniale.
Ciò presuppone l'elaborazione di un piano dinamico da sostenere con programmi d'investimento mirati sui punti critici del sistema e con una legislazione regionale, nazionale ed internazionale che agevoli la ripartizione del traffico sui vari vettori, secondo previsioni ottimali.
Esiste qualche perplessità riguardo ai tempi previsti dal disegno di legge, soprattutto in considerazione della scarsa capacità dimostrata dalle Regioni in ordine alla elaborazione dei Piani regionali di trasporto.
Tuttavia, l'ipotesi di uno strumento che serva a «coordinare le iniziative e le attività di tutte le amministrazioni pubbliche del settore» può costituire il supporto e lo stimolo necessari alle Regioni per dotarsi di capacità tecniche ed esprimere le iniziative politiche indispensabili a colmare i ritardi.
Per quanto riguarda le F.S., non c'è dubbio che il varo del Piano Generale dei Trasporti agevolerà la rielaborazione del «Piano Poliennale delle F.S.» su basi più realistiche, avendo finalmente a riferimento un sistema di trasporti con le necessarie connessioni tra i vari sub-sistemi modali ed un mercato dei trasporti che fino ad oggi sembra sia stato considerato una «variabile indipendente».

2) A mio parere il Piano Generale dei Trasporti potrà influire positivamente sul varo della riforma delle F.S., in quanto darebbe a tutti, non solo alle forze politiche presenti in Parlamento, elementi di conoscenza e di giudizio che fino ad oggi mancano completamente.
In particolare si avrebbero parametri di riferimento tecnici, economici e sociali che riguardano l'incidenza del sistema ferroviario sulla struttura economica nazionale con possibilità di raffronto e giudizi di convenienza rispetto ai vari sistemi alternativi di trasporto viaggiatori e merci.
Tutto ciò premesso, ritengo che la Riforma dell'Azienda F.S. resti un obiettivo necessario per il Paese e che debba realizzarsi nel rispetto delle indicazioni seguenti:
— separazione del potere politico dal potere di gestione che comporta la Entificazione dell'Azienda;
— carattere d'imprenditorialità con l'acquisizione di strumenti anche di diritto comune propri dell'impresa privata (autonomia organizzatoria, finanziaria, contabile, contrattuale) per potenziare, snellire e rendere efficace la gestione aziendale;
— esigenza di allocare in modo organico, nell'ambito della nuova organizzazione aziendale, gli interessi pubblici e sociali con i quali la gestione imprenditoriale entra necessariamente in relazione, al fine di poter superare in modo corretto una buona parte dei momenti di controllo o di conflitto che oggi si esprimono in autorizzazioni, approvazioni, annullamenti, nomine e revoche della direzione aziendale, conflitti sindacali. A tal fine si può prevedere un organo di gestione quale il Consiglio di Amministrazione ed un organo di sorveglianza, appunto un Consiglio di Sorveglianza, nel quale siano presenti i rappresentanti degli interessi pubblici e delle Organizzazioni Sindacali;
— un rapporto di lavoro prevalentemente privatistico che mantenga alcuni istituti (assunzione, quiescenza, responsabilità e disciplina) nell'area della normativa pubblica;
— un rapporto contrattuale tra Organizzazioni Sindacali e Consiglio di Amministrazione, quindi fuori dagli schemi previsti dalla legge-quadro, per la determinazione del contratto collettivo nazionale dei ferrovieri.

Francesco Salerno
Segretario Nazionale UILTRASPORTI

1) Da più di un decennio il Sindacato si pone, nei confronti del Governo, come elemento di stimolo e di confronto per realizzare nel nostro Paese una coordinata politica del trasporto.
Il Ministero dei Trasporti ha avviato in tal senso, nel gennaio del 1978, una pubblicazione: Libro Bianco - I trasporti in Italia, un serio tentativo per conoscere l'insieme della materia; in ottobre dello stesso anno si celebrava a Roma la 1ª Conferenza nazionale trasporti, che possiamo considerare il primo concreto dibattito per la preparazione di un Piano nazionale dei trasporti.

P.G.T.

Dopo i primi generali entusiasmi, il silenzio più assoluto: i Ministri che cambiano e gli ambiziosi progetti che vanno in soffitta!
Oggi ritorniamo a guardare con attenzione e fiducia alla iniziativa del Ministro dei Trasporti On. Claudio Signorile, anche per la tempestività con cui ha voluto riproporre una tematica che certamente si colloca fra le questioni più urgenti per il risanamento dell'«Azienda Italia».
Portare ordine nel settore attraverso una coordinata politica del trasporto significa recuperare l'enorme spreco di risorse che si determina operando solamente su ottiche settoriali (pubbliche e private); significa incanalare gli investimenti verso un bene sociale che produce reddito, non inflazione, come da qualche parte, generalizzando, si vuol far apparire; significa, principalmente, dare al Paese una efficiente struttura che rappresenta l'asse portante della nostra economia, determinando situazioni promozionali nei settori del commercio, dell'agricoltura e del turismo.
È un impegno di vastissima portata, che richiede la fattiva partecipazione di tutte le forze interessate. Il Ministro dei Trasporti potrà essere il coordinatore del Piano, ma l'opera rimarrebbe ugualmente sulla ««carta» se tutte le parti sociali non daranno il loro contributo pieno e concreto; così come riterremmo un errore del Ministro se lo stesso non si servisse di tutte quelle strutture atte a mettere in moto l'ambizioso progetto.
Elemento da non sottovalutare, infine, per realizzare una coordinata e funzionale politica del trasporto, è l'esigenza di raccordare strettamente il Piano alle politiche del trasporto in Europa, dando ad ogni vettore la giusta potenzialità rispetto al ruolo che deve svolgere.
In questo ambito le Ferrovie dello Stato esprimono tutta la loro importanza, specialmente se utilizzate secondo le attitudini che le sono proprie, sia nel campo delle merci che in quello dei viaggiatori.
È connaturato alle Ferrovie dello Stato, ad es., il trasporto di merci pesanti e quello di piccole partite per lunghe distanze, così come è connaturato alle ferrovie il trasporto viaggiatori per distanze classiche di 500/600 Km.
Certamente il Piano Generale dei Trasporti, anche per la condizione orografica dell'Italia, avrà come «spina dorsale» le Ferrovie dello Stato.

2) Per rispondere a questa esigenza di riassetto e di ordine nel trasporto non si può lasciare nelle attuali condizioni la rete ferroviaria. È necessario oggi un sistema ferroviario che si inserisca al meglio e diventi «volano» del Piano Generale trasporti.
A tal fine ritengo che il varo della riforma F.S. possa essere elemento determinante per il rinnovamento dell'Azienda, purché detta riforma si realizzi per direttrici chiare che sappiano inserire in un disegno generale quanto di buono esiste, rafforzandolo, e determini scelte per una sostanziale modifica di tutto quanto è superato e non più rispondente alle esigenze. Il processo di riforma oggi si ritiene indispensabile per non vanificare quanto costruito in questi ultimi anni sul piano del riordinamento aziendale, sull'organizzazione del lavoro, sul recupero della produttività e dell'efficienza. I positivi risultati finora acquisiti non avrebbero possibilità di concretizzarsi se venisse a mancare il necessario supporto istituzionale.
In particolare i lineamenti di fondo della riforma F.S. dovrebbero essere:
— un Consiglio di Amministrazione che abbia capacità decisionali su tutta la politica aziendale, in stretta correlazione con gli orientamenti governativi;
— un esecutivo, con in testa il Direttore Generale F.S., che attui le delibere del C.d'A. ai vari livelli;
— una vigilanza del Ministro dei Trasporti su tutti gli atti del C.d'A.-F.S. e la facoltà allo stesso di revocarli, se in contrasto con gli orientamenti governativi;
— possibilità di gestione e di utilizzo del personale, pur in presenza di un organico stabilito per legge;
— possibilità di definire con atto del C.d'A. F.S. competenze accessorie atte ad incentivare il lavoro del ferroviere;
— individuare un ordinamento aziendale capace di valorizzare concretamente le dirette responsabilità del dirigente aziendale, al fine di realizzare funzionalità decisionale ai vari livelli, in un equilibrato rapporto fra direzione generale e Compartimenti;
— possibilità di regionalizzare i compartimenti F.S. per una più incisiva politica del territorio, in stretta correlazione con le autorità politiche regionali.

Cassio Pietrangeli
Segretario Generale FISAFS - CISAL

1) Secondo il mio parere la presentazione in Parlamento, grazie alla tempestività del Ministro Signorile, del d.d.l. per la elaborazione del Piano Generale dei Trasporti, è un tangibile segno di risveglio dell'attenzione politica su un problema che ha appassionato per anni studiosi, specialisti, sezioni economiche di partiti, Parlamento, utenza.
Se ne parlò anche nel 1975 a cura del Ministro del Bilancio e Programmazione Economica pro-temore, e nel 1976 quando fu formulato il «Quadro di riferimento per la formazione del Piano Generale dei Trasporti» ad opera del COmitato dei MInistri dei TRAsporti (COMITRA). Ma già prima era sentita l'esigenza di pervenire a formulare il Piano stesso giacché, mentre venivano varati alcuni piani di Settore, mancava una iniziativa concreta per dare al Sistema dei Trasporti un adeguato e coerente sviluppo.
Il 31 Dicembre 1984 sarà dunque raggiunto un fondamentale traguardo affiché si abbia finalmente uno «strumento indispensabile per impostare in termini corretti le opportune scelte programmatiche», come dice tra l'altro la relazione al d.d.l. di cui parliamo.
È evidente che gli elementi qualificanti del Piano sono quelli da sempre discussi e cioè che esso dovrà rispondere alle esigenze di integrazione tra i vari subsistemi (quello ferroviario, quello stradale, il marittimo, l'aereo e l'idroviario) allo scopo di ideare un progetto unitario di interventi nel settore dei Trasporti. Dovrà inoltre fare riferimento ai vari piani territoriali di trasporto integrandoli tra loro allo scopo di tutelare l'unitarietà del sistema nazionale dei trasporti mirando al non rinviabile principio del massimo rendimento del sistema globale e della ottimizzazione delle risorse necessarie, specie in questa lunga sfavorevole congiuntura.
Un augurio voglio fare per il buon esito di questo sforzo e cioè che non si indulga agli interessi locali e regionali più dello stretto necessario, per non incorrere nel rischio di contrarre e mortificare la presenza ed il ruolo della Ferrovia nel futuro assetto dei Trasporti nel nostro Paese. Se è vero infatti come si sostiene da più parti, ed a ragione, che la rete ferroviaria è la

struttura portante dell'intero sistema dei trasporti, è evidente che a questo principio dovrà ispirarsi il Piano e gli interessi locali, certamente rispettabili, debbono però assolutamente coordinarsi a quelli generali. Il Piano stesso ovviamente dovrà sviluppare e consolidare quei sistemi di intermodalità che legano le ferrovie con gli altri subsistemi ed in particolare con quello stradale e quello marittimo.

2) L'elaborazione del Piano dovrebbe rappresentare un sostanziale stimolo al sollecito varo della Riforma dell'Azienda F.S. Anzi io ne sono certo. Che senso avrebbe infatti risanare l'intero sistema dei trasporti se l'asse portante — rappresentato dalle ferrovie — non venisse messo nelle condizioni di gestire dinamicamente le sue incombenze con strutture operative idonee che realizzino un taglio netto con un assetto che tuttora risente delle caratteristiche di una Amministrazione burocratica di Stato?
Il progetto di riforma recentemente presentato in Parlamento ha numerosi requisiti profondamente innovatori, forse ancora più pronunciati che nei precedenti disegni. Questo potrebbe pure far sorgere timori che anche il nuovo disegno di Legge incontrerà un qualche serio ostacolo al suo iter parlamentare.
Ma sembra che sia vicino un accordo politico sulla questione, talché si potrebbe pensare ad una spinta determinante e sollecita per la realizzazione della Riforma.
I ferrovieri si sentono sempre più coinvolti su questo tema anche perché vedono in esso il modo principale per riformare in conseguenza il sistema contrattuale del loro rapporto di lavoro. Sono peraltro avveduti che li attende un maggiore impegno professionale e di lavoro, al quale però non può non corrispondere un trattamento economico e normativo più prossimo al mondo della produzione.
Citare ancora una volta i lineamenti di fondo della Riforma mi appare una ripetizione di quei principi più volte esposti sia su questo periodico che in altre sedi più specializzate. Mi limito a rammentare che nel presente disegno di legge, per le sue differenti caratteristiche rispetto ai precedenti, risulta più consono e possibile il reingresso dei rappresentanti del personale nel Consiglio di Amministrazione. Quanto meno, si potrebbe istituire una sorta di Consiglio in cui comprendere i rappresentanti del personale in composizione paritetica con funzioni consultive e di studio.

Sergio Pirotti
Segretario Generale SINDIFER

1) Il Piano Generale dei Trasporti dovrà rappresentare un disegno organico di ristrutturazione dell'intero settore e, quindi, non solamente di quello specificatamente ferroviario.
In definitiva, come evidenziato dalla stessa domanda, esso si pone come un vero e proprio strumento di governo capace di realizzare indirizzi programmatici, a medio e lungo termine, finalizzati ad effettive economie di scala, conseguibili solo attraverso il riordino dei vari modi di trasporto, ognuno dei quali deve poter essere presente sul mercato per la parte che tecnicamente ed economicamente gli compete.
In definitiva il Piano Generale, che dovrà essere messo a punto nel 1984, dovrà indicare — secondo il nostro auspicio — modi e mezzi per realizzare tutto ciò che già nella conferenza nazionale dei trasporti del 1978 veniva proclamato come esigenza prioritaria e cioè l'integrazione tra i vari sistemi, in modo da attuare una corretta e proficua presenza imprenditoriale — pubblica e privata — nel settore, con separazione di compiti e finalità.
Per quanto riguarda più propriamente il settore ferroviario, il Piano dovrà portare, anche attraverso l'approvazione del Piano poliennale F.S., ad un razionale completamento di quanto già intrapreso con il Piano integrativo, in modo che la rete F.S. riacquisti soprattutto capacità di trasporto nel settore merci. A tale scopo impianti e mezzi dovranno essere potenziati e rinnovati in modo da consentire l'eli-

minazione delle strozzature che obbligano attualmente a scelte preferenziali tra i tre traffici base: merci, viaggiatori a media e lunga distanza, viaggiatori pendolari o a breve distanza. Nessuno di essi, ed in particolare il traffico merci, dovrà subire penalizzazioni derivanti da insufficienze strutturali.

2) In relazione agli obiettivi che il Piano Generale dei Trasporti si pone, e specificatamente per quello che attiene al ruolo che in tale quadro le F.S. dovranno esercitare, sorgono fondati interrogativi sulla possibilità che l'attuale assetto istituzionale dell'Azienda sia il più idoneo alle suddette esigenze.
Un Piano come quello che si preannuncia richiede, a nostro giudizio, oltre a capacità tecniche ed amministrative della quale l'Azienda F.S. ha dato già larga prova, anche strumenti di gestione snelli, unitamente a possibilità ampie di adeguare in tempi brevi la struttura organizzativa alle realtà dinamiche emergenti.
Ciò significa che il varo del Piano può aiutare l'approvazione della riforma delle Ferrovie soltanto come stimolo politico della necessità riformista, essendo la riforma un presupposto di garanzia del Piano e, quindi, quest'ultimo deve essere ad essa subordinato.
Occorre, cioè, che la riforma sia vista dalle forze politiche come atto urgente e propedeutico in modo che al momento dell'approvazione del Piano sia già operante il nuovo assetto istituzionale; così come quanto già in Azienda si sta con i Sindacati concordando e sperimentando in tema di sistema informativo aziendale e di ristrutturazione funzionale, con particolare riguardo ai Compartimenti, è finalizzato non soltanto ad un immediato recupero della produttività ma anche a non trovarci impreparati nel momento in cui la riforma sarà approvata.
Per quanto riguarda il nuovo assetto istituzionale si ribadisce quanto più volte abbiamo dichiarato e cioè la volontà che la nuova Azienda, nel rispetto delle decisioni del Parlamento e degli indirizzi politici programmatici del Governo, dettati dal Ministro dei Trasporti, abbia le più ampie facoltà decisionali nelle combinazioni dei diversi fattori della produzione e, quindi, la più ampia autonomia gestionale.
Ovviamente queste capacità organizzative che dovranno di fatto essere esercitate dal Consiglio di Amministrazione dovranno essere contenute entro i limiti che la legge di riforma dovrà fissare come concetti di base, delegificando tutto il resto.
Ci sembra in definitiva che tali contenuti, aldilà di eventuali affinamenti anche non secondari, fossero presenti nel disegno di legge governativo elaborato dal Ministro pro tempore On. Formica. Si tratta, quindi, di partire da quanto ha già unito gran parte degli attori della vicenda e di buona lena camminare perché la riforma sia approvata.
La strada indicata di recente dal Ministro Signorile ai Sindacati in tema di riforma sembra a noi percorribile e colma di seri intenti, anche se per alcuni aspetti ci siamo riservati di entrare successivamente nel merito.
Ma sulla riforma ritardi non sono più tollerabili, anzi, rappresenterebbero colpevole incoerenza, oltre a contraddire, se non annullare, quanto in via di indirizzo sembra suggerire il Piano Generale Trasporti.

Vittorio Merloni
Presidente della CONFINDUSTRIA

Il settore dei trasporti ha per gli industriali un duplice interesse. Come utilizzatori, dato che l'efficienza delle prestazioni rappresenta un contributo determinante alla competitività della produzione sul mercato interno e su quelli esteri; come fornitori, dato che gli investimenti nel settore sono il sostegno di molte attività produttive che vanno dalla costruzione di materiale rotabile e di attrezzature a terra alle grandi opere di edilizia civile.
Per questo motivo esprimo parere positivo su un Progetto di coordinamento degli interventi e delle normative che interessano il settore dei trasporti, e che ora non si riferiscono a una visione di carattere generale collegata con la situazione del Paese e con la politica economica del Governo nel suo complesso.
Ritengo poi indispensabile che il Piano si ispiri ai principi di deregulation e di razionale utilizzazione delle risorse e delle strutture esistenti.
Al momento attuale, infatti, oneri burocratici, gravami procedurali, pastoie amministrative intralciano la mobilità delle merci e quindi rappresentano dei costi aggiuntivi ai costi d'impresa.

E quindi su tali costi che si dovrà intervenire.
Quanto ai contenuti del Piano poliennale ferroviario, che credo costituirà l'asse centrale del Piano Generale Trasporti, il progetto predisposto dalle FS con particolare riferimento agli interventi fino al 2000, sembra avere raccolto alcune istanze che la Confindustria aveva espresso da tempo, e cioè:
— dedicare maggiori risorse al traffico merci;
— operare un effettivo ammodernamento e potenziamento del materiale rotabile;
— migliorare le attrezzature a terra per la movimentazione delle merci.
Certo alcune cose ci sembrano tuttora incomprensibili. Per esempio, siamo un Paese esportatore, l'Europa è il nostro migliore mercato e non sono previsti lavori di ampliamento al valico del Brennero.
È solo un esempio, ma lo stesso discorso vale per certi collegamenti con i porti e con zone di intensa produzione industriale tuttora tagliate fuori dalla ferrovia.
Il problema comunque non è quello di fare e non fare la riforma, ma quello di creare premesse per realizzare un salto di qualità nel prodotto offerto al Paese e nel servizio reso alla collettività.

Ilio Gioffredi
Redattore per i Trasporti de «L'Unità»

1) Quando si parla di Piano Generale dei Trasporti la mente del cronista corre rapida al passato, alle decisioni prese cinque anni fa dalla Conferenza nazionale dei trasporti. Un lungo lustro di attesa e tanti appuntamenti saltati. Ma recriminare non serve. Il governo, ora, ha «licenziato» il disegno di legge che fissa una data precisa per il varo del Piano, il 31 dicembre 1984. C'è solo da formulare un auspicio, che le date siano tutte rispettate. Sull'importanza del Piano c'è poco da aggiungere a quanto è stato scritto in tutti questi anni. C'è semmai da mettere in guardia dai numerosi pericoli in agguato a cominciare dall'eccesso di delega (e di contro da una corrispondente esautorazione del Parlamento) al governo insito nello stesso disegno del Consiglio dei Ministri. Ma ancor più grave sarebbe se dovesse prevalere, anche solo in parte, una tendenza già presente cinque anni fa alla Conferenza nazionale e cioè un Piano inteso come sommatoria di tanti piani periferici e settoriali. Sarebbe un non piano e una non scelta, esattamente l'opposto di ciò che il Paese ha bisogno.
Pianificare e programmare significa eliminare doppioni e sprechi, creare un vero sistema di trasporto, agile, economico, efficiente. Il perno di una siffatta «macchina» non può che essere costituito dalle ferrovie. In questo spirito deve essere ricercato un raccordo diretto fra realizzazione del Piano integrativo, sollecita approvazione di quello poliennale e obiettivi del Piano Generale dei Trasporti.

2) Non è che il Piano Generale dei Trasporti possa aiutare la rapida approvazione della riforma delle FS. Direi piuttosto che senza riforma delle FS non può esserci Piano Generale dei Trasporti. Insomma non si può da una parte ipotizzare uno strumento essenziale, agile, di indirizzo della politica dei trasporti e dall'altra pretendere di innestarlo su un organismo anchilosato e sclerotico, quale continuerebbero ad essere le ferrovie gestite con logica ministeriale e burocratica.
Le FS rappresentano la più grande e importante azienda di trasporto del Paese. Vanno quindi amministrate e gestite con l'autonomia necessaria a mandare avanti una grande azienda industriale, con criteri industriali e commerciali. Questa, in definitiva, deve essere la riforma. È ciò che dovrebbero comprendere anche quanti, in Parlamento e fuori, la osteggiano, così come osteggiano — lo hanno fatto per anni — il Piano Generale dei Trasporti. Accontentare questo o quel notabile, soddisfare qualche richiesta di campanile, è una politica che porta il Paese alla rovina.
Ci vuole il coraggio delle scelte e, perché no?, anche di scontentare, se necessario, più di una persona.

Cesare Zappulli
Condirettore de «Il Giornale Nuovo»

1) L'abuso che si è fatto dei termini di pianificazione e programmazione ne ha screditato il valore. Ma non vi è dubbio che nel campo dei trasporti un'azione coerente di amministrazione, anzi di alta amministrazione, sia auspicabile per ottenere l'uso ottimo delle risorse, evitare duplicazioni e sprechi. Del pari indubbio è che le ferrovie, per il forte investimento di capitale pubblico che in esse si è concentrato, debbano costituire il «porro unum» del Piano di cui si parla. Ma ad alcune condizioni: prima, la più esplicità «commercialità» del servizio, da intendersi come capacità di marketing; seconda, il rapido ammodernamento del servizio stesso in termini di tecnica e di comfort; terza, la rinunzia a usare le tariffe ferroviarie, che sono un prezzo, come strumento di redistribuzione del reddito. Una ferrovia, insomma, molto più impresa e molto meno amministrazione, con tutto quello che ne consegue in materia di motivazione del personale e responsabilità dei dirigenti.

2) Il Piano Generale dei Trasporti non può ma deve promuovere la riforma delle ferrovie in senso imprenditoriale, altrimenti il coordinamento con gli altri servizi di trasporto che da ogni parte si auspica rischia di avvenire al più basso livello di efficienza o, semplicemente, di restare lettera morta. E la riforma non può aver luogo che con mente scevra da preconcetti e con tutti i rischi, ma anche con tutte le occasioni, di una conversione imprenditoriale, come quella di cui s'è fatto cenno. Si facciano pure cantare tutti i galli sui criteri della riforma; ma quando avranno cantato, si decida risolutamente sul «quid agendum» senza timori e senza riguardi; altrimenti non si farà che arricchire di un altro capitolo l'abbondante letteratura sull'argomento. Una bella occasione, insomma, per la classe politica.

Il 1984 per le FS

All'inizio del nuovo anno, facciamo il punto della situazione attraverso l'analisi delle attività e dei programmi in corso con i Servizi Commerciale e Traffico, Movimento, Materiale e Trazione. Un'intervista con il Direttore Generale

A COLLOQUIO CON IL DIRETTORE GENERALE

«Un anno importante, ma per obiettivi che vanno oltre»

Dott. Semenza, quali sono le previsioni dell'Azienda FS per il prossimo futuro e in particolare per il 1984?

I progressi di un'azienda di trasporto non si misurano certamente nel breve arco dei dodici mesi e specialmente quelli di un'Azienda come quella ferroviaria, che richiede un continuo potenziamento delle strutture fisiche della rete e il rinnovo del materiale rotabile, non conseguibile ovviamente in tempi brevi. Tra l'altro c'è da considerare che le ferrovie italiane presentano un arretrato tecnico considerevole per effetto dell'insufficienza dei pregressi investimenti finanziari.
Per anni siamo stati costretti a limitare i nostri interventi alla pura e semplice manutenzione. Erano gli anni in cui una distorta filosofia del trasporto considerava le ferrovie superate e privilegiava la strada e le vie aeree. Un errore che in termini di economia e di infrastrutture è costato al Paese un enorme prezzo e che soltanto negli ultimi anni si è andati correggendo.

In quale modo?

Lei sa che con la legge n. 17 del 1981 è stato approvato dal Parlamento lo stanziamento per l'attuazione del Programma Integrativo delle Ferrovie, fissato inizialmente in 12.450 miliardi ed elevato nel 1983, con la legge Finanziaria, di altri 6.400 miliardi. In complesso, quindi, per l'ammodernamento delle Ferrovie lo Stato ha stanziato 18.850 miliardi, uno sforzo cospicuo ed eccezionale, il più forte compiuto dallo Stato Italiano nell'ultimo secolo. Ora, il Programma Integrativo è in pieno sviluppo, come dimostrano gli innumerevoli cantieri installati su tutta la rete.

Quali sono le opere più importanti in corso di realizzazione?

Ne cito soltanto alcune. Il completamento della linea Direttissima Firenze-Roma, il potenziamento della linea Brennero-Verona e il raddoppio della Verona-Bologna, il raddoppio e il potenziamento della Pontremolese, il miglioramento delle relazioni sulla linea Orte-Falconara, il raddoppio di alcuni tratti della linea adriatica e della linea Messina-Palermo, i collegamenti degli aeroporti di Fiumicino e di Palermo Punta Raisi, l'elettrificazione della dorsale sarda, la realizzazione dei nuovi scali di smistamento a Orbassano, Roja e Cervignano e della nuova stazione internazionale di Domo II, gli interventi per la protezione di zone soggette a dissesto idrogeologico, la costruzione di manufatti sostitutivi di passaggi a livello da sopprimere e tante altre, che interessano praticamente tutte le regioni e sono destinate — nel loro complesso — a rendere l'Italia più comoda per chi usa il treno.

Siamo quindi a un buon punto.

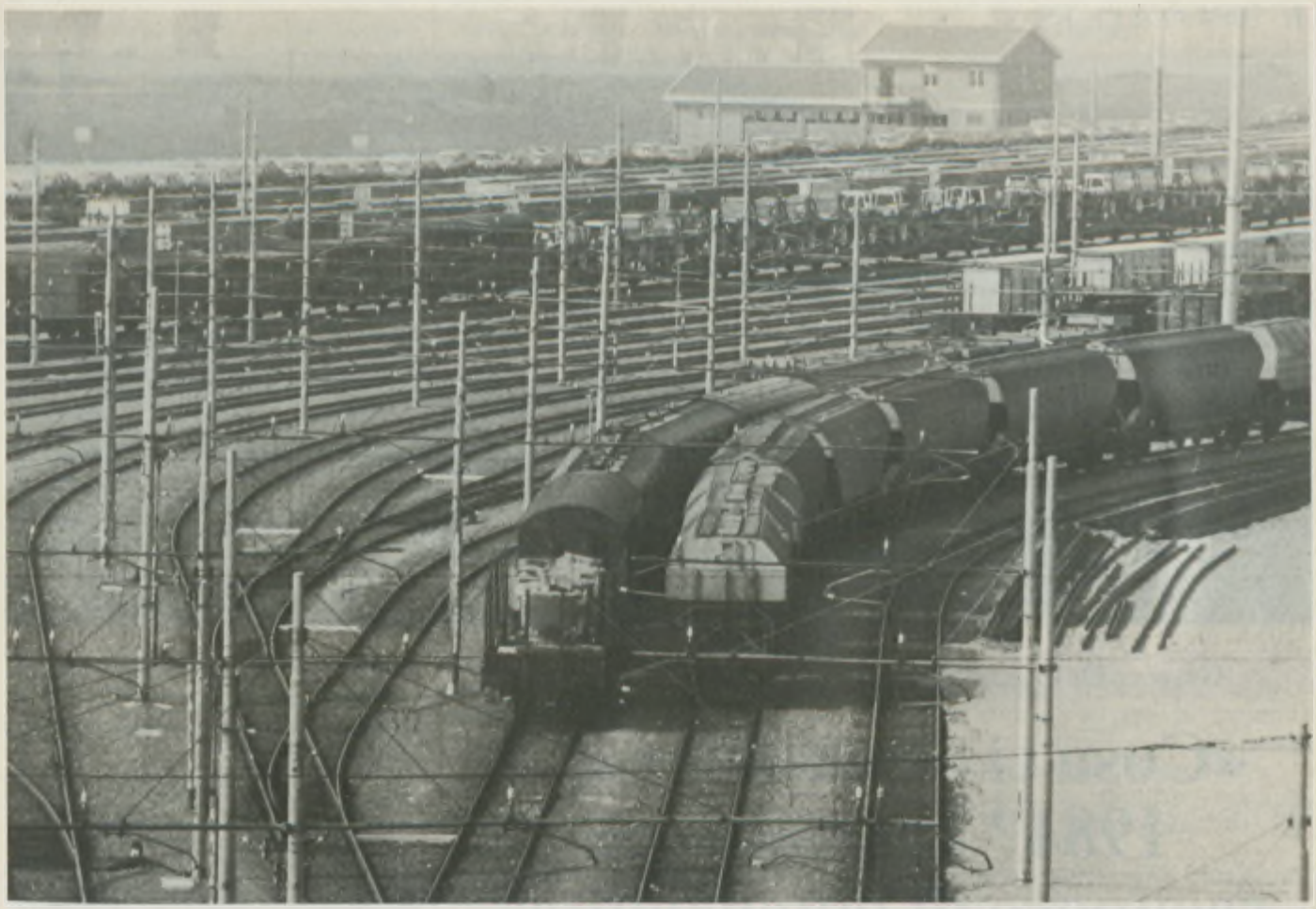
Sì. Nel settore degli impianti fissi, rispetto all'importo originario programmato sono state approvate autorizzazioni di spesa pari al 99 per cento, esattamente 8.691 miliardi su 8.950 miliardi. Per il materiale rotabile le autorizzazioni di spesa coprono il 96 per cento. La maggior parte delle nuove carrozze a piano ribassato e a doppio piano per i trasporti pendolari, ai quali abbiamo dedicato cure particolari, sono già entrate in servizio. Lo stesso vale per le vetture utilizzate per le lunghe e medie distanze. Il ritmo delle acquisizioni continuerà, ovviamente anche nel 1984, pure per il settore delle merci. Ma i vantaggi più consistenti in termini di potenzialità di trasporto si vedranno quando entreranno in servizio i nuovi mezzi di trazione, le locomotive elettriche e diesel-elettriche e i complessi elettrici leggeri. Si tratta, come ho detto, di materiale già appaltato e in corso di costruzione.

E per i collegamenti con le isole?

Oltre ai traghetti già entrati in servizio, la Garibaldi e la Riace, sono state già affidate le commesse per la costruzione di una nuova nave-traghetto bidirezionale e di due traghetti a quattro binari. L'obiettivo è di unire più strettamente le isole al continente e ciò sarà compiutamente realizzato con la costruzione dell'attraversamento stabile dello stretto di Messina, mentre già stiamo provvedendo al potenziamento del traghettamento merci con la Sardegna».

Una così imponente massa di investimenti interessa molti settori produttivi. Quali, in particolare?

Effettivamente essi non produrranno soltanto un netto miglioramento del sistema ferroviario, ma incideranno



positivamente sulla produzione metalmeccanica, elettro-meccanica ed elettronica, nelle espressioni dell'ingegneria civile e nei relativi indotti. Rappresentano quindi un'energica spinta per tutta l'economia nazionale e per l'incremento dell'occupazione, che in molti settori, proprio grazie alle nostre commesse, sarà salvaguardata e in qualche caso potenziata, almeno fino al 1987.

Può sintetizzare a questo punto la filosofia del Piano Poliennale?

Il Piano Poliennale, previsto dalla stessa legge n. 17/1981, è destinato a determinare l'assetto della rete ferroviaria negli anni 2000, tenendo conto dei collegamenti e interconnessioni con gli altri sistemi di trasporto. Per questo l'Azienda FS con i propri tecnici ha elaborato un primo progetto di Piano Poliennale di sviluppo basato su precisi criteri: quello relativo alle necessità funzionali e aziendali di ammodernamento e di potenziamento per soddisfare con elevati standard di efficienza i traffici attuali e quelli prevedibili; quello della utilizzazione delle indicazioni venute dal Parlamento in occasione del dibattito svoltosi per l'approvazione del Programma Integrativo e quello, infine, dell'utilizzazione delle indicazioni venute dalle Regioni e dagli Enti Locali.
Ora il Piano Poliennale dovrà essere messo a confronto con le Regioni e con i Sindacati. Poi passerà, per la decisione finale, al Parlamento.

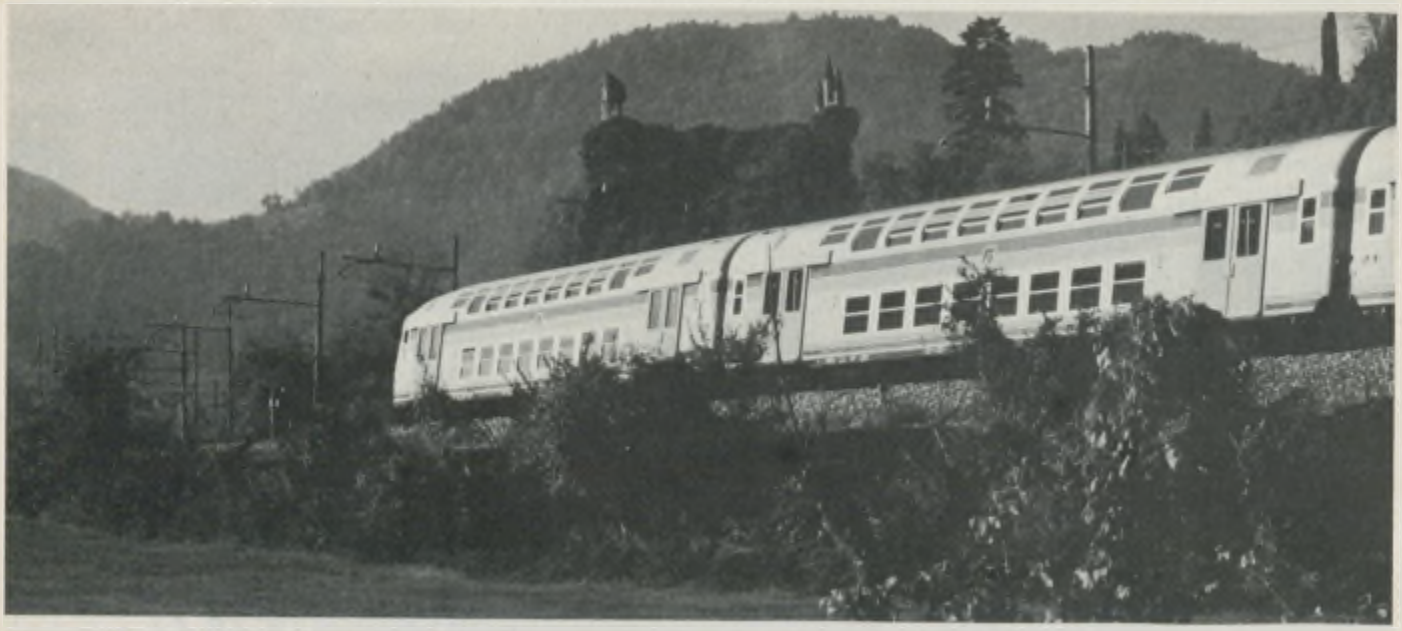
Quale sarà la futura fisionomia della rete ferroviaria?

Dovrà trattarsi di una rete che pur essendo incentrata sui grandi assi di traffico tradizionali, come la trasversale padana, la linea tirrenica, quella adriatica, la dorsale Roma-Milano, i collegamenti con i valichi e con le frontiere, offra elevati standard di servizio anche negli assi trasversali e, in proporzione ai traffici, anche nelle zone interne del territorio.

Quali sono, in questa prospettiva, gli obiettivi principali che si intende raggiungere?

Traffico merci per ferrovia almeno raddoppiato rispetto ad oggi, traffico "intercity" veloce, in particolare sugli assi fondamentali, traffico pendolare e suburbano nelle aree metropolitane, traffico viaggiatori di massa e notturno. Questi gli obiettivi primari. Ma — come ho già accennato — uno sviluppo ferroviario così imponente dovrà essere coordinato con gli altri sistemi di trasporto. Per questo il Ministro Signorile, ottenendo il consenso del Governo, ha presentato un disegno di legge concernente l'elaborazione di un Piano Generale dei Trasporti, che si trova già all'esame del Senato. Alla logica della concorrenza tra i vettori, si verrà quindi a sostituire quella della cooperazione e dell'armonico sviluppo.
Penso che il Piano Generale dei Trasporti rappresenti un atto altamente qualificante e fondamentale. Su di esso la pubblica amministrazione dovrà misurare la propria capacità manageriale. Non sarà un compito facile. Ma sarà sicuramente un compito esaltante, per chi, come noi, crede nel futuro.

Eriberto Storti



GIOVANNI DE CHIARA, DIRETTORE DEL SERVIZIO MOVIMENTO

«Cosa ci aspettiamo dal 1984? Un ulteriore recupero di potenzialità»

Parlando con il massimo responsabile del Servizio Movimento il discorso non può che essere focalizzato sulla marcia dei treni. Sappiamo che nell'assumere la dirigenza del Servizio Lei fissò come obiettivo prioritario un miglioramento della circolazione; dopo due anni di gestione è soddisfatto dei risultati raggiunti? Pensa che nel 1984 la tendenza alla contrazione dei ritardi continuerà?

Effettivamente fu una scelta direi fisiologica perché il Servizio Movimento è impegnato in prima fila nella realizzazione, al miglior livello, del prodotto aziendale «treno»; miglior livello che è legato a tre componenti: sicurezza, comfort e regolarità ossia marcia in orario.

La soddisfazione effettivamente non si può nascondere perché, anche se con intuibili sforzi, si è riusciti ad elevare, rispetto al 1981, dal 34 al 52 la percentuale media annua dei circa 8.000 treni giornalieri arrivati in orario o, al massimo, con 5 minuti di ritardo.

Il risultato è significativo più di quanto possa trasparire dalle due cifre ed ha ovviamente richiesto un impegno notevole a tutti i livelli, centrale e periferico, con l'attuazione di un controllo sistematico sull'andamento della circolazione e con l'adozione di tempestivi provvedimenti, volti ad incidere in maniera diretta sulle principali cause dei ritardi.

Indubbiamente bisogna tener sempre conto anche di quelle cause esterne che intervengono a turbare la circolazione (occupazione di linee, frane, avverse condizioni atmosferiche, segnalazioni di attentati ecc.), contro le quali a nulla vale lo sforzo e la buona volontà degli addetti al settore.

Lei, poi, mi chiede se il «trend» migliorerà nel 1984. Intanto, poiché l'84 è appena agli inizi, mi consenta di approfittare della circostanza per inviare un cordiale augurio di buon anno a tutti i collaboratori del Movimento, sia degli uffici che delle stazioni e del personale di scorta treni.

Venendo, poi, alla domanda, posso risponderle affermativamente perché ritengo che l'opera di sensibilizzazione sinora svolta ed il controllo che si effettua giornalmente continueranno a dare i loro frutti.

Senz'altro con il progredire dei lavori previsti dal Programma Integrativo, si farà più pressante, nel prossimo anno, la richiesta di intervalli di sospensione della circolazione per interruzioni programmate ma cercheremo di soddisfare queste esigenze senza penalizzare la marcia dei treni.

Colgo l'occasione per anticiparle che nel 1984 si darà il via all'attuazione di un sistema informativo per il controllo centrale strategico della marcia dei treni; esso richiederà, in via preliminare, lavori complessi per la sistemazione e l'attrezzaggio di un'apposita sala operativa presso il Servizio Movimento. Il controllo in tempo reale della circolazione sarà attuato inizialmente sui principali treni e contiamo di portarlo a regime con l'orario estivo 1985.

E per il traffico merci cosa può dirci?

Siamo consapevoli, ed anzi ce lo auguriamo di tutto cuore, che presto saremo chiamati a fronteggiare un maggior volume di traffico merci come effetto di un'auspicabile ripresa delle varie attività economiche. Già in questi ultimi mesi si sono avvertiti i sintomi di una ripresa e siamo riusciti a sfogare punte di traffico superiori a quelle dei corrispondenti mesi del 1982.

Indubbiamente sostanziali espansioni in questo settore sono legate ad un

potenziamento delle linee, ad un rinnovo del parco veicoli, ad una maggiore disponibilità di uomini per la guida dei mezzi.
Il Servizio Movimento opera sull'esistente e posso dirle che la razionalizzazione nell'impiego delle risorse disponibili ed una più affinata programmazione di orario degli oltre 2.000 treni merci giornalieri ci ha consentito e ci consente di assicurare alla circolazione merci una maggiore fluidità ed una contrazione dei termini di resa.
Quanto, poi, le ho anticipato in fatto di strategie per il controllo in tempo reale della circolazione vale non solo per il traffico viaggiatori ma anche per il traffico merci, eppertanto contiamo, attraverso il nuovo sistema, di avere ulteriori recuperi di potenzialità per far fronte, nella misura massima consentita, anche al progressivo aumento della domanda di trasporto merci.

Ci sono novità per quanto riguarda l'orario dei treni 1984?

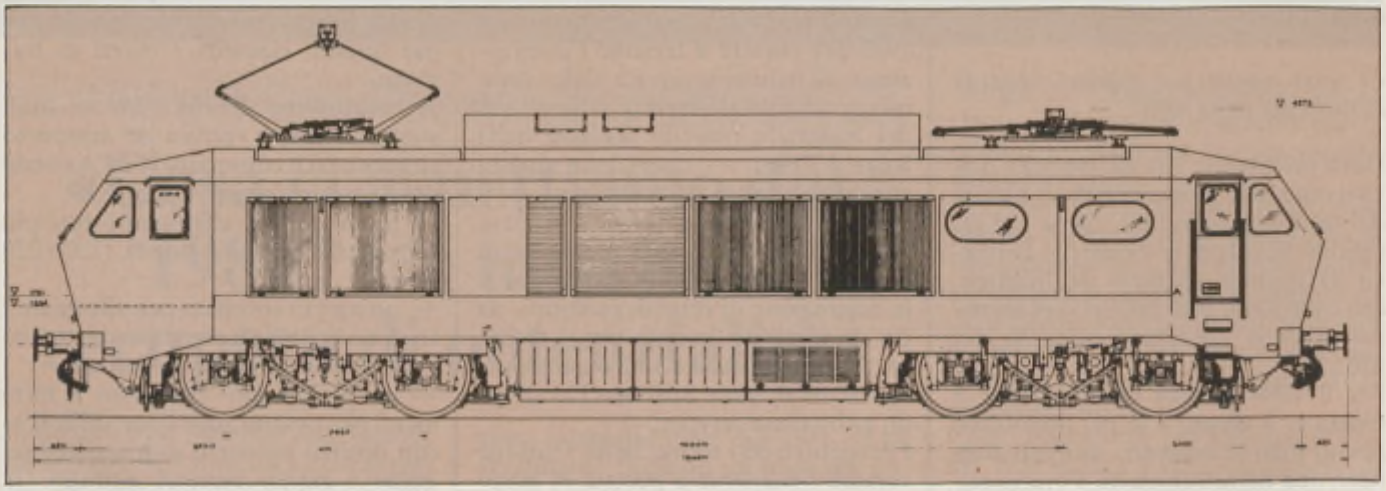
Devo premettere che gli anni pari non riservano mai grosse novità. L'Orario dei treni viaggiatori ha, come Lei sa, validità biennale; le modifiche di rilievo avvengono all'inizio del biennio, che cade negli anni dispari; nel secondo anno si apportano soltanto dei ritocchi.
Per il 1984 la data di attivazione è fissata al 3 giugno e le più importanti novità sono le seguenti. Avremo anzitutto una ristrutturazione d'orario sulla linea del Brennero che, fermo restando il numero dei treni, ci consentirà riduzioni dei tempi di percorrenza a beneficio della clientela tedesca.
Il «Mediolanum», che collega Milano a Monaco, sarà trasformato da TEE in Intercity; sarà inoltre prolungato su Dortmund ed avrà la 2ª classe per cui ci consentirà di assorbire un'altra larga fascia di clientela.
L'«Italicus», oggi effettuato fra Monaco e Roma, perderà l'attuale denominazione e circolerà, sempre d'estate, fra Monaco e Ancona — Pescara per soddisfare le esigenze turistiche, essenzialmente tedesche, sulla riviera adriatica.
Un'importante modifica sarà anche data da una diversa impostazione d'orario della coppia di treni notturni fra Roma e Berna-Ginevra, che sarà prolungata su Basilea ed accelerata per consentire migliori allacciamenti con i corrispondenti treni per Francoforte ed oltre. Per quanto riguarda i collegamenti fra Roma e Milano avremo due variazioni di rilievo: il «Settebello» sarà effettuato con carrozze gran-comfort ed assumerà la denominazione «Colosseum»; sarà istituita una nuova relazione rapida in partenza da Roma alle ore 13,55 ed arrivo a Milano alle ore 20,30, il che comporterà la partenza ritardata da Napoli alle ore 12.55 anziché alle 11,30 attuali della relazione rapida per Milano.
Mi preme, infine, sottolineare che nell'84 avvieremo studi ed iniziative per realizzare, nell'anno successivo, il cadenzamento sulla Milano-Venezia, Milano-Genova-Ventimiglia e Torino-Milano, come già realizzato sulla Roma-Napoli con vivo gradimento della clientela ferroviaria. □

GLI OBIETTIVI DEL SERVIZIO MATERIALE E TRAZIONE

Una nuova generazione di rotabili

Dopo il notevole sforzo compiuto nel 1983 per portare a termine l'assegnazione all'industria privata delle commesse relative al piano di costruzione del materiale rotabile previsto dalla legge 17/1981 — operazione questa conclusa in tempi piuttosto brevi —, il Servizio Materiale e Trazione si trova adesso di fronte al non meno arduo compito di avviare la progettazione e la costruzione di rotabili prototipi, da cui deriveranno le serie per il futuro parco rotabile delle FS. C'è quindi nel «palazzo» di Viale Spartaco Lavagnini un particolare fervore.
I progettisti ed i tecnici della Trazione vedono finalmente a portata di mano l'occasione per esprimere tutto il loro potenziale e hanno con entusiasmo raccolto la sfida di preparare per gli anni 2000 una ferrovia che non debba accusare in campo europeo alcun complesso di inferiorità. Essi sentono che la fiducia loro concessa non è una cambiale in bianco e si stanno preparando per dare risposte concrete e soprattutto adeguate alle attese della pubblica opinione.
La nuova immagine dell'Azienda passa anche per una nuova generazione di rotabili.
Gli obiettivi saranno questi:
— aumentare le prestazioni e le velocità dei mezzi di trazione;
— offrire all'utenza carrozze sempre più comode e confortevoli;
— realizzare carri merci meglio rispondenti alle esigenze del mercato.
Il 1984 vedrà quindi il Servizio Materiale e Trazione impegnato in questo piano ambizioso, di cui si anticipano a grandi linee le novità più significative per quanto riguarda i mezzi di trazione.
A conclusione di una serie di studi sull'economia e tecnica del trasporto su rotaia, si è convenuto che l'Azienda deve essenzialmente disporre di:
— un mezzo per effettuare i treni più importanti ad alta velocità (200÷220 km/h);
— un mezzo specifico per effettuare i treni reversibili (locomotiva da un lato e carrozza semipilota dall'altro);
— un mezzo per effettuare i treni merci più pesanti sulle linee difficili e, con diverso rapporto di trasmissione, anche i grandi espressi notturni (le cosiddette «Frecce» che collegano le principali città del meridione con il Nord).
Per risolvere tali problemi sono stati previsti tre tipi di locomotive, le cui sigle saranno E 402, E 453/454, E 665/666.
La locomotiva E 402 rappresenterà la locomotiva viaggiatori «universale». Essa sarà infatti in grado di offrire, pur essendo a quattro assi, una potenza molto elevata (6000 kW) in una gamma molto estesa di velocità, utilizzerà per il suo azionamento di potenza una tecnica elettronica molto avanzata (convertitori statici trifasi) e sarà equipaggiata con un carrello atto a circolare con estrema sicurezza fino a 250 km/h. Questa locomotiva sarà prevalentemente utilizzata per effettuare i più importanti servizi della rete a velocità elevate (200÷220 km/h), ma, data la sua poliedricità, potrà essere impiegata anche per trainare pesanti

Composizione di una locomotiva E 453/454 con carrozze a media distanza. Sotto, lo schema della locomotiva E 402



Il 1984 per le FS

treni «espressi» a 160 km/h o addirittura lunghissimi treni merci a 100 km/h. Le locomotive del gruppo E 453/454, sempre a quattro assi, hanno doppia sigla perché previste con due velocità massime: 120 e 160 km/h. Le locomotive da 120 km/h (E 453), accoppiate in due unità, formeranno delle potenti unità a otto assi motori per trainare i più pesanti treni merci sulle difficili linee di valico, mentre quelle da 160 km/h (E 454), pur potendo essere utilizzate accoppiate per treni viaggiatori particolarmente pesanti, saranno destinate — normalmente in semplice trazione — ai treni reversibili, specie della categoria «Intercittà», destinati a costituire una vera e propria rete di treni espressi e rapidi. Questi treni collegheranno i principali centri del Paese con relazioni diurne della durata di sei/sette ore.

Le citate locomotive saranno equipaggiate con una sola cabina di guida ad una estremità, potendo la parte opposta essere collegata, tramite intercomunicante, ad altra locomotiva identica o alle carrozze del treno che spinge o traina. L'azionamento di tali locomotive sarà elettronico, con la tecnica ormai consolidata dei «chopper», che alimenteranno quattro motori in corrente continua della potenza di circa 1000 kW ciascuno, identici a quelli previsti in opera sulle locomotive gr. 491/492, destinate alla linea dorsale sarda, e sulle locomotive E 665/666.

Anche queste ultime locomotive, gruppo E 665/666 — a sei assi —, sono a doppia sigla perché previste con due velocità massime, tipiche del trasporto merci (120 km/h E 665) e viaggiatori (160 km/h E 666). Tali locomotive costituiranno la naturale evoluzione di quelle elettroniche del gruppo E 633/632 attualmente in esercizio (le «tigri»), le cui prestazioni verranno notevolmente aumentate. Come già si è avuto modo di accennare, su queste locomotive e su quelle del gruppo E 453/454 si monteranno equipaggiamenti ed apparecchiature uguali in modo da raggiungere alti livelli di unificazione e di intercambiabilità che porteranno notevoli economie per l'Azienda. Pertanto questi due tipi di locomotive avranno uguali azionamenti di trazione e ausiliari, con le sole differenze derivanti dal fatto che l'uno (gr. E 453/454) ha una potenza di 4000 kW, mentre l'altro (gr. E 665/666) di 6000 kW.

Nel programma di sperimentazione particolare attenzione viene rivolta al problema delle alte velocità. Un apposito Gruppo di studio sta mettendo a punto le caratteristiche principali di un

«supertreno», che possa collocarsi nella prestigiosa tradizione italiana degli elettrotreni ETR 200 - 220, dei famosi «Settebello» ed «Arlecchino» che riscuotono ancora tanta ammirazione tra esperti e profani. Questo treno, che potrà trasportare un elevato numero (>500) di persone nelle due classi, è destinato alla Direttissima e alle linee principali, sarà dotato di aria condizionata ed avrà una velocità massima di 250 km/h. La potenza installata sarà di circa 8000 kW su otto assi motori.

In questo programma di sperimentazione, è previsto anche lo studio di un treno specifico per le grandi aree metropolitane. Tale treno dovrà avere caratteristiche «promiscue»; esso sarà in altre parole un connubio — speriamo riuscito — tra treno e metropolitana. Questo convoglio dovrà quindi mutuare dalla metropolitana le elevate accelerazioni e i sistemi di frenatura automatizzati (arresto a bersaglio), mentre conserverà del treno l'elevata velocità e un confort elevato.

Date le prospettive non c'è che augurare buon lavoro ai tecnici e ai progettisti del Servizio Materiale e Trazione, e questo nell'interesse dell'Azienda e soprattutto del Paese, che molte speranze ripone in un sistema moderno, rapido ed economico di trasporto.

Nino Campagna
Giancarlo Piro

MAURO FERRETTI, DIRETTORE DEL SERVIZIO COMMERCIALE

«Un trasporto flessibile, all'altezza delle esigenze del mercato»

Il 1983 ha visto una flessione generale del traffico ferroviario. Quali ne sono state le cause?

È nota la correlazione fra livello della mobilità di persone e merci e l'andamento della economia, di cui sono espressione i dati del «Prodotto interno lordo» e della «produzione industriale»; dati, entrambi, che nel 1983 hanno accusato una flessione, rispettivamente del 2% e del 5%, in confronto al già non florido 1982.

Era perciò inevitabile una caduta generale dei traffici (più che proporzionale, come è norma costante nel rapporto fra i due fenomeni), caduta di cui la ferrovia ha innegabilmente pagato il prezzo più alto.

Specialmente nel settore merci, afflitto da una larga eccedenza globale di capacità dell'offerta, la concorrenza dell'autotrasporto — in lotta di sopravvivenza — si è fatta più che mai aggressiva, erodendo le posizioni della ferrovia nel settore più vulnerabile, quello del traffico diffuso.

È da dire, peraltro, che nonostante tali sfavorevoli condizioni, la tenuta della ferrovia è stata invece assai buona nei settori che le sono più congeniali, quali i traffici combinati e quelli a treno completo.

Quali sono le prospettive per il nuovo anno?

Per il 1984 le più recenti previsioni di accreditati istituti internazionali — che d'altronde sembrano confermate da alcuni «segnali» registrati in queste ultime settimane — indicano per il nostro Paese aumenti del 2,1% del P.I.L. e del 3,3% della produzione industriale.

Vi sarebbero, perciò, le condizioni per una sensibile ripresa dei traffici, soprattutto di merci, e quindi anche di un consistente ricupero da parte della ferrovia.

Sarebbe tuttavia un errore attendersi

che tale ricupero possa avvenire soltanto per automatico effetto dell'aumento generale della domanda di trasporto.
Ogni crisi congiunturale comporta anche mutamenti strutturali, non facilmente reversibili, nell'assetto del mercato e nelle caratteristiche della domanda, che diviene sempre più esigente. Né, d'altra parte, l'eccedenza di capacità dell'offerta potrà essere assorbita, almeno nel medio periodo, anche se risulterà attenuata.
Perciò, condizione necessaria per l'auspicato consistente ricupero da parte della ferrovia sarà che l'offerta di servizio sia ulteriormente affinata e resa capace di maggiore flessibilità e aderenza alle esigenze della domanda.

In concreto che cosa pensa sia fattibile per conseguire l'auspicato ricupero?

In primo luogo occorre conoscere meglio quali sono le effettive esigenze del mercato; intendo dire non conoscerle astrattamente, o soltanto nelle tendenze generali, bensì in concreto, a livello di singoli clienti, attuali e potenziali; così come occorre che essi, i clienti, conoscano le opportunità che può loro offrire il trasporto per ferrovia nelle varie forme, convenzionale od intermodale.
A questo primo obiettivo si sta già da tempo lavorando, con l'attuazione di un programma di potenziamento delle attività di ricerca, consulenza alla clientela e promozione della vendita, perché soltanto una capillare conoscenza di ciò che chiede il mercato può consentire di creare il «prodotto» adatto.
I successi conseguiti, in campo merci coi treni completi, i trasporti combinati, i T.R.E.S. ed in campo viaggiatori con la «Carta d'Argento» e la «Carta Famiglia» confermano la giustezza di tale metodo e la necessità di adottarlo sistematicamente per la costruzione ed il lancio di ogni nuovo «prodotto».
Ovviamente la ricerca resterebbe sterile se mancasse poi la possibilità o la capacità di «produrre fisicamente» il tipo di servizio che il mercato richiede e che sempre più nettamente si delinea nei requisiti base di una buona velocità commerciale ed una costante affidabilità dello standard qualitativo offerto.
In campo merci, in particolare, si

tratta oggi di rispondere ad un tipo di domanda che guarda al trasporto come elemento chiave della «logistica aziendale», nell'obiettivo primario di contrarre la consistenza dei costosi «stocks», sia di materie prime e semilavorati che di prodotti finiti: un trasporto, appunto, flessibile, rapido e puntuale.
Soddisfare questo tipo di domanda presuppone certo disponibilità di mezzi, ma, soprattutto, una riorganizzazione dei modelli d'impiego dei fattori produttivi del servizio, in primo luogo le risorse umane, prioritariamente finalizzata a tale obiettivo.

Fra le reti europee le FS sono state spesso all'avanguardia nella meccanizzazione ed automazione delle procedure di prenotazione e vendita dei servizi viaggiatori. Si prevedono ulteriori innovazioni in questo od in campi analoghi?

Direi proprio di sì, e l'obiettivo è triplice: migliorare ulteriormente l'accessibilità del cliente ai nostri servizi, ridurre i costi operativi e, infine, acquisire una più tempestiva e puntuale conoscenza dell'andamento della domanda, sia per la migliore gestione delle risorse disponibili, sia per fini di politica commerciale.
Già nel corso del 1984 contiamo di conseguire questi traguardi:
— sostituire l'intero parco di terminali di teleprenotazione posti operanti nelle stazioni con apparecchi a tecnologia più avanzata;
— dare avvio al sistema Sigma per le Agenzie di Viaggio le quali, mediante un unico terminale polivalente, potranno accedere all'offerta di posti prenotabili sui vettori FS, Alitalia e Tirrenia;
— proseguire nel programma di installazione di emettitrici elettroniche di biglietti presso le Stazioni, con l'attivazione di altre 450 macchine «MAEL 401», portando così a 850 unità le apparecchiature in esercizio di tale tipo;
— realizzare il pagamento dei biglietti di viaggio e supplementi su presentazione di «Carta di credito».
Sempre per il 1984 è anche in programma un'altra importante innovazione nell'informazione al pubblico: l'installazione in alcune grandi stazioni, a forte traffico internazionale, di apparecchiature elettroniche «self-service», capaci di rispondere, in più lingue, a richieste di orari, prezzi, itinerari etc.
La novità di concezione, il grado di efficienza dimostrato dal prototipo sperimentale, unitamente alla grande semplicità di uso, promettono di assicurare alle FS un primato in questo campo.
Anche nel settore delle procedure di spedizione merci, infine, il 1984 vedrà un progresso con la realizzazione del cosiddetto «progetto pre - CDM», consistente nella digitazione a terminale, nei Centri di tassazione, dei dati delle lettere di vettura dei trasporti a carro in servizio interno.
I dati, registrati su «floppy disk» verranno inviati, unitamente alle lettere di vettura, al Controllo Merci di Torino, permettendo a questo, oltre a sensibili economie operative, un abbreviamento notevole dei tempi di contabilizzazione e rassegna delle statistiche del traffico.

Un'ultima domanda. Lei ha fatto prima soltanto un rapido accenno al trasporto merci combinato, che pure sappiamo interessarLa particolarmente. Sono previste novità in questo settore?

Vorrei intanto premettere che il trasporto combinato costituisce ormai un'opzione fondamentale della politica aziendale FS. E ciò non è certo avvenuto per assecondare una moda, ma perché si è constatato che questa tecnica, correttamente impiegata, consente alla ferrovia di offrire, con un impegno di risorse molto ridotte,

continua a pagina 31

PERSONAGGI

Cent'anni e... non sentirli

Quando t'invitano a realizzare una intervista ad un centenario, la prima immagine che sorge alla mente è quella di un uomo in carrozzella o inchiodato su di un letto, con il viso devastato dalle rughe e la mente annebbiata dal lungo incedere del tempo. Niente di tutto questo.

Incontrando Attilio Girolametti, macchinista FS in pensione, che il 7 dicembre scorso ha varcato la soglia dei cento anni, ci viene in mente il reiterato slogan pubblicitario che promette, naturalmente usando quel dato prodotto, di non sentire il peso degli anni.

Effettivamente il nonno di Fabriano (a proposito il Sindaco Dr. Merloni e il Direttore di «Voci», il fabrianese Dr. Ciambricco, hanno dato vita nella residenza Municipale ad una simpatica cerimonia a suggello dell'avvenimento) sembra essere stato «miracolato» da madre natura, tanto il suo aspetto è giovanile e la mente lucida.

Parlando di lui, della sua vita, si rischia di fare della retorica, in quanto la sua persona richiama fragranze antiche (oggi dimenticate), che l'hanno sospinto nel lungo e accidentato percorso della sua esistenza.

Viene assunto in ferrovia nei primi mesi del 1900 dove svolge un duro lavoro di macchinista nella trazione a vapore presso i Depositi Locomotive di Paola (Calabria) e di Novara. In quest'ultimo impianto era stato trasferito per la sua militanza antifascista e per aver partecipato a numerosi scioperi. Nel 1939 viene posto in quiescenza. Viene poi richiamato in servizio l'anno successivo, ma rifiuta preferendo terminare la sua attività lavorativa come macchinista presso le acciaierie di Terni.

Padre di quattro figli (3 maschi e 1 femmina) li educa sull'esempio della sua ferrea rettitudine.

Tutto casa e famiglia, senza vizi, metodico, grande camminatore, buongustaio che non disdegna un buon bicchiere di vino, queste le note caratteristiche di uomo d'altri tempi.

Neanche la morte di un figlio nel '73 e della moglie nel '75, pur addolorandolo profondamente, riesce a scalfire il suo attaccamento per la vita e per tutto ciò che essa dà. Se, per ipotesi, si dovesse scrivere una saga dei Girolametti ci si dovrebbe occupare prevalentemente di ferrovia. Ferroviere il padre di Attilio, il figlio Idolo ex Capo Deposito Titolare del DL Fabriano, il suo unico genero, Giulio Barbarossa, anch'egli macchinista FS e, per perpetuare la tradizione, due nipoti: G. Carlo Girolametti, Programmatore presso il C.E.U. di Roma Prenestina e Roberto Barbarossa, Capo Gestione Superiore alle Gestioni Merci della Stazione di Cuneo.

Abbiamo rivolto alcune domande al nostro simpatico collega, il quale ha ripescato nel mare della sua memoria episodi di quando effettuava servizio sulla Battipaglia-Sapri e sulla S. Eufemia-Catanzaro con le locomotive 476-640-740 (detta anche la signorina) 745, e si pagava una lira per ogni minuto di ritardo (anno 1930). Di quando, coinvolto nello svio di Marina di Maratea, venne multato per il considerevole importo di lire 20.

Adesso si sveglia alle otto e mangia pane e caffellatte, dopo di ché, tempo permettendo, si concede una passeggiata di due ore. Pranza senza nessuna dieta particolare e dopo mangiato cammina ancora per molto tempo. Cena in maniera tutt'altro che frugale, contrariamente alle indicazioni mediche più accreditate. Alle ore 9,30 va a dormire.

Il segreto per vivere a lungo non ha voluto svelarlo, rimandandolo al compimento dei 150 anni... per la verifica ulteriore di alcune sue teorie.

Al consiglio del figlio, che spesso lo ospita a Foligno, di usare l'ombrello a mo' di bastone risponde tra il serio e il faceto: «e che so' vecchio!?».

Fabrizio Romagnoli

Attilio Girolametti, ferroviere centenario, viene festeggiato dal Direttore di «Voci» e dal Sindaco di Fabriano

L'INFORMAZIONE FERROVIARIA

È uscito «FS Firenze Notizie»

È uscito *«FS Firenze notizie»*, quindicinale di informazioni ferroviarie, primo di una serie di bollettini che prenderanno presto vita in tutti i Compartimenti. Si tratta di un'interessante iniziativa, avviata a cura della Divisione Autonoma Relazioni Aziendali, che si prefigge come primo obiettivo di allargare il campo dell'informazione diretta all'esterno, e in particolare agli organi di stampa e agli operatori economici.

Il problema, come si vede, rimane sempre quello, molto delicato, dell'informazione.

Un sondaggio di opinione di qualche tempo fa sulla qualità dei servizi, sulle tariffe, sull'immagine di alcune grandi Aziende di Stato, ci restituì pareri assai poco confortanti sulle Ferrovie, seconde soltanto alle Poste nella disistima degli italiani. Bisogna considerare che ai nostri connazionali piace particolarmente lamentare che «i servizi pubblici non funzionano mai»; tuttavia è sempre di grande utilità conoscere le opinioni e le esperienze degli utenti attuali e potenziali di un servizio per valutarne il livello di informazione e conoscenza: dallo stesso sondaggio emerse, infatti, che oltre il 50% degli intervistati esprimeva un giudizio negativo per sentito dire.

Sappiamo quanto il servizio ferroviario non sia impeccabile ma va anche detto che le FS in termini di informazione, persuasione e organizzazione del consenso hanno a lungo taciuto. Se l'utente viene informato sui reali motivi dei disservizi rilevati, sugli sforzi per eliminarli, sugli investimenti in programma, sui tempi probabili e le difficoltà di realizzazione è certamente più disponibile ad accettare le possibili carenze del servizio.

Non si tratta certo di sviluppare un'immagine diversa dalla realtà ma, semplicemente, attraverso un'informazione corretta e puntuale, far partecipe l'utenza della complessità e capillarità dei problemi affrontati da un'Azienda come le ferrovie per essere anche indotti a servirsi del treno nel modo migliore, valorizzandone l'offerta.

Di ciò non possono che farsene carico le FS che, paradossalmente, devono diventare le «opinion leader» di se stesse. O promuovendo grandi campagne promozionali — e questo di recente è stato fatto — o fornendo continuamente e sempre più agli organi di informazione dati sulla realtà ferroviaria e sui servizi, in modo che diventino a loro volta terreno per un dibattito sulle scelte, i programmi, le opportunità della più grande Azienda di Stato italiana.

Non che i giornalisti non parlino mai di ferrovie, ma normalmente — fatte alcune eccezioni — si limitano ad assumere atteggiamenti molto critici nei confronti dei disservizi individuati, senza fare attenzione alle cause che li determinano; e anche il compimento e l'inaugurazione di grandi opere ferroviarie, cause non ultime di ritardi e rallentamenti, viene assimilato in genere ai più normali fatti di cronaca.

Da qualche tempo però di ferrovie si parla meglio e di più: ci si è ricordati che il treno è ancora il mezzo più economico e sicuro, che si parte con qualsiasi tempo e si arriva un po' dovunque, che i ritardi sono diminuiti e le agevolazioni tariffarie aumentano e si diversificano; le agenzie di viaggio, poi, riscoprono i tour ferroviari.

Oggi, più che mai, l'immagine dell'Azienda FS data all'esterno non corrisponde più a una realtà come questa; si avverte, quindi, la necessità di moltiplicare al massimo le occasioni e le possibilità di informazione.

In questo quadro si inserisce l'iniziativa dei notiziari compartimentali e del primo numero di «FS Firenze notizie», un quindicinale destinato agli operatori dell'informazione, delle istituzioni commerciali e amministrative che, oltre a promuovere il servizio, diventi materia prima per un'informazione aggiornata e puntuale della realtà ferroviaria.

Un altro passo verso una corretta strategia di comunicazione.

Anna D'Angelo

Cinema FS: cos'è?

Fate un film per le Ferrovie? Siete ferrovieri pure voi?! E a che serve quello che fate? Sono solo alcune delle tante domande che puntualmente sentiamo rivolgerci ogni volta che andiamo ad effettuare riprese cinematografiche in un impianto FS. Andiamo. Chi?

Ecco, è anche per rispondere ai tanti interrogativi che denunciano la totale assenza di informazione sull'esistenza e sull'attività di un settore cinema nella nostra Azienda, che abbiamo deciso di scrivere questo pezzo e di chiedere l'ospitalità di «Voci».

Dal punto di vista burocratico il Reparto Cinema fa parte della Divisione Autonoma Relazioni Aziendali, che dipende dal Servizio Affari Generali. È composto di sei elementi, con le qualifiche più disparate — dal Guardiano al Segretario Superiore — che svolgono mansioni altamente qualificate: operatore, aiuto operatore, fonico, addetto al montaggio, all'edizione, alla regia e così via. Siamo, insomma, una microsocietà cinematografica.

Il compito istituzionale del Reparto Cinema è la produzione di documentari di antinfortunistica, di istruzione professionale, di informazione interna ed esterna sulle principali attività aziendali. Il Reparto Cinema sorse in maniera pionieristica negli anni '50 per documentare le distruzioni provocate dalla guerra e l'opera di ricostruzione. Sono del 1948, 1949 i primi documentari cosiddetti divulgativi, cioè di promozione dell'immagine aziendale all'esterno, presso scuole, reti estere, convegni, Festival. Di lì a poco nasce il cinegiornale aziendale e il film di antinfortunistica.

Da allora è stato realizzato moltissimo e attualmente la Cineteca FS dispone di 150 Cinegiornali, 27 film di antinfortunistica, 49 film di istruzione professionale, 65 film divulgativi. Esiste, inoltre, una «memoria» cinematografica aziendale di migliaia di metri di pellicola: materiale di repertorio di inestimabile valore.

Ecco spiegato, dunque, sia pure in maniera sintetica, chi siamo e cosa facciamo.

Un'altra domanda che viene rivolta: ma questi film chi li utilizza? E spesso chi pone la questione non ha mai visto un film FS, malgrado siano molte le Scuole professionali che richiedono documentari per i corsi di formazione del personale e durante le campagne di antinfortunistica (nel 1982 sono state evase circa cento richieste per un totale di oltre trecento pellicole). Evidentemente bisogna fare ancora di più.

Per far circolare i filmati venne creato a suo tempo un circuito di proiezione. Ogni Compartimento fu dotato di un proiettore a 16 mm. Quelli fuori uso sono stati via via sostituiti e gradualmente — compatibilmente cioè con gli stanziamenti assegnati al Reparto — si sta provvedendo all'acquisto di nuovi proiettori. Si è anche avviato un importante programma di aggiornamento tec-

Cinenotizie FS

Una notte, un treno, una donna è un film per la prevenzione degli infortuni prodotto nel 1983. Una giovane donna viene avvisata che il marito — macchinista — ha avuto un incidente sul lavoro. Il viaggio per raggiungerlo è lungo e angoscioso. Ricordi di momenti felici si intrecciano alla paura e alle varie supposizioni su cosa può essere capitato al compagno. È così che, attraverso la fantasia della donna, vengono evidenziati i rischi del lavoro del ferroviere: in officina, in linea, negli impianti, sui treni.
Il film dura 30', è disponibile nei formati 16 e 35 mm.

La sicurezza del deviatoio è un film di istruzione professionale, realizzato in collaborazione con il Servizio Impianti Elettrici. Sostituisce i vecchi filmati sui deviatoi, superati dalle nuove tecnologie, e rappresenta un valido strumento per le Scuole professionali. Il film ha ottenuto una segnalazione al 24° Festival Internazionale del Cinema e della Televisione.
Il film dura 32', ed è disponibile nei formati 35 mm (italiano e inglese) e 16 mm (italiano).

Notiziario FS 150. È stato realizzato in occasione della XXV Giornata Nazionale del Ferroviere celebrata nelle Officine G.R. di Voghera. Discorsi ufficiali e interviste agli operai. Immagini di un'Azienda che sta cambiando.
Il filmato, inserito nel Cinegiornale di attualità «Cinemondo» è distribuito nelle sale cinematografiche. Durata 8', disponibile a 35 e 16 mm.

Ponte Taro (Edizione lunga). Giorno dopo giorno la cinepresa segue i lavori della ricostruzione, effettuata a tempo di record, prima del ponte provvisorio e poi di quello definitivo sul fiume Taro.
Presentato all'estero e in Italia, il documentario ha ottenuto unanimi apprezzamenti. È disponibile nei formati 16 e 35 mm, dura 27'

nologico. Accanto alle riprese di tipo cinematografico si è iniziata un'attività con mezzi elettronici. Questo consente di avere la documentazione filmata dei più importanti avvenimenti di attualità in tempo reale, così da poterne prevedere una rapida diffusione esterna.
Il problema, quindi, è che tale lavoro sia utilizzato, anche criticato, se necessario, tenendo presente che ciò che si offre è solo un «supporto audiovisivo». In settori come quelli della formazione professionale o della prevenzione antinfortunistica, non potremo mai fare discorsi esaustivi, ma solo offrire piccoli tasselli informativi, spunti di dibattito, momenti di elaborazione di nuove richieste. Sì, anche richieste, perché senza l'«input» delle Scuole, dei Servizi, degli Uffici, noi non sapremmo rispondere alle domande che stanno all'origine di ogni produzione: cosa produrre, perché, per chi.

Marisa Bernini

Notizie B.N.C.

La Banca Nazionale delle Comunicazioni sta liquidando a favore della Signora Maria Teresa Ghidoni, vedova del collega Dante Ortolani, deceduto il 5 gennaio 1984 per cause di servizio, il capitale assicurato con la recente Polizza infortuni clientela bancaria che, come comunicato a tutti i correntisti, è pari, nel caso specifico, al doppio del saldo del c/c presso la Banca stessa.
Si tratta del primo caso in cui la Polizza trova applicazione. La B.N.C. esprime profonde condoglianze alla Signora Ghidoni Ortolani e comunica che al 31/12/83 l'assicurazione infortuni clientela bancaria ha già ottenuto l'adesione di più di 100.000 clienti, in grande maggioranza ferrovieri, confermando la validità della formula assicurativa messa in atto.

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

Indennità integrativa speciale a decorrere dal 1° gennaio 1984

Quella che sto per indicare rappresenta l'ultima indennità integrativa speciale percepita dai pensionati dello Stato, secondo la normativa introdotta a partire dal 1° luglio 1959 e via via modificata nel tempo per quanto riguarda la periodicità e i periodi di riferimento.
Ciò perché la legge finanziaria 1984 (al momento di scrivere queste note in corso di approvazione parlamentare) regolamenterà «ex novo» il sistema di indicizzazione delle pensioni dei lavoratori autonomi (artigiani, commercianti, coltivatori diretti, mezzadri e coloni) e delle pensioni assistenziali (pensionati sociali ed invalidi civili).
Riservandomi di illustrare in modo esauriente la nuova disciplina in una prossima occasione, allorché il quadro legislativo sarà delineato nella sua stesura definitiva, per il momento mi limito a precisare che gli aumenti dovuti al 1° gennaio 1984 (in rapporto sia al sistema di aggancio delle pensioni alla dinamica salariale e sia alla scala mobile) vengono computati in base alla legislazione già in atto, ma che la successiva variazione di quest'ultima slitterà al 1° maggio 1984 perché, a decorrere da tale data, le scadenze trimestrali saranno allineate a quelle relative al personale in attività (1° maggio, 1° agosto, 1° novembre e 1° febbraio) e determinate tenendo conto delle emanande nuove disposizioni previste dalla citata legge finanziaria.
Ritornando alla misura dell'indennità integrativa speciale spettante al personale dello Stato in quiescenza, durante il periodo di transizione 1° gennaio — 30 aprile 1984, informo che essa sarà corrisposta puntualmente con il rateo di gennaio del nuovo anno, in ottemperanza al decreto autorizzativo del Ministro del tesoro datato 3 novembre 1983 e pubblicato sulla G.U. n. 341 del 14 dicembre 1983. Ciò è stato reso possibile dal fatto che la Direzione generale del tesoro, nelle more dell'emanazione delle circolari ufficiali, si è affrettata ad impartire in modo informale sollecite istruzioni ai propri Centri meccanografici di Bologna e di Latina, al fine della tempestiva corresponsione dell'emolumento aggiornato alla scadenza dovuta.
Ritengo utile ripetere, onde evitare equivoci a qualche scrupoloso lettore, che il predetto decreto del 3 novembre 1983, benché indichi la vigenza della nuova misura della indennità per il trimestre gennaio - marzo 1984, protrarrà, invece, la sua efficacia, per effetto appunto della legge finanziaria in cantiere, anche al successivo mese di aprile.
La variazione mensile della predetta indennità è stata determinata computando i punti di variazione del costo della vita derivanti dal confronto fra il valore medio dell'indice relativo al periodo maggio - luglio 1983 con il valore medio dell'indice afferente al periodo febbraio - aprile 1983; considerato che i punti di variazione del costo della vita ricavati dalla differenza anzidetta, secondo la comunicazione dell'Istituto centrale di statistica avvenuta in data 26 ottobre 1983, hanno comportato un aumento di 2 punti di contingenza e tenuto presente che il valore unitario di ciascun punto per il personale a riposo è stato legislativamente fissato in lire 5.440 (= 6.800 x 80%) mensili, la maggiorazione stessa ammonta a lire 10.880 (= 5.440 x 2).
Pertanto, l'indennità integrativa speciale in favore dei titolari di pensione diretta — *che ab-*

biano titolo all'intero emolumento —, di riversibilità, nonché di assegni vitalizi già a carico del soppresso Fondo di previdenza per gli assuntori, dal 1° gennaio c.a. compete nella misura mensile di lorde lire 522.344 (= 511.464 + 10.880); aggiungo che, a seguito della ritenuta per l'assistenza sanitaria, l'importo dell'indennità stessa figura sull'assegno mensile della pensione in lire 517.121 (= 522.344 - 5.223).

Ricordo ancora che, nei confronti dei trattamenti di quiescenza decorrenti dal 2 luglio 1979 in poi, l'assegno di scala mobile va ridotto mensilmente dell'importo di lorde lire 72.122 (corrispondente all'80 per cento della riduzione di lire 90.152, alla quale il medesimo assegno è stato assoggettato durante il periodo di attività dei singoli interessati), in conseguenza della sua parziale inclusione nella base pensionabile; per costoro il nuovo importo mensile è di lorde lire 450.222 (= 522.344 - 72.122) e sul vaglia di conto corrente postale di serie speciale (mod. S.M.8) tale importo risulta di lire 445.720 (=450.222 - 4.502).

Indennità integrativa speciale spettante a coloro che hanno presentato domanda di pensionamento anticipato dal 29/1/1983

Sciogliendo la riserva espressa nel precedente numero di ottobre, sono ora in grado di ritornare sull'argomento in oggetto.

Com'è noto, l'art. 10 del D.L. 29 gennaio 1983, n. 17, nel testo sostituito dalla legge di conversione 25 marzo 1983, n. 79, radicalmente innovando in materia di trattamento economico per i casi di quiescenza anticipata, ha stabilito, al primo comma, che per il personale avente diritto all'indennità integrativa speciale, che ha presentato domanda di pensionamento a decorrere dalla data (29 gennaio 1983) di entrata in vigore del decreto, la misura dell'indennità stessa, da corrispondere in aggiunta alla pensione, va determinata in ragione di un quarantesimo per ogni anno di servizio, utile ai fini del trattamento di quiescenza, dell'importo dell'indennità stessa spettante al personale collocato a riposo con la massima anzianità di servizio.

È evidente che la norma fa esplicito riferimento ai 40 anni di servizio utile perché ha preso a modello l'anzianità massima valida per impiegati civili dello Stato, ma ovviamente essa va applicata in rapporto alle anzianità massime previste per le singole categorie di pensionati dalle rispettive norme vigenti in materia: ad es. per i ferrovieri l'indennità in discussione va calcolata in ragione di un trentasettesimo per ogni anno di servizio utile, dato che l'anzianità massima si consegue con 37 anni (a.36 m.6 g.1).

La disposizione surriportata, avente una indubbia portata di carattere generale, ha inteso riferire alla data di presentazione della domanda di pensionamento gli effetti dei nuovi criteri di determinazione della indennità integrativa, i quali, pertanto, risultano incidenti sul trattamento accessorio di pensione, soltanto nel caso in cui la domanda stessa sia stata presentata a datare dal 29 gennaio 1983 in poi.

Ne deriva, per converso, che le domande di pensionamento, che siano state prodotte prima di tale data, consentono agli interessati di conservare l'indennità integrativa nella misura intera, senza incorrere nella decurtazione conseguente al nuovo sistema di computo, anche se la decorrenza delle dimissioni sia stata fissata dal 29 gennaio 1983 in avanti.

Il 2° comma dell'art. 10 succitato ha fatto salvo, in ogni caso, l'importo minimo di lorde lire 448.554, dovuto al personale in quiescenza dal 1° gennaio 1983.

Invero, per quanto concerne i ferrovieri, trattandosi di cessazioni dal servizio decorrenti dopo il 29 gennaio 1983, nel calcolare l'importo minimo garantito della indennità integrativa vigente alla data del 1° gennaio 1983, occorre tener presente il disposto dell'art. 2 della legge n. 885 del 1980, riguardante la detrazione fissa di lorde lire 72.122, e, perciò, l'importo minimo mensile è rappresentato da lorde lire 376.432 (=448.554 − 72.122), che al netto della ritenuta per l'assistenza sanitaria ammonta a lire 372.668 (=376.432 − 3.764), in tutte le ipotesi in cui la stessa indennità integrativa speciale, calcolata in misura proporzionale agli anni di servizio utile (a/37), dovesse risultare di ammontare inferiore al parametro surriferito di lorde lire 376.432.

Il 3° comma dell'articolo medesimo sancisce che la differenza tra l'importo della predetta indennità, garantito ai sensi del comma precedente, e quello effettivamente dovuto, in proporzione all'anzianità utile ai fini di pensione al personale cessato dal servizio a seguito di domanda di dimissioni presentate in data 29 gennaio 1983 o in epoca successiva, va conservata a titolo di assegno personale riassorbibile in sede delle susseguenti variazioni trimestrali dell'indennità medesima.

Il 4° comma, infine, statuisce che le variazioni della indennità integrativa vanno attribuite per l'intero importo dalla data di raggiungimento dell'età di collocamento a riposo da parte del titolare della pensione, ovvero dalla data di decorrenza della pensione di riversibilità in favore dei superstiti.

In ordine al quadro normativo surriportato, va subito detto che l'art. 10 nel testo definitivo, a differenza di quanto era previsto in quello del decreto-legge, non contiene una puntuale indicazione dei criteri di computo delle variazioni dell'indennità integrativa speciale successive alla data del pensionamento, donde è sorta disputa sulla interpretazione da dare alle disposizioni stesse. Tanto più che la Presidenza del Consiglio dei Ministri, con la nota circolare del 2 giugno 1983, aveva espresso il parere che «le future variazioni dell'indennità integrativa speciale saranno computate integralmente in primo luogo per operare il riassorbimento della differenza fra l'importo inferiore eventualmente risultante e la somma di lire 448.554 (per i ferrovieri lire 376.432) e quindi sempre integralmente andranno ad aggiungersi all'importo medesimo. L'indennità integrativa speciale, attribuita in misura ridotta in applicazione delle disposizioni in esame, è ripristinata nel suo importo completo a partire dalla data di compimento dell'età massima stabilita per il collocamento a riposo d'ufficio dall'ordinamento dell'Amministrazione di appartenenza».

Come preannunciavo nel numero di ottobre, sull'argomento si è ora pronunciata la Sezione del controllo della Corte dei conti, la quale non ha accolto l'interpretazione fornita dalla citata circolare sulle norme contenute nel 3° e 4° comma dell'art. 10 «perché opera una ricostruzione della volontà della legge che non trova riscontro nella interpretazione letterale e logica di questa».

In sostanza, il massimo organo di controllo sull'attività delle Amministrazioni pubbliche è stato dell'avviso che il silenzio della legge in tema di determinazione delle variazioni trimestrali susseguenti alla data di pensionamento non autorizza a consentire una differenziata disciplina delle variazioni rispetto all'importo base della indennità in parola, che viene decurtata all'atto del pensionamento, nella considerazione che quest'ultima è un trattamento accessorio della pensione, il quale per trimestri si adegua al costo della vita e, perciò, per sua natura è soggetto a periodica revisione, così che importo originario dell'indennità e importo delle variazioni costituiscono un tutto inscindibile.

La riprova di detta interpretazione è stata individuata proprio nel 4° comma dell'art. 10 in questione, che espressamente prevede che «le variazioni dell'indennità integrativa speciale sono attribuite per l'intero importo dalla data dell'età di pensionamento».

Questa norma — la quale a parere del Collegio non può essere riferita a tutto l'importo dell'indennità integrativa, ma alle sole variazioni trimestrali — nell'affermare che le varia-

zioni medesime spettano per intero dall'età del pensionamento, conferma, in via indiretta, che le stesse variazioni sino a tale data competono nella misura ridotta e cioè in ragione dei quarantesimi (o di altri denominatori, secondo le categorie dei pensionati), in base al criterio seguito per la indennità calcolata alla data di cessazione dal servizio.

Di conseguenza, il Ministero del tesoro — Ragioneria generale dello Stato — ha impartito immediate istruzioni telegrafiche a tutte le Amministrazioni centrali e periferiche pubbliche perché si adeguino a quanto stabilito in materia dalla Corte dei conti.

Non di meno, la normativa di cui si è trattato trova applicazione durante il periodo 1° gennaio 1983 - 30 aprile 1984, dato che anche su di essa esplicherà la sua influenza la nuova indicizzazione prevista dalla legge finanziaria del 1984, sulla quale, come ho detto, ritornerò in uno dei prossimi mesi.

Applicazione della nuova disciplina fiscale sulle pensioni

Gli interessati si saranno resi conto che sul rateo di questo mese i Centri meccanografici del tesoro hanno fatto luogo all'applicazione sui trattamenti di quiescenza delle disposizioni modificative apportate alla disciplina dell'IRPEF dalla L. 28 febbraio 1983, n. 53, di conversione del D.L. 30 dicembre 1982, n. 953, su cui mi sono diffusamente intrattenuto nei mesi di ottobre e novembre testé decorsi. Con il rateo di gennaio, è stata corrisposta la differenza maturata per l'intero 1983.

Riservandomi di riparlare di tale argomento in un prossimo futuro, per il momento preciso che i Centri elettronici suddetti — all'infuori di coloro che attraverso le apposite cartoline hanno esplicitamente dichiarato di non averne diritto — hanno proceduto ad attribuire le detrazioni d'imposta in base ai rispettivi importi lordi dei trattamenti di quiescenza di fatto corrisposti ai singoli interessati.

Occorre più solidarietà da parte dei ferrovieri

È giunto il momento di dare un volto nuovo alla nostra iniziativa, una vera struttura con più efficienza, professionalità e concretezza

Terminato l'iter approvativo delle proposte formulate dalla Commissione Esecutiva del Fondo di solidarietà, sta per iniziare l'invio degli assegni per il 1983 a 1.892 ferrovieri genitori di portatori d'handicaps, per un importo complessivo di lire 877.050.000: 1.695 appartenenti al 1° gruppo (gravi e gravissimi), riceveranno L. 500.000 ciascuno e 197 del 2° gruppo (meno gravi) L. 150.000 ciascuno.

Si deve peraltro mettere in evidenza che, a fronte di un gettito quasi stazionario nell'anno appena trascorso, si riscontra un sensibile aumento di richieste di sovvenzioni. Di qui la necessità di confermare il ritocco alle cifre riguardanti la 2ª categoria già adottato lo scorso anno, in quanto la Commissione non ha ritenuto di poter, in alcun modo, penalizzare quei casi particolarmente gravi, maggiormente bisognosi di aiuto.

Nell'auspicio che tale necessità contingente non diventi prassi costante, la Commissione si è più volte riunita per esaminare numerose proposte di carattere organizzativo che da più parti continuano a pervenire e che, per la stessa natura e competenza della Commissione, non possono trovare tempestivo ed esauriente riscontro. In effetti non è soltanto un discorso di mezzi, anche se questo aspetto è stato opportunamente valutato in termini di ristrutturazione operativa, ma anche e soprattutto di riorganizzazione dell'iniziativa *su basi più concrete e meno volontaristiche*.

Non mancheremo di tornare sull'argomento non appena la materia sarà stata opportunamente affrontata e messa a punto.

Tuttavia, la domanda ricorrente è la stessa di sempre: ma i ferrovieri, quelli non direttamente interessati, dove sono? La nostra iniziativa non può prescindere da quel movimento di solidarietà, non solo economico, che può rendere realizzabile ogni suggerimento: un ritocco alle quote; un diverso modo di promozione delle sottoscrizioni; costituzione (ove non già esistenti) o potenziamento dei Gruppi di Lavoro locali; riconoscimento ufficiale dei responsabili locali operanti in stretto contatto con la Commissione; istituzione di un gruppo operativo centrale, investito di compiti di Segreteria operativa ed incaricato di tenere i contatti tra il centro e la periferia. Sono questi solo alcuni temi che «bollono in pentola». Dalla loro esauriente trattazione può dipendere il futuro di quello che dovrebbe essere sempre considerato, da tutti i ferrovieri, un vero e proprio servizio sociale aziendale. Pensiamo, insomma, che sia giunto il momento di dare un volto nuovo all'iniziativa, una vera e propria struttura in termini di maggiore efficienza, professionalità e concretezza. Naturalmente, fermo restando il nostro «fiore all'occhiello» rapresentato dalla voce *«spese di gestione: zero»!* Ne riparleremo al più presto, comunque. Al termine del 1983, molti sono i ringraziamenti che sentiamo di dover rivolgere a singole persone o a gruppi per lo spontaneo e generoso contributo offerto all'iniziativa, scusandoci peraltro se, per vari motivi, soprattutto di spazio, l'elenco apparirà incompleto. Citiamo alcuni soltanto: il sig. Antonio Trevisan di Vicenza; il C.T. di Pisa Aldo Franchini, che ha devoluto il ricavato di un risarcimento di servizio; il sig. Gennaro Carrano, per un gruppo di ferrovieri-pensionati di Sapri; il sig. Dino De Martini di Chiavari. Un grazie anche all'amico dell'Ufficio Ragioneria di Torino che vuole mantenere l'anonimato: non potevamo però esimerci dal registrare la generosità del gesto. Ringraziamo altresì tutti i componenti della Segreteria Particolare del Sottosegretario On. Melillo, che hanno inviato al Fondo un sostanzioso assegno in occasione delle feste natalizie.

Particolarmente toccante è il gesto del C.S. Verificatore Luigi Granoli di Chiasso: ha destinato al Fondo Pro-Handicappati il sussidio ricevuto e non utilizzato per la dolorosa perdita del figlio che avrebbe dovuto beneficiarne. Caro Granoli, insieme alle nostre più sentite condoglianze, ci consenta di porgerle i sensi della nostra più affettuosa solidarietà, anche a nome di tutti i lettori di «Voci».

Passiamo ora ad un argomento molto importante. Ci riferiamo a coloro che hanno presentato richiesta di sovvenzione *oltre i termini massimi prescritti* e che pertanto non sono stati inclusi negli elenchi dei beneficiari dell'anno testè concluso.

La domanda stessa *dovrà essere ripetuta* — corredata dalla necessaria documentazione, eventualmente aggiornata — ai Gruppi di Lavoro compartimentali di appartenenza, *entro il 30 Aprile p.v.* Non verranno prese in considerazione istanze inviate direttamente alla Commissione Esecutiva del Fondo: e ciò sia per ragioni organizzative, sia per garantire il più accurato esame della richiesta.

In chiusura, richiamiamo l'attenzione degli interessati sulla circolare P.2.2.2/AS/10-881-2.6, diramata dal Servizio Personale il 15-11-1983 e recante disposizioni in materia di «Assenze giustificate per genitori di handicappati».

CASA NOSTRA

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

Riconoscimenti. Il Segr. Sup. I cl. Osvaldo Varotti dell'Ufficio Commerciale è stato insignito, unico ferroviere del Compartimento, della «Stella al Merito del Lavoro» per l'anno 1983.
Anche se in ritardo, non possiamo non congratularci con l'amico Varotti per l'ambito riconoscimento.

Esodi. Simpaticamente festeggiati da tutti i colleghi e dalle ben augurali parole del Capo Ufficio Lavori, ing. Pisani, sono andati in quiescenza per limiti di età, a pochi giorni di distanza l'uno dall'altra, il Segr. Sup. I cl. geom. Guido Berti e l'Applicato Capo Silvia Vizzaccaro. Ai due cari colleghi un particolare saluto da «Voci». Dopo i festeggiamenti «in sede locale» il Rev. Sup. Brenno Baldoni dell'Ufficio Commerciale, Reggente Comp/le delle Relazioni Umane, in pensione per limiti di età, è stato salutato anche a Terni dagli amici Capi Reparto e Capi Stazione del Folignate, del Perugino e dell'Aquilano.

Fiocco rosa. La casa del Capo Stazione Maurizio Barbotti di Osimo è stata allietata dalla nascita della primogenita, Ilaria. Alla piccola, al papà ed alla mamma, signora Elisabetta Lilliù, figlia del C.S. Giuseppe già Titolare della stazione di Osimo, gli auguri più fervidi.
Lauree. Elena Renzulli, figlia del Segr. Sup. geom. Alessandro dell'Ufficio Lavori, si è laureata all'università di Ancona con 110 e lode in Medicina e Chirurgia. Altri due giovani, figli di ferrovieri di Foligno, si sono brillantemente laureati, l'uno, Otello Ricci, figlio dell'ex Conduttore Filippo in Medicina e Chirurgia, l'altra, Anna Rita Bocci, figlia dell'ex Macchinista Aldo, in Lingue e Letterature Straniere. Ai bravi giovani gli auguri più belli di «Voci».

I nostri lutti. A soli 44 anni è improvvisamente scomparso il Guardiano Franco Tassi di Foligno. Alla moglie ed alle due giovani figlie le più sentite condoglianze. Condoglianze anche all'Operaio d'Armamento Romano Zuccari del 5° Tronco Lavori, Squadra di Loreto, da parte di amici e colleghi, per la scomparsa della madre, signora Maria.

Bari

Fiocchi rosa. Sono nate: Vannarita Creanza figlia di Lorenzo, C.S. Sup. del 2° Rep. Mov. di Linea di Bari; Giuliana De Toma, figlia di Nicola, Macch. del D.L. di Foggia e nipote di Francesco De Benedictis Macch. del D.L. di Bari. Ai genitori, ai nonni ed ai piccoli auguri e felicità.

Lauree. Ludovico De Padova, figlio dell'Isp. Capo Sup. Cosimo dell'Uff. Mov. Comp.le si è laureato in Scienze Agrarie con il massimo dei voti. Raffaella Loiacono, figlia del C.S. Sovr. Giuseppe dell'Uff. Mov. Comp.le, si è laureata brillantemente in Fisica. Ai neo dottori ed ai familiari complimenti ed auguri.

Quiescenze. Grande partecipazione di colleghi ed amici in occasione del collocamento a riposo del C.S. Sovr. Aldo Falcone, già Capo Rep. Mov. di Linea di Bari, del Segr. Sup. di I cl. Vincenzo Marigliano dell'Uff. Comm.le e del Traffico Comp.le e del C.P.V. Giacomo Clemente del D.P.V. di Bari. Inoltre hanno lasciato il servizio per limiti di età il Macch. Michele Amendolagine del D.L. di Bari; l'Appl. Capo Raffaele De Giorgio dell'Uff. Lav. Comp.le; il Tecn. Emanuele De Giovine della Sq. Rialzo di Foggia; il Macch. Pasquale Caposeno del D.L. di Foggia; i Macch. Giovanni Coppola e Angelo Russo del D.L. di Taranto; l'Infermiere Capo Francesco Saverio Franco dell'Uff. San. Comp.le; il Tecn. Camillo Nicoletti del 17° Tronco Lavori di Bernalda; il Manovr. Biagio Stante della Staz. di Rocchetta S.A.L.; il Dev. Vito Gerardi della Staz. di Potenza Inf.; l'Aus. di Staz. Giuseppe Dello Preite della staz. di Bari S. Giorgio; il Capo Treno Antonio Zappetti del DPV. di Foggia; il Guard. Lucia Polledro della Sez. Lav. di Foggia; il C.S. Alfredo Guerrieri della staz. di Castellaneta Campagna; il C.S. Felice Galantucci della staz. di Bisceglie e l'Op. Qual. Raffaele Spinelli del 21° Tr. Lav. di Bari. Ai neo pensionati l'augurio di lunga e serena quiescenza.

Lutti. È morto Giulio Sardelli, Segr. Sup. I cl. Capo del 6° Rep. Lavori di Bari. È venuta a mancare anche Maria Di Gioia, madre dell'Ass. Capo di Stazione Luigi Lerario della staz. di Gioia del Colle e moglie dell'ex Capo Treno Nicola. Ai familiari così duramente colpiti le nostre più sentite condoglianze.

Cagliari

Quiescenze. Sono andati in pensione Efisio Deidda, Segr. Sup. del D.L. di Cagliari e Giovanni Del Piano, titolare di Macomer. A entrambi i nostri auguri più affettuosi.

Lauree. Si è laureato in Medicina e Chirurgia Pier Luigi Murgia, figlio del Capo Tecnico di Linea Mario. Congratulazioni e auguri.
Nascite. È nata Daniela Sanna, figlia del Segr. Tec. Sup. dell'Ufficio Lavori Salvatore. Auguri ai genitori e alla piccola.

Il 3° Congresso Compartimentale dell'Association Europeenne des Cheminots ha di recente avuto luogo a Partada (SS) con larga partecipazione di soci. Con l'occasione sono state rinnovate le cariche compartimentali del Sodalizio. Sono stati eletti: Maria Eugenia Maxia Segretario Compartimentale, Giuseppe Murru Segretario Provinciale di Cagliari, Bruno Nucoli Segr. Prov. di Sassari e Salvatore Urpi responsabile del Turismo.

Firenze

Fiori d'arancio. Auguri e felicitazioni per il Capo Stazione Sebastiano Biancheri, di Sarzana, che ha sposato la signorina Magdalena Dylewska di Czestochowa, Polonia.

Nastri azzurri e rosa. Eccezionale: sono giunti in tre a tenere compagnia alla sorellina Barbara: si tratta di Luca, Stefano e Silvia nati al Guardiano Angelo Menci della stazione di Castiglion Fiorentino. È poi nata Irene, secondogenita di Mario Ranfagni, Macchinista del Deposito Locomotive di Firenze, allietando anche Bruno, il nonno, Capo Stazione Sovrintendente a riposo, già titolare di Firenze Campo Marte. Infine Matteo, al Capo Treno Roberto Moretti, del D.P.V. di Firenze Campo Marte; Letizia, al Macchinista Piero Bini, del Deposito Locomotive di Livorno; Andrea, all'Aiuto Macchinista Giorgio Pierini, dell'Ufficio Materiale e Trazione Compartimentale.

I lutti. Profondo cordoglio, tra quanti lo conobbero ha destato l'improvvisa morte di Paolo Valentini, Dirigente Superiore a riposo, del quale per anni erano state apprezzate sia le capacità tecniche sia le doti umane. Particolarmente colpiti sono stati i dipendenti dell'Officina Veicoli di Firenze Porta a Prato che a lungo lo avevano avuto come Capo e quelli della sede centrale del Servizio Materiale e Trazione presso il quale aveva prestato servizio negli ultimi tempi.
Alla famiglia dello scomparso le più sentite condoglianze di «Voci».

Genova

Fiori d'arancio per due Macchinisti del Deposito Locomotive di Genova Brignole: Salvo Dalli Cardillo e Anna Maria Comune, prima Macchinista del Compartimento, figlia del Capo Stazione Sovrintendente Ferdinando Comune, titolare di Genova Bolzaneto, ai quali formuliamo le nostre felicitazioni.

La famiglia di Giampiero Guidotti, Segretario Superiore del D.L. di Novi S. Bovo, è stata allietata dalla nascita della terzogenita Valentina. All'amico Guidotti e alla consorte, congratulazioni e auguri.

Il Deposito Personale Viaggiante di Genova Sampierdarena ha egregiamente organizzato, anche quest'anno, la riunione di commiato che si svolge in dicembre, rivolta a tutti gli agenti collocati a riposo nell'anno. Presieduta dal titolare Aurelio Piacenza, affiancato da un ex titolare, cav. Martino e dal cav. Franzone, Capo Reparto Personale treni a riposo, la cerimonia si è svolta con la cordialità di sempre in uno spirito di sincera e affettuosa amicizia. Hanno ricevuto la pergamena e medaglia ricordo i seguenti colleghi: Capo Treno Silvio Bruzzone; Capo Treno Mertillo Ginesi; Ausiliario Viaggiante Cesare Giacobbe; Capo Treno Francesco Lupo; Ausiliario Viaggiante Emilio Merlo; Capo Treno Lodovico Miracca; Ausiliario Viaggiante Giacomo Perfumo; Ausiliario Viaggiante Giacomo Prato e Capo Personale Viagg. Superiore Francesco Spagnolo. A tutti giungano auguri di bene e di lunga vita.

Hanno lasciato il servizio, dopo lunghi anni di attività, il Capo Stazione Superiore, cav. Sergio Scaglia, festeggiatissimo dai colleghi in una riunione conviviale a Loano; il Tecnico Enrico Crosa del D.L. di Genova Brignole; il Tecnico Adriano Gabella del 12° Tronco Lavori di Genova Borzoli; il Manovratore Capo Almo Santinoli di Ventimiglia e il Manovratore Felice Faliero di Genova Campi. Auguri di bene e di lunga vita.

Porgiamo le più sentite condoglianze alle famiglie del Tecnico I.E. di Ovada e del Tecnico Lavori Luciano Mauri di Genova Rivarolo, immaturamente scomparsi.

Milano

Lauree. Presso l'Università Statale di Milano si è recentemente laureata in Chimica Fiorella Lombardo figlia del Macchinista Bruno del D.L. di Milano S. Rocco. Auguri e complimenti.

Quiescenze. Dopo 40 anni di servizio prestato per la massima parte presso l'Ufficio Collaudi di Milano, è stato collocato in quiescenza il Segr. Sup. I cl. cav. Giovanni Musazzi. Il neo-pensionato è stato festeggiato dai colleghi della Officina G.R. di Voghera ove aveva trascorso l'ultimo anno di attività meritandosi stima ed affetto.

Lutti. Profondo cordoglio ha causato l'improvviso decesso del C.S. Sovr. a riposo Giulio Villa, attivo dirigente della stazione di Gallarate per oltre un trentennio.

Dopo breve malattia è deceduto il C.S. Sup. a riposo Lucio Figini. Lo ricordano per le grandi doti umane tutti gli amici e colleghi.

Sentite condoglianze al Deviatore Dario Moschin della stazione di Abbiategrasso per la scomparsa della mamma.

Napoli

Nascite. La cicogna ha avuto un bel da fare presso il D.P.V. di Salerno. Infatti, alla sig.ra Antonietta Somma, moglie dell'Ausiliario Viaggiante Donato Gentile, è nata Emanuela; alla sig.ra Maria Bellucci, consorte del Conduttore Adriano Zirpoli, è nato Daniele; alla sig.ra Giuseppa D'Ambrosio, moglie del Conduttore Giovanni Illustrazione, è nata Giulia; alla sig.ra Maria Valente, moglie del Conduttore Bruno Maioriello, è nato Lorenzo; alla sig.ra Carmelina La Mula, moglie del Conduttore Vincenzo Torino, è nata Vanessa. Alla sig.ra Colomba Moschese, consorte del Segr. Raffaele Eterno, dell'Ufficio Personale Comp.le di Napoli, è nata Angela. Rallegramenti vivissimi a tutti.

Lauree. La sig.na Gerarda Luciana, figlia del C.P.V. Sup. Luigi, del D.P.V. di Salerno, si è laureata, con 110 e lode, in Lingue e Letterature Straniere. Maria Consiglia Ruggiero, figlia del Capo Gestione Sup. Raffaele, della Biglietteria della Stazione di Napoli C.le, si è laureata in Scienze Politiche. Antonio Balsamo, figlio dell'Operaio Specializzato Vincenzo, si è brillantemente laureato in giurisprudenza. Alle neo dottoresse e al neo dottore i complimenti di Voci.

Nozze. Le sig.ne Liliana Isabella e Rosalba Pacella si sono unite in matrimonio, rispettivamente, con il Capo Treno Giovanni Valente e con il Conduttore Patrizio Vigile, entrambi del D.P.V. di Salerno. Alle felici coppie le nostre felicitazioni.

Palermo

Lauree. Si sono brillantemente laureati in Medicina e Chirurgia, ad appena sette giorni l'uno dall'altro, i gemelli Giuseppe e Paolo Castorina, figli del Segretario Superiore Giovanni, in servizio presso l'Officina G.R. di Catania Acquicella.

Si sono ancora laureati: in Medicina e Chirurgia, con la votazione di 110 e lode, Giovanna Minarda, figlia del Macchinista Antonio, del Deposito Locomotive di Modica; in Scienze Biologiche, con ottima votazione, Concetta Arestia, figlia del Macchinista Mario, del Deposito Locomotive di Messina; in Medicina e Chirurgia, Rosario Trombadore, figlio del Capo Personale Viaggiante Superiore Angelo, del Deposito Personale Viaggiante di Modica.

A tutti i neo-dottori formuliamo l'augurio di un radioso avvenire.

Cicogna express. Con l'arrivo del nipotino Umberto Russo, il Conduttore a riposo Eduardo Ciulla, già in servizio presso il Deposito Personale Viaggiante di Palermo, è diventato ancora una volta nonno. Augurissimi.

Fiori d'arancio per la sig.na Donatella Randazzo, figlia dell'Assistente di Stazione Antonino, in servizio presso la stazione di Campobello di Mazara, che ha sposato il dott. Antonino Margiotta.

Auguri di tanta felicità.

I nostri lutti. Profonda impressione ha destato l'improvvisa scomparsa del Segretario Superiore di I classe dott. Antonino Barbesco, Capo Reparto Segreteria dell'Ufficio Movimento Compartimentale.

Ai familiari, così duramente colpiti, «Voci» esprime sentite condoglianze.

Condoglianze, ancora, per i familiari del Manovratore Capo Salvatore Ciappa, della stazione di Palermo Brancaccio, deceduto in attività di servizio.

Il personale tutto della stazione di Palermo Brancaccio porge, per nostro tramite, alla famiglia Ciappa, specie al figlio Giuseppe, Macchinista al Deposito Locomotive di Siracusa, i sensi della più profonda solidarietà.

Condoglianze, infine, alla famiglia dell'Applicato Capo a riposo, cav. Carlo Reale, già in servizio presso l'Ufficio Personale Compartimentale, recentemente deceduto.

Reggio Calabria

Nozze d'oro. Auguri vivissimi al Conduttore a riposo Francesco Cogliandro e alla sig.ra Concetta Tornetta che, circondati da figli e nipoti, hanno festeggiato i cinquanta anni di matrimonio.

Nascite. In casa dell'Aus. Pasquale Sgrò della stazione di Roccella J. la cicogna si è presentata per la seconda volta ed ha consegnato alla sig.ra Maria la piccola Carmela per la gioia anche del fratellino Rocco. Auguri di ogni bene. Auguri anche a Francesca, primogenita di Patrizia Manglaviti, Segr. dell'Uff. Comm. e di Enzo Rogolino del D.P.V. di Reggio. Fiocco azzurro in casa di Demetrio Morabito, Segr. Part. del Direttore della 5ª Unità Speciale di Villa San Giovanni. Auguri affettuosi.

Laurea. Il Capo Gestione Sup. a riposo Alberto Guarnieri della stazione di Roccella J. può andare fiero per la brillante affermazione dei suoi figli. Giuseppe si è specializzato in Ostetricia e Ginecologia; Giulio si è laureato in Giurisprudenza e Carlo si è diplomato presso l'Accademia delle Belle Arti di Firenze in «Scenografia», tutti riportando il massimo dei voti. Auguri per un brillante avvenire.

Quiescenza. Dopo 42 anni di servizio ferroviario è andato in pensione il cav. uff. Osvaldo Aristodemo, Capo Treno del D.P.V. di Cosenza. Da queste colonne gli giungano i nostri auguri di lunga e serena pensione.

Lutto. È morto Giorgio Fiorenza, padre del caro amico Aldo, CS a Rosarno. Sentite condoglianze.

Primopiano. Si è costituito il nuovo Consiglio Comp.le A.E.C. (Associazione Europea dei Ferrovieri) a Reggio Calabria. Nuovo Segretario Comp.le il dr. Domenico Bagalà, dell'U.C.T.; Segr. Comp.le Aggiunto, il rag. Renato Funaro, anch'egli dell'U.C.T.

Le altre cariche: dr. Franco Lucisano: Cons. Relazioni Culturali; Santina Placanica: Segretaria Amm.va; Demetrio Maccarrone: Cons. all'Organizzazione; Franco Bucarelli: Cons. alle Relazioni Sociali Europee; Claudio Labate: Cons. alla Gioventù e allo Sport; Paolo Crema: Cons. alla stampa e propaganda; Domenico Fiume: Cons. ai problemi linguistici. A tutti le nostre congratulazioni.

Roma/Impianti

Lauree. Maurizio Carlini figlio del Capo Gest. Sup. Antonio della staz. di Roma Smistamento si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia con il massimo dei voti. Anche Maurizio figlio del Capo Staz. Sup. Tommaso D'Orefice del Centro Compart. Comitive si è laureato con 110/110 in Geologia. Ai neo-dottori ed ai familiari auguri vivissimi.

Onorificenze. Esprimiamo le nostre congratulazioni ad Antonino Mastrogiovanni ex C.S. Sup. 1° Aggiunto Esterno a Roma Termini insignito dell'Onorificenza di Cavaliere al Merito della R.I.

Encomio. Un encomio è stato conferito all'Assist. Viagg. Aldo Rivoli del D.P.V. di Roma Termini dal Direttore Generale, per aver contribuito a sventare un tentativo di furto ai danni di alcuni viaggiatori. Anche da parte nostra gli inviamo le congratulazioni più sentite.

Nuove titolarità. La Stazione di Tivoli ha un nuovo Titolare. Il C.S. Sup. Benito Ramicone. Amici e colleghi augurano buon lavoro nel nuovo impegnativo incarico.

Decessi. Condoglianze per Tiziano Semproni, Deviatore al Parco Prenestino per la morte della madre Laura ed a Franco Ricci Manovratore a R. Termini per la perdita del padre Mariano.

Roma/Servizi

È venuto a mancare il rag. Alfio Petri, procuratore della Banca Nazionale delle Comunicazioni, molto conosciuto dal personale di tutto il Compartimento per aver svolto la sua attività presso l'Agenzia della stazione di Roma Termini. Alla famiglia porgiamo le nostre più sentite condoglianze.

Approvvigionamenti

È venuto a mancare Aurelio Cavallaro, padre dell'Ispettore Fabio del Servizio Approvvigionamenti. Al dott. Cavallaro «Voci» porge le più sentite condoglianze.

C.E.U.

Onorificenze. Il Segretario Superiore I classe Angelo Brindisi è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere della Repubblica Italiana. Vivissime congratulazioni.

Nascite. Affettuosi auguri al Segr. Nazzarena Canali, per la nascita di Maria Luisa. Congratulazioni vivissime e auguroni.

Commerciale

Sentite condoglianze al collega Bruno Di Gregorio dell'Ufficio Andamento Gestioni per l'improvvisa perdita del padre.

La casa di Gabriella Limongi dell'Ufficio Legale e di Giancarlo Rocci dell'Ufficio Sviluppo è stata allietata dalla nascita di una bellissima bambina: Lucilla. Auguri ai genitori e alla piccola.

Istituto sperimentale

Fiori d'arancio. Auguri vivissimi di ogni felicità al collega Lorenzo Corsi che si è unito in matrimonio con la signorina Antonella Vespa.

Lutto. È improvvisamente mancata all'affetto dei suoi cari la signora Franca Paparelli, moglie del caro collega Massimo Graziosi. A quest'ultimo e alla sua famiglia giungano le più sentite condoglianze.

Lavori

I componenti l'Ufficio Collaudi Materiali augurano una serena quiescenza al Segr. Sup. Clemente Lalloni che ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età.

CASA NOSTRA

Movimento

Quiescenze. Formuliamo vivissimi auguri per una vita lunga e serena ai Segretari Superiori di I cl. cav. uff. Spartaco Bazan e cav. uff. Alfredo Romanazzi, i quali hanno lasciato il servizio dopo tanti anni di silenzioso lavoro svolto a favore dell'Azienda.

Nascite. Auguri ad Antonio Setale, Rev. Sup. dell'Ufficio OP per la nascita del figlio Roberto.

Lauree. Barbara Vastano, figlia del Rev. Sup. di I cl. Vincenzo, capo del rep. M. 414 dell'Ufficio IV, si è brillantemente laureata in Medicina e Chirurgia con il massimo dei voti.

Ci congratuliamo con la neodottoressa ed anche con i suoi felici genitori.

U.R.D.G.

Esodi. Colleghi ed amici hanno affettuosamente salutato il Capo del Reparto Contabilità Generale Segr. Sup. Silvano Catterini, il quale è andato in pensione per raggiunti limiti di età dopo 43 anni di servizio. Gli auguriamo una lunga e brillante «carriera» di pensionato.

Lutto. Sentite condoglianze all'app. Caterina Abbatangelo per la morte della madre, sig.ra Maria.

Torino

L'ex C.G. Sup. Giuseppe Damilano, già titolare dell'Ufficio Cassa di Torino PN, da poco esonerato, continua ad esibire le sue numerose opere pittoriche, già esposte in varie mostre sia in Italia che all'estero, soprattutto negli Stati Uniti. Ultimamente ha tenuto una «personale» a Piossasco Torinese, dove, come al solito, ha riscosso vasti consensi di pubblico e di critica. Vivissime congratulazioni.

Binario dieci. Il C.G. Sup. Laura Novarra, del Controllo Merci, si è recentemente laureata presso l'Università di Torino in Lettere Moderne. Il giovane Giuseppe, figlio del C.G. Nicola Vito Traversa di Modane, presso lo stesso Ateneo ha conseguito la laurea in Medicina e Chirurgia con 104/110. Ad entrambi molte felicitazioni.

Marcia nuziale. Il C.T. Mario Moretto, Capo Zona 44/1 di Ceva, con Margherita Suria; l'Op. Pietro Patruno del DL di Torino con Filomena Sportelli; all'O.G.R. gli Op. Q. Antonio Andricciola con Silvana Ruberto, Rosario Buttiglieri con Maria Marino, Carlo Bruno con Elena Irace, Ermanno Melatti con A. Maria Lo Bue e Carlo Montebro con Loredana Faga; al DPV di Ceva il C. Tr. Luigi Revello con Patrizia Gnemmi, il C. Tr. G. Battista Pittarello con Anna Meineri, il Cond. Laurenzia Carrara con Teobaldo Roberi e l'Aus. Viagg. Silvio Bresciano con Anna Eucelio. A tutti i più fervidi auguri di ogni bene e felicità.

Cicogna express. Al DL di Cuneo: Stefania al Macch. Carluccio Bertola e Davide al Macch. Bruno Petitti. Felicitazioni ed auguri.

Lutti. In attività di servizio sono deceduti per malattia incurabile l'Ausil. G. Battista Gandolfi, del DL di Cuneo, e per infarto l'Op. Q. Luigi Vallory del 4° Tr. Lavori di Bardonecchia. Alle famiglie le più sentite condoglianze, che estendiamo ad alcuni colleghi recentemente colpiti dalla perdita di persone care: la sig.ra Olga Borgio, madre del Segr. Silvana Malfatto dell'Uff. Ragioneria; il sig. Attilio Guagliumi, fratello del C.D. Sup. Giuseppe del D.L. di Novara, Presidente di quel DLF; la sig.ra Lucrezia Gallinotti, madre del C.D. Sovr. Sergio Vernero, Titolare del DL di Torino Smistamento.

Trieste

Roberto, figlio del Capo Stazione Sovr. Claudio Rossetto, Titolare della stazione di S. Giorgio di Nogaro, si è brillantemente laureato in Giurisprudenza presso l'Università degli Studi di Trieste.

Con il punteggio di 105 su 110 si è laureato, in Medicina e Chirurgia, Paolo, figlio del Tecnico I.E. Umberto Cappelletto. Ai neo-dottori giungano le nostre congratulazioni.

A soli 59 anni ha cessato di vivere il Capo Gestione Sup.re Dante Fabiani del Transito Contabile di Arnoldstein. Lascia la moglie e un figlio ai quali vanno le sincere condoglianze degli amici. Lutto in casa della signora Laura Petrini per la morte del padre Evandro, Macchinista in pensione del D.L. di Trieste C.le. Il Segret. Sup. di I cl. Fernando Dreossi, Segretario Comp.le della F.I.L.T.-C.G.I.L., piange, assieme ai figli, la morte della moglie, signora Maria Ilias. Si è spento serenamente il rag. Aldo Capussotto, Capo Stazione di I cl. a riposo per molti anni in servizio presso la stazione di Trieste C.M.. È deceduto a Concordia Sagittaria il signor Antonio Puppo, padre dell'Ausiliario di Staz. di Portogruaro Giovanni Puppo. A tutti esprimiamo i sensi del nostro cordoglio.

Sono stati di recente collocati in quiescenza: l'Applicato Capo Aldo Curri, che per più di quarant'anni ha legato il suo nome alle sorti della Matricola del locale Ufficio Personale Compart.le; il Capo Gest. Sovrin. Cristallino Tritta, Segretario della stazione di Trieste C.le; il Segretario Sup.re di I cl. Aniello Buonanno, Capo Reparto Traffico e Viaggiatori del locale Ufficio Comm.le e del Traffico; il Segret. Sup.re Romolo Cortese, Capo Reparto Manutenzione Costruzioni dell'Ufficio Lavori e l'Oper. Qualificato Carmelo Sedmak del 4° Tronco Lavori di Monfalcone.

Ai cari colleghi, gli amici augurano una lunga e serena quiescenza.

Venezia

Rallegramenti vivissimi al Primo Dirigente, ing. Enzo Fiorin, Capo Divisione all'Ufficio Movimento di Venezia, che è diventato papà per la seconda volta con la nascita del piccolo Stefano. Lieto evento anche in casa del dr. Antonio Mozzato, Capo Gestione presso il Centro Tassazione di Mestre: la consorte sig.ra Adriana Bertoncin ha dato alla luce il secondo figlio, Simone. Una bambina, Ilaria, è giunta invece ad allietare l'unione del Segr. Luisa Canal del locale UPC con l'Assistente di Deposito Mauro Marchi del D.L. di Trieste. Ai neonati e ai loro genitori auguriamo un felice futuro.

Laurea. Il Manovratore Renzo Destro, in servizio presso il 1° Posto Movimento di Mestre, si è brillantemente laureato in Scienze Politiche presso l'Università degli Studi di Padova. Al neo-dottore giungano i nostri più vivi rallegramenti ed auguri.

Nozze. La dott.ssa Daniela Corso, figlia del Controll. Viagg. Sovr. Giuseppe del locale Ufficio Movimento, si è unita in matrimonio col dr. Maurilio Venturini nella chiesa degli Oblati di Treviso. Ai neosposi l'augurio di una lunghissima serena vita comune.

È deceduto recentemente, all'età di 54 anni, il Tecnico dei Lavori Giovanni Pilotto, che per un lungo quarantennio aveva svolto la sua attività nella nostra Azienda operando lungo la linea Mestre-Portogruaro. Ai familiari formuliamo i sensi della nostra sentita partecipazione.

Esprimiamo sincere espressioni di solidarietà e di cordoglio al collega Capo Gest. Sovr. Giuseppe Pannaciulli, Dirigente dell'Ufficio Informazioni Viaggiatori di Venezia S. Lucia, che ha perduto la consorte, sig.ra Rosa De Toma, in seguito a tragico incidente stradale. È ancora all'assist. di Staz. Egidio Paronetto per la morte della moglie sig.ra Laura Montirosso, e all'I. C.A. dr. Dario Magnanini dell'Ufficio Trazione al quale è mancata la mamma, sig.ra Ida Zordan.

Verona

In pensione. Sono stati collocati a riposo gli Applicati Capi RE Walter Bonetti e Fabio Beghelli in servizio presso l'Ufficio Personale Comp/le di Verona. Responsabili del Centro Corrispondenza Comp/le, Walter e Fabio sono stati affettuosamente festeggiati e salutati dagli amici, dai colleghi di lavoro e d'Ufficio e dal Direttore Compartimentale.

Antonio Iliceto, Segretario Sup. I cl., Capo Reparto 23 dell'Ufficio Lavori di Verona, per raggiunti limiti di età e di servizio, ha lasciato l'Azienda Ferroviaria.

A tutti, tanti e tanti auguri di serena quiescenza.

Lauree. L'Applicato Cristina Piva in servizio presso l'Officina Grandi Riparazioni di Verona si è laureata con il massimo dei voti in Scienze Politiche. Presso l'Università di Roma si è laureata in Lettere Moderne con 110 e lode il Conduttore Lorenzina Savi in servizio presso il Deposito Personale Viaggiante di Vicenza. Lorenzina è figlia del Macchinista Giovanni Savi in servizio al Deposito Locomotive di Roma San Lorenzo. Claudio, figlio del Capo Tecn. Sovr. Enio Burti, Capo Reparto Officina del Deposito Locomotive di Verona, si è brillantemente laureato in Ingegneria Civile - ramo Edile, presso l'Ateneo di Padova. A tutti le più vive congratulazioni da parte degli amici e colleghi.

Sposi. Si sono uniti in matrimonio Giulio Mecarone, Assistente di Stazione a Laces e la signorina Simonetta, figlia del Capo St. titolare di Laces Gelmino Trivellato. Auguri vivissimi dai colleghi.

Nascite. Tantissimi auguri per: Giulia, al Capo Tecnico Gianluigi Deotto in servizio presso il Deposito Locomotive di Verona; Andrea, all'Ausiliario di Stazione Orazio Andretti in servizio a Bevilacqua. Dall'Officina Grandi Riparazioni di Verona: Elisa, al Tecnico Mario Zampieri; Marcello, all'Op. Qual. Luciano Duro; Samuela, all'Op. Qual. Bruno Pachera; Angelo, all'Op. Qual. Pietro Lerco. Dall'Officina Grandi Riparazioni di Vicenza: Michela, all'Ausiliario Olinto Poncato; Federica, all'Op. Qual. Franco De Gobbi; Simone, all'Op. Qual. Tiberio Corato; Giulia, al Capo Tecn. Giuliano Trevisan; Giovanni, al Capo Tecn. Salvatore Antino; Francesco, all'Ausiliario Franco Montano.

Errata-corrige. Sul n. 11/83 avevamo segnalato la sottoscrizione per il decesso dell'Op. Qual. Bruno Bortolotti devoluta al Centro Tumori di Milano da parte dei colleghi del Deposito Locomotive di Verona. Per errore di trascrizione i colleghi debbono intendersi del Deposito Locomotive di Bolzano ove il Bortolotti prestava servizio.

Il 1984 per le FS

continua da pag. 22

prestazioni qualitativamente più elevate: prestazioni, aggiungo, tanto più apprezzabili dalla clientela in quanto la «combinazione» col container, la cassa mobile, il semirimorchio le rende particolarmente aderenti a quella «concezione logistica» di cui parlavo più sopra.

Il cospicuo impegno finanziario del «Programma Integrativo» per questo settore (oltre 260 miliardi complessivamente per nuovi carri speciali e impianti terminali) sanziona la validità e riconferma la continuità di tale politica.

Già nel 1984 una parte notevole dei nuovi carri speciali entrerà in esercizio, mentre per un'ulteriore aliquota potranno già utilizzarsi gli interessanti risultati scientifici, in termini di miglioramenti delle prestazioni di esercizio e commerciale, acquisiti dal Progetto Finalizzato Trasporti — S. Progetto Trasporto Combinato — del C.N.R.

Un altro evento importante, che nel 1984 premierà finalmente lo sforzo pluriennale di tenacia, oltre che finanziario, profuso dall'Azienda FS, sarà l'attivazione del nuovo Terminal container ferro-marittimo di Ravenna S. Vitale: una realizzazione che, offrendo a quell'importante e vitalissimo Scalo marittimo il supporto insostituibile del collegamento ferroviario, consentirà alle FS di consolidare e sviluppare vantaggiosamente la propria posizione in un settore di traffico di così perspicuo interesse. □

Federico Renzulli, Direttore Compartimentale di Milano

«Acquistare in fretta affidabilità e competitività»

Com'è andato il 1983?

Male. Gli effetti della crisi e della recessione si sono fatti sentire anche sul trasporto ferroviario, e ovviamente hanno colpito un Compartimento attivo e ricco di traffico come quello milanese. Basti dire che la quota complessiva di trasporto merci/viaggiatori, attestata in genere intorno al 33-35% della quota nazionale, è scesa quest'anno al 25%.

In particolare si è notata una certa riduzione nel trasporto pendolari, conseguenza del massiccio ricorso alla cassa integrazione; e per quanto riguarda le merci un'ulteriore fetta di traffico è passata dalla ferrovia alla strada.

Quali sono i rimedi più immediati per una ripresa?

In generale bisogna acquistare affidabilità e competitività, e quindi occorre accelerare al massimo i tempi di realizzazione dei programmi di potenziamento e ammodernamento in corso di attuazione.

Più in particolare, per quanto riguarda il mio Compartimento, io credo che per convincere gli speditori che preferiscono al treno i TIR e i mezzi articolati, occorra avere in dotazione carri a grande capacità di trasporto. Attualmente la capacità dei carri a disposizione è insufficiente, e ciò comporta tempi troppo lunghi di caricamento.

Che anno sarà il 1984 per il Compartimento di Milano?

Un anno fondamentale. Innanzitutto comincerà finalmente a prendere corpo la realizzazione del Servizio regionale trasporti, con il concorso della Regione Lombardia, dell'A.T.M. e delle Ferrovie Nord Milano. Verrà realizzato un grande passante in galleria, lungo sette chilometri, con fermate intermedie e servizio integrato (FS, Metropolitana, Ferrovie Nord) che collegherà, da nord-ovest a sud-est, l'intero hinterland milanese e costituirà un servizio quasi rivoluzionario per le abitudini e i bisogni dei 120.000 pendolari che quotidianamente affluiscono a Milano e che potranno così diventare 240.000.

Ci sarà poi l'entrata in esercizio della nuova ACEI di Milano Centrale, che aumenterà del 30% la potenzialità dell'impianto. Per valutare fino in fondo la portata dell'avvenimento si pensi che una sola cabina ACEI farà il lavoro (instradamento partenze, arrivi, manovre) attualmente svolto da sette cabine, più che dimezzando il personale addetto che scenderà da 130 a 60. Ci sono voluti 5 anni di lavoro, una spesa di circa 36 miliardi, ma ne è valsa la pena.

Come avverrà il passaggio da un sistema all'altro? Ci saranno difficoltà?

Faremo l'allacciamento del nuovo sistema il 24/25 marzo e sarà necessario un vero e proprio «black-out» per Milano Centrale: in 48 ore di tempo, lavorando senza interruzione, 250 operai ultimeranno tutte le operazioni necessarie. Per il resto non ci saranno difficoltà. Il personale sta già prendendo pratica con il nuovo sistema ACEI grazie a un simulatore, e i risultati sono assai confortanti.

Altre opere previste?

Sarà ultimato il rinnovo della stazione di Cremona, che potrà così essere immessa nei grandi itinerari internazionali. Dopo l'elettrificazione della linea Brescia-Cremona, inizieremo i lavori sulla Cremona-Mantova. Entro gennaio verrà dato avvio alla ristrutturazione della stazione di Voghera, per la quale è stato previsto un piano triennale di interventi, per rimettere fra l'altro a nuovo il F.V. e collegarlo con la vicina autostazione delle autolinee.

C'è poi una miriade di altri lavori e interventi, che qui sarebbe forse troppo lungo elencare.

Il Compartimento di Milano è un territorio di transito fondamentale anche per i collegamenti internazionali. Quali novità sono previste?

A parte la relazione Milano-Parigi attraverso Domodossola, c'è da dire che all'inizio di quest'anno entreranno in servizio tre coppie di treni, con servizio intercity Milano-Ginevra e utilizzazione del TGV da Ginevra a Parigi.

C'è poi l'idea di un collegamento internazionale Barcellona-Milano, che a titolo sperimentale potrebbe essere realizzato con il treno diretto TALGO a scartamento variabile. Credo si tratti di un collegamento potenzialmente assai interessante, sia per gli aspetti turistici che commerciali. Barcellona sta alla Spagna come Milano all'Italia, ed è quindi comprensibile che ci siano favorevoli aspettative. □

Dal vapore al supertreno

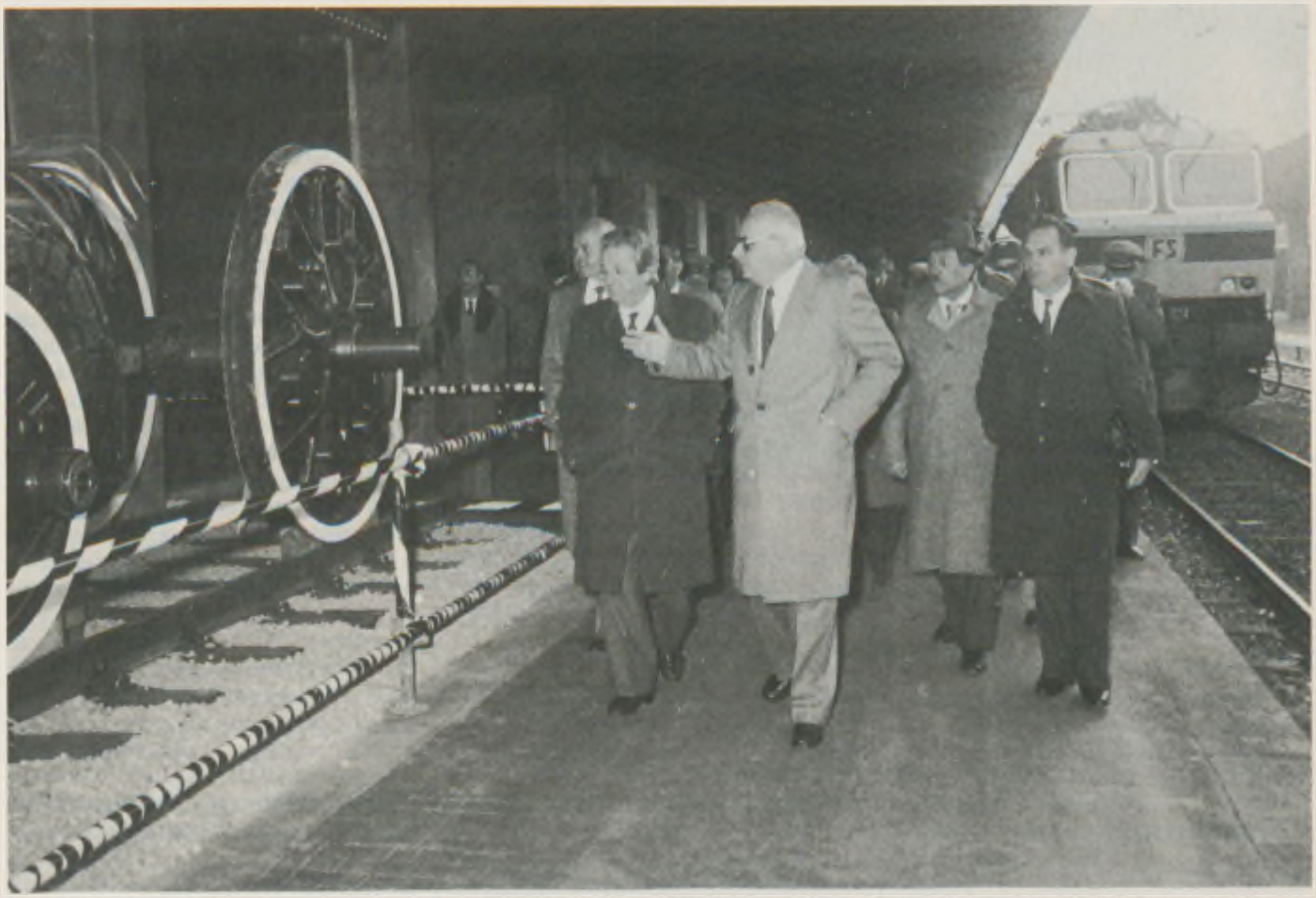
Per celebrare il centenario della prima locomotiva progettata a Firenze, da sempre sede del Servizio Materiale e Trazione, è stata organizzata un'importante mostra di mezzi di trazione e veicoli ferroviari. La rassegna è stata anche l'occasione per un'interessante Tavola rotonda che ha permesso di approfondire, fra l'altro, i riflessi che l'evoluzione dell'attività ferroviaria determina sull'industria nazionale.

di Nino Campagna

Cento anni fa il costruttore Borsig di Berlino ultimava la consegna alla Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali di 18 locomotive per treni viaggiatori veloci, le prime progettate dalla Società stessa nel proprio Ufficio Studi di Firenze. Autore dell'insieme di progetto di queste locomotive Giuseppe Zara, un disegnatore che aveva iniziato la sua carriera come operaio aggiustatore. Proprio per ricordare questo avvenimento il Servizio Materiale e Trazione, che deve la sua origine al vecchio ramo Studi e Collaudi della Rete Adriatica e che fin dal 1905 — anno della nazionalizzazione — ha mantenuto la sua sede a Firenze, ha allestito in collaborazione con la Divisione Autonoma delle Relazioni Aziendali FS, un'interessante mostra dal titolo «Cento anni di progettazione a Firenze».

La rassegna, ispirata a motivazioni «culturali e didattiche», come ha avuto modo di sottolineare il Direttore Compartimentale, Ing. Salvatori, nel suo saluto di apertura, è stata ufficialmente presentata dal Direttore del Servizio Materiale e Trazione, Ing. Cardini, che nella circostanza ha fatto brevemente la storia dell'attività degli Uffici Studi del Servizio. Un'attività che si è estesa, in questi 100 anni, dalla progettazione di tutte le locomotive a vapore alle locomotive di grande serie per la trazione elettrica trifase, dalle locomotive a corrente continua 3000 Volt alla maggior parte dei mezzi leggeri elettrici e dei veicoli rimorchiati sia per viaggiatori che per merci. L'Ing. Cardini ha concluso la sua panoramica con un breve flash sul futuro e, richiamandosi alla recente approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione del programma proposto dall'Azienda per l'utilizzo dei 130 miliardi disponibili per lo studio e la costruzione dei prototipi di nuovi mezzi, ha sottolineato la parte più significativa di questo programma, citando tra l'altro la progettazione della locomotiva E. 402 dalla potenza di 6000 kW e per una velocità di 220 km/h, di una locomotiva a 6 assi da 6000 kW di potenza, con azionamento a chopper, nelle versioni velocità massima 120 e 160 km/h (gruppi 665/666) destinate rispettivamente ai treni merci pesanti ed ai lunghi treni viaggiatori, e di una locomotiva da 4000 kW, monocabina, anch'essa in due versioni (gruppi 453/454).

All'inaugurazione della Rassegna ha voluto portare il proprio contributo anche il Consiglio dei Delegati che, dopo aver espresso un sentito ringraziamento ai disegnatori e ai progettisti pensionati, ha voluto indicare alcune ipotesi, affinché sia le FS, come titolari della scelta del tipo di materiale rotabile, che l'Industria Privata, come costruttrice di tale materiale, acquisiscano un ruolo primario in Italia ed in Europa. E per l'occasione sono state avanzate riserve sia sulla forma attuale della «commessa sicura», che non dà stimoli all'industria di sviluppare in modo competitivo le proprie caratteristiche di creatività progettuale, sia sull'organizzazione del lavoro sotto



Il Direttore Generale visita la mostra organizzata a Firenze per celebrare cento anni di progettazione ferroviaria. Nella pagina accanto, un momento della Tavola rotonda svoltasi contemporaneamente all'inaugurazione della Rassegna

certi aspetti ancora «burocratica», auspicando per le FS una nuova figura di progettista che, formato nella Scuola Secondaria superiore con una cultura di base anche di tecnica ferroviaria, abbia poi la possibilità di acquisire la necessaria esperienza specifica con l'esercizio ferroviario.

A portare il saluto della Regione Toscana, assai interessata alla questione, dati i riflessi economici e sociali legati alla presenza del Servizio Materiale e Trazione a Firenze, è stato lo stesso Presidente Giacomo Maccheroni. Ha chiuso la serie degli interventi di saluto, il Direttore Generale, Dr. Semenza, che, dopo aver espresso il proprio vivo compiacimento per la splendida mostra allestita per la celebrazione di questo centenario, ha voluto ringraziare i tecnici del Servizio Materiale e Trazione, «uomini tenaci sul lavoro, che preferiscono l'azione alle chiacchiere», per l'opera che hanno svolto e continuano a svolgere al servizio della ferrovia e quindi del Paese.

Nella stessa mattinata, seguita da un folto e attento pubblico, ha avuto luogo una tavola rotonda sul tema «L'evoluzione dell'attività ferroviaria quale elemento propulsivo dell'industria nazionale».

Nel corso di questa tavola rotonda, i cui lavori sono stati introdotti e coordinati dal Prof. Corazza dell'Università di Bologna, c'è stata una lucida esposizione dei programmi aziendali (interventi dell'Ing. Cardini e del Dr. Semenza), e delle esigenze dell'industria del Settore e dell'industria nel suo complesso, rappresentate rispettivamente dall'ing. Regazzoni, Vice Presidente dell'UCRIFER, e dalla Dr. Maria Linda Piva Nevano, responsabile del Settore Trasporti di Superficie e Infrastrutture della Confindustria.

Il professor Corazza, dopo aver brevemente illustrato le attività di studio e di ricerca del 5° progetto finalizzato del CNR «trasporto guidato a media e lunga distanza», da lui presieduto, ha fatto presente che l'Azienda FS in questo periodo così difficile per l'economia del Paese deve confrontarsi con le risorse disponibili e tendere quindi a migliorare l'esistente più che a puntare su avveniristici e costosissimi nuovi progetti. A tale proposito il Prof. Corazza ha accennato ai temi su cui è necessario convogliare gli sforzi delle FS e precisamente l'automazione dei nodi ferroviari, l'elettronica di segnalamento, le alte velocità, l'azionamento di potenza e l'ideazione di nuove strutture (cassa, carrelli, ecc.) e la diagnostica del materiale rotabile. Una parte considerevole del suo intervento è stata infine dedicata alla preparazione dei futuri tecnici delle ferrovie, di cui dovrebbe farsi carico la scuola superiore e quella universitaria, per fornire al mondo del lavoro personale con specifiche cognizioni tecniche ed in grado, quindi, di inserirsi nella produzione in tempi relativamente brevi.

Queste ultime indicazioni, di cui da tempo immemorabile si erano fatti portatori i «vecchi» progettisti e disegnatori degli Uffici Studi, sono state

L'Ing. Cardini, Direttore del Servizio Materiale e Trazione, illustra un pannello della Mostra

MOSTRA A FIRENZE

accolte con vivo interesse e pieno consenso dall'Ing. Cardini, che nel suo intervento si è dilungato sulle particolari difficoltà legate a questo nostro periodo di pressanti innovazioni tecnologiche, forse più impegnativo di quello che ha visto il passaggio dalla trazione a vapore a quella elettrica. Per far fronte a queste nuove esigenze — ha continuato il Direttore del Servizio Materiale e Trazione — c'è bisogno di una mentalità nuova, aperta alle innovazioni pur nel rispetto della continuità, e soprattutto è necessario saper trovare il giusto ritmo tra passato e futuro, evitando le corse in avanti, ma non lasciandosi al contempo imprigionare da tendenze conservatrici. Entrando poi più specificatamente sul tema della tavola rotonda, l'Ing. Cardini ha sottolineato l'importanza della ricerca scientifica, che deve però essere orientata e coordinata dall'Azienda. Si tratta solo di definire ruoli e competenze degli Uffici Studi, gli unici che possono vantare quell'insostituibile contatto diretto con l'esercizio, e di creare i presupposti per una fattiva, seria collaborazione tra Uffici Studi e Industria Privata, che dovrebbero portare alla coprogettazione del materiale rotabile.

Sullo stato dei rapporti tra FS e Industria del Settore si è soffermato l'Ing. Regazzoni che, dopo aver dato «pieno e sincero riconoscimento che le FS da oltre un secolo sono veramente l'elemento propulsore di un importante settore dell'industria nazionale», ne ha rilevato l'aspetto economico, produttivo e quindi sociale (in lire attuali il Servizio Materiale e Trazione offre attualmente all'Industria del materiale rotabile ferroviario la possibilità di produrre e fatturare circa mille miliardi all'anno, dando così lavoro a circa diciottomila persone, che in realtà si raddoppiano tenendo conto dell'indotto).

Il rappresentante dell'UCRIFER ha tuttavia messo in guardia dal pericolo che la disponibilità finanziaria delle FS, in un pericolo di grave crisi e di necessarie conversioni, possa per molte ditte carenti di lavoro e in difficoltà, diventare motivo di attrattiva, portando alla frantumazione degli ordini, che finirebbe inevitabilmente col ripercuotersi sulla specializzazione, sull'organizzazione produttiva e quindi sulla competitività anche internazionale. La Dr. Piva Nevano ha invece incentrato il suo intervento sul ruolo economico che possono avere i trasporti sull'industria nazionale.

La relatrice, convinta che i trasporti costituiscano ancora un'area di costi comprimibili, ha auspicato servizi più razionali che possano contribuire a contenere l'inflazione facilitando l'Industria a conquistare nuovi mercati nazionali ed internazionali. La Confindustria tra l'altro — così ha concluso la relatrice — è molto interessata al potenziamento del trasporto merci ed è convinta di poter diventare il più grosso cliente delle FS, se queste, come promesso, realizzino in tempi brevi gli interporti per i collegamenti veloci a lunga distanza e istituiscano regolari treni merci rapidi dal Sud, per il rilancio dell'economia meridionale.

È stata quindi la volta del Direttore Generale. Il Dr. Semenza, dopo una breve digressione storica sull'interazione del trasporto su rotaia con la ricerca scientifica, le attività industriali ed il sistema produttivo in genere, ha voluto ricordare le conclusioni ancora attuali di una ricerca internazionale sul tema «Fabbisogno di trasporto per i viaggiatori fra grandi agglomerati urbani», condotta nel periodo 1973-76 nell'ambito dell'OCSE (Organizzazione Europea di Sviluppo Economico) e secondo cui, anche spingendo l'indagine alla soglia del Duemila, la stragrande maggioranza dell'esercizio ferroviario sarebbe stata svolta dagli attuali sistemi e dalle attuali reti. Partendo quindi dalla premessa che la fattibilità dei nuovi modi di trasporto deve essere valutata in relazione alle possibilità e capacità dei sistemi attuali e alla loro evoluzione più probabile in un arco di tempo non breve ma nemmeno eccessivamente lungo, il Dr. Semenza ha voluto sottolineare che le FS, rinunciando agli applausi per soluzioni d'avanguardia costosissime, fruibili da pochi utenti e staccate dal livello tecnologico della rete, sono impegnate nella conquista di nuove frontiere tecnologiche ed organizzative per migliorare l'efficienza e la produttività.

In conclusione, il Direttore Generale ha fatto un accenno all'IREF: «Esiste da tempo un progetto per la realizzazione di un'Istituto di Ricerche ed Esperienze Ferroviarie, che potrebbe riunire e potenziare l'attività dello stesso Istituto Sperimentale e dei Servizi Centrali nel campo della ricerca di base, della ricerca operativa, della sperimentazione, della progettazione e collaudazione con riferimento alle esperienze maturate nell'esercizio». Nonostante le puntuali assicurazioni circa il futuro del Servizio Materiale e Trazione, queste parole hanno fatto correre un brivido sulla schiena dei disegnatori e progettisti di Viale S. Lavagnini, presenti in forza alla celebrazione. E di queste sensazioni s'è fatto portavoce l'Ing. Cavagnaro, intervenuto, fra gli altri, nella interessante e articolata discussione susseguita. In definitiva, l'occasione del centenario, qualora ce ne fosse stato bisogno, ha reso evidente più di qualsiasi dichiarazione di principio l'insostituibile ruolo degli Uffici Studi del Servizio Materiale e Trazione, nell'impegno legato alla realizzazione dei rotabili per la ferrovia degli anni '90 e oltre. □

Dentro la rassegna

Per gli amatori di cose ferroviarie non poteva esserci strenna natalizia più gradita. La rassegna «Cento anni di progettazione a Firenze» ha offerto dal 15 al 30 dicembre alla curiosità di moltissimi visitatori la possibilità di seguire per grandi linee, ma con adeguato rigore storico e tecnico, l'evoluzione del materiale rotabile del nostro Paese.

Il Servizio Materiale e Trazione, che, avendo raccolto l'eredità degli Uffici Studi delle Meridionali e della Rete Adriatica, ha mantenuto fin dalla sua costituzione (1905) la propria sede a Firenze per non turbare — come si legge in un rapporto — «l'azione di elementi ai quali si doveva immediatamente richiedere una forte produzione di lavoro», ha per l'occasione tirato fuori dai propri archivi il «meglio». La mostra realizzata a cura del Servizio Materiale e Trazione e dalla Divisione Autonoma Relazioni Aziendali FS, si è articolata in quattro sezioni dedicate rispettivamente alla trazione a vapore, alle carrozze e carri, alle automotrici ed elettrotreni, ed alla trazione diesel ed elettrica. L'esposizione è introdotta da un quadro sinottico che illustra lo sviluppo delle ferrovie in Italia a partire dal 1839, e da alcune foto, in bianco e nero e a colori, di ex sedi di Direzioni Generali a Firenze (compresa l'attuale di viale Spartaco Lavagnini), quasi a voler testimoniare l'importanza ferroviaria del capoluogo toscano, già sede della Direzione della Strada Ferrata Leopolda e della Maria Antonia (1844), poi delle Strade Ferrate Livornesi, delle Strade Ferrate Romane e della Società per le Strade Ferrate Meridionali. Subito dopo un disegno del 1883 che ha dato lo spunto alla mostra: si tratta dell'originale n. 330, numero questo attribuitogli dalla Rete Adriatica nel 1886, raffigurante l'insieme della «Locomotiva a grande velocità e quattro ruote accoppiate Gruppo 540» firmato Gius. Zara: un ex operaio-aggiustatore che aveva iniziato la propria carriera presso le Meridionali per imporsi poi come provetto disegnatore negli ultimi anni dell'Adriatica. Da questo punto in poi ha inizio un fantastico viaggio attraverso cento anni di progettazione ferroviaria, dalle locomotive a vapore, agli elettrotreni e alle locomotive elettriche «a chopper», dalle carrozze «tipo 1906 Nord» a porte multiple alle carrozze a media distanza, a testimoniare tutta un'attività, a cui tra l'altro non sono mancati riconoscimenti ufficiali e prestigiose affermazioni, anche in campo internazionale.

Basti pensare alle locomotive a vapore del Gruppo 690, che potevano permettersi, all'inizio del secolo, velocità di 130 km/h, alla costruzione della prima carrozza europea a cassa interamente metallica del 1921 e a quella con cassa interamente saldata del 1940, e soprattutto agli elettrotreni, che nel 1939 stabilirono il primato di velocità di 203 km/h. E, per rimanere all'altezza di un tale passato, ecco le bellissime immagini delle nuove carrozze vicinali, dai colori gradevoli ed accattivanti, e infine l'anticipazione dei nuovi mezzi di trazione, i cui disegni (locomotive E. 402 ed E. 454) e schizzi (bozzetto del treno Alta Velocità) affiancano la gigantografia della locomotiva SFM 246, Borsig 1883, quasi a sottolineare la continuità di un lavoro altamente qualificato al servizio delle Ferrovie e del Paese. □

Immagini, idee, problemi reali

A Firenze ci si è provati a battere una strada, almeno in qualche misura, nuova. Si è infatti accompagnata alla Mostra per i cento anni di progettazione a Firenze, curata dal Servizio Materiale e Trazione e dalla Divisione Autonoma Relazioni Aziendali, una tavola rotonda su un tema di stretta attualità: i rapporti che legano l'attività ferroviaria alle vicende del sistema produttivo e alle sorti delle aziende italiane.

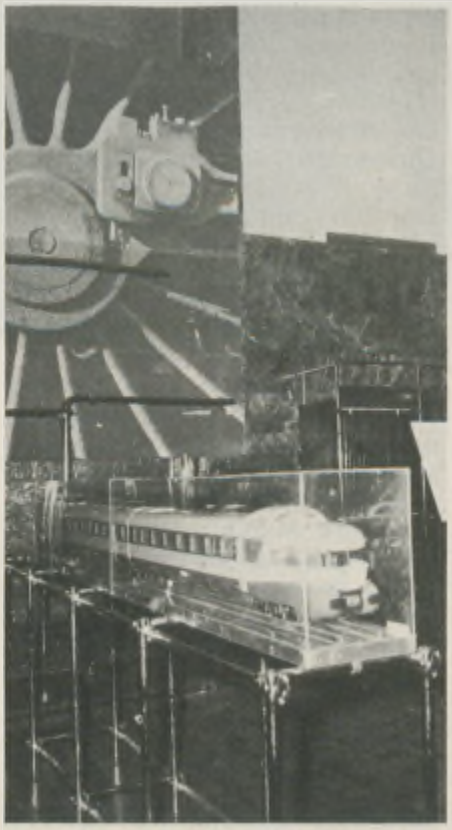
I dati di affluenza alla Mostra e di partecipazione al dibattito, estremamente lusinghieri e significativi, convalidano questa scelta organizzativa e soprattutto comprovano la vitalità delle attività di relazione, quando siano indirizzate non solo ad una generica tutela dell'immagine aziendale ma anche alla creazione di occasioni e spazi di dibattito su problemi reali.

È tempo di dichiarare matura una funzione delle Relazioni Aziendali organicamente legata al complesso delle diverse attività svolte da una grande Azienda come le Ferrovie dello Stato, attività tese ad affermare il ruolo strategico che le ferrovie svolgono nella vita civile ed economica del Paese.

L'attività di relazione passa oggi trasversalmente per i nuovi scenari della cultura contemporanea, destinata ad essere sempre più pervasiva delle tecnologie, delle potenzialità inesplorate della scienza, delle innovazioni, e che trova i suoi strumenti nell'elettronica e nei media di comunicazione.

A Firenze, per la felice combinazione tra «comunicazione per immagini», efficacemente realizzata dalla Mostra sulla Trazione, e «comunicazione delle idee» su problemi di immediata attualità, si è consumata un'occasione positiva per ribadire che la struttura delle Relazioni Aziendali non punta all'abbellimento o, peggio, alla manipolazione dell'immagine, ma piuttosto all'integrazione con tutto quanto nella nostra Azienda esalta e migliora la qualità dei servizi resi, e arricchisce così la «cultura delle innovazioni».

Francesco Pellegrini
Responsabile delle Relazioni Aziendali FS



Uno scorcio della Mostra sulla Trazione

Segni particolari: pasti accurati e prezzi contenuti

di Gastone De Gennaro

In questi giorni è stata pubblicata l'edizione 1984 della Guida Michelin che segnala, tra l'altro, i ristoranti di maggior pregio, contrassegnandoli con tre stellette. Nessun ristorante italiano è stato giudicato meritevole del massimo riconoscimento, mentre soltanto dieci (dieci in tutta Italia, si badi) sono stati classificati con due stellette.

Per il sistematico sciovinismo che la porta a privilegiare la cucina francese, la pagella Michelin non va presa come oro colato. Ma l'incremento dei costi, e il decadere dell'impegno artigianale di chi sta dietro i fornelli, hanno prodotto innegabilmente una crisi della ristorazione, mal camuffata con i soliti allettamenti pubblicitari.

Questa premessa non è fuori luogo né casuale: se gli operatori specializzati del settore, mossi da fini di lucro, incontrano tante difficoltà, è intuibile come queste debbano presentarsi, sia pure in forma diversa, ad un'Azienda di Stato che fra i propri compiti istituzionali non ha quello di provvedere ai pasti per il personale e tuttavia debba farsene carico, per la migliore organizzazione funzionale del servizio e anche per un interessamento umano e sociale.

Quella delle mense è un'attività difficile e complessa che incide direttamente sul rendimento del personale e coinvolge delicate questioni di carattere giuridico, finanziario, amministrativo e igienico-sanitarie.

Una vivanda, anche se in regola con la quantità delle proteine e delle vitamine calcolata dal dietologo, non vale nulla se viene accolta con diffidenza e in un ambiente non idoneo. Il particolare stato d'animo del «ferroviere-utente» può innescare situazioni di rifiuto e di contestazione, motivate essenzialmente da questioni psicologiche, come dimostra l'esperienza quotidiana. E tutto ciò mentre in campo alimentare e nutrizionale imperversano l'instabilità e l'anarchia, sovvertendo le tradizioni più inveterate.

Sebbene manchi una precisa documentazione, si può ritenere fondatamente che fin dai primordi della ferrovia, antecedenti alla nazionalizzazione, esistessero i cosiddetti «refettori» dove il personale, durante l'intervallo dal lavoro, poteva riscaldare e consumare le vivande portate da casa e lavare i recipienti.

L'istituzione delle mense vere e proprie avvenne molto tempo dopo e conobbe il maggior sviluppo negli anni dell'ultima guerra mondiale e in quelli immediatamente successivi. Alla gestione aziendale diretta o indiretta (appalto) si affiancò quella del Dopolavoro ferroviario che parimenti non fu esente da difficoltà. L'Azienda dovette intervenire in parecchi casi per sanare i deficit di bilancio, con provvedimenti di carattere contingente.

L'insoddisfazione del personale e le reiterate istanze sindacali contribuirono ad accentuare l'esigenza di un riassetto normativo ed organico che fu finalmente attuato con la legge 5 giugno 1973 n. 348. Quest'ultima ha autorizzato le F.S. ad istituire e gestire le mense, inserendole nel contesto delle attività operative aziendali, consentendo la legittimazione delle mense esistenti, la sostituzione dei vecchi refettori e l'istituzione di nuove unità. È stato così possibile creare una rete di 272 mense (nel 1950 erano 104) a servizio giornaliero di circa 60.000 ferrovieri. Ubicate nelle Officine di Grandi Riparazioni, nei Depositi Locomotive, nei Depositi del Personale Viaggiante, nelle Squadre Rialzo, nelle stazioni più importanti e in quelle di confine, esse corrispondono agli interessi operativi dell'Azienda cui fa riscontro l'interesse del personale a consumare, nel luogo di lavoro o molto vicino a questo, un pasto caldo giornaliero, in ambiente idoneo ed accogliente, che possa surrogare, in parte, quello familiare.

Vediamo ora in dettaglio le disposizioni della ripetuta legge 348/1973. Essa ha autorizzato le F.S. ad istituire:

1) *mense a finalità aziendale;*
2) *mense a finalità mista, aziendale ed assistenziale.*

Alle prime che offrono il pasto a prezzo sottocosto (attualmente è di lire settecento) è ammesso il personale incaricato delle lavorazioni di officina che comportino un orario giornaliero di otto ore ed un intervallo non superiore a due ore tra il primo e il secondo periodo del turno.

Il titolo a fruire del servizio di mensa è subordinato all'impossibilità da parte del dipendente di raggiungere, durante il predetto intervallo, la propria dimora e di consumarvi il pasto, rientrando poi in tempo utile per la ripresa del lavoro pomeridiano. Opportunamente, tale impossibilità non è stata vincolata dal legislatore ad un preciso parametro spaziale e temporale, avute presenti le condizioni di vita di una moderna società industriale e in particolare la durata variabile degli spostamenti casa-lavoro, in rapporto alla dinamica del traffico stradale.

Se si considera la generalizzata propensione a consumare comunque il pasto in casa, si può dedurne che la fruizione del servizio di mensa sia imposta da ragioni di necessità non

altrimenti superabili e dalla confluenza degli interessi aziendali e di quelli del dipendente.
Con successive disposizioni, legge 6 febbraio 1979 n. 42 e legge 6 ottobre 1981 n. 564, l'ammissione alle mense aziendali del primo tipo che, come abbiamo detto, erogano il pasto a prezzo sottocosto, è stata estesa:
— al personale assunto con vincolo quinquennale, o inserito nella graduatoria di trasferibilità, che abbia la famiglia con residenza diversa da quella di servizio;
— al personale di condotta e scorta ai treni in sosta di servizio;
— a tutto il personale addetto all'esercizio e alla manutenzione degli apparati a terra, direttamente influenti sulla regolarità e la sicurezza della circolazione.
La discriminazione era originata dal voler assimilare al regime di lavoro delle Officine con la turnificazione fissa i turni variabili del personale dei treni e quelli rotativi del personale incaricato dell'esercizio degli apparati di linea e di stazione. Un più ponderato esame ha fatto comprendere che gli orari di lavoro a turno rotativo e quelli del personale di macchina e viaggiante, essendo strutturati in modo autonomo, per corrispondere a esigenze di servizio del tutto diverse tra loro, non 12 della menzionata Legge n. 564/1981 si poteva risolvere il problema di ammettere alle mense aziendali il personale che è addetto ai turni rotativi e il personale di macchina e viaggiante, eliminando la forte tensione esistente tra quelli che si vedevano discriminati.
Per concludere la trattazione di questa parte, aggiungiamo che la prevedibile frequentazione di almeno cinquanta utenti costituisce la condizione minima per istituire una mensa aziendale.
Le mense aziendali- assistenziali (punto 2) sono destinate ai ferrovieri non appartenenti all'esercizio che osservano un orario giornaliero di sei ore, dalle otto alle quattordici.

sercizio e alla manutenzione delle installazioni fisse con prestazioni comportanti la presenza operativa degli incaricati nell'arco delle ventiquattro ore giornaliere attraverso turni di otto ore ciascuno, con turnificazione rotativa o in terza.
Le estensioni ora ricordate non sono ispirate da un generico permissivismo, ma si fondano su ragioni di equità, bene individuabili. Si tratta, infatti, di alleviare i disagi di coloro che sono costretti a lavorare lontano dal proprio nucleo familiare. Oppure, negli altri due casi, di non creare discriminazioni a danno del personale di condotta e di scorta e di quello addetto potevano essere assimilati al tipo di turnificazione fissa.
Infatti mentre il turno fisso è strutturato per cicli di lavoro di otto ore giornaliere con un intervallo non superiore a due ore, il turno rotativo ha lo scopo di far presenziare nelle 24 ore gli impianti ferroviari per il loro esercizio o la loro manutenzione con otto ore di lavoro consecutivo; il turno del personale di macchina e viaggiante segue gli orari dei treni che sono estivi ed invernali, viaggiatori e merci, diurni e notturni.
Da quanto premesso si può comprendere che solo attraverso una ampia formulazione come è quella dell'art. Possono essere istituite per esigenze di servizio, in rapporto all'elevata concentrazione del personale in determinati impianti e a particolari situazioni locali.
Il prezzo dei pasti deve assicurare la copertura dei costi di gestione, esclusi quelli relativi ai lavori di manutenzione, miglioria e rinnovo dei locali, delle attrezzature fisse e dei mobili, nonché quelli per la fornitura di acqua, combustibili ed energia elettrica che sono tutti a carico dell'Azienda.
Tenuto conto che i frequentatori di questo secondo tipo di servizio rappresentano una minoranza, al fine di evitare la dispendiosa istituzione di

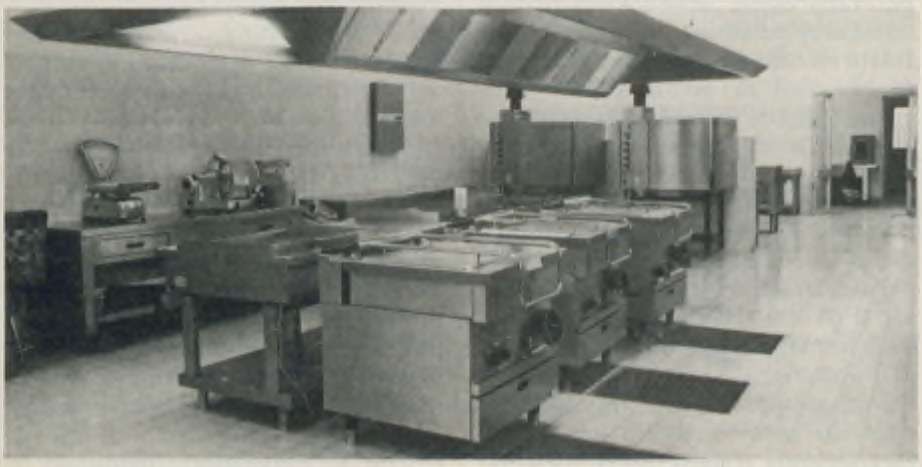
due strutture separate, è stato inserito un «settore» assistenziale nella mensa aziendale. In tal modo tutte le mense sono state abilitate a ricevere anche quei ferrovieri che essendo esclusi dal pasto a prezzo «politico» possono tuttavia usufruire del pasto a prezzo sociale.

Il concetto di mensa aziendale

Con l'istituzione di 272 mense, l'Azienda ha creato una rete di produzione di pasti a servizio dei punti di grande e media concentrazione di personale. In confronto ai refettori che erano arredati sommariamente con tavoli e panche e consentivano soltanto di consumare il pasto portato da casa, la mensa è dotata di cucine e di locali accessori dove si conservano e si preparano le derrate, si confezionano, si distribuiscono e si consumano i pasti. Perciò si può parlare di un progresso rispetto ai refettori. Tuttavia la ristorazione aziendale non può essere paragonata a quella commerciale, perché la prima deve rispondere alle esigenze di un commensale quotidiano che consuma in tempi brevi un pasto sostanzioso, ma non pesante, mentre la seconda ha un commensale saltuario e quindi, date le circostanze, più disposto ad indugiare a tavola.
La differenza tra l'una e l'altra può essere ricavata — con un paragone domestico — tra il desinare dei giorni feriali e quello delle festività.
La composizione del pasto delle mense è determinata da una tabella dietetica stabilita con apposito decreto ministeriale, che prevede appunto un pasto quotidiano sostanzioso ma frugale. Nelle mense, la linea di distribuzione self service ha sostituito il servizio dei camerieri; le vivande vengono collocate nei vassoi e pertanto non è necessario imbandire i tavoli con le tovaglie.
Svolte queste considerazioni, si può tentare una definizione del concetto di mensa come il complesso dei mezzi e delle persone destinati alla preparazione e alla distribuzione dei pasti ai lavoratori di un'azienda.

Il tipo dell'alimentazione

Nel quadro del riordino attuato con la legge del 1973, si pose l'alternativa tra una cucina di tipo tradizionale o, al contrario, basata sul precotto surgelato. Quest'ultima scelta avrebbe indubbiamente semplificato tutto il sistema, sia dal punto di vista funzionale che igienico. Infatti il compito dei gestori delle mense si sarebbe ridotto allo scongelamento dei cibi precotti, forniti dalle industrie produttrici, e alla distribuzione degli stessi.
L'esigenza della salvaguardia igienica si sarebbe indirizzata verso l'allestimento di una efficiente catena del freddo e il potenziamento delle operazioni di smaltimento degli imballaggi e degli altri rifiuti.
L'alimentazione basata sul precucinato congelato si è rivelata, subito e senza ombra di dubbio, non gradita al personale, perché idonea ad un commensale saltuario, come il viaggiatore degli aerei, ma non a un utente abituale che, dopo pochi giorni, è soggetto a fenomeni d'intolleranza per l'assenza di sapore dei cibi.
Infatti il precucinato, pur conservando tutte le proprietà nutritive dei cibi, li priva delle caratteristiche organolettiche e a tale inconveniente non è riuscita finora ad ovviare l'industria produttrice.
Adottata perciò, su vasta scala, la cucina italiana di tipo tradizionale, il problema igienico si è dovuto affrontare da parte di ciascuna mensa in tutta la sua estensione, investendo tutte le fasi connesse giornalmente alla conservazione, preparazione e distribuzione dei cibi.
È noto che alle norme di legge in materia, dettate dal Ministero della Sanità, sono assoggettate anche le mense ferroviarie. Tuttavia la vigilanza sull'igiene che si concreta nel controllo degli ambienti, della sana e corretta alimentazione erogata, e dello stato di salute degli addetti alla preparazione dei pasti è, secondo la legislazione in vigore, di competenza del Servizio Sanitario F.S. che la esercita in sede centrale e periferica.
Non essendo degli esercizi pubblici, le mense ferroviarie sono esenti dal particolare tipo di autorizzazione tipica dei ristoranti, ma sono parimenti assoggettate a controlli che, come è stato già detto, vengono espletati dai sanitari ferroviari. Questi vigilano principalmente sulla congruità dell'alimentazione sotto il profilo nutritivo, assumendo il controllo igienico un aspetto non secondario ma certamente non esclusivo dei medici. Infatti gli Uffici Personale Compartimentali cui sono devoluti, nell'ambito della rispettiva giurisdizione, i compiti amministrativi e di controllo inerenti ai contratti di appalto o alle convenzioni di affidamento delle mense, sottopongono l'attività dei gestori ad una verifica costante che ovviamente si estende anche all'igiene dei locali e degli utensili.
Le vigenti disposizioni consentono all'Azienda di assumere la gestione diretta delle mense; tuttavia le forme di conduzione più valide si sono rivelate:
— la concessione in appalto
— l'affidamento alle Sezioni del D.L.F.
I due sistemi anzidetti, che sono entrati in funzione a seguito di accordo sindacale con disposizione del Direttore Generale del novembre 1978, hanno eliminato, tra l'altro, il dilettantismo degli addetti ai servizi di cucina, sostituendo al personale ferroviario distaccato le imprese a conduzione familiare, nelle mense di piccole dimensioni, e le imprese specializzate



nella ristorazione collettiva per le mense di grandi dimensioni.
In tal modo anche la preparazione dei cibi, seppure rispondente a criteri di semplicità e di sveltezza, è notevolmente migliorata, essendo affidata ad operatori professionalmente qualificati.
In una mensa dotata di linea di distribuzione self-service fino a 100 commensali, sono professionalmente necessari 3 addetti e per ogni incremento di 50 commensali è necessaria un'altra unità marginale. Tenuto conto dell'espansione degli ultimi anni, la rete delle mense ferroviarie ha creato circa 3.000 nuovi posti di lavoro, ed erogato nel 1982 circa 13 milioni di pasti.

I costi

Il sistema delle mense ferroviarie ha un duplice ordine di costi stabiliti dalla legge. Il primo è quello determinato dalle gestioni, il secondo dalle spese d'impianto e di manutenzione dei fabbricati e delle suppellettili.
Nel 1982 sono stati spesi per le gestioni circa 49 miliardi con una determinazione del costo unitario medio nazionale di L. 3.753.
In altre parole, ogni pasto erogato costa in media all'Azienda L. 3.753, con evidente notevole sproporzione rispetto al «prezzo di partecipazione» di L. 600. Nel 1983 tale contributo è stato elevato a L. 700, ma si tratta ovviamente di un ritocco poco significativo.
In prospettiva si pone dunque la necessità di un aggiornamento più realistico che, pur comportando per il singolo commensale un sacrificio minimo, assicuri nel contempo un incremento del gettito globale. In tal modo si potrà evitare un grave dissesto gestionale che in definitiva tornerebbe a danno degli stessi ferrovieri.
L'altro ordine di costi che, come è stato detto riguarda le spese per le strutture, non è facilmente determinabile, trattandosi di investimenti a lungo termine e nella quasi totalità dei casi già preesistenti.
Tuttavia considerando che la durata dei fabbricati è valutabile in cento anni e quella delle suppellettili in trenta, se ne può dedurre che l'incidenza delle quote di ammortamento non sia particolarmente rilevante.
Concludendo, a distanza di dieci anni dall'entrata in vigore della legge del 1973, la rete delle mense ferroviarie costituisce una realtà operante e una conquista sociale che segna un netto progresso rispetto al passato.
I risultati raggiunti sono ascrivibili a merito della direzione aziendale ma anche degli stessi dipendenti che hanno contribuito con suggerimenti e proposte e infine, ma non ultime, delle Organizzazioni sindacali.
Se venisse stampata (ipotesi improbabile) una Guida Michelin delle mense delle ferrovie europee, quelle delle F.S. vi figurerebbero degnamente col motto: «pasti accurati a prezzi contenuti». □

DICONO DI NOI

Sulla stampa

Contrariamente a quanto era avvenuto per il 1982, l'anno che si chiude consente un sia pur cauto ottimismo per la vita delle ferrovie e di tutto il settore dei trasporti, considerato ormai, giustamente, non solo come erogatore di servizi ma anche come fondamentale fattore di sviluppo.
Allontanato il pericolo di blocco degli investimenti o di loro tagli in dipendenza della crisi economica, come già annunciato nel numero precedente, il Ministro dei Trasporti, On. Signorile, ha approvato tutte le trattative svolte dall'Azienda FS per l'affidamento di 19 concessioni integrate, finanziate a carico del Programma Integrativo, per la realizzazione di grandi opere interessanti l'intera Rete ferroviaria.
Il programma può considerarsi nel pieno della fase di realizzazione, ha commentato M. Righetti su **Il Giornale**. Non appena installati i cantieri e completata la progettazione, i lavori potranno decollare forse in primavera, dando in tal modo un notevole contributo all'occupazione, perché migliaia di lavoratori generici e qualificati avranno finalmente un posto di lavoro per la durata di alcuni anni.
«Le FS danno il via a lavori per oltre duemila miliardi» ha annunciato **Il Sole/24 Ore**, precisando che con questo finanziamento si copre quasi il 90% dell'intero pacchetto di grandi opere, che prevede investimenti per circa settemila miliardi. Se si considera che nel capitolo «materiale rotabile» risulta appaltato quasi il 95% dei 3.500 miliardi previsti nel Programma Integrativo, si può concludere che dei 12.450 miliardi di investimenti indicati al momento dell'approvazione della Legge 17/1981, quasi 10 mila miliardi sono stati già assegnati, il che non è poco».
Sull'importanza dell'avvenimento nel suo complesso si sono pure soffermati **Il Mattino, Avvenire** e **La Stampa**. Da parte sua **Il Tirreno** ha dedicato l'attenzione alla prevista realizzazione dell'itinerario pontremolese della linea Parma-La Spezia, annunciando con soddisfazione: «stanziati 194 miliardi, ferrovie più moderne tra Spezia e S. Stefano Magra». Un po' scettico, **Il Corriere dei Trasporti** si è chiesto: Che sia davvero la volta buona? La Pontremolese, la ferrovia che tanta importanza ha per il futuro del porto e dell'economia spezzina, dovrebbe ora finalmente decollare.
Il Messaggero ha rilevato che anche la Direttissima Roma-Firenze si avvia ormai a diventare una realtà, dopo l'approvazione degli appalti per il completamento dell'ultimo tratto Arezzo Sud-Figline Valdarno.
«Ci siamo: l'ultima formalità è stata espletata» ha annunciato **La Gazzetta del Mezzogiorno**; partono a breve scadenza il raddoppio della Bari-Taranto e quello della Caserta-Foggia, due linee importantissime, che fino ad oggi hanno «strozzato» il traffico ferroviario tra la Puglia e la capitale e tra l'area jonica e la dorsale adriatica.
«Completa entro due anni la nuova Bari-Taranto» ha annunciato il **Quotidiano** di Taranto. Raddoppio dei binari e modifica delle anse di Castellaneta e di Grumo Appula, insieme con l'elettrificazione serviranno a dare nuovo impulso al trasporto su rotaia. I maggiori vantaggi verranno dal turismo.
Per il **Giornale di Sicilia** il progetto di linea ferroviaria tra Palermo e l'aeroporto di Punta Raisi ha fatto un altro piccolo passo avanti, con l'affidamento della concessione dei lavori relativi al raddoppio e all'elettrificazione del tratto di strada ferrata fra Tommaso Natale e Carini.
Notevole risalto ha dato poi la stampa alla notizia che il Ministero dei Trasporti punterà su «progetti mirati» per l'ammodernamento e il miglioramento del sistema dei trasporti delle più importanti aree metropolitane. Il primo e più importante di questi interventi — ha scritto il **Corriere della Sera** — è stato destinato a Milano con un investimento di circa millecento miliardi. A presentarlo è venuto lo stesso Ministro dei Trasporti, On. Signorile, non per fare delle promesse, ma piuttosto per illustrare una filosofia del trasporto, per spiegare su quali linee si sta muovendo il Governo.

Maria Guida

ROMA

Treno + aereo da Roma a Fiumicino

Sacrificata per anni al mito dell'automobile, oggi la ferrovia si sta prendendo tutte le rivincite, anche come mezzo di trasporto urbano. Grazie al treno, infatti, sarà presto possibile da Roma raggiungere l'aeroporto di Fiumicino in soli 20 minuti.

I lavori per il collegamento ferroviario rapido, di tipo metropolitano, tra la capitale e il suo scalo aereo sono cominciati il 2 novembre 1983 con la cerimonia della posa della prima pietra, alla presenza del Ministro dei Trasporti Signorile.

La nuova infrastruttura ferroviaria parte dalla stazione di Roma Ostiense e segue la linea Roma-Fiumicino, dalla quale si dirama poco prima della stazione di Porto. Il nuovo tratto di collegamento, a doppio binario elettrificato e lungo km 2,223, passa sopra l'autostrada Roma-Fiumicino, piega a destra e si porta sul viadotto al centro delle due attuali carreggiate d'accesso all'aeroporto sull'asse del monumento ai caduti di Kindu e a Leonardo da Vinci; prosegue in sopraelevata, attestandosi frontalmente all'aerostazione internazionale. Due passaggi pedonali sopraelevati la collegheranno con l'area internazionale e con quella nazionale, quest'ultimo attraverso un tapis-roulant. Sotto le campate della stazione ferroviaria sarà sistemato il nuovo bus-terminal, ove confluiranno le linee automobilistiche con le varie zone di lavoro dell'aeroporto e con l'abitato di Fiumicino. L'air-terminal sarà invece spostato da Roma Termini alla stazione Ostiense che sarà collegata alla vicina stazione Piramide della metropolitana con un tapis-roulant i cui lavori di costruzione sono a buon punto.

Il primo lotto di lavori, per un importo di circa 15 miliardi, è stato affidato al consorzio CO. RO.FI. del gruppo Italstat e riguarda la costruzione di gran parte della nuova sede ferroviaria e tutte le opere civili connesse; il completamento dell'infrastruttura, per un valore complessivo di 50 miliardi, verrà realizzato non appena sarà assegnato l'ulteriore finanziamento.

«Il nuovo servizio — ha detto il Ministro Signorile — consentirà di far fronte all'incremento del traffico passeggeri ridisegnando l'intera rete delle comunicazioni con la struttura aeroportuale e assicurando rapidità e funzionalità agli spostamenti dall'aerostazione alla città. Quando i lavori saranno completati, Roma si porrà all'avanguardia in Europa per il sistema di collegamento con la città, con tempi di percorrenza come Parigi e Londra possono vantare».

Il collegamento ferroviario Fiumicino Aeroporto-Roma Ostiense si inquadra nella più generale strategia di integrazione tra vettori, ma si inserisce anche nel disegno di potenziamento e razionalizzazione del traffico nella zona nord del nodo di Roma. Verrà infatti completato presto il grande semianello ferroviario che va dalla diramazione di Maccarese fino agli impianti di Roma Smistamento, con innesti per Roma San Pietro e Roma Tiburtina, nonché il raddoppio del tratto fra Roma San Pietro e la Storta della linea Roma-Viterbo.

Struttura chiave di questo sistema è la galleria Aurelia, costruita con tecniche d'avanguardia (per gli scavi è stata adoperata una «talpa» capace di spingere 6500 tonnellate di terreno e dotata di un maxiscudo di 10,54 metri di diametro) e inaugurata lo scorso 19 novembre.

Lunga circa due chilometri, la galleria consentirà di incanalare i treni viaggiatori a lungo percorso della linea per Genova lungo un nuovo itinerario che, partendo da Maccarese, passerà per la stazione di Roma San Pietro, mentre l'attuale linea Ponte Galeria-Roma Trastevere servirà esclusivamente il collegamento con l'aeroporto, permettendo di migliorare ulteriormente il servizio che, dalla frequenza di un treno ogni venti minuti prevista nella prima fase di attivazione, passerà a un convoglio ogni dieci minuti. Sempre attraverso la galleria Aurelia passeranno i treni del servizio urbano diretti alle future stazioni di Valle Aurelia, Tor di Quinto e Prato della Signora, che serviranno a chiudere l'anello ferroviario. A lavori ultimati (sono previsti anche nodi di interscambio treno/metrò e treno/bus) si realizzerà un'integrazione essenziale tra vettori fondamentali per i crescenti bisogni di mobilità urbana.

Giovanni Panunzio

Il Ministro Signorile in un momento dell'inaugurazione dei lavori della linea per l'aeroporto di Fiumicino

FIRENZE

Le ferrovie minerarie in Mostra

Che fosse un vero e proprio primato, questo toscano in Italia, forse non sono in molti a saperlo, nemmeno quelli che, più o meno addetti ai lavori, dovrebbero esserne a conoscenza. La Toscana è, tra le regioni italiane, quella che maggiormente ha dato sviluppo, nel corso degli anni, alle ferrovie minori le quali, con alterna fortuna e, a seconda delle circostanze, con più lunga o più corta esistenza, hanno costituito l'ossatura del sistema di trasporto dei prodotti minerari. La stessa ferrovia (via di ferro), del resto, ancor prima del vapore, nacque proprio in miniera quando fu necessario escogitare, per la natura stessa del trasporto in questione e del luogo in cui esso avveniva, un sistema diverso dalla trazione animale. La prima locomotiva di Stephenson, non va dimenticato, trainò vagoni che trasportavano prodotti minerari.

La Toscana, ancor prima che fosse politicamente italiana, cioè fin da subito dopo l'apertura della Firenze-Livorno (1848), si preoccupò di costruire una fitta rete di ferrovie minerarie: ciò in dipendenza della quantità di materiali estrattivi di cui la regione è ricca, dal ferro dell'Isola d'Elba alla lignite di Montebamboli, dal calcare del rosignanese al marmo del carrarese e così via.

Queste ferrovie, salvo qualche eccezione, hanno ovviamente cessato in parte o in tutto, la loro attività a causa principalmente dei nuovi mezzi e delle nuove tecniche di trasporto.

Ma la loro importanza storica è stata ora opportunamente illu-

strata con la mostra storico-didattica «Ferrovie e Miniere in Toscana» che, patrocinata dal Comune di Firenze e dalla Regione Toscana, la Direzione Compartimentale e il Dopolavoro Ferroviario di Firenze hanno organizzato nella Palazzina di rappresentanza della Stazione di Santa Maria Novella.
Nella presentazione dell'interessante libretto edito per l'occasione, il Direttore Compartimentale, Ing. Salvatori, ha sintetizzato gli scopi della manifestazione: «...è alla precedente mostra, tenuta lo scorso anno in questa stessa Palazzina per il bicentenario della nascita di George Stephenson, che si collega questa seconda ideata e organizzata nell'intento soprattutto di illustrare lo sviluppo della strada ferrata ed i prodotti minerari in Toscana».
Massiccia soprattutto la presenza delle scuole elementari e medie per alcune delle quali, purtroppo, è stato necessario rifiutare le prenotazioni a visita guidata.
Dover decidere se, alla visita, è apparsa più interessante la raccolta delle «pietre» o quella dei «reperti», non è agevole. La prima, forte di oltre 200 campioni di minerali della Toscana, ancora una volta è stata fonte di immensa meraviglia per come la natura si manifesta nei suoi molteplici aspetti: abbiamo osservato e ammirato, in particolar modo, due cristalli geminati di pirite cubica la cui perfezione di forme induceva a pensare a qualcosa di non naturale ma addirittura all'opera di un artista; una bellissima «paesina ruiniforme», proveniente dalle colline sovrastanti il medio corso dell'Arno, pietra che già nel sec. XV faceva bella mostra di sé nelle raccolte della famiglia dei Medici; affascinante poi la policromia dei quarzi: nero dell'Alta Garfagnana e di Monteriggioni, ametistino della Miniera di Campiglia, verde l'ormai raro prasio di Rio Marina. Oltre poi a enormi cristalli trasparenti di gesso, lucenti pentagonododecaedri di pirite dell'Elba, smaglianti crisocolle verdi e tanti altri minerali di notevole interesse scientifico.
Tra i «reperti», i più rappresentativi dell'evoluzione tecnologica del lavoro nelle miniere, due vagoncini che, pur se adibiti entrambi allo stesso scopo, presentano tuttavia caratteristiche ben differenti non solo tra loro ma anche rispetto agli analoghi strumenti adoperati successivamente e fino ad oggi: uno, il «trucketto», utilizzato negli anni '20 nelle miniere di pirite di Gavorrano, è un piccolo vagone a cassa fissa con lo sportello per lo scarico situato anteriormente e pertanto non idoneo per composizione a più elementi, l'altro, «vagone a bocca di pesce», dell'epoca di poco successiva, recuperato negli scavi a cielo aperto della vecchia miniera di lignite xiloide di Castelnuovo dei Sabbioni, ha invece la cassa molto più grande rotante su una piattaforma circolare e basculante per lo scarico in ogni direzione. Molto suggestiva la ricostruzione dettagliata di una armatura di miniera dentro la quale faceva spicco un locomotore a batterie costruito dalla Tecnomasio Brown Boweri di Milano alla fine degli anni '40 per le miniere di pirite di Gavorranno. Particolarmente significativa per gli scopi della mostra la «piattaforma»: una grossa gabbia adibita allo spostamento su rotaia dei vagoni su tratti a forte pendenza che induceva a pensare proprio all'intima connessione tra lavoro di miniera e tecnica di trasporto su rotaia.

Antonio D'Andrea
Liberato Galluccio

FORMIA

Un seminario con il computer...

Dal 22 al 24 Novembre si è tenuto a Formia un interessante Seminario, programmato dall'Ufficio I (Regolamenti) ed organizzato dall'Ufficio O.P. del Servizio Movimento, sul tema: «Regolamentazione del sistema C.T.C. (OS. 28/83) e riflessi sulla produttività aziendale di nuovi dispositivi e nuove norme di esercizio». I lavori si sono svolti presso l'Hotel Caposele di Formia dal quale si godeva il suggestivo panorama del golfo di Gaeta. La prima Giornata è stata riservata ai Capi Ufficio Movimento e Capi delle Sezioni III (Impianti) delle Sedi periferiche, cui ha porto il saluto il Direttore del Servizio Movimento Dott. De Chiara, il quale ha messo in evidenza l'importanza dell'incontro. Il Dott. De Chiara ha, inoltre, voluto soffermarsi sui problemi che interessano direttamente il Servizio Movimento, in particolare la qualità del servizio, la nuova scala classificatoria del personale, l'andamento dei treni viaggiatori e merci ed ha focalizzato l'attenzione sul fatto che l'intento dell'Azienda è di estendere i sistemi automatizzati a molte linee onde conseguire economicità della gestione, una maggiore produttività e più sicurezza nella circolazione treni.
Sull'argomento in particolare si è soffermato poi il Capo dello Ufficio I, Ing. Bonora, animatore dei tre giorni, e nel secondo e terzo giorno si sono avvicendati l'Ing. Augelli, l'Ing. Bonaccorsi ed il Dott. Costetti dello stesso Ufficio.
L'ultimo giorno è stato caratterizzato dall'esposizione fatta sul sistema di guida-operatore per il D.C.O. con il «personal computer», il quale dovrà sussidiare l'addetto ai lavori ogni volta che si trova in difficoltà. In effetti il computer in caso di guasti in linea o in una stazione verrà interrogato dal D.C.O. e gli suggerirà il comportamento da adottare. Di tale ausilio potrà servirsi fra poco il D.C.O. della Viterbo-La Storta e sarà il primo tentantivo di questo genere per poter semplificare gli interventi dell'operatore.

Salvatore Cinque

... e uno di marketing

Nel periodo ottobre-novembre 1983 si è svolto a Formia un Seminario di Marketing al quale hanno partecipato 82 funzionari direttivi del Servizio Commerciale e del Traffico.
L'iniziativa si inquadra nell'ambito delle attività volte all'aggiornamento professionale del personale FS.
Il programma ha previsto, oltre allo svolgimento di relazioni da parte di docenti e consulenti esterni, esercitazioni teorico-pratiche sulle tematiche più significative ed attuali del mercato dei trasporti e le testimonianze di esperti di reti ferroviarie estere e di specialisti del traffico stradale ed aereo.
Scopo del Seminario è stato quello di realizzare una nuova esperienza professionale per funzionari FS provenienti da realtà territoriali diverse ed inseriti nei vari settori di attività del Servizio Commerciale e del Traffico.
Unanime consenso è stato espresso dai partecipanti, per i quali il Seminario è stato solo l'inizio di un discorso da allargare anche ad altri settori e che dovrà avere un seguito per poter acquisire nuovi e più moderni elementi metodologici e conoscitivi onde sviluppare ulteriormente quella «mentalità» di marketing necessaria per rispondere concretamente alle attese e alle esigenze della clientela.

Paola Morgia

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

CINEMA

di Piero Spila

I giovani «in pista» del nuovo cinema italiano

È da anni che si parla di crisi del cinema italiano, che si fanno convegni e tavole rotonde, eppure non si cessa mai di provare stupore. Sembrava già di essere arrivati ad una specie di punto zero — almeno per quanto riguardava il cinema di qualità — ma gli ultimi dati disponibili, relativi alla produzione e all'andamento degli incassi, rendono la situazione, se possibile, ancora più allarmante. Nell'ultimo anno, nelle sale cinematografiche, c'è stato un calo di presenze del 15% e il cinema italiano che, nella scorsa stagione, era rappresentato dalla metà dei film in circolazione (dato per la verità neanche esaltante) è adesso sceso addirittura al 30%. Non basta, anche i film che sembravano risentire di meno gli effetti della crisi (ad esempio quelli di Celentano) cominciano ad accusare colpi e a segnare il passo al botteghino. Forse non ci sarebbe da dolersi troppo per quest'ultima notizia, se non ci fosse il fondato sospetto di trovarsi ormai di fronte ad una crisi generalizzata e quindi irreversibile.

In una situazione come questa, di così marcata recessione e diffusa sfiducia, sembra quasi miracoloso che una parte del cinema italiano, soprattutto quello rappresentato dagli autori più giovani, riesca ancora a dare segni di vitalità. Si possono citare, ad esempio, le conferme di Maurizio Ponzi con **Son contento** e di Gianni Amico con **Io con te non ci sto più** (di cui abbiamo parlato la volta scorsa), oppure i tentativi più coraggiosi, e quasi disperati, di Silvano Agosti con **D'amore si muore**.

Ci sono poi alcuni film di autori esordienti che meritano, per vari motivi, la massima attenzione. Ad esempio **Come dire...** di Gianluca Fumagalli, un film presentato con notevole successo al Festival internazionale di Locarno, che è già uscito in una sala di Milano (con buon riscontro di pubblico) e che si appresta ora, con immaginabili difficoltà di distribuzione, ad affrontare le altre piazze del circuito nazionale. **Come dire...** è stato realizzato con un budget modesto, ma non per questo senza ambizioni: gli attori sono giovani ma quasi sempre bravi, la struttura narrativa semplice ma sapientemente frammentata, il ritmo e lo stile mantenuti sui mezzi toni, sulle cadenze del tran tran quotidiano, sulla dimensione del piccolo evento che riesce comunque a spezzare il grigiore della routine, sull'incontro fortuito, sul caso, sul malinteso. Ed è proprio questa atmosfera dell'aleatorio e dell'ambiguo, questa sensazione di precarietà e di vertigine, a determinare la cifra stilistica più inedita e riuscita del film. La storia è frutto di una lunga e complessa improvvisazione mentale iniziata, quasi per scommessa, a bordo della metropolitana, e sulla base della situazione più classica e scontata: un ragazzo incontra una ragazza ma subito la perde di vista. Di qui una girandola di tentativi dei due protagonisti — incontri casuali, ricerche affannose, appuntamenti mancati — per ritrovarsi, in una Milano del tutto inaspettata, autunnale, romantica, piena di angoli suggestivi (i ritrovi alla moda, i posti frequentati dai giovani, ma anche gli scorci dimenticati dei Navigli).

In **Come dire...** non c'è violenza, non c'è droga, non c'è terrorismo, ci sono invece sale d'incisione ed emittenti private, videogames, registratori, videocitofoni, microfoni e telecamere. Un film apparentemente non violento e positivo, di giovani che lavorano e si realizzano, che, come dice l'autore, «sono in pista», che cioè cercano qualcosa ma senza certezze; ma anche un film molto calato nella realtà del nostro tempo e delle nostre giornate, in cui il realismo è giocato proprio sulla valenza della disattenzione, o meglio sull'impossibilità di essere attenti, di concedersi spazi di sentimenti, «fughe» che non siano illusorie o comunque troppo condizionate per riuscire. Di qui i tic, gli atti mancati, i «qui pro quo» (che sembrano gag, ma che invece sono segnali, inadeguatezze). Tra la sicurezza (l'ordine) della pianificazione e la «chance» di vivere alla giornata (o semplicemente di essere se stessi) c'è lo spazio effimero del desiderio. E in un film tutto giocato sull'immaginazione e la fantasia, condotto lungo labirinti di false uscite, di esaltazioni e frustrazioni, appare ancora più evidente come sia illusorio anche un semplice anelito alla trasgressione, e come sappia essere comunque ferrea una prigione, sia pure al neon, sia pure moderna o postmoderna. Ma è solo un attimo, forse solo un'intuizione.

Resta da sottolineare che **Come dire...** è girato in presa diretta, una scelta registica da salutare sempre con riguardo nel cinema italiano e che, nella fattispecie, serve anche ad evidenziare le ottime performances degli interpreti, in particolare delle due giovani attrici Mariella Valentini e Alessandra Comerio.

Gianluca Fumagalli sul set di «Come dire...»

Altro film di grande fascino e suggestione è **Sogno di una notte d'estate** di Gabriele Salvatores, una delle pochissime opere prime salvatesi dall'ecatombe dell'ultima edizione della Mostra di Venezia. Il film è tratto liberamente dalla celebre commedia di Shakespeare, ma punta soprattutto sull'accentuazione musicale e stilistica dell'opera-rock americana. Salvatores si dimostra in questa scelta molto professionale e, ben assecondato da una folta schiera di attori (da Flavio Bucci ad Alberto Lionello, da Erika Blanc a Gianna Nannini), mette in campo una grande sapienza ed eleganza registica. La storia di Teseo e Ippolita, di Ermia, Elena, Demetrio e Lisandro, e poi di Titania e Bottom, e dell'inesauribile schiera di elfi e spiritelli notturni, è troppo nota (e troppo lunga) per essere raccontata. Basti dire che Salvatores riesce a mantenere per tutto il film un ritmo narrativo incalzante ed efficace, giustapponendo con buon gusto spettacolare scene di duelli e di amori, movimenti di massa e duetti, balli e monologhi, suggestioni metafisiche (le apparizioni, i desideri, le magie) e le più prosaiche realtà esistenziali (il contrappunto delle scene popolari, delle osterie, delle comparse per destino di vita e di scena).
Ecco, noi abbiamo visto questi due film non in una sala tradizionale ma nel corso di un'interessante rassegna organizzata a Roma dal Sindacato Nazionale Critici Cinematografici Italiani (SNCCI), con il titolo significativo (ed esorcizzante) di «L'ultimo spettacolo». Una rassegna che intendeva evidenziare come la grave crisi dell'esercizio cinematografico (a Roma, negli ultimi cinque anni, le sale cinematografiche sono scese da 136 a 98) si riflette direttamente sull'esistenza stessa del cinema d'autore, che trova sempre meno spazi e occasioni di uscita. La conseguenza è che film come **Sogno di una notte d'estate** e **Come dire...**, che avrebbero tutto per essere apprezzati dal pubblico e non solo dalla ristretta cerchia di addetti ai lavori, rischiano invece di rimanere opere semiclandestine. Non è giusto e si dovrebbe fare di tutto perché questo non accada.
Ad esempio parlando di film come questi, quindi indicandoli all'attenzione dei lettori, anche in una sede certamente non specializzata come «Voci»; ma soprattutto cercando e inseguendo tali film nelle rapide apparizioni che riusciranno ad ottenere nelle varie città, preferendoli, per una volta, ai «Kolossal» e alle confezioni «extralusso» del cinema americano. Anche questo, una semplice scelta, è un modo per inviare un segnale, per dire che non tutto è perduto. □

LIBRI

Buon 1984!

È un «Etonboy» un po' maleducato, un ufficiale di polizia coloniale decisamente ribelle, un socialista un po' troppo revisionista. È un barbone che vive nei bassifondi dell'East End londinese, un miliziano che a Barcellona combatte a fianco degli anarchici, un giornalista che tuona dai microfoni della BBC contro gli orrori nazisti. Ed è anche un grande scrittore, in Inghilterra dicono addirittura uno dei più grandi. Stiamo parlando di George Orwell, alias Eric Blair, e ci sembra quanto mai opportuno ricordarlo sulla soglia inquietante di questo 1984 visto che il suo libro più noto è una parabola avveniristica intitolata appunto *1984*.
Vediamo l'uomo e vedremo poi la sua opera.
Orwell nasce da una famiglia della «lower upper middle class» (nel senso che il padre era un funzionario imperiale ma non aveva proprietà terriere), studia a Eton dove si nutre di Show, Wells, Butler e poi, sorprendentemente, decide di fare il poliziotto in Birmania. Solitario, diviso tra l'attrazione e il disgusto per il buddismo e i suoi sacerdoti, Eric vive cinque anni in Birmania, in luoghi remoti e insalubri, sempre immerso nelle sue letture, prima di dare le dimissioni così motivate: «Non me la sento di mettere in prigione delle persone perché hanno fatto quello che io avrei fatto al loro posto».
Inizia quindi il periodo delle peregrinazioni e dei vagabondaggi nei bassifondi londinesi — emulando Jack London che aveva fatto la stessa cosa per scrivere *Il popolo dell'abisso* — e parigini.
Da queste esperienze nascerà poi *Senza un soldo a Parigi e a Londra* e con questo libro, ancora incerto ma già significativo, inizia la carriera letteraria di Orwell, carriera che continuerà poi con *La figlia del reverendo, La strada di Wigam Pier, Omaggio alla Catalogna*, e, finalmente, con *La fattoria degli animali* iniziato nel 1937 e portato a termine nel 1943.
Orwell che in genere è molto critico con se stesso, questa volta, presentando il libro al suo editore, parla di capolavoro. È quindi con grande meraviglia che se lo vede rifiutare sia da Gallancz, sia più tardi da Thomas Eliot, in quegli anni direttore della casa editrice Faber. Del resto siamo in piena guerra e nessuno in Inghilterra ha voglia di condannare pubblicamente «Uncle Joe» ossia Iosif Stalin. Il libro vedrà la luce solo a guerra finita, nel 1945, e avrà un successo strepitoso: 11 milioni di copie vendute. Improvvisamente tutti scoprono Orwell, si afferma che è uno dei grandi moralisti politici inglesi, lo si paragona a Swift e a Hobbes.
La fattoria degli animali, come è noto, è un'allegoria che, mediante la descrizione di una comunità in cui «tutti gli animali sono uguali, ma alcuni (cioè i maiali) sono più uguali degli altri», fotografa il degenerare di una rivoluzione egualitaria in un'oligarchia paurosamente repressiva. La struttura del romanzo è di un rigore avvincente, ne *La fattoria degli animali*, c'è Gulliver, c'è il Leviatano e c'è, soprattutto, l'asciutto, personalissimo stile di Orwell. Stile che raggiungerà la perfezione, alcuni anni più tardi, con il famosissimo, amatissimo, contestatissimo *1984*.
1984, che nella prima stesura aveva un altro titolo, *Last man in Europe*, è un libro scritto in fretta, non meditato, (l'autore stava morendo di tubercolosi) che racconta la storia di Winston Smith, un grigio funzionario quarantenne che vive in una Londra disperata e squallida, devastata da bombe che cadono qua e là senza una ragione apparente. La società è divisa in tre livelli: il Partito interno, il Partito esterno, i Prolet. Su tutti domina il «Grande Fratello» il cui volto ti guarda da migliaia di manifesti e a lui si devono obbedienza e amore assoluti. Da quando il «Socing» (socialismo inglese) ha preso il potere il cittadino è stato privato di ogni diritto e persino di ogni sentimento. I bambini vengono educati all'odio, l'amore è un delitto, il sesso tollerato solo «per dare un figlio al partito». Si riscrivono le poesie e i romanzi del passato nella «neolingua», una lingua dal vocabolario ridotto a

George Orwell ai microfoni della BBC

pochissime parole così da annullare anche la capacità del pensiero. Winston percepisce un giorno l'intollerabilità di questa vita, intreccia una relazione con Julia ed entra in contatto con i membri della «Fratellanza», un'organizzazione clandestina guidata dal rinnegato Goldstein che si dice cerchi di raccogliere tutti quegli uomini non ancora ridotti ad automi.
Il suo sogno avrà breve durata. Scoperto dalla «psicopolizia» verrà distrutto fisicamente e moralmente nella famigerata «stanza 101». Verrà convinto a credere ciecamente nel Partito, ad accettare il «bispensiero» (ossia la capacità di condividere simultaneamente due opinioni palesemente contraddittorie), a rinnegare Julia. E il libro si chiude con il grido d'amore di Winston per il «Grande Fratello».
Naturalmente, nessuno ebbe dubbi: l'Oceania era l'URSS, il «Grande Fratello» Stalin, Goldstein Trozkij, la psicopolizia il KGB e via dicendo. La spiegazione ci sembra però troppo semplicistica, già sarebbe più legittimo affermare che *1984* descrive un perfetto modello di totalitarismo, quale, ad esempio, è analizzato negli studi di Arendt, un totalitarismo che però potrebbe anche non essere ricercato esclusivamente all'est. Assai peggio fu, allora, il regime hitleriano. Però anche questa non ci sembra una chiave di lettura soddisfacente.
Anthony Burgess tempo fa ricordava che nel gergo delle bettole di Soho frequentate da Orwell il «Socing» era il gioco degli scacchi e che la «stanza 101» era quella che lo scrittore occupava alla BBC. E allora perché non andare oltre e non pensare, ad esempio, a ciò che era la società britannica durante la seconda guerra mondiale? La Londra miserabile, mezzo bombardata, cupa e triste del libro potrebbe benissimo essere la Londra che Orwell aveva visto nel 1943. Quel repellente «gin della Vittoria» che beveva Winston raschiava le budella esattamente come il gin che si beveva allora e in quegli anni erano necessari tagliandi per il vestiario come erano necessari a Winston e si mangiavano gli stessi atroci intrugli. E oltre a questo Orwell non poteva non esser stato colpito dalla naturalezza con la quale un governo era in grado, in tempo di guerra, di trasformare dei cittadini liberi in schiavi volontari e dalla disponibilità che avevano i cittadini stessi a rinunciare ai propri diritti.
Ma in fondo tutto ciò conta assai poco. Un'opera d'arte, se di autentica arte si tratta, vive e si nutre solo di se stessa. Cercare ogni possibile aggancio con la realtà diventa, in ultima analisi, un lavoro sterile. Anche perché non è da escludere che *1984* rifletta soprattutto la disperazione personale del suo autore e sia quindi da interpretare soprattutto come testimonianza della disperata solitudine di Orwell e di ciascuno di noi.

Marina Delli Colli

Che fantasia nell'Ottocento!

Signori, nessuna illusione: la fantascienza che tanto oggi va di moda nei libri e nei film non è un prodotto isolato della cultura contemporanea, ma affonda le proprie radici e le proprie motivazioni nella narrativa fantastica ottocentesca. Queste, grosso modo, sono le conclusioni a cui giunge il lettore dopo aver percorso l'immaginifico itinerario proposto dai *Racconti fantastici dell'ottocento*, un'antologia che Italo Calvino ha predisposto per la Mondadori.
Il nome del curatore e l'argomento in questione fanno presagire una lettura ghiotta e ricca di suggestioni. Così è in effetti, grazie anche al sapiente dosaggio dei racconti che Calvino distribuisce nei due volumi in base a idee-guida azzeccatissime: nel primo volume compaiono i testi in cui il fantastico ha un aspetto «visionario»; nel secondo quelli in cui l'immaginario assume una connotazione più spiccatamente psicologica e interiorizzata, non lontani dagli eventi della vita di tutti i giorni, «quotidiani», appunto. La distinzione operata da Calvino trova inoltre il conforto della divisione cronologica dei vari autori rappresentati: ad una spiccata predilezione per temi che sconfinano nell'horror o nell'humour nero, propria degli autori della prima età del secolo, fa seguito il racconto psicologico, emblematico, simbolico, caro a tanta parte della letteratura europea del secondo Ottocento. Se è vero che ogni demarcazione rigida rischia di schematizzare e di non comprendere fino in fondo i dati di cui si dispone, è pur vero che il panorama culturale ottocentesco presenta delle linee di tendenza piuttosto chiare. Da una parte troviamo il forte influsso esercitato dal Romanticismo tedesco, con le sue correnti di irrazionalismo e di culto del primitivo, sulla letteratura fantastica post-settecentesca. Dall'altra non possiamo dimenticare l'eredità scaricata sul secolo passato dal razionalismo francese dell'Illuminismo che successivamente venne a fondersi con le teorie psicologiche e mentalistiche.
Ecco spiegate, sia pure per brevi e sommari cenni, le differenti vie d'accesso al concetto di «fantastico» che percorrono l'intera letteratura del secolo passato. Tornando alla nostra antologia, alla quale va riconosciuto l'indiscutibile merito di aver contribuito a diffondere un filone letterario rimasto, come sottolinea lo stesso Calvino nell'introduzione, estraneo alla cultura italiana, è veramente difficile stabilire delle graduatorie di merito o di gradevolezza fra i vari testi esemplificati. Il livello generale è difatti molto alto e la selezione dimostra che sono state accuratamente evitate cadute di stile o di tono. Nel primo volume, comunque, mi pare che su tutti si imponga il racconto *L'uomo della sabbia* di E.T.A. Hoffmann, vero e proprio esempio di rappresentazione dell'inconscio prima delle scoperte della psicoanalisi. Nel secondo, una notazione particolare meritano *Il sogno* di Turgenev; *La notte* di Maupassant, piccolo capolavoro del genere giallo-incubo; *Amour dure* di Vernon Lee, un giallo di ambientazione storica, in cui l'elemento fantastico si colora di macabro onirismo. Resta infine da segnalare l'ottimo tenore delle traduzioni e la necessità di leggere con attenzione la breve ma densa introduzione di Calvino, in cui si dipana il complesso reticolato di idee e di tensioni culturali che è alla base della letteratura del fantastico nell'Ottocento e, forse, della fantascienza nel secolo contemporaneo.

Claudio Giovanardi

Racconti fantastici dell'ottocento, a cura di Italo Calvino, Milano, Mondadori, 2 voll., pp. 285 + 261, Lire 12.000.

DISCHI

Facciamo il punto sul CD

Dopo tanto interesse suscitato dal suo apparire, qual è oggi la situazione del CD (Compact Disc)? Ha mantenuto le promesse o è venuto meno alle speranze che in esso si riposero? È senz'altro prematuro trarre delle conclusioni sul livello di penetrazione nell'ambiente dei discofili. I risultati sono contraddittori a causa della mancanza di coerenza negli indirizzi di produzione e vendita. In verità l'industria non è venuta meno ai suoi doveri: ha prodotto, da un lato, diversi tipi di lettori ricchi di servomeccanismi selezionatori e, dall'altro, numerosi CD. Per i primi occorreva sborsare fino a un mese fa intorno al milione e mezzo; troppo se il prezzo è posto a confronto con quello dei giradischi di buona qualità (braccio e testina compresi). In questi giorni ho potu-

to vedere in vetrina gli stessi apparecchi al disotto del milione. Una riprova del costo iniziale eccessivo? Liquidazione di ciò che non si riesce a vendere? Per i dischi poi il prezzo di 27.000 lire, minimo, è veramente esagerato. Si disse che il CD può accogliere sull'unica faccia un'ora intera di registrazione stereo. Lo credereste? a quanto io sappia, fra i cento e più che sono comparsi uno solo è andato vicino all'ora! Si ha la sensazione che non si voglia distruggere in tempo troppo breve il vecchio microsolco. E ciò ha una sua logica di mercato. Ma è logico screditare il CD fino ad annientarne la brillante immagine originaria? I contenuti di certi CD lasciano molto a desiderare in fatto di qualità: 27.000 lire per un ascolto peggiore che col microsolco recante la stessa registrazione. Sì, perché le case editrici spesso non fanno che riesumare vecchi «master» trasferendoli pari pari, sia pure attraverso l'analisi numerica, scusate, «digitale», nel CD. Sarà colpa di questa benedetta analisi, dirà qualcuno. Niente affatto. L'autorevole Audioreview (niente timore, è italiana) ha sottoposto persone competenti dall'orecchio fino alla prova di ascolto di uno stesso brano inciso con il vecchio e con il nuovo sistema commutando dall'uno all'altro all'insaputa degli ascoltatori. Risultato: nessuno è stato in grado di rilevare la differenza. Ed allora? Penso proprio che esista una forte corrente che tenti di far naufragare il CD. Con tutto ciò sarà difficile convincere il «consumatore» a rimanere affettuosamente attaccato a tutti i guai dell'interfacciamento (!) fra disco e giradischi e a considerare inutile la possibilità di disporre di una dinamica impensabile col microsolco, dell'insensibilità alla polvere e ai graffi, dell'immunità da manipolazioni maldestre e via dicendo. Daltronde bisogna riconoscere che alcuni CD sono ottimi (purtroppo pochi fra i tanti). Provi chi può, ascoltare la strabiliante esecuzione della 3ª sinfonia di Saint Saëns da parte dei Philarmoniker di Berlino diretti dal von Karajan (DGG 400 063 2). Si stupirà, se non ancora avvezzo alle sorprese del CD, all'attacco orchestrale del terzo movimento e dell'organo del quarto: qualcosa di sconvolgente che ti strappa dalla realtà delle mura domestiche e ti trasporta nell'atmosfera irreale del rapimento musicale.
Anche la radio sembra non voler propagandare troppo il CD eppure la RAI, che pur dispone di tre reti FM in stereo, ne fa uso molto parco ed incidentale. Bisogna dare merito allo Studio A della Radio Vaticana (96,5 MHz) che trasmette almeno un CD al giorno di musica classica o leggera. Ma il suo raggio d'azione copre solo Roma e suburbio. Insomma siamo ancora nel paleolitico del CD, ma non disperiamo. Verrà presto il tempo in cui parlare dei microsolco si sorriderà con indulgenza come oggi si fa con i «78 giri» di Caruso o della radio a galena di Marconi. Nemmeno la più arida e spietata ragione commerciale potrà fermare il progresso.

Gianfranco Angeleri

Le esperienze «esotiche» di Rettore e Enzo Avitabile

Rettore (ex Donatella) è una delle maggiori trasformiste del nostro panorama canoro. Passata attraverso quasi tutti i generi musicali che si sono rapidamente succeduti e accavallati negli ultimi anni, è ora approdata sulle rive della lontana America, anzi del selvaggio west. L'ultimo album dell'estrosa e irrequieta interprete si intitola infatti **Far west** (CGD 20384) e segna il debutto con la nuova casa discografica. Basta scorrere i titoli dei brani contenuti nel disco per rendersi conto dell'atmosfera volutamente ammiccante dell'intero ellepì: «Rodeo», «La cantante del saloon», «Ranch», «Far west». Siccome però è necessario fornire all'ascoltatore dei punti di riferimento più rassicuranti, ecco che nell'album compare la celeberrima «Io ho te», cavallo di battaglia della scorsa estate. Viene allora da chiedersi se certe esigenze di cassetta non finiscano col prevalere anche nel lavoro di quanti (e Rettore è fra questi) vogliono accreditare di sé un'immagine pura e incontaminata, tutti tesi come sono alla ricerca della coerenza e della serietà musicale. Ma a prescindere da questi rilievi di ordine «morale», l'ultimo album della Rettore dimostra che la cantante ha ancora parecchia strada da fare prima di trovare una dimensione sicura e definitiva del proprio calibro artistico. Il disco è comunque piacevole nel complesso, niente affatto monotono.
Ha invece pienamente ragione Enzo Avitabile quando dice **Meglio soul** (EMI 64 118621): meglio perché si tratta di un genere musicale affascinante e inconsueto per la nostra cultura; e meglio perché Avitabile è uno che se ne intende davvero. Allievo di Pino Daniele, ha più e meglio del «maestro» fatto sue le tematiche della black music, alla quale ha aggiunto l'insieme delle sue competenze di grande fiatista (Avitabile è diplomato in flauto presso il conservatorio di Napoli). Questo secondo album risulta ancor più interessante di **Avitabile**, il disco d'esordio; dense le musiche e favolosi i ritmi «neri»: dal Gospel al jazz fino al funky. Ma l'atmosfera musicale di fondo rimane quella del blues, secondo una riscoperta tutta partenopea di certe consonanze con la musica di oltreoceano. Tra i dieci pezzi che compongono l'album, tutti aggressivi e con testi appropriati, bisogna segnalare «Gospel mio» in cui si ha la partecipazione canora di un interprete del calibro di Richie Havens; «Charlie», un pezzo bellissimo dedicato a Charlie Parker; «Meglio soul», il brano che dà il titolo alla raccolta e che sembra composto sulle orme del miglior James Brown. Non resta che ringraziare questo bravo interprete per averci permesso di apprezzare delle esperienze musicali rare.

Claudio Giovanardi

Rettore. Il suo ultimo disco, «Far West», sta riscuotendo un grande successo di pubblico e di critica

TELEVISIONE

di Maurizio Valadon

«L'ultimo primato»

Secondo i più recenti dati sugli indici di ascolto TV, la RAI mantiene intatto il primato nel campo delle trasmissioni informative (per intendersi: i telegiornali, i settimanali delle testate giornalistiche, ecc.). Un primato che per quanto riguarda film, telefilm, serial, sceneggiati, le emittenti private stanno progressivamente strappando alla RAI (i 25 milioni di spettatori di **Via col vento** e de **Il padrino**, film trasmessi dalla RAI, sono inseguiti dai 14,6 milioni di spettatori di **Il postino suona sempre due volte** messo in onda da Canale 5), fino a ribaltare la tradizionale «leadership» delle Reti nazionali.

Bisogna però dire che resta alla RAI il merito di far sempre da battistrada nel lancio di nuove formule televisive, come nel caso dei film-dossier. Ha iniziato l'anno scorso RAI Uno con **Film-dossier**, condotto da Enzo Biagi: un ibrido di «fiction» e informazione, che prevede la messa in onda di un film, per lo più celebre e già noto al grande pubblico, al quale segue un dibattito in studio su alcuni temi generali emersi dal film. Il film, insomma, è un pre-testo per parlare d'altro (a volte il filo che lega film e dibattito è talmente tenue da essere trasparente). Comunque, si tratta di una formula (qualcosa più di un film e qualcosa più di un dibattito) che ha riscosso un discreto successo tanto che RAI Uno ha ripreso la fortunata trasmissione nell'autunno scorso affidandone la conduzione, questa volta, al brillante e più colto Beniamino Placido. La vivacità e il livello dei dibattiti condotti da Placido ha però accentuato la frattura col film: si poteva senza danno evitare il film, per sintonizzarsi su RAI Uno solo per sentire la conversazione a più voci su temi come l'avventura (è stata una delle serate più interessanti), i pregiudizi, le donne e il potere, ecc.

RAI Due non poteva essere da meno e, recuperando su uno dei più disastrosi ritardi culturali della TV, ha «inventato» **La camera dell'inconscio**, ciclo di film dai temi «psicoanalitici» (**Psyco**, **Sussurri e grida**, **Ritratto di famiglia in un interno**, ecc.), discussi poi in studio da psicoanalisti e giornalisti, come moderatore Claudio G. Fava (l'efficacia di una formula del genere per diffondere una conoscenza più approfondita e seria della psicoanalisi andrebbe discussa a lungo).

Enzo Biagi, conduttore della prima serie di **Film-dossier** è passato da RAI Uno a Retequattro, esportando nel Network Mondadori-Caracciolo la stessa formula televisiva: è nato così **Film-story**.

Ma come, non sono le private che impongono alla RAI di modificare palinsesti e programmi per inseguire gli indici di ascolto (un esempio: nell'arco di due anni, la RAI è stata costretta a passare dai 4-5 film settimanali ai 10-12 attuali)? Non sempre. Certe astuzie, certe soluzioni capaci di trasformare in senso spettacolare l'informazione sono nate proprio in ambito RAI. Anche Maurizio Costanzo ha esordito con le sue interviste-show proprio sulle lunghezze d'onda di «mamma RAI». E adesso, anche lui emigrato «naturalmente» su Retequattro, si esibisce in transoceanici tentativi di interviste-spettacolo all'americana, proprio a New York. Ma l'America di Costanzo resta sempre Brooklin e Little Italy. Quinta strada, Park Avenue e Central Park restano solo sullo sfondo. Non si vuole con questo svalutare la professionalità del Maurizio nazionale, ma sottolineare come la sua platea ideale — per scelta o necessità — di qua o di là dell'Oceano resta sempre la stessa, tanto da domandarsi se è poi necessario affrontare spostamenti di migliaia di chilometri per restare sempre e solo «in famiglia».

Maurizio Costanzo

Tra i meriti di Costanzo c'è comunque da segnalare il tentativo del giornale televisivo **Contatto**, un episodio di informazione «privata» che però ha dovuto presto battere in ritirata: incomprensione della dirigenza di Italia Uno, il network Rizzoli che lo mandava in onda, longa manu della RAI che vedeva incrinare anche il suo ultimo primato, quello dell'informazione, o cos'altro? Probabilmente un po' di tutto questo. Ma non è da escludere che esista nel pubblico televisivo una sorta di delega inconscia a farsi guidare nella scelta dei programmi d'informazione proprio dalla tanto vituperata RAI. Come se ci fosse una garanzia di obbiettività e professionismo, elementi altrove considerati più incerti. Allora si continuano a seguire i film-story di Biagi e i Costanzo-show e si continua a dargli credito anche sulle private, solo perché questo credito Costanzo e Biagi se lo sono costruito lavorando per le Reti nazionali. È come un battesimo, senza il quale è difficile creare ascolto quando poi si passa alla concorrenza. Anche le interviste-scoop, con «pentiti» o comici d'eccezione, sono

SEGNALAZIONI/TV

L'oro nel camino

Scritto da Giancarlo Bertelli e diretto da Nelo Risi, il film «L'oro nel camino» è entrato nella rosa dei tre finalisti per l'«Emmy Awards» i premi Oscar della televisione.

Nel film di Risi coesistono elementi fiabeschi e realistici che contribuiscono a ricreare poeticamente un'intera epoca. La storia si svolge agli inizi del '900 e narra dei bambini ticinesi, orfani o figli di famiglie povere e numerose, che dovevano lasciare le proprie case per andare a fare gli spazzacamini in Italia. Un critico americano ha ravvisato ne «L'oro nel camino» i riflessi di alcuni temi di Dickens e la freschezza di Disney (due dei piccoli protagonisti trovano la forza di ribellarsi allo sfruttamento al quale sono sottoposti, proprio come certi personaggi di «Oliver Twist»).

«L'oro nel camino» è stato realizzato dalla Polivideo con mezzi elettronici e girato nella Valle Maggia, nel Canton Ticino e a Pavia. Tra gli interpreti, Giampiero Albertini, nel ruolo del «cattivo».

Family story all'italiana

«E la vita continua» è il titolo di uno sceneggiato televisivo in sei puntate diretto da Dino Risi (fratello di Nelo) che è in attesa di andare in onda. Interpreti Philippe Leroi, Virna Lisi, Clio Goldsmith, Silva Koscina, Vittorio Mezzogiorno e Tino Scotti. La vicenda è ambientata nel verde della Brianza negli anni tra il 1945 e il 1975: trent'anni in cui, sul modello di «Dallas», si vedranno dispetti, ripicche e perfidie familiari che, evidentemente, non sono esclusiva del Texas.

Viva l'avventura

Dal 25 gennaio gli appassionati di film d'avventura potranno abbandonarsi a un appuntamento settimanale sulla Rete Tre che da quella data (mercoledì) manderà in onda «sedici film sedici» delle più appassionanti avventure mai apparse sullo schermo. Il ciclo, curato da Vieri Razzini e commentato in studio da Oreste Del Buono, si aprirà con «2001 Odissea nello spazio»: il futuro e l'avventura visti da Kubrick.

solo un effetto-eco della fama già consolidata, grazie alla RAI, degli intervistatori.
Dallas e **Dinasty** trovano i loro più accesi antagonisti nel TG 1 e TG 2, e in tutte le altre formule di programmi informativi di RAI Uno e RAI Due. Canale 5 e Italia 1 stanno preparando **Monitor**, settimanale di attualità, cultura e costume per scuotere anche l'ultimo primato della RAI. Ma c'è da giurarci che anche il successo di questo rotocalco «privato» dipenderà in buona parte dai conduttori.
E se per rendere meno spietata la concorrenza si addivenisse a una spartizione di «generi», secondo le vocazioni che sono palesemente emerse negli ultimi anni? Se cioè alle private si delegasse la programmazione di intrattenimento e alla RAI l'informazione? Una soluzione che è stata suggerita nel corso di un recente convegno sulla TV. Provocazione? Forse solo realismo. □

INCONTRI

Ric & Gian

Dal **Ci pensiamo lunedì** (varietà della RAI-TV) al **Ric & Gian Folies** del lunedì (spettacolo rutilante di ITALIA UNO, con Edwige Fenech): sembra quasi una battuta e invece è una realtà professionale vissuta per tredici settimane dalla nota coppia di comici che sono passati dalle reti nazionali a quelle commerciali senza quasi soluzione di continuità e riscuotendo lo stesso successo di pubblico.
Che Ric & Gian facciano divertire è fuori discussione, ma loro si divertono? E che differenza passa tra lavorare con la Rai o con una emittente privata?
RIC - «Per quanto riguarda l'impegno poca differenza. Con la Rai era molto tempo che non lavoravamo e quindi si è trattato di un ritorno che ci ha fatto molto piacere. Personalmente avrei voluto fare di più».
GIAN - «Io non faccio distinzione fra la Rai e un'antenna privata. Io, quando lavoro, non penso mai se davanti a me c'è un pubblico di cento o di milioni di persone. Cerco sempre di dare il massimo».
E qual è il ricordo più vivo, più emozionante della lunga carriera di Ric & Gian?
RIC - «È il ricordo di ogni volta che affronto il pubblico: l'emozione è identica ogni sera. Questa è la realtà. La realtà di questo mestiere che è il più bello del mondo».
GIAN - «Io che ormai sono quasi pensionato — ho 38 anni di attività artistica — ricordo ancora una famosa serata dell'ottobre del 1958: recitai per la prima volta con il grande Gilberto Govi nella commedia **I maneggi per maritare una figlia**. Quella è stata una grande emozione».

Gianni Boari

Ric e Gian in una tipica «scenetta» televisiva

FILATELIA

di Sebastiano Di Mauro

ITALIA

L'ultima emissione del 1983 è quella celebrativa della XXI GIORNATA DEL FRANCOBOLLO.
È composta da tre valori le cui vignette, disegnate da alunni delle Scuole Medie italiane, si ispirano al soggetto «Le Poste e Telecomunicazioni per il miglioramento delle conoscenze e come indice di progresso e di evoluzione sociale».

I tre disegni scelti sono stati:
— per il valore da L. 200 quello di Roberta Rizzi (Scuola Media Statale Ettore Majorana di Roma);
— per il valore da L. 300 quello di Maria Grazia Federico (Scuola Media Statale «Leonardo Alagon» di Oristano);
— per il valore da L. 500 quello di Paolo Bucciarelli (Scuola Media Statale «Giacomo Leopardi» di Ancona).
TIRATURA: sette milioni di serie complete.
Nell'ultima riunione della Consulta per la Filatelia è stata esaminata la possibilità di sospendere, per il 1984, la emissione celebrativa della Giornata del Francobollo, allo scopo di ristrutturare la manifestazione ad essa collegata.

SAN MARINO

Anche le Poste della Repubblica di San Marino, come quelle italiane, hanno voluto celebrare il SANTO NATALE con la emissione di una serie di tre valori riproducenti tre famosi dipinti di RAFFAELLO SANZIO DA URBINO.
I francobolli emessi il 1° dicembre riproducono:
— il valore da L. 300 «LA MADONNA DEL GRANDUCA» (1500 circa - Firenze Pitti);
— il valore da L. 400 «LA MADONNA DEL CARDELLINO» (1506 - Firenze Uffizi);
— il valore da L. 500 «LA MADONNA DELLA SEGGIOLA» (1515/16 - Firenze Pitti).
Tiratura: cinquecentomila serie stampate in trittici.

NUMISMATICA SAMMARINESE

Raffaello Sanzio è stato celebrato da San Marino anche con una emissione numismatica composta da due monete di argento da L. 500 e da L. 1.000.
Le due monete riproducono:
Recto (comune ad ambedue i valori) il volto di Raffaello;
Verso della moneta da L. 500: la Fornarina con un rametto di mirto in mano e, di fronte, il quadro finito sul cavalletto.
Verso della moneta da L. 1.000: la figura del Redentore.
Prezzo del dittico L. 34.000.
Sono poste in vendita monete in confezione «PROF» (fondo specchio) al prezzo di L. 60.000.

MANIFESTAZIONI FERROVIARIE

Il 13 dicembre, in occasione della inaugurazione del Nuovo Apparato Centrale Elettronico Itinerari, su richiesta del Dopolavoro Ferroviario di Milano, è stato utilizzato per affrancature filateliche, presso la Sala Presidenziale della Stazione F.S. di Milano, il timbro speciale che riproduciamo.

Delitto allo stadio

di Marcello Buzzoli

Dalle cronache torbide della nostra epoca, prendiamo una vicenda di crudeltà e di orrore, rischiarata però dalla speranza del riscatto e del ravvedimento. Ancora una volta, ne sono protagonisti i giovani ai quali si volge la nostra preoccupata attenzione.

Lo scenario è quello di una città illustre: Parma, la culla della musica, la signora del bel canto, come vogliono certe battute di repertorio, scadute a luogo comune.

Alla pari di altri complessi urbani, anche la città di Verdi è oggi assediata da vaste fasce periferiche. Una infilata di case popolari, di scatoloni dormitorio intervallati da baracche col tetto di lamiera ondulata e da fabbriche annerite dallo smog. Sviluppo e sottosviluppo coesistono in queste plaghe fortemente industrializzate che tentano di saldarsi con i quartieri del centro storico, tanto diversi e lontani da quelli del suburbio, come il Montanara o il Lubiana San Lazzaro. Proprio in quest'ultimo, una sera di luglio della scorsa estate, trecento ragazzi attorniano il campo di calcio illuminato al neon per un torneo rionale. Voci sovrapposte, incitamenti, bordate di fischi ed ovazioni. Ma non è la rivalità tra clan di tifosi ad avvitare il folle meccanismo che tramuterà una modesta occasione di svago in una rissa crudele. Il pretesto è ancor più futile: una punzecchiatura, uno sgarbo. Il ragazzo offeso si ribella e allora gli si avventano addosso in dieci, in quindici, finché non lo vedono crollare sui gradini dello stadio. Quando arriva l'autoambulanza sono scappati tutti. L'infermiere, inginocchiato per terra, tenta la respirazione bocca a bocca. Sembra che il giovane voglia sollevarsi, ma è soltanto un'illusione.

Stefano Vezzani, diciassette anni, studente-lavoratore, è morto. Era uscito di casa per sfuggire alla noia e all'afa della sera estiva, ignaro che la morte l'attendeva in quello stadio rionale che, sotto la luce al neon, ha lo splendore del metallo cromato. La polizia comincia i rastrellamenti la notte stessa. Decine di ragazzi vengono portati in caserma e interrogati. Le strade si gremiscono di gente che domanda: Ma cosa è stato? cosa è stato? Una luna estiva, gialla come un limone marcio, guarda impassibile la scena. Le indagini vanno avanti nervosamente per qualche giorno. La più parte dei fermati viene rilasciata. Individuare tutti i responsabili non è possibile, date le circostanze. Alla fine, nel setaccio degli inquirenti restano cinque giovani che vengono trasferiti al carcere «Pietro Siciliani» di Bologna.

Intanto a Parma, superati i primi giorni di orrore e di sgomento, ci si interroga per decifrare quel dramma che ha scosso la città. È un'esplosione di pura violenza fisica, come un getto di geyser, oppure vi sono ragioni profonde ed inavvertite? Il compianto per la giovane esistenza calpestata conduce inevitabilmente il pensiero ai cinque reclusi che hanno vissuto una breve stagione tra le baracche del San Lazzaro, i bar con i flipper, le discoteche del sabato, il falso eldorado dei serial televisivi. Schiacciare quei ragazzi sotto il peso della loro colpa potrebbe essere un mezzo per ignorarli, per scrollarsi di dosso il loro ricordo. Ma qualcosa nella coscienza dei più si oppone a questa scelta. Se ne discute nel Vescovado, nel Consiglio comunale e in tanti dibattiti improvvisati.

L'Assessore alla sanità e il parroco di San Lazzaro vanno in visita al «Pietro Siciliani». Trovano cinque minorenni incensurati che tremano e piangono, si conficcano le unghie nella fronte, invocando qualcosa che possa annullare ciò che è accaduto. Basterebbe cancellare pochi minuti e tutto tornerebbe come prima. Quei giovani non sono stati contagiati irrimediabilmente dalla violenza diventata sistema di vita, penetrata nel costume, nel modo di pensare, di trattare i propri simili.

Quando il magistrato, sulla base dei referti autoptici, derubrica il reato da omicidio volontario ad omicidio preterintenzionale, il progetto che era già nell'aria acquista consistenza. Mediante un attivo reinserimento sociale, Parma vuole offrire una possibilità di riscatto a chi ha sbagliato nell'età immatura. I giovani lasceranno il carcere e osserveranno gli arresti domiciliari in un appartamento messo a disposizione dal Comune. Usciranno solo per andare al lavoro e, al termine di questo, rincaseranno con gli educatori. Niente svaghi, motocicletta, cinematografo. Se tentassero di allontanarsi, scatterebbe la denuncia per evasione. Il salario sarà devoluto quasi per intero, a titolo di risarcimento, alla famiglia di Stefano Vezzani.

«Può apparire un provvedimento troppo mite, ma è ancor più giustificato quando si tratta di minorenni», ha detto il professor Cavallari, ordinario di procedura penale all'università di Ferrara. Gli altri commenti, umili o togati, suonano nello stesso modo, pur se non mancano critiche e riserve più o meno larvate.

L'intervento del Comune di Parma ha aperto la via della speranza ai responsabili di un omicidio preterintenzionale, germinato in un contesto di sottocultura.

C'è da aggiungere che il lavoro da solo non rieduca e perciò, per i cinque giovani da riabilitare, sarà necessaria l'opera assidua di assistenti qualificati che non dovranno limitarsi a compiti di custodia pura e semplice. Un programma di rieducazione non afflittivo né mortificante che aiuti a scoprire una scala di valori e di ideali autentici e, in primo luogo, l'altruismo, la solidarietà umana, la capacità di comprendere e di farsi comprendere.

A quanto risulta, i cinque minorenni svolgeranno le prestazioni lavorative in ambienti diversi, ma la sera e nei giorni festivi si troveranno sotto lo stesso tetto. Forse sarebbe stato opportuno separarli completamente, perché tra i corresponsabili di un reato sussiste quasi sempre inimicizia, ognuno vedendo nell'altro la causa della propria rovina. La convivenza potrebbe rivelarsi difficile e produrre tensioni, magari inconfessate, capaci di turbare il processo di riabilitazione.

A parte queste osservazioni, l'iniziativa assunta dalla città di Parma va guardata con favore. Essa significa il ripudio dell'idea fatalistica e rinunciataria secondo la quale ormai ci troveremmo tutti su una linea di frontiera, esposti a diventare, da un giorno all'altro, i protagonisti e le vittime di eventi funesti. Si può e si deve reagire razionalmente nella ricerca del difficile equilibrio fra tutela giuridica della società e tutela morale, oltreché giuridica, degli adolescenti che devono essere recuperati al consorzio civile.

Affermazioni di principio che in teoria molti condividono. Ma rischiano di cadere nel vuoto e di essere fraintese, considerate le allarmanti incertezze e contraddizioni, a livello teorico ed operativo, con le quali si affronta il fenomeno della gioventù deviante.

Quella del disadattamento e della delinquenza minorile è una storia lunga e cupa, dominata dall'ombra sinistra del riformatorio giudiziario. Una storia intessuta di tanti drammi umani, carenze affettive, terrori, abbandoni, umiliazioni e sofferenze. Ragazzi criminali in promiscuità con altri ragazzi soltanto indisciplinati o impulsivi, scambiati per criminali. Educatori apostoli e falsi edu-

catori, sadici e crudeli.
Ripercorriamo rapidamente le tappe della evoluzione del diritto minorile. Dietro l'astrattezza delle formule e la rigidità delle istituzioni, si contrappongono concezioni e metodologie diverse, slanci umanitari e ottusità burocratiche, scelte erronee ed illuminate, istanze scientifiche e pedagogico-morali, in un arco di tempo che occupa ormai mezzo secolo.
Creare un ordinamento e una legislazione specifici per i giovani socialmente disadattati è un provvedimento necessario e doveroso nel quale l'Italia arriva più tardi di altri Paesi. Infatti, solo nel 1934, in piena epoca fascista, vengono istituiti in ciascun distretto di Corte d'appello il Centro di rieducazione e il Tribunale per i minorenni.
Al Tribunale sono conferite tre competenze o funzioni:
— civile;
— penale;
— amministrativa.
La prima può essere riassunta in poche parole. Si riferisce essenzialmente alla decadenza dalla patria potestà e ad altre misure attuabili in caso di comportamento del genitore pregiudizievole al figlio: un tema che esula dalla presente nota.
La competenza penale si esercita nei riguardi dei minori degli anni diciotto che si rendano responsabili di un reato. In questi casi, il Tribunale per i minorenni è tenuto ad irrogare le sanzioni previste dal Codice penale, riducibili peraltro di un terzo.
La difesa degli imputati deve essere assunta da avvocati in possesso di una specifica preparazione professionale.
L'istruttoria del procedimento penale deve essere la più rapida possibile e le udienze devono svolgersi a porte chiuse. Importante è la norma secondo la quale devono essere svolte ricerche per «accertare i precedenti personali e familiari dell'imputato, sotto l'aspetto fisico, psichico, morale e ambientale». Peraltro questo precetto trova spesso sbrigativa applicazione mediante la perizia psichiatrica intesa ad accertare la capacità d'intendere e di volere.
Veniamo ora alla competenza (o funzione) amministrativa nella quale si riscontra il più forte divario tra la legge scritta e la concreta applicazione.
La competenza amministrativa consente al Tribunale d'intervenire in via preventiva nei riguardi di quei minori che diano prove di anomalia della condotta e del carattere. Accertato il fondamento della segnalazione, il Tribunale può disporre in alternativa l'affidamento del minore al servizio sociale o il collocamento in una casa di rieducazione. A parte la difficoltà di definire i comportamenti irregolari, tale forma d'intervento non è esente dal pericolo di abusi intuibili e per di più trova la peggiore distorsione nei mezzi di prevenzione che, nonostante le più recenti modifiche, sono rimasti sostanzialmente repressivi e comunque inadeguati al recupero morale e sociale dei giovani.
La riforma attuata con la legge 888 del 1956 ha cercato, fra le altre innovazioni, d'influire anche sull'esercizio della competenza amministrativa, limitando il trattamento rieducativo in internato e privilegiando l'affidamento al servizio sociale, per non strappare il giovane al suo ambiente e consentirgli maggiore autonomia. Il nuovo indirizzo, com'è accaduto per altre riforme all'italiana, è rimasto sostanzialmente teorico e velleitario per l'inadeguatezza del servizio sociale e di quelle strutture (scuole, laboratori, ricreatori speciali; pensionati giovanili e focolari di semilibertà) che avrebbero dovuto sostituire gradualmente le case di rieducazione.
Infine, nel quadro del D.P.R. n. 616 del 24 luglio 1977, che ha modificato profondamente il sistema assistenziale mutandone o sopprimendone alcuni istituti, sono state trasferite agli Enti locali le funzioni amministrative in materia di rieducazione minorile.
È l'ultimo atto in ordine di tempo sul quale peraltro pesa il sospetto d'incostituzionalità. I provvedimenti dell'autorità giudiziaria minorile, nell'ambito della competenza amministrativa, non possono essere considerati «d'interesse esclusivamente locale» e pertanto ne sarebbe illegittimo il decentramento dallo Stato ai Comuni. Sono argomentazioni che in chiave esegetica possono anche apparire largamente convincenti.
Ma se mettiamo da parte le dotte elucubrazioni giuridiche, ci troviamo di fronte ad un'agghiacciante situazione di fatto che si ripercuote a danno dei disadattati, i giovani della sofferenza e del disagio. Dopo lo smantellamento dei Centri di rieducazione, che erano organi periferici del Ministero di Grazia e Giustizia, i Comuni, salve poche eccezioni, non hanno neppure iniziato ad erigere le strutture necessarie per la difficile e delicata opera di recupero e di prevenzione. In conseguenza, fioccano le carcerazioni preventive e i ricoveri in riformatorio giudiziario.

Anche nel campo della repressione penale, assistiamo a un continuo sbilanciamento tra clemenza e rigore, fino ad arrivare a sentenze che stridono con l'indirizzo legislativo, dottrinale e giurisprudenziale degli ultimi decenni, inteso ad una ricerca approfondita delle cause che inducono il minore a delinquere e dei limiti della sua imputabilità.

Ancora una volta dobbiamo discendere nei gironi infernali della cronaca nera per rievocare un fosco episodio.

La sera del 14 giugno 1975 a Milano, il brigadiere dei carabinieri Antonio Mascione, rientrando a casa, trova la moglie priva di vita con evidenti tracce di strangolamento e di ferite d'arma da taglio. I pochi oggetti di valore sono stati asportati dall'abitazione. Le indagini s'indirizzano immediatamente sulla pista giusta.

Il sottufficiale aveva ricevuto una proposta di collaborazione prezzolata da parte di due sbandati, Biagio Iaquinta e Abramo Leone, rispettivamente di ventitré e di diciassette anni, che si erano offerti come agenti provocatori in un'indagine su traffico di droga. Introdottisi con un pretesto nel domicilio del Mascione, i due non hanno esitato a uccidere la sventurata signora per assicurarsi l'impunità della rapina. Ma il delitto è «firmato», come suol dirsi. Nel giro di poche ore avviene la cattura dei responsabili che vengono trovati ancora in possesso della refurtiva.

La Corte d'Assise di Milano, con sentenza confermata in appello, condanna entrambi all'ergastolo. Indubbiamente ci troviamo di fronte ad un crimine efferato, tuttavia l'irrogazione della massima pena al coimputato diciassettenne, forse succube del complice, suscita perplessità e riserve. Nel febbraio 1980 è intervenuta la pronuncia della Corte di cassazione che ha posto il proprio suggello alla sentenza. «Per effetto del giudizio di prevalenza delle circostanze aggravanti sulle attenuanti, compresa la diminuente dell'età minore, la pena dell'ergastolo è applicabile anche al soggetto che al momento della commissione del fatto era minorenne».

Sul piano procedurale, la questione è dunque conclusa.

Gli interventi contraddittori e le sperequazioni riscontrabili nel delicato settore della giustizia minorile sono un aspetto della più ampia crisi di tutta l'amministrazione della giustizia nel nostro Paese.

Non vogliamo qui riproporre commenti e valutazioni su sentenze clamorose che hanno disorientato l'opinione pubblica e sulle quali tutta la stampa ha interloquito ampiamente in un mareggiare di contrastanti opinioni. Si tratta di sentenze eccezionali imposte da leggi altrettanto straordinarie. Una dolorosa parentesi che deve chiudersi al più presto. La questione va vista invece nei suoi termini generali. Ci riferiamo al sistema penale che è nato in funzione di uno Stato dittatoriale e, nonostante i successivi correttivi, si svolge in modi e tempi inammissibili, a parere non solo degli operatori del diritto ma anche della maggioranza delle forze politiche.

Da almeno un decennio, il varo di un nuovo Codice di procedura penale viene iscritto tra i provvedimenti prioritari del Parlamento. Una stesura di tale Codice, ripetutamente emendata e rimaneggiata in commissione, attende di essere portata in discussione e in voto. Apparentemente vi sono tutte le premesse per un iter ragionevolmente sollecito. Ma troppe volte le previsioni favorevoli sono state smentite e non si possono escludere ulteriori dilazioni ed ostacoli. È necessario allora dar corso a quelle proposte di legge sui limiti della carcerazione preventiva, sui trasferimenti di competenza dai tribunali ai pretori, sui giudici di pace ecc. che possono intanto rimediare agli inconvenienti più rilevanti.

Occorre contestualmente incidere sulle strutture della polizia giudiziaria e della magistratura inquirente, dotandole dei mezzi per la raccolta delle prove e l'accelerazione delle istruttorie.

Solo così si stabiliranno le premesse per creare una civiltà giuridica moderna senza la quale (ben più che per la crisi economica) l'Italia può andare in rovina. □

Binari intorno a Roma

Ormai da mesi, la campagna di stampa per il disservizio della ferrovia Roma-Ostia Lido è sui toni alti. Pressata dai pendolari, che innalzano proteste da far esplodere il cielo, la Giunta capitolina (Ostia è un quartiere di Roma) ha dovuto spremere dal bilancio centoventi miliardi per l'acquisto di nuovo materiale rotabile. Intanto è in corso la fornitura di dodici carrozze rimorchiate. Sono i primi provvedimenti tampone cui dovranno seguirne altri di più ampia portata.

La crisi dei trasporti urbani e metropolitani non interessa soltanto Roma e il Lazio ma ha, come noto, dimensioni nazionali. La transizione dalle attività agricole a quelle industriali e terziarie e la mancanza di una politica del territorio hanno provocato nel nostro Paese l'addensamento del settanta per cento della popolazione nelle aree urbane e suburbane. Da qui l'insorgere di crisi di sottocapacità dei trasporti vicinali come quello della ferrovia Roma-Ostia. Una ferrovia giocattolo, nata quasi sessant'anni fa per il relax balneare dei Quiriti, e oggi investita dalla massa d'urto di venti milioni di viaggiatori l'anno, con punte di sessantamila il giorno. L'idea di congiungere la capitale con il suo Lido è di antica data. Per tacere di precursori ancor più remoti, il progetto degli ingegneri Mora e Manassei risale al 1899, mentre quello di Berthelot e Bouchet è del 1911. Entrambi vengono rievocati in «Binari sulle strade intorno a Roma», un libro di Gianfranco Angeleri, Angelo Curci e Umberto Mariotti Bianchi, studiosi e saggisti affidabili che padroneggiano, con eguale sicurezza, dati tecnici, documenti d'archivio, ritagli di giornali e relazioni ministeriali.

Prima di Ostia, Roma aveva raggiunto fin dal 1889 le cittadine costiere di Anzio e Nettuno. Però solo nel 1920 si poté disporre di un migliore collegamento, mediante un tronco di linea che si staccava dalla Direttissima Roma-Napoli all'altezza di Carano (oggi Campoleone). La proiezione della città eterna verso il litorale tirrenico è descritta in un capitolo di questo libro che spazia però su una tematica assai più ampia, ricostruendo (con un cospicuo apparato di documenti e fotografie) la nascita e il graduale irradiarsi «dei binari posati sulle strade intorno a Roma». Sullo sfondo di uno scenario pieno di richiami archeologici e di luoghi memorabili e pittoreschi di antica bellezza, assistiamo alla genesi dei primi collegamenti su rotaia. Linee e tronchi ferroviari a servizio prettamente locale e ancor più tranvie suburbane. Particolare attenzione è dedicata nel libro alla rete tranviaria che collegò Roma e i centri a Sud della capitale, universalmente conosciuti con il nome di «Castelli Romani». Nel 1906 la tranvia che, partendo da Piazza Venezia, nel cuore dell'urbe, giungeva a Frascati, fu estesa a Grottaferrata, Albano fino a Genzano. Da allora, per circa sessant'anni, le vetture a uno o a due piani «simboleggiarono i Castelli, il vino e la domenica». Un'epoca ormai finita che rivive in queste pagine. E quasi pare di udire lo sferragliare delle tranvie suburbane attraverso Paesi che sembrano quinte di teatro, mentre i personaggi paiono animarsi da vecchie stampe: ingegneri, politicanti, sindaci, gazzettieri, popolazioni rurali e le donne vestite di nero col fazzoletto nero sul capo che lavano i panni alle fontane.

L'intensa suggestione rievocativa, unendosi alla rigorosa documentazione storica, costituisce il pregio maggiore del libro.

Marcello Buzzoli

Gianfranco Angeleri, Angelo Curci, Umberto Mariotti Bianchi, «Binari sulle strade intorno a Roma», Edizione Abete, pp. 236, Lire 35.000.

UNA FOTO, UN TRENO

Chiara Samugheo: *«Costumi sardi»*

Quella del fotoreporter, in genere, è una professione difficile. E lo è ancora di più durante gli anni cinquanta quando, in Italia, il mondo dell'informazione attraversa un momento di grande euforia grazie al progressivo diffondersi della stampa cosiddetta «in rotocalco» le cui strutture artigianali e talvolta «familiari» non riescono tuttavia a garantire al fotografo, nella maggior parte dei casi, la dignità di un mestiere e la tutela del diritto d'autore.

Anche per tali motivi, forse, essere donna in un mondo che ruota principalmente intorno a modelli e a ruoli maschili costituisce un problema in più, tant'è vero che per molti anni la figura di una fotografa come Chiara Samugheo è più tollerata che accettata nel grande giro dell'informazione e del consumo editoriale.

Chiara Samugheo nasce a Bari ma decide di emigrare giovanissima a Milano perché la tradizione culturale del Mezzogiorno non concede facilmente alla donna possibilità di affermazioni. Samugheo, pseudonimo, è il nome di un piccolo paese della Sardegna, del quale la fotografa è stata recentemente nominata cittadina onoraria.

Lo pseudonimo è scelto da un giornalista di origine sarda, Pasquale Prunas, che nel 1953 è caporedattore del settimanale «Le ore», diretto da Salvato Cappelli (morto di recente), un rotocalco che inaugura per la prima volta in Italia il «tutto fotografia» come scelta giornalistica.

Da quegli anni in poi Chiara Samugheo lavora per Guido Aristarco nei fotodocumentari di «Cinema nuovo» e per altre numerose testate italiane e non, alternando servizi d'impegno sociale ad altri semplicemente illustrativi e pubblicando, inoltre, un elevatissimo numero di copertine, circa un migliaio, scelte preferibilmente tra i personaggi dello spettacolo, settore che la fotografa continua attualmente a coltivare.

La fotografia che pubblichiamo, estratta da un archivio personale ricco come pochi, mostra alcune donne sarde in costume regionale accanto ad una vecchia locomotiva delle «Ferrovie centrali» ed è stata scattata in occasione della pubblicazione di un libro, «Costumi di Sardegna», edito nel 1981 da Vallecchi per conto del quotidiano «La Nuova Sardegna».

a cura di
Piero Berengo Gardin

ASSICURAZIONE INFORTUNI CLIENTELA BANCARIA

A CHI È INDIRIZZATA

A tutti coloro, di età non superiore ai 75 anni, che siano intestatari o cointestatari di depositi o di conti correnti presso la Banca, o che vanno ad accendere un tale rapporto nel corso del 1984.

GARANZIE E COPERTURE

La polizza garantisce contro i rischi di morte e di invalidità permanente di grado pari o superiore al 60%, conseguenti ad infortunio. Si intende per infortunio qualsiasi evento dovuto a causa fortuita, violenta ed esterna, che produca lesioni corporali obiettivamente constatabili che abbiano per conseguenza la morte o l'invalidità permanente.

Il capitale assicurato è pari all'ammontare del saldo del conto, quale risulta alla Banca nel giorno precedente l'infortunio, sia che tale saldo sia a debito o a credito.
Il capitale assicurato viene raddoppiato se l'invalidità permanente è di grado pari o superiore all'80% o se l'evento risarcito è causato da incidente stradale o ferroviario. Il capitale massimo assicurato è comunque pari a L. 100.000.000.
È sempre garantito un capitale minimo di L. 3.000.000, a prescindere dal saldo del conto.

FUNZIONAMENTO

Per essere assicurati basta il pagamento a titolo di rimborso spese della cifra di L. 4.000 all'anno, pagamento che avviene in maniera automatica a fine anno o all'apertura del conto.
Ulteriori informazioni possono essere desunte dalla comunicazione inviata a domicilio della clientela in essere al 31/12/83 o chieste ad un qualunque sportello della Banca.

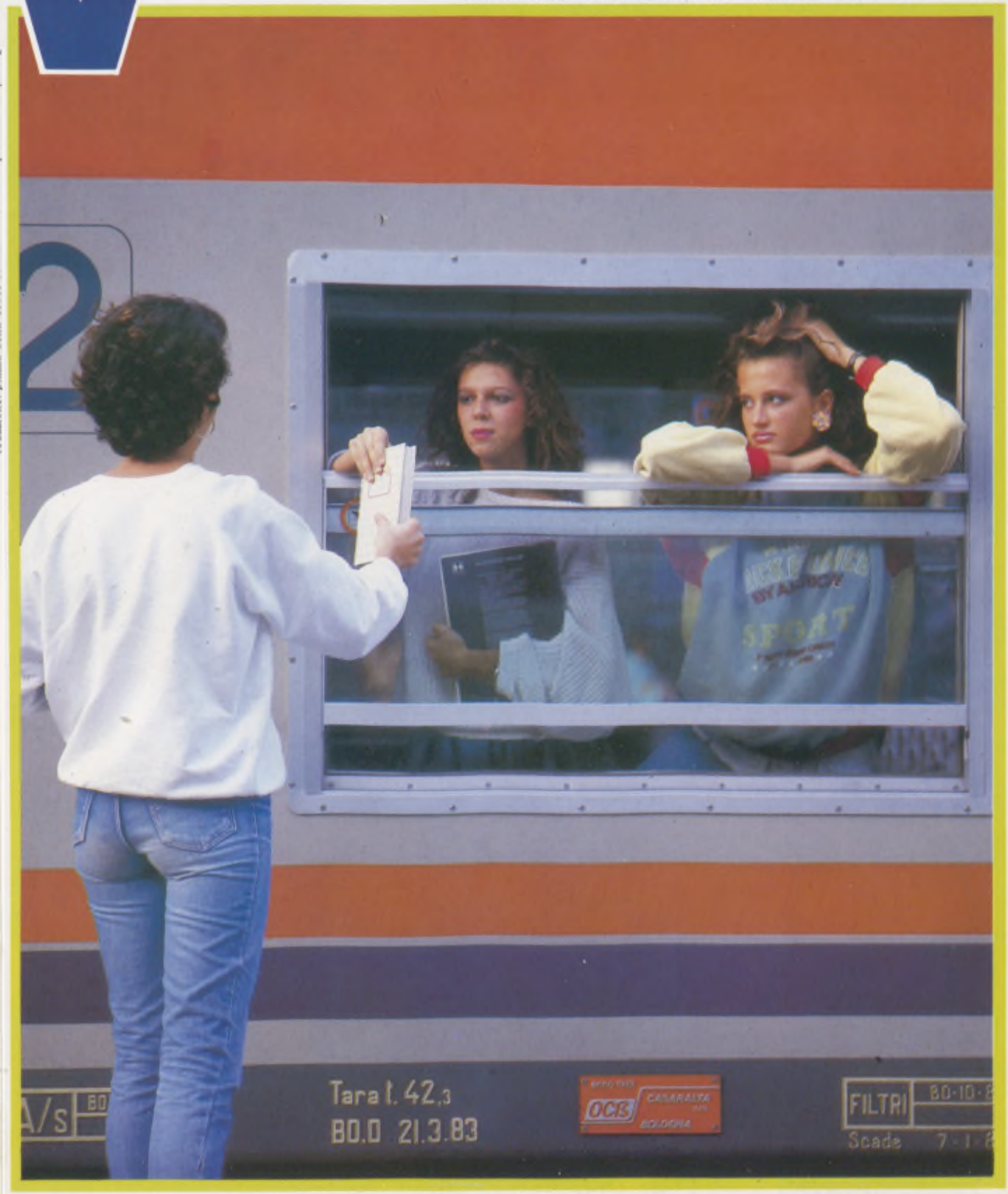
L'assicurazione proposta dalla Banca oltre ad essere tra le più convenienti esistenti sul mercato per il favorevolissimo rapporto spese copertura (4.000 lire/200 milioni), presenta delle particolarità appositamente studiate per la categoria dei ferrovieri. Rivolte alle loro esigenze sono la copertura raddoppiata in caso di infortunio ferroviario e la persistenza della garanzia minima anche per saldi passivi non elevati.
Ecco quindi degli ulteriori validi motivi per aprire un conto presso la Banca, magari facendoci accreditare lo stipendio.

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

La banca di casa tua

Voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXVII n. 2 / febbraio 1984



NOTIZIE BNC

da 500.000 a 1.000.000

La Banca Nazionale delle Comunicazioni ha elevato ad un milione il limite entro il quale i dipendenti delle FS possono effettuare prelevamenti dal conto corrente allo scoperto qualora abbiano rilasciato delega per l'accreditamento delle competenze presso la Banca.

Il tasso debitore applicato al conto corrente dei ferrovieri è sempre del 12,50 per cento.

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia
Anno XXVII n. 2 / febbraio 1984

Passeggeri giovani per un treno giovane.
(Foto di Andrea Melloni)

Un ordinamento del 1924 per un'Azienda che va verso il 2000: è questo il nodo da sciogliere con una riforma istituzionale. Con l'articolo a pag. 6, e con quelli che seguiranno nei prossimi numeri, riparliamo dunque di riforma. «Voci» ha sempre seguito da vicino l'evolversi del dibattito intorno a questo tema fondamentale per la nostra Azienda: con cronache, inchieste, iniziative (su queste pagine, a partire dall'ormai lontano gennaio 1978, abbiamo più volte ospitato pareri e contributi di uomini politici, sindacalisti, giornalisti, operatori economici). Lo abbiamo fatto allora, quando sull'argomento c'era un diffuso scetticismo, lo facciamo oggi che la riforma sembra entrare nella dirittura d'arrivo e cominciano a delinearsi sempre più chiaramente gli obiettivi da perseguire: adeguare le strutture amministrative e tecniche delle FS alle esigenze di una gestione più moderna e dai procedimenti più snelli. Ma accanto all'esigenza di una riorganizzazione interna c'è anche la necessità di uscire da una strategia limitata all'ambito ferroviario nazionale: ad esempio rivolgendo una nuova attenzione ai problemi dei valichi alpini e dei collegamenti mediterranei (pag. 11). In questo numero di «Voci», infine, diamo anche un certo spazio alle rievocazioni: la «Valigia delle Indie», celebrato simbolo della «bella époque» (pag. 19), e un viaggio in treno della grande Sarah Bernhardt (pag. 36). Il mondo della ferrovia viene da lontano e proprio ora che è alle soglie del suo futuro conviene rendere omaggio agli splendori e ai pionierismi di un indimenticabile passato.

In questo numero

4	IN BREVE DALL'ITALIA	
5	IN BREVE DALL'ESTERO	*Camillo Benevento*
6	IL LUNGO VIAGGIO DELLA RIFORMA/1	*Marcello Buzzoli*
11	UNA STRATEGIA PER I TRASPORTI	*Giovanni Panunzio*
12	110 IPOTESI PER BOLOGNA CENTRALE	*Cesare Columba*
17	L'OFFICINA LAVORI DI GENOVA SAMPIERDARENA	*Aurelio Battaglia*
19	LA «VALIGIA DELLE INDIE»	*Armando Noya*
21	CASA NOSTRA Personaggi / Notizie per il personale / Amici in pensione / Cronache del DLF / Modi di dire / Tuttarete / Un treno nel cassetto	
33	BINARI NEL MONDO: LA MALAYSIA	*Fernando Tilli*
36	PANORAMARETE	
40	DICONO DI NOI	*Maria Guida*
41	CULTURA E TEMPO LIBERO Cinema / Libri / Dischi / Televisione / Filatelia	
49	LETTERE A «VOCI»	
51	UNA FOTO, UN TRENO	*P. Berengo Gardin*

PERIODICO MENSILE DELLE FS
Piazza della Croce Rossa, 00161 Roma
Tel. (06) 85.56.67 - Centralino FS 84.90
Interno 33210 - 2749
Direttore
Alberto Ciambricco
Redattore capo
Piero Spila
Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini
Grafica
Ennio Salvatore
Segretario di redazione
Ferruccio Facchinelli
Amministrazione
Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Rita Montuschi, Renato Napoli, 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, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Bruno Cirillo, Anna D'Angelo, Francesco De Angelis, Antonio Dentato, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Claudio Giovanardi, Walter Guadagno, Maria Guida, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Renzo Marini, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Aldo Sensi, Eriberto Storti, Luciano Zeppegno
Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Tonino Bortoletto, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Leonardo Chioccioni, Francesco Cirillo, Demetrio Costantino, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Gianfranco Giovagnoli, 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, Mario Tafuro, Luigi Trucco, Gianfranco Zerbesi
Stampa
SO.GRA.RO., Società Grafica Romana S.p.A., Via I. Pettinengo 39, tel. 434541/2/3, Roma.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 novembre 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 lire 2.000 trattenute a ruolo; pensionati lire 1.000; privati lire 8.000; per l'estero lire 15.000. Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato al Servizio Ragioneria FS, «Voci della Rotaia», Direzione Generale FS, Roma.

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

La sperimentazione per il futuro dei nostri treni

Il Consiglio di Amministrazione della nostra Azienda, sotto la presidenza del Ministro dei Trasporti, On. Signorile, ha approvato il piano di sperimentazione di nuovi materiali e tipi di rotabili per il quale è stata prevista inizialmente una spesa di cento miliardi nel Programma Integrativo. È stata anche approvata la costruzione di un convoglio-laboratorio per lo studio dei problemi dell'alta velocità, la realizzazione di un prototipo di treno automotore elettrico, lo studio di nuove carrozze, lo studio, la progettazione e la realizzazione di nuove locomotive elettriche di grande potenza.

Venezia S. Lucia sotto l'occhio della telecamera

Una rete di telecamere e di sistemi di preallarme collegata con una centrale operativa Polfer, sarà installata all'interno e all'esterno della stazione ferroviaria di Venezia S. Lucia. L'iniziativa, ideata dal questore Fausto Ferrara, di recente nominato dal Ministero degli Interni dirigente il nucleo Polfer del Compartimento di Venezia, in futuro potrebbe essere applicata anche ad altri importanti scali ferroviari del Compartimento.

Biglietti self-service

Milano Centrale inizia il nuovo anno con la distribuzione automatica dei biglietti: due macchine distributrici sono state collocate nel salone delle biglietterie. La loro utilizzazione è però limitata a cento località che si trovano in un raggio di 150 km da Milano. Le linee interessate sono quelle del Sempione, fino a Domodossola, e poi i collegamenti con Torino, Alessandria, Genova-Nervi, Reggio Emilia, Mantova, Verona, Sondrio-Tirano, Como-Chiasso.

La macchina automatica emette biglietti di corsa semplice di seconda classe sia a tariffa intera, sia a tariffa ridotta: le tariffe utilizzabili sono quelle ordinarie di seconda classe per la sola andata, oppure per andata e ritorno e per viaggi in concessione speciale per impiegati dello Stato, gruppi familiari e comitive.

La biglietteria automatica è predisposta al funzionamento con monete da 50, 100, 200, 500 lire e banconote da mille lire sia del tipo vecchio sia del tipo nuovo. Non si possono però inserire più di nove banconote per ogni richiesta di biglietto, per cui è necessario stare attenti alle tariffe. Quando il costo supera le novemila lire occorre raggiungere la somma necessaria con le monete. Per i biglietti di corsa semplice non ci sono problemi di tariffa e di soldi, ma per l'andata e ritorno dalle località più lontane come ad esempio Nervi, 166 km (12.000 lire). Genova Brignole, Principe e Sampierdarena, Reggio Emilia e Torino Porta Nuova (155 km, circa 11.200 lire) occorre prestare attenzione e munirsi di monete da 500 lire.

La macchina, che è di fabbricazione svizzera, funziona fino ad esaurimento del fondo scorta e dei biglietti.

Il funzionamento è abbastanza semplice. Prima si sceglie la destinazione, poi il tipo di biglietto. Su un video appare l'importo da corrispondere: la macchina sottrae volta per volta le monete inserite, indicando quanto manca per arrivare all'importo del biglietto. Per le destinazioni occorre tenere presente che la macchina emette biglietti per località ferroviarie percorrendo un unico tragitto già specificato. Ad esempio, Acqui e Alessandria via Voghera, Bergamo via Treviglio, Bozzolo, Cremona, Mantova, Piadena e Torre de' Picenardi via Codogno, mentre l'indicazione Cantù sta per Cantù Cermenate.

Il Ministro dei Trasporti, On. Signorile, si è incontrato a Roma con il Ministro dei Trasporti francese, M. Fitermann. L'incontro è stato dedicato ad uno scambio di vedute sui problemi dei trasporti sia sul piano comunitario che bilaterale. In particolare è stato raggiunto l'accordo su due importanti questioni comunitarie: infrastrutture e cooperazione ferroviaria. Sul piano bilaterale, i due Ministri hanno deciso l'istituzione di un gruppo di lavoro ad alto livello, incaricato di identificare le priorità che consentano una maggiore integrazione dei due sistemi di trasporto, in particolare di quello ferroviario.

Siracusa stazione di testa

Sono stati aggiudicati i lavori per la costruzione della nuova tratta ferrata di cinque chilometri, dalla stazione di Targia a quella attuale di Siracusa.

Il nuovo progetto riguarda la costruzione di una galleria lunga un chilometro sotto la balza di Epipoli, per collegare in doppio binario la stazione di Targia ed il lato sud della stazione di Siracusa che diventerà una stazione di testa e non di transito, come è attualmente.

La spesa dell'opera parte da una base d'asta che si aggira intorno ai quaranta miliardi.

La progettazione dell'opera è stata eseguita in tutti i dettagli dalla 5ª Unità Speciale.

Con la costruzione del nuovo doppio binario, lungo cinque chilometri, verrà quindi eliminata la cintura di ferro che per un secolo ha tenuto strozzato il centro cittadino aretuseo e verranno eliminati due passaggi a livello.

Un prestito di 10 miliardi di yen

La nostra Azienda sta lanciando un prestito decennale di 10 miliardi di yen. A guidare il consorzio di sottoscrizione è la Industrial Bank of Japan. Il prestito avrà un premio dello 0,2% sul «prime rate» giapponese a lungo termine ed un periodo di mora di cinque anni.

Le emissioni sul mercato nipponico dei capitali si stanno intensificando dopo l'impegno assunto da Tokyo, durante la recente visita di Reagan in Giappone, di favorire l'internazionalizzazione dello yen e la liberalizzazione dei movimenti di capitale. Anche la Cee ha lanciato un prestito in yen, decennale al 7%, per un importo di 20 miliardi.

... e un altro da 200 milioni di dollari

Un finanziamento di circa 200 milioni di dollari verrà concesso alla nostra Azienda da un consorzio di banche coordinate dalla Lehman Brothers Kihn Loeb International Inc. di Londra. L'importo del prestito, pari a circa 425 miliardi di lire, verrà utilizzato per l'attuazione del Programma Integrativo.

IN BREVE DALL'ESTERO

Kuwait

Il Consiglio per la cooperazione degli Stati del Golfo, una specie di Mercato Comune dei paesi petroliferi del Golfo Persico, ha commissionato alla Transmark (Francia) gli studi per valutare la opportunità e la consistenza di una impresa di grosso respiro: si tratterebbe infatti di costruire una ferrovia di 1600 km che vada dall'Irak al sultanato di Oman, attraversando gli emirati del Golfo e l'Arabia Saudita. Faccia a faccia, insomma, dello scomodo «dirimpettaio» Komheini... La torta è molto grossa. Adesso, sotto a chi tocca.

Ungheria

Un'azienda ungherese è stata prescelta per la costruzione di sei chilometri e quattrocento metri di tunnel nel futuro metrò di Calcutta (India). Il materiale, piastre e catene meccaniche di centotrenta tonnellate, sarà spedito direttamente dall'Ungheria. Il progetto di metrò prevede la costruzione di una linea di 16 km entro il 1988.

Finlandia

Le Ferrovie finlandesi (V.R.) hanno commissionato all'azienda Valmet di Tampere ventitre locomotive diesel-elettriche. Si tratta di BB della potenza di 1500 KW che saranno immatricolate Dr 16: due prototipi saranno pronti entro il 1985; le altre ventuno locomotive di serie, tra il 1987 e il 1991. Da notare in queste macchine, l'equipaggiamento di motori asincroni e di convertitori di frequenza.

Svizzera

L'azienda delle Ferrovie Svizzere ha messo in vendita, a partire dal 1 gennaio di quest'anno, una nuova carta di abbonamento generale annuale, al portatore, valida non soltanto sulle linee della propria rete, ma anche per la maggior parte delle linee ferroviarie private e di navigazione (lacuale e fluviale). Questo nuovo documento di viaggio è riservato ai dipendenti delle aziende delle associazioni e dei pubblici servizi. È utilizzabile tutti i giorni, comprese le domeniche, anche per uso personale (e non quindi per il solo servizio). Costa 4.300 franchi svizzeri in I classe, e 2.850 franchi svizzeri in II classe. Con la combinazione aggiuntiva «tram+bus» questi prezzi salgono rispettivamente a 4.950 franchi svizzeri per la prima classe e 3.500 franchi svizzeri per la seconda classe. La combinazione aggiuntiva è valida in ventidue città della Confederazione (naturalmente tutte le più importanti incluse). Le Ferrovie svizzere hanno calcolato che questo abbonamento acquista la sua convenienza dal momento in cui consente agli interessati di risparmiare i 9000 km di percorso in automobile.

Cecoslovacchia

Il settore ferroviario del grande complesso industriale «Tatra», le cui fabbriche sono attualmente sparpagliate tra la zona a nord di Praga (Liben) e la Moravia (Studenka) nei cui ultimi stabilimenti vengono costruite le automotrici leggere, sarà concentrato in una sola azienda nei pressi di Praga, entro il 1990. La produzione attuale, che ammonta a 1000 vetture all'anno (tram e automotrici leggere) il 90% delle quali destinate alla esportazione, sarà portata, per quel periodo, a 1650 vetture.

Thailandia

Circa novanta miliardi di lire è il credito concesso dal Fondo Giapponese per la cooperazione d'oltremare alle Ferrovie thailandesi. Sono destinati all'ammodernamento degli impianti di segnalazione sulle principali linee della rete ferroviaria di quel Paese.

India

Le Ferrovie indiane hanno ottenuto dalla Banca Mondiale un prestito di 55 milioni di dollari (circa 100 miliardi di lire), che sarà utilizzato per la costruzione di uno stabilimento destinato a produrre «componenti» per locomotive diesel. Lo stabilimento sorgerà a Patiala, città del Rendjab (all'estremo nord del Paese)

Pakistan

Le Ferrovie pakistane hanno invece preso la scorciatoia: i cinquanta miliardi e passa di lire acquisiti da un credito concesso dalla Germania Federale, saranno tutti destinati all'acquisto di trenta locomotive. Inutile dire che tale acquisto sarà effettuato nella stessa Repubblica Federale Tedesca.

Marocco

Le Ferrovie marocchine (ONCFM) hanno ottenuto dal Fondo giapponese per la cooperazione d'oltremare, un credito di quaranta miliardi per l'acquisto di 12 locomotive E 110; le Ferrovie del Marocco possiedono già 22 locomotive del tipo CC da 3000 KW costruite nel '77 (naturalmente) dalla giapponese Hitachi

Senegal

L'azienda francese Fauvet-Girel ha recentemente consegnato al Senegal quarantasei vagoni cisterna per il trasporto dell'acido fosforico. Tali vagoni sono destinati alle industrie chimiche locali.

(a cura di Camillo Benevento)

Locomotiva monofase delle Ferrovie cecoslovacche (potenza 3200 HP, velocità max 110 Km/h)

Un treno carico di buone intenzioni

di Marcello Buzzoli

Nel maggio 1983, lo scioglimento anticipato del Parlamento ha troncato, come un colpo di falce, la paziente tessitura per il varo dell'Azienda nazionale delle ferrovie.
Fondendo quattro proposte di legge d'iniziativa parlamentare ed una governativa, un Comitato ristretto della X Commissione della Camera aveva elaborato un testo completo e l'aveva trasmesso alla Commissione Affari costituzionali per il parere che ha carattere vincolante. Di fronte alle numerose ed agguerrite obiezioni dei «costituzionalisti», il Comitato ristretto aveva emendato il proprio testo. L'operazione era appena ultimata, quando è arrivato l'ordine di sgombero per la chiusura delle Camere.
Nella presente legislatura, il provvedimento è stato ripresentato dall'On. Caldoro ed altri. Iniziativa sostanzialmente analoga è stata assunta dagli On.li La Penna, Bernardi ed altri. Proposte sono state presentate anche dai rappresentanti del PCI.
Intanto nell'ambito ministeriale è stato confezionato un altro progetto che trasforma l'Azienda FS in Agenzia, con larga autonomia operativa. Superando la tradizionale concezione dei beni demaniali, le strade ferrate vengono qualificate beni industriali, suscettibili di ammortamento. Il rapporto d'impiego dei ferrovieri è regolato dalla contrattazione collettiva di categoria, ecc.
Per risolvere il difficile teorema di conciliare la imprenditorialità e il servizio pubblico è stata dunque ideata una nuova figura organizzativa che ci riserviamo d'illustrare più avanti. Per ora notiamo che essa viene ad aggiungersi alle tante soluzioni (al confine tra il diritto pubblico e privato) ipotizzate nel corso degli anni per riportare le F.S. ad una dimensione di efficienza e d'imprenditorialità. Tali proposte, e gli atti delle Commissioni di studio, potrebbero occupare un lungo treno, carico di buoni propositi, che non ha ancora toccato la stazione di arrivo.
Nell'Azienda F.S., attraverso cui la mano pubblica produce servizi d'interesse generale, il calendario è indietro di circa sessant'anni, perché l'ordinamento, tranne poche varianti, è ancora quello del 1924. Anche nei compiti esecutivi, che derivano da scelte e programmi deliberati in sede politica, l'Azienda deve districarsi in un labirinto di leggi e regolamenti vincolanti, senza poter combinare al meglio i fattori produttivi ed organizzare economicamente la propria attività.

Autonomia: un concetto empirico

Di fronte ad una stasi di più di mezzo secolo, non è retorico chiedersi che cosa sia l'autonomia e quali siano i requisiti delle Amministrazioni autonome. La prima è una domanda-trabocchetto, come quella che la Sfinge proponeva agli incauti viandanti davanti alle porte di Tebe. Sul piano semantico, la parola «autonomia» ha un significato vago ed estensibile e anche sul piano giuridico non corrisponde ad un concetto preciso. Tuttavia i giuristi distinguono tra autonomia normativa ed organizzativa che non sono incompatibili. L'autonomia normativa indica la facoltà, riconosciuta in alcuni casi, ad Uffici dello Stato di dettare norme costitutive dello stesso ordinamento statale. L'autonomia organizzativa, che presuppone l'esistenza di un soggetto sovrapposto e di soggetti sottoposti, indica l'attribuzione ad uno dei soggetti sottoposti di una relativa indipendenza, avente carattere di deroga rispetto alla disciplina degli altri soggetti. A seconda del punto derogatorio, si parla di autonomia finanziaria quando il soggetto possa disporre delle proprie entrate e delle proprie spese; patrimoniale, quando disponga di beni propri; gestionale, quando abbia un bilancio separato da quello dello Stato; contabile, quando possa seguire norme e sistemi contabili speciali; dirigenziale, quando detenga poteri di dirigenza distinti da quelli del Ministero di appartenenza; amministrativa, quando possa stabilire lo stato giuridico e il trattamento economico del personale dipendente. Le diverse forme di autonomia, o alcune di esse, possono coesistere nello stesso soggetto. Ma resta pur sempre da vedere quali debbano esserne l'ampiezza e l'incidenza. E qui entrano in gioco delicati dosaggi ed equilibri, di natura politica ed istituzionale.
In conclusione, nonostante tutte le classificazioni e le tabelle, il concetto di autonomia appare sostanzialmente empirico e perciò condizionato da valutazioni politiche, nel quadro delle diverse situazioni storiche e sociali della collettività nazionale.
Quando nacquero e quali sono i requisiti delle Amministrazioni autonome? La domanda in questo caso non nasconde trabocchetti. Il certificato di nascita, ingiallito dal tempo, è (nientemeno) del 1866. L'anno della conquista del Veneto, della marcia di Garibaldi su Bezzecca e del disastro navale di Lissa.
Proprio per le particolari necessità derivanti dalla guerra con l'Austria, fu emanato un regio decreto che autorizzava l'istituzione di Amministrazioni autonome. Queste potevano risolvere gli affari di loro competenza, per i quali non fosse necessario di volta in volta il benestare del Ministro, e quelli

Nel corso degli anni molte soluzioni sono state ipotizzate per riportare le Ferrovie dello Stato ad una dimensione di efficienza e imprenditorialità. In realtà nell'Azienda FS il calendario è indietro di 60 anni, perché l'ordinamento è ancora quello del 1924

la cui approvazione potesse essere delegata dal Ministro.
La tipica Amministrazione autonoma ha al suo vertice il Direttore Generale. Ciò non significa che egli sia l'alter ego del Ministro. Permane, invece, un rapporto di dipendenza, non in termini gerarchici, ma nel senso che l'azione del Direttore Generale trova dei limiti nella volontà del Ministro, il quale è responsabile di fronte alle Camere. Tale assetto istituzionale fu preso a modello quando fu attuata la nazionalizzazione delle ferrovie. La legge 22 aprile 1905 n. 137 stabilì che l'esercizio di Stato doveva essere affidato, sotto la responsabilità del Ministro dei Lavori Pubblici, ad un'Amministrazione autonoma. Che fu poi costituita col R.D. 15 giugno 1905 n. 259. Era presieduta dal Direttore Generale, coadiuvato da un Comitato di gestione. Si trattò di una soluzione provvisoria, imposta dall'urgenza di dare inizio comunque all'esercizio di Stato.

Diffidenze e riserve

L'esplicito impegno di promulgare una normativa organica fu assolto con la legge 7 luglio 1907, n. 429 che, nel quadro di un ampio ordinamento, attribuiva al Ministro non soltanto la responsabilità ma anche l'alta direzione dell'Amministrazione. Tuttavia questa manteneva una sufficiente indipendenza, com'è rilevabile dalle molteplici ed importanti materie sulle quali deliberava il Consiglio di Amministrazione, presieduto dal Direttore Generale. Le deliberazioni erano esecutive, tranne contrario intervento del Ministro, per motivi di legittimità o di merito.

Da quanto precede si può dedurre che, fin dai primordi dell'esercizio di Stato, lo schema dell'Amministrazione autonoma «pura», con al vertice il Direttore Generale, suscitò diffidenze e riserve e pertanto si cercò di attenuarlo e di modificarlo.
La legge del 1907 rafforzò i poteri del Ministro, salvaguardando peraltro in ampia misura l'indipendenza gestionale dell'Amministrazione. Ma non erano trascorsi ancora due anni, quando il legislatore sottometteva al benestare del Ministro i contratti a trattativa privata d'importo superiore a lire duecentomila e nel contempo (un colpo al cerchio ed uno alla botte) esentava dall'obbligo della registrazione preventiva della Corte dei Conti i contratti d'importo inferiore a lire cinquantamila.
L'ordinamento del 1907 aveva rivelato assai per tempo la necessità di aggiustamenti e revisioni cui si faceva fronte con la tattica d'imporre vincoli da una parte e di toglierli dall'altra.

La «questione ferroviaria»

Le obiettive difficoltà iniziali dell'esercizio di Stato; l'esigenza di cospicui capitali per rinnovare ed integrare gli scarsi mezzi ereditati dalla gestione privata; l'irrequietezza del personale ed altri fattori contribuivano a tenere viva la «questione ferroviaria» agli occhi del Governo e del Parlamento.
Si trattava di fondere in una grande Amministrazione pubblica i relitti delle tre Società private (Mediterranea, Adriatica e Sicula). Occorreva elevare a ruolo nazionale una rete formatasi dalla semplice giunzione di ferrovie locali costruite prima dell'Unità d'Italia.
Necessitava infine decidere sulla convenienza o meno di mantenere, per una parte delle strade ferrate, il regime delle concessioni ai privati. Insomma, anche allora, in un contesto storico profondamente diverso da quello odierno, sarebbero stati necessari programmi lungimiranti e idee chiare sulla funzione delle ferrovie.
E non si può dire in assoluto che mancassero. Si preferiva però concentrare l'attenzione sull'assetto giuridico quasi che, sciolti i nodi istituzionali, le idee e i programmi potessero camminare da soli.
Fin dal 1907, per un diretto collegamento tra ferrovie e parlamento, operava una Commissione permanente formata da sei deputati e da sei senatori. Il consesso, più che ai grandi temi politici ed economici del trasporto su rotaia, preferì dedicarsi ad un controllo stizzoso di tipo burocratico e garantista su questioni che spesso non erano nemmeno di grande amministrazione.
D'altra parte, il lavoro delle Commissioni di studio ruotò intorno alla sistemazione delle strutture di vertice, nel tentativo di definire e conciliare le attribuzioni e i poteri del Ministro, del Consiglio di Amministrazione e del Direttore Generale.
La Commissione Finali (1911) non pose in causa l'autonomia dell'Amministrazione pur pronunciandosi per l'ampliamento dei poteri del Ministro. Nello stesso senso si espresse la Commissione Chimirri (1914-1917), suggerendo peraltro una soluzione di compromesso abbastanza singolare che in seguito non fu più riprospettata. Come si legge nel rapporto conclusivo della Commissione, occorreva «estendere moderatamente le facoltà del Ministro, quanto basta per togliere ogni dubbio sulla sua qualità di Organo supremo, dandogli, senza farlo ingerire nella gestione, una longa manus nel Consiglio dell'Azienda».
Con questo mezzo, con questa sorta di periscopio da sommergibilista, la suprema Autorità politica avrebbe potuto rendersi conto degli affari in trattazione, indipendentemente dalla «trasmissione e visione dei verbali che si riduce ad una mera formalità». La stessa Commissione, considerato che le deliberazioni del Consiglio dovevano essere attuate dal Direttore Generale, ritenne inammissibile che questi presiedesse il consesso o che ne facesse parte.
È importante sottolineare che di tale preclusione si fece paladino il Direttore Generale dell'epoca, l'ingegner Riccardo Bianchi, un tecnico di eccezionale valore. Lo scrupolo di definire chiaramente le proprie competenze si univa forse, nell'acuta e realistica intelligenza del Bianchi, ad un certo fastidio per una controversia che fin d'allora appariva di ardua soluzione e, in definitiva, paralizzante. E nel 1915, proprio per contrasti insorti con l'Autorità politica, il Bianchi rassegnò le dimissioni.

La Commissione Chimirri delineò una tripartizione, assegnando al Ministro il potere dirigente, al Consiglio di Amministrazione il potere deliberante e al Direttore Generale il potere esecutivo. Ma questa ed altre indicazioni restarono lettera morta.
Che la struttura giuridica F.S. costituisse, anche allora, una specie di campo di Agramante aperto a tutti i colpi di scena, è rilevabile da un episodio quasi inverosimile, nelle pur agitate vicende delle istituzioni italiane. Il R.D. delegato 2 febbraio 1920 n. 170 stabilì un nuovo ordinamento F.S., mutando tra l'altro la composizione e le attribuzioni del Consiglio di Amministrazione ed elevandone da dieci a sedici il numero dei componenti. Appena due mesi dopo, sopravvenne il R.D.L. 31 marzo 1920 n. 304 che annullò la riforma e ripristinò il precedente assetto del Consiglio. Un rapido carosello di poltrone che lasciò con la bocca amara alcuni consiglieri «in pectore».

Il regime licenzia

65.000 ferrovieri

Maturano intanto nel Paese avvenimenti straordinari e ne giunge l'eco affievolita anche negli uffici della burocrazia romana. Mussolini accende i fuochi della rivoluzione. Il 24 ottobre 1922 al teatro San Carlo di Napoli dichiara: «O ci daranno il Governo o lo prenderemo, calando su Roma». Nella notte tra il 27 e il 28 ottobre il debole Governo Facta dichiara lo stato d'assedio che il re, dopo vari tentennamenti, si rifiuta di convalidare.
La sera del 29 ottobre a Milano il tribuno romagnolo prende posto in vagone letto diretto a Roma. La mattina del 30 è ricevuto dal sovrano. Intanto un gruppo di fascisti che bivaccano intorno a Civitavecchia raggiunge Roma e sfila sotto il Quirinale. Il giorno 31, mentre Mussolini forma il suo governo di coalizione, dieci treni speciali portano a Roma altri fascisti che replicano la sfilata. Gli impiegati dello Stato non vanno a vederli. Rimangono al sicuro nei Ministeri, pensando che i Governi cambiano ma l'amministrazione resta.
Con R.D. delegato 31 dicembre 1922 n. 1681 fu sciolto il Consiglio di Amministrazione F.S. e nominato un Commissario straordinario. Questi assunse tutte le attribuzioni del Consiglio e il potere di decidere sulle:

— norme concernenti l'ordinamento interno dell'Amministrazione e il trattamento del personale (comprese le proroghe per l'aumento di stipendio, la retrocessione, la revoca e la destituzione);
— proposte circa la consistenza delle piante organiche;
— indennità ai funzionari aventi incarichi di particolare importanza.
Restringendo ulteriormente l'autonomia, furono attribuite alla competenza dell'Ufficio legale F.S. soltanto le vertenze derivanti dal contratto di trasporto, mentre tutte le altre furono deferite all'Avvocatura erariale. Fu soppressa la Commissione parlamentare di vigilanza, non per svincolarne le F.S., ma per togliere potere al Parlamento.
Come misura di normalizzazione furono licenziati dalla sera alla mattina sessantacinquemila ferrovieri.

Nel 1924, Mussolini affidò a Costanzo Ciano il Ministero delle Poste e Telegrafi che, poco dopo, prese il nome di Ministero delle Comunicazioni e conglobò le ferrovie, le tranvie, il settore automobilistico e l'EIAR, l'Ente radiofonico di Stato. Mussolini si è impegnato a far arrivare i treni in orario e l'impegno ricade su Ciano.
L'ex ufficiale di marina instaura una rigida disciplina e fa sapere ai sindacati che «a bordo, il padrone dopo Dio è il capitano». Costanzo Ciano ha mano libera e riesce a conciliare gli affari pubblici e gli interessi privati. Dalla cooperativa di consumo per gli statali, «La Provvida», percepisce annualmente una ricca prebenda. Aiuta il proprio fratello, Arturo, a diventare funzionario del Ministero delle Comunicazioni e poi gli fa ottenere l'appalto per la distribuzione del carbone proveniente dalla Germania in conto riparazioni. Ma questa, come diceva Kipling, è un'altra storia.
Finito il regime commissariale, le F.S. furono inquadrate nel dicastero delle Comunicazioni. Il R.D.L. 22 maggio 1924 n. 868 ricostituì il Consiglio d'Amministrazione e ripristinò la carica di Direttore Generale, modificando profondamente il precedente ordinamento.
Il Ministro delle Comunicazioni era anche il Capo dell'Amministrazione FS e presiedeva il Consiglio, composto dal Direttore Generale e da nove membri. Al Consiglio erano riconosciute soltanto funzioni consultive e, per le materie soggette in passato alla sua deliberazione, era previsto soltanto il parere, peraltro non vincolante. In tal modo venne meno il concetto di Amministrazione autonoma, contenuto nel ricordato D.L. 24 ottobre 1866 n. 3306, con a capo il Direttore Generale. Il Ministro, oltre a dirigere il dicastero preposto agli indirizzi fondamentali nel settore dei trasporti, è capo dell'Amministrazione che in tale settore opera, esercitando il servizio ferroviario.
Fino alla seconda guerra mondiale, l'ordinamento dell'Azienda rimase immutato, tranne modifiche non sostanziali.
Ricordiamo comunque i seguenti provvedimenti:
— il R.D.L. 5 aprile 1925 n. 397 che sottrasse alle FS anche la trattazione delle vertenze relative al contratto di trasporto, assegnandole all'Avvocatura;
— il R.D.L. 11 giugno 1925 n. 1049 che elevò da tre a quattro il numero dei funzionari statali membri del Consiglio di Amministrazione, specificando che essi potevano essere in attività di servizio o in quiescenza e stabilendo che i due funzionari FS dovevano essere di grado non inferiore al 2°;
— il R.D.L. 14 gennaio 1927 n. 29 che ampliò i compiti dei Capi Compartimento attribuendogli, per delega del Ministro, la rappresentanza dell'Amministrazione verso terzi;
— il D.M. 16 gennaio 1931 n. 1527 che istituì il Servizio Commerciale e del Traffico.
Nel gennaio 1944, mentre la guerra volgeva al termine e l'Italia era campo di battaglia dei contrapposti eserciti, fu sciolto il Consiglio di Amministrazione e furono attribuiti al Ministro anche i poteri del Direttore Generale. Nel dicembre dello stesso anno fu istituito il Ministero dei Trasporti e vi fu inquadrata la Direzione Generale F.S.

(1 - continua)

Per i trasporti una strategia unitaria e sovrannazionale

di Giovanni Panunzio

Se è vero che la crisi che ha investito le aree di antica industrializzazione ha finito con lo spostare il baricentro dello sviluppo verso il bacino mediterraneo (è la tesi cara soprattutto a Giorgio Fuà), è altrettanto vero che la nostra penisola, collocata in posizione strategica nel cuore del Mediterraneo, rappresenta un autentico molo europeo che, opportunamente attrezzato, può e deve diventare il fulcro dei traffici e dei commerci fra Europa, Africa e Medio Oriente.

Nella recente riunione dei Ministri dei Trasporti della Comunità europea, tenutasi ad Atene, il Ministro Signorile ha ribadito con forza l'importanza del contesto mediterraneo per la politica comunitaria e quanto in questa politica sia determinante l'organizzazione territoriale del nostro Paese.

E in questa direzione si muove il progetto del collegamento veloce italo-greco, un progetto già supportato da uno studio di fattibilità finanziato dal Fondo europeo di sviluppo e che sarà quanto prima sottoposto alla Commissione CEE. Si tratta di un progetto di viabilità articolato che prevede un ampliamento delle reti ferroviarie esistenti, con il raddoppio della linea a sud di Bari, attualmente a binario unico, l'ammodernamento del porto di Brindisi, il potenziamento del servizio dei traghetti tra gli scali di Brindisi-Igoumenitsa e Taranto-Volos, la costruzione di un'autostrada di 300 km che collegherà Atene e Volos. Sostanzialmente si tratta del completamento dell'asse viario e ferroviario che parte da Amburgo, attraversa l'Europa, costeggia l'Adriatico e raggiunge la Grecia, creando così un collegamento fra Europa e Asia Minore che consentirà di accorciare sensibilmente i tempi di trasporto delle merci dal Mar del Nord al Mediterraneo, incanalando il traffico commerciale attraverso l'Italia.

Questo disegno strategico trova la corrispondenza, sul versante tirrenico, nel collegamento verso l'Africa attraverso la Calabria e la Sicilia, sicché il problema dell'attraversamento stabile dello stretto di Messina perde le sue specifiche valenze nazionali per acquisire invece quelle comunitarie, diventando in tal modo, come ha messo in rilievo il Ministro Signorile, «motivo di convenienza economica e non semplice fattore di organizzazione spaziale».

La creazione di questo sistema integrato, consentirà di abbattere costi e tempi di percorrenza del traffico commerciale Nord-Sud, che attualmente o aggira l'arco alpino, seguendo l'intasatissimo itinerario dei Balcani, o si svolge lungo la rotta che dai grandi porti del Mar del Nord, attraverso lo stretto di Gibilterra, raggiunge l'Asia Minore. Questo sistema impone una riorganizzazione degli assi di trasporto che attraversano la penisola e soprattutto l'eliminazione delle strettoie che ostacolano il traffico internazionale. Si pone perciò il problema del potenziamento degli attraversamenti alpini.

I lavori di ristrutturazione dei valichi esistenti (costruzione del nuovo scalo di Domodossola a sostegno della linea del Loetshberg-Sempione, l'ammodernamento degli impianti del Brennero, il potenziamento di Tarvisio con il raddoppio della Pontebbana) consentiranno senza dubbio di decongestionare una situazione ormai satura ma presto si riveleranno insufficienti a sostenere la domanda di traffico dettata dal passaggio al combinato e dall'apertura dei nuovi mercati mediterranei. Di qui la necessità dell'apertura di un nuovo valico alpino e la radicalizzazione in atto nella scelta tra il nuovo traforo di base dello Spluga e la seconda galleria del Brennero.

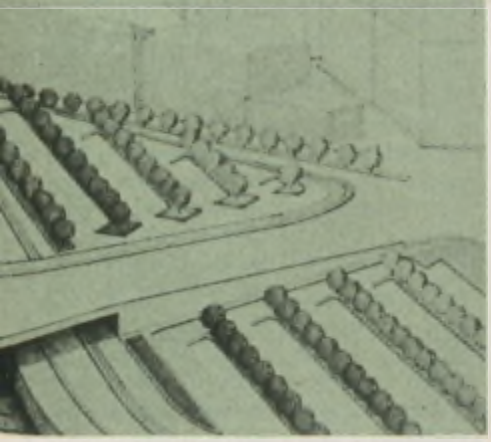
Ma il problema non può essere affrontato seguendo logiche ingegneristiche o logiche politiche chiuse in precisi spazi circoscrizionali, va invece comparato, al di fuori di campanilismi e di convenienze marginali, direttamente con lo scenario programmatico sopra delineato. E proprio perché il problema del nuovo traforo alpino è opera di interesse comunitario, il Ministro Signorile ha recentemente fatto richiedere dalle F.S. alla CEE uno studio di fattibilità sul progetto.

110 ipotesi di stazione-ponte

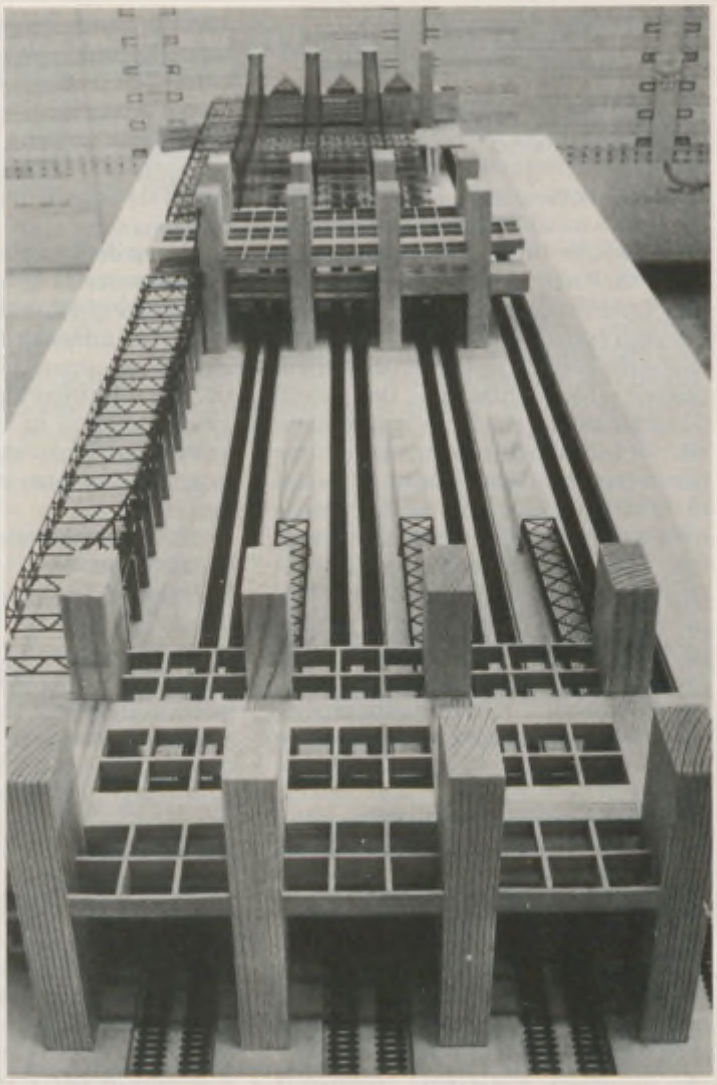
di Cesare Columba

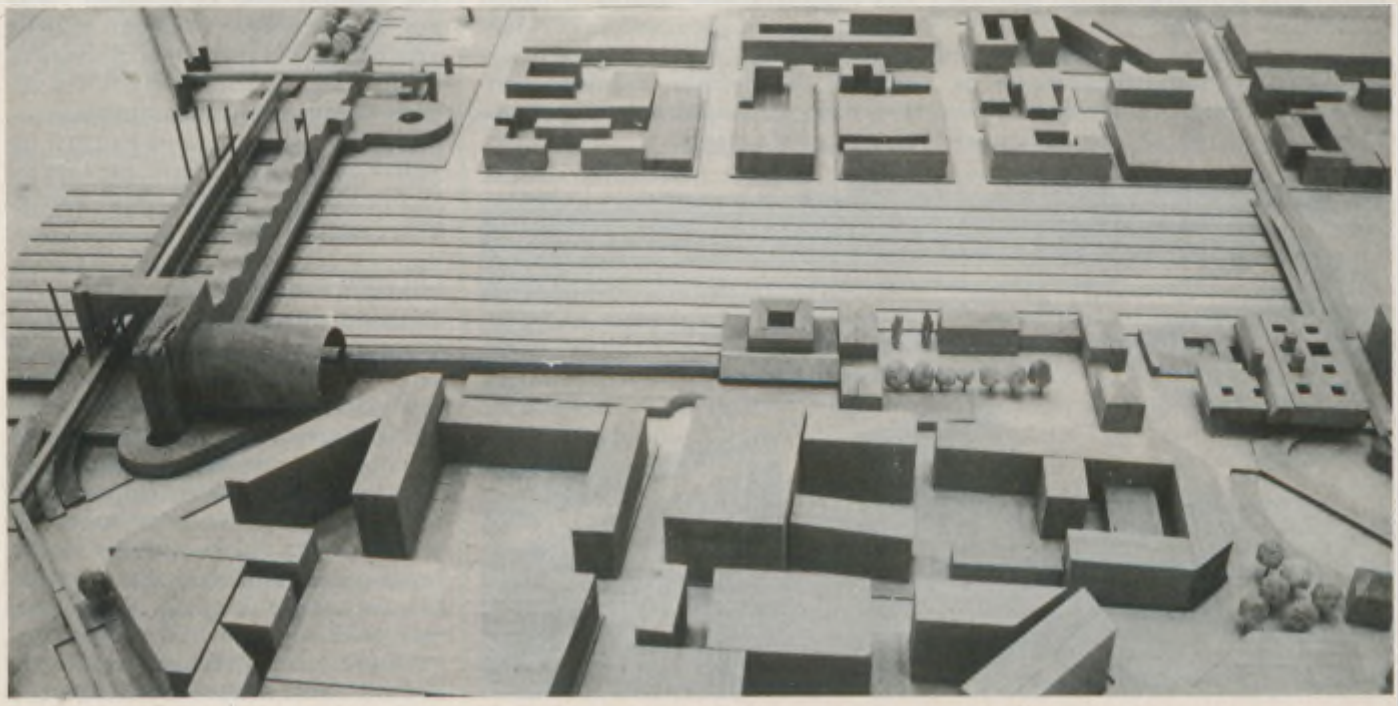
Il «Concorso di idee per la ristrutturazione del nodo ferroviario bolognese e per la costruzione di una nuova stazione centrale a Bologna», proposto dal sindaco Zangheri in un clima di tesa determinazione all'indomani della strage del 2 agosto 1980 per «testimoniare, nei fatti, la fiducia nelle istituzioni democratiche, dimostrando la volontà di innovare, di trasformare in meglio le strutture di servizio sociale», dopo un periodo di gestazione tecnica che ha consentito di superare complesse vicende istruttorie, si aggiunge con una decisa nota di diversità per la sua duplice connotazione urbanistico-architettonica nel solco dei precedenti.
Anzi la complessità del tema, l'impronta internazionale, lo sforzo di coordinamento tra Enti promotori, la partecipazione assai ampia autorizzano ad assegnare al caso bolognese un indice di attualità particolarmente ampio.
Infatti nell'arco degli ultimi trent'anni agli architetti non solo italiani, se si escludono i recenti appuntamenti di Zurigo, Lucerna e Kassel, non è stata offerta alcuna concreta occasione per indagare sull'attualità e sul futuro di questo tema progettuale periodicamente riscoperto.
Non rientrando nella storica «stagione dei concorsi» i casi notissimi ma atipici, per la loro cornice urbanistica tutta da inventare, delle stazioni di Savona (1958) e di Cosenza (1970), frutto di specifici appalti-concorso prima promossi e poi gestiti dal Ministero dei Lavori Pubblici.
È da considerare poi che l'itinerario concorsuale appena ricordato, costellato di risultati di grande significato architettonico si è esaurito in più occasioni nell'invenzione di mirabili organismi per irripetibili stazioni di testa senza che però fosse posta la dovuta attenzione, soprattutto nelle esperienze del dopoguerra, al problema della connessione dei nuovi edifici-stazione con il contesto urbano nel quale andavano inseriti.
Con questo non si vuole certo rimpiangere il tempo ferroviariamente perduto in cui gli edifici per i viaggiatori traducendo in termini fisici e simbolici il fatto di essere «le porte del mondo» determinavano nella cartografia ottocentesca delle nostre città la proliferazione di nuovi toponimi: il quartiere, la piazza, il viale, il ponte... della stazione, a testimonianza di un ruolo strategico nell'orientare lo sviluppo della città e nel qualificarne brani significativi.
Probabilmente una chiave per inter-

Dopo aver pubblicato, nel numero di dicembre, un articolo sulla mostra dei 110 progetti presentati fino a tutto gennaio presso la Galleria comunale d'Arte Moderna, «Voci» torna sull'importante avvenimento con un contributo dell'Arch. Columba e con un intervento del Direttore Compartimentale di Bologna, Ing. Marino.



Nelle foto che illustrano questo servizio, alcune immagini dei progetti vincitori del concorso di idee per il nodo ferroviario e la stazione di Bologna. L'esposizione dei 110 progetti presentati ha riscosso un grande successo di pubblico e ha suscitato un vivace dibattito fra uomini di cultura ed esponenti politici





pretare l'ampio richiamo suscitato dal concorso bolognese risiede da un lato proprio nell'impronta urbanistico-territoriale sottolineata ripetutamente nel bando e dall'altro dalla singolarità del modello di stazione prefigurato «polifunzionale» ed a «ponte» per l'appunto di cui in Europa esiste qualche raro esempio, per nulla assimilabile al caso bolognese sia per la configurazione fisico-altimetrica dei luoghi d'insediamento sia per le caratteristiche dei contesti urbani, in genere riconvertiti con l'immissione massiccia di attività terziarie. Per evitare sconfinamenti fuori tema il bando poneva una sintesi delle scelte operate dai committenti in qualche caso addirittura nella forma di una vera e propria proposta tecnico-progettuale, ad esempio quando disegnava in prospettiva la dinamica della mobilità territoriale nella quale collocare il progetto di ristrutturazione del nodo ferroviario.

Infatti partendo dalla considerazione dell'attuale inadeguatezza del sistema ferroviario regionale all'interno del bacino bolognese, bisognoso di un accurato piano di razionalizzazione, veniva proposta la ipotesi di potenziare le ferrovie concesse Porto-Maggiore Bologna e Bologna-Vignola, oggi separate, unendole mediante una coppia di binari sotterranei «passanti» nella fascia settentrionale del piazzale di Bologna centrale.

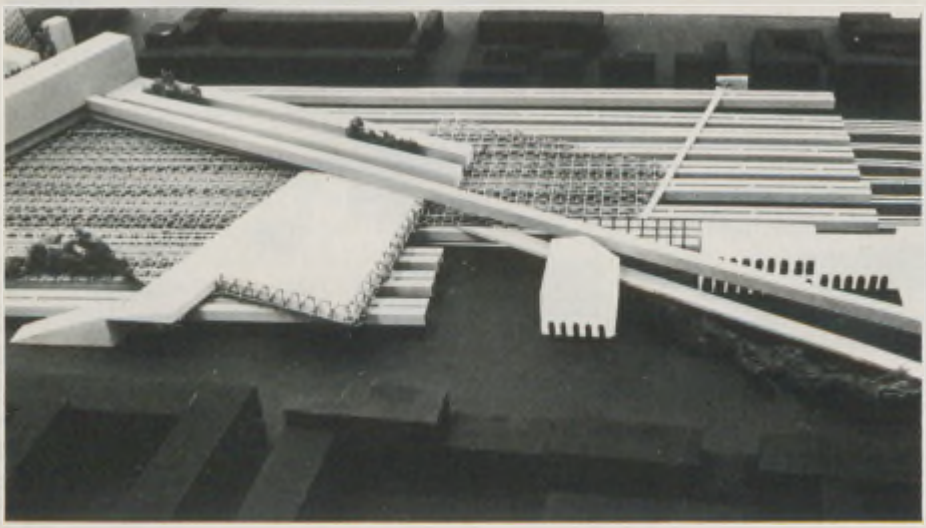
Alla continuità ed alla flessibilità di questa infrastruttura interamente da riqualificare si affidava il compito, per la verità molto controverso, di fungere a livello interurbano e suburbano, da asse portante della mobilità est-ovest. Gli effetti d'interconnessione venivano poi moltiplicati con la previsione di affiancargli un'altra coppia di binari per drenare il traffico regionale proveniente da tutte le linee convergenti nel nodo.

Sul piano delle implicazioni progettuali questa scelta si traduceva nell'aggiungere a quello esistente un secondo livello di utilizzazione della stazione alla quota appunto della nuova galleria per il traffico metropolitano e regionale mentre in superficie binari e marciapiedi venivano allungati verso ovest lasciandone invariata la radice est.

Questi i provvedimenti innovativi sul versante dei binari che in uno con interventi in parte programmati, come il trasferimento in altre stazioni del nodo (Ravone ecc.) di servizi ausiliari e con la riorganizzazione funzionale di quelli compatibili solo con la destinazione di stazione per viaggiatori, avrebbe consentito il recupero di ulteriori margini di potenzialità.

Senza dimenticare la prospettiva di grande portata urbanistica, già prevista operativamente, di liberare l'area occupata dal mercato ortofrutticolo che consentiva ai progettisti di riservare la fascia più vicina alla futura stazione per crearvi un importante piazzale di accesso sul fronte nord.

Sul versante poi delle caratteristiche dell'edificio per i viaggiatori e della sua organizzazione interna il bando conteneva indicazioni ancora più innovative e vincolanti sia in merito alla tipologia prefigurata, «stazione ponte», sia in merito alla natura «polifunzionale» della stessa.



Infatti oltre ai consueti servizi di supporto per i passeggeri, per i bagagli, per il personale ferroviario e strettamente tecnici tutti legati al funzionamento di una stazione «passante» del livello d'importanza di quella bolognese se ne chiedeva la massiccia integrazione con funzioni non tradizionali.

Si trattava di una galleria commerciale o organizzata con negozi di piccola-media dimensione rivolti ad un ampio arco di specializzazioni merceologiche, ed integrata da servizi culturali e ricreativi (galleria d'arte, minisale cinematografiche). Completava la dotazione commerciale l'insediamento di un supermercato alimentare e di un «magazzino popolare». Ovviamente nell'ipotesi di un loro funzionamento autonomo rispetto alla stazione e con un orario di apertura prolungato.

Ne derivava che le superfici «utili» complessivamente in gioco raggiungevano inevitabilmente uno standard troppo elevato per un impianto del livello di quello bolognese: 40.000 mq da suddividere secondo un rapporto che vedeva i due terzi destinati alle funzioni tradizionali di stazione ed un terzo a quelle complementari di tipo commerciale, ricreativo e culturale.

È d'obbligo poi, vista la carenza cronica di quegli spazi attrezzati per la sosta ed il parcheggio degli automezzi che affligge oggi le nostre stazioni, un rapido accenno al notevole peso assegnato alle esigenze connesse con l'accessibilità e con l'interscambio.

Pur quantificando in dettaglio i vari tipi di parcheggio il bando lasciava ampia libertà ai progettisti di scegliere la tipologia ritenuta migliore (in superficie, in sotterraneo, a piani,...) per evitare interferenze di percorsi tra veicoli e pedoni e per assicurare fluidità allo sbarco e all'imbarco di passeggeri, bagagli e merci.

Gli esiti e la mostra

Chiariti i contenuti del bando di questa competizione dalla duplice veste di «concorso d'idee» e di «concorso a due gradi», corre ora l'obbligo riferire, in estrema sintesi, sulle risposte fornite dai progettisti cercando di trarne un bilancio significativo non dimenticando che una delle premesse mirava a «recuperare al caso italiano alcune fondamentali esperienze internazionali», soprattutto svizzere e tedesche, sulle quali è ormai possibile esprimere un giudizio abbastanza distaccato.

Si tratta allora di riportare al lettore le

Un intervento del Direttore Compartimentale

Le indicazioni emerse dal concorso di idee per la ristrutturazione del nodo bolognese e la costruzione di una nuova stazione, mentre confermano la modernità ed il determinante ruolo del mezzo ferroviario nel sistema globale di trasporto, richiedono che tale struttura, ora inglobata nella città, diventi oltre che polo accentratore e distributore di traffico, elemento di collegamento fra la città antica e quella moderna.

Le idee ed i suggerimenti prospettati dovranno ovviamente trovare le necessarie verifiche e le opportune collocazioni nel futuro progetto globale del nodo bolognese «visto» in tutta la sua estensione e complessità.

Questa struttura infatti riunisce in sé, per fatto progettuale, d'uso e di prospettiva, il significato più ampio e completo di determinante elemento di un unico macro impianto territoriale destinato ad utilizzare una movimentazione di idonea misura e dimensione e costituito da tutte le stazioni attuali di Bologna (Centrale-Arcoveggio e Ravone), da quelle ipotizzabili sotterranee e di superficie, da quelle «porta», dagli scali tradizionali e intermodali esistenti e programmati, alle linee di corsa e di cintura attivate da nuove interconnessioni e da nuovi punti servizio.

Le problematiche di interscambio fra i diversi modi di trasporto e gli stessi obiettivi di carattere urbanistico dovranno trovare una risoluzione unitaria con le esigenze di una efficiente gestione della macchina-treno.

Occorrerà anche valutare attentamente le conseguenze di un intervento di trasformazione condotto nella piena attività di una struttura composita e complessa qual è la stazione di Bologna Centrale tenendo presente le limitazioni che l'impianto potrà subire nella fase transitoria.

È necessario tener presente inoltre alcune indicazioni sull'evoluzione prevedibile del mercato del trasporto per i prossimi decenni.

La riduzione del processo demografico, il continuo sviluppo della telematica, la riconversione industriale, l'accrescersi del prodotto servizio fanno prevedere fin da ora profondi mutamenti delle causalità del viaggio e del trasporto.

Parallelamente al viaggio forzato (compiuto per recarsi o ritornare dal luogo di lavoro o di studio, probabilmente non in aumento), la nostra società dei servizi dovrà rispondere alla sempre più pressante richiesta di trasporto per gli spostamenti del tempo libero: domanda questa più ponderata e quindi più esigente, che richiede una risposta più precisa, qualificata, che fornisca ipotesi e soluzioni differenziate.

È facilmente prevedibile che anche il trasporto ferroviario merci subirà in Italia notevoli cambiamenti; diminuita la movimentazione di materie prime per il decentramento delle prime lavorazioni, le richieste di mercato si convoglieranno su un trasporto veloce di prodotti pregiati con spiccato orientamento alla containerizzazione.

Le nuove indicazioni di traffico definiscono le caratteristiche degli impianti ferroviari di domani e le trasformazioni che vengono oggi programmate dall'Azienda sono orientate verso il conseguimento degli obiettivi succitati.

Bologna è forse una delle città in cui più acuta è l'osservazione e più intenso lo sforzo per cercare di dare corpo agli studi ragionati.

Ne fanno fede i Piani Integrativi dei trasporti di bacino provinciali e regionale, pubblicati recentemente, che hanno fornito chiare indicazioni sul ruolo del trasporto ferroviario in seno al sistema globale intermodale, attraverso progetti diversificati di fattibilità, con previsione di realizzazioni modulari a fase compiuta.

Anche nell'ambito del Compartimento ferroviario bolognese, sia le strutture aziendali che sindacali, attraverso propri ed approfonditi studi hanno sviluppato precise e realistiche ipotesi sul volto e sul ruolo del nodo ferroviario di Bologna, della sua stazione di Bologna Centrale e delle sue articolazioni di transito e di testa.

Tutti questi studi e queste iniziative, fra cui il Concorso di idee per la ristrutturazione del nodo bolognese e della stazione di Bologna Centrale, devono essere convogliati, avvalendosi della matrice culturale locale e nazionale in un organico coordinamento progettuale che porti ad una proposta complessiva, se necessario articolata su precise alternative, da sottoporre come momento decisionale agli amministratori del nostro Paese.

Tale proposta, nella risoluzione delle molteplici e diversificate problematiche (alcune solo apparentemente in contrasto fra loro), dovrà rappresentare un «investimento» e come tale sarà suscettibile di sicuro finanziamento anche per il contributo che le potrà venire dall'uso delle risorse esistenti nel proprio interno.

Al nodo bolognese idoneamente ristrutturato dovrà corrispondere un efficiente reticolo ferroviario disteso su tutto il territorio nazionale ed avente livello qualitativo omogeneo pur nella differenziazione delle potenzialità ottenuto «dall'uso e dal riuso» delle infrastrutture esistenti e dalla formazione di nuovi elementi di maglia.

Luigi Marino

---

impressioni registrate nell'arco di più di una visita alle due edizioni della mostra dei progetti presentati alla competizione. Anzitutto una notazione sulle modalità espositive della prima rassegna congegnata, è il caso di sottolinearlo, in modo tale da scoraggiare il più volenteroso dei visitatori, anche se addetto ai lavori.

Arduo infatti vincere il senso di sgomento di fronte all'interminabile estesa di vedute planovolumetriche, prospettiche, assonometriche,... tutte rigorosamente in versione mega-formato, che tappezzava fino all'ultimo centimetro le pareti della labirintica esposizione. Sicché privi di un benché minimo «filo di Arianna» a cui aggrapparsi se ne veniva avventurosamente a capo con una penosa sensazione di «fuori scala». Si trattava di idee per la nuova stazione centrale di Bologna?

Comunque anche dalla seconda rassegna, riservata ai progetti premiati e selezionati, restava l'impressione di una omogeneità di fondo che livellava tutti i materiali esposti al punto da ricavarne un panorama inedito, privo cioè di quella eterogeneità di tendenze architettoniche più o meno in rotta di collisione che attraversano oggi l'orizzonte culturale del paese.

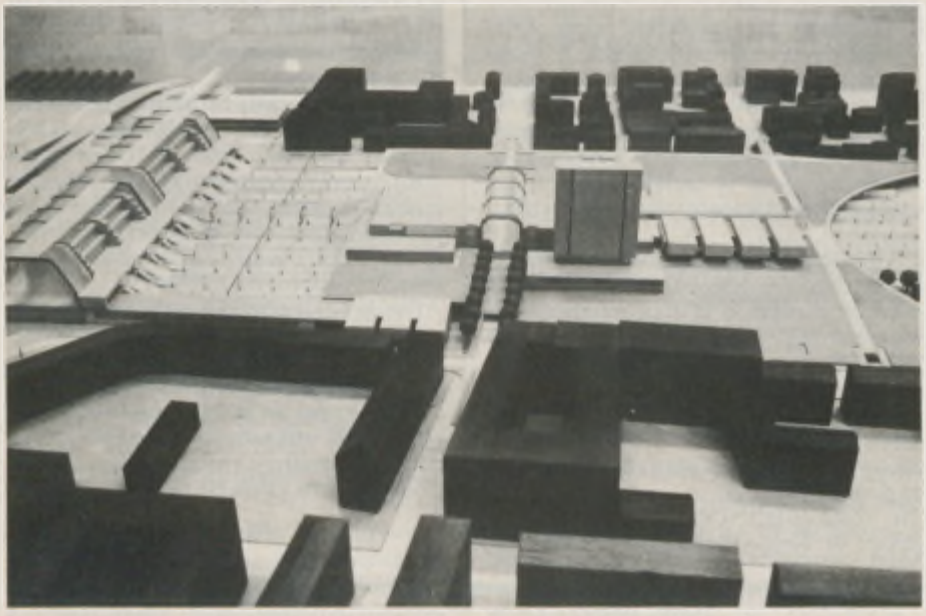
Così i richiami lanciati nella direzione della professionalità, ma non in quella della concretezza, sono riusciti in definitiva a scoraggiare solo l'innesco di quei contributi provocatori che in genere alimentano con strascichi polemici gli esiti dei «concorsi di idee» del calibro di quello bolognese.

Complessità del tema, esigenza di apporti multidisciplinari, rigida definizione delle frontiere progettuali, rilevantissimo onere economico richiesto dalla partecipazione e non ultimo deterrente la composizione della giuria, inabitualmente ricca di rappresentanti «senza diritto di voto», hanno praticamente lasciato dei varchi assai ristretti a rischiosi ma auspicabili apporti critici da parte dei concorrenti.

A questa prima impressione se ne aggiunge un'altra e cioè che i contributi di idee, compresi quelli selezionati per la seconda fase, rispondono in modo parziale, certamente non risolutivo, al tema che più ci preme: quello appunto dell'assetto funzionale della nuova stazione.

Verosimilmente nessun progetto si po-

neva in primo turno questo obiettivo compreso quello di sciogliere, come del resto è avvenuto in altre occasioni concorsuali meno ambiziose, il groviglio di nodi che il programma del concorso poneva. Ne è derivato un apporto assai diversificato anche sul fronte delle proposte premiate con soluzioni in cui le implicazioni urbanistico-architettoniche, proprie del tema della «stazione ponte», si sono tradotte in forme più o meno drastiche di coinvolgimento nei riguardi da un lato della città e dall'altro degli edifici ferroviari, in particolare quello per i viaggiatori, con il suo residuo nucleo storico a nostro avviso da salvaguardare criticamente.



Questo perché la «pittiana» stazione ottocentesca esprime a livello d'immagine e di ruolo urbano, pur nei limiti del disegno neorinascimentale delle sue facciate e nella modestia della soluzione urbanistica della sua «piazza», valori di testimonianza documentaria ormai saldamente radicati nella memoria ferroviaria non solo bolognese.

Così volendo fornire una sorta di breve itinerario delle idee guida c'è da dire che le diversità d'impostazione s'avvertono anzitutto nelle modalità e negli allineamenti scelti per l'insediamento della nuova struttura nell'area ferroviaria, ossia sull'attuale piazzale ovest là dove termina il fascio dei binari allungati a 600 metri, e si diversificano poi nell'orientare la giacitura dell'edificio-ponte in modo o normale od obliquo rispetto all'andamento della viabilità che marca a nord e a sud le due frontiere parallele del distretto ferroviario.

Sul versante invece più strettamente tipologico il repertorio varia da modelli lineari di stazione in cui il «ponte» è del tutto isolato e riservato ai viaggiatori o si sdoppia per accogliere separandoli i flussi dei pedoni e dei veicoli, fino a soluzioni via via più complesse di stazioni a «piastra», stratificate ora su pochi ora su molti livelli notevolmente infrastrutturati, a loro volta sovrapposte o sottoposte al fascio di binari.

Non è certo questa l'occasione per riferire sugli interrogativi che pongono in termini ferroviari i contenuti funzionali, tecnici, espressivi ed anche economici dei progetti di stazione premiati.

E da riportare tuttavia un qualche cenno, da parte nostra, sul netto disaccordo per certe propensioni a forme di enfasi infrastrutturale e di monumentalismo architettonico che emergono come connotazioni prevalenti dai materiali visti, imputabili, come si è detto, sia alle valutazioni fornite sia alla tipologia di stazione scelta a modello. Per contro quei rari progetti che, oltre ad aderire in modo minimale e critico alle condizioni poste, puntano a ridimensionare la portata di riqualificazione urbana, a nostro avviso troppo mitizzata, della «stazione ponte» riducendone quindi l'improponibile compito di «ricucitura» e di «integrazione» urbanistica, appaiono, per quanto ci riguarda, dotati di maggiore qualità e credibilità e forse anche di potenziali sbocchi operativi, visto che, con la congiuntura economica che il paese attraversa, occorrerà prima o poi fare i conti pur in previsione di un'auspicabile ma difficile convergenza di iniziative da parte di forze economiche esterne alla compagine degli Enti banditori.

Ora che occorre approfondire, con una buona dose di senso pratico, gli aspetti connessi con il decollo di un'eventuale seconda fase non si potrà non tenere conto dei suggerimenti, degli «errori», dei dati innovativi scaturiti contemporaneamente dai risultati di questa prima tornata e dalla realtà bolognese.

A questo punto è d'obbligo anche chiedersi: l'architettura delle stazioni, priva come sembra di validi modelli di riferimento, è da considerare ormai una categoria estinta?

A giudicare dalla frequenza con la quale nell'itinerario della mostra ci si imbatte visivamente in citazioni di preesistenze del patrimonio storico quali: dispositivi spaziali imponenti, la torre-faro dell'orologio, l'atrio grandioso, il portale monumentale carico di significati simbolici, la tettoia trasparente con il profilo voltato a botte, le membrature in ferro e la loro tecnologia, gli elementi di decoro e di decorazione,... si direbbe indubbiamente di sì.

Così il ricorso sistematico al repertorio formale codificato nell'epoca in cui la «civiltà delle stazioni» ha raggiunto l'apice dello splendore ci conferma senza mezzi termini che anni di oggettiva decadenza e di consolidata ambiguità nei riguardi di ciò che è rappresentativo e di ciò che è solo monumentale, hanno gradualmente portato alla scomparsa della stazione come tema di architettura.

È auspicabile allora che dopo le molte encomiabili iniziative bolognesi (concorso, mostre, tavole rotonde,...) anche in ambito ferroviario si apra un qualche dibattito non tanto per definire l'incerto destino dei progetti premiati quanto piuttosto per trarre dai loro contenuti delle indicazioni che servano a chiarire quale debba essere il vero ruolo da affidare, non solo in termini d'immagine, alle stazioni delle città italiane degli anni prossimi venturi. □

L'Officina Lavori di Genova Sampierdarena

di Aurelio Battaglia

Lo scalo di Sampierdarena, che si snoda dall'antica stazione tra sagome e immagini d'altri tempi in un serpeggiare di binari verso il Ponente, l'entroterra e i parchi che collegano al porto, è sede di cabine e di impianti, anch'essi di aspetto vetusto, come, del resto, gran parte dell'abitato che vi sorge intorno.

Vi sono posti di lavoro importanti in fabbricati rabberciati dove pulsa l'attività quotidiana di operatori diligenti e generosi che sono, senza dubbio, la parte migliore del mondo ferroviario.

Per trovare l'Officina Lavori Compartimentale, situata in quei paraggi, bisogna cercarla con pertinacia, addossata com'è a un muraglione che sorregge un binario di raccordo.

Abbiamo trattato su queste colonne di impianti modernissimi, dotati di apparecchiature avveniristiche che esaltano il mondo ferroviario genovese, e lo abbiamo fatto, per dovere di cronaca, per indicare quanto di nuovo viene realizzato dalla nostra Azienda, ma non possiamo nascondere che nello stesso contesto ne esistono altri, dove si lavora con lo stesso impegno e certamente con grande disagio.

Sono impianti da cui giungono voci accorate di lettori attenti, che abbiamo raccolto e che certamente non resteranno inascoltate, in quanto amiamo la realtà, in ogni suo aspetto, che è fatta anche di restrizioni, di pena, di sacrificio, e ci impegniamo a farci portavoce delle non poche carenze che fanno di alcuni impianti con attività vitali delle vere e proprie cenerentole.

Abbiamo in passato anche scritto, bandendo ogni trionfalismo, di im-

Un componente della Squadra addetta ai ponti in ferro, alla saldatura delle rotaie e al settore idrotermico

L'interno di una delle carrozze riadattate dal personale dell'Officina per gli interventi in linea

pianti importantissimi «fermi agli anni trenta». Anche quella dell'Officina Lavori Compartimentale è una realtà stridente che discende, forse, da una sorta di caratteristiche che sono peculiari a un Servizio piuttosto che a un altro e che durante la mia ormai lunga stagione ferroviaria ho notato un po' dappertutto nella Rete.

È forse un fatto di mentalità e di tradizioni che ancorano a metodi di lavoro superati settori di personale fortemente impegnato all'esercizio.

Per questa visita all'Officina Lavori Compartimentale, l'occasione ci è stata data da uno splendido lavoro che alcuni suoi operai stanno eseguendo in alcune carrozze, diversamente destinate al disarmo.

Sono cinque vetture che a poco a poco verranno sistemate e messe a disposizione dell'Officina per impiego di grande utilità: ospiteranno il personale delle squadre che fanno capo all'Officina durante gli interventi nei vari impianti del Compartimento.

Si tratta delle squadre addette ai ponti in ferro, alla saldatura delle rotaie e al settore idrotermico: tre branche importantissime strettamente legate alla circolazione dei treni.

La prima delle carrozze in trasformazione è già pronta e sarà assegnata alla squadra ponti: ora è un alloggio confortevole per i componenti la squadra, avendo adattato i due scompartimenti centrali a saletta da pranzo con tavolo, sedie ed altri arredi e gli altri a cuccette con posti letto singoli, dotate di brandine e mobiletti; sono stati impiantati anche la cucina, un lavabo grande e la doccia.

Un lavoro, questo, eseguito in stretta economia con l'ausilio di mezzi di fortuna ottenuti o dalla Squadra Rialzo o da altri impianti viciniori, a cura degli Operai Qualificati, Giuseppe Villa e Luciano Molinari, due giovani carichi di entusiasmo e dotati di buona volontà, guidati dal Capo Tecnico Superiore Giampiero Brunelli, dirigente dell'Officina, un cremonese dinamico e intelligente come tanta gente della bassa padana.

Un uomo che vorrebbe vedere il suo impianto al passo coi tempi, lucido di borchie e dotato di moderne attrezzature, ma che sa pure accontentarsi, affrontando col suo personale i non pochi impegni della sua Officina, curando soprattutto l'ordine nei piccoli spazi a disposizione e con mezzi modestissimi.

Ci guida con dignitoso pudore negli angusti locali del suo impianto, sospinto dalla nostra curiosità e insistenza e non denunciando, in verità, alcuna deficienza se non l'esiguità dei locali nei quali si avvicendano una cinquantina di persone alle sue dipendenze che costituiscono la base da cui muove tutta l'attività delle squadre compartimentali cui abbiamo accennato e dei vari cantieri di lavoro.

Ci soffermiamo volentieri tra questa brava gente che sa ancora rimboccarsi le maniche, visitiamo l'angusto magazzino materiali, se pur ordinato e ben diviso, l'Ufficio in cui operano cinque persone compreso il Capo impianto, gli spogliatoi, i servizi igienici, molto ben curati, ma forse scarsamente accoglienti.

Notiamo anche la mancanza di locali adatti per i motoristi e l'esecuzione all'aperto di opere che normalmente si svolgono in ampi e spaziosi capannoni.

Queste carenze creano certamente stati d'animo e sensi di frustrazione, rassegnato commento, autocommiserazione, e quant'altro enuncia, in tali situazioni, la moderna psicologia del lavoro.

A poca distanza da qui operano altri colleghi in ambienti muniti di moquette e di apparecchi sofisticati.

Molti particolari dell'Officina ci riportano indietro col tempo: sedie adattate, tavoli vetusti, mezzi di lavoro primordiali: qualcosa che ci rammenta, restando nell'ambito di questo grande Servizio che ha compiti vastissimi e di vitale importanza, la casa del cantoniere con la vecchia stufa, col pozzo per attingere l'acqua.

Care, patetiche immagini di epoche lontane che sopravvivono nel riflesso sbiadito dei ricordi fissando lo sguardo a questa Officina, affidata all'impegno e all'affetto di un drappello di agenti che sanno il fatto loro: ne sono un esempio i lavori in corso per la trasformazione delle cinque carrozze che porteranno un po' di comodità alle squadre di pronto intervento, durante le loro visite lungo la linea.

C'è un progetto, a quanto ci riferiscono i nostri intervistati, che prevede la costruzione di una nuova Officina Lavori Compartimentale, ma se ne parla da tanto tempo senza che ancora si riscontri nei fatti un avvio di cose concrete. La speranza è ragionevole, e non è poco per chi non ha niente: gli occhi degli operai si illuminano quando se ne parla, ognuno giustamente vorrebbe locali accoglienti per un lavoro più agevole, ma soprattutto che desse piena soddisfazione.

Cercano tutti la gioia di lavorare senza doversi arrangiare.

Il nostro discorso su questo impianto di vecchia epoca forse è fugace: accanto alla dinamicità e al saper vivere del suo personale al passo coi tempi e sempre al suo posto, malgrado le carenze, l'impianto ci offre poco, molto poco da dire, ci lascia malinconici, ma ci fa pure meditare su alcuni valori che ancora sopravvivono e che ci fanno meno pessimisti sulle possibilità dell'uomo che ha buona volontà e sul suo avvenire.

E questi uomini che sono dei genieri, equipaggiati da fanti, meritano una segnalazione e tutto il nostro incoraggiamento. □

Un intervento esterno operato dalla Squadra ponti di Genova Sampierdarena

La «Valigia delle Indie»

Ingiustamente considerata sorella minore del più celebrato «Orient Express», la «Valigia delle Indie» collegando Londra e Bombay, rappresentò un insostituibile punto di riferimento per gli interessi internazionali e commerciali, incarnando magnificamente il romanticismo e lo spirito d'avventura di un'epoca ormai dimenticata.

di Armando Noya

All'inizio del secolo scorso, i dizionari italiani definivano la «valigia» una specie di sacco di cuoio, sovente a foggia di rotolo, chiuso per lo più a lucchetto, in cui venivano riposte cose da portare in viaggio. Ed è proprio richiamando tale corredo da viaggio che nel 1835 il collegamento diretto fra Londra e le Indie fu chiamato «Valigia delle Indie».

Questa comunicazione comprendeva i trasporti per le Indie, l'Australia e l'Estremo Oriente della posta, dei viaggiatori e delle merci ricche, oltre che dall'Inghilterra, da quasi tutta l'Europa per mezzo di un servizio marittimo con piroscafi della inglese «Peninsular e Oriental Co.», di diligenza prima e ferroviario poi da Calais a Marsiglia.

Dal 1872 al 1914, il collegamento Londra-Bombay a mezzo della Valigia delle Indie era effettuato con treno espresso Calais-Parigi-Milano-Brindisi — si attraversava quindi l'Italia —, da dove proseguiva per coincidenza di piroscafo.

Sospesa durante la 1ª guerra mondiale, la «Valigia» riprese il servizio nel 1919 ritornando però a seguire la linea Londra-Dover-Calais-Parigi-Marsiglia. Fu esclusa quindi la via dell'Italia. Perché? Sicuramente la Valigia delle Indie fu sorella minore dell'Orient-Express, se non altro perché riscosse meno simpatie da registi e romanzieri illustri. Ma ugualmente rappresentava grandi interessi «internazionali» e «commerciali».

La dinamica dei trasporti internazionali ha le sue leggi e, mentre predomina sempre la «economicità», di non secondaria importanza sono i criteri di regolarità, di sicurezza e di comodità. Sono state proprio queste le caratteristiche primarie della «Valigia delle Indie», unite alla preoccupazione costante di far sempre più presto.

Quest'ultima esigenza, con il transito via Brindisi, veniva in parte soddisfatta, ma le altre?

Se nel 1835, infatti, si impiegavano via Marsiglia ben sei settimane per raggiungere Bombay, nel 1872, via Cenisio-Brindisi, la durata del viaggio si ridusse a quasi la metà (venti giorni) e nel 1888 a non più di un terzo.

Fino al 1871, come già precisato, la Valigia delle Indie transitava per Marsiglia, il servizio si effettuava con mezzi primitivi: la diligenza da Calais a Marsiglia (la ferrovia fu inaugurata nel 1848) ed il cammello da Alessandria a Suez; da Marsiglia e da Suez a Bombay i piroscafi della «P. e O. Co.».

Con l'apertura del Canale di Suez

(1869) e con quella imminente del Cenisio (1871), l'Inghilterra dovette decidersi per Brindisi o Marsiglia.
Non fu comunque senza difficoltà la decisione proprio perché osteggiata dalla Francia, tutt'altro che rassegnata a perdere un transito che le apparteneva dal 1835.
Soltanto dopo lunghe trattative fu scelta finalmente la via di Brindisi (1872). Ma il nostro monopolio, sempre discusso, non durò a lungo. A causa delle deficienze della «via italiana», lamentate anche dalla stampa inglese, la campagna contro il porto di Brindisi ebbe ripercussioni ai Comuni, e non furono risparmiate critiche vivaci a Lord Salisbury per il rinnovo della convenzione con l'Italia.
Fu in seguito a quelle polemiche che il Governo britannico, cedendo anche alla pressione dell'opinione pubblica, invitò la «P. e O. Co.» a far partire da Marsiglia i servizi più comodi e celeri per viaggiatori. E dal 1898 i grandi piroscafi che approdavano a Brindisi vi fecero scalo 24 ore, in coincidenza con un treno settimanale istituito dalla «Paris-Lyon-Mediterranée».
La posta continuò secondo la convenzione in vigore a transitare per l'Italia, e questa via seguirono ancora pochi viaggiatori per evitare il lungo viaggio via mare.
A Brindisi, pertanto, furono destinati solo due piccoli postali: «l'Isis e l'Osiris» con 70 ed 80 posti, con trasbordo a Porto Said su grandi vapori da e per Bombay, Sidney, ecc. Successivamente, si tentò di deviare anche la posta. Nel 1904, infatti, l'Inghilterra aveva già chiesto l'avviamento per Marsiglia di 400 sacchi postali, data la congestione che si verificava a Brindisi. Nel 1914, infine, Marsiglia soppiantò completamente Brindisi per posta, merci e viaggiatori.
Il servizio attraverso l'Italia non fu più ripristinato anche se altri simili furono ripresi, come quello estivo che dall'Inghilterra raggiungeva Brindisi, attraverso Ostenda, con auto-cuccette-express agli inizi del 1961.
Le critiche al nostro servizio si basavano sempre sulla scarsa rapidità. Pure se la via Cenisio-Brindisi risultava, come già accennato, più breve di quella di Marsiglia, non era la più «celere». Il porto di Brindisi era sì più vicino al Canale di Suez, ma veniva battuto da quello di Marsiglia per le attrezzature dello scalo, l'efficienza dei servizi e le garanzie di ordine pubblico.
Critiche ancora più vivaci toccarono al servizio ferroviario per insufficienza di materiale, orari anormali, tariffe eccessive. Inoltre, va ricordata la mancanza del doppio binario sulla linea adriatica, che è stata sempre una aspirazione ed una richiesta non solo meridionale ma anche inglese.
A tali critiche come si rispondeva?
Anziché preoccuparsi di realizzare un doppio binario Bologna-Brindisi o di migliorare le strutture di questo porto, ci si limitava a fare retorica, ricordando che il porto di Brindisi fu a suo tempo il caposaldo del sistema viario imperiale Appia-Egnatia (l'occhio di Roma sull'Oriente) e che i ritardi erano... insignificanti.
C'è da considerare, comunque, che il Sen. Chimienti nel 1922, scagionando il Governo da ogni accusa di incuria e di deficienza, attribuiva all'amministrazione postale inglese una sistematica ostilità alla via di Brindisi per riuscire a strappare nuovi favori ed agevolazioni. Escludeva quindi ogni ragione di inferiorità «incurabile» di questa via. Restava essenzialmente una questione di prestigio italico all'estero. Ma — fu aggiunto — finché Brindisi non avrà un porto, una organizzazione, un complesso di servizi moderni e normali, finché il doppio binario completo continuerà ad essere un mito, è vano sperare nel ritorno della «Valigia delle Indie» per la via italiana.
Oggi fortunatamente molto è cambiato. Il porto di Brindisi, che continua ad essere la porta dell'Italia aperta sull'Oriente, ha attrezzature ed una stazione marittima che funzionano in modo soddisfacente anche se occorrerebbe potenziarle maggiormente; il doppio binario, finalmente, non è più una chimera, grazie anche al Programma Integrativo che, fra l'altro, prevede il completamento del raddoppio da Bari a Lecce.
E la Valigia delle Indie? È stata riposta in soffitta, fra le cose vecchie ma sempre care da conservare. □

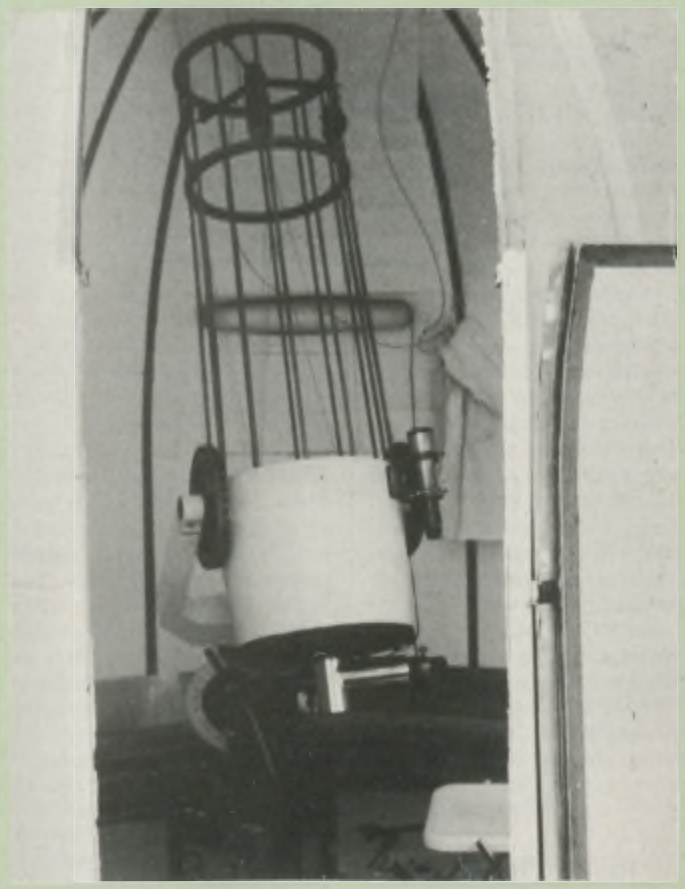
Una veduta del porto di Brindisi, del 1954. All'estrema sinistra si distingue la stazione marittima

PERSONAGGI

Un ferroviere a tu per tu con le stelle

Guardare il cielo stellato ha sempre costituito un fatto affascinante dal quale molte persone si sono sentite attratte.
Fra queste va annoverato il Segr. Sup. di 1ª classe dell'Ufficio I.E. di Ancona, Zeno Brunacci, Capo Reparto «Meccanismi speciali», il quale scruta il cielo da un quarto di secolo da un osservatorio astronomico che si è costruito in buona parte da solo e che consente un'ottima visualizzazione di stelle e pianeti.
Si tratta, come ci diceva Brunacci, di un telescopio riflettore che utilizza i sistemi Newton e Cassegrain, con un obiettivo che ha un diametro di 360 millimetri e, pensando che anche noi potessimo decifrare il tutto, non ha trascurato di precisare che la lunghezza focale Newton è di m/m 1490, mentre quella Cassegrain di 9.870 m/m. Naturalmente non possiamo ignorare le altre caratteristiche, se non altro per far piacere agli addetti ai lavori, e cioè che la montatura è in equatoriale con inseguimento orario a mezzo di un motore elettrico a corrente continua a 110 volt, controllata da quarzo. In parole povere il telescopio tiene conto della rotazione della Terra e di quella degli altri corpi celesti per cui è sempre possibile una messa a fuoco perfetta, utilissima soprattutto per le riprese fotografiche.
— Ma che studi ha fatto Brunacci?
«Mi sono diplomato tanti anni fa Perito Industriale, e quindi mi è connaturale una certa passione per la meccanica. Se a questa si aggiunge l'amore per gli astri, è facile intuire che quanto ho realizzato, e che mi è costato grossi sacrifici, è stata una naturale applicazione delle cognizioni che avevo e che ho cercato sempre più di approfondire».
— Dov'è installato l'osservatorio?
«La luce della città disturba l'osservazione — è stata la risposta — e perciò il mio osservatorio è stato installato a Cingoli, una bella e suggestiva località collinare del maceratese, in zona Cappuccini, sistemando un vecchio fienile sul quale gli abitanti della zona un certo giorno hanno visto spuntare, con grande meraviglia immagino, la cupola di protezione che ha un diametro di tre metri. È lì che trascorro il mio tempo libero soprattutto da quando ho cominciato a fotografare i pianeti. Ancora non sono attrezzato per le riprese a colori, ma penso di arrivarci quanto prima».
— Ha fatto tutto da solo?
«Naturalmente no — ha chiarito Brunacci — dal momento che è stato necessario acquistare le parti ottiche, ma i vari meccanismi sono stati in buona parte realizzati da me e da alcuni carissimi amici che mi seguono in questa mia passione e che ben volentieri mettono a mia disposizione il loro ingegno».
— Un piacevole hobby, quindi, o qualcosa di più serio?
«Sono in collegamento con altri studiosi e seguo tutto ciò che interessa lo spazio con un certo rigore scientifico, anche se si tratta di una materia vastissima, praticamente infinita come lo spazio. La soddisfazione più grande, comunque, è quella di guardare il cielo con il quale è immensamente bello venire a contatto. Fa poi piacere che alcuni giovani stiano interessandosi al mio osservatorio».
— Riesce a vedere un po' di tutto?
«Certamente. I pianeti appaiono in tutta la loro bellezza come Saturno con i suoi anelli, Giove con la macchia rossa e l'ombra dei suoi satelliti...».
— E gli Ufo?
«Ma, gli Ufo non li ho visti mai perché non esistono».

Vittorio De Seriis



Il telescopio realizzato da Zeno Brunacci. Sotto, la foto di una parte di Luna

CASA NOSTRA

L'uomo dell'Umanitaria

Bruno Chiarini, classe 1906, un arzillo anziano né alto né basso, ferroviere per modo di dire a riposo, biondo-rosso per quel che ne resta, è l'«omino dell'Umanitaria»; da un quinquennio egli rappresenta l'Associazione ai funerali dei Soci: ha già assistito a circa 3000 esequie, 40 al mese. Con lui la rappresentanza di routine (sempre meno richiesta la bandiera tricolore) si è via via colorita di apporti umani, discreti eppur sentiti, talora calorosi. Egli si intona bene fra gli astanti: quasi un parente alla lontana, uno zio dimenticato tornato all'improvviso, d'un subito partecipe e commosso, ma nient'affatto piagnone. Egli fa così capire l'Umanitaria a chi già non la conosca e son sempre di più coloro che, nei ritagli della cerimonia, gli chiedono, imparano e si fanno Soci, talora lì per lì.

Con serietà cinquantennale e prezzi tirati all'osso (molto inferiori alla metà di quelli comunemente praticati), l'Umanitaria impone senza clamore una funzione calmieratrice nell'industria del «caro estinto»; ne consegue che i suoi rappresentanti possano ricevere dalla concorrenza sorrisi molto più freddi di quel che comporta il compassato rituale che quotidianamente li affianca. Ma Chiarini ha via via imposto il reciproco rispetto, spesso la camaraderie, talvolta la collaborazione. La collaborazione è addirittura piena e cordiale con i necrofori dell'Agenzia Comunale Onoranze Funebri Bologna, con la quale l'Umanitaria — nel comune intento di assicurare il servizio più serio in una col rigoroso controllo dei costi — ha stipulato una buona convenzione. Non è raro il caso in cui, per le crescenti difficoltà del traffico, i familiari rimangano male nel vedere ridotto o abolito il corteo; l'omino fa suo il rammarico e sussurra i necrofori: «Che ne dite di arrivare a piedi fino all'angolo» e molto spesso quegli ultimi cento metri di accompagnamento non pattuiti si fanno e, quasi carezza lieve, apportano nuovo sollievo.

«Venga con noi fino al cimitero, se può!». Come dire di no?, l'omino acconsente. «Scusi, ma lei non era al funerale di mio padre?» gli dice un giovane cortese «Vorrei che bevessimo insieme qualcosa». Un caffè ed una forte stretta di mano sanzionano più di una pergamena con sigillo la gratitudine. Non poche volte va lui, al posto del Socio malandato, a fare la coda per versare la quota annuale; talora si presta per le pratiche di pensione di reversibilità. E gli basta un grazie.

In precedenti note su «tuttarete» è stato detto di quella benedetta associazione bolognese, cui hanno preso ad ispirarsi sempre più frequenti gruppi promotori in altre parti del Paese: sono state elencate tariffe, modalità e prestazioni. Chi ancora non le conosca, può rivolgersi a «L'Umanitaria», via Pratello 23, 40122 Bologna, tel. 051/235899; a meno che non si imbatta in Bruno Chiarini. In sintesi, l'Umanitaria fa veramente premio al proprio nome, assicurando a ciascun Socio un servizio indispensabile (purtroppo), ma anche conveniente e dignitoso, senza costose e strampalate americanate. La sua filosofia è: pensarci per tempo (il che acquista per molti un valore scaramantico), con rateazione lunga e quindi non gravosa (ed ora anche i vecchi possono iscriversi, pagando una «buona entrata» accessibile) e la certezza di prestazioni veramente buone.

Il cinquantenne Sodalizio ha oggi 13 mila Soci i quali, come tutti coloro che li hanno preceduti, hanno aderito all'Umanitaria ad «occhi aperti». È quindi sicuramente collaudata l'esperienza, tanto che ora non solo i bolognesi ma anche i cittadini di tredici Comuni viciniori possono associarsi. Conviene proprio farci un pensierino sopra ed una mano di conti. Quando l'omino dell'Umanitaria parte da casa con la bandiera nel fodero, la moglie gli sorride bonariamente: «Ela l'ultma?» (È l'ultima volta che ci vai?); lui allarga le braccia, impacciato, poi la rassicura: «A tòuren prest» (Ritorno presto) e sguscia via, a fare la sua buona azione giornaliera, da stagionato boy scout. E se qualcuno chiede ai suoi nipotini Davide e Fabrizio dov'è il nonno, il piccolo risponde: «È andato da suo fratello Umanitario; ma torna subito, torna sempre».

Aldo Sensi

NOTIZIE PER IL PERSONALE

A cura dell'Ufficio O.M. del Servizio Personale

EQUO INDENNIZZO

Nel mese di novembre 1983 sono state concluse le operazioni di conguaglio dei decreti di concessione dell'equo indennizzo, approvati nel corso dell'anno 1982, per una spesa totale di L. 12.871.709 e un impegno globale, per tutti i conguagli liquidati, pari a L. 155.978.601. Le residue 16 pratiche saranno definite entro breve termine, parte con decreto ministeriale e parte dopo le decisioni che saranno adottate dalla Corte dei Conti in ordine ai rilievi mossi sulle stesse, sulla base delle risposte fornite dall'Azienda all'Organo di controllo. Si sta avviando, nel frattempo, il complesso lavoro preparatorio necessario per poter liquidare in tempi brevi anche i conguagli relativi alle altre 428 pratiche già definite o in corso di definizione. Per queste ultime dovranno applicarsi le disposizioni di legge relative alla 3ª fase contrattuale 1981-83 (in via di approvazione da parte del Parlamento).

Nel frattempo si è avviata la procedura per la costituzione dell'archivio elettronico generale di tutte le domande di equo indennizzo prodotte (circa 16.000), che consentirà di organizzare più razionalmente il lavoro per la definizione di tutte le pratiche pendenti, tenuto conto del loro ordine cronologico e dei criteri di priorità determinati dal Consiglio di Amministrazione ed approvati dal Ministro.

ASSISTENZA SANITARIA ALL'ESTERO

In seguito all'entrata in vigore, dal 1° luglio 1983, della Convenzione bilaterale con la Repubblica d'Austria per la sicurezza sociale, è iniziato il rilascio agli interessati delle certificazioni (Mod. A.I. 30-provvisorio) necessarie per ottenere l'assistenza sanitaria diretta, per sé e per i familiari conviventi ed a carico, da parte delle strutture sanitarie austriache.

Il problema riguarda i ferrovieri in servizio negli impianti F.S. di Innsbruck (transito di confine del Brennero), di Arnoldstein (transito di Tarvisio) e della Rappresentanza Commerciale di Vienna.

È stato pure ultimato il rilascio dei Modd. E-106 per tutti i ferrovieri italiani residenti nel territorio degli Stati aderenti alla Comunità Economica Europea per motivi di servizio.

SICUREZZA DEL LAVORO

Secondo quanto disposto dall'art. 31 della Legge 191/1974, il quale ha imposto all'Azienda l'emanazione di «norme di comportamento» per il personale ferroviario, ai fini della sicurezza individuale e collettiva ed in relazione alle attività proprie dell'esercizio ferroviario nonché di quelle ad esso strettamente connesse, un ristretto gruppo di lavoro, incaricato dal Comitato Centrale Sicurezza del lavoro, ha portato a termine il lavoro di raccolta delle disposizioni stesse, predisponendo 27 fascicoli di Norme di comportamento.

A cura del Servizio Personale sono stati distribuiti i volumi contenenti le Norme di cui sopra a tutti i Servizi, affinché questi a loro volta, ne curino la diffusione ai Capi degli Impianti ed ai responsabili del Settore della Sicurezza del lavoro.

Al personale dovranno essere

consegnate le schede antinfortunistiche, predisposte dai rispettivi Servizi.
Il Ministero del Lavoro e della previdenza sociale ha curato l'organizzazione, d'intesa con il Servizio Personale e con gli organi Compartimentali dell'Azienda, di corsi di aggiornamento sull'attività industriale svolta dalla nostra Azienda per un migliore espletamento delle funzioni della vigilanza congiunta di cui all'art. 35 della Legge n. 191/74.
I corsi si sono effettuati nelle sedi di Torino, Firenze e Reggio Calabria.

AFFARI SINDACALI

In data 25 novembre 1983, è stato siglato un accordo tra il Ministro dei Trasporti, l'Azienda e le Organizzazioni Sindacali FILT-SAUFI-UILT-SINDIFER e separatamente con la FISAFS, relativo allo schema di disegno di legge per la definizione normativa ed economica della fase 1983 del contratto del personale ferroviario per il triennio 1981-83.
I punti essenziali dello schema di d.d.l. sono i seguenti:

— **Categorie professionali e nuova scala classificatoria**

La classificazione del personale ferroviario è articolata sulle seguenti categorie:
1ª - Operatore comune;
2ª/3ª - Operatore qualificato;
3ª/4ª - Operatore specializzato;
5ª - Tecnico;
5ª/6ª - Tecnico specializzato;
7ª - Tecnico superiore-direttivo;
8ª - Coordinatore - Vice dirigente;
9ª - Vice dirigente.
Il passaggio dal precedente al nuovo assetto giuridico, si realizza attraverso l'inquadramento del personale nelle nuove categorie professionali, con decorrenza 1.1.83, sulla base del profilo e dell'anzianità posseduta da ciascun dipendente alla data del 31.12.82.
Uno dei punti salienti del nuovo «contratto» è costituito dalla previsione della categoria terminale (nona) riservata non più esclusivamente al personale direttivo, ma aperta anche a profili di nuova istituzione, destinati al restante personale dell'esercizio e degli uffici, per i quali è prevista la preposizione ad impianti o unità organiche di rilevante entità.

— **Passaggi di categoria**

I passaggi da una ad altra categoria professionale, avvengono sulla base o dell'anzianità o per accertamento professionale.
In particolare, i passaggi dalla 2ª alla 3ª categoria, dalla 3ª alla 4ª e dalla 5ª alla 6ª categoria, avvengono «in automatismo» al compimento delle anzianità minime previste, fissate rispettivamente in quattro, tre e cinque anni.
Negli altri casi resta confermato il sistema dei passaggi mediante accertamento professionale introdotto dalla legge 42/1979, con le eccezioni, già previste, per le ipotesi del passaggio da Manovale ai profili della 2ª categoria, da Carbonaio ad Ingrassatore e da Ispettore ad Ispettore Principale.
Infine, con una specifica disposizione transitoria sono ammessi al primo accertamento professionale che sarà bandito successivamente all'entrata in vigore della nuova legge, i dipendenti che al 31.12.82 erano in possesso dei requisiti prescritti dal precedente ordinamento per l'accesso alla categoria superiore.

— **Trattamento economico**

Il trattamento economico è definito in due tabelle stipendiali, con effetto rispettivamente dal 1° gennaio e dal 1° settembre 1983. In particolare, la seconda tabella prevede il conglobamento negli stipendi delle 93.132 lire attribuite ai sensi del 3° comma dell'art. 1 della legge 885/1980, ferma restando la correlativa riduzione di lire 90.152 mensili della misura dell'indennità integrativa speciale.
In ogni caso, gli stipendi indicati dalle nuove tabelle sono attribuiti in relazione alla classe stipendiale in godimento rispettivamente al 1° gennaio e al 1° settembre, con la conservazione dell'anzianità maturata nella classe medesima ai fini dei successivi aumenti periodici.
Infine, con effetto dal 2 settembre 1983, è introdotto un particolare meccanismo di attribuzione degli stipendi finalizzato a riassorbire l'eventuale assegno personale di cui all'art. 15 legge 42/79 e l'eventuale elemento distinto della retribuzione (anzianità pregresse) di cui all'art. 4 della legge 426/1982.

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

In tema di pensionamento anticipato del personale femminile coniugato o con prole a carico

È noto che il T.U. delle norme sul trattamento di quiescenza prevede in favore delle dipendenti dimissionarie coniugate o con prole a carico la concessione di un aumento di servizio fino a cinque anni, utile a conseguire l'anzianità minima di venti anni di servizio effettivo (a. 19 m. 6 g. 1), necessaria per il raggiungimento del diritto a pensione.
È altrettanto noto che tali norme hanno subìto profonde modificazioni in sede di accordi, intervenuti tra Governo e Sindacati all'inizio dello scorso anno, in materia di contenimento del costo del lavoro.
Poiché l'argomento è di vasto interesse, si reputa utile delineare, sia pure in forma schematica, il nuovo quadro normativo formatosi per effetto delle disposizioni introdotte dall'art. 10 del D.L. 29 gennaio 1983, n. 17, nel testo sostitutivo della legge di conversione 25 marzo 1980, n. 79, e delle variazioni apportate dall'art. 21 della legge 27 dicembre 1983, n. 730 (legge finanziaria per il 1984).
Le innovazioni riguardano: a) il differimento del godimento del trattamento di quiescenza, per un periodo di tempo corrispondente all'aumento di servizio concesso ai fini del conseguimento dell'anzianità minima di venti anni ed in ogni caso non oltre il compimento del cinquantacinquesimo anno di età per le istanze di dimissioni prodotte a partire dal 29 gennaio 1983; b) la determinazione della indennità integrativa speciale mensile, da corrispondersi in aggiunta al rateo di pensione, in ragione di un trentasettesimo per ogni anno di servizio (utile agli effetti della pensione) dell'importo della indennità stessa spettante al personale collocato a riposo con la massima anzianità di 37 anni (a. 36 m. 6 g. 1) e fatto salvo, comunque, l'importo minimo di lorde lire 376.432 (= 448.554 − 72.122), che è quello dovuto ai ferrovieri posti in quiescenza dal 1° gennaio 1983, allorché la domanda di dimissioni sia stata presentata dal 29 gennaio 1983 in poi; c) la corresponsione delle variazioni trimestrali della predetta indennità nella stessa misura proporzionale dell'importo iniziale fino al compimento del limite di età previsto per il pensionamento del profilo professionale rivestito, dalla quale data le variazioni competono per l'intero ammontare, in primo luogo per operare il riassorbimento della eventuale differenza fra l'importo inferiore risultante dagli anni di servizio utile e la somma di lorde lire 376.432 comunque da corrispondersi (anche se sull'assegno mensile tale importo figura di lire 372.668 a seguito della ritenuta per assistenza sanitaria) e poi per essere aggiunte alla somma effettivamente percepita; d) l'applicazione delle norme sul differimento della decorrenza economica della pensione anche al personale femminile coniugato, il quale, pur avendo presentato domanda di dimissioni prima del 29 gennaio 1983, si trovi ancora in attività alla data del 29 dicembre 1983.
Le nuove disposizioni, come diritto transitorio, hanno ancora previsto: a) la facoltà al personale femminile coniugato con titolo all'aumento virtuale di servizio, che avesse presentato domanda di dimissioni anteriormente al 29 gennaio 1983 per decorrenze a far tempo dalla data stessa, di chiedere (purché ancora in servizio all'atto di presentazione della domanda) la revoca delle dimissioni già accettate, con la conseguente continuità del rapporto d'impiego, entro il termine perentorio del 13 giugno 1983; b) la rinnovata facoltà al personale anzidetto, che

pur avendo presentato domanda di dimissioni prima del 29 gennaio 1983 si trova tuttora in costanza d'attività alla data del 29 dicembre 1983, di chiedere la revoca delle dimissioni già accettate entro il termine perentorio del 27 febbraio 1984; c) il beneficio di poter riscuotere immediatamente il trattamento di quiescenza — senza dover scontare l'attesa di un periodo di tempo corrispondente all'aumento di servizio effettivo concesso, nel limite massimo di cinque anni, in base alla disposizione prevista per le donne coniugate e con prole a carico — da parte delle dipendenti che abbiano presentato la domanda di dimissioni anteriormente al 29 gennaio 1983 per una decorrenza non successiva al 29 dicembre dello stesso anno.

Risposte individuali

Le notizie che seguono sono rivolte al sig. *Agostino Console* da Roma: a) per l'infortunio «in itinere» subito nell'anno precedente alle dimissioni dall'impiego con provvedimento del 6 dicembre 1983 è stato approvato l'equo indennizzo in relazione alla menomazione riportata, ascritta all'8ª categoria della pensionistica di guerra in sede di visita medica. Poiché il beneficio è stato determinato in base alle tabelle adottate in rapporto agli stipendi vigenti dal 1° gennaio 1982, dovrà successivamente essere riliquidato per tener conto delle future tabelle che conseguiranno dagli stipendi decorrenti dal 1° gennaio 1983, attualmente all'approvazione parlamentare; b) ne deriva che il ricorso, a suo tempo prodotto presso la Corte dei conti avverso la nota ministeriale che denegava il richiesto indennizzo (com'è noto l'estensione di tale istituto al personale delle F.S. è stata formalizzata con D.M. del 6 dicembre 1979), ora deve intendersi definito per cessazione della materia del contendere; c) circa la supposta differenza in meno, che sarebbe stata riscontrata nel rateo mensile della pensione, essa discende dal fatto che l'interessato ritiene che per l'anno 1979 gli competa l'aumento annuale relativo alla dinamica salariale, mentre a ciò osta il preciso disposto dell'art. 160 della legge n. 312 del 1980, il quale, nell'estendere il conferimento delle tabelle stipendiali introdotte dalla legge n. 42 del 1979 (1° contratto dei ferrovieri) al personale esonerato dal servizio nel periodo 2 luglio 1977 - 1° ottobre 1978, contemporaneamente statuisce che sulle riliquidazioni di dette pensioni decorrenti dal 1° ottobre 1978 non è dovuta per il 1979 la perequazione automatica.

Comunico alla sig.na *Teresa Fogliazza* da Piacenza che la sua posizione pensionistica, quale orfana maggiorenne inabile, è stata favorevolmente definita con un nuovo provvedimento del 24 ottobre 1983, che ha conferito il trattamento di quiescenza a tempo indeterminato, eliminando così la limitazione contenuta nel precedente decreto, che aveva attribuito la pensione di riversibilità soltanto per il periodo 1° luglio 1975 a tutto il 31 dicembre 1976. Ove l'interessata non abbia ancora ottenuto la riattivazione dei pagamenti, ogni sollecitazione va rivolta alla locale Direzione provinciale del tesoro, in quanto il ruolo di pensione è stato trasmesso alla medesima Direzione con mod. R.51 n. 491 del 10 gennaio 1984. Così stando le cose, il ricorso alla Corte dei conti avverso il primo decreto, che concedeva il beneficio pensionistico soltanto per un periodo di tempo limitato, deve intendersi superato e, pertanto, è necessario che l'interessata presenti una dichiarazione di recesso dal ricorso stesso, da inviarsi alla Segreteria della 3ª Sezione giurisdizionale (pensioni civili) della Corte dei conti - Via Baiamonti, n. 25 - 00195 Roma e, per conoscenza, alla Direzione Generale delle F.S. - Servizio Personale (Ufficio Pensioni) - Piazza Croce Rossa, n. 1 - 00161 Roma, allo scopo di evitare l'ulteriore inutile prosecuzione del giudizio avanti la prefata Corte dei conti.

Di contro, non può dirsi altrettanto per la posizione pensionistica della sig.na *Elena Maldino* da Alessandria, in favore della quale un provvedimento, al momento in corso di perfezionamento, proroga la concessione della pensione di riversibilità, quale orfana maggiorenne inabile, dal 1° gennaio 1974 a tutto il 31 dicembre 1978, in prosecuzione del trattamento già concesso dal 1° ottobre al 31 dicembre 1973 con un precedente decreto.

Ovviamente, il nuovo provvedimento non può appagare l'interessata, donde, nella fattispecie, il ricorso alla Corte dei conti, dalla medesima già prodotto avverso il primo decreto, non può ritenersi esaurito e deve continuare il suo corso fino alla emanazione della pronuncia giurisdizionale. È opportuno, quindi, che la ricorrente, allorché avrà ricevuto copia del nuovo decreto, ne informi la Segreteria della summenzionata Sezione della Corte dei conti chiedendo la prosecuzione degli atti del giudizio già proposto, in quanto non può considerarsi cessata la materia del contendere e neppure venuto meno l'interesse ad agire.

Al sig. *Enrico Piccinin* da Milano non posso che attestare tutta la mia partecipazione per quanto gli è accaduto in ordine alle quote di aggiunta di famiglia per la moglie e la figlia maggiorenne inabile. Tuttavia, non esiste alcun rimedio giuridico che gli consenta di recuperare l'importo degli assegni medesimi relativi al periodo 1° luglio 1976 - 31 maggio 1978, risultati prescritti. Ciò perché la sua vicenda si è svolta interamente sotto la vigenza dell'art. 2 del R.D.L. 19 gennaio 1939, n. 295, secondo il quale le rate degli assegni dovuti dallo Stato si prescrivevano con il decorso di due anni, per cui, a seguito della domanda prodotta il 1° giugno 1980, nel mese di gennaio 1981, sono stati correttamente corrisposti sia le quote relative al mese corrente che gli arretrati afferenti al periodo non prescritto e cioè a partire dal 1° giugno 1978. Invero, di lì a poco la suddetta normativa è stata dichiarata illegittima dalla Corte costituzionale con la sentenza n. 50 del 25 marzo 1981, donde, se la Direzione provinciale del tesoro competente avesse ritardato di qualche mese gli adempimenti derivanti dall'istanza del 1980, la sua posizione sarebbe stata rettificata in base alla disciplina generale contenuta nell'art. 2948 cod. civ., che sancisce la prescrizione in cinque anni, fra l'altro, di tutto ciò che deve pagarsi periodicamente ad anno o in termini più brevi, con la conseguenza che avrebbe avuto titolo a tutti gli arretrati, poiché alla data di presentazione dell'istanza (1° giugno 1980) ancora non erano trascorsi i predetti cinque anni. Aggiungo, inoltre, che all'epoca di attivazione della pensione originaria si deve essere verificato un disguido postale, dato che le Direzioni provinciali del tesoro prima di porre in pagamento le nuove partite usano invitare gli interessati a compilare una domanda-dichiarazione sia ai fini della concessione delle quote di famiglia che per l'applicazione delle norme tributarie. Purtroppo, ammesso che si sia verificata una ipotesi del genere, nessun addebito può essere rivolto alla prefata Direzione provinciale, perché anche sul neo-pensionato incombe l'onere di richiedere con tempestività gli assegni accessori e quanto altro possa incidere sul trattamento di quiescenza.

Partecipo al sig. *Mauro Bergomi* da Milano che fin dal 31 agosto 1983 è stato provveduto alla modifica del suo trattamento di quiescenza con l'inclusione nella durata del servizio utile di una parte del periodo di lavoro reso alle dipendenze di imprese esercenti appalti di fornitura di mano d'opera all'Azienda ferroviaria — il cui computo era stato tempestivamente richiesto — in modo da conseguire l'aliquota massima di pensionamento. Se ancora non gli viene corrisposto il rateo mensile nell'importo aggiornato, deve rivolgersi alla locale Direzione provinciale del tesoro, alla quale il ruolo di variazione è stato trasmesso con mod. R. 51 n. 788 del 17 dicembre 1983.

Mi piace informare la sig.ra *Anna De Luca* da Portici che con decreto n. 16878 del 20

dicembre 1983 è stata liquidata la pensione privilegiata diretta spettante al defunto marito dal 2 maggio 1983 (data della dispensa dall'attività per inidoneità fisica dipendente da cause di servizio) a tutto il 21 ottobre s.a. (giorno del di lui decesso). È ora possibile, quindi, che la Direzione provinciale del tesoro di Napoli provveda ad attribuirle la pensione di riversibilità unitamente ai ratei lasciati insoluti dal dante causa.

Finalmente, anche il trattamento di quiescenza del sig. *Vittorio Giacomini* da Napoli si trova in fase di completamento per effetto della valutazione, tempestivamente richiesta, di un periodo preruolo prestato presso le ditte appaltatrici di servizi ferroviari, così da aumentare il servizio utile da 31 a 37 anni (a.36 m.6 g.1), sufficiente ad assicurare il coefficiente massimo di liquidazione della pensione. In rapporto alla posizione assicurativa residua — in quanto non intaccata dal recupero dei contributi relativi al periodo incluso nella pensione ferroviaria — l'interessato, al compimento del 60° anno di età, potrà richiedere alla sede provinciale dell'INPS la cosiddetta pensione supplementare. Circa l'altra questione prospettata, trattandosi di una spiacevole vicenda avvenuta durante lo svolgimento del rapporto d'impiego ed attinente, quindi, alla carriera, ritengo che il ricorso proposto dall'interessato alla Corte dei conti non rientri nella competenza di quell'Istituto e, perciò, è verosimile che possa concludersi con una declaratoria di inammissibilità.

La riliquidazione della pensione in favore dell'amico *Enrico Campagnoli* da Chivasso, a seguito della posizione stipendiale attribuitagli in applicazione della legge n. 426 del 1982, è stata portata a termine con la trasmissione del ruolo di variazione alla competente Direzione provinciale del tesoro, avvenuta in data 14 novembre 1983 in allegato al mod. R. 51 n. 863. Ora, per la materiale riscossione del rateo di pensione del nuovo importo dovutogli, l'interessato dovrà attendere gli adempimenti da parte della suddetta Direzione.

La pensione di riversibilità in favore della sig.ra *Adolina Anna Dell'Aglio Ricci* da Chieti Scalo, spettantele quale vedova di ferroviere deceduto in costanza di attività, è stata definita con provvedimento in data 28 novembre 1983 sulla base della durata massima del servizio utile e degli emolumenti pensionabili effettivamente percepiti dal defunto marito all'atto della cessazione del servizio. Peraltro, l'interessata continuerà a percepire l'acconto di pensione erogatole direttamente dalle F.S. tramite la Banca nazionale del lavoro ancora per alcuni mesi e cioè fino alla chiusura degli acconti in atto, operazione che per necessità meccanografiche viene eseguita poche volte in un anno e, nel caso in esame, verosimilmente verso settembre od ottobre del corrente anno; dopo di che la Direzione provinciale del tesoro di Foggia le corrisponderà mensilmente il rateo definitivo della pensione ed il conguaglio maturato in rapporto alle anticipazioni ricevute dall'Azienda ferroviaria.

□

CRONACHE DEL DLF

Un campeggio a Sottocastello

35 piazzole su un'area di 3.300 m²: queste le dimensioni del campeggio che a partire dalla prossima estate sarà a disposizione di tutti i ferrovieri. È stato ricavato sul terreno circostante al fabbricato viaggiatori dell'ex-fermata di Sottocastello, in comune di Pieve di Cadore. Oltre al piazzale, verranno attrezzate per il pubblico anche l'area scoperta sul piano caricatore (protetta dalla caratteristica grande tettoia) e lo spazio interno del magazzino.

La realizzazione di questa struttura ha comportato un impegno notevole di energie oltre che un consistente onere finanziario: l'impresa è stata resa possibile dalla precisa, concorde volontà di tutte le sezioni dopolavoristiche del Compartimento di Venezia, le quali si sono rese attive nelle varie fasi preparatorie dell'allestimento e si sono accordate per una gestione unitaria del campeggio.

La nuova area-vacanze non è ancora stata ultimata, ma sono già avviate a conclusione le procedure amministrative per la sua costituzione, mentre saranno completate nei prossimi mesi le operazioni tecniche relative all'approntamento dei servizi necessari alla vita della comunità.

All'inaugurazione ufficiale del campeggio sono intervenuti l'Assessore all'Urbanistica di Calalzo, sig. Frescura, e l'Assessore all'Urbanistica del Comune di Pieve, sig. Dal Fabbro. Per le F.S. era presente il Direttore Compartimentale, Ing. Castellani, accompagnato da numerosi rappresentanti degli Uffici della sede veneziana.

Un momento della cerimonia a Sottocastello. Al microfono il Presidente del D.L.F., Pantarotto

Hanno partecipato alla simpatica cerimonia anche i Presidenti di tutti i D.L.F. del Compartimento. Il sig. Domenico Pantarotto, dinamico Presidente del Dopolavoro di Venezia, ha illustrato agli intervenuti le finalità sociali dell'iniziativa: nella nuova struttura potranno essere ospitate un centinaio di persone al mese per tutta la stagione estiva, e questo servizio potrà costituire un punto di riferimento prezioso per le famiglie dei ferrovieri.

Parole di soddisfazione sono state pronunciate dal Direttore Compartimentale, al quale si sono unite le autorità delle locali Amministrazioni comunali. Quest'ultime considerano favorevolmente l'iniziativa dopolavoristica, anche perché è destinata a promuovere una sempre più ampia conoscenza e valorizzazione delle vallate cadorine.

Laura Facchinelli

Fermodellismo a Gorizia

Presenti il Direttore Compartimentale di Trieste, Prof. Troilo, e il Sindaco di Gorizia, Dr. Scarano, è stata inaugurata nei locali del D.L.F. di Gorizia la «1ª Mostra di Fermodellismo». Nei saloni del sodalizio dopolavoristico sono stati presentati dai soci Tobia Pellegrini, Eugenio Magnacco, Giorgio Canel e Nazario Marchiaro, quattro plastici di notevole importanza.

Il primo, quello del Pellegrini, è lungo m. 6,50 ed è largo m. 1,80. Costruito in scala 1/87, ha uno sviluppo di binari di ben 120 metri con tre circuiti e permette il movimento contemporaneo di 14 convogli.

Quello del Magnacco, invece, costruito in scala N. 1/160, è predisposto per il movimento contemporaneo in automatismo di quattro convogli comandati elettronicamente ed ha uno sviluppo di venti metri di binari su un solo circuito.

Interessante il plastico di Canel perché è il più piccolo tra quelli esistenti in commercio. Si tratta di un plastico della «Markling Miniclub, in scala Z. 1/220. Ha uno sviluppo di binari di un metro e cinquanta che si adagiano su di un ovale di cm.

52 di lunghezza per cm. 42 di larghezza.
Il plastico del Marchiaro, invece, è il più vecchio della mostra, essendo stato costruito in epoca anteriore al 1960 e cioè quando la scala N. 1/160 non era ancora unificata. Caratteristica essenziale di questo plastico è che i ganci di attacco dei vagoni sono tutti diversi tra loro e che lo scartamento dei binari è leggermente più piccolo di quello attuale della stessa serie, che è di 9 mm.
In bacheche, addossate o appese alle pareti delle sale, si sono potuti ammirare vagoni, carrozze, locomotive e locomotori di tutti i tempi e delle più importanti Aziende Ferroviarie del mondo.
Sono stati presentati: in scala N. un trenino che è la fedele riproduzione dei convogli che univano, fino al 1918, attraverso la linea Transalpina, Trieste a Vienna, la locomotiva BR. 80, il più vecchio modello di treno, vale a dire il Convoglio 1041 di fabbricazione Markling, acquistato nel 1913 nel famoso negozio «Sport und Spield», sito al n. 28 della Karut Strasse di Vienna, costruito in lamiera battuta e verniciata e con funzionamento a molla. Estasiati si è restati innanzi alla riproduzione delle famose locomotive «Pacific 231» SNCF, che raggiungeva la favolosa velocità, per l'epoca, di 174 Km. orari e «Big Boy», una colossale locomotiva che serviva per il traino di lunghi convogli merci. Assai ammirata, in vetrina, una riproduzione fedelissima del trenino a scartamento ridotto che univa Trieste a Parenzo, attraverso quasi tutti i paesini dell'Istria.

Alessandro Pergola-Quaratino

Qua e là per i D.L.F.

Per onorare la memoria di Giovanni Vaccaro, già Segretario Superiore del locale U.P.C. ed affermato poeta, nel primo anniversario della sua morte — avvenuta per incidente stradale in ancor giovane età — il D.L.F. torinese ha organizzato un «Concorso Internazionale di Poesia», dedicato appunto allo scomparso.
Numerose e tutte di pregevole livello artistico sono state le partecipazioni, per cui, conseguentemente, ragguardevole è stato l'impegno della giuria, presieduta dall'accademico Franco Bellomo, Verificatore di Torino Smistamento.
Nelle due sezioni nelle quali il premio si articolava si sono classificati al primo posto la sig.ra Elena Milesi di Sperlonga con la poesia «Ridarti», per il tema «Amore», ed il sig. Armando Giorgi di Genova con la poesia «La sete del ritorno», per il tema «Libero».
Alla cerimonia della premiazione, avvenuta nel salone delle conferenze del DLF di Torino, sono intervenuti numerosi soci del sodalizio, autorità aziendali e note personalità del mondo dell'arte.
Nella circostanza ha avuto luogo una esibizione della sezione Mandolinistica del Dopolavoro torinese ed è stata inaugurata una mostra di pittura con l'esposizione di apprezzabili opere di ferrovieri.

Marcello Vit ed Emilio Zanini, i due finalisti del torneo di Portogruaro

Marcello Vit ha vinto il quarto «Torneo Sociale di Tennis» organizzato dal D.L.F. di Portogruaro. Ha battuto nella finale Emilio Zanini in tre set molto combattuti, grazie a un gioco regolare e ragionato, mentre per il terzo posto si è imposto Fausto Le Piane su Renzo Falcon.
Si è conclusa così con un bilancio senza dubbio positivo anche questa ennesima fatica organizzativa del sodalizio portogruarese che ha visto la partecipazione di 35 soci.
Si è concluso il 1° torneo di tennis organizzato dal Dopolavoro di Pordenone. L'incontro finale, tenutosi presso il Club Tennis «Annadea» di S. Quirino, ha visto la splendida vittoria di Fausto De Cesco, gestore del buffet di stazione del capoluogo, che si è imposto sull'avversario Roberto Zanetti con il punteggio di 6-1, 6-1, 2-6, 6-2.
Il simpatico torneo, al quale hanno partecipato complessivamente 14 concorrenti, è stato seguito con appassionato fervore dai ferrovieri dei dintorni. Alla cerimonia della premiazione è intervenuto il dr. Giovanni Lombardo, da qualche mese titolare della Stazione di Pordenone.
Il DLF di Treviso ha partecipato con entusiasmo ed impegno al 2° torneo di calcio delle aziende trevigiane, riuscendo a conquistare il primo posto.
La finalissima, assai combattuta, ha visto trionfare la formazione dei ferrovieri su quella della Banca del Friuli, con punteggio di 1-0.
Il Gruppo Calcio del Dopolavoro trevigiano ha in programma per i prossimi mesi anche un incontro a livello internazionale: il responsabile del Gruppo Pierluigi D'Incà e i suoi collaboratori stanno infatti organizzando una partita da disputarsi, nel Trevigiano, con

La 1ª Mostra di Fermodellismo organizzata nella stazione di Gorizia

Un momento della premiazione del torneo di tennis di Pordenone

i ferrovieri di Vienna.

Come il calcio, anche la scherma impegna i nostri gruppi dopolavoristici. In questo settore spicca il Dopolavoro di Venezia, che può contare su una buona organizzazione logistica e su ottimi allenatori, tanto che la sua palestra è frequentata assiduamente da un gran numero di ragazzi veneziani.

I risultati sul piano agonistico sono veramente soddisfacenti. In occasione delle gare del Campionato regionale di 4ª categoria disputatosi recentemente al Palascherma di Vicenza si è affermato brillantemente il giovane Michele Venturini, il quale ha conquistato il primo posto nella specialità del fioretto maschile. Ottime anche le prestazioni degli altri allievi del Dopolavoro veneziano, fra i quali ricordiamo Alberto Scardino, Laura De Longhi, Valentina Piacentini e Silvia Bocus.

Brillante è stata l'affermazione dei nostri giovani sportivi anche in occasione dei campionati nazionali svoltisi a Rimini.

Il DLF veneziano ha ricevuto recentemente dal C.O.N.I. un gradito riconoscimento per la sua attività sportiva nel settore della scherma e in quella del canottaggio.

È terminata con una giornata di borsa-scambio la 7ª mostra dei Minerali e Fossili della Toscana che si è tenuta a Lucca nell'ampio padiglione di Borgo Giannotti. La mostra ha registrato una notevolissima affluenza di pubblico e avrà un seguito poiché numerosissimi sono gli interventi richiesti dalle scuole sui temi della manifestazione.

Il D.L.F. di Terni ha organizzato in località Anguillara, in Provincia di Roma, raggiunta in automotrice, la 20ª edizione del Campionato di caccia alle allodole. La manifestazione ha avuto un numero di adesioni ed un successo che sono andati oltre le previsioni.

(a cura di Renzo Marello, Alessandro Pergola-Quaratino, Laura Facchinelli, Silverio Maravalle)

FERLETTURE

Come realizzare un plastico

La collana «fermodellismo pratico» delle «edizioni elledi» è arrivata al suo secondo volume. Si tratta di **Strutture per plastici** di Gernolt Balcke e, come dice il titolo, affronta in modo sistematico e didattico le diverse fasi costruttive delle strutture fermodellistiche. L'obiettivo del volume è fornire ai fermodellisti tutte quelle informazioni utili alla realizzazione di una base solida per i loro plastici. Protagonisti di queste pagine, i materiali da usare per i diversi tipi d'impianti, la costruzione di un plastico ribaltabile da nascondere in un armadio e tanti altri «segreti del mestiere». Il libro è corredato da 38 foto in bianco/nero e da 105 disegni e schemi illustrativi.

Strutture per plastici, di Gernolt Balcke, Edizioni elledi, pagg. 140, L. 9.500

La 840

Storia, foto, disegni, descrizione tecnica, dati d'esercizio della prima elettromotrice moderna delle FS e dei rimorchi bicorrente, sono tutti illustrati nella monografia **Elettromotrici Ale 840 e Rimorchi** di Sergio Pautasso per le «Edizioni elledi». Gli appassionati di ferrovia conosceranno senz'altro la collana di monografie ferroviarie della editrice torinese affidata alla cura di Renzo Perret e Sergio Pautasso. Una collana arrivata con successo alla sua quindicesima perla, un libro che gli interessati faranno bene a non lasciarsi scappare, visto che molte delle precedenti monografie sono già esaurite. Cos'altro dire? Che 87 fotografie in bianco/nero, 8 pagine di disegni, diagrammi e tabelle, possono essere sufficienti per soddisfare tutte le curiosità sulle Ale 840.

Elettromotrici Ale 840 e Rimorchi, di Sergio Pautasso, Edizioni elledi, pagg. 80, L. 12.000

MODI DI DIRE

di Carmelo Neri

Se l'ossequio è.. «Con osservanza»

Nello stile epistolare dei nostri uffici, e specialmente nelle «istanze» burocratiche, è comune la formuletta di ossequio «Con osservanza». Vale *rispettosamente* e, adoperata nella chiusa di scritti che per necessità pratica hanno tono freddo e distaccato, può star bene, mentre sconviene come maniera di commiato nella corrispondenza privata perché a torto questa locuzione si reputa poco riguardosa e priva di affabilità.

Abbiamo detto che ciò avviene a torto e ne chiariamo la ragione: la parola Osservanza, secondo il prezioso insegnamento del Tommaseo, dice molto perché ha significato di «conservare nella memoria e nell'affetto, e dar di ciò prova coi fatti: e però eseguire la norma, adempire i doveri, mantenere la promessa».

Pertanto è bene non assicurare Osservanza senza molto riflettere e senza l'animo disposto alla stima e alla buona considerazione verso coloro cui tale osservanza si garantisce.

Si nota ormai da alcuni anni che questa forma riverenziale, così come altre analoghe, tende a comparire sempre di meno in fondo alle lettere che circolano negli uffici F.S., e di ciò si può dare spiegazioni supponendo che osservanza e saluti vari, in seno ad un linguaggio, quello burocratico e amministrativo, che abbisogna di scorciatoie, possono anche presumersi impliciti. Per conseguenza si legge con sempre minore frequenza di saluti, che son soltanto «distinti», come i posti al teatro, e l'Osservanza, di cui ora ci occupiamo, può certo raccomandarsi «stretta» come un tempo, ma non si dichiara più «perfetta» («Con perfetta osservanza»).

PRE/CIM vuol dire...

Anche una sigla, arido ed innocente frutto della nostra lingua, può costituire motivo di inquietudine lessicale: lo dimostra una lettera inviata da Albate Camerlata dal C.G. Sup. Ercoli Giovanni, il quale, dopo aver cercato invano la «spiegazione letterale» di PRE/CIM nell'apposita circolare del proprio Campartimento, si è rivolto al nostro periodico. Rispondiamo che se di una sigla non ci si preoccupa di precisare che cosa significa, oppure se la necessaria precisazione si fornisce solo a metà (in alcune circolari da noi rivisionate si legge che C.D.M. equivale a Controllo Domanda Merci, mentre nulla è scritto a proposito di PRE), bisogna argomentare che in genere, introducendo una nuova sigla e a volte un nuovo termine, ci si fa davvero poco scrupolo di appagare la comprensibile curiosità di coloro che, essendone destinatari, hanno interesse ad averne perfetta e puntuale cognizione. Non va poi dimenticato che PRE/CIM, abbreviatura da poco in uso nelle F.S. per designare un nuovo «sistema» di contabilità merci, è stata concepita fra mura burocratiche in cui è connaturato quello stile segretariesco che procede, oggi come in passato, nell'antico metro in tutto contrario alla semplicità ed alla chiarezza. Si elargisce a molti ferrovieri un PRE/CIM, tutto oscuro o oscuro a metà (il PRE è da intendere come prefisso che conferisce idea di «anteriorità»), siccome si elargisce nella lettera indirizzata, poniamo, ad un «aiutante di movimento» un bel «combinato disposto», che costringe il malcapitato a chiedere a destra e a manca (se mai ne ha voglia) che cosa gli hanno voluto comunicare. E allora non resta, in questo e in tutti i casi in cui le carte invitano ad aiutarci da sé, che interpretare «sulla scorta della fantasia», come scrive il nostro cortese lettore. Così è, e facilmente si può essere tratti in inganno, perché una sigla come C.D.M., formata da un normale accostamento di più iniziali, può significare sia Controllo Domanda Merci (interpretazione corretta), sia Controllo Documenti Merci (interpretazione non conforme a quella voluta), sia tante altre simili cose. Per evitare equivoci e falsi convincimenti è bene che qualsiasi sigla, fin dal primo apparire, sia accompagnata dal proprio significato esplicativo, posto fra parentesi.

CASA NOSTRA

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

Marcia nuziale per l'Aus. Costantino Porfiri e la signorina Fausta Peronelli che hanno pronunciato il fatidico «sì». Ai novelli sposi gli auguri di ogni bene da parte di tutto il personale della Rimessa Locomotive di Foligno.

Binario 10. Il Capo Tecnico dell'Ufficio Lavori Stefano Morellina si è brillantemente laureato in Ingegneria Civile presso l'Università di Ancona; al bravo collega, figlio del Titolare della stazione di Ancona, inviamo le più vive felicitazioni ed auguri. Felicitazioni ed auguri rivolgiamo anche a Walter figlio dell'Operaio Qual. Enrico Casabianca del 35° Tronco Lavori di Fano, che si è laureato a Bologna con ottima votazione in Medicina e Chirurgia.

Esodi. Festeggiato affettuosamente dall'Ufficio Ragioneria al gran completo e da amici e colleghi di tutta la sede compartimentale, il Segr. Sup. 1ª cl. rag. Ezio Gargiulo, che ha lasciato l'Azienda per limiti di età e di servizio. All'amico Gargiulo giungano anche gli auguri più affettuosi di «Voci».

La stazione di Terni ha fatto le cose in grande: tutti i colleghi posti in quiescenza nel secondo semestre del 1983 sono stati invitati presso un ristorante cittadino e simpaticamente festeggiati da superiori e colleghi. Ecco i loro nomi: Capo Stazione Dario Ulderico Ottaviani, Capo Gestione Enzo Baroni, Ass. Capo Sabatino Misantone, Manovratore Capo Torello Terenziani, Deviatore Nazzareno Susta e Guardiani Emidio Cordella e Vincenzo Sebastiani. Un saluto affettuoso, da parte dei colleghi, anche ai Macchinisti T.M. Antonio Parrini e Romolo Luciani, rispettivamente del Deposito Locomotive di Fabriano e della Rimessa Locomotive di Terni, andati in quiescenza per limiti di età.

I nostri lutti. Il personale della Rimessa Locomotive di Foligno porge le più sentite condoglianze al Macchinista Ferdinando Fileni e Franco Fiavoni per la morte delle rispettive madri. Profondo cordoglio ha destato, presso lo stesso impianto, l'improvvisa ed immatura scomparsa del Macchinista Giancarlo Belloni, stimato da tutto il personale; alla moglie ed ai tre giovani figli le più sentite condoglianze.

Gli addetti al Centro Stampa Compartimentale ed i tanti amici del Compartimento si sono stretti affettuosamente al Tecnico Attilio Calducci, colpito negli affetti più cari per la scomparsa della madre, signora Maria. A 59 anni è deceduto il Capo Treno a riposo Serafino Mariani di Foligno; alla moglie ed alla figlia le condoglianze degli amici folignati.

Il Capo Stazione Giancarlo Cavallucci della stazione di Passignano sul Trasimeno ha perso, per un improvviso malore, il figlio Domenico di appena 15 anni; la notizia ha destato generale cordoglio ed anche «Voci» si associa al lutto dei familiari.

Bari

Lauree. Grazia Stufano, figlia del Tecnico Giuseppe del 19° Tronco di Trani, si è laureata in Matematica e Fisica con 110 e lode ed il bacio accademico. Congratulazioni vivissime.

Onorificenze. Agli amici Vincenzo Ferri, già Assist. Capo di Stazione e Savino Paradiso, già Capo Pers. Viagg. Sovr., entrambi di Bari, è stata conferita l'onorificenza di Cavaliere Ufficiale. Vive felicitazioni.

Quiescenza. Sono stati collocati a riposo i Conduttori Federico Branchi e Michele Calò del D.P.V. di Bari; il Capo Treno Giulio Meccariello del D.P.V. di Foggia; il Tecnico Gerardo Perrone del 4° Tronco di Foggia; il Macch. Tommaso Cramorossa del D.L. di Taranto; il Macch. Francesco Leggieri e l'Ausil. Tommaso Padolecchia del D.L. di Bari; l'Ass. di St. Vittorio Gaballo della stazione di Lecce; il Dev. Capo Pasquale Di Giovanni della stazione di Foggia e il Dev. Capo Nicola Menolascina della staz. di Bari.

A tutti gli auguri più affettuosi di lunga e serena quiescenza.

Lutti. I fratelli, Nicola e Luigi Tedeschi, rispettivamente Rev. Sup. 1ª cl. e C.P.V. Sup., hanno perduto la madre Santa Zaccagni. È inoltre deceduto Attilio Vescovo, ex Capo Gest. Principale, che nel giugno aveva compiuto cento anni. Agli amici e alle famiglie le nostre più sentite condoglianze.

Bologna

Pierangelo Dell'Amore, figlio del Capo Tecn. Sup. Walter, si è laureato presso l'Università di Bologna, con il massimo dei voti e la lode, in Ingegneria Elettronica. Congratulazioni vivissime dai colleghi del Reparto IP Collaudi di Bologna.

Una brillante laurea in Chimica è stata conseguita dal collega Eugenio Baldassarri dell'Ufficio Movimento Comp.le. Augurissimi e... ad majora!

È stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica Italiana il C.S. Sovr. Franco Marlettini - Titolare di Castelfranco Emilia. Le più vive congratulazioni dai colleghi tutti.

Altrettante felicitazioni anche a Giorgio Brigliadori - Capo Pers. Viagg. Sovr. del D.P.V. di Rimini - pure neo «Cavaliere».

Sentite condoglianze alle famiglie di Enrico Angiò - Macchinista del D.L. di Bologna C.le - e di Ermanno Montalti - Manovr. del D.L. di Bologna C.le in sussidio alla Squadra Rialzo di Faenza - dagli amici tutti. È improvvisamente deceduto per infarto il Capo Stazione Sovrintendente Enzo Buganza, Titolare di Monselice. Ai familiari le condoglianze di «Voci».

Felicitazioni ai colleghi Giancarlo Grandi - Capo Treno del D.P.V. di Bologna C.le - per la nascita della primogenita Annalisa; a Giuseppe Damiano - Conduttore del D.P.V. di Bologna Arcoveggio-per Valentina; ad Angelo Spalluto - Ausiliario della Squadra Rialzo di Bologna C.le - per Leonardo. Sono diventati papà per la seconda volta Gino Lucchiari - Ass. di Staz. di Monselice - con Marco; Mario Poggiali - Op. dell'Off. G.R. di Rimini - con Andrea; Luigi Ferroni - Ausil. del Rep. 41/E Ravenna con Fabio. Domenicantonio Criaco - Guard. della Staz. di Fiorenzuola - è invece felicissimo per l'arrivo del terzogenito: Giovanni. Auguri.

Cagliari

Nell'affollatissima sala di svago del nostro Dopolavoro di Via Sassari il collega Paolo Mainero, Segretario Tecnico Superiore 1ª classe dell'Ufficio Impianti Elettrici, è stato festeggiato calorosamente dai colleghi e dai funzionari di tutti gli Uffici in occasione del suo ultimo giorno di comune lavoro. Al neo pensionato hanno porto il saluto dell'Azienda il Direttore Compartimentale, Ing. Sanesi e il Capo Ufficio I.E., Ing. Andreanelli, i quali hanno giustamente posto in risalto le ottime qualità dell'anziano collega. A Paolo auguriamo una lunga e meritata pensione.

I colleghi del 1° Tronco Lavori si sono stretti attorno al proprio Capo Tecnico Linea Mario Murgia esprimendo contentezza ed ammirazione. Il figlio Pier Luigi aveva conseguito brillantemente la laurea in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Cagliari. Al neo-dottore le nostre congratulazioni.

È nata a Roma Camilla Caggia, figlia primogenita di Paolo, Segretario dell'Ufficio Personale e di Rossana Aquilante, Segretaria dell'Ufficio Movimento. Alla bimba ed ai due felici genitori auguri d'ogni bene.

Lutto. Firmino Usai, Ausiliario della Stazione di Villasor, ma da alcuni mesi utilizzato presso l'Ufficio Movimento, a causa di male incurabile è deceduto. I colleghi dell'Ufficio Movimento e quelli della stazione di Villasor porgono sentite condoglianze alla famiglia.

Firenze

Ragazzi studiosi. Luciano, figlio del Primo Dirigente Giancarlo Luciani, Capo della 3ª Divisione dell'Ufficio Materiale e Trazione Compartimentale, si è brillantemente laureato con 110 e lode e pubblicazione della tesi, presso la Facoltà di Scienze Agrarie e Forestali dell'Università di Firenze.

Anche con 110 e lode si è laureato in Economia e Commercio, presso la stessa Università, Fabio figlio del Deviatore Capo a r. Carlo Tarchiani, già in servizio presso la Stazione di Firenze Rifredi.

Saluti. Con una simpatica cerimonia svoltasi presso l'Ufficio Lavori Compartimentale di Pisa è stato salutato l'ing. Domenico Spataro, già Capo del predetto Ufficio, che ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti d'età.

Al suo posto è tornato nel nostro Compartimento, da Cagliari, il Primo Dirigente Nicola Termini.

Sono nati: Paolo, all'Operaio Qualificato Tommaso Berretta, del Tronco 12° di Sarzana; Tiziana, all'Ausiliario di Stazione Antonio Ruocco, di La Spezia C/le; Tommaso, al Macchinista Vittorio Marrocchi, del Deposito Locomotive di Firenze; Gessica, all'Operaio Qualificato Giuseppe Torello, del Tronco 11° di Chiusi.

Firenze/Unità dist.

Nascite. È nata Elena al Segretario del C.V.B. Gabriella Gucci. Auguri alla piccola e congratulazioni vivissime ai genitori.

Per raggiunti limiti di età è andato in quiescenza il dr. Salvatore Persichino Capo Divisione al C.V.B. I collaboratori e gli amici desiderano augurargli una lunga e serena quiescenza.

Inoltre, hanno lasciato il servizio il

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.	3479
Unità dist.: Mario Petronilli	Tel.	3200
Genova: Aurelio Battaglia	Tel.	3633
Milano: Roberto Zilorri	Tel.	3354
Napoli: Pasquale Piscitelli	Tel.	833-395
Palermo: Giuseppe Giambanco	Tel.	3018
R. Calabria: Giulio Giulietti	Tel.	3307
Roma: Tommaso Dresda	Tel.	6483
Torino: Renzo Marello	Tel.	2370
Trieste: A. Pergola Quaratino	Tel.	323
Venezia: Laura Facchinelli	Tel.	3284
Verona: Fulvio Duzzi	Tel.	3908

Servizi:

Approvv.nti: Antonio Sacchi	Tel.	7330
C.E.U.: Ugo Dell'Arciprete	Tel.	7703
Commerciale: Paola Morgia	Tel.	38435
Impianti elettrici: Gervasio Galiena	Tel.	2689
Lavori: Biagio Avenoso	Tel.	38688
Movimento: Alberto Amati	Tel.	2294
Personale: Vincenzo Cinque	Tel.	38563
Sperimentale: Giorgio Isgrò	Tel.	5687
Ragioneria: Marcella Mancianti	Tel.	2338
U.R.D.G.:: Massimo Clerici	Tel.	38711

cav. Ferruccio Milanesi e il cav. Bruno Martini Segretari Superiori di 1ª cl., del C.V.B. Anche a loro i migliori auguri.

Genova

Festeggiatissimi dal personale dei rispettivi impianti, hanno lasciato l'Azienda il Capo Stazione Sovrintendente Vittorio Fortunato del D.C.O. di Rivarolo, il Segretario Superiore 1ª classe Felice Franzone dell'Ufficio Ragioneria, e il Segretario Superiore Enzo Panicucci del Reparto Collaudi dell'Ufficio Materiale e Trazione. Ai neopensionati auguri di bene e di lunga vita.

Marina Ansaldi, figlia del Capo Stazione Sovrintendente Franco, Capo Scalo di Genova S. Benigno, ha conseguito la laurea in Biologia col lusinghiero punteggio di 110 e lode. Alla neodottoressa felicitazioni e auguri di successo.

Cicogna express. Matteo, secondogenito, è giunto in casa del Capo Tecnico Ermanno Canepa del Reparto 21/E IE di Ovada. Le nostre più vive felicitazioni.

Formuliamo sentite condoglianze alle famiglie dell'Operaio Qualificato Aldo Coppola del Tronco 27 di S. Giuseppe di Cairo e di Giorgio Prisco, dell'omonima Ditta, tragicamente periti tra le lamiere contorte di un locomotore, piombato a forte velocità per guasto ai freni su una colonna di carri in sosta al Parco Doria di Savona.

Napoli

Nascite. Dario è nato alla sig.ra Paola Di Lullo, consorte dell'Ispettore P/le Assunto Pollastro, della 4ª Unità Speciale; Serena è nata alla sig.ra Giovanna Russo, moglie dell'Ausiliario della stazione di Feltre Genny Spada; anche in casa del Segr. Sup. dell'Ufficio Movimento di Napoli Generoso Ostricaro è arrivata la cicogna, infatti, alla figlia Lucia è nato Salvatore. Felicitazioni vivissime.

Nozze. Hanno coronato il loro sogno d'amore i seguenti colleghi della 4ª Unità Speciale: Segr. Michele Quaranta con la sig.na Vincenza Romano; Segr. Giovanni Silvestri con la sig.na Anna Vella; Segr. Gennaro Zorzettich con la sig.na Gabriella Biagini e Segr. Michele Saulino con la sig.na Annamaria Cacace. Alle coppie felici i nostri più fervidi auguri.

Lauree. Michele Mastrovito, figlio del C.S. Sup. Pasquale, già in servizio presso la stazione di Napoli C/le, e della N.D. Maddalena Clemente, si è laureato in Ingegneria Chimica, riportando la massima votazione; Giuseppina Odierna, figlia del Tecnico Alfonso, del 32° Tronco Lavori di Nola, si è laureata in Medicina e Chirurgia con 110 e lode. Ai neo dottori vivissimi auguri.

Commiati. Hanno lasciato il servizio perché collocati a riposo: gli Operai Specializzati Vito Ostuni e Gaetano Esposito, entrambi del 30° Tronco Lavori di Salerno, e il Tecnico Giuseppe Serra, della Zona I.E.S. 31.2 di Torre C/le. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Decessi. Si è spento il cav. Gaetano Uccella del D.L. di Napoli Smistamento. Alla famiglia i sensi del nostro cordoglio. È venuto a mancare all'affetto dei propri cari il Deviatore in pensione Angelo Minichino, già in servizio presso la stazione di Napoli S.G. Barra. Anche i colleghi Mauro Pasquale e Romano Domenico, della 4ª Unità Speciale, sono stati colpiti recentemente da grave lutto, avendo entrambi perso il padre. Il Cappellano della stazione di Napoli C/le, Padre Davide Innocenzo, ha perso recentemente la sorella Anna, anch'ella votata agli ordini religiosi. A tutti le nostre più sentite condoglianze.

Palermo

Fiori d'arancio. Fermatrimonio fra i colleghi Paolo Sansone, Assistente di Stazione a Palermo Brancaccio, e Rosalia Li Causi, Segretario presso il Reparto Esoneri dell'U.P.C. e figlia dell'Ispettore Capo Superiore, dott. Antonino dell'Ufficio Movimento Compartimentale.

Alla felice coppia i nostri auguri di ogni benessere.

Cicogna express per Maria Francesca Matracia, dell'Applicato Domenico, del Reparto Concorsi Interni dell'U.P.C.; per Stefania Mangiacavallo, del Segretario Ignazio, dell'Ufficio Materiale e Trazione Compartimentale; per Giovanni Scaduto, dell'Op. Qualif. Francesco, del Centro Stampa Compartimentale I.E.

Laurea. Con la votazione di 110 e la lode si è laureata in Pedagogia la sig.ra Nunzia Lo Giudice, moglie del Segretario, dott. Maurizio Vizzini, dell'Ufficio Lavori Compartimentale.

Onorificenze. Il Macchinista di 1ª classe a riposo Gaspare Messina, già in servizio presso il Deposito Locomotive di Messina, con recente provvedimento è stato insignito dell'onorificenza di Ufficiale dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana. Complimenti.

Esoneri. Festeggiati da colleghi ed amici hanno lasciato l'Azienda i Segretari Superiori Giuseppe Magrì e Giuseppe Lucido, entrambi dell'Ufficio Personale Compartimentale. Sono stati ancora posti in quiescenza, per raggiunti limiti di età o per dimissioni, i seguenti colleghi ai quali formuliamo il nostro augurio di lunga e serena pensione: Segretario Salvatore Calamia, dell'U.P.C., Applicato Salvatore Cigna, dell'Ufficio Ragioneria, il Capo Stazione Superiore Calogero Alongi, della Dirigenza Unica di Agrigento, il Capo Stazione Superiore Rosario Buongiovanni, di S. Agata Militello, Ausiliario Stazione Lorenzo Giglio, della stazione di Palermo Centrale, Applicato Capo Carlo Buccoleri, dell'Ufficio Movimento Compartimentale, Capo Treno Santo Terrasi, del DPV Agrigento, Manovratore Vincenzo Silvestro, della stazione di Priolo Melilli, Conduttore Giacomo Lo Giudice, del DPV Palermo, Manovratore Capo Fiore Leonardi, di Messina Centrale, Conduttore Natale Incandella, del DPV Palermo, Capo Treno Salvatore Castellana, del DPV Agrigento, Conduttore Paolino Callari, del DPV Agrigento, Ausiliario Viaggiante Carmelo Placenti, del DPV Catania, Capo Stazione Superiore Ennio Giannello, della stazione di Caronia, Marinaio Vincenzo Iannì, dell'Ufficio Navigazione, Tecnico Francesco La Spada, dell'Ufficio Navigazione, Segretario Superiore di 1ª classe rag. Pietro Battiati, dell'Ufficio Materiale e Trazione, A. Macchinista Erminio Baldini, del D.L. Messina, Ausiliario Salvatore Camilleri, del D.L. Palermo, Macchinista Pietro Caruso, del D.L. Palermo, Macchinista Pietro Celano, del D.L. Palermo, Macchinista Nunzio De Salvo, del D.L. Messina, Tecnico Antonio Giuffrida, del D.L. Catania, A. Macchinista Francesco Liguri del DL Palermo, Macchinista Ciro Lo Iacono, del D.L. Palermo, Macchinista Michele Macaluso, del D.L. Siracusa, Operaio Qualificato Giuseppe Mazziotta, del D.L. Palermo, Macchinista Nicolò Migliore, del D.L. Messina, Macchinista G. Battista Omettere, del D.L. Messina, A. Macchinista Carmelo Poidomani, del D.L. Modica, Macchinista Lorenzo Schillaci, del D.L. Palermo, Ausiliario Giovanni Tumolo, del D.L. Modica, Macchinista Antonio Zuccaro, del D.L. Catania, A. Macchinista Angelo Gulina, del D.L. Palermo, Segretario Tommaso Costa, dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale, Segretario Superiore di 1ª classe Placido Perricone, dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale.

Hanno lasciato, altresì, il servizio ferroviario il Dirigente Superiore, ing. Lorenzo Saya, Capo dell'Ufficio Impianti Elettrici Compartimentale, il Primo Dirigente dott. Angelo Vaccaro, Capo Divisione dell'Ufficio Movimento Compartimentale, il Segretario Superiore di 1ª classe Santo Salici, dell'Ufficio Personale Compartimentale ed il Capo Personale Sovrintendente

CASA NOSTRA

Cav. Antonio Gambino, Capo Reparto Treni dell'Ufficio Movimento Compartimentale.

Con la nascita della nipotina Claudia Luisa il Capo Gestione Superiore a riposo Francesco Nicotra, già in servizio presso la Biglietteria della stazione di Palermo Centrale, è diventato nonno. Complimenti.

I nostri lutti. Sono recentemente deceduti: il Primo Dirigente a riposo ing. Nicolò Rizzo, già in servizio presso l'Ufficio Lavori Compartimentale, il Gestore Capo Nunzio Zicari, della stazione di Campofranco, il padre del Segretario Superiore dott. Santo Platania, dell'Officina G.R. di Messina, la madre dell'Applicato Carmelo Sardina, dell'Ufficio Impianti Elettrici, il padre del Capo Tecnico Superiore Vincenzo Cormaci, del Deposito Locomotive di Palermo. Ai familiari ed ai colleghi colpiti dai lutti, le nostre condoglianze.

Reggio Calabria

L'Ing. Francesco Rizzuto è il nuovo Direttore del Compartimento di Reggio Calabria.
L'ing. Rizzuto è nato a Reggio Calabria. Dopo la laurea in Ingegneria conseguita presso il Politecnico di Torino ha insegnato per qualche anno in una scuola di Reggio Calabria. Nel 1952 ha fatto ingresso nella nostra Azienda come Allievo Ispettore nel Servizio Trazione.
Ha svolto la sua carriera a Napoli, Salerno, Palermo, Ancona e, quindi, a Reggio Calabria dove nel 1973 era Capo Ufficio Trazione.
Dal giugno scorso, dopo la messa in quiescenza dell'Ing. Bitto, è stato alla guida del Compartimento in qualità di Direttore Comp.le f.f. fino al 23 dicembre data in cui il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei Trasporti, lo ha nominato Direttore del Compartimento di Reggio Calabria.
Al nuovo Direttore, già così conosciuto e apprezzato nel Compartimento, giungano gli auguri più calorosi di buon lavoro da parte della Redazione di «Voci».

Nascite. Gioia grande in casa dell'Op. Qualif. Giuseppe Monorchio del Centralino Comp.le I.E. - La moglie, C.S Domenica Canale, ha dato alla luce il primogenito Pietro. Alla coppia felicitazioni vivissime ed al neonato auguri di un roseo avvenire.
Lutti. Si è spento nel volgere di pochi giorni per un male incurabile l'ing. Domenico Surace Capo Ufficio Lavori da pochi anni in quiescenza. Ai familiari del funzionario, stimato e benvoluto da tutti, giungano le più sentite condoglianze.
Colto da improvviso malore ed alla giovanissima età di 34 anni è deceduto l'Assistente di Staz. Pasquale Spinelli in servizio presso la stazione di R.C. C/le. Alla famiglia porgiamo le più sentite condoglianze.
Condoglianze anche all'Appl. Capo in pensione Cosimo Spanti dell'Ufficio Personale per la scomparsa della moglie sig.ra Santa.
Si è spento Tito Galtieri, Macchinista del D.L. di Reggio C. a riposo, fratello di Amedeo Capo del Rep. 1.1. dell'U.P.C. Ai familiari giungano le nostre condoglianze.
Quiescenza. Hanno lasciato l'Azienda per limiti di età e di servizio: Contr. Viagg. Domenico Arcudi del Nucleo Controllori di Reggio C. - Dev. Capo Giuseppe Guercioni della stazione di Catanzaro L. - Capo Treno Rosario Zoccali del D.P.V. di Reggio C. - Tec. I.E. Giuseppe Longo della Zona IS-LF Reggio C. - Op. Spec. Bonaventura Russo della Zona IE 43-2 TT Paola - Segr. Sup. Antonio Scortecci dell'Uff. Lavori Comp.le - C.T. Sup. Pasquale Labrini dell'Off. Lavori di Reggio C. - Tecnico Gerardo Balbo 4° Tr. Lav. Sapri - Capo Tec. Giuseppe Iannelli 2° Tr. Lav. Palmi - Tecnico Francesco Battaglia DL Reggio C. - Verificatore Vincenzo Scalise della Squadra Rialzo di Reggio C. - Macchinista Giovanni Madera del DL di Crotone - Macchinista Giovanni Chiarenza del DL di Reggio C. - A. Macchinista Paolo Rizzo del DL di Reggio C. - Macchinista Rocco De Caetano del DL di Paola - Macchinista Fortunato Manglaviti del DL di Reggio C. - Macchinista Carmelo Tommasello del DL di Reggio C. - Macchinista Giuseppe Celico del DL di Paola - Ausiliario Francesco Vitetta del DL di Reggio C. - Operaio Qualif. Vito Ventrice 9° Tr. Lavori Vibo Pizzo. Ai neo pensionati gli auguri più sinceri di una lunga e serena quiescenza.

Dal 1° gennaio, Tonio Licordari ha lasciato la Redazione di Reggio Calabria e l'incarico di Addetto Stampa del Compartimento. Questa decisione è dovuta alla scelta fatta dall'amico Licordari di svolgere, a tempo pieno, l'attività di giornalista professionista presso il quotidiano «Gazzetta del Sud». Lo sostituisce nell'incarico il collega Giulio Giulietti. Tonio Licordari, Redattore compartimentale di «Voci» dal 1974, ha interpretato per anni nel migliore dei modi la figura di giornalista aziendale, assicurando sempre un'informazione puntuale e articolata su tutti gli avvenimenti e su tutte le realtà del Compartimento.
All'amico Licordari rivolgiamo di cuore gli auguri più belli per una luminosa carriera, certi che potremo contare ancora sulla sua esperienza e professionalità.
A Giulio Giulietti, subentrato nell'incarico di Redattore compartimentale, gli auguri più fervidi di buon lavoro.

Roma/Impianti

Due infortuni mortali sul lavoro hanno funestato il mese di dicembre u.s. Ne sono rimaste vittime il Dev. Settimio Giuliani di 37 anni della Stazione di Orte, che lascia la moglie e due bambine in tenera età, e l'Operaio Qualif. con funzioni superiori a Tecnico, Fernando Di Giallonardo, dipendente dal 44° Tr. Lav. di Sulmona Introdacqua, che lascia la moglie e tre figli. I colleghi degli scomparsi, costernati da tanta tragedia, si sono stretti attorno ai familiari con grande spirito di solidarietà. Inviamo, da queste colonne, i sensi del nostro profondo cordoglio.

Laurea. Daniela, figlia del Tecn. della Trazione Di Pietro del Dep. Loc. di Roma Smist. si è brillantemente laureata in Giurisprudenza presso l'Università di Roma a pochi mesi dalla laurea in Medicina e Chirurgia della sorella Maria Grazia. Complimenti vivissimi ed auguri.

Ciampino ha un nuovo titolare. È il cav. Aldo Mannucci, Capo St. Sovr. proveniente da Tivoli. Ha assunto il suo incarico preceduto da grande festa del personale della Stazione, che ha voluto salutare, non solo il Titolare, ma anche l'uomo molto ben conosciuto per le sue opere letterarie di argomento ferroviario. Anche da parte nostra cordiali auguri.

Nozze. Nella Chiesa di S. Prisca all'Aventino si sono uniti in matrimonio Laura Borgia, figlia del C.S. Sovr. Manlio, Titolare di Roma Trastevere ed il sig. Giulio Petrini. Auguriamo alla giovane coppia tanta felicità.

Quiescenze. È andato in pensione il Segr. Tecn. Sup. Luigi Corsetti dell'Uff. Materiale e Trazione, con oltre 42 anni di servizio effettivo. Da parte dei tanti amici e colleghi gli giungano più fervidi auguri per una serena quiescenza. In questi giorni è andato in pensione anche il C.G. Sovr. Antonio De Matteis, C. Turno Prenotazioni a Roma Termini ed anche C. Uff. Telegrafo e T.U., lasciando in tutti un sincero ricordo. Da tutti gli auguri più belli.

Lutti. È deceduto Agatino, padre dell'Ausil. Vincenzo Borgognoni di Roma Termini. Le condoglianze più sentite al nostro collega.

Roma/Servizi

C.E.U.

Si è spento il Segr. Sup. Nello Salvatori. Alla famiglia le nostre più sentite condoglianze.

Commerciale

Per dimissioni ha lasciato l'Azienda il dott. Antonio Di Pasquale Farina, Capo dell'Ufficio Tariffe Merci.
È stato festosamente salutato da tutti coloro che lo hanno conosciuto, che hanno collaborato con lui e che lo hanno apprezzato per le sue doti di umanità e professionalità.
«Voci» rivolge al dott. Di Pasquale calorosi auguri di ogni bene.
Un grave lutto ha colpito il collega Aldo Luciani, con la scomparsa del padre Remo. Al caro Aldo le condoglianze di «Voci».

Lavori

Ha salutato gli amici e colleghi (erano davvero tanti) il Segretario Superiore Mario Forcina. Il capo dell'Ufficio 1°, dr. Corona, ne ha tratteggiato la figura soffermandosi sulla competenza professionale e dedizione al lavoro che ha sempre distinto il collega. A Mario, auguriamo una serena quiescenza.

Movimento

Quiescenze. Il Dirigente Sup. dr. Luciano Tiberti, Consigliere Ministeriale Aggiunto di questa sede centrale, ha lasciato la nostra Azienda dopo 44 anni di servizio effettivo, durante i quali ha assolto brillantemente tutti gli incarichi affidatigli. Fervidissimi auguri di un futuro sereno.
Auguriamo una lunga e serena quiescenza anche al Rev. Sup. di 1ª cl. Giuseppe Fantuzzi, Capo del Rep. M. 312 «Treni straordinari viaggiatori in servizio interno», andato in pensione il 9 dicembre 1983.
Nascite. Il sig. Fausto Luciòli, Appl. dell'Ufficio OP, è molto felice della nascita di sua figlia Sara. Auguri a padre e figlia ed anche alla puerpera, signora Nadia.

U.R.D.G.

Fiocco azzurro in casa del Segr. Luigi Vigilante per la nascita di Stefano, venuto a far compagnia al fratellino Emiliano.
Al neonato ed ai genitori auguri e felicitazioni vivissime.

Torino

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda: il Segr. Sup. 1ª cl. Settimio Todisco del Controllo Merci, per lunghi anni solerte Presidente del DLF torinese e da poco

nominato Cavaliere dell'OMRI: il Segr. Sup. Antonio Camarda dell'Uff. Ragioneria; il Segr. Sup. Vincenzo Zaffiro dell'UPC; il C. Tr. Ezio Cantarocco del DPV. di Asti; il C.G. Sup. Wilma Malfatto del Controllo Merci, distaccato al DLF; il Tecn. Giovanni Ciselli dell'OGR; al DL di Cuneo il Macch. Claudio Alberto nonché gli Aus. Cesare Arnaudo e Giovanni Garino. A tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Binario dieci. Il Macch. Salvatore Monaco, del DL di Torino Smist., si è recentemente laureato in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Torino, vivissime felicitazioni.

Marcia nuziale. Fermatrimonio per due C.S.: Claudio D'Avino di Avigliana e Sabina Giannini di S. Antonino di Susa; auguroni!

Cicogna express. Giulio al Tecn. Bruno Cellerino del DL di Bussoleno; Alessia all'Aus. Marcello Pellicone di Borgomanero; Francesco Enrico all'Op. Q. Michele Savalli del 40° Tr. Lav. di Pinerolo; Mariano al Macch. Luciano Barberis del DL di Cuneo; Luana al Manovr. Ciro Scognamiglio di Torino Orbassano; all'OGR Annarita al C.T. Sup. Ciro Granato, Domenico all'Aus. Prospero Cerabona, Roberto all'Op. Q. Damiano Rombolà e Claudia al Man.le Ciro Guerra.
Congratulazioni ed auguri.

Lutti. Per grave infortunio sul lavoro, successo nella stazione di Salbertrand, è deceduto a soli quarantadue anni il Manovr. Luciano Gally, lasciando la vedova e due giovani figli. In attività di servizio sono pure scomparsi: il Tecn. IE Lino Coatto del Rep. Comp.le Cavi di Torino, l'Op. Q. Mario Balzo dell'11° Tr. Lav. di Aosta e l'Op. Q. Savino Pavese del DL di Asti, per anni impegnato nell'attività sociale, prima in politica e poi nel sindacato. In quiescenza sono invece mancati l'ex Op. Q. Espedito Vit del 45° Tr. Lav. di Mondovì e l'ex Macch. Luciano Spalla, già del DL di Bussoleno, padre del Segr. Magda dell'Uff. Sanitario. A tutte le famiglie le nostre più sentite condoglianze, che estendiamo ad alcuni colleghi recentemente colpiti dalla perdita di persone care: il sig. Michele Cutri, padre dell'Aus. Giovanni di Torino P. Nuova; al DL di Cuneo la sig.ra Paola Gallo, madre dell'Aus. Giovanni Garino, il sig. Giorgio Marengo, padre del Macch. Flavio, il sig. G. Battista Resio, padre del tecn. Mario, la sig.ra Margherita Comino, madre del Macch. Luigi Blengino e la sig.ra Caterina Liboà, madre del Macch. Lorenzo Tealdi; all'OGR la madre dell'Op. Q. Roberto Campi nonché i padri del Tecn. Bruno Neirotti e dell'Op. Q. Paolo Vavalà.

Trieste

È venuta a mancare la signora Rosa Corbetta, madre del Capo Tecnico Superiore a riposo Giuseppe Battistella, già Capo del Reparto Impianti Elettrici di Portogruaro.
Giungano al collega Battistella le nostre condoglianze
Sono stati di recente collocati in quiescenza il Segretario Sup.re Irma Vidussi, addetta alla Segreteria Particolare del Direttore Compartimentale di Trieste e il Capo Gestione Sovr. Alessandro Biscaldi, Titolare della Scuola Professionale di Trieste C.M.
Ai cari colleghi giunga l'augurio di una lunga e serena quiescenza.

Venezia

Renzo Mantovan, Segr. presso il Reparto Pensioni dell'UPC, è stato premiato dal CAFI con una borsa di studio per la tesi di laurea con la quale ha concluso i suoi studi presso la Facoltà di Sociologia dell'Università degli Studi di Trento. A Renzo le più affettuose congratulazioni da parte dei colleghi ed amici tutti e l'augurio di una brillante carriera.
Nozze. L'Ispett. ing. Francesco Bibbò, Capo della Sezione Esercizio Trazione, si è unito in matrimonio con la sig.na Elvira Pascali. Ai neo-sposi l'augurio di una lunghissima unione felice. Felicitazioni ed auguri anche al Capo Tecnico Lucio Marigo, Capo della Zona 13.1 TE di Padova e alla sig.na Jole Libralon.
Un caloroso benvenuto alla piccola Elisa, che è giunta qualche mese fa ad allietare la casa di Fabio Boldrin, Segr. all'Ufficio Lavori, e della consorte sig.ra Gabriella Scarello. Alla neonata giunga l'augurio di un futuro ricco di gioia.
Felicitazioni a tre colleghi dell'Officina Lavori di Mestre: all'Op. Qual. Silvano Cagnin, che è diventato papà del vivace Silvio Filippo, e ancora all'Op. Qual. Claudio De Marchi, per la nascita di Chiara, e all'Op. Qual. Mario Carlet, al quale è nato, invece, un maschietto, Daniele. Felicitazioni ed auguri, infine, all'Op. Qual. Paolo Ceolin del Rep. Comp. SSE di Mestre ed alla consorte sig.ra Tiziana Loreggian per la nascita di Alessio.
Nel corso di un simpatico incontro conviviale il titolare e i ferrovieri tutti della stazione di Casarsa hanno festeggiato i colleghi da poco in quiescenza. Ricordiamo i nomi dei neo-pensionati: il Capo Gest. Sovr. Enzo Canal, già dirigente delle Gestioni Riunite, il Capo Gestione Sovr. Renato Cimitan, che in tanti anni di attività ha prestato la sua opera in varie gestioni della stazione di Venezia S. Lucia, il Deviat. Nicolò Poloni, la Guard. Delfina Valerio e la Guard. Emmy Domini, già in servizio, entrambi, al P.G. km. 94 della Mestre-Udine.
Ha lasciato la nostra Azienda anche l'Applicato Capo Gino Pettenò, che per 41 anni ha operato presso il Deposito Locomotive di Mestre. Conta quarant'anni di attività anche il Macch. Ferruccio Bettin, già dipendente dello stesso Deposito mestrino, da poco in quiescenza assieme al collega A. Macch. Cesare Vian.
Sono stati collocati a riposo, inoltre: il CS Sup. Augusto De Martini, dell'Ufficio dei Dirigenti Centrali di Mestre, il Macch. Igino Piovesan dell'Ufficio Trazione, l'Op. Qual. Cipriano Quaresimin della Squadra Rialzo di Venezia, l'Aiuto Macch. Dante Florian del DL di Treviso. E ricordiamo infine il Commesso Fiorino Nasato dell'UPC, al quale rivolgiamo un particolare, affettuoso saluto.
Ai ferrovieri tutti che da poco hanno concluso la loro attività nella nostra Azienda rivolgiamo l'augurio di una lunghissima, serena quiescenza.

Verona

Laurea. Si è brillantemente laureato presso l'Università di Verona in Medicina e Chirurgia Pietro, figlio del Rev. Sup. Iginio Arduini in servizio presso l'Ufficio Commerciale e del Traffico. Tantissimi auguri di successo professionale.

In pensione. Dopo lunghi anni di lavoro trascorsi al Deposito Locomotive di Verona i neo-pensionati: Macchinisti Guerino Castioni, Romeo Favaro, Giocondino Martini, Carmelo Pappalardo, Filippo Prezioso, Giuseppe Signoretto; Applicato Roberto Castellani; Csq. Manovali Luigi Avesani e Manovratore Capo Dario Pasquetto. Dalla stazione di Vicenza ci viene segnalato il pensionamento dei colleghi: Capo St. Sovr. 1° Agg. Giustino Paggin, Capo St. Sup. Cleto Spiller, Capo St. Sup. Attilio Minozzo, Capo Gest. Sovr. Gabriele Montresor (Uff. Biglietti), Capo Gest. Sovr. Antonio Andriolo (Ag. Doganale) e Manovratore Pietro Cavaggion.
A tutti l'affettuoso augurio di serena quiescenza di «Voci della Rotaia».

Nascite. I nostri affettuosi auguri ai neonati: Mattia al Capo Pers. Viagg. Gianfranco Manara del DPV di Verona; Michele, al Segretario Annalisa Richelli Sal Corso dell'UPC; Elisa, all'Op. Qual. Renato Tavella, Autista del Direttore Compartimentale.

I nostri lutti. Il cordoglio dei ferrovieri alla famiglia, per l'improvvisa scomparsa a Chiusa dell'Aus. di St. Giuseppe Evoli in art. 14 DCA proveniente dall'Ufficio Movimento di Milano. Per lutti in famiglia le nostre condoglianze a: Capo Pers. Viagg. Sup. Istruttore Fosco Micheletti del DPV di Verona; Capo St. Sup. Luigi Mussolin e Ass. Capo Francesco Candian di Vicenza; Ass. Capo St. Lino Postal di S. Candido, nostro collaboratore in Pusteria.

Hotel "Gioia"

La vostra casa al mare

Viale Verdi, 50 - 47036 Riccione
Tel. 0541/641655 - 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. 23.000***
dal 20.6 al 10.7	***Lit. 28.000***
dal 11.7 al 31.7	***Lit. 30.000***
dal 1.8 al 25.8	***Lit. 33.000***
dal 26.8 al 30.9	***Lit. 23.000***

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. (Nessuno sconto dal 1° al 25 agosto).

Ai vecchi clienti che già ci conoscono approfittiamo per comunicare i prezzi per il 1984 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 devolverle 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.

Un treno nel cassetto

Queste foto faranno la gioia degli appassionati di vecchie locomotive: la 8808 e la 9502 (la 9501 appare solo di scorcio) sono, infatti, riprese in primo piano e se ne possono leggere i dettagli, dai fari a lanterna, agli strumenti di comando interni al vano della caldaia. I «mostri» sono in tutti e due i casi in pressione e le immagini, anche se hanno più di sessant'anni, conservano ancora evidente lo sbuffo di fumo che esce dal fumaiolo. Un particolare che indica il desiderio dei protagonisti delle foto di apparire accanto a una locomotiva «viva», anche se non traina nessuna carrozza ed è stata accesa solo per il momento dello scatto. Uomini in posa e locomotive in posa.

Passiamo adesso agli uomini. Le foto ci sono state cortesemente inviate dalla Signora Carla Marchi Cuomo, figlia del Capo Stazione Giuseppe Marchi che si vede al centro della foto in alto e sulla sinistra della foto in basso. Quella che ha per co-protagonista la 8808 è stata scattata al Deposito Locomotive di Pinerolo il 14 luglio del 1914. Marchi, tra le pose più o meno spavalde dei colleghi, è l'unico a braccia conserte e con il volto imbronciato. Segnali di una misura e di una sobrietà quasi tendente all'introversione, caratteristiche certamente rare per un giovane di quell'epoca. Merita poi un attimo d'attenzione la divisa di quegli antichi colleghi: accollata e con il colletto rigido, stivaletti al polpaccio dall'aria molto pesante, eppure siamo in pieno luglio! Forse il broncio di Marchi alla fin fine non era del tutto gratuito.

L'altra immagine lo ritrae ancora a braccia conserte e fronte corrugata: un atteggiamento evidentemente congeniale al giovane Capo Stazione, al di là degli effetti climatici della divisa. Dove sia stata scattata non lo sappiamo, e non sappiamo nemmeno quando, ma è probabile che si tratti di una foto coeva alla precedente (l'età di Marchi appare più o meno la stessa).

Ma certamente gli anni, successivi e numerosi, di ferrovia saranno valsi a cancellare l'espressione accigliata del nostro C.S. Gli anni di esperienza e di lavoro l'avranno aiutato ad aprirsi al mondo e quando avrà lasciato l'Azienda, magari con un filo di malinconia (e fors'anche più di un filo), si sarà reso conto di aver imparato a sorridere.

La Malaysia non è più una favola

di Fernando Tilli

Leggendario teatro delle avventure di Sandokan e dei suoi pirati, la Malesia è ormai diventata un paese moderno e proiettato verso il futuro. Miracolosamente indenne dalla crisi economica mondiale, ricco di prodotti agricoli ma anche di petrolio, è un miscuglio di razze, culture e religioni bene integrate. I dati del traffico ferroviario.

La rete ferroviaria della Malaysia. Nel riquadro piccolo, il Sultanato di Sabah

Il Paese. Il nome fa pensare subito a Sandokan e ai pirati della Malesia. Appunto: Malesia. E perché ora si dice Malaysia? È la prima domanda che abbiamo rivolto alla guida malese arrivando, dopo quattro ore di volo da Manila, alla capitale Kuala Lumpur, posta a non molta distanza dalle coste dell'Oceano Indiano che, un poco più a sud, si restringe nello Stretto di Malacca dominato da Singapore. È da questa roccaforte che l'Impero britannico controllava un tempo tutti i traffici marittimi da e per l'Estremo Oriente.

Ed ecco la risposta: i vari sultanati della penisola, già posti singolarmente sotto il protettorato inglese, vennero lasciati liberi nel 1957 e costituirono la Federazione malese nell'ambito del Commonwealth britannico. Nel 1963 la Federazione fu allargata con l'adesione di Singapore e di due Sultanati del Borneo settentrionale, Sabah e Sarawak (quello di Brunei non volle aderire), assumendo il nome di Grande Malesia, cioè, ed ecco il nuovo nome, Malaysia.

Ma la storia non è ancora finita perché Singapore, città che conta ben 2.250.000 abitanti, in prevalenza cinesi, si è distaccata dalla Federazione per costituirsi in Repubblica indipendente, e questo soprattutto per non voler spartire il suo crescente benessere (reddito procapite del 1982: 5.600 $) col resto del paese, a maggioranza malese e a tenore di vita assai più basso (reddito pro-capite 1.900 $). Com'è noto Singapore è un ricco porto-franco, sul tipo di Hong Kong, ove traffici e industrie prosperano liberi da ogni vincolo, con mano d'opera a buon mercato e con prospettive ancora migliori non avendo sul capo la spada di Damocle che incombe invece sulla colonia inglese. Nel 1997, infatti, scadrà il contratto di affitto con il quale la Cina concesse alla fine del secolo scorso, per 99 anni, l'uso di quei territori, e non si sa ancora il destino che li attende in quanto i cinesi per ora non si pronunciano, pur sollecitati dalla Gran Bretagna che vorrebbe riaprire le trattative al riguardo.

La Malaysia è oggi un paese costituito da 13 Stati federali aventi una strana costituzione che merita un breve cenno. Ognuno di questi Stati ha un'autonomia abbastanza am-

pia, un'assemblea rappresentativa unicamerale per la legislazione interna, organi esecutivi propri ed un Capo di varia natura istituzionale: raja, sultano e governatore, a seconda della razza e religione predominante e della costituzione originaria.
Questi Capi eleggono, ogni 5 anni, il Re dell'intera Malaysia, che può essere scelto soltanto fra i nove sovrani, rajà e sultani esistenti e che viene chiamato nientedimeno che Yang de-Pertuan Agong, cioè il Re Supremo. Pure ogni 5 anni viene eletto il Parlamento centrale, che è bicamerale.
Per la cronaca, abbiamo incontrato il Re attualmente in carica a Kuantan, all'Hyatt Hotel — lussuosa residenza balneare sull'altra costa della penisola, lungo il Mare della Cina Meridionale — accompagnato da un buon seguito maschile in belle uniformi di foggia americaneggiante. È un tipo slanciato e giovanile, sicuramente sportivo, mussulmano osservante tant'è vero che ha anche il titolo di Haji che spetta a chi è stato in pellegrinaggio alla Mecca: sarebbe, si fa per dire, ciò che un tempo erano per noi i «Cavalieri del Sacro Sepolcro». Il Re ha una sola moglie, assai carina. A proposito di bellezza bisogna dire che la popolazione, a causa dei numerosi incroci fra i malesi predominanti (circa il 60%), i cinesi pure numerosi (30%) e gli indiani in minoranza (10%), risulta esteticamente migliore di quella degli altri paesi sud-asiatici. Particolarmente graziose sono sia le longilinee ragazze malesi nei loro «saròng», sia quelle indiane col «sari» e anche quelle cinesi con i «cheòngsams», abiti molto lunghi e femminili, colorati come un caleidoscopio e fascianti strettamente il corpo.
Per dare un'idea dell'estensione e dell'importanza del Paese, riportiamo i dati relativi alla superficie e popolazione, secondo gli ultimi dati avuti dall'Ambasciata malese.

Federazione malese	Kmq	131.587
Sabah	Kmq	74.398
Sarawak	Kmq	124.449
Totale	Kmq	330.434

cioè un poco più dell'Italia (Kmq 301.000 circa).
La popolazione totale conta 14.200.000 abitanti, di cui l'83% risiede nella penisola, e solo il 17% nel Borneo.
La religione predominante, che è anche quella ufficiale, è la mussulmana, seguita da quelle buddhista e induista. Vi è comunque una notevole tolleranza religiosa, tanto che anche il Natale cattolico è festa nazionale.
La capitale — fondata solo nel 1860 e avente oggi circa un milione di abitanti — è una città moderna, piena di contrasti architettonici violenti ma non spiacevoli, con ampie strade, parchi grandiosi ed edifici dagli stili più vari: indigeno tradizionale, coloniale, moresco e, per finire, anche quello ultramoderno.
La Malaysia, paese non toccato dalla crisi economica mondiale, è il primo produttore del mondo di caucciù, di pepe e di stagno, con notevoli riserve di petrolio e, quindi, con ottime prospettive di ulteriori sviluppi. L'agricoltura contribuisce ancora per il 30% alla formazione del prodotto lordo nazionale e si basa principalmente sulla coltivazione del riso, della manioca, dell'albero della gomma (l'hevea), della palma da olio e di quella del cocco. Assai caratteristica, poi, la caccia alle uova delle tartarughe marine giganti, che da maggio a settembre depongono in mezz'ora fino a 180 uova grosse come palle da tennis in buche scavate nella calda sabbia delle coste orientali e poi lasciate incustodite, senza covarle.
L'economia, le arti e le professioni principali sono in mano ai cinesi e agli indiani. L'assistenza sanitaria e l'istruzione elementare e media sono gratuite.
Un particolare caratteristico riguarda la lingua scritta: dopo tanta abbondanza in tutto il sud-est asiatico di caratteri arabi, indiani, cinesi e giapponesi, qui riappaiono i caratteri latini.
Le Ferrovie. La rete ferroviaria conta Km 1.659 a semplice binario, a scartamento metrico come quasi tutte le ferrovie costruite dagli inglesi nelle loro colonie. Rotaie da 40 Kg/m e peso assiale di 16 t.
La spinta a scrivere qualcosa sulle ferrovie malesi c'è venuta passando, durante il giro turistico della capitale, davanti alla moderna e bianca stazione ferroviaria di stile moresco, e al palazzo della Direzione Generale: una struttura architettonica da «Mille e una notte», già sede del Governatorato inglese.
Dalla cartina, pubblicata nella pagina precedente, risulta l'andamento sud-nord delle due linee esistenti:
— una principale che congiunge Singapore alla rete thailandese, via Kuala Lumpur/Butterworth sul lato ovest della penisola;
— una secondaria che si diparte dalla prima a Gemas e si congiunge alla rete thailandese, a nord-est, in Tumpat.
La conseguenza è che i trasporti viaggiatori più importanti, in continuo aumento, sono quelli internazionali, addirittura fra Singapore e Bangkok. Esiste, infatti, un Espresso giornaliero, il Rakyat Express, fra Singapore e Butterworth (un porto situato vicino al confine nord), e uno trisettimanale fra Bangkok e Butterworth, con ottime carrozze in parte ad aria condizionata.
I 394 Km fra Singapore e Kuala Lumpur vengono oggi coperti, con trazione diesel ed elettrica, in 6 ore e mezza, e i 787 Km fra Singapore e Butterworth in 13 ore. La media di 60 Km/h è certamente bassa ma è sufficiente in questi paesi, come dimostrano le cifre del traffico viaggiatori. Infatti i viaggiatori/Km sono stati nel 1979, milioni 1.332; nel 1980, milioni 1.586 e nel 1981, milioni 1.640. Il traffico merci, al contrario, è recentemente diminuito a causa della scarsità dei mezzi di trazione disponibili.
Il traffico viaggiatori e merci

Interno della stazione di Kuala Lumpur. A sinistra, le cupolette moresche della stazione. Nella pagina accanto, la facciata dell'edificio, che prima di essere adibito al servizio ferroviario fu sede del Governatorato inglese

viene svolto con:
— 65 locomotive di linea e 35 da manovra, diesel ed elettriche;
— 25 locomotive di linea e 17 da manovra, diesel idrauliche;
— 3 automotrici, 361 carrozze e 5.156 carri merci.
Tutta la penisola è attraversata, però, da ottime strade asfaltate.
Si comprende, quindi, come il traffico ferroviario copra soltanto l'11% del traffico totale. Anche noi abbiamo attraversato il paese da est ad ovest su di un pulman, fortunatamente ad aria condizionata (la temperatura esterna era di 35°). Nel continuo saliscendi in mezzo a lussureggianti foreste, che coprono il 70% della superficie del paese, abbiamo incontrato pochi villaggi di capanne su palafitte e, al contrario, vari piccoli centri abitati, concepiti in stile occidentale. Ci sono ancora tigri, pantere, leopardi, elefanti e orang-utan allo stato libero, ma fortunatamente tutti raccolti dentro al Grande Parco Nazionale.
Circa il futuro delle ferrovie malesi, nel 1981 è stato approvato un secondo piano quinquennale, compreso nel Grande Piano Economico Nazionale, per l'investimento di 780 milioni di ringitt, contemplante:
— raddoppi per 150 Km
— rinnovo armamento
— costruzione di un tronco dalla capitale all'aeroporto (8 Km) e di un altro per l'aeroporto di Johore (l'idea è di fare concorrenza a quello internazionale di Singapore)
— acquisto materiale rotabile.
Si è anche parlato di una linea di 700 Km, a scartamento ordinario e probabilmente elettrificata, da costruire fra Butterworth e Kuala Lumpur, nonché di un'altra trasversale Kuala Lumpur - Kuantan - Trengnann (sulla costa Est) dov'è pianificata una importante zona industriale per lo sfruttamento dei pozzi di petrolio situati al largo della costa. Gli studi preliminari per il progetto e per la valutazione dei costi sono stati affidati a consulenti giapponesi, ormai introdotti alla grande in tutto il sud-est asiatico. □

2° Raduno Nazionale turistico-filatelico con mostra

Città del Mare 27 maggio - 3 giugno 1984

Manifestazione organizzata dal DLF Fabriano e dallo Sporting Club Terrasini. Patrocinato dall'Assessorato Trasporti Turismo e Sport della Regione Siciliana. La partecipazione è aperta a tutti i filatelici in regola con il tesseramento 1984.

PROGRAMMA DI SOGGIORNO

27 Maggio (domenica)
Arrivo dei Sigg. Partecipanti all'Hotel Villaggio «Città del Mare» Terrasini (PA). A richiesta transfert dalla stazione FS, porto o aeroporto, al Villaggio. Sistemazione nelle camere riservate. Pranzo. Conferenza e cocktail di benvenuto. Illustrazione del programma di soggiorno e del programma della manifestazione. Cena. In serata partecipazione alle attività ricreative organizzate dal gruppo animazione del Villaggio.

28 Maggio (lunedì)
Pensione completa in albergo. Dalle ore 9.00 alle ore 12.00, servizio di segreteria per l'iscrizione dei Partecipanti al raduno Filatelico. Nel pomeriggio allestimento della Mostra. Durante la giornata attività sportive. In serata attività animative con ballo e giochi in pista.

Dal 29 al 31 Maggio (martedì, mercoledì, giovedì)
Pensione completa in albergo. Pomeriggi dedicati alla 2ª Mostra Nazionale della Filatelia che osserverà un orario di apertura dalle ore 15 alle 18. Attività balneare, piscina olimpionica e al divertentissimo toboggan. Previste attività sportive e di animazione. In serata danze, musica, proiezioni e spettacolo folk.

1 Giugno (venerdì)
Pensione completa in albergo. Nel pomeriggio dibattito tra filatelici. Premiazione dei vincitori della Mostra. Alle ore 17.10 grande grigliata di pesce al «Teatro degli Ulivi». Possibilità di escursioni facoltative organizzate dal Villaggio alla «Scoperta della Sicilia». Serata in discoteca.

2 Giugno (sabato)
Pensione completa in albergo. Durante la giornata possibilità di partecipare alle escursioni facoltative. In serata grande «cena di arrivederci» dedicata a tutti i Partecipanti.

3 Giugno (domenica)
Partenza dei Sigg. Partecipanti dopo la piccola colazione. A richiesta transfert per aeroporto, porto o stazione ferroviaria.

QUOTE SPECIALI DI PARTECIPAZIONE	per persona
Collezionista e accompagnatore in camera a due letti	£. 215.000
Altri accompagnatori in camera a due letti	£. 245.000
Altri accompagnatori in camera 3°/4° letto	£. 185.000
Bambini 6/12 anni 3°/4° letto	£. 170.000
Bambini 2/6 anni 3°/4° letto	£. 115.000
Supplemento camera singola	£. 70.000
Bambini fino a 2 anni	GRATIS

Le quote comprendono: sistemazione in camera con servizi, doccia, terrazza orientata a mare, 7 pensioni complete, vino a tavola compreso. Partecipazione alle attività sportive, ricreative e culturali organizzate dal villaggio. Tasse e percentuali di servizio.

Le quote non comprendono: gli extra in genere, transfert, la tassa di iscrizione alla Mostra e tutto quanto non espressamente indicato nel programma.

REGOLAMENTO

Art. 1 - La 2ª Mostra Nazionale di Filatelia è indetta e organizzata dal DLF Fabriano e dallo Sporting Club Terrasini (PA).
Art. 2 - La sede della Mostra è fissata nei locali dell'Hotel Villaggio Città del Mare, S.S. 113 km 301,100 Terrasini (PA) Tel. 091/664411 - 664412.
Art. 3 - La manifestazione si svolgerà durante i giorni 29/30/31 Maggio 1984 dalle ore 15 alle ore 18.
Art. 4 - La manifestazione è aperta a tutti i filatelici in regola con la tessera 1984. Si può partecipare con, a scelta, uno dei seguenti temi: Stati moderni (dal 1900 ai giorni nostri); Collezioni a soggetto; Collezioni tematiche; Collezioni di maximafilia.
Art. 5 - Le iscrizioni si ricevono a Città del Mare presso la segreteria della Mostra previo versamento di una quota di iscrizione di £. 5.000 per espositore, a partire dalle ore 9.00 e fino alle ore 12.00 del 28 Maggio 1984. L'iscrizione dà diritto all'esposizione di una collezione scelta tra uno dei quattro temi proposti, collezione contenuta in uno o più raccoglitori.
Art. 7 - Gli scambi, e tutte le trattative oggetto della Mostra tra espositori, dovranno essere regolati direttamente tra gli operatori stessi senza responsabilità alcuna della organizzazione.
Art. 8 - L'organizzazione mette a disposizione alcuni premi che saranno assegnati, a giudizio insindacabile della Commissione Giudicatrice, scelta tra i presenti, alle migliori raccolte esposte ed ai singoli partecipanti.
Art. 9 - La premiazione avverrà venerdì 2 Giugno 1984 alle ore 15 nei locali di Città del Mare.

PER INFORMAZIONI ED ISCRIZIONI RIVOLGETEVI AL DOPOLAVORO FERROVIARIO - FABRIANO - P.LE XX SETTEMBRE - 60044 FABRIANO - TEL. F.S. 926.822.376 - TEL. URB. 0732-24256.

Un treno speciale per Sarah Bernhardt

di Ivana Musiani

Sarah Bernhardt nel suo treno «personale»

Tra gl'infiniti pettegolezzi su Sarah Bernhardt, quello più accreditato era che viaggiasse sempre con la sua bara di legno rosa foderata di raso bianco. Voce infondata, anche se è innegabile che Sarah possedesse fin dai vent'anni una civettuola bara nella quale talvolta si coricava per divertire gli amici o, addirittura, per supplire la mancanza di letti in casa quando aveva troppi ospiti. Se l'era fatta regalare dalla madre quando i medici l'avevano data per spacciata a causa della sua magrezza, ideale al giorno d'oggi quanto presaga di malattie esiziali nel secolo che privilegiava l'opulenza femminile.

Di sicuro la famosa bara non viaggiò con lei nella sua prima tournée americana del 1880, della durata di sei mesi, anche perché difficilmente avrebbe trovato posto sul «Sarah Bernhardt Special», un convoglio di quattro vetture, tre delle quali per attori e inservienti e la quarta — denominata «Palace Car» — interamente a disposizione di Madame, la quale l'aveva voluta arredare a suo gusto, con fluenti tende di mussola ai finestrini, e biancheria da letto personale, i cui capi più appariscenti erano una coperta di raso bianco ricamata in oro e un'altra di zibellino contro le notti fredde. Sul tavolino da toletta aveva disposto il suo servizio d'oro massiccio e un po' dovunque, ossessivamente, fotografie incorniciate del figlio giovinetto Maurice. Benché sul treno non ci fosse una vera e propria carrozza ristorante e i pasti lasciassero alquanto a desiderare, Sarah aveva portato con sé un imponente servizio di porcellana e

La tournée americana del 1880 a bordo del «Sarah Bernhardt Special». La carrozza privata dell'attrice, il «Palace Car», era considerato il «non plus ultra» in fatto di treni di lusso. Un tentativo di furto ed il ponte crollato.

posate d'argento col suo monogramma. Infatti, le due cuoche negre che volenterosamente s'ingegnavano di riprodurre ricette della cucina francese, erano adibite al suo esclusivo servizio. Gli altri, s'arrangiassero alle stazioncine di sosta, le quali non solo non erano in grado di offrire che un mediocre pasto, ma neanche i più elementari servizi igienici, così capitava spesso che gli attori (anche per mancanza di tempo), si presentassero sul palcoscenico mezzi anneriti di fuliggine. È anche vero che quel pubblico western non andava troppo per il sottile, e ci pensava Sarah, con il suo consapevole magnetismo, a calamitare tutta l'attenzione su di sé.

Cifre da capogiro

Fu l'impresario Jarrett, di Londra, ad organizzare sapientemente la tournée ferroviaria americana. Già aveva coinvolto Sarah, a suon di sterline, in una serie di recitals nella capitale inglese, soprattutto in case private (dove l'aristocrazia pagava più dei teatri). E lei, abituata a vivere al di sopra dei suoi mezzi, spregiudicatamente aveva accettato. (Nel salotto di una vecchia nobildonna che, saputa l'esistenza di un figlio, aveva dimostrato curiosità per il padre, lei aveva soavemente risposto: «Duchessa cara, è figlio dell'amore»). Il suo ritorno a Parigi era stato accolto con una certa rigidità dalla Comédie Française da cui dipendeva, sicché il primo banale incidente determinò la rottura. Era quanto aspettava l'accorto impresario Jarrett, che si fece subito vivo con un contratto statunitense che prevedeva una tournée da New York fino a Montreal, mille dollari per recita più il 50 per cento dell'incasso lordo della serata quando questo superasse i 4.000 dollari; in più, 200 dollari la settimana per spese d'albergo. Cifre da capogiro se raffrontate a un secolo fa. L'itinerario (New York, Boston, Chicago, Montreal e, nel mezzo, tanti piccoli paesini e teatrini) sarebbe stato coperto dal famoso treno speciale, con al servizio di Sarah, oltre alle due citate cuoche, due cameriere, un domestico e un maître d'hotel. Scrive una delle più devote biografie della Bernhardt, Cornelia Otis Skinner, attrice e impresaria americana, figlia a sua volta di un noto attore che certamente conobbe Sarah durante la sua tournée e allevò la figlia nel mito della commédienne francese, che il Palace Car era il dernier cri, il non plus ultra in fatto di treni di lusso. Pareti rivestite di pannelli di legno intarsiato, scintillanti lampade d'ottone, vivaci tappeti turchi e stuoie di zebra sul pavimento, doppie tende di velluto con guarnizioni di ciniglia alle porte, vetri colorati alla sommità dei finestrini. Nello spazio adibito a salotto, confortevoli divani ed eleganti seggioloni, con merletti agli schienali e sui braccioli, un tavolo da lettura coperto di riviste, una scrivania, un pianoforte verticale, tavolini da gioco, vasi di palme e altre piante. C'era anche un cagnetto, un grifoncino dalle tendenze morsicatorie nei confronti di tutti quelli che non fossero stati Sarah, di nome Amleto III. Ad ogni sosta, poi, il treno imbarcava una profusione spaventosa di fiori freschi che Madame voleva sistemati dovunque, regali di ogni sorta, carbone per una stufa che non veniva mai spenta, neanche durante l'attraversamento delle più miti regioni. Madame, che a quel tempo contava 36 anni ed era nel fulgore della bellezza e della sua arte, era freddolosissima, e tutta imbacuccata, infatti, trascorreva le ore di viaggio su una poltroncina sistemata sul belvedere della sua carrozza, scrutando il paesaggio con un cannocchiale da campo. Quando ne aveva abbastanza, si ritirava nel suo palazzo viaggiante e teneva corte come a Parigi, offrendo pranzi agli affamati membri della compagnia, thè pomeridiani, concerti, sciarade e partite a carte.

Il ponte crollato

Una notte, mentre ancora l'insonne Madame stava osservando il paesaggio sotto i raggi lunari, un bandito fu sorpreso intanto che cercava di staccare la carrozza, con complici che lo aspettavano nei dintorni, allo scopo di impadronirsi dei gioielli della diva. Da quel momento, fu usata la precauzione di staccare il «Palace Car» ad ogni sosta notturna e di collocarlo con complicate manovre in mezzo agli altri. Alla ripresa del viaggio, la vettura veniva rimessa in coda per permettere a Sarah l'osservazione del paesaggio dal terrazzino. Le operazioni venivano condotte senza proteste perché Madame sapeva farsi adorare dagli addetti ai lavori: prima di ogni partenza, voleva conoscere il macchinista, gli dava la mano e s'informava della salute della moglie e dei bambini, poi alla fine del viaggio gli faceva avere una mancia e spesso anche un regalo, il più delle volte eccentrico, per la moglie. In quel modo il treno filava a meraviglia.

Durante lo spostamento per New Orleans, accadde un episodio degno d'un film catastrofico. Poco prima di attraversare il ponte sulla baia Saint-Louis, nelle vicinanze della città, il treno si ferma bruscamente e il macchinista rifiuta di proseguire: il fiume sta straripando, ci sono 90 possibilità su cento di venire travolti. Che fare? Prendere un percorso alternativo e arrivare a New Orleans due giorni dopo, sapendo che il teatro è già esaurito (e gli spettatori lesti di pistola ad ogni contrarietà)?

Dopo un infiammato discorso di Sarah alla compagnia e il premio di 2.500 dollari al macchinista (che si affretta a versarlo sotto forma di vaglia alla sua probabile vedova), tutti rimontano sulle carrozze, chi facendo scongiuri, chi recitando l'atto di contrizione, chi ridacchiando istericamente. Il treno va avanti nel vuoto, ondeggiando paurosamente, sopra acque ribollenti e mugghianti e — dopo attimi che sembrano una vita — riprende la sua corsa normale. È fatta, il pericolo l'han lasciato alle spalle, ma proprio in senso letterale, perché subito intendono dietro di loro uno schianto orrendo, è il ponte che ha ceduto immediatamente dopo il loro passaggio. Sempre magnanima, Sarah rifiuta la restituzione del vaglia di 2.500 dollari da parte della mancata vedova del macchinista.

ROMA

Il Ministro Signorile incontra l'alta dirigenza aziendale

La mattina del 30 gennaio, presso la Sala conferenze del CIFI, si è svolto un importante incontro tra il Ministro dei Trasporti, On. Signorile, e l'alta dirigenza aziendale. All'ordine del giorno tutti i temi di maggiore attualità per l'Azienda: dal Piano Generale Trasporti al Piano poliennale, dalla Riforma alla produttività. Si è trattato di un incontro assolutamente fuori da ogni ritualità, ma — come è stato sottolineato dal Ministro Signorile — di un vero e proprio incontro di lavoro per raccogliere suggerimenti, osservazioni, critiche in un passaggio cruciale per la politica dei trasporti nel nostro Paese.

I lavori sono stati introdotti dal Direttore Generale, Dott. Semenza, che si è soffermato in particolare sulle scadenze più immediate dell'Azienda, e dall'On. Signorile, che ha esposto le linee generali e strategiche della sua direzione politica al Ministero dei Trasporti.

Sono seguite, poi, due relazioni svolte dal Direttore del Servizio Personale, Prof. Coletti, e dal Vice Direttore Generale, Dott. Bonforti.

In particolare, il Prof. Coletti ha parlato delle relazioni industriali e delle trattative sul contratto 1983 («quello trascorso è stato un anno complessivamente positivo — ha detto, fra l'altro — caratterizzato da un buon rapporto con le Organizzazioni Sindacali, da una conflittualità rientrata entro termini fisiologici e da un quadro di relazioni mantenuto sempre su un piano costruttivo di collaborazione»).

Il Vice Direttore Generale, Dott. Bonforti, ha riferito invece sullo stato attuale dei lavori della Commissione mista Azienda-Sindacati, da lui presieduta, costituita per la verifica della produttività degli impianti, dei mezzi e del personale. Il Dott. Bonforti si è anche soffermato sulle analisi in corso per l'attuazione del Sistema Informativo Aziendale (S.I.A.), che dovranno raccordarsi alle innovazioni e semplificazioni procedurali e di riorganizzazione del lavoro, man mano che le sperimentazioni avranno dato esito positivo.

L'On. Signorile in un momento dell'incontro di lavoro svoltosi presso la sede del CIFI

Si è aperta quindi un'ampia e articolata discussione, in cui sono intervenuti il Vice Direttore Generale, Ing. Misiti, il Direttore del Servizio Commerciale, Dott. Ferretti, il Direttore del Servizio Ragioneria, Dott. Cici, il Consigliere d'Amministrazione, Dott. Di Miceli, il Direttore della 1ª Unità Speciale, Ing. Rizzotti, il Direttore Compartimentale di Trieste, Prof. Troilo, e altri dirigenti.

Al termine hanno tratto le conclusioni il Direttore Generale e il Ministro dei Trasporti. Il Dott. Semenza si è compiaciuto, fra l'altro, per l'alto livello del dibattito e per il fatto di come sui temi in discussione ci sia da tempo, all'interno dell'Azienda, una visione ampiamente omogenea.

L'On. Signorile, quindi, raccogliendo un invito emerso nel corso dell'incontro, ha assicurato che l'iniziativa di riunioni periodiche con la dirigenza aziendale è un'ipotesi di lavoro da riprendere nel prossimo futuro. In tale quadro, assai importanti saranno le conferenze di Compartimento, da attuarsi dapprima in aree metropolitane campioni, ma da estendersi successivamente su tutta la rete nazionale.

Il Ministro dei Trasporti, dopo aver sottolineato l'importanza dei tre obiettivi principali su cui si gioca il rilancio dell'Azienda FS (aree metropolitane, servizio intercity, traffico merci), ha fatto poi riferimento al Piano ponte per le ferrovie, che non dovrà essere alternativo ma bensì previsto nell'ambi-

Il tavolo della presidenza, con il Ministro, il Dott. Semenza e i Vice Direttori Generali, de Campora, Misiti, Bonforti e D'Alessio

to del Piano poliennale, e finalizzato a strutture mirate di grande potenzialità e soprattutto alla costruzione di nuovo materiale rotabile. Un rilancio effettivo del trasporto su ferro — ha detto ancora l'On. Signorile — è destinato a produrre effetti di grande rilievo sul piano economico. Si parla tanto, e spesso in termini drammatici, e di contrapposizione, di costo di lavoro e di quanto esso incida sul costo complessivo del prodotto unitario, ma si trascura troppo la possibilità di contenimento di un fattore altrettanto fondamentale quanto il costo del trasporto.

Insomma si è trattato di un incontro di lavoro utile e produttivo. L'impressione generale è che di fronte a una rinnovata attenzione nei riguardi del trasporto su rotaia, si trova un'Azienda consapevole delle nuove esigenze e seriamente impegnata a livello di strutture e capacità. Programma Integrativo, Piano poliennale, Piano ponte, Piano Generale Trasporti: tutti segnali che indicano come i finanziamenti chiesti non servano più per sopravvivere ma per dare risposte concrete e positive alle nuove attese del Paese.

Piero Spila

REGGIO CAL.

L'Avis per i ferrovieri

Si sono tenuti presso la sede degli Uffici Comp.li e del D.L. di Reggio Calabria, due incontri con l'Associazione Volontari Italiani del Sangue (AVIS) per «discutere assieme i gravi e pressanti problemi della donazione volontaria del sangue e per consolidare ulteriormente i rapporti fra l'AVIS e l'Azienda ferroviaria».

Ha aperto i lavori il Dr. Francesco Massara dell'Ufficio Personale Comp.le che, dopo aver salutato, a nome di tutti i ferrovieri, i Rappresentanti dell'AVIS ed aver espresso la massima stima verso la loro opera preziosa, ha ceduto la parola al Prof. Comi, Presidente dell'AVIS reggina.

Il Prof. Comi ha detto — tra l'altro — che questi incontri con i ferrovieri sono stati organizzati in segno di riconoscenza verso una categoria che ha sempre dimostrato grande interesse al problema della donazione del sangue. Ha anche ricordato che, proprio grazie ad un gruppo di coraggiosi ferrovieri, è stato possibile costituire nella città di Reggio, circa trent'anni fa, la prima cellula AVIS.

Un fondamentale contributo alla riuscita delle riunioni e alla loro organizzazione, è venuto dalla sensibilità dimostrata nell'occasione dal Direttore Compartimentale Ing. Francesco Rizzuto.

Giulio Giulietti

FIRENZE

Con i teleindicatori una migliore informazione

Attivati, nella Stazione fiorentina di Santa Maria Novella, i nuovi impianti di teleindicatori. Quelli appena sostituiti, che risalivano all'ormai lontano 1961, non erano più adeguati sia per l'ubicazione, sia per le caratteristiche tecniche, sia per la capacità e il tipo d'informazione. La loro obsolescenza era sempre maggiormente avvertita non solo dal pubblico ma anche dal personale ferroviario operante nella Stazione. Senza stare a soffermarci nella ricerca delle differenze — peraltro veramente notevoli — tra il vecchio e il nuovo impianto di visualizzazione delle informazioni e premesso che quello di cui stiamo trattando è unico — per le concezioni d'avanguardia e le future possibilità di sviluppo e ampliamento — sulla rete ferroviaria italiana ed è paragonabile soltanto agli impianti più sofisticati propri degli aeroporti, illustriamo le caratteristiche principali di questo gioiello della tecnica.

I dispositivi di visualizzazione sono costituiti da 3 quadri sinottici di partenza dei treni (a 16 righe) di cui due ubicati nella galleria di testa della Stazione e uno nel salone biglietteria; da 1 quadro sinottico di arrivo (a 10 righe) ubicato anch'esso nella galleria di testa; da 16 indicatori di binario (a doppia faccia) ubicati sui marciapiedi all'altezza delle teste dei relativi binari; da numerosi quadri ripetitori, costituiti da monitors, opportunamente dislocati per la Stazione (sale d'attesa, ufficio informazioni, ufficio del titolare, sede della verifica, ecc.) per le necessità del pubblico e del servizio.

A destra e sotto, i nuovi teleindicatori attivati nella stazione di Firenze S.M.N.

PANORAMARETE

Le unità di visualizzazione dei quadri e degli indicatori sono state realizzate adoperando rulli alfanumerici singoli (anziché a palette) che consentono la composizione di qualsiasi messaggio.
L'unità di ingresso, che ha lo scopo di permettere l'inserimento nel sistema dei dati da visualizzare, è un video terminale collegato con una unità di controllo costituita da un computer la cui capacità di memoria ammonta a 128.000 bytes.
Il tutto è collegato con un sistema di stampaggio che, oltre a registrare automaticamente tutte le istruzioni impartite, opera la cosiddetta «autodiagnostica dei guasti», è in grado, cioè, di fornire, all'occorrenza, precise indicazioni sulla natura dei guasti, sull'ora in cui sono avvenuti e sul punto esatto in cui si sono verificati: è automatica, sempre cioè attraverso il computer, anche la possibilità di escludere, in caso di guasto, l'elemento finale (quadro sinottico, ad esempio, o faccia dell'indicatore di binario) oggetto della perturbazione, senza che nessun altro elemento, a monte o a valle, ne abbia in alcun modo a soffrire.
Altre importanti caratteristiche dell'impianto sono quelle connesse con le varie possibilità che esso offre: dall'inserimento automatico, mediante la preliminare memorizzazione della sequenza, dell'informazione prevista per l'intero periodo di validità dell'orario ferroviario, alla «gestione» della segnalazione dei ritardi dei treni sia in arrivo che in partenza, dalla possibilità, unica sull'intera rete, di collegamento per annunci sonori automatizzati al momento stabilito senza l'intervento degli operatori, a quella di ampliamento del sistema di monitor (fino a circa quaranta) allacciabili utilizzando coppie telefoniche o cavo coassiale e pertanto sistemabili in sedi anche molto lontane dalla Stazione.
L'impianto, realizzato dalla Ditta Solari e C. di Udine, è stato costruito e montato in circa un anno.
Decisamente favorevoli le impressioni registrate nei primi giorni tra il personale ferroviario e, ancor più, tra il pubblico: apprezzate, in particolar modo, la chiarezza dei segni e la luminosità dei quadri, la ricchezza delle informazioni, l'ubicazione sia dei quadri generali che dei monitors.
Qualcuno ha auspicato che opportuni indicatori vengano apposti anche all'altezza dei sottopassaggi.
Qualcuno ha lamentato (perché non riferirne?) che il vecchio orologio digitale inserito nel preesistente unico quadro sinottico delle partenze nella galleria di testa — visibile in chiarissimo modo anche quasi dal fondo dei marciapiedi — sia stato sostituito da un orologio effettivamente molto più piccino e visibile da distanza molto ridotta rispetto al precedente. Si potrà rimediare?

Antonio D'Andrea

DICONO DI NOI

Sulla stampa

Un altro passo avanti è stato compiuto verso l'elaborazione del Piano Generale dei Trasporti, con l'approvazione del relativo disegno di legge da parte della Commissione Trasporti del Senato.
Commentando l'avvenimento **l'Unità** afferma che bisogna fare di tutto perché si compia davvero la scelta per un sistema integrato dei trasporti, per il rilancio del trasporto ferroviario e marittimo delle merci, per un forte sviluppo programmato del trasporto pubblico regionale e urbano. Concretare e utilizzare bene le risorse in questa direzione significa realizzare ingenti economie, accrescere in maniera consistente la produttività del sistema, migliorare la qualità della vita.
L'Umanità precisa che quella attuale è ancora una discussione sulla filosofia che dovrà informare il Piano; si tratta, insomma, di una «scatola vuota» che necessariamente deve trovare i contenuti tecnici e finanziari strada facendo, nell'iter parlamentare.
«Si deve dare atto al Ministro Signorile — scrive M. Righetti su **La via delle merci** — di avere finalmente tradotto in un atto concreto tutta la materia trattata nella mastodontica conferenza dei trasporti che si tenne a Roma alcuni anni fa, e di averla inquadrata in un'ottica che egli definisce «filosofia dei trasporti». In altre parole, strade, ferrovie, porti, aeroporti non potranno più essere considerati come settori separati a sé stanti, ma l'intero sistema dovrà essere visto in un'ottica nuova, rivolta alla valorizzazione e allo sviluppo economico del territorio.
Anche per A. Mucci, che ne scrive sul **Corriere della sera**, il Piano Generale dei Trasporti costituisce un'occasione unica perché il trasporto esca dalla clandestinità, diventi problema nazionale, costituisca un volano per la ripresa che comincia a soffiare sui mercati internazionali. Un problema che dobbiamo affrontare con forza e con idee, ma soprattutto con chiarezza di programmi.
Per il **Nuovo corriere dei costruttori** il Piano Generale dei Trasporti dovrà essere il punto di riferimento permanente delle attività del settore e dovranno essere ricondotti al suo interno i diversi piani poliennali in atto o comunque approvati e quelli regionali. Solo così si potrà ricondurre a ragione, a realtà, a verità politica, la diffusa esigenza di un coordinamento per investimenti produttivi, che consentano una diminuzione dei costi di trasporto e offrano nello stesso tempo migliori livelli di servizio all'utenza.
Intanto — rileva il periodico — c'è da registrare il decollo del Programma Integrativo FS, visto che alla data del 30 novembre scorso erano state concesse autorizzazioni di spesa pari al 98,7% dell'importo originario del Programma, i lavori aggiudicati rappresentavano il 70,5% della quota appaltabile, l'importo dei lavori eseguiti il 22,2%.
La rivista **International Freighting Italia** pubblica un'intervista rilasciata dal Ministro dei Trasporti Signorile, il quale ha affermato che nei prossimi due o tre anni dovrebbero cominciare a sentirsi i riflessi positivi del Piano Integrativo FS, che prevede un congruo investimento anche nel settore del trasporto merci: 14 mila nuovi carri, molti dei quali adatti al trasporto intermodale; lo sviluppo di nuovi centri intermodali e l'ammodernamento di quelli già esistenti; il potenziamento dei grandi assi dorsali e trasversali dell'Italia peninsulare. Le Ferrovie, comunque, dovranno fare un grosso sforzo per attrarre il traffico, non solo migliorando la loro affidabilità nei confronti dell'utenza, ma anche elaborando modi nuovi di collaborazione con altri settori del trasporto.
Sempre in tema di Programma Integrativo, l'**Avvenire** si chiede: «Le Ferrovie italiane hanno imboccato il binario giusto?» e la risposta viene data, in un'intervista concessa al quotidiano, dallo stesso Direttore Generale delle FS, Dott. Semenza, il quale fa rilevare che la salute delle Ferrovie migliora a vista d'occhio. È vero che ci sono stati anni di insufficienti finanziamenti, che hanno provocato la decadenza tecnico-economica del sistema ferroviario, ma è giusto precisare che all'inizio degli anni Ottanta si è determinata una salutare inversione di tendenza e si è dato il via a un radicale potenziamento delle strutture e del parco del materiale rotabile.
Significativo il titolo di un articolo di **Mondo Economico**: «Ferrovie - Destinazione futuro». «Il vecchio treno torna alla ribalta» ha detto **Il Giornale**, che ha riferito i risultati di una tavola rotonda organizzata appunto sul ruolo delle ferrovie. Una nota di ottimismo anche sull'**Avanti**! La locomotiva FS tira la ripresa.

Maria Guida

Offerta del Bicentenario

Subito a casa Vostra in visione gratuita per dieci giorni

16 GRANDI VOLUMI CIRCA 5000 PAGINE OLTRE 160.000 VOCI 10.000 ILLUSTRAZIONI IN NERO E A COLORI

GRANDE FORMATO: cm. 27,5x20 CARTA PATINATA DI LUSSO COPERTINA RILEGATA CON FREGI IN ORO

questa meravigliosa macchina per scrivere subito in omaggio PIU' un eccezionale sconto sul costo dell'enciclopedia

Il Mondo domani

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, storicizzato, che risponde in pieno alle necessità scolastiche dei vostri figli e all'odierna necessità di sapere.

EDIZIONE 83

Tagliando da inviare incollato su cartolina postale o in busta chiusa a Soc. SIVE - Via Costantino Maes 66, 00162 Roma - Tel. 83.93.448 - 83.68.34

Desidero ricevere in visione gratuita, senza impegno d'acquisto, l'Enciclopedia IL MONDO DOMANI + macchina per scrivere.

La potrò esaminare per dieci giorni. Se mi piace e desidero trattenerla, come appartenente alle Ferrovie dello Stato o abbonato alla rivista, potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento:

☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 420.000 che verserò, senza anticipo in rate mensili di L. 30.000 consecutive
☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 380.000, che verserò entro dieci giorni dal ricevimento dell'opera

Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

FIRMA

COGNOME NOME

DIPENDENTE DA PRESSO

MATRICOLA O N. DI TESSERA

VIA N.

CAP CITTA' PROV.

SPEDISCA SUBITO! OFFERTA LIMITATA!

PREZZO DELL'OPERA	L. 596.000
SCONTO per gli abbonati alla rivista e per gli appartenenti alle Ferrovie dello Stato	L. 176.000
PREZZO NETTO	L. 420.000

PAGAMENTO: 14 RATE DA L. 30.000 MENSILI, SEN
CAMBIALI, MA SOLO C/C POSTAL
MACCHINA PER SCRIVERE IN OMA
GIO;
OPPURE: CONTANTI L. 380.000 +

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

CINEMA

di Piero Spila

Jerry Lewis in un «catastrofica» sequenza di «Qua la mano Picchiatello». A destra, un'altra tipica espressione del comico americano

Carissimo Jerry, sei diventato pessimista

Qua la mano Picchiatello è un appuntamento che i fans di Jerry Lewis non mancheranno. Infatti, dopo la sua ultima prova cinematografica, per la verità un po' sconcertante (**Re per una notte** di Scorsese, con Robert De Niro), era molta l'attesa di rivedere il grande Jerry alle prese con il suo ormai mitico parsonaggio. Ed eccolo, quindi, di nuovo fra noi, giovanile e apparentemente in forma, a dispetto degli anni e degli infarti, con le sue gag fulminanti e surreali, la solita frenesia distruttrice e delirante, gli impatti catastrofici con gli ambienti e le situazioni, e sopprattutto con gli inimitabili corpo a corpo ingaggiati con gli oggetti che gli capitano a tiro, e che miracolosamente si animano, scivolano da una parte e dall'altra, slittano sui pavimenti, cadono di mano, si rompono in mille pezzi. L'effetto è irresistibile come sempre, il divertimento è assicurato. Eppure c'è qualcosa, nel film, che appare diverso: nel disegno complessivo dell'opera e nella comicità che esprime, o meglio, nel meccanismo degli effetti comici, negli obiettivi che si prefigge.

In questo senso **Qua la mano Picchiatello** non è, come pure si poteva temere, un film ripetitivo e di routine, una stanca antologia di gag e «numeri» di successo, ma costituisce invece un punto fermo, addirittura una svolta nella filmografia del regista americano. Nel cinema di Jerry Lewis (dai primi film di Tashlin, diventati veri e propri cult movie, a quelli diretti da lui stesso, più sapienti e consapevoli) il protagonista, «picchiatello» ma non troppo, rappresentava, con effetti esilaranti ma anche inquietanti, il punto di crisi e di squilibrio di un sistema e di un modo di vivere, l'incarnazione di un disadattamento assoluto e clamoroso, il simbolo dell'America che non voleva crescere, che si ribellava, che rifiutava di riconoscersi nella società degli adulti e dei potenti, governata dall'alienazione e dall'angoscia, dall'odio e dalla prevaricazione. In **Qua la mano Picchiatello** questo vitalismo ottimista e libertario, quest'aggressività indomabile, vengono meno, non sono altrettanto espliciti o, perlomeno, sono venati da una patina di eccessiva consapevolezza. La rabbia e l'aggressività che, in passato, Jerry Lewis rivolgeva contro certi modelli della società americana (si pensi, nella patria del matriarcato, al tipo di rapporto intrattenuto sempre da Jerry con le terribili partner femminili), una società raffigurata quasi sempre negli specchi deformanti di microcosmi «tipici» (cliniche di lusso, colleges universitari, supermarket, caserme ecc.) o in meccanismi apparentemente perfetti ma vulnerabilissimi, dove bastava l'irrompere di una semplice pedina anomala (appunto Jerry, cioè il disadattato, l'anormale, il «diverso») per metterli in crisi e farli esplodere in tutte le

loro contraddizioni, ebbene questa stessa aggressività in **Qua la mano Picchiatello** è autodistruttiva. Se nei film precedenti Jerry rideva degli altri, ora ride (e fa ridere) di se stesso. Gli anni purtroppo non sono passati invano: la diversità, il rifiuto, adesso paiono malattie, e Jerry soffre, vuole guarire, va dallo psichiatra, tenta addirittura il suicidio. A ben guardare, **Qua la mano Picchiatello** sembra iniziare là dove tutti gli altri film finivano: lì, Jerry dopo essere stato rifiutato ed espulso da un «sistema», dopo aver a lungo guerreggiato con questo, cedeva le armi e veniva accettato; qui, sembra giunto il momento di pagare il prezzo di quella compromissione. Svuotato e malinconico, Jerry sembra quasi uscire da una specie di lobotomia psichica, non fa che lamentarsi, è solo, è a pezzi e sa di esserlo.

Anche da un punto di vista più specificamente stilistico, **Qua la mano Picchiatello** segna una deviazione rispetto al passato. Manca una struttura narrativa di tipo tradizionale, quindi è assente anche il consueto processo di trasformazione del personaggio, c'è invece una frammentazione del racconto, una segmentazione in gag e sequenze non collegate tra loro temporalmente né logicamente, ma giustificate narrativamente dall'uso del flash-back (i racconti allo psichiatra) e stilisticamente con i semplici ritmi di montaggio. Anche il taglio delle inquadrature è stranamente anomalo, sembra quasi risentire del malessere esistenziale del personaggio e la macchina da presa viene posta sempre in posizione inusuale rispetto alle persone e all'azione da inquadrare: il primo piano quando ci si aspetterebbe il campo totale e viceversa, ma anche un inseguire e inquadrare il personaggio, di volta in volta sdraiato sul pavimento, nascosto dietro un divano o legato sul tavolo operatorio, sempre non in asse o in maniera sghemba.

Tutto ciò, la comicità e lo stile cinematografico, sembrano la conclusione logica, e ideologicamente conseguente, del lungo cammino percorso da Jerry Lewis (Godard una volta disse di lui che era l'unico autore hollywoodiano capace di fare film coraggiosi). L'apparente ingenuità e la carica eversiva di Jerry Lewis paiono ora esaurite. Il «picchiatello» guardato con sospetto e poi braccato con avidità (sia da chi l'amava che da chi l'odiava), vittima indifesa di una logica che non poteva comprendere, ora è cresciuto, si guarda attorno e si accorge, per la prima volta, di non amare i suoi simili, e quindi di non amare neppure se stesso: vede i loro difetti, come un tempo, ma li vede rispecchiati nei suoi limiti, nell'impotenza e nell'afasia. Come in un classico «buon finale» Jerry Lewis è guarito, ma il suo cinema forse non potrà mai più essere quello di prima. Si ride sempre, ma non si capisce bene perché. □

LIBRI

Leone Tolstoj, russo

Si potrebbe cancellare dalla storia della letteratura russa un'opera qualsiasi di Puskin o di Dostoevskij, anche l'Eugenio Onegin o I fratelli Karamazov; si potrebbe rinunciare senza conseguenze irreparabili persino alle Anime Morte di Gogol' o alle novelle di Cechov, ma se si cancella Guerra e Pace di Tolstoj, il profilo della letteratura russa risulterebbe senza alcun dubbio modificato. Guerra e Pace ha ormai permeato di sé tutto un panorama letterario, ha contribuito a renderne familiare l'orizzonte, senza questo libro l'anima nazionale russa non sarebbe quella che è. Se al sorgere di quel fenomeno psicologico che si chiama coscienza nazionale è necessaria un'emozione comune e prolungata, Guerra e Pace ha senz'altro contribuito alla formazione di

SEGNALAZIONI/CINEMA

«Gorky Park» di Michael Apted, con William Hurt, Lee Marvin e Joanna Pacula.

La trasposizione cinematografica del «best-seller» di Martin Cruz Smith. Nel grande Parco Gorky di Mosca vengono rinvenuti tre cadaveri sfigurati, sommariamente sepolti nella neve. Arkady Rënko, capo investigatore della polizia moscovita, viene incaricato delle indagini e si trova ben presto impigliato in una intricata vicenda di spionaggio, con contrabbando di zibellini, apparizioni del KGB e agenti americani, funzionari corrotti e affaristi internazionali.

Il «thriller» funziona anche se è un po' scontato; ma la cosa più interessante è il tentativo di dare una ricostruzione accettabile della vita quotidiana moscovita. E sono proprio le tavole calde piene di fumo, le sontuose dacie nascoste nelle foreste di ghiaccio, i comodi bagni pubblici, le strade affollate, le Volga e Moscovitch ferme ai semafori, le cose più suggestive del film.

SEGNALAZIONI/LIBRI

Un poeta ligure

«La poesia, quando è poesia, è qualcosa che non viene dall'uomo; non viene dagli orli della terra; non viene dalle profondità del mare; viene dal paradiso, cioè da dove non si sa» - scrive Vittorio G. Rossi nella prefazione a **Liguria Antiga,** un volume di poesie di Roberto Della Vedova. Poesie che cantano la Liguria, una terra dove i porti sembrano rammendi di mare, le terrazze nascono dove muore il cielo, una terra dove è possibile incontrare donne con secchi pieni d'argento o ragazzi schiacciati troppo presto da un mondo senza occhi.

Una terra senza tempo, giovane eppure vecchia di secoli, raccontata con versi limpidi che hanno il sapore di una nenia antica. Una terra che, leggendo questo libro, anche chi non è ligure, non potrà fare a meno di amare.

Roberto Della Vedova, Liguria Antiga, Pirella editore, pp. 53, lire 12.000.

Bozzetti romani

Di Roma hanno parlato un po' tutti, storici, scrittori, saggisti, poeti, eppure ogni nuovo libro su questa città riesce a svelare ancora qualcosa di nuovo. Oggi è in libreria **Le Perle di Roma** di Franco Romagnuolo che attraverso un susseguirsi di bozzetti, piccoli affreschi, rapide e sapienti pennellate, mette a fuoco la Roma di Pasquino e del marchese del Grillo, del Rugantino e del sor Capanna.

Musei e fontane, templi e ville, sono analizzati dal Romagnuolo con l'animo dello storico e dell'amatore. Letteratura, leggenda, folklore si mescolano e il risultato è una visione poliedrica e sfaccettata di Roma. Una Roma che può essere spettrale e solare, magica e severa ma che è stata e resterà sempre una delle città più misteriose e affascinanti del mondo.

Franco Romagnuolo, Le Perle di Roma, Manuzio edizione, pp. 575, lire 15.000.

questa coscienza più di una battaglia. «Quando l'impero russo non esisterà più — disse Strachov a Tolstoj — i popoli nuovi impareranno da Guerra e Pace cosa fosse la nazione russa».
E dunque, proprio dall'analisi di Guerra e Pace, prende l'avvio l'ultimo libro di Pietro Citati, **Tolstoj**, uscito proprio in questi giorni per le edizioni Longanesi.
Citati è uno dei nomi più significativi della saggistica italiana, di estremo interesse sono, ad esempio, il suo racconto-saggio **Elogio di Dickens** (inserito nel volume **Il migliore dei mondi impossibili**) o **Vita breve di Katherine Mansfield** di cui, a suo tempo, abbiamo parlato proprio in queste colonne.
Oggi, Citati affronta il «colosso» Tolstoj, «l'uomo-umanità» dai mille volti e dalle mille sfaccettature. Aristocratico e populista, conservatore e rivoluzionario, razionalista e mistico, Leone Tolstoj è un caso assolutamente anomalo e non solo nella narrativa russa ma nella narrativa mondiale. Perseguitato dalle Furie del pensiero, esaltato dalle concezioni estreme, spinto da impulsi opposti fino al punto di rottura, gli bastava immergere la penna in se stesso — dice Citati — per creare figure e scene «perfettamente oggettive». Espandendosi negli altri, Tolstoj scioglieva il proprio narcisismo e lo moltiplicava all'infinito.
Esempio tipico è proprio Guerra e Pace dove tutto è oggettivo e nello stesso tempo soggettivo al massimo. L'esistenza familiare dei Rostov e dei Bolkonskij costituisce la trama del racconto sulla quale la guerra ricamerà le sue avventure ma il vero protagonista è sempre lui, sempre Tolstoj, vuoi nelle vesti di Pierre o di Andrea o vuoi in quelle del vecchio principe Bolkonskij. Anche la guerra si stempera in un soggettivismo addirittura pagano. Basti pensare a quel cielo di Austerliz, a quel cielo invernale sotto il quale il principe Andrea, ferito, ha trascorso una notte dissanguandosi al gelo. Ebbene, quel cielo per Tolstoj è «calmo», «solenne», «infinito», «giusto», «buono», ha insomma tutti gli attributi della divinità. I mongoli, del resto, non chiamano altrimenti Dio: Eterno Cielo Azzurro.
Derivazioni orientali, dunque, ma anche greche perché un aspetto ellenico e panico c'è senz'altro nella prosa di Tolstoj. La sua anima è più antica di quella di Goethe, i suoi contemporanei (Gor'kij e soprattutto Merezkovskij) sentivano in lui un vigore pagano che incuteva paura. In lui operava ancora un complesso di forze, divine e animali, che la storia aveva da lungo tempo dissociato. La stessa sensazione del «corso del tempo» è qualcosa di elementare e di magico. Come elementari e magici sono lo scorrere delle stagioni nella campagna di Levin in Anna Karenina, il secondo libro che Citati analizza, o la stessa dinamica che conduce Anna alla perdizione.
Non vi è nessuna spiegazione a questa tragedia come non vi era spiegazione al fato o alla tragedia antica. «Così è perché non può essere altrimenti», ripeterebbe Tolstoj. E all'assenza di spiegazioni si arriva attraverso una sequenza di particolari, passando da un anello all'altro di una lunga catena, procedimento nel quale il particolare più minuto acquista valore essenziale. Questo carattere «labirintico» si ritroverà poi, in forma ancora più tormentosa, in Flaubert, narratore che tanto gli somiglia.
E partendo proprio da queste labirintiche fila dei due romanzi maggiori, dalle varie biografie, dai diari, Citati costruisce il racconto, o forse la leggenda, del Grande Narratore, dello scrittore a cui tutto, anche le cose difficili, vengono agevoli e naturali.
La nostra attenzione viene attirata sui grandi temi simbolici e sulle infime epifanie, sulle rivelazioni supreme e su quelle che consistono semplicemente nell'ascoltare il brusio dell'esistenza che passa nei luoghi più comuni.
Quello che ne viene fuori è il ritratto non solo di un uomo ma di un popolo e di un mondo, un ritratto a cui il lettore deve però avvicinarsi con estrema attenzione. Bisogna spogliarsi della propria individualità, dei propri retaggi, bisogna fondersi, come ha fatto Citati, col respiro stesso di quest'uomo e, per carità, non cerchiamo di europeizzare Tolstoj, tentiamo invece di russificare noi stessi. Soltanto in tale ottica la lettura di questo esemplare saggio critico avrà un senso.

Marina Delli Colli

Pietro Citati, Tolstoj, Longanesi, pp. 308, lire 18.000

Lev Tolstoj

Tutte le poesie di Caproni

Ho parlato di Giorgio Caproni su «Voci» a proposito dell'uscita della sua ultima raccolta poetica intitolata **Il franco cacciatore**. Sento la necessità di tornarne a parlare ora che l'editore Garzanti ha portato a termine la meritoria impresa di raccogliere in un volume tutte le opere di uno dei più grandi poeti italiani viventi. L'operazione di approntare l'opera omnia di un poeta quando questi è ancora in vita non è nuova. Per rifarci al passato recente ricorderò l'accurata edizione critica delle poesie di Montale curata da Contini e edita da Einaudi pochi mesi prima che il poeta morisse. Nel caso di Caproni, però, ci sono degli elementi di novità particolarmente interessanti. Innanzi tutto il poeta tosco-ligure (nato a Livorno, nel 1912 ma trasferitosi a dieci anni a Genova, ove ha trascorso gli anni della giovinezza formativa prima di trasferirsi definitivamente a Roma a ventisei anni) è ancora nel pieno delle sue forze fisiche e intellettuali. Questo ci fa pensare che altre (speriamo molte) raccolte seguiranno a quelle contenute nel volume appena uscito. In secondo luogo la raccolta di tutte le poesie scritte sin qui ha più un valore documentario che non di vero

e proprio monumento in vita; è noto infatti che soprattutto le primissime raccolte di Caproni risultavano da tempo introvabili e che si era quindi creata una sorta di «buco» nel tessuto della produzione caproniana articolata nell'arco di un cinquantennio.
Accade spesso di notare fra le pieghe della poesia di un autore durante gli anni alcuni segni di mutamento, di squilibrio, di variazione ritmica e immaginativa. Così è anche per Giorgio Caproni, del quale tutto sommato sono sempre da preferire le opere della maturità (da **Il passaggio d'Enea** in poi) rispetto alle prove ancora per certi versi troppo magmatiche della prima giovinezza. Eppure questo poeta umbratile, schivo, restio agli apparentamenti e alle etichette, ha rischiarato tutte le proprie poesie con una luce particolare, una luce sofferta, fioca, talvolta crudele: la luce dell'intelligenza e del male di vivere allo stesso tempo. Italo Calvino ha parlato, a proposito della poesia di Caproni, di un'«ontologia negativa» che la governerebbe da cima a fondo. È una definizione davvero azzeccata. Caproni non è mai riuscito a liberarsi dell'ossessione trascendente, pur rifiutando di identificarsi con qualsivoglia forma di teogonia storicizzata. Per lui, insomma, oltre la fisicità dell'essere uomo non v'è nulla, o per lo meno non vi è nulla di conoscibile, o per lo meno ancora non si tratta comunque di una conoscenza positiva. Resta così il senso di una realtà terribilmente frantumata, fra le cui schegge si aggira una umanità smarrita che il poeta contempla con imbarazzo ma anche con precisione da chirurgo. Tutto ciò usando una lingua «alta», piena di latinismi e di riferimenti dotti, quasi a voler riscattare sul piano linguistico-dialettico la povertà e la sciatteria del resto.
Non sapremmo veramente segnalare qualche poesia più bella rispetto ad altre. Possiamo solo suggerire di farsi rapire dal freddo senso della vita che spira dalle pagine di Caproni, che a lungo andare diventa entusiasmante. Resta infine da segnalare la presenza di alcune ottime traduzioni da poeti stranieri che confermano la grande struttura intellettuale e l'immensa sensibilità artistica di Caproni.
Aspettiamo ora con curiosità, e affetto la prossima prova. Recensirla sarà un piacere.

Claudio Giovanardi

Giorgio Caproni «Tutte le poesie», Garzanti, 1983, Lire 30.000

Una difficile speranza

La diffidenza, la stanchezza e il distacco verso le espressioni più cerebrali e sofisticate della poesia contemporanea, inducono a privilegiare libri come questo di Anna Fioravanti Maci che non si serve dell'arte come di uno strumento per giocare con le anime dei lettori.
Il libro, intitolato «Due chiacchiere sul cuscino», è diviso in quattro parti (Ricordi, Cronache, Speranze e dubbi, Amore), quattro periodi, quattro spazi spirituali ispirati da uno stesso modo di guardare la realtà e di ricercare il senso della vita attraverso le persone e le cose della nostra storia quotidiana, sia pure minima.
La scoperta del dolore, del male, dell'inganno non annullano la difficile speranza che illimpidisce le pagine di questo libro. L'autrice non considera mai chiusa la partita sul no. In una poesia si domanda «perché a volte / si nasce sotto / una cattiva stella», ma più spesso ritrova motivi di fraterno conforto, di bontà e di perdono.
Forse le prove, le traversie, sono affinamenti per la coscienza e tappe per il miglioramento dell'uomo.
È un primo libro ed è (forse) una promessa.

Marcello Buzzoli

Anna Fioravanti Maci «Due chiacchiere sul cuscino - editore Calosci-Cortona - pag. 170 - L. 8000
(Chi non trova il volume in libreria, può farne richiesta all'editore, mediante versamento di lire ottomila sul c/c postale n. 13524525, intestato alla Casa Editrice Calosci di Cortona)

DISCHI

L'ultimo romantico

Non appena ci si accorga che sto parlando di Serge Prokofieff (ne scrivo il nome come lo leggo sul disco EMI 1C 066 03 342), dopo aver letto il titolo, molti penseranno ad una mia cantonata. Non è, più che esagerato, aberrante associare al romanticismo (quello dell'ottocento mitteleuropeo per intenderci) lo spigoloso, il martellante, chiassoso, dissonante e talora dissacrante Autore, nato e vissuto in Russia, all'indomani della ribellione dei «cinque», alla sopraffazione germanica, nel secolo della rivoluzione musicale, agitato tra impressionismo e dodecafonia?
Consiglierei di ascoltare, nel disco citato, l'ultimo lavoro del Nostro: la settima sinfonia in do diesis minore, composta due anni prima di morire. Non saprei dire se si tratti di un testamento spirituale o piuttosto di un pentimento, nel presentare la fine imminente delle esuberanze giovanili, a stento frenate dai richiami del regime. A rifletterci bene, propenderei per la seconda tesi perché in questa sinfonia quasi nulla c'è del Prokofieff che tante perplessità aveva suscitato specie al suo primo apparire nelle sale da concerto. È un'opera che, se non fosse per la ricchezza del complesso orchestrale ed un certo impressionismo che traspare in alcuni passi e certe arditezze armoniche, non la si riconoscerebbe come appartenente alla musica del nostro secolo.
Appoggiamo la puntina sul disco e alziamo il volume. Dopo un'introduzione dai tratti melodici non ancora ben definiti, ecco elevarsi un'aria dolce e ad un tempo solenne, cantata dapprima dagli ottoni cullati dall'onda pacata degli archi bassi e quindi ripresa da tutti gli archi come a formare una grande marea crescente vivida e scintillante. Un canto che, nell'evolversi di tutto il primo movimento, è ripetuto tra pause nelle quali il discorso si frantuma nel chiacchiericcio dei legni, dello xilofono, dell'arpa e del pianoforte incluso come strumento orchestrale.
Il carattere del brano è impressionistico ma anche molto romantico. Ed il romanticismo è presente ancora, con una delle sue forme tipiche, il balletto, nel secondo movimento: a tempo di valzer senza un'aria precisa, pur rispettosa della tonalità, anche se variata con continue modulazioni; un movimento posto lì quasi a ricordare il passato di autore di musica da balletto. Ma una musica, quella, tutt'altro che frivola, superficiale e fatta soltanto per scandire il ritmo della danza; anzi così ricca da poterne ricavare suites sinfoniche da concerto. Ed ancora soffuso di romanticismo è il terzo movimento, un andante espressivo che si rifà, come sviluppo, agli analoghi dei romantici tedeschi da Schumann a Brahms ma, a mio parere, di gusto ad essi estraneo: un gusto russo che ci rammenta certo camerismo e sinfonismo di Tchaikovsky. Chiude la sinfonia un «vivace» in re maggiore di stampo addirittura preromantico che rammenta la prima sinfonia «la classica». Naturalmente sul tessuto haydniano il brano si frastaglia, si elettrizza, si sfaccetta in una fantasmagoria raveliana di immagini sonore, complice il complesso di strumenti assenti nell'orchestra di Haydn. In siffatto contesto classico, sul finire, un ritorno di fiamma col canto del primo movimento cui segue una coda melanconica tratteggiata dal

flauto e cadenzata dal pianoforte. Un accordo accentato secco e definitivo chiude la sinfonia e la vicenda musicale del Nostro.
Non so come la critica più avanzata giudichi questa sinfonia. A me piace riportare le parole del breve commento inglese scritto sul retrobusta: «... con Prokofieff si trova conferma che la forma tradizionale non ha perduto il suo fascino anche quando è portata ad esprimere idee moderne». Incisione ottima, da far invidia ad un superdigitale... ed è un'edizione economica! Ed ottima è l'esecuzione dell'orchestra sinfonica di Londra diretta da quel fine intenditore e bravo interprete che è André Previn.

Gianfranco Angeleri

Il Q-Disc di De Gregori

Festeggiamo la comparsa del primo Q-Disc di Francesco De Gregori: **La donna cannone** (RCA PG 70135), sicuri di essere di fronte a un prodotto di ottima qualità. Questa sicurezza ci viene dal nome di uno dei cantautori più bravi e preparati dell'ultima (o penultima) generazione, un artista che in dodici anni di carriera ha sempre fatto centro nel cuore e nel cervello del suo numerosissimo pubblico. Già, sono passati dodici anni da quando comparve un ellepi dal titolo strano, **Theorius campus**, eseguito da una coppia di cantautori romani allora abbastanza sconosciuti: Francesco De Gregori e Antonello Venditti. Da quel momento in poi è storia dei nostri giorni, storia di un successo strepitoso e travolgente. Potrebbe essere questa, dunque, l'occasione giusta per un primo e provvisorio bilancio della produzione di De Gregori, passato attraverso diverse esperienze musicali sempre puntualmente riflesse nei suoi dischi. Gli inizi ci svelarono un De Gregori intellettuale, difficile, talvolta persino aspro (**Alice non lo sa, Francesco De Gregori** 1974). Poi pian piano, a partire da **Rimmel**, una maturazione continua, con un ammorbidimento dei temi musicali e una maggiore raffinatezza dei testi che sfocia nel secondo album dal titolo **Francesco De Gregori** (1978). A questo punto l'incontro fortunato e decisivo con Lucio Dalla, da cui nasce il famoso **Banana Republic**, uno dei dischi più intelligenti degli ultimi anni, in cui i due diversissimi temperamenti musicali si fondono alla perfezione moltiplicando gli effetti. De Gregori esce dall'esperienza rinnovato, liberato dai freni e dai timori che gli imponevano un certo tipo di musica e di «impegno» non sempre confacente alla sua vena artistica. Ecco allora **Viva l'Italia** (1979) in cui è contenuto un inno disperato al nostro Paese così assurdo, e infine **Titanic**, l'album della maturità, uscito due anni fa e subito salutato come un capolavoro di equilibrio e di melodia.
E torniamo ora a **La donna cannone**, che contiene cinque pezzi, due dei quali sono lo stesso motivo strumentale in versione doppia (una per armonica), motivo che costituisce il tema della colonna sonora del film «Flirt», interpretato da Monica Vitti e Jean-Luc Bideau. Il pezzo più noto del Q-Disc è senza dubbio «La donna cannone», una canzone d'amore dal contenuto tutto particolare e malinconico. Vi è poi «Canta canta», un ritratto pungente di un ex detenuto; e ancora, per finire, «La ragazza e la miniera», canzone delicata e assai vicina alla tematica di alcuni brani dell'album precedente. De Gregori si è avvalso della collaborazione di Mimmo Locasciulli, suo amico inseparabile, mentre gli arrangiamenti sono opera di Renato Serio. Un Francesco De Gregori meno imbronciato del solito, insomma, cui pare che gli anni rendano, oltre al gusto per la melodia pacata, la volontà di allargare i propri orizzonti musicali fino ad esplorare territori un tempo programmaticamente rifiutati.

Claudio Giovanardi

SEGNALAZIONI/TV

Primavera in giallo

Riprenderà a marzo su Rai Uno «Giallo Sera», l'appuntamento del martedì con il quiz giallo. Le riprese dei 13 episodi sono attualmente in corso presso gli studi TV di Napoli dove è stato costruito l'ambiente fisso nel quale si svolgono le storie: una villa sul cui sfondo sfileranno vicende suspence dagli anni '30 ai giorni nostri. Gli esterni sono stati girati a Torre del Greco.
La regia degli episodi è, come nella scorsa serie, di Mario Caiano.
Il programma è a cura di Mario Casacci e Alberto Ciambricco, nomi molto noti ai lettori di «Voci», che sono anche autori di alcuni testi della serie.
I sei attori fissi della Compagnia di «Giallo sera» sono Angiola Baggio, Nino Castelnuovo, Giulia Fossà, Maria Grazia Grassini, Saverio Marconi e Luciano Melani.

Padiglioni lontani

In primavera andrà in onda su Rai Due uno sceneggiato ambientato in India all'epoca della regina Vittoria. Si tratta di «Padiglioni lontani», sceneggiato in tre parti tratto dall'omonimo romanzo di M.M. Kaye, un «best-seller» di cui sono state vendute circa 15 milioni di copie.
Tra gli interpreti Omar Sharif, Rossano Brazzi, Caterina Boratto, Ben Cross, John Gielgud. La sceneggiatura è di Julian Bond, la regia di Peter Duffell (edizione italiana di Almo Paita).
La storia racconta dell'amore appassionato tra un giovane ufficiale inglese e una splendida principessa indiana, nella cornice fiabesca dell'India del XIX secolo.
Il programma è stato realizzato dalla «Goldcrest» in coproduzione con Rai Due e Telemunchen. Impegno produttivo e grandiose ricostruzioni storiche per uno sceneggiato che promette di essere un vero «kolossal», degno del successo del romanzo «best-seller» a cui si ispira.

TELEVISIONE

di Maurizio Valadon

Il cineclub entra in salotto

Maurizio Valadon chiede scusa a Piero Spila: questa volta nello spazio riservato alla televisione si parlerà di cinema. Rispettosamente e senza scendere troppo nello «specifico» così saranno salve le competenze. Ma come mai? Negli ultimi tempi la RAI sta svolgendo un'importante attività nell'organizzare cicli, rassegne, retrospettive, offrendo così ai telespettatori prodotti cinematografici di qualità ormai riconosciuta, insieme alla rivalutazione di film tradizionalmente considerati «minori» o «maledetti», da cui prudentemente lo spettatore medio è stato per anni tenuto lontano.

A infrangere queste regole, a rompere il «tabù» che circonda certi film, è stata soprattutto Rai Tre. La cenerentola delle tre reti nazionali si sta infatti imponendo per una programmazione cinematografica che farebbe invidia al più esclusivo e raffinato dei cineclub, solo che la sala, in questo caso, non ha limite di posti e chiunque può inserire nelle giornate televisive dei prossimi mesi gli appuntamenti con cicli «La grande avventura», curato da Vieri Razzini e «Lo specchio scuro» a cura di Enrico Ghezzi.

Il limite, nella programmazione cinematografica di Rai Tre, comunque c'è. Non di quantità, ma di qualità: la qualità tecnica delle trasmissioni. In quante case il bianco-nero di Ulmer in **Detour** (andato in onda per «Lo specchio scuro») è arrivato con i suoi contrasti i suoi toni espressionisti, intatti? Quanti hanno potuto rivedere **2001 Odissea nello spazio** (per «La grande avventura») negli incisivi fanta-colori di Kubrick? Troppo spesso sfarfallii, sgranature, trasformano i film trasmessi dalla Terza Rete nei loro fantasmi, con grande rabbia dei «cinephiles» che vorrebbero attingere proprio ad essi per allargare la loro cineteca personale. Ma, si sa, i «cinephiles» sono abituati alle «cantine», ai cineclub di fortuna, insomma a «rubare» film anche nelle più impossibili condizioni. E non sarà sufficiente l'inadeguato e debole segnale che caratterizza Rai Tre a scoraggiarli.

Saranno incollati alle loro poltrone il mercoledì alle 20,30 e la domenica alle 17 per non perdersi i film de «La grande avventura» tra i quali ricordiamo **Il cigno nero** di Henry King, uno dei più bei film di pirati, con un insolito Tyrone Power e una splendida Maureen O'Hara (una battuta: «...ho guardato in canne di fucile meno pericolose dei vostri occhi, Mylady...»), **Il ladro di Bagdad, Il prigioniero di Zenda** di Richard Torpe (con Deborah Kerr e Stewart Granger che è un po' l'eroe del ciclo inauguratosi con la sua celebre interpretazione di **Scaramou-**

INCONTRI

Alice e Ellen Kessler

Ospiti d'onore nella trasmissione condotta dall'inesauribile Pippo Baudo «Buon compleanno TV» (una delle quattro puntate con le quali la RAI ha voluto celebrare i trent'anni della televisione), proprio mentre festeggiano i loro trent'anni di attività artistica, le gemelle Kessler hanno "portato" in scena (facendo seggioletta con le mani, come nel riproiettato "Studio Uno" di buona memoria) nientepopòdimenoche Alberto Sordi. La gustosa scenetta reinventata per l'occasione è stata molto gradita dal pubblico che gremiva il Teatro Olimpico di Roma e, presumibilmente, anche dai teleutenti cui Alice ed Ellen Kessler hanno riservato un ben nutrito repertorio delle loro puntualissime ed inconfondibili danze intervenendo — per sei puntate — alla seconda edizione di «Al Paradise» (regia di Antonello Falqui) che l'anno scorso ha fruttato alla RAI la tanto ambita "Rosa d'oro" di Montreux, il famoso "Oscar" internazionale della TV. Abbiamo incontrato le gemelle Kessler al Teatro delle Vittorie (dove, appunto, sono state realizzate le puntate di «Al Paradise»).

La vostra lunghissima strada nella scalata al successo non conosce soste. Ma in cima alla salita, cosa c'è?

Alice: «Sempre il lavoro. E il professionismo».

Ellen: «Io spero che, soprattutto, in cima a questa salita ci sia la serenità. E la salute».

Il mondo dello spettacolo è sempre affollato. Come nel famoso gioco della torre chi buttereste di sotto?

Alice: «Nessuno. Perché non mi pongo il problema che ci sia o no troppa gente che fa il nostro "mestiere". Sono tanti, troppi dovunque, forse...».

Ellen: «Anch'io non butterei nessuno. Abbiamo bisogno di tutti, grandi e piccoli talenti che siano».

Sulla vostra strada sono passati tanti autobus e tanti treni: quale coincidenza avete perso?

Alice: «Non lo so, perché non avendo creato una famiglia, forse è quella la coincidenza che ho perso. Ma non so se ho fatto bene o fatto male, proprio perché è una coincidenza che non ho... preso!

Ellen: «Non ho perso nessun treno!».

Gianni Boari

che). E poi **Sinbad il marinaio, Robin Hood, Vera Cruz** di Robert Aldrich con Gary Cooper e Burt Lancaster e altri titoli avvincenti a cui abbandonarsi per impagabili ore di evasione (l'«evasione» ha ricordato Oreste Del Buono, che presenta tutti i film del ciclo, non è necessariamente una dimensione negativa: bisogna vedere da cosa si evade, dalle prigioni naziste, come diceva Tolkien, evadere è sacrosanto).

Qualche tensione in più e un godimento un po' più perverso per i film del ciclo «Lo specchio scuro», in onda il giovedì alle 22 e il sabato alle 17. La rassegna dedicata a «crimine, amore e morte nel cinema "nero" americano», sarà lunghissima: i primi 13 film andranno in onda entro il 23 febbraio e i restanti 37 (sic!) saranno programmati nel corso dell'84 e dell'85.

Qualche titolo dei prossimi mesi? **Il postino suona sempre due volte** (quello con Lana Turner e John Garfield), **Il kimono scarlatto** di Samuel Fuller, **Femmina folle** di Stahl, ma anche film anni '70 come **L'assassinio di un allibratore cinese** di Cassavetes, **Distretto 13 le brigate della morte** di Carpenter e tanti, tanti altri ancora.

Rai Uno e Rai Due lasceranno a Rai Tre il monopolio della programmazione cinematografica più ricercata? Ma la questione è un'altra: la passione e l'intelligenza dei curatori dei cicli della Terza Rete ha occupato uno spazio da «cine-club» che le due maggiori reti hanno frequentato solo sporadicamente.

Uno spazio libero e finora ampiamente sottovalutato. Ma sulla scia di «La grande avventura» e de «Lo specchio scuro» qualche reazione, qualche colpo di coda si fanno sentire. Rai Uno ha in programmazione per febbraio-marzo la rassegna a cura di Giuseppe Cereda, «L'avventura americana: al cinema con Howard Hawks». I dodici film previsti vanno in onda dal 6 febbraio al 30 marzo il lunedì in prima serata e nella seconda serata del venerdì.

Se i cicli di Rai Tre sono per generi, quello di Rai Uno attraversa, insieme alla regia di Hawks, molti dei possibili generi cinematografici. Ancora il «nero» con **Codice criminale, Acque del sud** e **Il grande sonno**, il western con **Un dollaro d'onore, Il grande cielo, Rio Lobo** e così via. Ma non si tratta di una rassegna originale. Il «pacchetto» Hawks è preso dalla retrospettiva che Adriano Aprà e Patrizia Pistagnesi, nel 1981, curarono per la Mostra del Cinema di Venezia. Ed è a loro che, evidentemente, va il merito dell'omaggio a Hawks.

FILATELIA

di Sebastiano Di Mauro

ITALIA

● La prima emissione del 1984 è dedicata ad un problema attuale del nostro Paese: «Prevenzione degli infortuni stradali».

Emessa il 20 gennaio è composta da due valori.

Il valore da L. 300 raffigura un segnale stradale contorto in seguito ad un incidente stradale; il valore da L. 400 raffigura, realisticamente, una immagine tipica di un incidente stradale.

Tiratura: cinque milioni di serie.

● La seconda emissione è stata dedicata il 25 gennaio a due famosi artisti italiani e precisamente a Giuseppe De Nittis, nel centenario della morte, e ad Amedeo Modigliani nel centenario della nascita.

Le vignette riproducono le seguenti opere:

— per il valore di L. 300 «Le Corse al Bois de Boulogne» di Giuseppe De Nittis (1846-1884) opera conservata a Roma, nella Galleria Nazionale d'Arte Moderna;

— per il valore di L. 400 «Paul Guillame - 1916» di Amedeo Modigliani (1884-1920) opera conservata a Milano, nella Civica Galleria D'Arte Moderna.

Tiratura: cinque milioni di serie.

VATICANO

Al momento di andare in macchina soltanto le Poste Vaticane hanno comunicato il programma per l'anno 1984 che comprende le seguenti emissioni di valori postali e di «interi» postali.

Valori postali

— Serie commemorativa del centenario della morte del monaco agostiniano biologo, Johann Gregor Mendel;

— serie commemorativa del quinto centenario della morte di S. Casimiro, patrono della Lituania;

— serie di Posta Ordinaria: i viaggi di Sua Santità Giovanni Paolo II nel mondo negli anni 1981 e 1982;

— serie commemorativa del 1600° anniversario della morte di Papa S. Damaso;

— serie celebrativa di istituzioni culturali e scientifiche: Biblioteca Apostolica Vaticana; Archivio Segreto Vaticano; Pontificia Accademia delle Scienze, Specola Vaticana.

Interi postali

— Aerogramma di nuovo tipo;

— cartoline Postali illustrate.

La data di emissione, la composizione, il valore nominale e le caratteristiche relative verranno, di volta in volta, rese note a mezzo dell'Osservatore Romano e con i comunicati indirizzati alla stampa.

QUINTA MOSTRA A.F.N.I.R.

La Quinta Mostra A.F.N.I.R. si è tenuta quest'anno al Museo del Folklore e dei Poeti Romaneschi, messo a disposizione dal Comune di Roma, dal 9 al 19 febbraio.

Alla Mostra saranno esposte le collezioni presentate da cinque Soci del Gruppo Filatelico del Dopolavoro Ferroviario di Roma.

Sebastiano Di Mauro che presenta: «Le strade ferrate nel mondo»

Vincenzo Ganci che presenta: «Uomini illustri nelle emissioni della Repubblica Italiana»

Roberto Moriconi che presenta: «Conquiste Spaziali Sovietiche»

Nino Tumbiolo che presenta: «Che belli..... che strani»

Giancarlo Zenca che presenta: «Napoleone Bonaparte (1769-1821)».

A ricordo della Manifestazione il Poligrafico Zecca dello Stato stamperà un foglietto erinnofilo e conierà una medaglia d'argento ispirati al tema della Mostra «Io.... collezionista».

LETTERE A VOCI

La Scuola I.E. di Genova

Caro Direttore,
l'articolo «La Scuola Professionale Impianti Elettrici» di Genova del n° 10/83, mi ha procurato lodi e recriminazioni.
Per le lodi ringrazio il geom. Aurelio Battaglia, redattore di Voci della Rotaia del Compartimento di Genova.
Per le recriminazioni, conto sulla pubblicazione di questa lettera per ricordare altri nominativi, oltre quelli già citati da Battaglia, di persone o personaggi senza i quali la Scuola non esisterebbe ancora o non funzionerebbe.
A tutti loro deve andare il ringraziamento dell'Azienda perché, egregiamente e senza eccessive spese, quello che sembrava un mio sogno irraggiungibile è divenuto realtà.
Si è trattato di un lavoro di gruppo obiettivamente lungo e complesso nel quale la punta di diamante è stato il Reparto Istruzione Professionale dell'Ufficio I.E. di Genova e la segreteria del suo Capo Ufficio: Gaboardi, Vacca, Menichelli, Pistarino. Costoro hanno lavorato sodo, in un'atmosfera di operosità e simpatia del tutto eccezionali.
Il Reparto IE fabbricati, con Zacchigna, Zuppa, Alemanni, Marmi, Cardini e Paganino, ha saputo costruire la scuola, ferrotel e cantiere in modo egregio, accettando di buon grado, i contributi di esperti per l'aspetto architettonico (Gazzoli, Cassulo).
Per le numerose e complesse attrezzature, si sono prodigati, al di fuori di ogni prassi, l'Officina Compartimentale IE e i Reparti Comp.li TE e IS. Perciò ricordo Rispoli, Di Febbraro, Giostra (ora istruttore a tempo pieno), Mazzarello, Galvan, Danesi (non Daneri).
Per la realizzazione e la strumentazione dei laboratori, il merito spetta ad una schiera di uomini veramente di valore: Benzi, Bobbio, Cazzola, Cesarini, Lippi, Marchioli, Reale, Rocca, Scavino, Sidoti, Travini, oltre ai ben noti specialisti Antonelli, Bailo, Coriando, Romanello e Sciutto. Coordinatore e animatore instancabile del laboratorio IS e ACEI è stato l'ing. Garaboldi, mentre coordinatore del laboratorio TE, che spero sarà presto operativo, è l'ing. Mercatali.
I collaboratori del Dott. Parlavecchia della Divisione Amministrativa, Gamalero, Molinari, Innocenti, hanno tenuto egregiamente il passo alle richieste pressanti dei tecnici e quindi non si sono verificati ritardi di sorta.
L'attuale Capo Ufficio Ing. Ghisi e il Capo della Divisione Ing. Garaboldi, stanno ora operando egregiamente per l'avvenire della Scuola, come del resto, da Roma, la Divisione OM del Servizio IE.
I finanziamenti, relativamente consistenti, sono stati effettuati a diverso titolo e in più esercizi finanziari, in quanto, di pari passo con la costruzione della nuova scuola (al II piano dell'edificio) e del cantiere TE, IS e Cavi di Genova Campi, sono stati completamente ristrutturati i locali dei Reparti Compartimentali TE e IS (ubicati al I piano) e quelli dell'Officina Compartimentale.
I Direttori del Servizio I.E., l'Ing. Bianco prima e l'Ing. Proia dopo, hanno assicurato oltre al loro consenso, anche la continuità dei finanziamenti, intervenendo, laddove necessario, presso gli organi superiori e di controllo, sempre confortati dal consenso e dalle premure delle organizzazioni sindacali.
Fra tutti i sindacalisti è mio piacere e dovere ricordare il rappresentante della FILT (Bastiani) senza il quale, probabilmente, l'opera o non sarebbe iniziata o si sarebbe arenata.
Colgo l'occasione per ringraziare commosso, dalle pagine di questo bel periodico, indistintamente tutti i dipendenti dell'Ufficio I.E. di Genova, tutti coinvolti in massa nella realizzazione della Scuola e da anni ottimi collaboratori.
Infine, anche se in quiescenza, mi sia consentito estendere l'invito a visitare la Scuola a quanti, di tutti i Servizi, riconoscono l'importanza del miglioramento della professionalità. Caramente.

Vittorio Finzi - Genova

Un'aula della Scuola I.E. di Genova

Ma la privacy è maschile

Egregio Direttore,
mi chiamo Teresa Zaccagnino e ho la qualifica di Conduttore. Dipendo dal Sottodeposito Personale Viaggiante di Elmas e scrivo per far sapere a tutti i colleghi della rete quanto si sta perpetrando ai miei danni per essermi rifiutata di pernottare, come da turno, nel dormitorio di Golfo Aranci sprovvisto di bagni per dipendenti-donne separato dai colleghi uomini.
Sono stata tolta d'autorità dal turno di Capo Treno e messa in turno di Conduttore, turno che non facevo da un anno per la gran carenza di Capi Treno. Nessuno è intervenuto per aiutarmi, quindi chiedo a Lei se c'è o non c'è in quest'azione un'ingiustizia.
Grazie.

Teresa Zaccagnino

Il Servizio Movimento, da noi interessato al riguardo, ci ha comunicato quanto segue:
«Il Ferrotel di Golfo Aranci, gestito dall'Ufficio Materiale e Trazione di Cagliari, risulta effettivamente non idoneo ad ospitare personale femminile, ma l'Ufficio Lavori Compartimentale, interessato alla questione, ha già dato inizio ai lavori atti ad eliminare l'inconveniente.
Si precisa, comunque, che in un primo momento Teresa Zaccagnino non fu distolta dal turno di Capotreno, ma si cercò di sostituirla in quelle giornate del turno stesso che prevedevano il riposo a Golfo Aranci.
Purtroppo la soluzione, per difficoltà oggettive nella distribuzione dei servizi, non si rivelò opportuna e la Zaccagnino venne assegnata al turno Conduttori, dal quale verrà nuovamente distolta per essere assegnata al turno Capitreno non appena saranno terminati i lavori nel Ferrotel di Golfo Aranci».
Ringraziamo vivamente il Servizio Movimento per la risposta, che viene totalmente incontro alle giuste attese della nostra lettrice.
A noi di «Voci» non resta che aggiungere poche parole.
Le donne, in ferrovia come altrove, vogliono fare il loro dovere esattamente come lo fanno gli uomini, non vogliono privilegi, non vogliono «favori». Purtroppo però non è colpa loro se talvolta le strutture sono «al maschile»: siamo in tempi di eguaglianza, si sa, ma la privacy non è ancora uguale per tutti.

Era basso anche lui!

Cara Redazione,
seguo il vostro giornale da molto tempo: mio padre, ferroviere in pensione, è un abbonato veterano. Vi scrivo per sottoporvi un problema che nella

sua banalità trovo drammatico. Nel 1980 ho partecipato a tre concorsi banditi dalle Ferrovie dello Stato, in aprile a quello per manovale e in novembre a quelli per capostazione e capogestione.

Al primo mi qualifico in graduatoria con un punteggio di 8,65/10 e al secondo con un punteggio di 9,25/10. Nel maggio del 1982 fui chiamata a sottoporrmi a visita medica per l'idoneità al posto di manovale. Tutto bene. Tra le altre cose sul certificato medico risulta: altezza m. 1,54 (il limite era di 1,55). Ma il medico dell'Ispettorato Sanitario Ferroviario di Foggia mi dichiara idonea. Purtroppo, quando ci fu la chiamata in servizio dovetti rinunciare per gravi motivi che non sto qui a elencare.

Passiamo al secondo concorso (concorso pubblico a capostazione - 4ª categoria - Tecnico D.M. 18-4-80, n. 997): il punteggio è molto buono e mi classifico al 32° posto della graduatoria. Il 10 agosto 1983 mi sottopongo alla visita medica che precede l'assunzione. Preciso che il limite di altezza richiesto dal bando di concorso era lo stesso di quello per manovali. A visitarmi è lo stesso medico che mi aveva visitato l'anno prima, davanti a sé ha anche la cartella medica della visita precedente. Nonostante questo, sul certificato medico dichiara: altezza m. 1,54 - il candidato risulta *«non idoneo»* per deficit staturale. Lì per lì mi è venuto da ridere ma in seguito mi è venuta una gran rabbia (non nascondo che mi sono sentita molto umiliata) e mi chiedo se è possibile, oggi, negare un posto di lavoro statale per un centimetro che manca. Mi sembra assurdo, in fondo non avevo chiesto di fare la hostess di volo!

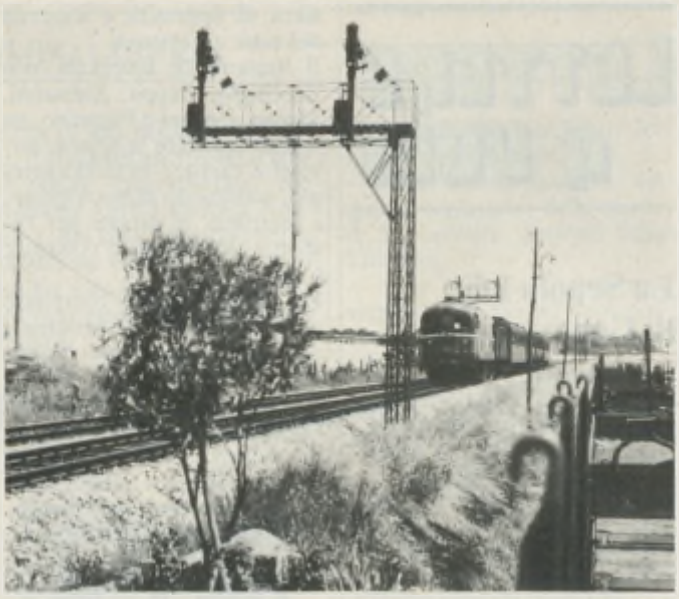
Ho allora chiesto, come di regola, la visita superiore al Ministero dei Trasporti ma mi è stata negata perché trattandosi di un concorso a carattere compartimentale la decisione non spettava a loro. Intanto il Direttore Compartimentale di Trieste (è per questo Compartimento che ho fatto i concorsi) con una deliberazione mi ha dichiarata decaduta dalla nomina in prova. Per eventuali proteste ora dovrei rivolgermi o direttamente al Ministero dei Trasporti o al Tribunale Regionale di Bari. Bene, possono essere certi che andrò fino in fondo a questa questione assurda, lo farò per avere un posto di lavoro che mi spetta in quanto me lo sono conquistato e perché non mi sembra giusto che mi sia stato negato per un motivo così ridicolo. Si è guardata solo la mia altezza e in nessun conto sono stati tenuti l'intelligenza, la voglia e soprattutto il bisogno di lavorare. Ho voluto scrivere a «Voci» proprio perché è il periodico dell'Azienda in questione, mi scuso per lo sfogo e vi ringrazio per avermi letto.

P.S. E pensare che il medico era alto, pardon basso, quanto me!

Maria Rosaria Rosiello - Foggia

In effetti, lettere così lasciano sconcertati. Una ragazza vince un concorso con il punteggio di 9,25/10 e non viene assunta in servizio perché alta solo 1,54 m. Il concorso in oggetto non è né per hostess e neanche per indossatrice o fotomodella ma per Capostazione. Ci sono però delle norme e queste dicono che per fare il Capostazione (ma anche per altre qualifiche) sono necessari almeno m. 1,55 di altezza e quindi la nostra lettrice, per un centimetro, perde il posto. Un posto, come lei stessa afferma, che nessuno le aveva regalato e di cui aveva bisogno. E al giorno d'oggi tutti sappiamo quanto difficile sia trovare lavoro.

Un caso isolato, quello della lettrice? Non crediamo, chissà quanti ragazzi che affrontano i concorsi nelle pubbliche amministrazioni si troveranno a vivere le stesse esperienze: l'altezza, la vista, le analisi del sangue, le radiografie, sono innumerevoli le possibilità di discriminazione per cause fisiche. L'unica cosa che noi possiamo fare in questa sede, oltreché sottolineare l'ingiustizia della cosa, è richiamare l'attenzione di tutti gli Organi competenti in materia. Facciamo campagne per gli handicappati, ci preoccupiamo degli emarginati, dei diversi, ma questo non è un caso, anche grave, di emarginazione? È davvero impossibile fare in modo che i posti di lavoro siano dati a chi effettivamente li merita, a prescindere se si è alti 1,54 o 1,80?



Tra Taranto e Roma

Gent/mo Direttore,

sono un lettore di «Voci della Rotaia» e Vi scrivo per chiederVi alcune informazioni.

Si tratta della linea ferroviaria Roma-Taranto via *Bari*, a questo proposito vorrei sapere perche, Taranto non ha alcun collegamento diretto con Roma, e perché è considerata dalle F.S. meno importante delle altre.

Faccio inoltre presente che, Taranto ha collegamenti diretti con Milano - Torino - R. Calabria - Messina, etc., mentre non ne ha con Roma; quali sono i motivi di questa insufficienza di servizio?

Inoltre su 3 treni rapidi e 2 treni espressi, nessuno di questi trasporta carrozze dirette per Taranto.

L'unico treno oggi esistente è il treno n. 569, che parte alle 22,45 via Napoli-Potenza. Questo treno è sempre affollato, è molto difficile riuscire a trovare un posto perché la maggior parte dei posti sono prenotati, e a volte, è addirittura impossibile salire.

A questo punto vorrei sapere, cosa stanno facendo i responsabili delle F.S. per risolvere questo difficile problema.

Quali sono oggi le prospettive previste per il miglioramento di questo servizio.

Vincenzo Restano

Abbiamo «girato» la lettera del nostro lettore al Servizio Movimento che ci ha così risposto:

«I collegamenti ferroviari tra due località estreme generalmente seguono il percorso chilometricamente più breve. In tale considerazione rientra quindi anche la relazione tra Taranto e Roma il cui itinerario più breve è appunto quello previsto via Metaponto-Potenza-Battipaglia-Napoli km 530 (via Bari sono invece 650).

Attualmente lungo l'itinerario suddetto circolano giornalmente una coppia di treni diurni (rapidi 946/949) ed una di treni espressi notturni (568/569); quest'ultima offre posti a sedere, cuccette e letti.

Non è verosimile quindi l'affermazione che l'unico treno esistente è il 569 e che ha quasi tutti i posti riservati.

Si precisa inoltre che i posti ammessi alla prenotazione facoltativa sono 16 per la 1ª cl. e 24 per la 2ª a confronto rispettivamente di una disponibilità complessiva di 60 e 192 che normalmente soddisfa le esigenze dei viaggiatori.

Non si ravvisa quindi la necessità e l'opportunità di prevedere servizi diretti per Roma via Bari, anzi da qualche tempo, si tende a sopprimere quelli già esistenti poiché l'esperienza ha dimostrato che spesso essi determinano ritardo ai treni di proseguimento.

Tuttavia eventuali viaggiatori, interessati a raggiungere la capitale passando per Bari, possono utilizzare i treni oggi esistenti che a Bari trovano coincidenza per Roma».

Giuseppe De Santis: *Sopralluoghi per «Caccia tragica» (1947-48)*

Nel 1942 Luchino Visconti dirige il suo primo lungometraggio, «Ossessione», una storia ambientata nella bassa ferrarese e ispirata ad un romanzo americano di successo, «Il postino suona sempre due volte», di James Cain. L'Italia di quegli anni è coinvolta nella seconda guerra mondiale ma alcuni intellettuali sono già usciti dalla clandestinità e preparano con nuove idee e rinnovati entusiasmi l'avvento di quella stagione felice che si chiamerà «neorealismo».

Ed è proprio il cinema ad annunciare al mondo che il nostro Paese esce moralmente intatto dal travaglio di una lunga dittatura e lo fa scegliendo la via che gli è più congeniale: abbandona infatti il chiuso degli studi di produzione per confrontarsi all'esterno con uomini veri che vivono nel vero delle cose. Sono gli anni in cui Giuseppe De Santis, un giovane che si occupa di critica cinematografica nel gruppo romano della rivista «Cinema», scopre con alcuni scritti l'importanza che il paesaggio italiano può avere nell'economia di un film.

Giuseppe De Santis, nato a Fondi nel 1917, che ha già esordito nel cinema come aiuto di Visconti in «Ossessione», si prepara ora, nel 1948, a girare il suo primo film, «Caccia tragica», interpretato da Massimo Girotti e Carla Del Poggio, attori che escono, come lo stesso critico-regista, dai corsi del Centro Sperimentale di Cinematografia.

La foto che pubblichiamo, assolutamente inedita, è stata scelta tra quelle scattate dal regista in Romagna in occasione dei sopralluoghi del film.

De Santis non si è posto problemi particolari d'immagine se non quelli, molto consueti in casi del genere, di documentare i luoghi previsti dalla sceneggiatura di un film e destinati a diventare, in seguito, differenti «set» di ripresa.

Dal 1948 in poi De Santis, che si è autodefinito impietosamente «un ciociaro della costa, un mezzo sangue piccolo, olivastro, il naso a becco, ombroso e diffidente», ha messo al suo attivo una decina di film tra i quali quel famoso «Riso amaro» che aprì a Silvana Mangano le vie del successo internazionale e procurò al cinema italiano l'illusione di poter opporre una bella ragazza fatta in casa al dilagante apparato dei divi di Hollywood.

a cura di
Piero Berengo Gardin

ASSICURAZIONE INFORTUNI CLIENTELA BANCARIA

A CHI È INDIRIZZATA

A tutti coloro, di età non superiore ai 75 anni, che siano intestatari o cointestatari di depositi o di conti correnti presso la Banca, o che vanno ad accendere un tale rapporto nel corso del 1984.

GARANZIE E COPERTURE

La polizza garantisce contro i rischi di morte e di invalidità permanente di grado pari o superiore al 60%, conseguenti ad infortunio. Si intende per infortunio qualsiasi evento dovuto a causa fortuita, violenta ed esterna, che produca lesioni corporali obiettivamente constatabili che abbiano per conseguenza la morte o l'invalidità permanente.

Il capitale assicurato è pari all'ammontare del saldo del conto, quale risulta alla Banca nel giorno precedente l'infortunio, sia che tale saldo sia a debito o a credito.
Il capitale assicurato viene raddoppiato se l'invalidità permanente è di grado pari o superiore all'80% o se l'evento risarcito è causato da incidente stradale o ferroviario. Il capitale massimo assicurato è comunque pari a L. 100.000.000.
È sempre garantito un capitale minimo di L. 3.000.000, a prescindere dal saldo del conto.

FUNZIONAMENTO

Per essere assicurati basta il pagamento a titolo di rimborso spese della cifra di L. 4.000 all'anno, pagamento che avviene in maniera automatica a fine anno o all'apertura del conto.
Ulteriori informazioni possono essere desunte dalla comunicazione inviata a domicilio della clientela in essere al 31/12/83 o chieste ad un qualunque sportello della Banca.

L'assicurazione proposta dalla Banca oltre ad essere tra le più convenienti esistenti sul mercato per il favorevolissimo rapporto spese copertura (4.000 lire/200 milioni), presenta delle particolarità appositamente studiate per la categoria dei ferrovieri. Rivolte alle loro esigenze sono la copertura raddoppiata in caso di infortunio ferroviario e la persistenza della garanzia minima anche per saldi passivi non elevati.
Ecco quindi degli ulteriori validi motivi per aprire un conto presso la Banca, magari facendoci accreditare lo stipendio.

STUDIO BAVIERA

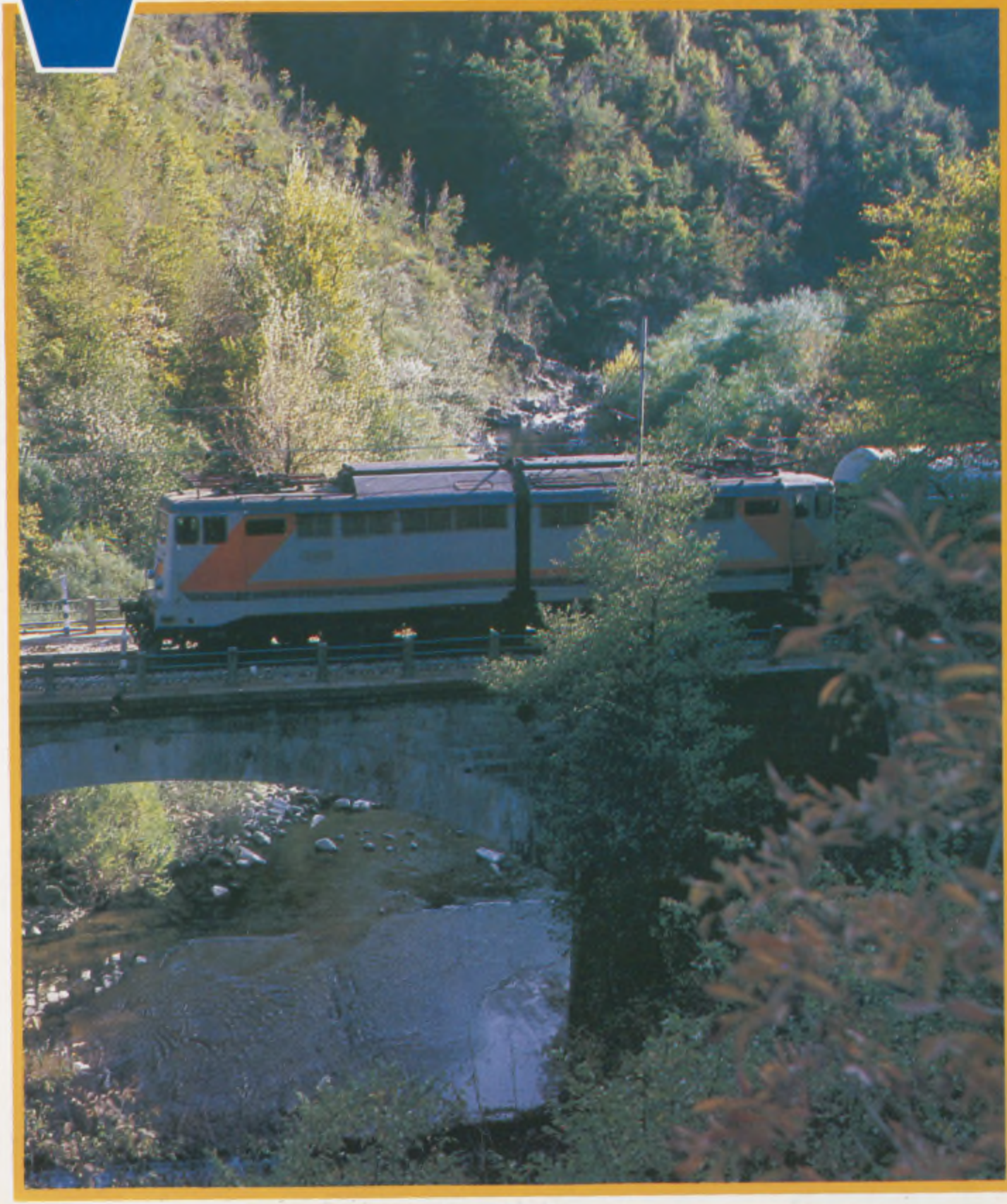
BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

La banca di casa tua

voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXVII n. 3 / marzo 1984

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



NOTIZIE BNC

da 500.000 a 1.000.000

La Banca Nazionale delle Comunicazioni ha elevato ad un milione il limite entro il quale i dipendenti delle FS possono effettuare prelevamenti dal conto corrente allo scoperto qualora abbiano rilasciato delega per l'accreditamento delle competenze presso la Banca.

Il tasso debitore applicato al conto corrente dei ferrovieri è sempre del 12,50 per cento.

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia
Anno XXVII n. 3/marzo 1984

Primavera sulla Porrettana. Un treno in transito nei pressi di Pracchia
(Foto di Bruno Di Giulio)

In apertura dello scorso numero di «Voci» ricordavamo ai nostri lettori l'attualità e l'improcrastinabilità di una Riforma che venisse a svecchiare l'ordinamento aziendale risalente addirittura al lontano 1924 e non più adeguato alle nuove esigenze di un comparto essenziale come quello dei trasporti. Adesso, finalmente, quel nodo inizia a sciogliersi: è notizia di questi giorni l'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri del disegno di legge relativo alla riforma istituzionale delle Ferrovie dello Stato.

E per quanto ci riguarda, siamo particolarmente lieti che questo atteso evento sia venuto a coincidere con la pubblicazione sulle nostre pagine di un ampio servizio proprio sul «lungo cammino della Riforma»: attraverso la rigorosa ricostruzione dei numerosi tentativi in tal senso, tutti falliti, consente di apprezzare meglio, nella sua reale portata, un avvenimento davvero storico per la nostra Azienda (a pag. 6, la seconda puntata).

Prosegue intanto anche la fase di ammodernamento e potenziamento della rete FS. In questo numero un certo spazio (pp. 10-15) è dedicato all'importante quadruplicamento della tratta Torino Lingotto-Trofarello, per cui, fra l'altro, è stata messa in atto una fattiva collaborazione con gli Enti locali e le forze produttive della zona. Un riclassamento generale della rete, un rilancio effettivo del trasporto su rotaia, passano non soltanto attraverso l'appoggio convinto del Governo e del Parlamento, ma anche grazie all'impegno di tutte le risorse tecnologiche, finanziarie e umane disponibili nel Paese.

In questo numero

4	In breve dall'Italia	
5	In breve dall'estero	*Camillo Benevento*
6	Il lungo viaggio della Riforma/2	*Marcello Buzzoli*
10	Quattro binari a Torino Lingotto	*Renzo Marello*
12	Due interventi del Ministro Signorile	*Giovanni Panunzio*
16	La Padova-Bassano	*Laura Facchinelli*
20	Dicono di noi	*Maria Guida*
21	Casa Nostra OPAFS/Personaggi/Amici in pensione/ Cronache del DLF/Ferletture/Un treno nel cassetto/Tuttarete	
33	Le ferrovie del Mozambico	*Bruno Cirillo*
36	Cesare Pozzo: sindacalista ferroviario	*Giuseppe De Lorenzo*
37	Panoramarete	
41	Cultura e tempo libero Cinema / Libri / Televisione / dischi / Filatelia	
48	L'unità malintesa	*Michele De Luca*
50	Lettere a «Voci»	
51	Una foto, un treno	*P. Berengo Gardin*

PERIODICO MENSILE DELLE FS
Piazza della Croce Rossa, 00161 Roma
Tel. (06) 85.56.67 - Centralino FS 84.90
Interno 33210 - 2749
Direttore
Alberto Ciambricco
Redattore capo
Piero Spila
Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini
Grafica
Ennio Salvatore
Segretario di redazione
Ferruccio Facchinelli
Amministrazione
Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Rita Montuschi, Renato Napoli, 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, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Bruno Cirillo, Anna D'Angelo, Francesco De Angelis, Antonio Dentato, Sebastiano Di Mauro, Roberto Fusco, Claudio Giovanardi, Walter Guadagno, Maria Guida, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Renzo Marini, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Marcello Pizzuti, Aldo Sensi, Eriberto Storti, Luciano Zeppegno
Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Tonino Bortoletto, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Leonardo Chioccioni, Francesco Cirillo, Demetrio Costantino, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Gianfranco Giovagnoli, 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, Mario Tafuro, Luigi Trucco, Gianfranco Zerbesi
Stampa
SO.GRA.RO., Società Grafica Romana S.p.A., Via I. Pettinengo 39, tel. 434541/2/3, Roma.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 novembre 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 lire 2.000 trattenute a ruolo; pensionati lire 1.000; privati lire 8.000; per l'estero lire 15.000. Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato al Servizio Ragioneria FS, «Voci della Rotaia», Direzione Generale FS, Roma.

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

È nato l'Osservatorio dei trasporti

Il 28 febbraio a Roma, presso la sala convegni del CIFI, è stato insediato ufficialmente dal Ministro Signorile, l'Osservatorio nazionale dei trasporti. Si tratta di una nuova struttura nata per iniziativa del Ministro dei Trasporti, con criteri prettamente tecnico-conoscitivi. In pratica si tratta di istituzionalizzare una sede di confronto fra tutte le parti operanti nel settore, ma anche una sede di valutazione tecnica e di scambio d'informazioni, in cui sia possibile seguire con visione globale l'andamento e l'evoluzione di un comparto come quello dei trasporti, così complesso e importante per l'economia del Paese.
Nell'Osservatorio saranno rappresentati i Ministeri dei Trasporti, dei Lavori Pubblici, della Marina Mercantile, la Confindustria, la Confcommercio, la Confetra, le Organizzazioni Sindacali e le Regioni.
Nel corso della cerimonia, l'On. Signorile, nell'illustrare le motivazioni politiche e tecniche che presiedono alla costituzione del nuovo organismo, ha avuto anche modo di soffermarsi sullo stato del settore dei trasporti nazionale. «Sui prezzi del prodotto finito il costo dei trasporti incide attualmente dall'8% a un massimo del 25% — ha detto, fra l'altro, l'On. Signorile — contro la media del 7% degli altri Paesi europei. Considerando che il costo del trasporto in Italia supera i 65 miliardi di lire, agganciare il costo medio europeo significherebbe risparmiare circa 10 miliardi».

Un piano per la campagna ortofrutticola

È pronto un piano straordinario dell'Azienda per agevolare i trasporti di prodotti della prossima campagna ortofrutticola siciliana.
Il piano per la campagna ortofrutticola è stato già predisposto nel corso di una riunione alla quale hanno partecipato oltre ai responsabili delle stazioni di Siracusa e degli altri centri interessati, anche i responsabili degli orari e della composizione dei treni merci ferroviari del Servizio Movimento.
Una successiva riunione operativa ha coinvolto i responsabili dei servizi di traghetto, del movimento carri e della stazione di Catania.
Si tratta, infatti, di coordinare una serie di provvedimenti tecnici per favorire il più rapido tragitto possibile dei carri merci interessati al trasporto dell'ortofrutta senza interferire sul normale traffico passeggeri e merci.

I centri interessati all'operazione sono soprattutto quelli di Scicli, Ispica, Cassibile, Santa Teresa Longarini, Siracusa e, di riflesso, anche Catania e Messina. Il traffico in partenza da Vittoria viene invece indirizzato sulla direttrice Gela.

Venezia e il Simplon Orient Express

La base organizzativa del Venice Simplon Orient Express verrà trasferita a Venezia.
Il notissimo treno privato che effettua collegamenti trisettimanali sulla relazione Londra-Parigi-Venezia mediante due distinti convogli (uno circolante in territorio britannico, l'altro sul Continente) fin dalla sua istituzione ha contato su una base operativa ubicata a Boulogne, nel punto iniziale del percorso in terra francese. Recentemente la Società proprietaria del treno ha chiesto di poter trasferire la propria organizzazione per i vari servizi e la manutenzione presso il terminale ubicato dal lato opposto del tratto continentale, dunque a Venezia.
Attualmente sono in corso di definizione gli accordi fra la nostra Azienda e la Società V.S.O.E. All'interessata è stato concesso, nell'ambito degli impianti ferroviari di Venezia Scomenzere, l'uso di un'area scoperta attrezzata con binari e di spazi coperti ad uso uffici e magazzini.

Prestiti obbligazionari FS

È stato interamente collocato nel primo giorno di sottoscrizione il prestito obbligazionario indicizzato di 800 miliardi di lire lanciato dalla nostra Azienda con scadenza 1992. L'ha comunicato la Banca Nazionale del Lavoro che ha guidato il consorzio bancario incaricato di offrire le obbligazioni.
I dati relativi al successivo prestito obbligazionario — sempre per un ammontare di 800 miliardi di lire — aperto alle sottoscrizioni il 29 febbraio scorso sono i seguenti: le obbligazioni, che dovrebbero avere godimento a partire dal 1° marzo '84, avranno una durata di otto anni ed un tasso d'interesse semestrale non inferiore al 6,50%, legato all'andamento dei rendimenti dei BOT e dei titoli quotati esenti da imposta. Il tasso d'interesse della prima cedola è stato fissato nell'8%.
Quanto al rendimento effettivo netto per l'obbligazionista, sarà ovviamente variabile (in quanto legato all'indicizzazione degli interessi e del capitale da rimborsare); sulla base dell'importo della sola prima cedola (8%), si può comunque preventivare un 16,64%, oltre alla maggiorazione sul capitale, pari per il primo semestre all'1,50.

IN BREVE DALL'ESTERO

Cameroun

La società ferroviaria del Cameroun (Regifercam) ha ottenuto dal Canada un credito di circa 2 miliardi di lire destinati alla costruzione di cinque viadotti sulla sezione di 25 km Eseka-Maloumé della ferrovia Transcamerunese in corso di ristrutturazione.

Nigeria

La francese CSEE fornirà al futuro metrò di Lagos equipaggiamenti per segnalazione per un ammontare di circa 6 miliardi di lire.

Gabon

Il Principe Alberto di Liegi ha posto la prima pietra del Centro di manutenzione del materiale ferroviario di Booné, concretando così un progetto le cui origini risalgono nientemeno che al lontano 1905. A quell'epoca, la missione del capitano Cambrier aveva già ideato di fare di Booné un importante centro ferroviario della linea che si era progettata di costruire per congiungere Owendo a Makoura. I lavori, commissionati alla Società belga Transurb Consult avranno termine nel 1985, e rappresenteranno un investimento di circa tre miliardi di lire. Nel corso di una conferenza stampa tenuta a Libreville, il Segretario di Stato belga per il Commercio con l'Estero, M. Kempinaire, ha preannunciato la prossima conclusione di un contratto tra il Gabon e l'industria belga per l'acquisto di locomotive.

Unione Internazionale delle Ferrovie

Due nuove adesioni sono da registrare nel seno dell'Unione Internazionale delle Ferrovie: quella delle Ferrovie del Kenya (2650 km di ferrovia a scartamento ordinario) e quella delle Ferrovie australiane (ROA), organismo di coordinamento delle reti ferroviarie d'Australia e della Nuova Zelanda. Il totale delle linee gestite dalla ROA è di 46745 km. La sede è a Melbourne.

Taiwan

È stato accordato dall'Arabia Saudita al governo di Taiwan un prestito di circa 150 miliardi per la costruzione di 4 km di strada ferrata sotterranea nel centro di Taipeh.

Sud Africa

Nel corso dei prossimi mesi le ferrovie del Sud-Africa metteranno in servizio due nuovi treni che assicureranno il collegamento tra Johannesburg e Pretoria, con punte di velocità di centocinquanta chilometri l'ora. Questi treni saranno composti ciascuno da otto vetture trainate da locomotive elettriche della serie 12E.
Il nuovo servizio sarà denominato «Metroblitz».

Pakistan

L'Italconsult ha realizzato per il governo pachistano un progetto per l'elettrificazione del tratto ferroviario Quetta-Sibi, linea che corre lungo la frontiera tra il Pakistan e l'Iran.
La sezione presa in esame, lunga 130 km, è sede di un importante traffico di rame.

URSS

Le Ferrovie sovietiche (SZD) hanno iniziato le prove di trazione di treni di carbone da 15.000 tonnellate tra il bacino minerario del Kazakistan (Ekibastus) e Tobol, sulla linea Ufa-Karajanda, elettrificata con la monofase.

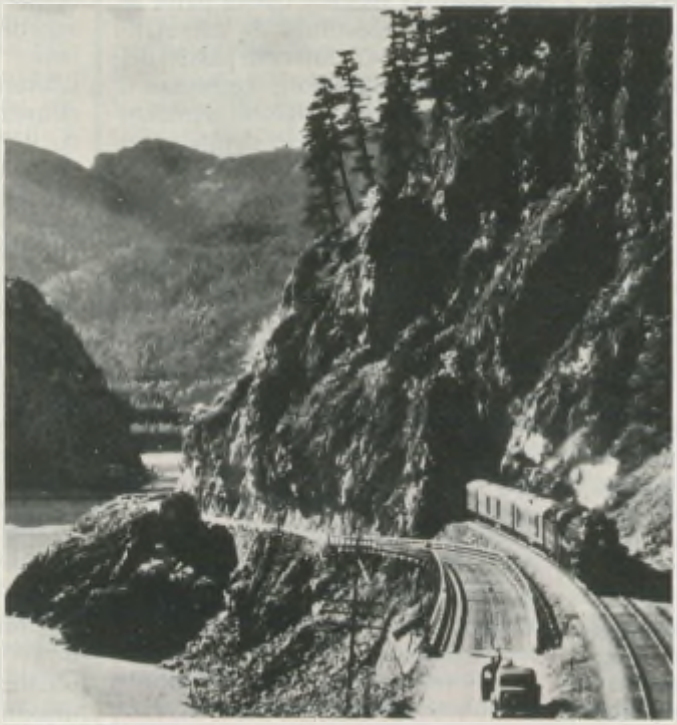
Gran Bretagna

Cambiamenti organizzativi sono in vista per il sistema di trasporti londinesi, il cosiddetto «London Transport». Il Parlamento britannico sta infatti discutendo un progetto che prevede, tra l'altro, la possibilità di investimenti privati per il sistema ferroviario della Capitale. A seguito di questo progetto il «Consiglio della Grande Londra» si vedrebbe revocare la competenza sul «London Trasport», che passerebbe direttamente sotto la responsabilità e il controllo del Governo. A seguito di una siffatta operazione i trasporti della capitale britannica potrebbero essere coordinati all'insegna di un «Comitato Passeggeri della Regione di Londra». Per l'occasione verrebbero riviste anche le tariffe del London Transport e dell'intera rete ferroviaria del Regno Unito.

Canada

Ritirati dal servizio nel 1982, a causa del troppo elevato costo di gestione, i due turbotreni della United Aircraft ferroviaria, hanno alfine trovato un acquirente: un rivenditore di rottami di ferro del New Jersey. Termina così, nella maniera più ingloriosa, una vicenda costellata di impressionanti fallimenti tecnici. Posti in esercizio nel 1968 le «banane gialle» (così vennero denominati i due turbotreni) erano stati ritirati dal servizio per oltre un anno sin dal 1969.
Nel 1975 prese fuoco una turbina: non ci furono per fortuna incidenti per i 170 viaggiatori che poterono essere rapidamente evacuati. Tre vetture furono poi distrutte da un altro incendio nel 1979: anche questa volta, comunque, poterono essere evacuati senza danni i 205 viaggiatori. Altri incidenti di natura strettamente tecnica compromisero in seguito la regolarità del servizio, sovrapponendosi ad incidenti anche dovuti a mera sfortuna. Come quello capitato proprio nel giorno della presentazione alla stampa dei nuovi turbotreni (1968) quando uno dei convogli entrò in collisione con un camion nei pressi di Kingston; o come quando, nel 1973, undici passeggeri restarono feriti a seguito di uno scontro con un treno merci.
Adesso la società proprietaria dei due «rottami» sta cercando il mezzo più economico per trasportare i convogli venduti nel New Jersey.

(a cura di Camillo Benevento)



Un convoglio delle Ferrovie canadesi

Ricomincia il valzer delle commissioni

di Marcello Buzzoli

Nel ventennio successivo al secondo conflitto mondiale, lo scenario dei trasporti cambia profondamente.
Risorte dalle ceneri della guerra, le ferrovie debbono misurarsi con altre tecniche in rapida ascesa: l'autoveicolo, l'aereo e le condotte a propulsione («pipeline»). Ma il concorrente di gran lunga più pericoloso è l'autoveicolo con le sue doti di ubiquità, prontezza e velocità.
In Europa, mantengono le loro posizioni soltanto le ferrovie dei Paesi orientali dove lo sviluppo della motorizzazione è minimo: mentre sulle strade ferrate dell'Occidente il traffico declina.
Per evitare le conseguenze negative di un forte squilibrio del mercato dei trasporti, Francia, Olanda e Belgio impongono restrizioni al traffico camionistico delle merci pesanti. Dove non intendono applicare misure analoghe, i Governi ridimensionano le ferrovie.
In Inghilterra, il Piano Beeching amputa incisivamente la rete delle «British Railways», disabilitando scali, stazioni e Depositi locomotive.
In Germania, il socialdemocratico Leber propugna la chiusura di cinquemila chilometri di strade ferrate. La richiesta viene bloccata. Ma, come conseguenza, se ne adotta un'altra di segno contrario: limitazioni e sovrattasse per il traffico stradale pesante.
Pur con una certa rozzezza ed improvvisazione, provvedimenti del genere obbediscono ad una logica di coordinamento e di equilibrio che in quegli anni in Italia è assente del tutto.
Nel 1955, col finanziamento del primo piano autostradale, comincia da noi il boom del trasporto camionistico. Che, accanto agli aspetti positivi, presenta eccessi e sregolatezze non moderabili con gli strumenti normativi a disposizione: una vecchia legge del 1935 che incredibilmente sarà sostituita soltanto nel 1974 da una più organica disciplina. Parimenti nel settore dei viaggiatori si largheggia, al di fuori di qualsiasi disegno programmatico, nella concessione di autolinee anche sui lunghi percorsi paralleli e totalmente interferenti con i servizi su rotaia.
Le ferrovie inevitabilmente perdono traffico. Nessuno sa con precisione quale deve essere il loro ruolo e si preferisce mantenerle in una condizione di stentata sopravvivenza per evitarne il decesso, politicamente inopportuno.
Prive di un fondo di dotazione, le F.S. sono costrette ad indebitarsi per il potenziamento (pur minimo) delle linee e del materiale e per coprire il disavanzo. O meglio, quella parte di spese correnti costituite da manutenzioni e rinnovi. Gli interessi passivi dei prestiti, moltiplicandosi, aggravano il deficit di bilancio. Qualsiasi aumento tariffario è vietato e ciò significa, tenendo conto della svalutazione monetaria, che le tariffe vengono di fatto ridotte, giorno dopo giorno.
In un quadro solcato da così profonde contraddizioni e scompensi, torna a riproporsi fin dagli anni Cinquanta la riforma dell'Azienda. E tornano sulla scena le Commissioni di studio.
Come abiti impregnati di naftalina, escono dall'armadio le vecchie questioni agitate nell'epoca prefascista cui si aggiungono, non meno pesanti e perentorie, questioni nuove, legate al cambiamento del mercato dei trasporti, alle accresciute esigenze di mobilità, al confronto con i Sindacati che non è più limitato alle sole rivendicazioni salariali.
Con l'apporto della stessa Azienda che mobilitò le energie migliori venne svolgendosi, nel corso degli anni, un'intensa e qualificata attività propositiva. Che però cadde sistematicamente nel vuoto, con un rituale degno di essere definito kafkiano se questo aggettivo non fosse scolorito dall'abuso.
L'alternarsi di Governi e maggioranze effimere; i meccanismi che paralizzano il Parlamento; la molteplicità dei centri di potere; il culto del formalismo giuridico; l'eccesso di particolarismo; i ricorrenti timori per l'autonomia aziendale dissimulati dietro insincere propensioni riformiste; queste ed altre cause impedirono l'attuazione di decisioni urgenti e necessarie.
Dalla mancata riforma delle F.S., potrebbe trarsi un grande affresco del sistema istituzionale e politico italiano in tutte le sue articolazioni. Ma preferiamo riferire i fatti.
Nel 1951, al professor Leonardo Severi, allora Presidente del Consiglio di Stato, toccò il compito di dirigere la prima Commissione del dopoguerra, costituita ufficialmente, per preparare un progetto di riforma F.S. Ripercorrendo piste in parte già note, la Commissione si pronunciò per un Consiglio di Amministrazione dotato di estesi

Su questo numero di «Voci della Rotaia» pubblichiamo la seconda puntata del servizio che, risalendo il corso degli anni, ricostruisce la lunga serie dei tentativi di riforma aziendale rimasti senza esito.
Il 2 marzo 1984 il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei Trasporti, ha approvato un nuovo disegno di legge di riforma. Il progetto governativo, che sotto il profilo giuridico appare il più avanzato e coerente, dovrà ora essere approvato dal Parlamento.
«Voci» ne darà conto nell'ultima puntata del servizio.

poteri gestionali e composto dal Direttore Generale, da due alti funzionari ferroviari, da tre rappresentanti del personale, da un funzionario del Ministero del Tesoro, da un Avvocato dello Stato, nonché da sette esperti, estranei all'amministrazione statale, particolarmente ferrati nella economia e nei trasporti. Veniva così suggerito un largo innesto del pubblico nel privato; innesto che avrebbe potuto riuscire proficuo nell'integrazione di esperienze diverse. L'Autorità politica era esclusa dall'organo collegiale i cui componenti sarebbero stati nominati con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei Trasporti, sentito il Consiglio dei Ministri. Ovviamente, permaneva il rischio che, nel meccanismo delle nomine, prevalessero le influenze di natura partitocratica. Rischio difficilmente evitabile, tanto più che (anche allora) i tecnocrati senza tessera erano una specie abbastanza rara in Italia. Oltre ai poteri di vigilanza, il Ministro era titolare di poteri di carattere attivo e dispositivo, come la già ricordata nomina dei Consiglieri, la determinazione delle tariffe di trasporto, le piante organiche e le competenze accessorie del personale. Il potere più importante, cioè l'annullamento delle deliberazioni del Consiglio di Amministrazione, poteva essere esercitato nel termine di un mese. Era anche prevista la sospensiva immediata e il successivo rigetto; peraltro tale procedura eccezionale doveva essere convalidata dal Consiglio dei Ministri, presa visione delle controdeduzioni dell'Azienda.

Se il professor Severi e i suoi collaboratori non lesinarono tempo e fatica per progettare il nuovo assetto delle F.S., con non minore impegno la Commissione Berruti (1953) assolse il compito di studiare «organici provvedimenti intesi a disciplinare il nuovo stato giuridico del personale ferroviario e ad attuare il riordinamento strutturale e funzionale dell'Azienda». Formata da parlamentari, funzionari, esperti dei trasporti e da rappresentanti dei Sindacati, la Commissione si attestò su una linea mediana, escludendo le ipotesi di privatizzazione e quelle di eccessiva indipendenza dal Governo e dal Parlamento. Il Consiglio di Amministrazione F.S. doveva essere dotato di ampi poteri deliberanti e, per alcune materie, consultivi. Tuttavia esso veniva a collocarsi come un ponte, per così dire, tra l'Autorità politica e l'Azienda autonoma. Infatti il Ministro, quando lo ritenesse necessario, poteva partecipare ai lavori del Consiglio, assumendone la presidenza. Con questa procedura abbastanza insolita (il collegio era di fatto bicipite, avendo un presidente ordinario ed uno straordinario), si volevano prevenire o ridurre al minimo le occasioni di conflitto. E con analoghe finalità, il potere di annullamento degli atti consiliari era mitigato, nel senso che il Ministro poteva invitare il consesso a riesaminare il provvedimento in contestazione.

Ai lavori del Consiglio, partecipava, con semplice voto consultivo, il Direttore Generale. Egli poteva essere scelto anche tra persone estranee alla pubblica amministrazione e rimaneva in carica per un quinquennio, con possibilità di riconferma per il quinquennio successivo. Il massimo organo esecutivo doveva essere affiancato da due Direttori Generali aggiunti, preposti rispettivamente al settore tecnico e al settore economico-amministrativo e prescelti tra i funzionari ferroviari.

La Commissione Berruti esaminò a fondo anche le questioni finanziarie, proponendo che le diverse partite del bilancio F.S. venissero riordinate e riconsiderate sotto l'aspetto del servizio pubblico e quello di un'Impresa industriale e commerciale, tenuta ad equilibrare costi e ricavi.

Le Commissioni Severi e Berruti ave-

vano da poco concluso il loro mandato, quando sembrarono schiudersi concrete ed immediate prospettive di cambiamento. Infatti la legge 20 dicembre 1954 n. 1181 demandò al Governo l'emanazione del nuovo statuto degli impiegati civili dello Stato, nonché la modifica dell'ordinamento delle ferrovie. In tale contesto, la riforma strutturale delle F.S. doveva attuarsi conferendo agli organi centrali adeguati poteri da esplicare «sotto la direzione e la responsabilità del Ministro dei Trasporti».

Tale formula, ampia e al tempo stesso ambigua, si prestava a molteplici interpretazioni: quella di porre il Ministro al di sopra dell'Azienda; quella di farne un organo dell'Azienda; oppure il presidente di un organo collegiale dell'Azienda o, infine, il presidente saltuario, nei casi eccezionali, come voleva la Commissione Berruti.

Discettando su questa e su altre questioni, il termine stabilito per la delega venne a scadenza prima che il Governo avesse realizzato il compito affidatogli dal Parlamento.

La riforma era apparsa e scomparsa come la Fata Morgana e quel che è peggio si erano aggrovigliati ancor più i nodi su una delle questioni di fondo: la posizione del Ministro rispetto agli organi di gestione.

Mentre gli anni Cinquanta volgono alla fine, la crisi del vettore su rotaia mostra segni evidenti. L'istituzione di numerosi servizi diretti, la riduzione dei tempi di percorrenza su alcune relazioni, la revisione degli orari ed altre contromisure riescono a contenere (non certo ad evitare) la perdita di traffico. Al prestigioso «Settebello» (ETR 300) che fa la spola tra Roma e Milano si affiancano quattro elettrotreni (ETR 250) denominati «Arlecchino». Sono iniziative valide e prestigiose che confermano le grandi possibilità del mezzo ferroviario. Purtroppo, pochissimi treni di qualità non bastano ad elevare il livello del servizio nel suo complesso. Al modo stesso che il potenziamento di alcune direttrici principali non basta a riequilibrare le insufficienze del sistema che va perdendo gradualmente la sua forza propulsiva e la sua competitività.

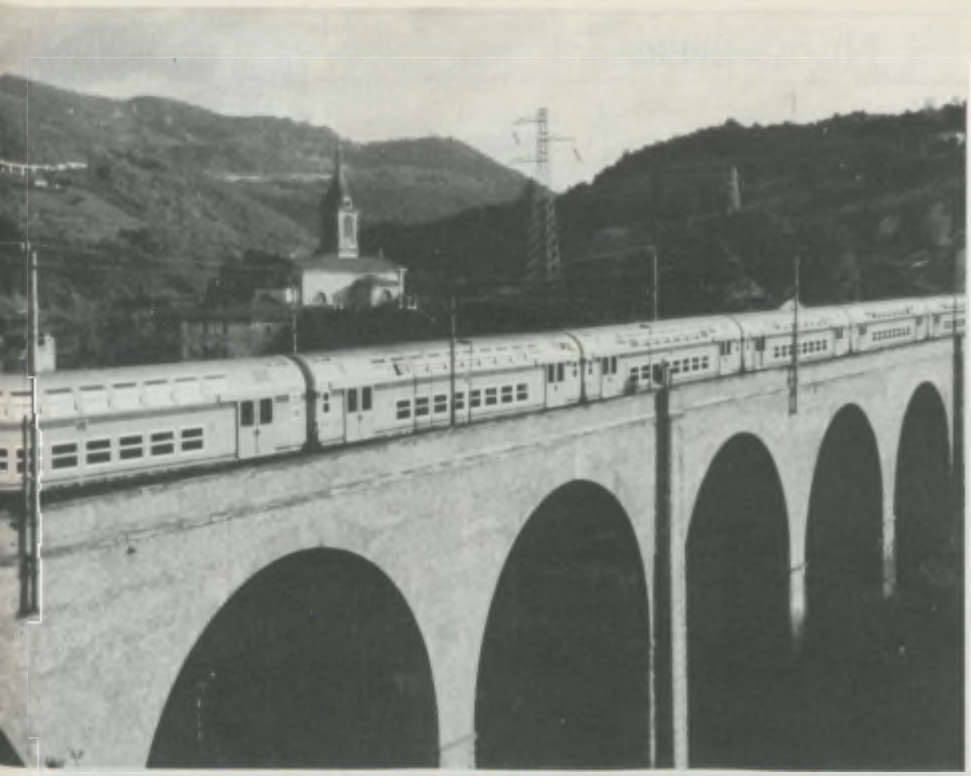
Nel marzo 1958 fu autorizzato finalmente un finanziamento di 175 miliardi e prese l'avvio il primo Piano quinquennale articolato in due fasi. La seconda fase fu autorizzata nel dicembre 1959 con uno stanziamento d'importo pari al precedente. Non fu propriamente un Piano di potenziamento, ma in gran parte di recupero dell'arretrato tecnico accumulatosi per la scarsezza dei fondi nei bilanci correnti.

Frattanto si rinnovano i tentativi per modificare l'assetto istituzionale delle ferrovie. Venute meno, come abbiamo visto, le possibilità offerte dal provvedimento di delega, il Governo presentò nel 1956 un proprio disegno di legge. Il Consiglio di Amministrazione, presieduto dal Ministro, aveva potestà deliberativa su numerose materie e competenza consultiva su altre la cui trattazione spettava al Ministro.

Per imprimere dinamismo all'azione amministrativa, veniva istituito, come emanazione del Consiglio, un nuovo organo a composizione ristretta, il Comitato di gestione, che avrebbe esercitato le facoltà delegategli dal Consiglio stesso. Con finalità di decentramento, e per conferire una certa duttilità e prontezza all'azione commerciale sarebbero state ampliate le competenze dei Capi Compartimento, in particolare per i contratti e le riduzioni tariffarie nel trasporto di merci. Infine, con l'istituzione del conto di rinnovamento e del conto economico di gestione, sarebbe stata integrata l'articolazione del bilancio, accrescendone la «leggibilità» e la valenza.

Questi in sintesi i lineamenti del cennato disegno di legge che comunque non ebbe alcun seguito.

Siamo giunti al 1960, uno degli anni peggiori nella storia della Repubblica. Il Governo Tambroni, duramente contestato nel Paese, fu costretto a dimettersi, lasciando il posto al terzo Ministero Fanfani. Tra tante vicissitudini, il primo dicembre, poco prima dello spirare dell'anno, fu varato un decreto interministeriale che istituiva una nuova Commissione per la riforma ferroviaria. Tre autorevoli signori sedettero intorno ad un tavolo e cominciarono ad esaminare il bilancio FS, le spese in conto capitale, la situazione patrimoniale, i residui attivi e quelli passivi, addentrandosi nella selva delle cifre e dei documenti. Chi erano quei signori? Erano l'ing. Longo, presidente della Banca Nazionale del Lavoro, l'economista Saraceno e il giurista Onida. Considerata l'estrazione dei commissari, l'esame interessò particolarmente l'andamento economico e finanziario dell'Azienda. I tre «Saggi» giudicarono utile l'istituzione di uno stato patrimoniale correlato con un conto economico che avrebbe consentito di fronteggiare le passività derivanti dall'oneroso regime delle pensioni del personale e di accantonare quote per gli interventi di rinnovo del patrimonio. Gli altri provvedimenti dovevano puntare alla razionalizzazione della gestione, attraverso il riclassamento delle linee, il potenziamento dei mezzi tecnici, l'eliminazione delle attività non strettamente pertinenti, come le Officine di riparazione e la cooperativa di consumo «La Provvida». Circa l'organigramma, era prevista l'esclusione del Ministro dal Consiglio di Amministrazione. Questo sarebbe stato formato dal Presidente, dal Direttore Generale, da due funzionari dell'Azienda, da otto esperti estranei alla pubblica amministrazione (fatta eccezione per i docenti universitari) e da quattro rappresentanti del personale. Per gli affari di minor rilievo, avrebbe agito un Comitato esecutivo. All'Autorità politica erano riconosciuti, come sempre, poteri d'indirizzo e di controllo. Per l'esercizio di questi ultimi, veniva istituito un Ispettorato alle dirette dipendenze del Ministro. L'On. Spataro, all'epoca titolare del dicastero dei Trasporti, tradusse gli anzidetti orientamenti in un dise-



gno di legge che peraltro demandava la regolamentazione di alcune materie fondamentali (approvazione del bilancio; trattamento economico e giuridico del personale, ecc.) a successive disposizioni da emanare mediante delega al Governo. La bozza della legge Spataro, con un'iniziativa abbastanza insolita per l'epoca, fu rimessa all'esame di un apposito Gruppo misto (Azienda-Sindacati) incaricato di esprimere un parere consultivo. Il Gruppo raggiunse un accordo di massima dal quale si dissociarono «in extremis» i delegati dell'USFI.

Una crisi di governo bloccò la proposta Spataro che fu poi abbandonata definitivamente. Destino non meno infausto era toccato in precedenza ad un disegno di legge dell'On. Ferrari Aggradi che resse interinalmente per breve tempo il dicastero dei Trasporti. Da tanti inutili tentativi derivò un diffuso scetticismo che si andò in parte dileguando quando sembrò che la riforma delle ferrovie potesse trovare sbocco nel più ampio rinnovamento della vita amministrativa del Paese, preannunciato dagli studi della Commissione Medici. Quanti aspettavano lo squillo della tromba della redenzione volsero l'orecchio a Palazzo Vidoni dove si era acquartierato l'On. Preti, succedendo all'On. Lucifredi nell'incarico di Ministro senza portafoglio per la riforma burocratica. In effetti, il parlamentare emiliano, lavorando alacremente, presentò alle Camere un disegno di legge, noto come progetto Preti, che prevedeva il distacco, dai Ministeri di appartenenza, delle Amministrazioni preposte alla produzione di beni e/o servizi (Ferrovie dello Stato, Monopoli, ANAS, Poste e Telecomunicazioni). Ferma restando l'alta direzione e la vigilanza dei rispettivi Ministri, veniva prefigurato per tali Aziende un ordinamento simile a quello degli Enti pubblici economici, pur con maggiori cautele e controlli. Il progetto Preti andò ad allungare l'elenco delle proposte rimaste senza esito.

Nel 1964, i socialisti tornarono al Governo in un Ministero di coalizione.

L'On. Pietro Nenni, vice Presidente del Consiglio, diresse un Comitato ad alto livello incaricato di ricercare misure idonee al riassetto delle ferrovie su parametri di efficienza e di economicità.

Il rapporto finale del Comitato sottolineava la necessità di riordinamento del sistema dei trasporti coordinando gli investimenti nelle infrastrutture, ripartendo i traffici tra i vettori, sostituendo con autoservizi a gestione pubblica i servizi ferroviari antieconomici. La struttura del Ministero dei Trasporti doveva essere riveduta coerentemente alle accresciute funzioni e responsabilità. In tale contesto, l'Azienda F.S. avrebbe dovuto trasformarsi in Ente pubblico con personalità giuridica propria. Conclusi i lavori del Comitato Nenni, fu presentato al Parlamento nel settembre 1966 un disegno di legge che delegava al Governo l'emanazione, entro dodici mesi, del nuovo ordinamento F.S. Pur escludendo la soluzione dell'Ente pubblico, era prevista l'istituzione di un'Azienda con caratteristiche di spiccata autonomia e di snellezza operativa. Il disegno di legge stabiliva altri importanti principi, per il risanamento tecnico, economico e finanziario della gestione e la programmazione degli interventi infrastrutturali. Alle norme delegate era altresì affidata la regolamentazione del rapporto d'impiego del personale e il correlativo trattamento economico che comprendeva tra l'altro compensi incentivanti ai dipendenti meritevoli. Con finalità di recupero produttivistico, era previsto il ridimensionamento numerico del personale esuberante. Per meglio responsabilizzare l'alta dirigenza, si proponeva, inoltre, che il Direttore Generale, i Vice Direttori, i Direttori centrali e compartimentali fossero legati all'Azienda da un «rapporto d'impiego a tempo determinato rinnovabile».

Contemporaneamente al cennato schema di legge delega, l'On. Scalfaro, allora Ministro dei Trasporti, presentò al Parlamento quattro disegni di legge concernenti rispettivamente: l'ordinamento del Ministero dei Trasporti; la copertura dei disavanzi di gestione 1966-1967 delle F.S. e delle Poste; l'istituzione del Comitato consultivo dei trasporti nell'ambito del CIPE; la modifica di alcune disposizioni sulla circolazione stradale.

Un ragguardevole sforzo normativo che, ancora una volta, non fu coronato dal successo. La chiusura della legislatura determinò la decadenza sia del progetto di delega per la riforma FS, sia dei quattro provvedimenti sopra ricordati.

Con legge 27 luglio 1967 n. 668 furono emanate alcune norme stralcio di portata limitata e venne istituito, con funzioni di consulenza del Direttore Generale F.S., il Comitato Tecnico Amministrativo, presieduto dal Direttore stesso e formato dai Vice Direttori Generali e dai Direttori dei Servizi.

□

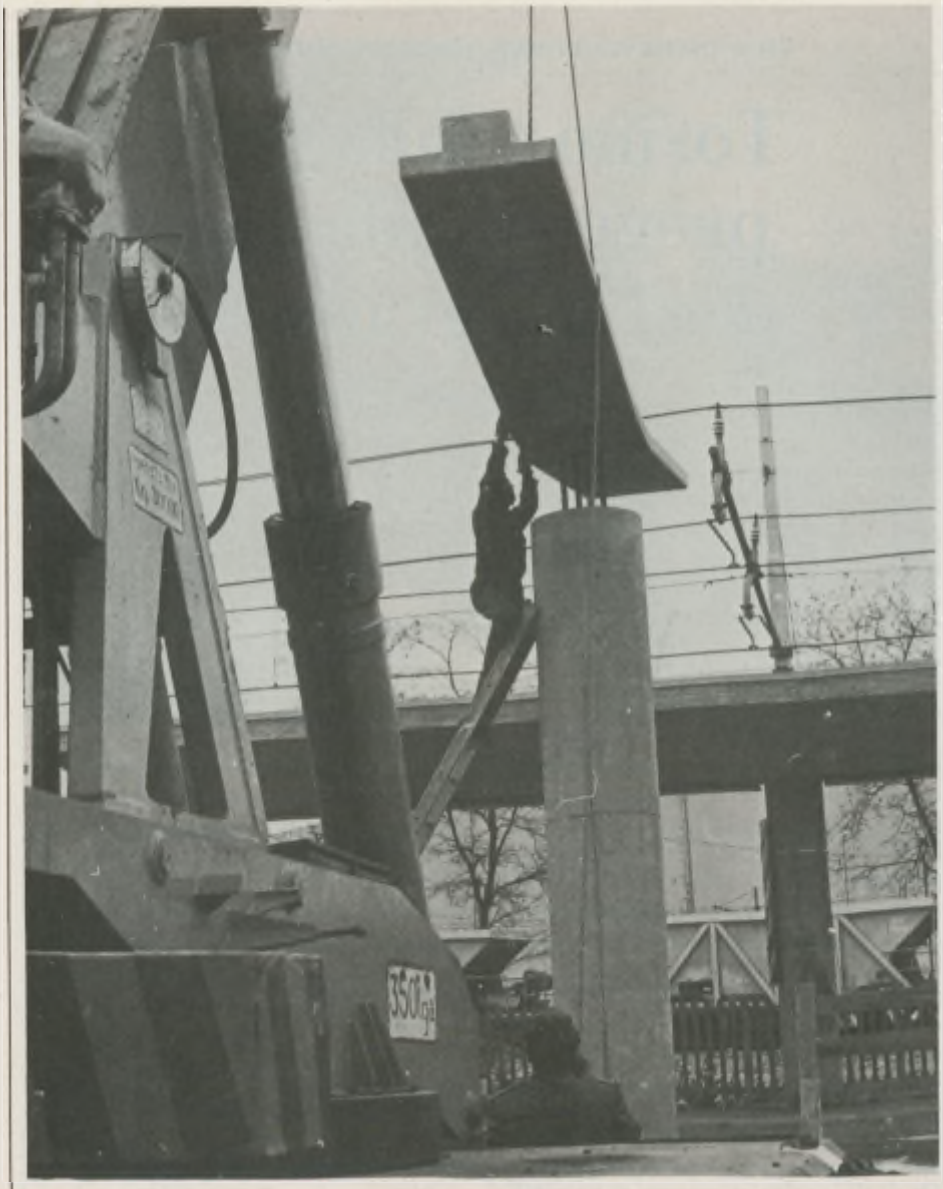
(2 - continua)

Quattro binari a Torino Lingotto

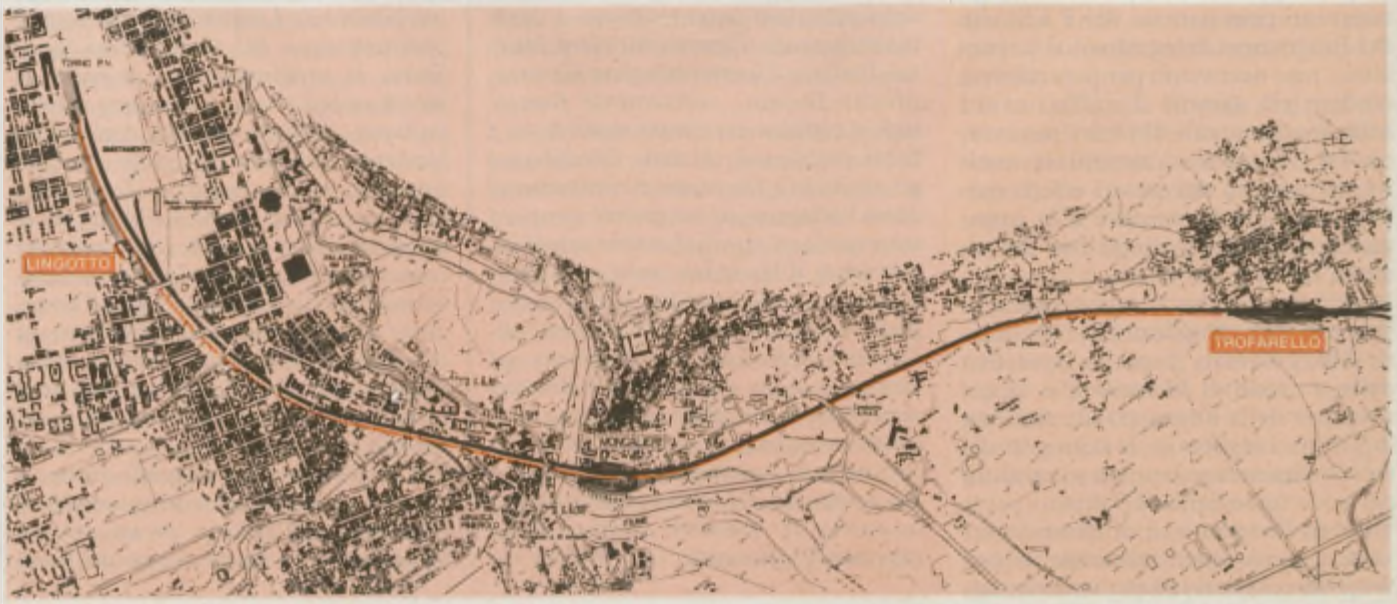
Il quadruplicamento della tratta Torino Lingotto-Trofarello e la nuova stazione di Lingotto sono il primo risultato della collaborazione instaurata fra FS ed Enti locali. Le opere, oltre ad alleggerire il nodo ferroviario di Torino, aumenteranno la capacità di trasporto in un'area dove è in continua espansione l'utilizzazione del treno

di Renzo Marello

Finita la ricostruzione della rete nel periodo postbellico, la nostra Azienda si trovò ben presto chiamata a risolvere l'arduo ed assillante problema dei pendolari, affacciatosi alla ribalta con insistenti lamentele ed anche con accese dimostrazioni per i ritardi, purtroppo diventati quasi sistematici, dei treni operai. La causa di tali disfunzioni era dovuta prevalentemente al fatto che le corse locali si incrociavano con quelle delle grandi linee nazionali ed internazionali e che gli scali maggiori — ad esempio Porta Nuova per quanto concerne Torino —, posti al centro delle città, risultavano sempre più lontani dagli insediamenti industriali, che già tendevano ad espandersi nelle zone periferiche o nelle cosiddette cinture. Di conseguenza — sempre con riferimento al Piemonte ed in particolare all'area metropolitana torinese, su cui ancora attualmente gravitano ogni giorno ben 72.000 pendolari — la mobilità era ed è tuttora caratterizzata da una situazione di squilibrio, in cui, nonostante l'entità delle infrastrutture ferroviarie afferenti a Torino, la maggiore parte degli spostamenti verso la città avveniva ed avviene con mezzi su gomma, sia collettivi che individuali. Tant'è che, circa la già citata stazione di Torino P. Nuova, ci si domandava allora quale di tre ventilate soluzioni fosse la più conveniente: potenziarla perché inadeguata, oppure sopprimerla perché fattore di congestionamento in città, oppure ancora creare una nuova stazione al Lingotto e riservare



P. Nuova ai treni di lunga percorrenza. Occorreva in ogni caso, oltre ad un riordinamento istituzionale, soprattutto una decisa revisione dei modelli organizzativi, visto che si trattava di questioni sociali e politiche prima ancora che tecniche ed urbanistiche.
Nacque così nel 1972, su iniziativa della Regione Piemonte, una «conferenza permanente» tra l'Azienda FS, la Provincia, il Comune, le Ferrovie in concessione ed altre società, oltreché, naturalmente, la Regione stessa.
Il primo importante risultato, scaturito da una collaborazione instauratasi e mai venuta meno da allora, è costituito dalle nuove opere — esattamente il quadruplicamento della tratta Torino Lingotto-Trofarello e la ricostruita stazione di Lingotto — inaugurate il 20 febbraio scorso alla presenza del Ministro dei Trasporti, On. Signorile, del Direttore Generale, Dr. Semenza, di tutte le massime autorità locali ferroviarie, regionali, provinciali, comunali, militari e della Magistratura, del Prefetto, del Questore, di rappresentanti sindacali, del Console Generale di Francia a Torino e di una delegazione di colleghi del Compartimento SNCF di Chambéry.
Con un efficace richiamo ad un parallelo storico, il Direttore Compartimentale, Ing. Ballatore, ha rammentato che proprio 136 anni fa, precisamente il 24 settembre 1848, veniva attivata la prima linea ferroviaria dello Stato Sardo-Piemontese: un doppio binario di otto chilometri da Torino a Moncalieri, già prolungato l'anno dopo fino a Trofarello ed Asti verso



Torino Lingotto

Genova, che sicuramente diede l'avvio e guidò i timidi esordi della civiltà industriale subalpina. Non casualmente, sulla stessa tratta, è stato ora inaugurato il primo quadruplicamento della rete piemontese, il quale, secondo i comuni progetti e gli unanimi auspici, a fronte di un aumento delle esigenze di mobilità e di un incremento della domanda di trasporto, dovrà segnare l'inizio del superamento di reali inadeguatezze e ridare slancio allo sviluppo delle attività economiche e del progresso sociale del territorio.

I motivi della scelta prioritaria di questo primo quadruplicamento sono da ricercare nel fatto che il tratto compreso fra Torino Lingotto e Trofarello, della lunghezza di 8.712 metri, è comune a più linee, anche importanti, quali la Torino-Genova, la Torino-Savona (via Bra e via Fossano), la Torino-Cuneo-Breil-Ventimiglia e Nizza, nonché alla linea Torino-Torre Pellice, limitatamente al tratto compreso fra Torino e Bivio Sangone.

Inoltre su questa stessa tratta, contro una potenzialità teorica di 240 treni giornalieri, circolano effettivamente, da anni, circa 270 treni fra viaggiatori e merci, con flussi di traffico più intensi in coincidenza con il servizio per pendolari. Tale situazione, aggravata dalla presenza di ben tre bivi (Don Bosco, Lingotto e Sangone), rendeva la circolazione alquanto problematica, con conseguenze negative sulla regolarità e la velocità d'esercizio.

Il quadruplicamento, previsto tra gli interventi prioritari sia del P.I.S. che del Programma Integrativo, si è, pertanto, reso necessario per potenziare e rendere più agevole il traffico su tre delle fondamentali direttrici ferroviarie del Piemonte ed aumentare, inoltre, le capacità dei servizi offerti dall'Azienda in un'area dove è in continua espansione l'utilizzazione del sistema ferroviario.

In altri termini con le nuove opere — cioè con il quadruplicamento dei binari, l'incrementata capacità operativa della stazione di Moncalieri e la costruzione della nuova grande stazione di Torino Lingotto — è stata praticamente eliminata una prima strozzatura nel nodo ferroviario di Torino.

Tuttavia l'importanza di questi interventi è pienamente valutabile se essi vengono collocati nel più vasto conte-

Due interventi del Ministro Signorile

Torino e Bologna: progetti «mirati» per l'integrazione

Inaugurando i nuovi impianti della stazione di Lingotto, il Ministro Signorile ha sottolineato come la riorganizzazione del nodo ferroviario di Torino non sia da interpretare come mera armatura territoriale, ma come progetto essenzialmente tecnico attraverso il quale ridare vitalità funzionale all'area torinese e nello stesso tempo ricaricare l'intero ambito regionale di funzioni determinanti, in alcuni casi, per l'intero assetto economico del Paese.

La felicissima collocazione geografica, autentica cerniera tra il sistema alpino nord-occidentale e la regione portuale ligure, conferisce al Piemonte la delicata funzione di controllare e gestire lo sviluppo di aree molto più vaste di quelle racchiuse nei confini regionali. I punti frontalieri di Modane e Domodossola, i nodi di Asti, Novara e Alessandria, le aree di scambio intermodale di Rivalta, Orbassano e Beura sono tutti elementi di un unico sistema di movimentazione garante dei processi di scambio tra i paesi del bacino mediterraneo e la parte nord-occidentale dell'Europa.

Da qui la critica ai progetti di possibili organizzazioni metropolitane a scala interregionale (l'ipotesi bipolare Milano-Torino e l'ipotesi tripolare Genova-Milano-Torino), scarsamente funzionali e rapidamente tramontati dopo i facili entusiasmi iniziali. Considerare gli assi viari e ferroviari esclusivamente come collegamenti tra grandi comparti metropolitani significherebbe infatti interpretare il territorio come puro fatto spaziale, penalizzando i vivacissimi processi microeconomici presenti all'interno della regione. E questo nel momento in cui a Rotterdam e Amsterdam si sta realizzando un sistema integrato che minaccia di ridurre Genova ad una pura espressione geografica.

La portualità del nostro Paese rischia insomma di rimanere asfittica se ad essa non fa riscontro una fluidità sia nella rete di movimentazione e di scambio sia nei punti-nodo di frontiera. Da questo punto di vista gli interventi previsti dal Programma Integrativo FS e dal Piano poliennale (completamento dello scalo smistamento di Orbassano, raddoppio del tratto Salbertrand-Bussoleno sulla linea Modane-Torino, quadruplicamento del binario nel tratto Torino-Chivasso) mirano ad esaltare la funzione di nodo-cerniera svolta dalla Regione Piemonte.

Il centro intermodale di Orbassano, con le sue possibili interdipendenze con Rivalta e con Beura, diventa un elemento di fluidificazione per le correnti di traffico merci che vedono in Savona e in Genova i riferimenti più prossimi con la movimentazione marittima e nei valichi frontalieri i riferimenti per i processi di scambio con l'Europa settentrionale.

È in questo scenario che si colloca il progetto mirato Torino, un'operazione finalizzata a restituire alla città quell'efficienza tipica dei grandi sistemi urbani europei quali quelli di Francoforte, Monaco e Lione. Il progetto prevede la costruzione di una nuova linea a doppio binario da Lingotto a Porta Susa, il potenziamento del tratto Porta Susa-Stura, la predisposizione di punti di interscambio con la futura rete metropolitana, il miglioramento degli allacciamenti alla rete FS delle ferrovie concesse (Canavesana e Torino-Ceres), l'adozione di materiale rotabile moderno. Una serie di interventi che coinvolge direttamente l'assetto urbanistico della città e che, quando all'attuazione di questo modello ferroviario si affiancherà il sistema metropolitano leggero, supporterà Torino con una triplice rete urbana, regionale e interregionale.

Tre livelli che sono leggibili in modo contestuale anche nel sistema urbano di Bologna, città inserita in un sistema infrastrutturale che ne fa uno dei punti

Il Ministro Signorile, il Direttore Generale, Dott. Semenza, e il Direttore Compartimentale, Ing. Ballatore, durante la cerimonia inaugurale a Torino Lingotto

nodali di un sistema integrato che vede una trama di centri direttamente interessati e articolati tra loro, come ha rilevato il Ministro Signorile nel corso di un recente incontro con gli amministratori locali.

Agli assi longitudinali Roma-Firenze-Bologna-Verona-Brennero e Bari-Bologna-Milano si affiancano, infatti, tre assi trasversali ad altissima valenza intermodale: l'asse Cremona-Mantova, che ai «modi» su ferro e gomma aggiunge quello fluviale; l'asse Parma-Suzzara-Ferrara-Ravenna, autentico by-pass a nord del nodo di Bologna, capace di smistare sulle costiere tirrenica e adriatica il traffico di provenienza centro-europea; l'asse Vignola-Bologna-Portomaggiore, che completa l'assetto metropolitano in quanto incontra quasi ortogonalmente l'asse adriatico nel tratto Rimini-Piacenza, assolvendo un rilevante movimento pendolare e urbano nei due sensi sud-nord e ovest-est. A questa rete modale su ferro si aggiunge il sistema stradale, che consente realmente processi di scambio intermodale. Bologna e Verona, in modo quasi simmetrico, con i loro centri interportuali, completano questo schema perfetto e geograficamente ben collocato nel sistema europeo.

Le potenzialità reali di questo sistema non consentono ritardi negli interventi strutturali e infrastrutturali necessari a garantire l'uso ottimale di una simile rete. Per quanto riguarda le operazioni sugli assi ferroviari portanti, il Programma Integrativo impegna più di 400 miliardi, mentre 2195 ne prevede il programma quinquennale. Quanto agli assi trasversali, per il tratto Parma-Suzzara-Ferrara il disegno di legge sulle ferrovie in concessione, che presto sarà presentato dal Ministro Signorile al Consiglio dei Ministri, prevede il passaggio alle FS che procederanno all'ammodernamento: impegni in tal senso sono stati inseriti nel Piano poliennale. Il tratto Vignola-Portomaggiore, invece sarà riscattato dall'organo locale.

La rilevante incidenza sull'economia generale del paese di tematiche quali il bipolarismo funzionale di Bologna e Verona e la funzione-cerniera del nodo di Torino richiedono il supporto progettuale e istituzionale dello Stato. Da questo punto di vista l'imminente conclusione dell'iter parlamentare della legge sul Piano Generale dei Trasporti, approvata dal Senato e attualmente alla X Commissione della Camera in sede legislativa, consentirà di leggere chiaramente la serie di funzioni che, nell'assetto del Paese, dovranno svolgere tali sistemi.

Giovanni Panunzio

sto del piano regolatore generale già elaborato per il suddetto nodo, cioè in un più ampio programma di ristrutturazione tale da rendere tutta la rete dei collegamenti ferroviari interregionali ed internazionali del Piemonte più adeguata allo sviluppo del sistema su rotaia degli anni 2000.

Ciò consentirà di far affluire indipendentemente verso la stazione di Torino P.N. le due principali direttrici a doppio binario (Genova e Modena), di eliminare le interferenze alla circolazione in corrispondenza del quadrivio Zappata, di specializzare, soprattutto, i flussi di traffico, separando quelli merci, suburbani e pendolari da quelli viaggiatori veloci a lunga distanza, ed infine di realizzare, con la costruzione di un «passante» ferroviario in buona parte in galleria, tra Torino Lingotto e Torino P. Susa, i «terminali incrociati» a Torino Stura e Torino Lingotto, rispettivamente per i treni provenienti dalle direttrici Sud e Nord della città.

Il nuovo tracciato, interamente elettrificato, corre parallelo a quello dei due binari preesistenti ed attraversa con importanti manufatti il Po, il Sagone e la vasta area del mercato boario di Moncalieri.

Le rotaie sono del tipo pesante, saldate in lunghe barre, e le traverse in cemento armato precompresso: la pendenza non superiore al 4,82 per mille ed il raggio minimo di curvatura di 1064 metri consentono velocità massime di 165 km/h per i binari della linea di Genova e di 150 km/h per quelli delle linee per Savona e Cuneo.

La piattaforma ha una larghezza media di m 21,50, con un interasse minimo tra le due linee a doppio binario di m 6,50.

I lavori al corpo stradale, iniziati nei primi mesi del 1979, hanno presentato notevoli difficoltà, sia perché la loro esecuzione è avvenuta sempre in presenza dell'esercizio ferroviario, sia perché essi interessavano un'area intensamente urbanizzata, compresa tra la periferia nordoccidentale di Torino ed il centro cittadino. Ciò ha comportato la soluzione di onerosi problemi legati alla viabilità urbana, ognora garantita, al trasporto per le imprese, alla sicurezza degli addetti ed all'igiene delle condizioni ambientali per gli abitanti delle zone limitrofe.

Le opere murarie, inoltre, sono state fortemente condizionate e talvolta anche rallentate dalla presenza nel sotto-

Principali opere realizzate

- I cavalcavia di via Passo Buole e di via Onorato Vigliani a Torino, l'uno prolungato con una nuova luce e l'altro demolito, ricostruito con una maggiore luce di 21 metri e nel contempo anche allargato da parte del Comune;
- il cavalcavia di via Sestrière a Moncalieri, ottenuto con la demolizione del vecchio manufatto ad arco ribassato in muratura di mattoni e la sua sostituzione con un nuovo cavalcavia, con impalcato della luce obliqua di m 31,60. Stante la necessità di mantenere durante l'esecuzione dei lavori sia il traffico ferroviario che quello stradale, i vari difficoltosi interventi sono stati eseguiti per fasi alterne, ricorrendo alla costruzione, per ognuna delle due doppie corsie stradali, di un impalcato indipendente appoggiato alle due estremità. Allo stesso scopo le spalle del nuovo manufatto sono state realizzate mediante la costruzione di paratie a pettine in cemento armato, spinte ad una profondità di circa 20 metri dal piano stradale
- il ponte sul torrente Sangone, a due luci nette di m 18,50, affiancato a valle all'esistente ponte pure a due luci ad archi ribassati in muratura di mattoni. Per la presenza di terreno limoso-sabbioso ed argilloso sono state impiegate, sia per la pila che per le spalle ed i muri di contenimento, tutti in cemento armato, fondazioni indirette realizzate mediante pali, pure in cemento armato del diametro di 120 cm spinti ad una profondità media di circa 24 metri
- il viadotto del mercato di Moncalieri, inserito nel limitato spazio tra quello vecchio ed i capannoni del foro boario, della lunghezza complessiva di 232 metri; è stato elaborato prevedendo 15 campate dalla luce netta variabile da m 12,25 a m 16,60, con sostegni intermedi allineati con quelli dell'attiguo manufatto
- il ponte sul Po, che ripete, per motivi architettonici, la stessa tipologia di quello già esistente, con un manufatto in cemento armato a cinque arcate a pieno centro, di luce netta di m 22,62
- il sottovia di via Vico, in prossimità del torrente Sangone (largo m 7, alto m 4,50), che assicura il collegamento fra il popoloso quartiere di Borgo S. Pietro ed il centro di Moncalieri; è stato realizzato con spalle e muri d'ala in cemento armato su fondazioni dirette ed impalcato con travi in ferro incorporate nel calcestruzzo
- il sottovia di via Peschiera, sempre a Moncalieri, con identica tipologia di struttura, luce ed altezza, la cui realizzazione ha comportato il superamento di gravi difficoltà a causa della sua forte obliquità, di circa 60° rispetto all'asse dei binari
- due sottovia gemelli nell'ambito della nuova stazione di Moncalieri, per collegare la zona a nord della tangenziale con il centro urbano
- altri due sottovia, del medesimo tipo, costruiti in strada Vivero e strada Testone per il collegamento con la zona industriale di Moncalieri
- il cavalcavia di strada Pallera, ultimo nel senso della progressiva chilometrica, a due luci di m 22 e con una larghezza stradale utile di m 11, assai importante per la viabilità periferica della cittadina.

Torino Lingotto

suolo di molteplici interferenze relative agli insopprimibili servizi per la collettività, per cui si è dovuto prima intervenire con opere provvisorie e di mantenimento o di spostamento di cavi e di tubazioni.

Il tracciato dei nuovi quattro binari è stato progettato in considerazione della possibilità di sfruttare le aree di proprietà FS esistenti e di correggere la posizione planimetrica dei binari, ampliando i raggi di curvatura; in più esso ha dovuto forzatamente tenere conto del passaggio obbligato già predisposto sotto la tangenziale e per i summenzionati attraversamenti, per cui si è verificato che il nuovo asse geometrico del quadruplicamento ha intersecato per ben quattro volte l'asse dei due binari preesistenti, spostandosi ora a destra ora a sinistra di quest'ultimo. Tutto ciò ha determinato un frazionamento in tante piccole fasi del programma dei lavori ed un'attivazione per singole tratte dei nuovi binari.

Sull'intera traccia interessata dal quadruplicamento sono stati realizzati ben 14 nuovi manufatti ed altri 16 sono stati ampliati; inoltre si è provveduto a costruire 2.200 metri di muri di sostegno e nuovi fabbricati per un volume superiore a 20.000 metri cubi.

Per quanto riguarda gli interventi dell'Ufficio I.E., v'è anzitutto da evidenziare che con l'elettrificazione dei due nuovi binari sono state rifatte anche le attrezzature di quelli preesistenti della Torino-Genova. La nuova linea di contatto, della sezione di rame di 440 mmq, è costituita da due corde portanti di treccia da 120 mmq e da due fili di contatto da 100 mmq, tutti contrappesati in relazione alla massima velocità ammessa e sostenuti da palificazioni indipendenti per ciascun binario. Sono state posate, per l'ancoraggio delle linee stesse, 53 travi a traliccio orizzontali.

I sezionatori a 3 KV, che separano funzionalmente le diverse zone elettriche di stazione e di linea, sono telecomandabili. La sottostazione di Trofarello è stata potenziata ed anche la cabina di sezionamento a 3 KV di Torino è stata ampliata.

L'intera tratta, inoltre, è stata dotata di impianti di blocco automatico a correnti codificate, con 18 sezioni di blocco. Con i nuovi ACEI nelle stazioni di Lingotto e di Moncalieri e con la radicale modifica di quello di Trofarello, sono stati realizzati 101 comandi di itinerario e messi in opera 46 segnali, 34 manovre elettriche dei deviatoi, 130 circuiti per il controllo della libertà dei binari (con oltre 4.200 relé e 6.000 km di conduttori in cavo), due gruppi con generatori diesel-elettrici di riserva della potenza di 25 e 40 KVA per l'alimentazione continua degli apparati.

Infine, oltre alla posa dei cavi telefonici e di energia, sono stati realizzati o potenziati gli impianti telefonici e di diffusione sonora nonché quelli di illuminazione mediante la posa di 1.000 centri luminosi e la installazione di una cabina di trasformazione da 315 KVA.

Le stazioni interessate dal quadruplicamento sono due, cioè Moncalieri e Lingotto. La prima è stata ristrutturata, potenziata e dotata di un nuovo scalo merci, ubicato in fregio ai binari di corsa ed attrezzato con tre binari a raso. L'aggiunta, inoltre, di tre nuovi binari di precedenza e di altri quattro di corsa fa sì che essa sia ormai in grado di smaltire anche gli immancabili futuri incrementi di traffico; i marciapiedi, tutti allungati a 450 metri, sono collegati da un nuovo sottopassaggio, mentre il fabbricato viaggiatori è stato pure ampliato per sopperire alle maggiori esigenze di tutto l'impianto e, in particolare, dei nuovi apparati elettrici. Nell'ambito di questa stazione è stato anche costruito un edificio di 20 alloggi destinati al personale tecnico adibito ai pronti interventi manutentivi dei nuovi impianti.

Una completa e radicale trasformazione ha però avuto la vecchia fermata di Lingotto, fino a ieri costituita da un modesto F.V. e da due binari di corsa. Infatti, con l'avvento del quadruplicamento e con il previsto potenziamento e la sistemazione globale della rete ferroviaria dell'area torinese, lo scalo è destinato ad assumere via via un ruolo sempre più rilevante, addirittura polarizzante con l'attivazione dei futuri già citati «attestamenti incrociati», integrandosi con una precipua funzione di interscambio nel sistema di metropolitana leggera in gestazione e nel riassetto delle linee urbane.

In relazione a quanto sopra, il suo piano regolatore, oltre ad un moderno e funzionale F.V., prevede:

— nove binari passanti muniti di cinque marciapiedi lunghi 450 metri e coperti da pensiline

— sei binari tronchi, tutti idonei al

Il Sindaco di Torino, Novelli, nel corso del suo intervento. Le opere inaugurate rappresentano un segno tangibile della collaborazione fra FS ed Enti locali

servizio viaggiatori per gli attestamenti incrociati e per i treni locali, muniti di quattro marciapiedi
— un fascio di deposito e lavaggio vetture di sette binari, a servizio dei suddetti attestamenti incrociati, ed un altro a sussidio di Porta Nuova
— due ampi sottopassaggi collegabili, anche in sotterranea, con l'area dove dovrebbe attestarsi una linea metropolitana.
Con l'attivazione della prima fase funzionale del quadruplicamento sono già stati realizzati:
— quattro binari passanti delle linee per Genova, Savona e Cuneo, quattro marciapiedi e buona parte delle pensiline
— due binari di circolazione, per ora tronchi ma destinati ad essere prolungati e completati
— due binari attestati al F.V., lato Torino, muniti di marciapiedi e destinati ai futuri attestamenti incrociati
— gli apparati centrali elettrici ad itinerari per i suddetti binari nonché gli impianti sonori e di illuminazione.
Il nuovo F.V. è un moderno edificio a pianta rettangolare del volume di oltre 12.000 metri cubi, che con forme sobrie ed essenziali si inserisce perfettamente in un contesto urbano molto eterogeneo; esso è pure dotato di servizi e percorsi per il superamento delle barriere architettoniche da parte degli handicappati.
Nel complesso la nuova stazione, conglobando il telecomando per la manovra dei bivi Lingotto, Don Bosco e Sangone, consente altresì un più organico coordinamento della circolazione su tutte le linee convergenti da sud verso Torino.
Dopo il viaggio inaugurale da Porta Nuova a Trofarello — effettuato su una nuovissima ALe 724, che ha riscosso la generale ammirazione per la velocità di accelerazione — si è svolta, nell'atrio della stazione di Torino Lingotto, la cerimonia ufficiale, durante la quale hanno parlato, oltre al Direttore Generale ed al Direttore Compartimentale, anche il Presidente della Giunta Regionale Viglione ed il Sindaco Novelli. Tutti gli oratori hanno anzitutto evidenziato come il quadruplicamento sia il segno tangibile di una proficua collaborazione fra vari enti, difficile da perseguire altrove, e come le nuove opere non rappresentino soltanto un fatto locale, ma bensì una soluzione che permetterà di ridurre i disagi della circolazione ferroviaria sulla linea più trafficata del Piemonte; in tal modo sarà anche e soprattutto possibile realizzare integralmente il Piano Generale dei Trasporti nell'area torinese in una prospettiva ancor più ampia, con l'attuazione di un progetto che riguarda lo sviluppo di una molteplicità di settori, dai servizi ovviamente all'industria, dal commercio alle relazioni sociali.
Concordemente è stato pure riconosciuto che la civiltà ed il progresso corrono ancora sui binari, per cui, specialmente oggi, alle soglie del 2000, si assiste ad un entusiasmante rilancio, ad un vero «momento magico» della ferrovia.
In ultimo ha preso la parola il Ministro Signorile, il quale ha anzitutto evidenziato la necessità di una «lettura nuova» dei trasporti, secondo la quale il momento della progettazione non può più essere affrontata esclusivamente da un punto di vista settoriale, ma va organicamente inquadrato nel più ampio contesto degli obiettivi di politica economica e territoriale; in altri termini si impone oggi una strategia complessiva basata su una «struttura integrata», che utilizzi e completi gli elementi più forti e trainanti, fra cui le ferrovie recuperate, in funzione comprensoriale e regionale.
È questo il caso del Lingotto, localizzato in un'area relativamente limitata, ma i cui effetti sono destinati ad interessare l'intero territorio del Piemonte e larga parte del sistema di trasporti dell'Italia nord occidentale; come sicuro risultato si dovrà ottenere dapprima una rete che svolga un ruolo più deciso nell'azione di riorganizzazione e di decongestionamento della città ed infine che risponda alle più estese esigenze di spostamento in modo economicamente accettabile.
In particolare — ha detto il Ministro — la determinazione della domanda di trasporto del bacino di traffico connesso al «passante» ferroviario assumerà un'importanza via via maggiore, in quanto l'intero progetto, nell'accezione più ampia del termine, è strettamente finalizzato al perseguimento di un obiettivo ben preciso: l'attuazione di un modello d'esercizio tale da garantire un massiccio trasferimento di utenza dal sistema su gomma a quello su ferro, con tutti i numerosi vantaggi che ne derivano.
Nel corso della sua giornata torinese il Ministro, durante una riunione tenutasi alla Regione, ha pure comunicato che sono ormai imminenti le gare d'appalto per la seconda fase funzionale del passante sotterraneo, che dovrà assicurare l'interconnessione con la metropolitana — per la quale è previsto un ulteriore stanziamento — e con le due ferrovie in concessione, la Torino-Ceres e la Canavesana. Per queste ultime, infine, la prima delle quali funzionerà anche da metrò per l'aeroporto di Caselle, il Ministro Signorile ha precisato che sta per essere presentato un disegno di legge per il loro ammodernamento, con una spesa, rispettivamente, di 75 e di 33 miliardi.

□

La Padova-Bassano

Una zona caratterizzata in passato dall'agricoltura e da significative tradizioni artigianali e commerciali, è passata ormai ad un'economia decisamente industriale, con notevoli potenzialità di sviluppo. Il ruolo della ferrovia come polo decisivo di un sistema integrato di trasporti. I programmi di ammodernamento. I buoni rapporti con le Amministrazioni locali e i cittadini

di Laura Facchinelli

Inverno. Una grande distesa d'erba disseccata, arbusti rugginosi, alberi nudi. Scorre al nostro fianco la stazione di Vigodarzere, rustica villetta di color rosa in compagnia di un crocchio di pini.
Filari di viti senza foglie né grappoli, in letargo. Il cielo è bianco, privo di luce. A tratti s'aprono squarci d'erba d'un color verde umido. Incontriamo la stazione di Campodarsego pitturata a festa. Nei pressi, un giardino da bambola: un ciuffo di rami intorno a una fontana con un candido putto di marmo. Oltre i binari, una lunga fossa d'acqua, dalla quale affiorano cespugli. Poco dopo, una mandria di case raccolte attorno al campanile quadrato. A S. Giorgio delle Pertiche due salici dai lunghi capelli e una panchina di pietra, adagiata sulla ghiaia. Un grande prato di fango e pietre.
Il treno scivola avanti, mentre il binario s'apre a tratti in piccole ramificazioni; poi, dopo una breve sosta, si richiude l'intreccio delle brune lame di ferro. A Camposampiero lo spazio della ferrovia si fa più ampio, si allarga il ventaglio delle rotaie a fianco del grande fabbricato. Alberi verdi, treni merci in sosta. Da questo punto si diramano due linee ferroviarie. Puntiamo ad ovest, verso Cittadella (la seconda via si dirigeva verso nord, per raggiungere Belluno e il Cadore). C'inoltriamo fra piccole case dalla sagoma familiare, sempre in mezzo alla campagna silenziosa. L'orizzonte è piatto. Dietro una processione d'alberi scivolano minuscoli paesi. A Fratte il treno sosta per pochi istanti accanto ad una chiesa imponente. Quando ripartiamo ci segue una stradetta di terra calpestata, lucida di pozzanghere.
Villa del Conte: un'altra breve fermata del convoglio, ormai quasi vuoto di voci; a pochi metri dal Fabbricato viaggiatori, sul lato opposto rispetto alla strada ferrata, una grande fabbrica che produce articoli per la pavimentazione.
Mentre compare il sole, e il cielo rapidamente riprende colore, giungiamo a Cittadella.
È una stazione frequentata da lavoratori e studenti: affollata nelle ore classiche del pendolarismo, si presenta, invece, tranquilla durante lunghi intervalli di tempo, quando gli abitanti della zona preferiscono viaggiare con la loro automobile, un veicolo certamente più duttile rispetto a particolari esigenze.
Conversiamo un poco col titolare, Carlo Alberto Bonzio, sulle abitudini dei viaggiatori. Oltre agli spostamenti dei pendolari, Cittadella registra un discreto flusso di viaggiatori verso Padova, quale punto di diramazione sulle lunghe distanze. Si pone, però, il problema del rientro, dato che durante la notte sulla linea la circolazione dei treni è sospesa. Ed ecco che, per godere di una maggior libertà di movi-

mento, molte persone, nell'atto di intraprendere un lungo viaggio, preferiscono recarsi fino alla città-capoluogo in automobile, lasciare questa in un garage, quindi prendere il treno per raggiungere la località di destinazione.

Il traffico viaggiatori a Cittadella è, comunque, di discreta entità: nell'83 sono stati emessi, in media, 3.550 biglietti e 234 abbonamenti al mese.

Abbastanza consistente anche il movimento delle merci: l'anno scorso sono arrivati 1972 carri per complessive 35.600 tonnellate, sono partiti 400 carri, per 4.920 tonnellate.

L'organico dell'impianto comprende 90-95 agenti: al personale di stazione si aggiungono, infatti, gli operatori del settore Impianti Elettrici e i dipendenti del 7° Tronco Lavori. Fanno capo a Cittadella, inoltre, una quindicina di tecnici che esercitano la sorveglianza presso le locali Officine per la costruzione e la riparazione di materiale ferroviario.

A sette chilometri da Cittadella incontriamo la stazione di Rossano. Mentre parliamo col titolare, Ugo Marcon, c'incuriosisce la presenza di una bella lampada di ottone, che risale ai tempi dell'illuminazione a petrolio. Ci dicono che questo reperto da museo viene ancora usato nei casi, non infrequenti, di mancanza dell'energia elettrica.

Rossano conta una quarantina di abbonati; sono abbastanza numerosi i viaggiatori occasionali sulle medie e lunghe distanze, incoraggiati a rivolgersi al treno sia dal continuo aumento del prezzo della benzina che dalla scarsità, in zona, di servizi pubblici su strada.

Non appare positivo, invece, il bilancio del traffico nel settore delle merci. È sempre presente un'alternanza fra vettore stradale e ferroviario in dipendenza di fattori di convenienza. Marcon indica nel 15-20% il calo del traffico riscontrato nell'83 rispetto all'anno precedente: nell'annata appena conclusa sono stati contati 123 carri fra arrivi e partenze, con una media, dunque, di un carro ogni tre giorni.

Ci vien segnalato, da parte degli operatori, il problema riguardante la manovra dei tre passaggi a livello che fanno capo a Rossano, manovra che sarebbe piuttosto fastidiosa, data l'ubicazione degli arganelli all'esterno, ai due lati estremi del Fabbricato viaggiatori. Ma notevoli, soprattutto, appaiono i disagi degli automobilisti, dati i prolungati tempi di chiusura.

Dati storici
La linea venne inaugurata l'8 ottobre 1877, assieme alla Treviso-Vicenza.

Caratteristiche tecniche
— lunghezza: km 48
— tracciato e modalità di esercizio:
da Padova a Vigodarzere: semplice binario, con elettrif., blocco elettrico automatico;
da Vigodarzere a Camposampiero: doppio binario, non elettrif., blocco elettrico manuale FS;
da Camposampiero a Cittadella: semplice binario, non elettrif., blocco telefonico;
da Cittadella a Bassano: semplice binario, non elettrif, Dirigenza Unica (D.U. a Bassano)
— stazioni e fermate: Vigodarzere, Campodarsego, S. Giorgio delle Pertiche, Camposampiero, Fratte, Villa del Conte, Cittadella, Rossano Veneto, Rosà.
— pendenza massima: 8‰
— raggio minimo di curva: m 400
— peso assiale ammesso: 20 tonn/asse con limitazioni di velocità
— velocità massima di tracciato: 125 km/ora
— velocità massima d'orario: 90 km/ora
— passaggi a livello: 54 (in media 1 P.L. ogni 890 metri).

N.B. - Per le note storiche e i dati tecnici sulla linea da Mestre a Primolano a Trento v. articolo pubblicato su VdR del novembre 1980.

Altri quattro passaggi a livello sono manovrati dalla successiva fermata di Rosà. I passaggi a livello in Comune di Rosà sono da tempo oggetto di studio da parte della Direzione Compartimentale FS e della locale Amministrazione comunale. Anche in questo caso la soppressione degli attraversamenti a raso potrà essere realizzata solo dopo aver costruito i necessari cavalcaferrovia e sottopassi. Così la pensano anche i cittadini, le cui istanze sono state pubblicizzate, recentemente, dalla stampa locale. Si sta, comunque,

già avviando la progettazione delle opere sostitutive, le quali potranno essere realizzate con un sensibile contributo, anche finanziario, delle Ferrovie.

Anche a Bassano c'è il sole. Quando arriviamo, nella tarda mattinata, c'incontriamo subito con Giuseppe Roncato, da sette anni titolare della stazione, poi con Marzola, responsabile delle gestioni merci, con Cocco della Biglietteria. Una breve visita allo scalo, una passeggiata panoramica nel piazzale di questa piccola, deliziosa stazione posta sotto le pendici del Monte Grappa. Nel fabbricato del Ferrotel, completamente ampliato e ristrutturato di recente, si trova l'ufficio del Dirigente Unico, dal quale viene regolata la circolazione sull'intera linea da Mestre a Primolano e sul tratto Bassano-Cittadella. Guido Granello, che in quel momento svolge la funzione di Dirigente Unico, ci parla con soddisfazione del suo lavoro.

Nella stazione di Bassano si svolge una discreta attività commerciale, nell'83 sono stati spediti 2.444 carri, per complessive 14.000 tonnellate; sono arrivati 700 carri, corrispondenti a quasi 10.000 tonnellate. Sensibile anche il movimento delle piccole partite. Sempre nell'83 sono stati emessi, mensilmente, in media 11.907 biglietti e 570 abbonamenti.

Le prospettive per la stazione e le linee su di essa convergenti sono buone. È in programma, infatti, una radicale ristrutturazione complessiva, che può essere sintetizzata nei termini seguenti.

La stazione di Bassano verrà dotata di un apparato ACEI, il quale presiederà

La stazione di Bassano del Grappa

alla formazione degli itinerari sui principali binari di stazione. Contestualmente ai lavori per la posa in opera dei cavi elettrici si interverrà con opportune modifiche sull'armamento. Verranno installati moderni ACEI anche negli impianti della linea da Bassano a Mestre (è già stato realizzato l'apparato di Maerne mentre per gli altri si stanno ponendo in essere i finanziamenti); la linea verrà attrezzata con dispositivi per il distanziamento dei treni in regime di blocco automatico.

A quel punto si potrà abbandonare l'attuale anacronistico sistema di circolazione a Dirigenza Unica.

Lungo la Mestre-Bassano verranno installati i dispositivi per il «Controllo Centralizzato del Traffico», un sistema finalizzato al conseguimento di notevoli economie di esercizio. Nel frattempo si provvederà alla realizzazione degli interventi nel nodo di Mestre, dove è prevista l'istituzione della figura del Dirigente Centrale Operativo: questi telecomanderà in regime di C.T.C. (secondo i progetti tuttora in corso di definizione), oltre all'intera linea dei raccordi da Bivio Mirano a Bivio Carpenedo, anche la tratta Mestre-Bassano.

È previsto il C.T.C. anche nel tratto a nord di Bassano, fino a Trento, con telecomando degli apparati di stazione ad opera del D.C.O. con sede nel capoluogo trentino. All'installazione delle apparecchiature elettroniche relative al C.T.C. provvederà la 2ª Unità Speciale di Ferrara, alla quale spettano anche le opere per l'elettrificazione delle tratte da Mestre a Castelfranco e da Castelfranco a Padova.

Verranno avviati prossimamente i lavori per il rinnovo dell'armamento da Bassano a Primolano, lavori che potranno essere portati a compimento in breve tempo grazie alla programmata totale sospensione dell'esercizio ferroviario (per tutta la durata dell'interruzione i viaggiatori potranno usufruire degli autoservizi sostitutivi appositamente predisposti). Nella tratta da Bassano a Mestre si è provveduto all'operazione di «cambio del ferro» cinque anni fa.

E la Padova-Bassano?

La piccola linea è stata attrezzata con nuovo armamento negli anni '81-'82. Secondo i programmi ormai definiti, essa verrà dotata, in futuro, di apparecchiature per il distanziamento dei treni in regime di blocco automatico contaassi.

Il previsto ACEI di Rossano verrà telecomandato, in futuro, dalla stazione di Bassano.

Un altro apparato centrale verrà installato nella stazione di Cittadella, nel cui Fabbricato viaggiatori è stato individuato lo spazio sufficiente per la predisposizione della sala relé.

Le fermate di Rosà, Villa del Conte, Fratte Centro saranno impresenziate.

Gli impianti da Camposampiero e Vigodarzere sono comuni, come già accennato, all'arteria ferroviaria Padova-Belluno-Calalzo, per la quale è prevista l'istituzione del sistema di esercizio con Controllo Centralizzato

TRAFFICO VIAGGIATORI 1983

Stazioni	Biglietti emessi di I e II classe	
	Media mensile	Media mensile
Vigodarzere	286	17
Campodarsego	1.186	307
S. Giorgio P.	1.180	308
Camposampiero	4.590	646
Fratte Centro	255	71
Villa del Conte	429	125
Cittadella	3.550	234
Rossano Veneto	797	36
Rosà	249	28
Bassano del G.	11.907	570

TRAFFICO MERCI 1983

Stazioni	Spedizioni				Arrivi			
	Carro		C/E - Mess.		Carro		C/E - Mess.	
	Q.tà	Tonn.	Q.tà	Tonn.	Q.tà	Tonn.	Q.tà	Tonn.
Vigodarzere	28	154	2.804	87	8	41	1.293	78
Campodarsego	—	—	5.778	323	—	—	1.967	106
S. Giorgio delle P.	—	—	452	19	2	28	925	68
Camposampiero	875	14.609	1.024	78	1.064	21.658	980	43
Fratte C.	—	—	—	—	—	—	—	—
Villa del Conte	—	—	11	0,3	—	—	82	3
Cittadella	402	4.920	4.236	310	1.972	35.595	3.625	190
Rossano Veneto	85	1.076	3.081	233	38	771	818	53
Rosà	1	55	2.317	159	586	15.992	430	22
Bassano del G.	2.044	14.016	17.054	858	700	9.924	12.841	537

Il giorno dell'inaugurazione: soddisfazione e un pranzo... interminabile

Il periodico «L'illustrazione popolare» del 18-11-1877 si esprime con vivo senso di soddisfazione:
«Le province venete hanno dato un esempio degno di imitazione. Avevano bisogno di ferrovie, e invece di aspettarle dal governo che non può naturalmente provvedere a tutto, si son dette: E se le facessimo noi? Detto fatto, si unirono, e non domandarono al governo che il soccorso chilometrico che esso non rifiuta mai per le nuove ferrovie, e il giorno 8 ottobre sarà caramente ricordato dagli abitanti delle province di Padova, Vicenza, Treviso e Bassano. In quel giorno esse si congiunsero per la prima volta con la ferrovia...
«Le tre province di Vicenza, Treviso e Padova, a liquidazione finita, compreso l'indennizzo alla Società dell'Alta Italia, spesero circa undici milioni. Il materiale mobile appartiene alla Società veneta di costruzioni e costa circa un milione e mezzo. Su questo capitale le province corrispondono l'interesse del 6 per cento. L'esercizio della ferrovia è fatto dalla Società Veneta; ed il contratto fra essa e le province è duraturo per venti anni. Le 14 macchine che fanno il servizio della linea furono costruite nel Würtemberg: gli elegantissimi vagoni sono fabbricati dal Grondona di Milano. Il sistema di armamento è a giunzione sospesa».
Ampiamente i quotidiani riferirono sulla giornata inaugurale. L'avvenimento era così importante, la cerimonia d'apertura così fastosa che gli articoli assunsero un tono epico.
Per l'occasione tre convogli, provenienti rispettivamente da Padova e Vicenza s'incontrarono a Cittadella, per proseguire fino a Bassano. Era presente il Presidente del Consiglio On. Depretis, accompagnato da una fitta schiera di autorità, una ventina di rappresentanti della stampa nazionale, da una folla festante.
Venne imbandito un pranzo di oltre 400 coperti, del quale vorremmo trascrivere interamente il menù davvero fiabesco: Ostriche di Taranto, Zuppa alla Saint Hubert, Brancino alla salsa olandese, filetto di bove alla fiamminga con salsa Madera, cotolette di pollo alla Villeroy con tartufi... ma il nostro esigente cronista ci invita a puntualizzare che il pranzo «fu servito a troppi lunghi intervalli, e questo fu causa che rimase una parte in cucina...».

L.F.

del Traffico.
Abbiamo accennato assai brevemente ai programmi di ammodernamento tecnologico per la stazione di Bassano e per le linee su quella convergenti. È necessario, a questo punto, ampliare il discorso sulla stazione stessa per abbracciare i più vasti obiettivi di ristrutturazione funzionale dello spazio ferroviario in rapporto allo svolgimento del servizio per i viaggiatori e per le merci.
La stazione di Bassano presenta la tradizionale suddivisione dell'area complessivamente disponibile fra zona viaggiatori e zona merci: i relativi settori sono adiacenti e perciò bloccati entro schemi assai rigidi.
Il viaggiatore oggi ha necessità di passare rapidamente dalla propria automobile o dal pullman al treno e viceversa. Ma nel piazzale antistante la stazione manca lo spazio per la sosta degli autoveicoli; risulta, così, ostacolato quel necessario processo di armonizzazione del trasporto su rotaia con quello su gomma, unica soluzione in grado di offrire garanzie di efficienza ed economicità. Per migliorare l'assetto dei futuri trasporti nel territorio di Bassano si è formulata l'ipotesi di destinare alla funzione di parcheggio per i pullman l'area dell'attuale scalo merci: quest'ultimo verrebbe trasferito in altra area, probabilmente verso Cassola.
L'innovazione consentirebbe molteplici vantaggi. In primo luogo si darebbe sfogo al movimento dei viaggiatori a Bassano, una stazione che verrebbe ad essere riservata in via esclusiva al movimento delle persone (analogamente è stato fatto per la stazione centrale di Treviso, il cui traffico merci è stato dirottato a Santi Quaranta). In secondo luogo la concentrazione delle operazioni sulle merci in periferia darebbe respiro alle arterie stradali del centro storico. Infine il nuovo scalo, dovendo essere realizzato fin dalle fondamenta, darebbe la possibilità di una strutturazione razionale in termini di integrazione gomma-rotaia.
Le decisioni su questo complesso programma di interventi spettano all'Amministrazione comunale, la quale provvede alla risoluzione dei problemi locali di viabilità.
Da parte sua, l'Azienda FS da anni è impegnata nel miglioramento del servizio reso ai viaggiatori, in modo particolare ai pendolari che in gran numero frequentano quotidianamente le linee ferroviarie del Bassanese.
A tale proposito ricordiamo che è operante a Bassano un comitato di pendolari nato, parecchi anni fa, dall'incontro di alcuni studenti universitari utenti della ferrovia. Il gruppo svolge una preziosa attività di studio delle problematiche connesse con il trasporto ferroviario collaborando con la Direzione Compartimentale FS e con l'Amministrazione comunale nella predisposizione dei programmi.
Un portavoce del gruppo ci ha manifestato soddisfazione per i miglioramenti apportati al servizio ferroviario sulla linea Padova-Bassano con l'aumento del numero dei collegamenti e la riduzione dei tempi di percorrenza. Per il futuro, il Comitato punta su un ulteriore contenimento dei tempi di percorrenza mentre attende con impazienza l'introduzione, anche su questa piccola linea, del moderno materiale rotabile oggi in costruzione con i fondi del Programma Integrativo. Ripone, inoltre, grandi speranze sull'integrazione gomma-rotaia; il modello che suggerisce appare saggio e ben attuabile: si tratterebbe di assegnare al treno il servizio diretto, lasciando all'autobus la raccolta dei viaggiatori nei centri intermedi.
Una ricerca condotta recentemente nell'area di Bassano ha posto in luce elementi assai interessanti a proposito delle condizioni socio-economiche della popolazione.
Citiamo alcune note introduttive del ponderoso dossier: «L'economia della zona, fino al recente sviluppo postbellico, è stata caratterizzata dall'agricoltura, da significative tradizioni artigiane e commerciali e da alcuni nuclei di industrializzazione. In termini di struttura sociale, a questo corrispondeva una netta prevalenza di contadini, la presenza significativa di artigiani e commercianti e di gruppi di operai di fabbrica...». «Tra il 1951 e il 1981 l'area ha avuto una grande trasformazione, passando ad un'economia deci-

samente industriale. Negli ultimi dieci anni la crescita industriale è continuata in modo sostenuto, ma ha visto contemporaneamente l'esplosione del settore dei servizi e della Pubblica Amministrazione».
Dalle tabelle pubblicate risulta che gli addetti all'industria manifatturiera nell'area complessiva di Bassano sono passati da 7.500 circa nel '51 a 19.500 circa nell'81, con una crescita di oltre il 160% (contro un incremento regionale del 55%, nazionale del 21%). La crescita industriale si è polarizzata su alcuni settori tradizionali quali legno e mobilio, tessili, abbigliamento, calzature, ceramiche, ecc.
Nettamente prevalenti sono le imprese medio-piccole, distribuite in modo omogeneo nel territorio. Un tipico esempio, dunque, di «economia diffusa».
Come valutano, i bassanesi, il proprio lavoro, la propria condizione?
Lasciamo la parola a «L'Espresso», che nel dicembre scorso ha ampiamente commentato i risultati dell'indagine. «Le risposte degli interessati — riferisce il noto periodico — registrano altissime percentuali di soddisfazione. Persino il reddito, che pure è mediamente più basso di quello di altre regioni ad economia analoga, raccoglie valutazioni positive, con l'unica eccezione dei contadini».
La fortuna di quest'isola felice forse nasce dalle qualità dei suoi stessi abitanti, dalla loro consapevolezza che «il mondo della piccola impresa è diverso da quello della grande: qui, nella piccola, regna l'efficienza, stimolata dalla concorrenza, i contratti debbono essere fedelmente rispettati, lo spirito di iniziativa ha la sua ricompensa». □

DICONO DI NOI

Sulla stampa

«Per le ferrovie è vicina la rivoluzione: la data è fissata al 1° gennaio 1985» ha annunciato M. Ricci su **la Repubblica**. In quel momento, infatti, dovrebbe scattare la riforma che trasformerà l'attuale Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato in un'impresa con robusti connotati da società privata, quanto basta per renderla un organismo moderno, agile ed efficiente, attento al pareggio fra costi e ricavi, capace di fornire un servizio utile e tempestivo. «Dopo un'anticamera di oltre cinque anni, ha proseguito l'A., adesso la riforma è sul binario di partenza; il nuovo testo preparato dal Ministero dei Trasporti, di concerto con il Tesoro e la Presidenza del Consiglio, sarà sottoposto quanto prima all'esame del Consiglio dei Ministri».
Dell'argomento si è pure occupata **La Discussione**, che ha pubblicato un'intervista del Direttore Generale FS, Dr. Semenza, nella quale si rileva con soddisfazione che anche a livello governativo e parlamentare l'esigenza della riforma dell'Azienda ha ormai raggiunto un'accentuata sensibilizzazione e ciò legittima le speranze di una conclusione in tempi ragionevolmente brevi. Nella stessa intervista V. Pindozzi si è ampiamente soffermato sul Programma Integrativo FS, in piena attuazione, che prevede una serie di coordinati interventi per risolvere i problemi più urgenti dell'esercizio ferroviario.
Dopo decenni di trascuratezza e di abbandoni, ha scritto **L'Europeo**, anche le FS sono sottoposte a un intenso trattamento tecnologico. Ne è un esempio la Stazione Centrale di Milano, dove arrivano e partono in media cinquecento treni al giorno. Qui la cura è stata radicale: tutto l'apparato di manovra, di istradamento treni verso i marciapiedi di arrivo o le linee di partenza, ha fatto di colpo un salto tecnologico di mezzo secolo. La nuova sala operativa dell'Apparato Centrale elettrico a itinerari somiglia alla sala operativa di un centro missilistico.
Anche il **Corriere della Sera** ha parlato di una serie di opere, alcune delle quali recentemente inaugurate, che daranno un nuovo assetto alle ferrovie. Il titolo dell'articolo è molto significativo: «La rivoluzione dei treni lombardi».
ETS - Economia Trasporti e Spedizioni ha annunciato: mille miliardi per Milano, riferendo l'intervento del Ministro dei Trasporti, On. Signorile, per illustrare alle autorità comunali, provinciali e regionali competenti le linee direttive di un progetto rivolto a ristrutturare i trasporti milanesi.
È stato ancora il **Corriere della Sera** ad illustrare il progetto del «passante ferroviario» Bovisa-Garibaldi-Vittoria, precisando che le trasformazioni legate a questo progetto si profilano fin d'ora come uno degli avvenimenti urbanistici più importanti di Milano della seconda metà del secolo. «Diventerà una stazione super anche lo scalo ferroviario di Certosa, porta d'ingresso dei treni di Torino e Gallarate, che dovrà essere pronta prima dell'89-'90, in concomitanza con il passante».
Anche in Piemonte per le ferrovie comincia il Duemila. Lo ha scritto **La Stampa** in occasione dell'attivazione del quadruplicamento del tronco ferroviario Torino-Lingotto-Trofarello, ricordando che l'opera costituisce un elemento per la soluzione del fondamentale problema del nodo ferroviario di Torino e rappresenta il primo anello di una lunga catena che si sta faticosamente snodando e che ha un significato concreto soltanto se inserito nel più ampio programma di ristrutturazione.
Torino è più vicina con la ferrovia più ampia — ha osservato il **Quotidiano** di Taranto, mentre M. Righetti su **Il Giornale** ha sottolineato, tra l'altro, che è la prima opera che viene compiuta in Italia nel quadro e con i fondi del Piano integrativo, che si trova in piena fase esecutiva. «Un'opera che si inserisce in maniera organica nel tema generale della riorganizzazione dei trasporti ferroviari nell'Italia nord-occidentale, ha precisato **Il Sole/24 ore**.
Anche per **Il Messaggero** con i quattro binari da P. Nuova a Trofarello i treni ora arriveranno in orario. Ancora **La Stampa e Il Giornale**, prendendo spunto dal discorso del Ministro Signorile alla cerimonia di inaugurazione del quadruplicamento della Torino-Trofarello, hanno fatto rilevare come gli interventi programmati in Piemonte dal Programma Integrativo siano numerosi e per elencarli tutti ci vorrebbe ampio spazio. Basterà dire che le FS hanno speso o si accingono a spendere in quella regione quasi mille miliardi per ammodernare le infrastrutture e migliorare i servizi.
Seguendo le indicazioni del governo e del Parlamento, ha scritto **L'Arena**, le FS hanno posto mano alla graduale riqualificazione anche delle linee secondarie. Sono cominciati in queste settimane i lavori di potenziamento sulla Legnago-Rovigo e su altre linee del basso veronese: «il treno sfrecerà a 120 km orari e non farà più tun-tun, tun-tun, il nuovo armamento, infatti, verrà realizzato con rotaie saldate a lunga barra e verranno eliminate le giunture».
Per il **Corriere Adriatico**, Falconara Marittima è diventata una stazione «europea» col nuovo impianto automatizzato ACEI, recentemente attivato.
Il Mattino ha dato notizia dell'inaugurazione della nuova stazione di Avellino, ricostruita con strutture antisismiche in cemento, distrutta dal terremoto del 1980. Si tratta della prima opera pubblica realizzata dopo il sisma nell'intera area del cratere. Il caso o la necessità, ha scritto G. Picone, ha voluto che fosse proprio una stazione ferroviaria a dare il senso dell'opportunità di recuperare il tempo perduto, a ridurre le distanze dalle zone interne, ad imprimere nuovo ritmo ai collegamenti tra centro e periferia.

Maria Guida

OPAFS

Un'immagine da recuperare

Quando si parla di buonuscite, di sussidi, di riliquidazioni, si parla naturalmente dell'OPAFS, Opera di Previdenza e Assistenza dei Ferrovieri dello Stato.
Sui problemi, sui risultati, sulle prospettive dell'Ente, «Voci» ha voluto sentire il parere del Direttore Generale, Dott. Alberto Mauro, l'uomo che meglio conosce questo organismo di così vitale importanza per tutti i ferrovieri.

Qual è, oggi come oggi, il problema principale che l'OPAFS deve affrontare?

I problemi sono naturalmente molteplici ma il problema principale, direi fondamentale, è far recuperare all'OPAFS la sua immagine. La nostra volontà è quella di dare il massimo impulso all'Opera affinché possa emergere in tutta la sua espressione e in tutte le sue caratteristiche. L'Azienda ferroviaria l'ha amministrata fino al 1978 ma dal '79 l'OPAFS ha una gestione autonoma e non è semplice in soli cinque anni dare un nuovo corso alle cose.

E gli altri problemi?

Anche gli altri problemi non sono certo di piccola portata. Innanzitutto esiste quello del personale. L'OPAFS, in organico, dovrebbe avere 118 persone, in realtà ne ha soltanto 56. Cinquantasei persone che devono provvedere alle indennità di buonuscita, agli assegni previdenziali, ai sussidi, alla gestione delle case di soggiorno estivo per i figli dei ferrovieri e della Casa di riposo. Oltre a tutto questo esiste poi l'arretrato e qui si tocca la dolente nota delle riliquidazioni di buonuscita. Al 31-12-1983 sono in attesa di riliquidazione 12.875 buonuscite.

Quali sono i rimedi più immediati da porre in atto?

Non c'è dubbio che il primo rimedio è l'assunzione di nuovo personale. Alla fine dell'83 abbiamo espletato i concorsi per l'assunzione di 4 agenti tecnici e di 5 collaboratori, mentre i concorsi per l'assunzione di 9 archivisti dattilografi e 22 assistenti saranno ultimati entro il primo semestre del 1984.
Inoltre, stiamo portando avanti la meccanizzazione dei servizi amministrativi. Il computer aiuterà a smaltire l'arretrato e abbrevierà i tempi per il pagamento della buonuscita. Oggi come oggi il tempo massimo per il pagamento di una buonuscita è di un mese e mezzo, con il computer si potrà con ogni probabilità arrivare alla definizione della buonuscita addirittura prima della pensione.

E per quanto riguarda la Casa di riposo e le case di soggiorno estivo, anche in questi due settori si prevedono novità?

Grosse novità no. Alla Casa di riposo sono state apportate recentemente alcune modifiche, alcuni lavori di manutenzione e, nel complesso, si tratta di un organismo che funziona bene. Altrettanto non si può dire delle case di soggiorno estivo, le famose «colonie». L'OPAFS ne gestisce 12 in tutta Italia e tutte insieme richiedono un personale trimestrale pari a 550 persone. L'anno scorso a Calambrone e a S. Menaio in provincia di Foggia si è fatta una convenzione con pedagogisti e specialisti di problemi scolari in modo tale da poter conciliare, in modo organico, il gioco con l'apprendimento. I risultati sono stati senz'altro positivi. Tuttavia bisogna dire che ormai il numero dei bambi-

ni che vengono nelle nostre case di soggiorno va sempre più diminuendo. Molto spesso noi ci troviamo a gestire un patrimonio sottoutilizzato, in particolare mi riferisco alla colonia di Cervia, chiusa da tempo e di cui si dovrebbe, senza ulteriori indugi, decidere il destino.

Sulla base delle esperienze da lei maturate è ottimista o pessimista sul futuro dell'Ente?

Senz'altro ottimista, sia per i motivi che elencavo prima — programmi di meccanizzazione, assunzione di nuovo personale — sia soprattutto perché esiste la precisa volontà di andare avanti, di progredire, di rendere l'Ente sempre più autonomo. Non voglio essere frainteso, la gestione ferroviaria è stata complessivamente positiva, ma adesso l'OPAFS deve continuare a camminare con le sue gambe, deve acquistare una sempre maggiore sicurezza ed offrire un'immagine di sé sempre più moderna e efficiente. Noi siamo certi che tutto ciò non sia impossibile da ottenere e anche in tempi ragionevolmente limitati.

M. DC.

PERSONAGGI

Un ferroviere... un sacerdote

Un uomo buono, un nostro collega, si è prostrato davanti al Signore. È Gabriele Zuccarini, già Assistente Capo di Staz. che, dopo oltre 12 anni di servizio ferroviario presso la staz. di Roma Termini e la Scuola Prof. dell'U.M.C., ha lasciato l'Azienda per abbracciare una vita diversa e difficile. È andato nel seminario di S. Giovanni in Laterano per approfondire la sua fede e per continuare il suo processo interiore verso Dio e gli uomini. È stato ordinato Sacerdote, sulla soglia dei 40 anni, per l'imposizione delle mani e la preghiera consacratoria del Card. Poletti, Vicario di Roma, nella chiesa di S. Gaspare del Bufalo. Il giorno dopo, alle 12, nella parrocchia di S. Giuda Taddeo ha presieduto la sua prima Messa, davanti ai genitori, parenti, amici, ex colleghi e la comunità parrocchiale. Sul posto di lavoro lo abbiamo conosciuto in tanti, con il fare preciso e delicato, il suo sentimento di grande umiltà sempre teso verso un qualcosa che rimaneva ancora indefinito. Mai una parola fuori posto, mai un moto di nervosismo, ma sempre la massima disponibilità verso tutti. Così, giorno dopo giorno, ha maturato la sua via da percorrere.

Lo abbiamo visto, con la sua bianca veste, salire l'altare, presiedere l'Eucarestia, leggere e spiegare la parola di Dio. Sinceramente rimpiangiamo di non averlo più tra noi sul posto di lavoro, ma, nello stesso tempo, lo apprezziamo per il significato della sua decisione e per quello che saprà fare durante la sua missione sacerdotale. Gli porgiamo, di tutto cuore, gli auguri più sinceri per una abbondante «messe» sul suo cammino, unitamente ad un pensiero grato a tutti i suoi familiari, tra cui i genitori ed il fratello Achille, ex Rev. Sup. dell'Uff. Mov. di Roma.

Elio Auticchio

Gabriele Zuccarini mentre celebra la sua prima Messa

STAZIONI FIORITE

Vilpiano, stazione-giardino

Il primo premio del Compartimento di Verona per le stazioni fiorite l'ha vinto quest'anno la stazione di Vilpiano Nalles e Terlano. Ma per la stazione di Vilpiano non è una novità: molte altre volte, infatti, si è meritata il simpatico riconoscimento. E capiamo anche perché. In redazione è arrivata una lettera firmata dai cittadini di Vilpiano e da alcuni «forestieri» che sollecitavano «Voci» a segnalare anche la loro bella stazione fiorita (sul n. 12/83 parlammo dei concorsi compartimentali di Genova e Roma). Quello che ci ha particolarmente colpito è il clima di simpatia che esiste a Vilpiano tra i ferrovieri e i cittadini che, a quanto ci scrivono, hanno partecipato con calore al festeggiamento per la premiazione avvenuta il 23 gennaio scorso.

È una tradizione, quella della stazione fiorita, che può continuare grazie all'impegno di tutto il personale dell'impianto. I ferrovieri, infatti, dedicano la maggior parte del tempo libero alla cura del giardino. Ma, secondo noi, è anche merito dell'entusiasmo degli abitanti del paese che apprezzano tanto sforzo e giustamente desiderano un'adeguata pubblicizzazione per la loro bella stazione, patrimonio FS, ma anche patrimonio cittadino.

Dalla foto possiamo vedere che hanno davvero ragione: quella di Vilpiano è una deliziosa stazione-giardino.

T.G.

di G.B. Pellegrini

Le nuove norme in tema d'integrazione al trattamento minimo delle pensioni

Sciogliendo la riserva formulata lo scorso dicembre, mi accingo a riportare le nuove norme riguardanti l'integrazione al trattamento minimo delle pensioni a carico dell'assicurazione generale obbligatoria.

Ciò non solo per rispondere agli amici che le hanno sollecitate (Giorgio Gelli e Leopoldo Guerriero da Roma, Virginio Maranzana e Luciano Rizzolo da Chivasso, Francesco Palestini da S. Benedetto del Tronto), ma anche perché esse interessano un congruo numero di pensionati, i quali, oltre a percepire quella ferroviaria, usufruiscono di una pensione a carico dell'INPS integrata al trattamento minimo, in quanto vantavano presso l'Istituto previdenziale una posizione assicurativa di almeno 780 contributi settimanali, fra obbligatori, figurativi e volontari.

In proposito, va precisato che finora il diritto alla integrazione al trattamento minimo delle pensioni dell'INPS era ancorato alla circostanza che l'interessato non riscuotesse un'altra pensione, poiché, ciò verificandosi, se per effetto del cumulo il trattamento complessivo di pensione superava il minimo garantito, non si aveva più titolo alla anzidetta integrazione. L'unica eccezione consentita era costituita dalla contitolarità della pensione diretta e di quella di riversibilità, entrambe a carico dell'INPS, nel quale caso veniva comunque assicurato il trattamento minimo sulla pensione diretta.

È stata proprio questa eccezione a consentire al giudice costituzionale di cancellare dall'ordinamento giuridico previdenziale gran parte delle disposizioni che precludevano il diritto alla integrazione al trattamento minimo, anche se al momento attuale permangono alcune situazioni di pluritolarità per le quali continua a sussistere il divieto all'integrazione. Le dette situazioni d'incompatibilità possono riassumersi:

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 di lavoratori dipendenti 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 di lavoratori autonomi con contestuale titolarità di pensione diretta a carico di forme di previdenza sostitutive, esclusive ed esonerative.

Così stando le cose, è intervenuto il legislatore, il quale, con l'art. 6 del D.L. 12 settembre 1983, n. 463, convertito con modificazioni nella legge II novembre 1983, n. 638, ha disciplinato «ex novo» la materia, disancorandola dal godimento di altre pensioni e stabilendo, in linea generale, che a decorrere dal 1° ottobre 1983 l'integrazione al trattamento minimo delle pensioni — liquidate o da liquidarsi dal Fondo lavoratori dipendenti a carico dell'assicurazione generale obbligatoria, dalle gestioni speciali per i commercianti, gli artigiani, i coltivatori diretti, mezzadri e coloni, dalla gestione speciale minatori (tutte facenti capo soltanto all'INPS), nonché dalle gestioni sostitutive, esonerative ed esclusive delle medesime e dall'ENASARCO — non spetta più ai soggetti che posseggono redditi personali (e non familiari) assoggettabili all'IRPEF per un importo superiore a due volte l'ammontare annuo del trattamento minimo del Fondo pensioni lavoratori dipendenti gestito dall'INPS, da calcolarsi in misura pari a 13 volte l'importo mensile in vigore al 1° gennaio di ciascun anno.

Tenuto conto che il trattamento minimo di pensione per il 1983 era rappresentato da mensili lire 276.050 e per il 1984 da lire 320.200, il limite di reddito, al di sopra del quale l'integrazione non compete, risulta per il 1983 di lire 7.177.300 (= 276.050 × 13 × 2) e per il 1984 di lire 8.325.200 (= 320.200 × 13 × 2).

Nel calcolo di questo limite non si comprendono i trattamenti di fine rapporto, il reddito della casa di abitazione e la pensione da integrare al minimo. Inoltre, poiché la norma fa preciso riferimento ai redditi assoggettabili all'IRPEF, parimenti non si devono considerare quei redditi che la legge tributaria dichiara esenti e quelli non dichiarabili perché già tassati alla fonte.

Sono redditi esenti: le pensioni di guerra; gli assegni accessori delle pensioni privilegiate; le pensioni dei ciechi civili; i sussidi corrisposti dallo Stato e dagli Enti pubblici a titolo assistenziale; gli assegni di studio; gli interessi, i premi ed i frutti dei titoli del debito pubblico, dei buoni postali di risparmio e delle cartelle di credito comunali e provinciali emesse dalla Cassa DD. e PP.

Sono redditi non dichiarabili: gli interessi, i premi ed i frutti corrisposti sulle obbligazioni emesse da Società ed Enti; gli interessi, i premi ed i frutti erogati dall'Amministrazione postale e dalle Aziende di credito ai depositanti e correntisti; i redditi da capitali pagati alle persone non residenti nel territorio dello Stato; gli utili in qualsiasi forma distribuiti dalle Società in genere, qualora l'azionista abbia optato per il regime di ritenuta a titolo d'imposta; i premi e le vincite derivanti dalla sorte, da concorsi, da pronostici e da scommesse corrisposti dallo Stato e dalle persone giuridiche pubbliche e private.

Di contro, i redditi imponibili vanno considerati al lordo di qualsiasi detrazione o di pagamenti di imposta già effettuati e dichiarati anche quando non vi è obbligo, in relazione alla loro entità, di compilare il mod. 740 (ad esempio, nel 1983 i redditi da lavoro dipendente ed assimilati inferiori alle lire 4.500.000 sono stati esenti dall'essere dichiarati al fisco).

Scambi di corrispondenza

Vorrebbero corrispondere con ragazzi, ragazze e famiglie italiane:

- **L.A. Hall** è una ragazza, figlia di un Capo area delle Ferrovie inglesi, che ha come hobby i viaggi, la musica, la cucina e incontrare gente. Vorrebbe corrispondere con una famiglia italiana. Il suo indirizzo è: **12, Cross-at-Hand, Staplehirst, KENT - TN12 ORJ.**
- **Enid Parkinson** è un ragazzo che vorrebbe corrispondere in italiano. Il suo indirizzo è: **31, Rutheford Drive, Over Hulton, Bolton - Lancashire BLS IDJ.**
- **K.L. Tonge** è un ragazzo cinese di 25 anni che lavora come Autista presso le Ferrovie inglesi. Vorrebbe corrispondere con coetanei italiani in un inglese scolastico. I suoi hobby sono il collezionismo di francobolli, di erbe e la farmacia. Il suo indirizzo è: **10, Norico, March, Cambridge.**
- **Jeanette Kent** è una ragazza di 12 anni che vorrebbe corrispondere con dei coetanei di ambo i sessi. Jeanette è figlia di un impiegato delle Ferrovie inglesi (BR) e si interessa di sport, animali, pop music e teatro. Il suo indirizzo è: **78, Carter Lane - Mansfield - Notts - England.**

La norma aggiunge che, ove il reddito complessivo risulti inferiore all'anzidetto limite, l'integrazione al minimo è riconosciuta in misura tale che non comporti il superamento del limite stesso.

Intanto, è noto che l'INPS, per acquisire la posizione reddituale dei titolari di pensioni integrate al minimo, ha fatto pervenire agli stessi un modulo (denominato RED 1), preordinato a soddisfare l'adempimento previsto dal 4° comma dell'art. 6 della legge n. 638 succitata, che sancisce l'obbligo per gli interessati di presentare una dichiarazione di responsabilità ai sensi dell'art. 24 della legge 13 aprile 1977, n. 114.

Una volta che l'INPS avrà portato a termine l'esame delle autodenuncie, si potranno verificare tre ipotesi:

a) il pensionato possiede un reddito superiore al parametro fissato per il 1983;

b) il pensionato ha un reddito tassabile, ma d'importo inferiore al limite annuale;

c) il pensionato non ha alcun reddito che concorre a formare il predetto limite.

Per il caso *sub a)* occorre distinguere:

1) se il trattamento decorre dal 1° ottobre 1983 in poi, ossia da quando ha iniziato ad operare la nuova legge, la pensione viene liquidata in base alla posizione assicurativa acquisita, senza alcuna integrazione al minimo, ma sarà rivalutata trimestralmente secondo la disciplina della perequazione automatica delle pensioni integrate al minimo;

2) se il trattamento decorre da data anteriore al 1° ottobre 1983, la pensione verrà «congelata» all'importo integrato al minimo vigente al 30 settembre 1983 (lire 298.550 al mese per le pensioni a carico del Fondo lavoratori dipendenti derivanti da una contribuzione obbligatoria e figurativa non superiore a 780 settimane; lire 317.850 per le pensioni della stessa gestione con una contribuzione obbligatoria e figurativa superiore alle 780 settimane; lire 250.100 per le pensioni a carico delle gestioni speciali dei lavoratori autonomi, i cui titolari abbiano maturato l'età pensionabile; lire 223.500 per le pensioni dello stesso tipo quando il titolare non ha compiuto l'età pensionabile) e saranno recuperate le somme nel frattempo erogate in eccedenza.

Tuttavia — e tale procedura si applica anche nelle ipotesi nelle quali il limite di reddito sia superato in epoca diversa — l'INPS è tenuto a ricostruire la pensione calcolandola sulla base dei periodi contributivi utili ed applicando le percentuali di rivalutazione trimestrale dei trattamenti minimi intervenute dalla decorrenza originaria della pensione fino alla sospensione della integrazione; ovviamente, l'importo «garantito» alla data di cessazione della predetta integrazione viene conservato fino al suo superamento per effetto della ricostruzione di cui sopra.

Va chiarito che, a parte il caso del 1° ottobre 1983 tassativamente previsto per le pensioni in corso di pagamento alla data di decorrenza degli effetti della nuova norma, per le successive ipotesi di superamento del tetto reddituale, la data cui occorre fare riferimento per individuare l'importo della pensione integrata al minimo da conservare è rappresentata dal 31 dicembre dell'anno precedente a quello nel quale si verifica il superamento.

Nel caso *sub b)* l'integrazione viene corrisposta in modo differenziale, così che globalmente, tra pensione parzialmente integrata e reddito posseduto, non sia oltrepassato il parametro annuale.

Per il caso *sub c)* l'interessato ha diritto alla integrazione al trattamento minimo, sia per le pensioni già in atto al 1° ottobre 1983 che per quelle decorrenti da data posteriore.

Da quanto si è esposto, si ricava che i titolari di pensioni integrate al minimo, fruitori di redditi assoggettabili all'IRPEF (sia pure con l'esclusione di quelli enunciati all'inizio), sono tenuti a produrre un nuovo mod. RED 1 ogni qual volta nel corso dell'anno si verifichi una modificazione nell'ammontare già dichiarato, che possa influire, positivamente o negativamente, sulla corresponsione dell'integrazione medesima.

Infine, va ricordato che queste nuove norme non si applicano alle pensioni di riversibilità con più titolari: in tal caso, qualunque sia il reddito dei titolari della pensione non scatta alcuna restrizione. Ma se nel prosieguo del tempo la pensione viene pagata ad una sola persona (è il caso della vedova con un figlio minore compartecipe, che superando la maggiore età lascia la titolarità alla sola vedova), allora bisogna tener conto delle restrizioni e l'interessata è tenuta a documentare l'entità dei propri redditi. Ovviamente, se questi superano il limite annuale, il diritto alla integrazione cessa dal primo del mese successivo a quello in cui si è verificata la interruzione della contitolarità e l'importo del trattamento minimo da «cristallizzare» è quello vigente in quest'ultimo mese.

Da ultimo, come accennavo lo scorso dicembre, soggiaceranno a questa nuova disciplina anche le pensioni ferroviarie, che per la loro singolarità, venivano commisurate al trattamento minimo dell'INPS.

Risposte individuali

Il servizio reso dal 1°.6.1968 al 31.5.1970 dal sig. *Bruno Martinelli* da Nogara alle dipendenze di ditta appaltatrice di imposte comunali di consumo è valutabile ai fini della pensione, utilizzando lo strumento della legge 7 febbraio 1979, n. 29, concernente la ricongiunzione dei periodi assicurativi dei lavoratori ai fini previdenziali. Diversamente non può essere computato, dato che, pur tenendo presente le particolari funzioni già svolte dall'Agente dell'imposta di consumo e la sua qualificazione quale Agente di polizia giudiziaria, configura sempre un rapporto di lavoro privato con iscrizione all'apposito Fondo di previdenza gestito dall'INPS. Soltanto il personale delle predette imposte in costanza di attività al 1° gennaio 1973, data di attuazione della riforma tributaria e della conseguente soppressione del relativo tributo, hanno seguito un differente filone per effetto dell'iscrizione in un quadro speciale ad esaurimento istituito presso il Ministero delle finanze. Stante la rilevata natura del predetto servizio, dello stesso non se ne può chiedere la valutazione ai fini giuridici ed economici di carriera. La citata legge 30 aprile 1982, n. 220, nulla rileva agli effetti di cui si discute, prendendo in considerazione (artt. 9 e 10) soltanto coloro che hanno intrattenuto un rapporto di attività nelle varie posizioni del personale delle assuntorie ed alle dipendenze di ditte appaltatrici di servizi ferroviari.

Informo il sig. *Francesco Fasola* da Capo d'Orlando che da parte del competente Ufficio è stata rinnovata alla Sede provinciale dell'INPS di Messina la richiesta intesa ad ottenere la certificazione della posizione assicurativa dell'interessato, in sostituzione di quella già avanzata alla Sede di Palermo.

La posizione pensionistica del sig. *Angelo Zanichelli* da Arona si trova in fase di modifica per l'applicazione della base stipendiale spettantegli ai sensi della legge n. 426 del 1982.

Purtroppo, ciò che è accaduto alla sig.ra *Grazia Mare Pulvirenti* da Catania si è verificato anche nei confronti di qualche altro pensionato del soppresso Fondo di previdenza assuntori. In sostanza, è avvenuto che un provvedimento, adottato in attuazione di una legge che doveva recare un miglioramento retributivo a partire dal 1° gennaio 1976, ha determinato la costituzione di un debito verso la competente Direzione provinciale del tesoro, per il fatto che quest'ultima, in sede di revisione del trattamento di quiescenza, si è accorta di essere incorsa in errori durante la pregressa gestione della posizione pensionistica. In effetti, il recupero disposto consegue alla mancata assunzione delle proprie responsabilità da parte dei responsabili della medesima D.P. del tesoro, evidentemente nel timore di dover rispondere in proprio dell'errore commesso per aver corrisposto degli emolumenti in eccedenza, qualora la Corte dei conti dovesse esercitare nei loro riguardi l'azione di responsabilità amministrativa. □

Azzurra ed il DLF di Roma

Nel quadro delle manifestazioni «Azzurra all'Università», patrocinata, tra l'altro, dall'Assessorato Educazione del Comune di Roma, dall'Opera Universitaria, e dal D.L.F. di Roma, si è tenuto un interessante e simpatico incontro tra l'equipaggio di Azzurra ed i soci del Circolo Canottieri del D.L.F. sul galleggiante ormeggiato sul Tevere. Di fronte ad un nutrito gruppo di spettatori, tra i quali i giovanissimi allievi, è stato presentato un ottimo documentario sulle grandi imprese affrontate dalla barca italiana all'America's Cup di Newport nella scorsa estate che tanto entusiasmo hanno suscitato in tutti gli sportivi e non. Calorosi applausi sono stati rivolti al comandante Ricci ed ai membri dell'equipaggio presenti Giorgetti, Zamorani, Rocca, Reggio ed a Daniele Gabrielli ferroviere-velista degli Impianti Elettrici di Roma Smistamento. Il presidente del D.L.F. di Roma, Sergio Palucci, a nome anche di tutto il Consiglio Direttivo presente, ha fatto gli onori di casa agli illustri ospiti, rivolgendo un breve discorso. Calorosi saluti sono stati portati dal Dr. Romano, Capo dell'Ufficio Centrale DLF, dall'On. Di Segni, Assessore al Traffico, e dal Consigliere DLF allo Sport, Galvano. Tutti gli intervenuti si sono mostrati particolarmente interessati alle vicende della ormai famosa imbarcazione, chiedendo ulteriori informazioni ed elogiando sinceramente sia i velisti presenti che coloro che hanno fatto parte dell'eccezionale «staff» composto da 11 persone in barca e da altre 25 di supporto in America. Al termine, premiazione con targa del DLF e premio dell'Ufficio Centrale, e dopo un brindisi l'arrivederci tra 4 anni a Perth per tentare di strappare ad Australia 2, la prestigiosa Coppa.

Elio Auticchio

Cino Ricci, capitano di «Azzurra», festeggiato al Circolo Canottieri del D.L.F. di Roma

Il fascino delle pietre antiche

Archeologia... parola un po' misteriosa che induce subito alla considerazione di cose del lontano passato, come dice la stessa etimologia. Roba, comunque, per iniziati. Questo concetto è per tutti lecito, salvo per coloro che hanno avuto occasione in un modo o nell'altro di accostarsi al Gruppo Archeologico del Dopolavoro Ferroviario di Roma.

Lì niente erudizione fine a se stessa, ma un modo garbato di porgere la materia, che la rende subito simpatica e per niente arida. Il tutto unito ad una grande efficienza organizzativa, che si rileva — tra l'altro — nell'accurata preparazione di ogni visita, sempre preceduta da una illustrazione in sede dei monumenti in programma e accompagnata dalla distribuzione di depliants illustrativi.

In loco esperte guide, parroci, custodi — tutti preventivamente contattati e disponibili — si diffondono a parlare di città scomparse, chiese antiche, con una cura che deriva da una lunga dimestichezza più che da quanto appreso dai libri. E quando le guide mancano, sopperiscono egregiamente i membri del direttivo del Gruppo Archeologico che alternativamente accompagnano i partecipanti alle varie iniziative.

Accade così che, dopo un'esauriente visita, il Teatro di Minturno non sia più solo un rudere ai bordi della Via Appia tra Formia e Capua, cui volgere distrattamente lo sguardo al passaggio, ma si animi idealmente dei nostri progenitori che assistevano alle commedie di Plauto e di Terenzio..., che Napoli non sia più solo la città della pizza e del Vesuvio ma anche delle catacombe di San Gennaro dalle influenze africane così diverse da quelle romane..., che, transitando da Albano, si dia uno sguardo non solo alle «fraschette» che promettono buon vino dei Castelli, ma anche al mausoleo degli Orazi e Curiazi che dà il benvenuto della cittadina laziale a chi vi proviene da sud...

Gli interessi spaziano poi dal campo specifico dell'archeologia a quello più vasto della storia dell'Arte allorché ci si reca in località ricche di testimonianze meno remote, che non vengono certo trascurate. Anzi! Molte volte si dà l'occasione per «scoperte» impreviste.

Basti ricordare per tutti l'esempio dei tesori architettonici e pittorici di Bominaco, nei quali ci si è «imbattuti» durante un'escursione in Abruzzo che aveva tutt'altra meta.

Non si spiega se non con queste premesse la diffusione che il «Gruppo» ha avuto dalla sua non lontana costituzione nel 1978.

Oggi esso conta più di 200 iscritti e le prospettive per il futuro sono più che rosee.

Cos'altro dire? Che il Gruppo ha una sua sede in Via Bari aperta a tutti gli amici presenti e futuri tutti i giovedì pomeriggio; che la gestione è improntata, oltre che all'efficienza di cui si è detto, anche ad una sana economicità, per cui, senza ricorrere a soluzioni spartane, si

Il Gruppo archeologico del D.L.F. di Roma conta circa 250 soci. Nel programma '84 è previsto, fra l'altro un breve corso di introduzione all'archeologia che va dalla preistoria all'alto medioevo. Una campagna di scavi in collaborazione con la direzione del museo di Albano, relativa alla villa di Pompeo. E per la prima volta un viaggio nell'Egitto millenario, viaggio prettamente archeologico, con alla base un'organizzazione esperta come il settore turismo del D.L.F. La sede del Gruppo è a Via Bari 22, ed è aperta tutti i giovedì dalle 17.

evitano semplicemente gli sprechi con tutto vantaggio della tasca; e ciò, soprattutto oggi, non guasta. Insomma partecipare alle iniziative del Gruppo Archeologico del DLF di Roma è l'occasione di un arricchimento culturale, ma anche di tante simpatiche conoscenze.

Giuseppe Scopelliti

Qua e là per i D.L.F

È risaputo che il ferroviere in pensione ha due strade per restare legato all'Azienda: il Dopolavoro Ferroviario e «Voci della Rotaia». Il DLF è un tramite pratico, distensivo, che al di là della gita turistica, consente, almeno una volta all'anno, un incontro con i colleghi per far rivivere ricordi e discutere sul trattamento pensionistico a volte o spesso carente nella chiarezza. «Voci della Rotaia» invece rappresenta una conoscenza diretta, nell'appuntamento mensile, dell'evoluzione tecnologica e delle attualità dell'Azienda, nonché una visione pratica, se pur concisa, della problematica delle pensioni che il collega Pellegrini illustra con ampia competenza. La Sezione del Dopolavoro Ferroviario di Mantova consapevole di queste necessità e indipendentemente dalla riunione annuale di tutti i pensionati, ormai tradizione da ben quindici anni e che nel 1983 si è svolta nella magnifica cornice di verde e di strutture sportive di Viale Fiume in pieno centro cittadino, ha deliberato l'offerta in omaggio a tutti i pensionati, 135 per la cronaca, l'abbonamento annuale al periodico aziendale «Voci della Rotaia». L'iniziati-

Rimini SOGGIORNI AL MARE ESTATE 1984

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 Costa Adriatica di Romagna nelle zone di:

Igea Marina - Viserba - Torre Pedrera - S. Giuliano Mare - Bellariva - Miramare - Rimini - 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 presenti le condizioni essenziali: accoglienza, distanza dal mare, servizi ecc.
Vi segnaliamo, in particolare, i vantaggi di cui potete usufruire, nella Bassa e Media Stagione, con i suoi prezzi ridotti.

Periodi Stagionali

Bassa stagione: fino al 23 giugno e dal 25 agosto in poi.
Media Stagione: dal 23 giugno al 28 luglio e dal 18 agosto al 25 agosto.
Alta Stagione: dal 28 luglio al 18 agosto.

GRUPPI PER ANZIANI

Fino al 16 giugno circa, questa Sezione Turistica promuove settimane a Rimini riservate a persone anziane e familiari in alberghi particolarmente attrezzati e con ascensore a prezzi agevolati L. 18.000 al giorno compreso un quartino di vino ai pasti, mettendo a disposizione gli impianti del D.L.F. (bocce, sale da gioco, tennis, cinema).

Hotel «La Capinera» Igea Marina
Bassissima Stagione fino al 20/6 e dal 1/9 in poi L. 126.000
Bassa Stagione dal 20/6 al 5/7 L. 147.000
Media Stagione dal 5/7 al 31/7 e dal 20/8 al 31/8 L. 168.000
Alta Stagione dal 31/7 al 20/8 L. 196.000

Prezzi per settimana

Pensione «Cavalcanti»: Riccione.
Bassa Stagione dal 1/6 al 30/6 e dal 25/8 in poi L. 147.000
Media Stagione dal 30/6 al 28/7 L. 175.000
Alta Stagione dal 28/7 al 25/8 L. 203.000

Hotel «La Torretta Bramante» Rimini:
Bassa Stagione L. 147.000; Media Stagione L. 189.000; Alta Stagione L. 238.000.
Alberghi con particolare attrezzatura, posizione centrale, a pochi passi dal mare.

ALBERGHI GRUPPO «A»

Alaska / Merope Rimini L. 147.000 - **Universo** Bellariva L. 196.000 - **Gabriella** Torre Pedrera L. 224.000
Moderne costruzioni, posizione tranquilla vicino al mare, dotate di ogni confort, camere con doccia e W.C., telefono. Ascensore, bar, sala soggiorno, parcheggio auto privato.

ALBERGHI GRUPPO «B»

Orlov / Natalina Bellariva - **Fiordaliso** Rimini - **Souvenir** Riccione - **Carla** Viserba - **Nautilus** Igea Marina
Bassa stagione L. 126.000; Media Stagione L. 161.000; Alta Stagione L. 175.000.
Alberghi accoglienti, dotati di camere con servizi privati, acqua dolce e fredda, attrezzature moderne, vicino al mare con ottima cucina.

PENSIONI GRUPPO «C»

Bugli - S. Giuliano Mare - **Villa Albani** - Bellariva
Bassa Stagione L. 115.500; Media Stagione L. 147.000; Alta Stagione L. 168.000.
Tutti i nostri alberghi e pensioni offrono camere a 2-3-4 letti con servizi.
I bambini da 0 a 2 anni riduzione del 60% oppure accordi diretti.
I bambini da 2 a 7 anni con sistemazione in lettino aggiunto nella camera con almeno due adulti riduzione del 20%.
Camere a 3-4 letti tutti adulti riduzione di L. 1.000 a persona al giorno.
Pensione Natalina riduzione di L. 1.000 sul 3° letto e L. 4.000 sul 4°.
Albergo Merope riduzione del 10% sul 3° e 4° letto.
Hotel La Torretta Bramante camere a 4 letti riduzione 10% a persona.

Norme di prenotazione

- Le prenotazioni per uno o più turni settimanali devono essere effettuate presso la segreteria del Dopolavoro Ferroviario via Roma, 70, tel. 0541/28901 interno 400 o 343 durante le ore d'ufficio 9/12 - 16/18 da lunedì a venerdì.
- Presso le Sedi dei D.L.F. troverete i moduli per la prenotazione, che dovranno essere accompagnati da un acconto di L. 50.000 per persona a mezzo vaglia postale/telegrafico o 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 con la cena del sabato di arrivo e terminano 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 10,00.
- È consigliabile far pervenire le richieste di prenotazione almeno un mese prima del turno desiderato, in modo particolare per l'alta stagione.
- I Soci Effettivi, in servizio, a richiesta, potranno rateizzare il soggiorno con trattenuta a ruolo, con domanda indirizzata all'Ufficio Ragioneria competente.

va del Consiglio Direttivo mantovano, presieduto dal collega Soccornini e coordinata dal Consigliere Rensi è un invito agli altri Sodalizi per l'imitazione e per la poca spesa e, soprattutto, per evitare ai nostri colleghi in pensione il disagio per concretare l'abbonamento. Grazie!

Presso la sede mestrina del Dopolavoro di Venezia si sono tenute quattro serate, organizzate dal «Gruppo Cinema», dedicate all'«incontro con l'autore». L'iniziativa ha offerto a tutti i ferrovieri (e non-ferrovieri) appassionati di cinema a passo ridotto l'occasione di un confronto con i colleghi che operano attivamente nel campo della cinematografia.

Ogni «regista», infatti, ha accompagnato la proiezione della propria pellicola con un breve commento sul soggetto prescelto, sulle prestazioni degli attori e dei collaboratori, sui problemi tecnici affrontati, sulle varie fasi di lavorazione del film.

Hanno aderito con le loro opere i Cineclub di Venezia, Mestre, Treviso, Padova, Trento.

La sera dell'11 febbraio, nella sala delle conferenze del DLF di Torino, è stato rappresentato il «Viaggio in alto mare», tratto dal dramma di Mrozek. Lo spettacolo, introdotto dal regista prof. Sergio Saccomandi, è stato seguito con vivo interesse dal numeroso pubblico presente, che alla fine non ha lesinato i meritati applausi.

Nei locali del D.L.F. di Gorizia è stata allestita la «1ª Mostra sociale di pittura e grafica», cui hanno partecipato una trentina di artisti isontini.

Notevole l'afflusso di pubblico e lusinghiero il consenso della critica che ha giudicato le opere esposte frutto di esperienze personali molto approfondite, tali da superare forme dilettantistiche per trasformarsi in mezzi di comunicazione e di esperienze sociali.

Per la sezione pittura l'opera prima classificata è stata «Struttura» di Roberto Kusterle, mentre al secondo posto si è piazzato l'olio «Ambiente Friulano» di Tarcisio Mecchia.

Nella sezione grafica i primi due premi sono andati rispettivamente all'opera «Il Torchio» di Attilio Carbona e a «Niente di nuovo all'orizzonte» di G. Bancalà.

Sessantadue attori con complessive 325 opere hanno partecipato alla «2ª Rassegna Fotografica» organizzata dal D.L.F. di Gorizia sul tema «Cultura, gente e paesaggi del Friuli-Venezia Giulia». Per la sezione bianco e nero si è classificato primo Giorgio Narduzzi con «Ambiente rustico friulano». L'opera prima classificata su tema ferroviario è stata «Raggi fuggenti» di Enzo Tedeschi. Nella sezione colori ha ottenuto la prima piazza Mario Pierro con «La bottega del liutaio», mentre l'opera prima classificata su tema ferroviario nella sezione colori è stata «Linee» di Fabio Lescak.

FERLETTURE

La metropolitana di Roma

Lunedì 12 dicembre 1983, nel Palazzo Senatorio del Campidoglio, è stato presentato a un folto pubblico il libro degli ingegneri Formigari e Muscolino sulla «Metropolitana di Roma». La presentazione è stata effettuata dall'Assessore al traffico del Comune di Roma, Bencini, alla presenza del Sindaco Vetere, e di altre autorità ed appassionati della rotaia.

Gli autori, ben noti sia per il volume, elaborato insieme, su «Le tramvie del Lazio» che per altre pubblicazioni preparate singolarmente, si sono da tempo dedicati con costanza e passione alla divulgazione della cultura della rotaia, presentata nei suoi molteplici aspetti dell'evoluzione tecnica, sociale e politica. Non è un caso che l'ing. Muscolino, ferroviere per vocazione e per lavoro, nello scorso mese di maggio ha avuto assegnato dalla Presidenza del Consiglio il Premio per la Cultura italiana 1983.

Il nuovo libro è il racconto della nascita della Metropolitana a Roma, della sua evoluzione e del suo affermarsi immediato nel tessuto urbanistico della Capitale e nelle abitudini quotidiane dei romani.

Non poteva mancare nel testo, come d'altra parte evidenziato nel titolo, anche il ricordo personale degli autori, le loro esperienze dirette e la partecipazione appassionata alle trasformazioni del trasporto urbano di Roma, nell'incessante e continuo crescere della città.

B.C.

«La Metropolitana a Roma - notizie dalle origini e ricordi degli autori» di Vittorio Formigari e Piero Muscolino - Editore Calosci, Cortona

3ª edizione Premio Letterario Nazionale «Superba 1983»

Il D.L.F. di Genova indice ed organizza la 3ª edizione del Premio Letterario «SUPERBA 1983».

Il premio è articolato nelle seguenti sezioni:

A) Poesia in lingua italiana a tema libero.

B) Poesia in uno dei dialetti di ceppo ligure, a tema libero.

C) Narrativa. Tema fisso: LA STAZIONE.

D) Poesia e narrativa riservata a studenti di Scuole Medie Inferiori.

Per le sezioni A, B, C è ammessa la partecipazione a più sezioni previo versamento della tassa di segreteria per ciascuna di esse.

Le opere dovranno pervenire entro il **15 Aprile 1984.** (Fa testo data timbro postale).

Sezione «A» - poesia in lingua italiana

Si partecipa inviando una poesia in sei copie dattiloscritte su fogli di misura standard. Le copie dovranno essere ben inchiostrate o chiaramente fotocopiate.

Tutte le copie dovranno risultare anonime **meno una,** sulla quale l'autore, oltre ad apporre la propria firma, vi riporterà le proprie generalità, indirizzo ed eventuale recapito telefonico.

Sezione «B» - poesia in uno dei dialetti liguri

Si partecipa inviando **una poesia** in **sei copie** dattiloscritte, in uno dei dialetti liguri.

Gli autori dovranno allegare la traduzione italiana (sei copie). Per il rimanente vale quanto detto sopra.

Sezione «C» - Narrativa

Si partecipa con un racconto in lingua italiana in **sei copie** dattiloscritte della lunghezza massima di **sette cartelle spazio due.**

Tutte le copie dovranno risultare anonime **meno una**, sulla quale l'autore, oltre ad apporre la propria firma, vi riporterà le proprie generalità, indirizzo ed eventuale recapito telefonico.

Sezione «D» - Studenti Medie Inferiori

Valgono le norme delle sezioni precedenti. Inoltre, lo studente, dovrà indicare oltre le generalità l'indirizzo della scuola cui partecipa.

La commissione giudicatrice sarà composta da validi esponenti della cultura e del giornalismo, ed il loro giudizio sarà inappellabile. I nominativi dei componenti la giuria, saranno resi noti il giorno della premiazione.

La tassa per spesa di segreteria è fissata in L. 5.000 per ogni sezione di partecipazione (A, B, C) - la sezione D, studenti, ne è esclusa.

I plichi e le tasse vanno inviate a:
DOPOLAVORO FERROVIARIO
Segreteria Premio Letterario «SUPERBA»
Via A. Doria, 5. - Genova 16126

PREMI

— Saranno premiati con medaglia d'oro i primi classificati delle sezioni A, B, C.

— I secondi e i terzi classificati, con coppe e targhe.

— Dei successivi 10 classificati di ogni sezione: i primi cinque riceveranno menzione d'onore, i restanti verranno segnalati.

— Studenti medie inferiori: saranno premiati i primi tre classificati di ogni sezione. Inoltre vi sarà una menzione d'onore per altri dieci.

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

Nascite. La cicogna ha riservato ad una famiglia di ferrovieri — il Macch. Giovanni Mattioli e l'Applicato Vanna Amici dell'Ufficio Lavori — il primo nato del 1984 ad Ancona. Danilo, questo è il suo nome, è salito agli onori della cronaca ed è stato simpaticamente festeggiato dalle massime autorità cittadine. Più in sordina, ma non per questo meno graditi, sono giunti Fabrizio al dr. Dino Biagi dell'Ufficio Lavori (per la felicità anche del nonno Armando Raponi, già autista del Direttore Compartimentale) e Maria Grazia, venuta ad allietare la famiglia dell'Op. Qual. Alfredo Savelli di Fabriano.

Esodi. Dopo 44 anni di servizio è andato in pensione il Segr. Sup. 1ª cl. Zenio Tosti, Capo Reparto Ragioneria presso l'Officina GR di Foligno. A porgere il saluto di commiato erano presenti il Capo Ufficio Ragioneria Comp.le, ing. Sconci, il Capo Officina GR, ing. Apostolo, e tantissimi colleghi e collaboratori. Alla stima e all'affetto manifestati dai presenti si associa «Voci» che augura all'amico Tosti tanti anni di felice quiescenza. Altra simpaticissima cerimonia presso l'Ufficio Impianti Elettrici che ha accomunato in un cordialissimo ben augurale saluto quattro colleghi giunti assieme al traguardo dei limiti di età e di servizio: Segretari Sup. 1ª cl. Eraldo Getti e Franco Franchini, Segr. Sup. Edmondo Rossi ed Applicato Capo Adelmo Andreoni.

I nostri lutti. È prematuramente scomparso un caro amico di «Voci», il C.S. Sovr. cav. Nazzareno Susini, che ha concluso qualche anno or sono la sua carriera come Titolare di Falconara. Ai familiari i sensi della nostra solidarietà. Sentite condoglianze, da parte dei colleghi, al Macch. Felice Belarducci di Terni per la morte del padre, Assistente Capo a riposo Fulvio, ed all'Op. Arm.to Giovanni Trabalza del 19° Tronco di Rieti, colpito dallo stesso lutto.

Bari

Nascite. Sono nati Savino all'Op. Qual. Pietro Cataldo del Rep. 11/E di Barletta e Teresa all'Op. Qual. Nicola Filannino, pure di Barletta. Tanti auguri ai piccoli e felicitazioni ai genitori.

Onorificenze. Il Capo Gestione Arnaldo Spadaro della Gestione Biglietti della stazione di Bari è stato insignito della onorificenza di «Cavaliere» dell'Ordine al Merito della Repubblica. Congratulazioni.

Lauree. Con il massimo dei voti si è laureata in Medicina e Chirurgia Immacolata D'Arino, nipote dell'ex Isp. Capo Sup. Alfonso Abbatantuono, già Capo dell'Uff. Rag. di Bari.
Si è brillantemente laureato in Ingegneria Meccanica Donato Di Girolamo, Segr. Tecn. dell'Uff. Mater. e Traz.
Pure in Medicina e Chirurgia si è brillantemente laureato Antonio Di Matteo, figlio del Controllore Viagg. Sup. Mario di Potenza.
In Scienze Biologiche, invece, si è laureata Lucia Maria Bruno, figlia del Macch. Nicola del D.L. di Foggia. Ai neo dottori l'augurio di un brillante avvenire.

Nozze d'oro. Circondati dall'affetto dei figli e nipoti hanno festeggiato i cinquant'anni di matrimonio, l'Assistente Viaggiante a riposo Michele Iacovelli e la moglie signora Carmela. «Voci» rivolge alla coppia gli auguri più affettuosi.

Lutti. All'Aus. di Staz. Paolo Draicchio è deceduta la moglie. È deceduto l'Appl. Damiano Esposito, padre del Segr. Giuseppe dell'U.P.C. di Bari e nonno del Segr. Felice Bucci del Serv. Comm.le. Sono venuti a mancare anche l'Ass. Capo Giuseppe Di Bello della staz. di Bari Marittima ed il Verif. Antonio Nobili della Sq. Rialzo di Foggia. Alle famiglie le nostre più sentite condoglianze.

Bologna

Un saluto particolare a Giuseppe Esposito - C.S. Sovr. Titolare di Lugo; Giuseppe Pozzi - C.S. Sup. Titolare di Vergato; Alfredo Marchioni - C.S. Sup. Titolare di Porretta T.; Giorgio Mengoli - C.S. Sovr. Titolare di Casalecchio di Reno, che di recente hanno lasciato l'Azienda per limiti di età. Auguri anche ai neo-pensionati dell'O.G.R. di Bologna: Stelvio Battistini - Tecn. - e Vittorio Grandi - Tecn.; a Vittorio Galetti - Ass. viagg. — e Giorgio Agori - Capo Treno - entrambi del D.P.V. di Bologna C.le; a Renzo Gandolfi - 3° Tr. Lav. Modena; ad Attilio Flammini - Contr. Viagg. Sovr. dell'Uff. Mov.; a Tomaso Rubboli - Capo Gestione Sovr. della Stazione di Ravenna; a Fernando Vignali - Capo Treno del D.P.V. di Bologna Arcoveggio. Grande festa a Faenza, in un ristorante cittadino, per i neo-pensionati della Stazione e del D.P.V.: Ilario Dall'Arno - C.S. Sup.; Antonio Bendandi - C.S. Sup; Antonio Resta - Dev. Capo; Angelo Pampanini - Ass.te Capo; Emidio Liverani - Capo Treno; Sergio Dall'Agata - Capo Treno; Umberto Argnani - Conduttore. A tutti gli auguri di «Voci».

Fiori d'arancio al D.L. di Bologna C.le per Michele Amato - Ausil. - e Teresa Vanacore; per Loriano Urbini - Op. Qual. - e Tiziana Santi; per Roberto De' Paolis - Macch. - e Laura Festa. All'Ufficio Lavori Comp.le sono invece convolati a giuste nozze i Segretari Nicola Daconto con Angela Palmiotti; Umberto Alvisi con Antonella e Salvatore Di Salvo con Agata Marmoreo.

Vivo cordoglio ha suscitato a Chioggia la scomparsa del dr. Silvio De' Boni, figlio del C.S. Sup. Orlando. Era uno dei tanti giovani marinai che hanno lasciato la vita nel tragico incidente stradale avvenuto di recente in Liguria. Al collega le nostre più sentite condoglianze. Sono vicini alla famiglia di Gino Bernardi — Capo Dep. Sup. a riposo recentemente scomparso — gli amici di Mantova, di Cremona e di Bologna.

Cagliari

Vincenzo Pisano, Conduttore del Deposito Personale Viaggiante di Cagliari, è un poeta sempre presente alle varie manifestazioni dell'Isola. Le sue poesie in lingua sarda risultano significative e ispirate tanto da meritare elogi e segnalazioni dalle giurie. I vari premi conseguiti ad Ozieri, Sennori e Nuoro comprovano la capacità poetica del nostro collega, cui l'Assessorato Regionale alla Cultura è venuto giustamente in aiuto pubblicando la sua intera raccolta. Un bravo al collega Pisano!

Due bei bambini sono nati a Cagliari: Roberto Boi, figlio del Capo Stazione Giampaolo del Circolo Ripartizione Veicoli e Anna Maria Sanna, figlia dell'ing. Paolo Sanna, Ispettore dell'Ufficio I.E., e di Antonella Puddu, Segretario dell'Ufficio Movimento. Ai due bimbi, entrambi primogeniti, ed ai felicissimi genitori gli auguri d'ogni bene.

Tutti i colleghi si sono stretti attorno al Capo Tecnico Sovrintendente Luigi Cicalò, nonché Capo dell'Officina Lavori di Cagliari, nel giorno del suo collocamento in quiescenza. Quaranta anni di ottimo servizio ferroviario meritano un grande augurio da parte di tutti a mezzo di «Voci». Auguri anche alla signorina Natalia Chessa, Ausiliario della Stazione di Cagliari che è andata in pensione.

I nostri lutti. A Sassari sono deceduti i colleghi: Giuseppe Salis, Macchinista, e Gavino Pietro Loi, Operaio del Deposito Locomotive di Sassari. Alle famiglie, le nostre condoglianze.

Firenze/Unità dist.

Onorificenze. Il Segretario Superiore Torquato Mannaioni della Divisione Contabilità Prodotti ha ricevuto l'onorificenza di Cavaliere. Al caro amico tante congratulazioni.

Fiocco azzurro. Il dr. Marco Caruso, Segretario dell'U.R.M.T., è diventato padre di un bel maschietto. Ai felici genitori, al piccolo Aldo, i migliori auguri.

Genova

Il Segretario Superiore 1ª classe Luigi Bertagna lascia in questi giorni l'Azienda per limiti di età dopo lunghi anni di brillante attività alle dipendenze dell'U.P.C.
Preparato, organizzatore scrupoloso e attivo, Bertagna è stato un pilastro difficilmente sostituibile. Gli auguriamo una lunga e serena quiescenza.
Sono stati anche collocati a riposo l'Applicato Vincenzo Negrone dell'Ufficio Commerciale; l'Usciere Capo Agostino Capurro dell'Ufficio I.E.; il Capo Stazione Superiore Sergio Scaglia, che la Stazione di Loano ha vivamente festeggiato e, alla Squadra Rialzo di Ventimiglia dove è stata curata una particolare riunione di commiato, il Titolare, Capo Tecnico Superiore Domenico Zunino; il Verificatore Gianfranco Parigi e il Capo Squadra Manovali Gino Pirero. A tutti i nostri più fervidi auguri di serena quiescenza.

Fiocco azzurro in casa della signora Ester Dolcino, Assistente di Sta-

zione a Rocca Grimalda, e del Capo Stazione Mauro Lanzoni di Genova Fegino per l'arrivo di Mirco. Ai genitori felici, al nonno Jores Lanzoni, Assistente di Stazione a Novi Ligure e alla sorellina Ester felicitazioni ed auguri.
Claudio, secondogenito, è giunto in casa dell'Assistente di Stazione di Genova Rivarolo Vincenzo Sicco. Giungano ai genitori felicissimi e alla sorellina Roberta gli stessi auguri e felicitazioni.

Esprimiamo le più sentite condoglianze al Tecnico IE Giacomo Viviani di Sestri Levante e al Manovratore Luigi Viviani del Deposito Locomotive di Genova Brignole per la scomparsa del padre, nonché al Revisore Superiore dell'Ufficio Movimento Giampaolo Oliveti per l'immatura perdita della giovanissima consorte.

Milano

Onorificenze. Sono stati recentemente insigniti dell'onorificenza di Cavaliere: Leopoldo Dirani, titolare della Gestione VA della Stazione di Brescia e Giovanni D'Inceco, già Capo Tecnico Sovr. dell'Ufficio I.E. di Milano. Felicitazioni per il meritato riconoscimento.

Fiocco azzurro. Armando Pipitone, Segr. Sup. dell'Ufficio CT, annuncia la nascita del nipotino Alessandro. Auguri anche alla mamma, sig.ra Silvana Scibilia.

Quiescenze. È andato in pensione Angelo Molaschi, Macchinista del D.L. di Milano Centrale. Ce lo comunica il figlio Giovanni anche lui Macch. a Milano Centrale. All'amico Angelo auguri di una lunga e serena quiescenza.
Un caloroso saluto ai numerosi ferrovieri che hanno lasciato il servizio in questi ultimi mesi: Tecnico Cesare Ferrari, Op. Qual. Francesco Cervetti, Tecn. Giuseppe Capettini, Aus. Pietro Stevanella, Tecn. Giovanni Rovati, C. Sq. Manovr. Pietro Milanesi, tutti dell'Officina G.R. di Voghera; C.G. Sup. Luciano Grassano, Dev. Capo Antonio Dispari, Ass. Capo Angelo Ratti dellla stazione di Milano C.le; C.S. Sup. Luigi Mischi ed Ass. Capo Gualtiero Dovesi della stazione di Milano P. Vittoria; Guardiano Renzo Burastrero di Spinetta, Manovr. Antonio Trovatore di Milano Farini, C.S. Sup. Franco Calza di Codogno, Operaio Giuseppe Ravizza del Tr. 42 di Codogno; Macch. Giuseppe Gerelli del D.L. di Milano C.le, Tecnico Marco Muggiati del D.L. di Milano Smistamento e Macch. G. Battista Mantelli del D.L. di Milano Centrale.

Lutti. È recentemente scomparso il cav. Giovanni Tomasi, in quiescenza da pochi mesi, già Capo del 2° Reparto CT. Ai familiari esprimiamo le nostre condoglianze.
È deceduto il cav. uff. Glicerio Digonzelli, già Capo Pers. Viaggiante di Bergamo da diversi anni in quiescenza.
Profonde condoglianze anche alle famiglie dei seguenti colleghi recentemente deceduti: Capo Stazione Sup. Samuele Sidri della stazione di Cava M., Capo Sq. Manovr. Luigi Picco della Sq. Rialzo di Voghera, Tecnico Vittorio Maini del D.L. di Milano C.le, Tecnico Giuseppe Vangi del Tr. 29 di Brescia, Ass. Capo Luigi Filippini ed Ass. Guido Catenacci entrambi della stazione di Milano Smistamento.

Napoli

Nascite. Dario è nato alla sig.ra Maria Mennitti, Applicato presso l'U.P.C. di Napoli; Valerio è nato alla sig.ra Rita Simonetti, consorte dell'A. Macchinista r.e. Bruno Marotta, della 4ª Unità Speciale; Diego è nato alla sig.ra Donatella Buccolo, moglie del Segr. Raimondo Pelella, della 4ª Unità Speciale; Pasquale è nato alla sig.ra Filomena Pezzella, consorte del Capo Tecnico Raffaele Mele, dell'Officina Grandi Riparazioni di S. Maria La Bruna. Ai neonati e ai felici genitori i nostri migliori auguri.

Lauree. Maria Consiglia Ruggiero, figlia del Capo Gestione Superiore Raffaele, della Biglietteria di Napoli C/le, si è laureata in Scienze Politiche con il massimo dei voti; Leopoldo D'Angelo, figlio di Carmine, Segr. Sup. presso la Squadra Rialzo di Napoli Smistamento, si è laureato in Ingegneria Meccanica, pure col massimo dei voti; Franco Oliviero, figlio del Macchinista Raffaele Primo e nipote del Segr. Sup. Giuseppe Abbate, dell'Ufficio Materiale e Trazione di Napoli, si è laureato in Medicina, riportando la votazione di 110 e lode; Giovannella Barbi, figlia del Segr. Sup. Antonio dell'Ufficio Movimento ha conseguito presso l'I.S.E.F. il diploma di laurea in Educazione Fisica. Congratulazioni vivissime.

Decessi. Sono venuti a mancare all'affetto dei propri cari il Primo Dirigente Pasquale D'Ortona, dell'Ufficio Lavori Compartimentale di Bologna, già in servizio a Napoli, ove aveva ricoperto per lungo tempo anche la carica di Segretario Comp.le della FILT; l'Applicato Capo r.e. Luigi Catalano, già dell'Ufficio Personale Comp.le di Napoli; la mamma del Guardiano della Stazione di Torre C.le Ciro Vitiello ed il suocero del Dirigente Superiore della 4ª Unità Speciale Aldo Vignaturo. A tutti le nostre più sentite condoglianze.

Borse di studio della Società di Mutuo Soccorso

La Società Nazionale di M.S. fra Ferrovieri bandisce un concorso per n. 114 Borse di Studio per l'importo complessivo di L. 10.125.000 a favore dei Soci e dei loro figli laureati nell'Anno Accademico 1982/1983 o diplomati nell'anno scolastico 1983/1984.
Il concorso è aperto a tutto il 30 aprile 1985 per le Borse di Studio per tesi di laurea ed a tutto il 30 settembre 1984 per tutte le altre. Ad esso potranno partecipare i Soci la cui iscrizione alla Società sia anteriore al 1° gennaio 1984 compreso.
Le Borse di Studio sono così suddivise:
— n. 9 di L. 250.000 cadauna a favore dei Soci o dei loro figli, laureati in qualsiasi Università o Istituto superiore della Repubblica Italiana durante l'anno accademico 1983-84, da assegnarsi ai primi tre in graduatoria per ciascuno dei tre gruppi di Compartimenti ferroviari comprendenti:
1° Gruppo - Compartimenti di Torino - Milano - Venezia - Verona - Trieste; 2° Gruppo - Genova - Bologna - Firenze - Ancona - Roma; 3° Gruppo - Napoli - Bari - Reggio Calabria - Palermo - Cagliari.
— n. 15 Borse di Studio di L. 150.000 cadauna a favore dei Soci o dei loro figli che avranno conseguito durante l'anno scolastico 1983-84 il diploma di scuola media superiore, da assegnarsi ai primi tre in graduatoria per ciascuno dei 5 gruppi di Compartimenti ferroviari comprendenti:
1° Gruppo - Compartimenti di Torino - Milano - Verona; 2° Gruppo - Venezia - Trieste - Genova; 3° Gruppo - Bologna - Firenze - Ancona; 4° Gruppo - Roma - Napoli - Bari; 5° Gruppo - Reggio C. - Palermo - Cagliari.
— n. 45 Borse di Studio di L. 75.000 cadauna a favore dei figli dei Soci che avranno conseguito nell'anno scolastico 1983-84 il diploma di scuola media inferiore, da assegnarsi ai primi tre in graduatoria di ciascuno dei 15 Compartimenti ferroviari.
— n. 45 Borse di Studio di L. 50.000 cadauna a favore dei figli dei Soci che avranno conseguito nell'anno scolastico 1983-84 l'ammissione alla scuola media inferiore o il diploma di quinta elementare; da assegnarsi ai primi tre in graduatoria di ciascuno dei 15 Compartimenti ferroviari.
La scadenza per la presentazione della documentazione di cui di seguito è fissata al 30 aprile 1985 per concorrenti all'assegnazione delle Borse di Studio per tesi di laurea ed al 30 settembre 1984 per tutti gli altri:
a) per i soli figli dei Soci, lo stato di famiglia;
b) per i laureati, il certificato di laurea con il punteggio finale e la data di conseguimento;
c) per i diplomati delle scuole medie superiori, certificato o diploma con punteggio finale conseguito;
d) per i diplomati delle scuole medie inferiori, certificato di ammissione alla scuola media superiore;
e) per gli studenti della quinta elementare, certificato di ammissione alla scuola media inferiore.
La documentazione di cui sopra dovrà essere inviata al seguente indirizzo: Società Nazionale di Mutuo Soccorso fra Ferrovieri - Borse di Studio - Via S. Gregorio, 46-48 - 20124 Milano.

Premi studio della Banca Nazionale delle Comunicazioni

La Banca Nazionale delle Comunicazioni autorizzando uno stanziamento complessivo di L. 58 milioni, ha deliberato di indire, anche per l'anno scolastico/accademico 1982-1983, concorsi, riservati a ferrovieri-studenti, che prevedono l'assegnazione di n. 70 premi di studio, suddivisi come segue:
— n. 40 di L. 1.000.000 - ciascuno, per ferrovieri in servizio che, alla fine dell'anno accademico 1982-1983, abbiano conseguito il diploma di laurea con un voto non inferiore a 100/110 o voto equipollente;
— n. 30 di L. 600.000 - ciascuno, per i ferrovieri in servizio che, alla fine dell'anno scolastico 1982-1983, abbiano conseguito il diploma di maturità con una votazione finale non inferiore a 50/60.
Possono prendervi parte i ferrovieri dello Stato che risultano possessori di quote di partecipazione al capitale della Banca, sottoscritte in data non posteriore a quella di presentazione della domanda di ammissione al concorso.

CASA NOSTRA

Palermo

Esoneri. Sono stati calorosamente festeggiati da superiori, colleghi ed amici, in occasione del loro collocamento a riposo, i Segretari Superiori dell'U.P.C. Giuseppe Magrì, Capo del Reparto Concorsi interni, Giuseppe Lucido, del Reparto Avanzamenti, e l'Assistente Capo di Stazione Bartolo Flaccomio, pure del Reparto Avanzamenti.

I nostri lutti. Profonda costernazione hanno destato fra colleghi ed amici gli improvvisi decessi del Segretario a riposo, cav. Giovanni Davì, già in servizio presso l'Ufficio Personale Compartimentale, dopo brevissimo tempo dal collocamento in pensione, e del Manovale a riposo Raffaele Platino del D.P.V. di Castelvetrano.
Ai familiari «Voci» esprime il suo cordoglio. Cordoglio anche per il Capo Stazione Superiore Domenico Marchica, della Dirigenza Unica di Agrigento, per la morte del padre.

Fiori d'arancio per Francesco Randazzo, figlio dell'Assistente di Stazione Antonino, della stazione di Campobello di Mazara, che ha sposato la signorina Maria Luisa Indelicato. Auguri.

Cicogna express per Maria Teresa Macaione, figlia dell'Applicato Capo r.e. Serafino, dell'Ufficio Esercizio Navigazione di Messina e nipote dell'Operaio Specializzato a riposo Agatino Costa, già in servizio presso l'Officina G.R. di Messina; per Loredana Polizzi, figlia del Manovratore Francesco, della stazione di Candiolo (Torino) e nipote del Tecnico a riposo Vincenzo Varvarà, già in servizio presso il Deposito Locomotive di Palermo.

Reggio Calabria

Nascite. Ad Emilio ed Alfredo, figli del Capo Stazione Roberto Aiello della stazione di Rosarno e della sig.ra Filomena Romano, figlia dell'Applicato Capo a riposo Alfredo dell'U.P.C., è venuto ad aggiungersi Marco per la gioia di tutti. Ne dà notizia il nonno Emilio Aiello, Applicato Capo dell'Ufficio Comp.le I.E. Auguri di ogni bene.

È nato Ennio, terzogenito del Capo Gestione Linuccio di Maio in servizio a Gioia Tauro e della sua consorte Stella Stucci. Auguri vivissimi.
È diventato nonno il C.S. Titolare di Gioia Tauro Mimì Teverriti. È nata, infatti, Laura per la gioia della mamma, sig.ra Annunziata e del papà Salvatore Licari, Segretario presso il D.L. di Milano Smistamento. Congratulazioni.
Il Segretario dell'U.P.C. Vincenzo Polimeno annuncia con grande gioia la nascita del primo nipotino. La figlia Antonia, infatti, ha dato alla luce Giuseppe. Felicitazioni vivissime.
Sempre all'U.P.C. l'Applicato Capo Paolo Cogliandro è diventato nonno per la sesta volta per la nascita di Giovanni Valerio. Auguri vivissimi anche alla madre, sig.ra Vittoria.

Fiori d'arancio. Armando Cutrì, Capo Personale Viaggiante del D.P.V. di Reggio Calabria, annuncia il matrimonio della figlia Vanda col dott. Ferrario Mauro. Congratulazioni.

Onorificenze. Complimenti al Revisore Sup. di 1ª cl. Guido Cardone, Capo del Reparto Andamento Esercizio e Verifiche Contabili dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, per la meritata, recente nomina a Cavaliere della Repubblica Italiana.

Lauree. Il collega Filippo Caccamo, Tecnico presso la zona 11.2 dell'Ufficio I.E., ci partecipa con orgoglio la laurea del figlio Demetrio in Scienze Forestali, conseguita brillantemente presso la facoltà di Agraria dell'Università di Firenze. Congratulazioni ed auguri.

Roma/Impianti

Titolarità. Al collega ed amico Attilio Scorza, C.S. Sup. che, in questi giorni, ha assunto la titolarità di Roccasecca gli auguri più sinceri di buon lavoro.

Quiescenza. «Il Comandante» Franco Proietti, Deviatore Capo della Stazione di Orte è andato in pensione. Uomo dal carattere aperto e gioviale è ricordato da tanti amici in molte stazioni che gli rivolgono i più calorosi auguri per una serena pensione.
È andato in quiescenza Claudio Ricci, Capo Gestione Sup. di Roma S. Lorenzo, dopo 41 anni di servizio. Gli amici gli augurano una lunga e serena pensione.

Fiocco rosa. È giunta Manola a tener compagnia alla sorellina Alessandra Lanna figlie di Alberto, Segretario presso il Serv. Mat. e Traz. di Firenze e nipotine dell'Ass. Capo a r. Renzo già veicolista partenze a Roma Termini. Tanti e tanti auguri.

Decessi. Sono improvvisamente deceduti Feliciano Innocenzi, Assist. Capo dell'Uff. Bag. di Roma Termini e l'Ausil. Raffaele Battista dell'Uff. Cartelli. I colleghi e gli amici porgono alle famiglie così gravemente colpite le condoglianze più sentite. Altre tristi notizie sono ancora pervenute. Deceduti anche il Dev. Capo a r. Giuseppe Pescosolido del Parco Prenestino ed il Rev. Sup. 1ª cl. Mario Baldarrarini, padre dell'Assist. Enrico, già in servizio presso l'Uff. Movimento di Roma, e l'ex Cond. del P.V. di Termini e cav. di Vittorio Veneto Umberto Santarelli, padre di Filippo C.S. Sup. dell'Uff. D.C.O. di Roma.

Fiori d'arancio. Auguri di felicità per Panfilino Grossi, Capo Gest. presso la staz. di Roma Termini, che ha detto «sì» alla sig.na Giovanna Cristina nella cittadina di Villalago (AQ) ed all'Aus. Cataldo Garofali che si è unito alla sig.na Mirella.

Luciano Ciccone, di anni 17, figlio di Angelo, Assistente di Staz. a Roma T.ni, si è qualificato campione regionale di corsa campestre aggiungendo tale titolo a tanti altri precedentemente acquisiti. Infatti era già campione regionale nei 1500 e 3000 m e qualificatosi al 1° posto nei giochi della gioventù 1983, nella categoria allievi, con tempi di valore nazionale. Gli auguriamo, di tutto cuore, di mietere altri importanti allori.

Roma/Servizi

C.E.U.

Nascite. La cicogna ha lasciato a casa del Segr. Angelo Basile e della consorte Maria Scafaro un bel bambino che i genitori hanno chiamato Marcello.
È nata Grazia Maria alla sig.ra Assunta Illiano moglie del Segr. Sup. Vincenzo Dato.
La casa del Segr. Sup. Adriano De Cesaris del CEU è stata allietata dalla nascita di Laura; alla mamma Carmelina Quagliano e al papà tanti auguri.

Commerciale

Con notevole anticipo sulla data di pensionamento, fra i calorosi saluti augurali dei colleghi tutti, hanno lasciato il servizio attivo: il Segretario Sup. di 1ª cl. Prof. Lanfranco Conti, il Segretario Superiore Claudia Baroncini Berti, il Segr. Sup. di 1ª cl. Vincenzo Di Feo e l'Applicato Capo Cecilia Bergagna.
Per limiti d'età è andato in quiescenza, anch'egli salutato da tutti gli amici, il collega Segr. Sup. Corrado Lamarra.
«Voci» rivolge loro i più fervidi auguri di ogni bene.

Fiocco azzurro sulla porta di casa dell'Applicato Rosa Cascioli, dell'Ufficio Andamento Gestioni, per la nascita del piccolo Marco. Al neonato ed ai genitori vivissimi auguri di ogni bene.

Impianti elettrici

Esodi. Auguri vivissimi per una serena quiescenza al Capo dell'Ufficio C.le 1° dr. Gino Seccia e al Segr. Tecn. Alfredo Lotti dell'Ufficio C.le 4° che hanno recentemente lasciato il servizio.

Lavori

Fiori d'arancio per il Segretario Giuliano Dolce e la sig.na Franca Pagliaroli che si sono uniti in matrimonio. I colleghi dell'Ufficio C.M. e gli amici, tramite Voci, porgono gli auguri più affettuosi.

Movimento

Quiescenze. Il Segr. Sup. di 1ª cl. Antonio Nezi ha lasciato l'Azienda dopo 43 anni di vita ferroviaria. Egli ha prestato servizio a Bari, ove è stato assunto, a Firenze, a Torino ed a Roma. In quest'ultima città ha prima svolto attività sindacale a livello nazionale e poi ha ricoperto l'incarico di Consigliere d'amministrazione in rappresentanza del personale.
Oltre all'amico Nezi, hanno lasciato il servizio il Segr. Sup. di 1ª cl. Giglio Laureti ed il Rev. Sup. di 1ª cl. Riccardo Travia; il primo era capo del Rep. M.II.41, raccordi e concessioni ed il secondo era capo del Rep. M.614, sorveglianza stazioni di confine, circolazione carri esteri.
A tutti e tre i colleghi, che hanno svolto gli incarichi loro affidati con profonda competenza e senso di responsabilità, inviamo i migliori auguri di lunga e serena quiescenza.

Nozze. La signorina Fiorella, figlia del cav. Aldo Massari, Segretario Sup. di 1ª cl., capo del Rep. DAG.0023, si è sposata con il sig. Enzo Cento, e la signorina Anna, figlia dell'Ausiliario di Staz. Biagio Biancini, addetto all'anticamera del Direttore del Serv. Mov., si è unita in matrimonio con il sig. Renzo Valentini. Ad entrambe le coppie congratulazioni vivissime.

Lutti. Sono deceduti due carissimi amici: Mario Di Iuri Rev. Sup. a r. a 59 anni, e Mario Milli, Segr. Sup. di 1ª cl. a r. Partecipiamo i sensi del nostro profondo cordoglio ai loro congiunti.
Condoglianze sentite al Rev. Sup. Domenico Silveri della Div. Informatica per la perdita della madre.

Personale

È deceduto, all'età di 75 anni, il comm. Manlio Maria Orazi, Segretario Superiore di I classe a riposo. Alla vedova e ai familiari dello scomparso, giungano le più sentite condoglianze di «Voci» e di quanti ebbero modo di conoscerlo e stimarlo.

Sanitario

È andato in quiescenza il collega cav. Lorenzo Curzi, per tantissimi anni punto di forza dell'attività ambulatoriale e del Reparto radiologico.
I colleghi che lo ricordano sempre umanamente disponibile e ricco di grandi capacità professionali, gli inviano tramite «Voci» gli auguri più belli per una lunga e serena quiescenza.

Torino

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda: all'Uff. Ragioneria i Segr. Sup. 1ª cl. Giuseppe Ponte e Francesco Loconte; il C.S. Sovr. cav. Francesco Amoretti, Titolare di Asti; il C.G. Nicola Vito Traversa di Modane; il C.S. Sovr. cav. Attilio Banda, titolare di Bardonecchia; all'Uff. Movimento il C.S. Sup. Vittorio De Gregorio nonché i Revisori Sup. Carlo Benevelli, Loris Damarco e Delio Gay; alla stazione di Ceva i Manovr. Riccardo Canavese, Silvio Carazzone e Mario Ponteprimo; alla stazione di Vercelli il Manovr. C. Vincenzo Monzeglio nonché gli Assist. C. Giuseppe Giacoletti e Silvio Petrucci; al DL di Torino Smistamento i MTM Dante Biamino e Martino Fava; al DL di Cuneo il Tecn. Giovanni Falco e l'Ausil. Gabriele Mascioli; l'Assist. V. Giuseppe Rizzo del DPV di Ceva; il Tecn. Albino Balzaretti del 7° Tr. Lav. di Vercelli; il C.S. Sovr. Pier Luciano Barisone, Capo Uff. D.C. di Torino Porta Nuova. A tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Binario dieci. Il Segr. Beatrice Vigilante dell'U.P.C. si è recentemente laureata in Giurisprudenza presso l'Università di Torino col punteggio di 110/110. Vivissime felicitazioni.

Cicogna express. Raffaella al Segr. Maria Orla, dell'Uff. Ragioneria, ed al Tecn. Pietro Aliprandi dell'OGR; al DL di Torino Smistamento Riccardo al C.T. Pasquale Colloca ed Antonio all'AM Giuseppe De Rosa. Congratulazioni ed auguri.

Lutti. Sono da poco scomparsi: il sig. Rocco Bertone, padre del Dirig. Sup. ing. Guglielmo, Capo dell'Uff. Lavori; il padre del Cond. Franco Lamberti del DPV di Ceva; il padre dell'Op. Q. Franco Alberti del 44° Rep. I.E. di Ceva. A questi colleghi, così duramente provati, porgiamo le più sentite condoglianze.

Trieste

La casa del Segretario dell'Ufficio Personale Comp.le Ileana Benci è stata allietata dalla nascita di Silvia. La cicogna ha lasciato a casa del Segretario dell'Ufficio I.E. Mario Lirussi un grazioso bambino che i genitori hanno chiamato Marco. Fiocco rosa sulla porta di casa del Segret. Sup.re Giorgio Dose per la nascita di Nicoletta.

A Corvara in Valbadia l'Autista dell'Autorimessa Comp.le di Trieste C.le, Walter Barba si è unito in matrimonio con la signorina Patrizia Manià. Ai novelli sposi giungano auguri di felicità.

In un tragico incidente automobilistico ha perduto la vita, a soli nove anni, la piccola Donatella, figlia dell'Assist. di Stazione di Portogruaro Giuseppe Boscari.
Lutto in casa del Revis. Sup. Ennio Giorgi, già Capo Reparto Andamento Treni Merci dell'Uff. Movimento, per la morte della moglie, signora Irma Zanetti.
Ha cessato di vivere la signora Elena, madre del Revisore Sup.re dell'Uff. Comm.le e del Traff. Bruno d'Argenio.
La casa dell'Autista Walter Barba, dell'Autorimessa Comp.le di Trieste C.le, è stata funestata dalla morte del padre, signor Danilo.
Ai cari colleghi, così duramente colpiti negli affetti più cari, giungano le nostre sentite condoglianze.

Hanno lasciato di recente il servizio ferroviario il Segret. Sup. Licia Blasina dell'Ufficio Ragioneria; il Capo Staz. Sovr. Osvaldo Bibbiani, Capo Reparto Circolo Ripart. Veicoli dell'Uff. Movimento; il Revisore Sup.re di 1ª Cl. Bruno Borghese, Capo Reparto Composizione treni merci dell'Uff. Movimento; il Capo Tecnico Sovr. Giuseppe De Vecchi, Capo del Reparto I.E. di esercizio di Trieste C.le; i Capitreno del D.P.V. di Trieste C.M. Remigio Fratter e Ugo Cozzolino e l'Operaio Qualif. della Zona I.E.14/3 di Portogruaro, Angelo Fagotto.
Ai cari colleghi, gli amici augurano una lunga e serena quiescenza.

Venezia

Pensionamenti. Ha lasciato l'Azienda, dopo 39 anni di attività, il Segr. Sup. Antonio Favaretto dell'Ufficio Trazione. Nel corso di un incontro-simposio i colleghi ed amici hanno manifestato al sig. Favaretto cordiali espressioni di simpatia, alle quali volentieri si associa la redazione di «Voci».

È mancato all'affetto dei suoi cari l'Op. Qual. Cornelio Spolaor, dipendente dalla Squadra Rialzo di Mestre. Alla famiglia le nostre più sentite condoglianze.
È deceduto, all'età di 86 anni, il Capo Treno a riposo, sig. Luigi Celin, padre del Macch. Bruno, tuttora in servizio, al quale esprimiamo i sensi del nostro cordoglio. Sincere condoglianze anche al Segr. Roberto Fiabane del Rep. Lavori di Belluno per la morte del padre, sig. Giacomo, al Segr. Ruggero Zanella dell'Ufficio Lavori, al quale è mancata la mamma e al Segr. Sup. Egidio Spagnolo del medesimo Ufficio al quale è mancato il padre.

Concludiamo con una nota gioiosa, annunciando la nascita di quattro bambini. Sono: Maria Tea, figlia del C.S. Sup. Giuseppe Canino, Titolare di Mogliano; Matteo, figlio del Segr. Pietro Caburlotto dell'Ufficio Trazione; Alberto, figlio del Capo Tecnico Roberto Bison dell'Ufficio Lavori, e infine Mirco, che è figlio del C.S. Francesco Modolo e del C. Gest. Maria Celeste Lombardo, entrambi in servizio presso la stazione di Conegliano. Ai neonati tutti e ai loro genitori auguriamo un lieto futuro.

Verona

Amicizia e colleganza. Il Capo Stazione Titolare di Lonigo, Renzo Ferrarese, insieme ai colleghi della tratta Montebello-Lonigo e località viciniori hanno recentemente organizzato un riuscito simposio per tutti i ferrovieri in servizio o in pensione della zona. Ciò per favorire conoscenze di vecchi e nuovi colleghi e, soprattutto, per cimentare con spirito di «corpo» amicizie derivanti dal comune lavoro. Il Direttore del Compartimento, Ing. Puccio, è intervenuto per portare il proprio saluto ai convenuti. I complimenti di «Voci» agli organizzatori della simpatica iniziativa.

Nascite. Auguri vivissimi ai neonati: Anna, all'Op. Qual. Mario Patauner; Michela, all'Op. Qual. Ezio Filippi; Maddalena, all'Op. Qual. Pier Giorgio Ciaghi, tutti dipendenti dalla Zona 24/4 I.S. Impianti Elettrici di Rovereto. Dall'Officina Grandi Riparazioni di Verona: Elena, all'Op. Qual. Alberto Galbero; Davide, al Manovr. Antonio Dalbon; Roberto, al Capo Tecn. Adriano Saletti; Enrico, al Segretario Gianni Paganella; Giorgia, all'Op. Qual. Giuliano Talamioli; Elena, all'Op. Qual. Marco Tosi; Mattia, all'Op. Qual. Rolando Turrina; Luca, all'Ausiliario Piergiorgio Dalla Grana; Marcella, all'Op. Qual. Giorgio Rovelli; Tiziano, all'Op. Qual. Roberto Baietta. Dall'Officina Grandi Riparazioni di Vicenza: Fabio, all'Op. Qual. Tiziano Borinato; Alessandro, all'Op. Qual. Luigi Maso; Paola, all'Op. Qual. Luigino Nardon; Maria Rosa, all'Op. Qual. Francesco Franco; Marta, all'Op. Qual. Ferruccio Bedin; Alberto, all'Op. Qual. Aurelio Basso; Alessandro, all'Ausiliario Osvaldo Cortese.

I nostri lutti. Sono deceduti in attività di servizio: Ass. Capo Giampaolo Berti in servizio presso la stazione di Carpi; Macchinista Luciano Menotti del Deposito Locomotive di Bolzano; Segr. Tecn. Sup. Geom. Graziano Irprati dell'Ufficio Lavori di Verona. Alle addolorate famiglie l'affettuoso cordoglio dei ferrovieri che estendiamo alle famiglie del Segr. Sup. 1ª cl. a rip., cav. Adolfo Giampietri e del Commesso a riposo Luigi Bonfà, già in servizio presso l'Ufficio Personale Comp.le.

Sono inoltre deceduti, in attività di servizio: Commesso Bruno Renzo Bettagno, dell'Ufficio Impianti Elettrici; Manovratore Carlo Fila; Capotreno Severino Lavelli e Conduttore Paolo Meneguzzo, del D.P.V. di Verona; Capo Stazione Renzo Cattin della stazione di Vicenza; Operaio Qualificato Romeo Vezzari in servizio presso l'Officina G.R. di Verona. Alle famiglie, così duramente colpite, i sensi del nostro cordoglio.

Per lutti in famiglia le nostre condoglianze a: Capo Staz. Sovr. Mario Vicentini, Dirigente CRV di Verona P.N.; Tecnico Nello Errica del Rep. IE TT. 4/E; Capo Stazione Sup. Enrico Buson, Titolare di Thiene; Aus. Giulio Pavani di Verona P. Vescovo; Ass. St. Albino Turri; Manovratore Giorgio Rossi; Capo Staz. Ornella Frigo; Deviatore Giorgio Zanini; Deviatore Capo Valerio Sandrini, in servizio presso la stazione di Verona P.N.; Tecnico Luciano Sclavi, del DL di Bolzano; Macchinista Angelo Facchini della Rimessa Locomotive di Trento.

Un treno nel cassetto

Una foto come questa è senz'altro una foto «d'autore», anche se a scattarla è stato solo un anonimo fotografo e forse nemmeno professionista. È una foto dove c'è tutto: storia delle ferrovie e della tecnica, del costume e della moda, insomma, uno spaccato che attraversa orizzontalmente i diversi aspetti della vita di quel lontano 1907, anno a cui risale l'immagine. Una locomotiva in movimento (in genere le protagoniste di «Un treno nel cassetto» sono invece locomotive «in posa») che sfreccia davanti a un gruppo di ragazze col vestito della festa.

Ma i particolari della foto vanno oltre l'aspetto documentario. Sembrano le tessere di un mosaico, gli indizi per ricostruire una storia d'altri tempi, antica come il mondo, come il mondo presente e futura: una storia d'amore. Sì, perché questo treno con a bordo un macchinista col panama in testa che saluta con un cenno della mano le quattro ragazze in attesa ha l'aria di essere un treno compiacente e galante. Siamo a Marcigliana ed è il 29 giugno, una bella giornata d'estate nei dintorni di Roma, come ci dice l'ombrellino aperto della ragazza a destra e l'ombra netta che esso proietta. Naturalmente, però, una ragazza non poteva andare sola a un appuntamento — anche se appena di qualche secondo — col suo innamorato: cosa avrebbero detto le famiglie, il quartiere? Allora niente di meglio che coinvolgere qualche amica in una passeggiata verso la campagna e trovarsi per caso lungo i binari per renderle complici di una rapida, ma intensa emozione. Chi sarà la fortunata? La seconda da sinistra che si sporge di più oltre la staccionata e che ha sul cappello un intero roseto? Oppure, come in un giudizio di Paride, tutte e quattro le ragazze sono «fans» del — presumiamo — fascinoso macchinista e gli fanno le poste per farsi notare. E si sono intrecciate i capelli in complicate acconciature, hanno indossato vezzosi cappellini, ognuna a gara per sembrare la più bella. Insomma, si tratta di una situazione ricca di possibili interpretazioni e di altrettanti sviluppi, una foto che è anche storia, racconto. A inviarcela, insieme ad altre due che pubblicheremo in una prossima occasione, è stato il collega del CEU Vincenzo Napoli, al quale sono state consegnate dal Sig. Salvatore Ciccarello «dopo lunghe ricerche nei cassetti della famiglia Lais».

Come sempre accade in tutte le espressioni artistiche compiute (e che la fotografia sia una forma d'arte nessuno più lo nega), la ricchezza e la complessità dei contenuti si rispecchia puntualmente negli elementi formali dell'immagine. E l'inquadratura delle ragazze è veramente originale. Si tratta certamente di un'istantanea, ma dalla sapiente composizione. Le ragazze sono colte in due gruppi: due hanno sullo sfondo un muretto a secco e la campagna, la sagoma delle altre, invece, si staglia sul nero della locomotiva che sta entrando in campo e che funge da fondale di contrasto: vi spiccano con vivacità l'ombrellino bicolore, i nastri e i fiori tipici della modisteria dell'epoca.

Il protagonista maschile della nostra storia viene significativamente colto di sfuggita, una sagoma sfocata, un'ombra senza volto: ma non è poi sempre così il primo amore di una ragazza, ora come allora? Una figura senza volto su cui proiettare l'immagine ideale dell'uomo ideale? Sì, c'è anche un po' di psicoanalisi in questa bellissima foto, come c'è, lo dicevamo, la storia della moda. Il segnale della giovane età delle ragazze viene proprio dagli abiti che indossano. I vitini di vespa indicano busti ben stretti, ma anche figure snelle che non conoscono i segni degli anni e delle gravidanze. Una moda che costruiva il corpo di una donna come una figura geometrica: sul punto fragile della vita si incontrano in equilibrio i due trapezi che hanno per base le spalle e l'orlo della gonna. Gonna più o meno lunga a seconda dell'età. Così la moda ci dice anche che la più giovane è proprio la ragazza dalla gonna più corta. Strette nella morsa di lacci e stecche di balena, queste allegre ragazze erano poi destinate a sformarsi e a essere preda di tisi e altre romantiche malattie. Quei vitini sottili erano infatti ottenuti a scapito della piena funzionalità dei polmoni.

Un'ultima cosa. La foto ricorda per la composizione del gruppo delle donne un quadro quasi coevo, dipinto dal simbolista belga Fernand Knophf. Si tratta delle «giocatrici di tennis». Evidentemente le capacità simboliche dell'uomo sono un patrimonio comune, come il senso del bello e dell'equilibrio formale: in Belgio come a Marcigliana.

E la locomotiva? Non siamo riusciti a individuarne il gruppo esatto: la foto è sfocata, ma si legge un 5, e quindi potrebbe essere della serie 540. Chi riuscisse a saperne di più può farcelo sapere. Sopra tutto e tutti, infine, si levano i pali e gli aerei fili del telegrafo. Nel 1907 l'era delle comunicazioni di massa era già iniziata. A una foto non si può proprio chiedere di più.

Le ferrovie del Mozambico e dello Swaziland

di Bruno Cirillo

Il ruolo dei trasporti ferroviari nei Paesi in via di sviluppo va sempre acquistando maggiore importanza e di conseguenza le richieste di aiuto da parte di tali Paesi a quelli industrializzati nel settore specifico delle ferrovie si intensificano.

Il Dipartimento per la cooperazione allo sviluppo del Ministero degli Affari Esteri, che coordina sia le richieste di aiuto che l'offerta degli interventi tecnici ed economici all'estero, utilizza la collaborazione delle FS per l'esame tecnico dei progetti da finanziare. Così come già fatto per l'Uganda, di cui si è riferito nel n. 3 di «Voci» dello scorso anno, anche per il Mozambico e lo Swaziland sono state effettuate negli scorsi mesi due missioni tecniche, alle quali ho partecipato insieme al collega Michele De Caro del Servizio Lavori.

Lo scopo delle missioni è stato quello di esaminare lo stato della linea ferroviaria che collega il porto di Maputo in Mozambico con lo Swaziland e la linea, al centro del Mozambico, che unisce il vasto bacino carbonifero di Moatize al porto di Beira. Nel viaggio, effettuato dal 16 agosto al 4 ottobre si è fatta anche una puntata di qualche giorno nel piccolo Stato dello Swaziland, di cui anche daremo qualche cenno, perché costituisce uno dei paesi più caratteristici dell'Africa.

Il Mozambico, che ha ottenuto l'indipendenza il 25 giugno 1975 con la grande ed entusiastica manifestazione svoltasi allo stadio di Machava (di proprietà del Dopolavoro ferroviario della Capitale), ha una superficie più del doppio dell'Italia (799.380 kmq) e si sviluppa su una larga striscia per tutta la costa, di fronte all'isola del Madagascar, fra il Sud Africa e la Tanzania. Ha una popolazione di 8.233.978 abitanti (censimento del 1980) costituita per la maggioranza da negri; i bianchi che nel 1970 erano circa 250.000 sono oggi poche decine di migliaia assieme ai cinesi ed agli indiani. All'interno il Mozambico confina con lo Swaziland, lo Zimbawe, lo Zambia e il Malawi: per questi quattro Paesi i porti del Mozambico costituiscono l'unico sbocco al mare e sono stati sin dal secolo scorso collegati con importanti linee ferroviarie. I portoghesi, che hanno dominato il Paese per ben 500 anni, compresero infatti subito l'importanza dei trasporti su rotaia e realizzarono già dalla fine dell'800 le linee ferroviarie, che, completate successivamente, caratterizzarono in modo particolare la rete di comunicazione. Questa rete è costituita da cinque linee importanti che si diramano dai porti, attraversano il Mozambico e penetrano nell'interno dei Paesi confinanti.

Non esistono linee lungo la costa, che collegano fra di loro i cinque porti. La logica colonialistica d'altra parte imponeva, anche nel campo ferroviario, le soluzioni che esaltavano e razionalizzavano lo sfruttamento dei Paesi africani. Il Portogallo, in questo senso, aveva organizzato il suo impero coloniale in modo da ricavare il massimo profitto: e per il Mozambico tali profitti derivavano soprattutto dal trasporto ferroviario (i noli in oro che i paesi confinanti pagavano per effettuare i loro trasporti da e per i porti) e dallo sfruttamento del lavoro coatto, il cosiddetto «Kibalo» in Sud Africa. Infatti sino al 1975 i lavoratori mozambicani venivano inviati come schiavi a lavorare nelle miniere della vicina repubblica razzista di Pretoria ed il governo portoghese per tale baratto veniva pagato in oro, mentre al lavoratore andavano pochi spiccioli, appena sufficienti per il proprio mantenimento.

Nel porto di Maputo esisteva un vasto lazzaretto, dove venivano raccolti e smistati i lavoratori che dovevano andare in Sud Africa: oggi tale spazio è stato utilizzato per la realizzazione di una scuola di formazione ferroviaria.

Vediamo comunque qual è attualmente l'organizzazione delle Ferrovie di questo paese, che è molto legato all'Italia, sia per la diretta partecipazione di molti connazionali alla lotta di liberazione, guidata dal Frelimo (Movimento di Liberazione del Mozambico, oggi Partito di governo) e sia per la notevole collaborazione che oggi l'Italia dà al Mozambico

La stazione ferroviaria di Maputo, capitale del Mozambico

per lo sviluppo della sua economia.
Il sistema ferroviario mozambicano, essendosi sviluppato in stretta connessione con i porti, è stato sempre gestito da una direzione unica, la DNPCF (Direçao Nacional Dos Portos e Caminhos de Ferro de Mozambique). L'organizzazione, comprendente porti e ferrovie, ha un organico complessivo di 40.917 agenti di cui 18.667 operano nei porti e 22.250 nelle ferrovie.

Gli uffici per la direzione, progettazione e pianificazione dei due settori (ferrovia e porti) impegnano, per le cinque imprese, 2.814 agenti, comprendenti anche i dirigenti della Direzione nazionale e delle imprese, che ha sede a Maputo.

Al momento della visita erano in corso modifiche organizzative per potenziare maggiormente l'autonomia delle imprese, decentrando molte competenze della Direzione Nazionale.
Le caratteristiche tecniche più importanti delle linee sono le seguenti:

Impresa	Scartamento mm	Peso tonn per asse	Lunghezza delle linee in km
Sud	1067 e 762	16-20	980
Centro	1067 e 762	16	994
Nord	1067 e 762	16	919
Quelimane	1067 e 762	16	145
Inhambane	1067 e 762	16	90
TOTALE			3.128

Delle linee indicate nella tabella sulla sola Maputo-Machava-Ressano Garcia vi sono 41 km di doppio binario. Alcune linee dell'Impresa Sud sono con scartamento ridotto a mm 762 per complessivi km 140: linee Xai-Xai-Chicomo e Manjacaze-Mavele, denominate «linea di Gaza».
Nell'organizzazione della Direzione nazionale, delle imprese e delle officine operano molti «cooperantes stranieri», tra cui molti italiani, che lavorano anche a livello di direzione nell'Officina Generale di Maputo dove viene effettuata la grande riparazione del materiale rotabile. Si è constatato comunque nei colloqui avuti e nelle visite effettuate che esiste una grave carenza di quadri, ai vari livelli, e di personale specializzato. In tale settore è stata richiesta dal Direttore Generale delle CFM, nell'incontro avuto nel suo ufficio, una collaborazione diretta con le FS, specie per quanto riguarda la formazione del personale. Nel settore della formazione, gli sforzi della direzione delle CFM sono stati notevoli in questi ultimi anni: esistono due scuole a livello nazionale, quella di Maputo per le specializzazioni e quella di Inhabane anche per i quadri, mentre altre scuole vengono costituite nell'ambito degli impianti. Ma è evidente la grave carenza degli istruttori e del materiale didattico, se si pensa che nella visita effettuata a Maputo si è constatato che la scuola dell'Officina Generale non era in funzione e che in quella nazionale vi erano solo un centinaio di allievi, mentre la capacità della scuola è di circa 600 allievi.
Non esiste un collegamento diretto fra le cinque imprese e quindi il servizio viene svolto in modo autonomo da ciascuna di esse.
La circolazione è regolata nelle varie linee con il sistema del consenso telefonico o del solo dispaccio scritto, dove non funzionano le telecomunicazioni.
Solo per le linee del Goba (collegamento con lo Swaziland) e del Limpopo (collegamento con lo Zimbabwe) era stato realizzato nel lontano 1952 un sistema di CTC dalla ditta Siemens, con sede nella stazione di Maputo; attualmente il sistema non è in funzione e non si prevede quando esso possa essere ripristinato, sempre che ciò sia possibile, data ormai la vetustà dell'impianto.
Il segnalamento luminoso di ingresso e partenza nelle stazioni esiste soltanto sulla linea del Goba al completo e per 41 km sulla linea del Limpopo fra Machava e Chiculacual.
Sulla linea per Ressano Garcia, che collega il Mozambico al Sud Africa è in funzione un sistema di blocco a gettone; è in corso il totale rinnovamento della linea, sia come armamento che come impianto di segnalamento e regolazione della circolazione dei treni con l'installazione di un nuovo sistema di CTC.
Le disponibilità di materiale rotabile sono, complessivamente e per l'impresa CFM Sud, evidenziate nella tabella

MATERIALE ROTABILE

	Totale	CFM Sud
Automotrici	25	11
Locomotive di manovra diesel	98	26
Locomotive di manovra a vapore	41	10
Locomotive di linea diesel	98	61
Locomotive di linea a vapore	127	63
Carrozze di I classe	18	11
Carrozze di II classe	35	11
Carrozze di III classe	150	60
Saloes	20	7
Bagagliai	128	39
Carri	8.176	3.910

Il ponte sul fiume Matola

L'Officina G.R. di Maputo, dove lavorano anche degli italiani

Mozambico: una risposta al razzismo

Situato nell'Africa Australe, in una regione compresa tra il 10° e il 26° parallelo sud, il Mozambico confina a nord con la Tanzania, a ovest con il Malawi, lo Zambia e lo Zimbabwe e a sud con l'Unione Sudafricana. Le sue coste sono bagnate dall'Oceano Indiano. Il territorio si estende su una superficie di 799.380 kmq, quanto Francia e Rep. Federale tedesca messe insieme, ed è caratterizzato da una fascia costiera pianeggiante che si eleva verso l'interno. Diversi e importanti fiumi lo attraversano; tra questi lo Zambesi e il Limpopo.

La popolazione è formata per la maggior parte da neri di ceppo Bantu, con significative presenze di bianchi, mulatti e asiatici (soprattutto indiani provenienti dagli ex insediamenti portoghesi di Goa, Damao e Diu). Non bisogna infatti dimenticare che per secoli questa regione, almeno la sua fascia costiera, fu sotto il diretto dominio del Portogallo, che se ne serviva soprattutto come scalo nella via verso le Indie e come serbatoio di schiavi per i suoi territori americani.

Le frontiere mozambicane, così come sono ora, furono definite in gran parte verso la fine del secolo scorso, tranne che per una piccola porzione a nord, avuta dall'ex Tanganica tedesco, alla fine del primo conflitto mondiale. Storia comune a gran parte dell'Africa, questa eredità di confini disegnati nelle capitali europee in totale ignoranza, o peggio ancora, disprezzo, per la storia e la cultura di intere popolazioni. A questa triste «regola» si attiene anche il Mozambico, il cui territorio, estremamente vario, sotto molti punti di vista, vede una frattura culturale tra un nord tendenzialmente islamizzato e un sud più legato a usi e costumi europeizzanti. Su questa e altre divisioni, hanno soffiato e soffiano potenze che, come il Sudafrica, hanno interesse a «esportare» le tensioni all'esterno del territorio nazionale, per alleggerire i non certo facili problemi interni.

Infatti i rapporti tra Mozambico e Sudafrica si sono via via sempre più deteriorati a cominciare dal 1975, anno di indipendenza mozambicana. Tale indipendenza, ottenuta dopo una lunga lotta di liberazione, è stata il momento di unificazione più importante del Paese, insieme alla cultura portoghese «lingua ufficiale dello stato», che almeno ha rappresentato uno strumento di mediazione rispetto alle differenze tribali.

Le scelte politiche internazionali del Mozambico, l'ordinamento interno socialista, il suo incondizionato appoggio a quei movimenti di opposizione al regime dell'apartheid di Pretoria, hanno irritato non poco il Sudafrica, che ha visto cadere nel giro di pochi anni, quella fascia di «protezione» ai confini che gli permetteva di controllare più agevolmente la situazione interna. Vi sono stati diversi episodi di guerra non dichiarata tra i due Paesi, culminati, nel maggio scorso, nel sanguinoso raid aereo sudafricano alla periferia di Maputo. Ultimi recenti accordi tra le parti, fanno sperare comunque in una soluzione positiva delle controversie.

Città più importante e capitale del Mozambico è Maputo (la vecchia Lourenço Marquez), che conta quasi 400.000 abitanti. Posta all'estremità sud del Paese, porto importante e naturale sbocco al mare del ricchissimo Transvaal, ha la particolarità di essere forse la più eccentrica capitale del mondo (in senso geografico-territoriale naturalmente!). Altre città sopra i centomila abitanti sono Nampula e Beira.

Un aspetto rilevante del Mozambico, abbastanza raro nel panorama della storia africana, è che la minoranza bianca di origine portoghese, alla dichiarazione di indipendenza, è in gran parte rimasta nel Paese, e anzi, molti ministri e uomini politici mozambicani sono bianchi. Questo a dispetto di chi vede in termini di scontro o di «sviluppo separato» che vuol dire sempre «sviluppo differente», la risoluzione dei problemi razziali.

Per troppi secoli abbandonato, il Mozambico oggi si propone come uno tra i Paesi africani più progressisti e antirazzisti, un Paese dove esistono solo cittadini mozambicani, senza «colori» dominanti. Un esempio che dovrebbe essere seguito da altri ben più ricchi e «civili» Paesi.

Swaziland: ricco ma chiuso

Ex colonia inglese, indipendente dal 1968 nell'ambito del Commonwealth, lo Swaziland (Ngwane), situato nell'Africa meridionale, con i suoi 17.363 kmq di superficie, è il più piccolo Stato continentale dell'Africa (Gambia a parte).

Il suo territorio, senza sbocchi al mare, essendo quasi completamente circondato dalla Repubblica Sudafricana, tranne che per un breve tratto confinante con il Mozambico, si trova a dipendere quasi interamente dal potente vicino, con il quale è in una indesiderata quanto inevitabile unione doganale. I problemi di convivenza con l'Unione Sudafricana, prima potenza economica del continente, non sono certo pochi per questo piccolo regno (il suo capo è la reggente Ntombi), vista la palese disparità di forze, la sua situazione di quasi «enclave» e la presenza di una forte corrente migratoria verso il territorio sudafricano, nel contesto di una minoranza egemone che predica lo «sviluppo separato» tra le razze.

La popolazione dello Swaziland, supera il mezzo milione di abitanti, con una densità circa doppia rispetto a quella media africana. Questo dato non deve comunque fuorviare: lo Swaziland non è uno Stato sovrappopolato, anzi al contrario il suo territorio è suscettibile di un grande sviluppo. Si pensi che poco più del 10% del Paese è coltivato e circa i due terzi del territorio sono ricoperti di prati e pascoli (il famoso Veld).

Non vi sono centri urbani rilevanti nello Swaziland, la stessa capitale Mbabane conta circa 20.000 abitanti e l'altra cittadina degna di nota (sede dell'aeroporto più importante), Matsapa, conta 16.000 abitanti.

Oltre ad avere un buon livello da un punto di vista agricolo, lo Swaziland è ricco di risorse minerarie, in particolare dell'asbesto, di cui è uno tra i maggiori produttori mondiali.

Massimo Scalisi

in alto che mostra come CFM Sud sia l'impresa più importante delle CFM: è in corso di realizzazione il trasferimento di tutte le locomotive a vapore a Beira e nelle altre imprese, in modo che il servizio sulle linee di CFM Sud sia effettuato solo da locomotive diesel.

La riparazione del materiale rotabile è effettuata nell'Officina Generale di Maputo, ma la carenza di quadri, personale specializzato e pezzi di ricambio rende difficile e lento il lavoro di revisione.

L'andamento della circolazione sulle linee CFM non è per niente soddisfacente: ad es. nel 1982 le limitazioni di velocità sono state numerose in tutte le linee ma soprattutto sulla linea del Goba, dove le riduzioni di velocità sono state imposte dagli incidenti che su di essa si verificano continuamente: mediamente 2 al mese, secondo i dati reperiti negli ultimi due anni.

Traffico

Il traffico, dopo l'indipendenza è andato calando, dato il deterioramento dei servizi e le difficoltà dei rapporti con i Paesi vicini: negli anni 1981 e 1982, il traffico viaggiatori ha la sua importanza trattandosi per il 1982 di circa 11,5 milioni di viaggiatori, di cui solo 6.611.000 sono della CFM Sud.

Il traffico merci nel 1982 è stato di 7 milioni di tonn. di cui il 33% è stato trasportato sulle linee di CFM Sud.

Rispetto al traffico effettuato nel 1970 (viaggiatori 5.284.443 e merci tonn. 16.895.544), quello viaggiatori è più che raddoppiato mentre quello merci è ridotto a poco meno della metà.

Le entrate complessive (ferrovie e porti) negli anni 1981 e 1982 sono state le seguenti, espresse in milioni di Meticais (un Meticais corrisponde al cambio ufficiale a lire 40 circa): 5.119 e 4.897.

Le uscite invece sono state rispettivamente 5.280 e 4.876, quindi con un lieve deficit di bilancio.

Per l'Impresa Sud i risultati sono stati i seguenti: sempre per gli anni 1981 e 1982: entrate 2.777 e 2.849; le uscite 2.057 e 2.456 con variazioni in positivo di 720 e 393.

Linee dello Swaziland

La rete ferroviaria di appena 240 km è molto efficiente e si ripartisce in due linee, una che si collega al Mozambico sino a Maputo e l'altra al Sud Africa, verso il porto di Durban.

Il servizio svolto è solo merci ed è effettuato con caratteristiche locomotive a vapore, che si inerpicano nei paesaggi montani su tortuose linee ben tenute, a velocità da 30 a 50 km/h.

Sulle due linee arrivano a circolare rispettivamente sino a 5 coppie di treni al giorno.

Sulla linea da Matsapha a Siweni, che abbiamo percorso con un bel carrello motore, è in funzione un moderno sistema di CTC.

È interesse dello Swaziland che venga quanto prima sistemata la linea ferroviaria sino a Maputo essendo questo porto il più vicino per le esportazioni e importazioni di cui l'economia del Paese ha vitale bisogno. □

Cesare Pozzo: un pioniere del sindacalismo ferroviario

Ottantasei anni fa, mentre a Milano tuonavano i cannoni di Bava-Beccaris, moriva tragicamente Cesare Pozzo, fondatore e animatore delle prime organizzazioni dei ferrovieri. Protagonista della lotta contro le «convenzioni» del 1885, perseguitato dalla polizia e dalle Società ferroviarie dell'epoca, Pozzo fu una delle figure più rappresentative di quella stagione storica della Sinistra in cui si passò da una fase ribellistica a un piano più consapevole e costruttivo

Il 20 maggio del 1898 l'«Avanti», organo del Partito Socialista e punto di riferimento per tutta la Sinistra italiana, riportava la «dolorosa notizia» della morte di Cesare Pozzo ed un partecipato necrologio di «questa figura altera di lavoratore», firmato «Osvaldo», dovuto, con ogni evidenza, alla penna dello Gnocchi-Viani, uno dei fondatori della Camera del Lavoro di Milano, che col Pozzo aveva avuto frequenti e fraterni contatti sin dalla fase eroica della costituzione delle prime forme di organizzazione della classe operaia milanese.

Il Maggio del '98 fu una stagione assai dura per il nascente movimento operaio italiano: lo «stato d'assedio» in moltissime città e regioni; il comando della piazza militare di Milano affidato al tenente generale Bava-Beccaris, «apparso non come un generale d'esercito ma come il capo di un'orda barbara», per dirla col Trevisani; una sanguinosa repressione che in soli tre giorni faceva 80 morti e 450 feriti tra i proletari milanesi; lo scioglimento del Partito Socialista e dei circoli operai ad esso aderenti; lo scioglimento delle associazioni repubblicane, delle Camere del Lavoro, delle cooperative, delle società operaie di mutuo soccorso e l'occupazione «manu militari» delle loro sedi; la precipitosa fuga dei gruppi dirigenti per sottrarsi alla cattura e all'arresto di uomini politici di primo piano, come il Turati e la Kuliscioff, il Costa e il Bissolati, il Romussi e il De Andreis, il Lazzari e il Cabrini.

Era il «Maggio di sangue», il «colpo di stato» della borghesia, ed in tale sconvolgimento di relazioni e di comunicazioni, appare quindi spiegabile il ritardo della notizia data dall'organo socialista; perché Cesare Pozzo muore il 15 di maggio, lanciandosi sotto le ruote di una locomotiva.

Ma chi era, in realtà, Cesare Pozzo?

Nel breve profilo che lo Gnocchi-Viani ne traccia sull'«Avanti» è descritto «di mente elettissima», «presidente della Società Macchinisti e Fuochisti, e segretario internazionale della Federazione delle associazioni ferroviarie», un grande dirigente, il cui nome «sarà segnato a carattere d'oro nella storia delle organizzazioni operaie».

Pozzo nasce a Serravalle Scrivia nel 1853 e nel 1874 entra alle dipendenze delle Ferrovie Alta Italia come aiuto macchinista. Di originaria formazione mazziniana, nel '78 è già impegnato in prima fila con la «Macchinisti e Fuochisti», l'organizzazione mutualistica dei conduttori di locomotive, che avvierà gradualmente su posizioni più avanzate nella lotta di classe.

Con la sua guida, infatti, questo sodalizio s'impegnerà a fondo sul terreno delle lotte sociali, spostandosi dall'originaria «assistenza», qual era il compito assegnato al mutuo soccorso dal pensiero mazziniano, alle posizioni di «resistenza» di ispirazione anarchica, per approdare infine alle idee ed ai modelli organizzativi suggeriti dal «socialismo scientifico», per dare a tutta la categoria una propria identità di classe.

Le tappe più significative di questo processo vedono Cesare Pozzo sempre protagonista di primo piano: l'unificazione delle varie realtà mutualistiche dei ferrovieri nell'85, per arginare lo smembramento delle ferrovie e della categoria preparato dalla Sinistra trasformista del Depretis con la legge delle «Convenzioni Ferroviarie»; la lotta aperta al Fascio Ferroviario degli avvocati e dei legulei, perché avrebbe addormentata la coscienza di classe dei ferrovieri; l'adesione al Partito Socialista nel '92; la costituzione della Lega Ferrovieri Italiani nel '94, il cui primo scioglimento ad opera del Crispi nello stesso anno avrebbe determinato una chiara presa di coscienza sul problema della «complementarietà» della organizzazione sindacale rispetto al partito della classe operaia (una sorta di laicità e di autonomia ante-litteram).

L'attività di Cesare Pozzo non poteva essere tollerata dalle Compagnie ferroviarie che, infatti, cercavano di stroncarla in tutti i modi e, in particolare, con una serie impressionante di trasferimenti punitivi. Emblematica la motivazione del suo trasferimento a Moretta (Bra) nell'89 per decapitare l'agitazione dei ferrovieri che aveva il suo epicentro a Milano: «per ragioni di ordine e di disciplina ritenendo ormai la dimora del signor Pozzo a Milano incompatibile coll'ordinato andamento disciplinare avendo Milano dato maggior campo alla non giustificata agitazione dei macchinisti».

Il giornale del Romussi, «Il Secolo», bollerà con parole di fuoco queste «vendette ferroviarie» ed i radicali gli offriranno la candidatura a parlamentare in un collegio sicuro di Milano. Ma lui rifiuta: il suo posto è con i ferrovieri, sino in fondo. Ma la febbrile attività di Pozzo era ancora meno tollerata dal suo fisico. L'impegno assiduo e totale, il surmenage fisico e intellettuale al quale si sottoponeva («rubava le ore preziose al sonno, allo stesso nutrimento, in una sfida pazza contro i diritti di natura», scriverà il Riboldazzi) ne stroncarono la pur forte fibra. Una

La comunicazione di uno dei tanti trasferimenti punitivi — questo è del 1889 — inflitti a Cesare Pozzo

serie di esaurimenti nervosi via via più gravi, verso la fine del '97 lo costrinsero definitivamente in una clinica di Udine, dove lo raggiungeranno, ingigantite dalla distanza e dall'isolamento, le notizie delle tragiche giornate milanesi del '98: i colpi di cannone di Bava-Beccaris, gli arresti, i morti. La sua mente già minata dal male ne fu sconvolta. A dargli il colpo di grazia è la visita inquisitoria di un delegato di PS che lo interrogò nel suo letto di ospedale sulla sua presunta partecipazione a complotti eversivi.
È tutto un mondo che crolla, è tutto ciò in cui ha creduto e per cui ha combattutto e sofferto che se ne va: la sua «Macchinisti e Fuochisti», la forte e potente «Lega», i compagni di lotta. Ed esce incontro alla morte a soli 45 anni: «Erano le 11 del giorno 15 maggio», scriverà il fido Riboldazzi.
Un anno dopo, passata la bufera, i suoi compagni ne vogliono a Milano le ceneri. Lo commemorarono, ma quasi clandestinamente, nella «Casa dei Ferrovieri» di via S. Gregorio da Lui fermamente voluta, sotto l'occhiuta vigilanza della polizia mobilitatasi «perché non avvengano pubbliche manifestazioni e discorsi».
Oggi Cesare Pozzo riposa nel Cimitero Monumentale, sotto una stele sulla quale i suoi compagni di lotta vollero incise le parole dettate da Carlo Romussi:
Cesare Pozzo / Macchinista ferroviario / uniti i compagni in un pensiero / fu la voce vindice dell'anima loro / Ardente amator di giustizia / non si stancò per amarezza / non cedette davanti ai sacrifici / Nell'orrenda bufera del Maggio 1898 / sfiduciato scese volontario / nell'ombra della morte / come tutti i precursori / non vide il sole della terra promessa / Qui le ceneri / nel cuore dei compagni / la perenne memoria /
Di questo primo grande dirigente rimane ancora l'esempio. La sua grande lezione morale e politica, anche se ormai patrimonio di tutto il movimento sindacale dei ferrovieri, resta valida ancora oggi per coniugare, all'interno della più grande Azienda di servizi del Paese, giustizia sociale ed efficienza.

Giuseppe De Lorenzo

AVELLINO

Una nuova stazione per la «civiltà dei presepi»

Non è più tempo solo di compassione per quella che ormai è pittorescamente conosciuta come la «civiltà dei presepi», cioè per la zona dell'Irpinia tragicamente colpita dal terremoto. Ed è significativo che questa inversione di tendenza, questo segnale di ripresa, arrivi dalla ferrovia e, in particolare, dalla stazione FS di Avellino, che nei giorni tragici del sisma rappresentò un momento fondamentale nella fase dei soccorsi e nella solidarietà che il Paese espresse nei confronti delle popolazioni colpite.
Questo concetto è stato unanimemente ribadito nei discorsi pronunciati la mattina del 13 febbraio scorso, in occasione della cerimonia di inaugurazione del nuovo Fabbricato viaggiatori della Stazione di Avellino. Cerimonia svolta con un grande concorso popolare e alla presenza del Sottosegretario ai Trasporti, On. Santonastaso, del Direttore Generale, Dott. Semenza, dei rappresentanti delle Amministrazioni locali e di numerose autorità politiche, militari e religiose della zona.
La stazione ferroviaria di Avellino è stato uno degli edifici pubblici maggiormente colpiti dal sisma del 1980. Infatti a causa della particolare tipologia del fabbricato, della natura e consistenza dei materiali — si trattava di una struttura del 1879, costruita all'epoca dell'apertura della tratta Montoro Superiore-Avellino — le scosse del terremoto hanno provocato danni irreparabili. Si è resa pertanto necessaria la demolizione del vecchio fabbricato e la costruzione di uno nuovo che, con l'applicazione di moderne tecniche costruttive, non fosse solo una sostituzione ma rispondesse meglio alle attuali esigenze del servizio ferroviario. Tale scelta corrispondeva peraltro ai criteri di politica dei trasporti tesi al recupero e al potenziamento di quelle linee a non elevato traffico ma con forti potenzialità di sviluppo. E nessuno mette in dubbio che il nodo ferroviario di Avellino sia proprio uno di questi casi.
I lavori sono iniziati nel giugno del 1982 e in tempi molto stretti si è arrivati all'inaugurazione del 13 febbraio. Il nuovo Fabbricato viaggiatori presenta numerose caratteristiche innovative rispetto al precedente: da una migliore distribuzione dei locali a un adeguamento delle condizioni di lavoro (luminosità, norme antincendio, servizi per il personale ecc.).
Inoltre sono state previste sale per il Dirigente Centrale Operativo (DCO) per la linea Avellino-Rocchetta S.A. su cui è già attivato il controllo centralizzato del traffico e predisposta la sala relé a piano ferro per la realizzazione dell'impianto ACEI nel piazzale di Avellino. Il costo complessivo delle opere è risultato inferiore a tre miliardi.
Ma l'opera inaugurata non resterà isolata: è previsto infatti che le linee interessanti il nodo ferroviario di Avellino, e che costituiscono un valido itinerario alternativo, verranno presto potenziate con rettifiche di tracciato e la dotazione di moderne tecnologie. Ed è soprattutto a questo futuro che ci si è riferiti durante la cerimonia inaugurale. Sul palco, allestito nell'atrio della stazione, dopo gli interventi del Direttore Compartimentale di Napoli, Ing. Parisella, del rappresentante del Consiglio dei delegati dell'impianto, e del Sindaco di Avellino, hanno preso la parola il Direttore Generale e il Sottosegretario Santonastaso.
«Noi venimmo qui — ha detto, fra l'altro, il Dott. Semenza — all'indomani del terremoto, per portare la nostra solidarietà alla popolazione dell'Irpinia, ma anche per impegnarci

Il nuovo Fabbricato viaggiatori di Avellino, ricostruito a seguito dei danni arrecati dal sisma

Il Dott. Semenza durante l'inaugurazione della stazione di Avellino

in concreto, per la parte di nostra competenza, nell'opera di ricostruzione. Tra gli impegni che assumemmo c'era anche la ricostruzione della stazione, così come quella di tutti gli impianti colpiti della Avellino-Rocchetta. La cerimonia odierna ci riempie di orgoglio perché sta a significare che abbiamo mantenuto quello che avevamo promesso. Certo, per farlo abbiamo dovuto superare numerose difficoltà e vincere resistenze, ci siamo riusciti anche grazie alla comprensione e all'appoggio del Governo e del Parlamento. Le opere che inauguriamo e che inaugureremo nel prossimo futuro, in questa parte d'Italia, rientrano nel nostro punto di vista che prima di parlare di linee e treni ad alta velocità, si deve portare ad uno standard europeo il livello di molte linee del Mezzogiorno. La nuova stazione di Avellino, il potenziamento tecnologico dell'Avellino-Rocchetta S.A. costituiscono un passo importante in questa direzione».

A sua volta, il Sottosegretario Santonastaso, nel suo intervento, ha fatto riferimento alle condizioni delle comunicazioni ferroviarie del meridione, e in particolare alla storica contrapposizione fra zone costiere (più servite e, quindi, più sviluppate) e zone interne. «Nell'impegno a superare questo ormai anacronistico dislivello — ha continuato l'On. Santonastaso — i trasporti hanno, e dovranno avere sempre di più, un ruolo decisivo». Il Sottosegretario ha concluso sottolineando, in particolare, le opere ferroviarie previste per il nodo di Avellino, destinato ad entrare nella rete di collegamenti rapidi con Napoli, Bari, Caserta e Roma.

La cerimonia inaugurale si è conclusa con la benedizione dell'impianto da parte del Vescovo di Avellino, Mons. Venezia.

Piero Spila

VILLA S. GIOVANNI

Attivato il Blocco Automatico

Dal 31 gennaio 1984 è in funzione, fra le stazioni di Bagnara e Villa S.G. Cannitello, il Blocco Elettrico Automatico e la banalizzazione della linea fra le stazioni di Bagnara e Villa San Giovanni. È stato inoltre soppresso l'impianto di sicurezza (A.C.E.) ed attivato un apparato Centrale Elettrico ad Itinerari (A.C.E.I.) con un comando a pulsanti nelle stazioni di Bagnara e Scilla.

Per la verità fra le stazioni Villa San Giovanni e Villa S.G. Cannitello il Blocco Automatico era già in funzione dal luglio scorso, così come erano stati attivati gli A.C.E.I. delle stazioni stesse. Tali impianti meritano un cenno in particolare trattandosi di un'opera realizzata per la prima volta nella rete FS, che verrà superata soltanto dagli A.C.E.I. di Milano Centrale attualmente in fase di realizzazione.

L'impianto è costituito da una cabina unica che ha giurisdizione su tutto il piazzale della stazione, il piazzale alto, il terminal-cuccette, il fascio invasatura N.T., la Squadra Rialzo e così via. Le ripetizioni ottiche sul quadro luminoso sono ottenute mediante 5.936 lampade. Il banco di manovra è composto dal banco di manovra degli itinerari e da quello degli istradamenti. Per la formazione degli itinerari il Dirigente Movimento può disporre di 790 pulsanti. Si tratta, insomma, di un'opera grandiosa, un vero gioiello di tecnica avanzata.

Il Blocco Elettrico Automatico e la banalizzazione della linea fino a Bagnara, come da programma, è stato attivato con cronometrica puntualità grazie anche all'impegno e alla professionalità dei tecnici dell'Ufficio I.E., diretti dall'Ing. De Barbieri (Capo Ufficio) e dall'Ing. Rota.

L'impianto in questione, senza voler entrare nel merito degli aspetti tecnici già trattati in precedenti articoli su «Voci», oltre a consentire l'uso promiscuo di ciascun binario (la parola illegale riferita a binario può così essere cancellata dalla terminologia ferroviaria) garantisce una sicurezza di esercizio quasi assoluta consentendo nel contempo una maggiore potenzialità della linea. La conseguenza sarà un andamento più regolare dei treni con ovvie ripercussioni positive sulla velocità commerciale degli stessi. Tali benefici, naturalmente, saranno maggiormente avvertibili ad opera interamente compiuta. Oggi il B.A.B. interessa un tratto di linea di appena 18 km. Tale tratto segna la prima tappa verso un traguardo ancora lontano che si chiama Battipaglia. Il Programma Integrativo, infatti, prevede, fra le opere da attuare nel Compartimento di Reggio C., la realizzazione del Blocco Automatico Banalizzato da Villa S.G. a Battipaglia. Nel corrente anno inoltre ne è prevista l'attivazione anche sul tratto Bagnara-Mileto nella seguente progressione:

— tratto Bagnara-Palmi: l'attivazione degli impianti all'esercizio è prevista entro il mese di aprile. È in via di completamento la posa dei giunti incollati mentre per i lavori relativi agli I.S. sono in corso le prove e verifiche funzionali;

— tratto Palmi-Gioia T.: l'attivazione è prevista entro il mese di luglio. I lavori relativi agli I.S. sono da tempo ultimati;

— tratto Gioia T.-Mileto: l'attivazione è prevista entro il mese di novembre;

— tratto Mileto-Campora S.G.: la 5ª Unità Speciale ha affidato i lavori all'Impresa Westinghouse aggiudicataria del relativo appalto.

Anche se forse è prematuro stabilire una data sia pure approssimativa dell'ultimazione dell'intera opera, si può certamente già riconoscere che la tendenza politico-aziendale è volta verso scelte strutturali finalizzate ad adeguare e specializzare sempre più le infrastrutture ferroviarie con soluzioni di avanguardia.

Giulio Giulietti

VENEZIA

Due convegni del CIRU

Nel mese di gennaio il Compartimento di Venezia è stato sede di due convegni promossi dal Centro Italiano Relazioni Umane. Il primo, organizzato dalla Direzione Compartimentale, si è svolto nel salone del Comitato di esercizio; nel secondo momento, una trentina di ferrovieri (per lo più operanti nei settori dell'esercizio) sono stati ospitati dal Centro presso l'antica Villa Morosini di Bassano, ora Villa S. Giuseppe.

Sono state due preziose occasioni di confronto e di approfondimento su temi che coinvolgono ciascun ferroviere in quanto, prima di tutto, uomo.
L'incontro veneziano, dedicato al tema «Le relazioni umane: dalla dimensione privata all'ambiente di lavoro», è stato aperto da una conversazione di P. Carlo Messori Roncaglia, direttore del Centro Studi del CIRU sulle problematiche del rapporto fra persona e persona nello svolgimento dell'attività lavorativa. L'esperto di psicologia sociale Prof. Giulio Abbatangelo ha svolto una relazione dal titolo volutamente provocatorio: «Esiste ancora il dialogo?». Il Dr. Vincenzo Fragolino del Servizio Ragioneria, Reggente nazionale CIRU per le FS, ha affrontato invece gli aspetti del «rapporto interpersonale come elemento costitutivo della professionalità».
Interessante anche il convegno di Bassano, nel quale si è dato largo spazio alle tematiche connesse con l'operatività del movimento sindacale: hanno parlato sull'argomento lo stesso P. Messori e inoltre il Dr. Giacomo Andreazza, ex-funzionario della Direzione Compartimentale veneziana ed ora attivo nel campo della psicologia. Assai interessante la conversazione del Prof. Abbatangelo, che si è soffermato sulle note caratteristiche dell'umana personalità svolgendo un'acuta analisi del comportamento dell'individuo nel rapporto con gli altri.

Laura Facchinelli

L'AQUILA E FALCONARA

Tempo di ACEI

È stato recentemente attivato il nuovo impianto di sicurezza ACEI nella stazione de L'Aquila della linea Sulmona-Terni. Con tale impianto è stato compiuto il primo passo verso il potenziamento della linea previsto dal Programma Integrativo. In attesa della realizzazione del C.T.C., l'Ufficio I.E. di Ancona, che aveva approvato una proposta di centralizzare alcuni deviatoi adeguando il vecchio banco a leva e chiavi, ha pensato di realizzare invece un impianto ACEI con la stessa disponibilità finanziaria originaria (200 milioni), modesta anche per la centralizzazione suddetta, potendo utilizzare gran parte delle apparecchiature (banco ACEI, armadi relé, ecc.) tolte d'opera dalla linea adriatica in conseguenza dell'installazione dei nuovi impianti ACEI-BA a correnti codificate. Tutto il lavoro è stato realizzato dal personale della Zona 341 I.S. di L'Aquila con la collaborazione del Reparto 34/E di Terni, ad eccezione delle sole canalizzazioni e dei blocchi realizzati da una Ditta specializzata.
Lo studio, la verifica di tutto l'impianto ed il coordinamento delle varie fasi è stato eseguito dalla Sezione I.S. dell'Ufficio I.E. Compartimentale.
I lavori erano cominciati nell'estate 1982 ed hanno avuto quindi termine dopo circa un anno e mezzo: un tempo decisamente non lungo se si considera la mole dei lavori e la discontinuità di essi, in quanto eseguiti spesso in assenza di impegni più urgenti. Può dirsi infine che l'impianto di sicurezza in questione, realizzato — si sottolinea — in strettissima economia, ha molto contribuito ad elevare professionalmente la preparazione del personale intervenuto, al quale il Capo Ufficio I.E., Ing. La Rosa, ha espresso calorose parole di apprezzamento e di ringraziamento.
Appena qualche giorno dopo, altra analoga cerimonia a Falconara Marittima. Qui a Falconara — stazione di diramazione interessata dal traffico delle linee Bologna/Foggia e Orte/Falconara — ben diverse erano le esigenze. Quattro anni di lavoro e gli otto miliardi e 900 milioni di spesa sono di per sé indicativi dell'impegno che ha comportato la realizzazione dell'opera.
Alla cerimonia inaugurale erano presenti numerose Autorità; per l'Azienda il Direttore Compartimentale, Dr. Tarantino e tutti i Capi Ufficio. Nella circostanza il Dr. Tarantino ha sottolineato l'importanza ed il ruolo che le FS assumono in una Regione come le Marche i cui collegamenti si estendono a livello nazionale ed internazionale.
Dal 26 gennaio Falconara Marittima è quindi entrata nella élite delle più moderne e funzionali stazioni della rete.

Silverio Maravalle

Uno dei nuovi impianti inaugurati nel Compartimento di Ancona

BOLOGNA

Altri cento agenti Polfer

«Con altri 100 agenti di Polizia Ferroviaria, la specialità si arricchisce di nuova linfa, indispensabile per la realizzazione dei compiti essenziali d'istituto, che da tempo soffrono le conseguenze di un esodo impietoso, imposto dalla ferrea legge dei limiti di età. In tutti i 15 Compartimenti di Polizia Ferroviaria si assiste, con vivo rammarico, allo stillicidio quasi quotidiano di esperti e fidati collaboratori che vanno via, mentre le nuove leve non possono colmare quei vuoti, che non creano solo problemi di quantità, ma soprattutto di esperienza che si traduce in qualità. La Scuola Polfer, come punto di riferimento verso il quale convergono le istanze dei funzionari responsabili del buon governo dei 15 Commissariati Compartimentali di P.S., non può rimanere indifferente di fronte ad una situazione del genere. Alle carenze sopraindicate si può ovviare solo immettendo nella specialità delle forze nuove in grado di esprimersi, fin dai primi giorni, in termini di impegno, operosità, spirito di sacrificio ed attitudine al servizio isolato».
Queste parole del dottor Vincenzo Postiglione, Direttore del Centro di Addestramento Polfer di Bologna, rivolte agli intervenuti alla cerimonia di chiusura del 38° Corso di specializzazione nei servizi di Polizia Ferroviaria, per molti versi possono valere anche per i problemi che gli avvicendamenti di personale creano nella nostra Azienda.
A parte le evidenti differenze operative e di rischio personale il servizio dell'agente di polizia ha molti aspetti comuni con quello del ferroviere.
Ecco un punto altamente qualificante di questo Centro di Addestramento della Polizia Ferroviaria, l'unico in Italia per questa specialità: un fervore di partecipazione che accomuna docenti ed allievi e una tensione ideale che anche i visitatori meno informati ed attenti possono cogliere facilmente.

Renzo Pocaterra

Offerta del ventennale

Subito a casa Vostra in visione gratuita per dieci giorni

16 GRANDI VOLUMI CIRCA 5000 PAGINE OLTRE 160.000 VOCI 10.000 ILLUSTRAZIONI IN NERO E A COLORI

GRANDE FORMATO: cm. 27,5x20 CARTA PATINATA DI LUSSO COPERTINA RILEGATA CON FREGI IN ORO

uesta meravigliosa
acchina per scrivere
ubito in omaggio
IU'
n eccezionale
conto sul costo
ell'enciclopedia

Il Mondo domani

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.

EDIZIONE 83

gliando da inviare incollato su cartolina postale o in busta chiusa a Soc. SIVE - Via Costantino
es 66, 00162 Roma - Tel. 83.93.448 - 83.68.24

sidero ricevere in visione gratuita, senza impegno d'acquisto, l'Enciclopedia IL MONDO DO-
NI + macchina per scrivere.

potrò esaminare per dieci giorni. Se mi piace e desidero trattenerla, come appartenente alle Ferrovie
o Stato o abbonato alla rivista, potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento:

usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 420.000 che verserò, senza
anticipo in rate mensili di L. 30.000 consecutive
usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 380.000, che verserò entro
dieci giorni dal ricevimento dell'opera

gnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

RMA

OGNOME NOME

PENDENTE DA PRESSO

ATRICOLA O N. DI TESSERA

A N.

AP CITTA' PROV.

SPEDISCA SUBITO! OFFERTA LIMITATA!

PREZZO DELL'OPERA	L. 596.000
SCONTO per gli abbonati alla rivista e per gli appartenenti alle Ferrovie dello Stato	L. 176.000
PREZZO NETTO	L. 420.000

PAGAMENTO: 14 RATE DA L. 30.000 MENSILI, SENZA CAMBIALI, MA SOLO C/C POSTALI + MACCHINA PER SCRIVERE IN OMAGGIO;

OPPURE: CONTANTI L. 380.000 +

CULTURA & TEMPO LIBERO

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

CINEMA

di Piero Spila

La religione dello sguardo

Giava, 1942. In un campo di concentramento giapponese, vita dura per i soldati alleati che vi sono tenuti prigionieri. Calci, pugni, colpi di bastone, comandi urlati nelle orecchie, viltà ed eroismi, sadismi ed esecuzioni («i patti di Ginevra qui non contano», è lo slogan che i carcerieri ripetono ogni volta). Un giorno arriva un nuovo prigioniero, il maggiore Jack Celliers (interpretato da David Bowie). La sua pelle bianca, i suoi capelli biondi, la sua vitalità, sembrano quasi una sfida per il clima cupo e mortale del campo. Per Yonoi, comandante giapponese, è un vero e proprio colpo di fulmine, un'attrazione subitanea e irresistibile che per quanti sforzi faccia non riesce a nascondere.

Anche per gli altri prigionieri la presenza di Celliers è l'elemento di rottura di un equilibrio ormai precario: il suo coraggio, le sue sfide continue, sono un invito non solo a resistere ma a ribellarsi. In realtà, più che un eroe senza macchia, Celliers è un provocatore esibizionista. Come un personaggio conradiano, Celliers è tormentato da un antico rimorso e vede nel campo di prigionia, in quel luogo senza leggi e al limite della sopportabilità umana, una chance irripetibile di riscatto. Approfittando anche della «vulnerabilità» di Yonoi, Celliers fa di tutto per provocare la punizione esemplare, al punto che (nella «scena madre» del film) avvicina il comandante giapponese e, davanti a tutti, lo bacia sulle gote. Yonoi non regge allo scandalo e viene immediatamente trasferito; Celliers, invece, è condannato a morte e viene sepolto fino al collo al centro del campo. Prima di partire, Yonoi si avvicina al prigioniero e con un coltello gli taglia una ciocca di capelli che conserverà come ricordo. Un gesto sublime ed esemplare in un universo di odio e terrore, di follia e sospetto.

Furyo di Nagisa Oshima non è, come potrebbe apparire, solo un classico film sui campi di prigionia, a metà strada fra l'illuminismo militarista di **Il ponte sul fiume Kway** di David Lean e il manicheismo perverso di **Qualcuno da odiare** di Bryan Forbes. E non è neppure la risposta sapiente e razionale all'omosessualità romantica e mitica di **Querelle** di Fassbinder. **Furyo** è prima di tutto un esempio importante di cinema-limite, cioè quel cinema che porta all'estremo della tensione o della contraddizione gli elementi del racconto e della messinscena: quindi è un grande film d'amore anche se racconta solo brutalità e ossessioni; è un film con una forte carica erotica anche se è girato in un universo totalmente maschile, anche se la vitalità è sempre sopraffatta dall'istinto di morte; è un film sulla solidarietà umana anche se è delimitato fisicamente e moralmente dal filo spinato e dai bastoni, dai divieti e dalle punizioni; è infine un film sull'amicizia anche se non fa che parlare di odio (si pensi al rapporto fra il colonnello Lawrence e il sergente Hara; al comportamento dello stesso sergente che costringe i sottoposti colti in fallo a fare harakiri, ma poi falsa i verbali della loro morte per assicurare alle famiglie la pensione; al bel finale del film, quando il criminale di guerra giapponese, condannato a morte, in primo piano ci grida «Buon Natale» ecc.).

Ma in termini strettamente cinematografici, **Furyo** è essenzialmente un film sullo sguardo, o meglio sull'importanza e

David Bowie e Sakamoto, protagonisti di «Furyo», l'ultimo film di Nagisa Oshima

sulla necessità di guardare, sul coraggio, il dovere e il dolore di aprire gli occhi per guardare dentro e fuori di noi, alla realtà e a quello che rappresenta e nasconde.
Come film sullo sguardo, **Furyo** è quindi anche un grande film teorico sul cinema, arte da voyeur per eccellenza. Che sia un film sullo sguardo, **Furyo** lo stabilisce già alla prima sequenza, quando il colonnello medico inglese viene chiamato ad assistere alla punizione di una sentinella giapponese; lo ripete più tardi, quando un altro prigioniero, a sua volta costretto ad assistere ad un ennesimo supplizio, si morde la lingua per l'orrore fino a staccarsela; e lo ribadisce ancora con il compiacimento con cui costringe lo spettatore ad assistere (primi piani fissi e prolungati) ad una serie di harakiri riparatori. Ma l'atto di guardare assume un'importanza predominante soprattutto nel comportamento di Celliers, che non sa perdonarsi, a distanza di anni, di aver fatto finta di «non vedere», mentre i suoi compagni di «college» brutalizzavano il fratello minorato.
Per Oshima l'atto di guardare presuppone una distanza che è qualcosa di più significativo di ciò che separa l'ingenuità dall'esperienza, l'innocenza dalla consapevolezza. E **Furyo** rappresenta nel modo teoricamente più adeguato possibile, la messinscena cinematografica di quell'itinerario morale e ideologico che è il superamento tra chi guarda e chi agisce, tra chi si coinvolge e chi giudica. In questo senso tutto il movimento emotivo del film, che taglia trasversalmente il campo di prigionia, che sospinge vertiginosamente scontri e incontri, sconfitte e riscatti, amicizie e gelosie, allude sia all'esistenza di un centro attorno al quale gira tutto il resto, ma che rimane marginale, fuori campo (i flash-back inglesi), sia alla ferita (apparentemente la guerra, ma anche altro) che ha spaccato in due non solo il mondo, non solo la concezione della colpa e della ragione, ma anche lo schierarsi degli uomini e di ogni uomo in se stesso.
È evidente, quindi, che il campo di prigionia di **Furyo** è diverso da tutti gli altri campi di prigionia che abbiamo visto al cinema fin qui. Il campo di prigionia, in genere, è usato come microcosmo in cui si ripetono, in piccolo ma allusivamente, dinamiche e comportamenti del mondo esterno. In **Furyo**, viceversa, il campo di prigionia è un crogiuolo in cui si dilatano e si esasperano i conflitti e i sentimenti. Il campo di prigionia va oltre i confini spazio-temporali e diventa un luogo morale, un porto franco in cui la coscienza si trasforma in delirio, il desiderio in autopunizione.
Ma **Furyo** ha anche una doppia natura, che si manifesta con chiarezza nel finale, quando morti ormai i personaggi principali (Celliers e Yonoi, e quindi chiuso con loro un film nel film), salgono alla ribalta, ma a ruoli invertiti, i loro subalterni. Ora è Lawrence, il vecchio prigioniero, a far visita al sergente giapponese condannato a morte per crimini di guerra. Il sergente, così crudele un tempo, ci appare ora più umano, quasi simpatico. Se non ci fosse stato l'accidente della guerra sarebbe stato sicuramente un tranquillo «cittadino del mondo», un amico con cui bere insieme e scherzare. Ma la guerra ha una sua logica («ad ogni reato deve corrispondere un colpevole, quale che sia», ammette ad un certo punto del film Yonoi) e il rendimento dei conti non può essere evitato. Anche se farlo non dà nessuna gioia, almeno a chi ha avuto la fortuna di comprendere la lezione. «Guai ai vincitori», è il messaggio che invia Oshima con questo film straordinario, «guai ai vincitori, perché essi hanno sempre torto».
Il film è interpretato, fra gli altri, da David Bowie e Sakamoto, due celebri rock-star internazionali, capaci di far emergere la loro notevole presenza artistica anche senza cantare (Bowie intona solo, a mezza voce, un piccolo coro; Sakamoto è l'autore della suggestiva colonna sonora).

SEGNALAZIONI/CINEMA

«Essere o non essere» di Alan Johnson, con Mel Brooks e Anne Bancroft
Quarant'anni dopo Mel Brooks tenta la sfida di riproporre il mitico «Vogliamo vivere» di Lubitsch. Nella Polonia occupata dai nazisti, un gruppo di attori di teatro sono costretti loro malgrado a partecipare alla resistenza e a diventare eroi.
La feroce satira antinazista ha perso col tempo gran parte della sua forza provocatoria, ma la formidabile macchinetta comica dell'intreccio mantiene tutto il suo smalto. Brooks anche se più controllato del solito punta spesso più sulla risata grossolana che sul sorriso, ed è qui che il confronto con Lubitsch non volge a suo favore.

«Cujo» di Louis Teague, con Dee Wallace, Daniel Hugh Kelly e Danny Pintauro
Il cinema horror restringe sempre più il suo raggio d'azione. Una volta il terrore veniva dal cielo, oppure dal passato, oppure dal regno dei morti. Poi, anche fare il bagno diventò pericoloso, così come percorrere un'autostrada o guardare la televisione. In questo film è addirittura il miglior amico dell'uomo, il cane, per di più un San Bernardo, a tramutarsi in una belva assetata di sangue. Molti ne fanno le spese, ma soprattutto l'obiettivo è una madre che ha qualcosa da farsi perdonare. E così il «genere» ritrova sul versante moralistico quanto ha rischiato a livello di trasgressione e anomalia.

LIBRI

Caro fratello...

Lubecca è tuttora un microcosmo commoventemente anacronistico, un resto di polis o una caricatura di polis se si vuole, una «Venezia del Nord» che ciascuno può interpretare o inventare come meglio crede. Lubecca può essere un sogno «dignitoso e ridicolo insieme» come scrive Thomas Mann in **Bilse e io**. Però basta confrontarla con la Vienna di Musil, la Parigi di Proust, la Dublino di Joyce per accorgersi di quanto questo sogno sia in fondo intriso di massiccia realtà.
Da Lubecca comunque non si può prescindere se si vuol parlare dei due fratelli Mann, Thomas e Heinrich, le cui biografie vengono ricostruite dall'americano Nigel Hamilton nel suo nuovo libro **I fratelli Mann**.
Di Thomas si sa pressappoco tutto, critici e saggisti hanno scandagliato per anni e anni la sua opera e la sua vita, molto meno invece si sa di Heinrich, fratello un po' negletto, figura sempre di secondo piano, scrittore che brilla soltanto di luce riflessa.
Fratelli letterati o artisti ce ne sono stati molti: i Goncourt, le sorelle Brontë, i Grimm, i due Enzensberger, tanto per fare i primi nomi che ci vengono in mente, ma la coppia più problematica, più drammatica, è stata senz'altro quella di Heinrich e Thomas Mann.
Entrambi nascono nella stessa casa, a Lubecca, nel 1871 Heinrich, nel 1875 Thomas, e tanto il primo è precoce e brillante quanto il secondo pigro e sognatore. Vivono molto insieme, per mesi soggiornano in Italia. Del nostro paese Heinrich è un patito, ama la libera, la viva, la generosa Italia che contrappone alla dura, illiberale, fredda Germania guglielmina e ci lascia quella **Piccola città** che è un manifesto di italianismo. Thomas è invece molto più diffidente, ama Venezia che battezza «Lubecca del Sud», ama le atmosfere stregate, malate, leonardesche di **Morte a Venezia** o della Palestrina del **Doctor Faustus**.
Comunque, proprio in Italia prende corpo il progetto di scrivere a due mani quella che doveva essere una saga familiare; Heinrich, che stava già dimostrando le sue doti di affrescatore sociale col romanzo **Nel paese di cuccagna**, si sarebbe occupato della parte «storica», Thomas di quella psicologico-intimistica. L'idea fu poi ab-

Thomas ed Heinrich Mann

bandonata ma il contributo di Heinrich alla preparazione del materiale del romanzo, che poi sarà **I Buddenbrook**, fu senz'altro notevole.
Heinrich intanto è ancora in bilico tra satira e edonismo di pretta marca dannunziana, nel 1905 esce il maligno e incisivo **Professor Unrat** che avrà un grande successo solo molti anni più tardi con il film di Sternberg, «L'angelo azzurro». Da allora il romanzo verrà spesso ristampato con quel titolo cinematografico.
In quegli anni Thomas è già un mito, Heinrich invece fatica a trovare una sua precisa collocazione letteraria anche perché è quasi totalmente assorbito dalla politica. Dimenticate le simpatie estetizzanti, infatti, Heinrich si batte ora, zolianamente, per un internazionalismo europeo basato sulla pace e sulla democrazia, Thomas invece si rifugia in un germanesimo colorato di malinconia dove proiettano la loro ombra Wagner, Schopenhauer, Nietzsche.
Sono questi gli anni in cui i due fratelli diventano quasi nemici. Poi la guerra finisce, la Germania diventa repubblica e Thomas capisce che le idee di Heinrich stanno pian piano diventando anche sue. Certo, queste idee sono reinterpretate dalla sua complessa personalità, ciò che in Heinrich era chiaro, aperto, solare, in Thomas diventa sfumato, tetro, persino cupo. Del resto, anche sul piano privato i due fratelli si assomigliano assai poco. Thomas, calmo, borghese, ha un unico amore: la moglie. La sua vita familiare scorre tranquilla, il suo matrimonio è uno dei più duraturi e felici del novecento. Heinrich è invece un uomo dai grandi e travolgenti amori, attrici, cantanti, cameriere si susseguono nella sua vita a ritmo incalzante. Sembra una bandiera del libero amore ma in realtà è un uomo di abbandoni, di rinunce, di rotture, di improvvisi scoramenti, di furiose ribellioni.
Del resto la realtà non sempre è davvero quella che appare al primo sguardo. Molti anni dopo la morte di Thomas, ad esempio, si scoprirà che lui, marito così morigerato, così fedele, così «giusto», aveva una fortissima inclinazione omosessuale.
Anche dal punto di vista letterario le posizioni dei due fratelli sono abbastanza antitetiche sia dal punto di vista delle motivazioni sia da quello delle scelte narrative vere e proprie. Del resto si tratta di due temperamenti umani e artistici molti dissimili e a qualunque critico, piuttosto che tentare un raffronto, conviene rilevare la complementarietà, nella differenza, dei loro caratteri, come fece infatti Kantorowicz nel suo famoso saggio **Heinrich e Thomas Mann**. E anche Nigel Hamilton segue la medesima strada. Il suo libro ha inoltre un'ampiezza d'informazione veramente notevole. La vita dei due protagonisti è scandagliata episodio per episodio, lettera per lettera, malignità per malignità. Gravi problemi sociali si mescolano a piccoli avvenimenti quotidiani sullo sfondo di quella mitica Lubecca fine ottocento.
Hamilton non trae comunque conclusioni, non azzarda giudizi, semplicemente, modestamente, offre il suo materiale ai lettori perché ciascuno ne faccia l'uso che meglio crede. E infatti, **I fratelli Mann** più che un saggio critico vero e proprio è una preziosa raccolta di documenti molto spesso inediti. L'unico rimpianto è che, pubblicato in America nel 1978, il volume non può tener conto dei diari di Thomas, relativi al periodo 1918-'21, usciti nel '79. Peccato, perché quei diari sono ricchi di ghiotte notazioni. Notazioni che gettano qualche ulteriore spiraglio di luce su due complesse personalità: quella di Thomas grande scrittore consacrato e quella di Heinrich grande scrittore troppo a lungo sacrificato.

Marina Delli Colli

Nigel Hamilton, «I fratelli Mann», Garzanti, pp. 544, lire 25.000.

Chi narra di sé narra per tre

Guglielmo Petroni è uno di quei romanzieri che programmaticamente non fa rumore. Lontano dalla mondanità più chiassosa, sempre assente nelle vetrine televisive (ora che anche **Domenica In** sembra diventato un trampolino obbligatorio per scrittori o giù di lì), non è valsa a richiamare una sufficiente attenzione su di lui neanche l'assegnazione del Premio Strega nel 1974 per il romanzo **La morte del fiume**, che pure resta la sua opera più famosa. La spiegazione di questo singolare atteggiamento nei confronti della vita letteraria risiede proprio nei dati salienti della sua biografia, che Petroni ha «romanzato» nel suo ultimo lavoro da poco in libreria: **Il nome delle parole**, pubblicato da Rizzoli.
Dice ad un certo punto Petroni, parlando degli anni della sua formazione culturale e civile: «A suo modo Pea era un maestro; per me il maestro ideale, perché attraverso lui, la sua vita, la sua continua comunicazione d'una pungente saggezza tutta particolare, capivo che l'esperienza e la sensibilità possono formare gli artisti e renderli capaci di cultura; mentre la sola frequentazione dei libri non basta, né per fare un artista né per fare un uomo colto». Ecco, in queste parole risiede probabilmente l'intera filosofia di vita, prima ancora che letteraria, cui Petroni si è sempre ispirato. Per capirla fino in fondo è necessario ricor-

dare il clima particolare che si respirava nella Firenze degli anni Trenta, quel clima di cui Petroni, nato a Lucca da famiglia modesta, nutrì i primi passi di scrittore e di uomo di cultura.
Vi era allora, e Petroni lo ricorda in vibranti pagine del suo romanzo, la consuetudine da parte degli intellettuali (primi fra tutti Montale, Vittorini e lo stesso Gadda) di riunirsi presso il caffé «Giubbe Rosse» a parlare di letteratura e di politica. Petroni cominciò a frequentare quel gruppo da ragazzo e si può immaginare quale peso esso abbia esercitato sulla sua giovane coscienza in formazione.
Dalle pagine del romanzo spira dunque un'aria di autobiografia rivissuta alla luce degli anni e della raggiunta maturità espressiva e interiore. Si parte dalla descrizione dell'infanzia, trascorsa a Lucca a lavorare nella bottega di calzolaio del padre e si finisce a Roma dove lo scrittore approdò nel 1938 nell'immediata vigilia della guerra. Il romanzo è fitto di personaggi che hanno segnato la storia culturale italiana degli ultimi decenni; non foss'altro, esso andrebbe apprezzato come un'interessante testimonianza di un periodo tanto delicato e importante del nostro Novecento. Ma c'è di più, molto di più. Una scrittura agile, asciutta al compiacimento e ai languori quale è una autobiografia.
Gli episodi più significativi si snodano uno dopo l'altro con un'obbiettività cronachistica che solo di quando in quando lascia il posto ad una narrazione commossa e palpitante. Le varie tappe di un'esistenza (una fra le tante direbbe Petroni) sono scandite con rigore, e il ricordo, lungi dal farsi commemorazione o autocelebrazione, prende la compattezza di una pietra nella quale la lucida intelligenza di Petroni intaglia spunti e riflessioni strettamente imparentati col presente.

Claudio Giovanardi

Guglielmo Petroni, «Il nome delle parole», Milano, Rizzoli, 1984, L. 14.000.

Città da scoprire

Un itinerario inconsueto e suggestivo, lontano dai clamori di un turismo monotono e degradato: una proposta accattivante e meditata per restituire al turista un'immagine viva e reale di una Italia che non fa cronaca ma che nutre e conserva con gelosa coerenza, un patrimonio storico e culturale di rara bellezza ed importanza. È quanto ci propone il Touring Club Italiano con la sua ultima guida (Città da Scoprire - Guida ai centri minori Vol. 1° Italia Settentrionale pp 368 tutte a colori, 20 mappe 80 cartine) che sembra proprio rispondere a questo particolare modo di concepire il turismo.
La guida ci conduce al di fuori delle strade più battute, per reticoli di vie minori che le vicende storiche e culturali del nostro Paese hanno disegnato sul territorio, un «decentramento» particolarmente utile per un turismo di «scoperte», attraverso il quale possiamo rintracciare e conoscere un gran numero di «città» che hanno fatto storia. Ripercorriamo in questo primo volume dedicato all'Italia Settentrionale, al quale faranno seguito quelli riguardanti il Centro ed il Sud, molte zone troppo spesso ignorate o dimenticate, luoghi che le convenzioni, le abitudini, le pigrizie e i massmedia ci hanno indotto a considerare «minori» ma che consentono un turismo più a misura d'uomo, economico e originale, intelligente e soprattutto ricco di contenuti e di esperienze personali non altrimenti mediabili, un turismo da gustare a poco a poco in modo sereno e riposante. Le 50 città illustrate, da Ventimiglia a Portogruaro, da Mondovì a Pontremoli, da Aquileia a Guastalla, da Merano a Carpi, vanno scoperte non solo in quanto centri nascosti o abbandonati, ma anche dal punto di vista della loro natura e della funzione storica che hanno svolto e svolgono, rintracciabile attraverso i segni ricchi e preziosi, incredibilmente numerosi, che la vicenda umana ha inciso sul loro territorio.
La guida del T.C.I. suggerisce gite e itinerari ai quali avvicinarsi in punta di piedi, in modo discreto e naturale, pronti a cogliere nella quotidianità gli elementi più emblematici e suggestivi.
Il corredo iconografico è curato con la consueta perizia, le oltre 1200 fotografie, talvolta sin troppo ridotte per ovvi motivi di spazio, non sono una concessione all'estetica editoriale ma uno strumento puntuale di conoscenza e documentazione. Una pianta cartografica, arricchita di tematizzazioni a colori e simboli, consente di rintracciare le fasi storiche di trasformazione della città oltre che di percorrerne gli itinerari preferiti. Una fotografia aerea zenitale e riproduzioni di antiche mappe presentano, infine, le località con un pizzico di fascino in più che ben si sposa all'utilità del messaggio, quasi a sintetizzare idealmente le due anime del volume.
Forse un unico neo: la mancanza di riferimenti di «piccolo cabotaggio» che pure sono indispensabili per una vacanza. Non c'è, ad esempio, alcuna indicazione sui mezzi di trasporto più idonei per raggiungere le città, né elementi per itinerari alternativi e paesaggistici, stradali e ferroviari.

Ubaldo Pacella

DISCHI

Per Manon va bene anche una messa

Mimì, Manon, Ciociosan, Minnie, Tosca, Liù... in queste eroine della lirica italiana riconosciamo il Puccini che maggiormente apprezziamo ed amiamo. Affiancare ad esse, che sono l'espressione più intensa dell'amore terreno, Suor Angelica, figura ermetica sospesa fra cielo e terra, fra colpa e redenzione, oppure Turandot, figura enigmatica di un olimpo antropomorfo, non autorizza ad individuare in Puccini propensione e anelito al sacro che non vada oltre ad una religiosità tutta terrena che tocca o sfiora le sue creature. Talché pensare un Puccini autore di musica sacra fa sorridere. Eppure il giovane Giacomo si rivelò grande proprio con una Messa: sissignori, una «Messa per soli, coro a quattro voci e orchestra» come la intitolò l'autore ma che il solito postero saccente non esitò definire «Messa solenne». Una Messa della durata di oltre tre quarti d'ora con tanto di Kyrie, Gloria, Credo, Sanctus ed Agnus Dei, insomma con tutte le sue parti, presentata dall'autore come lavoro conclusivo al Conservatorio ed eseguita a Lucca in occasione della festa di San Paolino, patrono della città. Ma il Nostro, ascoltata a Pisa l'Aida pochi giorni dopo, si sentì portato per la lirica, ritirò la Messa e non ne volle sentire più parlare. Il veto durò tutta la vita dell'autore. Un ripudio più per la forma che per i contenuti se egli non si astenne dal trarne i temi per l'Edgar e per la Manon (dall'Agnus Dei al madrigale della Manon...).
Gli eredi tolsero il veto e la Messa ebbe la sua seconda esecuzione dopo 71 anni, nel 1951. Nel 1974 la Ricordi ottenne il permesso dagli eredi per la pubblicazione e la Città del Vaticano la incise su disco

recante l'etichetta «Libreria Vaticana», con un'orchestra e con un coro, non individuali, diretti da Alberico Vitalini. Le voci di Gino Sinimberghi e John Ciavola.
Dopo otto anni l'opera ha attratto l'attenzione della Erato che ne ha affidato l'esecuzione alla Philarmonia Orchestra e agli Ambrosian Singers sotto la direzione di Claudio Scimone, quello dei Solisti Veneti, per intenderci. Tenore, nientemeno che José Carreras e baritono Hermann Prey.
La riproduzione è stata eseguita con i mezzi più avanzati della tecnica e cioè su CD (ECD 88022). Merita la Messa questa rivalutazione? Merita innanzitutto l'ascolto o dal microsolco o, chi se lo può permettere, dal CD, se non altro per curiosità: Puccini autore di musica sacra? perbacco, un ghiotto boccone per gli assetati di curiosità!
Nella trama musicale intessuta già con mano maestra (il dono che cade con parsimonia a caso su pochi eletti) si individua la personalità prepotente dell'operista che traspare più evidente in certe forme che caratterizzeranno la produzione pucciniana tanto da renderla inconfondibile. Ma questa personalità, che non si può disconoscere, non allontana l'autore dal tema specifico: la Messa appunto e dagli obblighi strutturali connessi.
Basti, per convincersene, ascoltare il Gloria nel quale il fugato finale ci rivela Puccini perfetto conoscitore dell'arte della composizione sacra, maturata attraverso i secoli, dai Palestrina ai Bach fino agli Schubert. È un Puccini ancora legato all'Ottocento, un Ottocento tutto verdiano, lontano dall'impressionismo avvenire debussiano e dalle arditezze armoniche della Turandot.
Ma non dobbiamo dimenticare che questa Messa era una «tesi» presentata per laurearsi musicista, elaborata nei tempi in cui trionfava l'Aida e, a Milano, insegnava Ponchielli, futuro maestro e protettore, nel primo impatto con il pubblico, del Nostro...

Gianfranco Angeleri

Le nozze d'argento della signora-tigre

In tempi di festeggiamenti e di ricorrenze (trent'anni della RAI, Sanremo, persino la firma del nuovo Concordato fra Stato e Chiesa) non ci si poteva dimenticare di lei: la signora della musica italiana, l'ex tigre di Cremona, la «voce» per eccellenza: Anna Maria Mazzini, in arte Mina.
Nello scorso dicembre, infatti, Mina ha celebrato le nozze d'argento con la canzone italiana incidendo un nuovo album doppio, **25** (PDU Pld. L 7035/36) in cui compaiono vecchi successi insieme con alcune novità. Ascoltando i due ellepì ci si rende subito conto che il fascino delle sue capacità canore è rimasto intatto ed emana ancora sensazioni vive e attuali. La solita voce calda e aggressiva, che ha segnato un'epoca, ha fatto sognare generazioni intere, ha fatto versare fiumi di inchiostro.
Mina è sempre stata un personaggio difficile, per certi versi un'anticipatrice dei tempi. Basti pensare alle sue turbinose storie sentimentali che hanno riempito per anni le pagine dei giornali scandalistici e non, destando clamore in un'opinione pubblica molto più impreparata e ben pensante di quella attuale. Ma le si è sempre perdonato tutto: ogni nuova incisione rappresentava un grosso successo di pubblico e di critica, nonché una lunghissima permanenza ai vertici della hit parade. Ad un certo punto, però, verso la metà dello scorso decennio, le sue comparse in pubblico si sono sempre più rarefatte sino al ritiro dalle scene per i motivi fisici a tutti noti.
Ma ecco il miracolo proprio dei grandi personaggi: in un'epoca in cui si punta tutto sull'immagine con una ricerca ossessiva di effetti originali, la signora della canzone italiana, ormai negata agli occhi, trova ugualmente modo di far ascoltare di tanto in tanto la sua voce, registrando dei dischi che non tardano a far breccia nel cuore dei numerosissimi fans.
E parliamo un po' di questo doppio album celebrativo. Esso comprende tanti successi di ieri, sia italiani che stranieri, scelti senza un criterio preciso, ma adatti ad esaltare la voce espressivamente unica della cantante. Ricordiamo qui «Bellezza in bicicletta», «A chi», «Ho un sassolino nella scarpa», «Allora sì»; e poi «Only you», il grande successo dei Platters, «Nature boy», «Ahi, mi amor». C'è anche, e non poteva mancare, il suo ultimo grande successo, quel «Devi dirmi di sì» che ha di nuovo proiettato Mina nella hit parade dopo un'assenza piuttosto lunga.
Un mito che non tramonta, dunque, a dispetto degli anni. Un mito cui la scomparsa dell'immagine della cantante non ha in fin dei conti nuociuto. Non dicevano del resto gli antichi che ad un certo punto della loro vita gli eroi erano rapiti in cielo?

Claudio Giovanardi

TELEVISIONE

di Maurizio Valadon

«Videomusica Star»

Con la videomusica, la questione tante volte dibattuta dello «specifico televisivo», ha forse trovato la sua soluzione. Cosa è, come si struttura e si consuma un prodotto tipico televisivo? Film, telefilm, sceneggiati, inchieste, sono stati a lungo al centro di analisi e anatomie critiche, che cercavano di individuare il «cuore» dello spettacolo televisivo, quel qualcosa che è fatto per la TV e per il quale, a sua volta, la TV è fatta.
Dopo trent'anni di televisione, finalmente il piccolo schermo nel nostro paese (anticipato, forse, solo dall'America) ha trovato il suo programma ideale nei minifilm proposti dalla videomusica, ultima frontiera della produzione discografica e del talento istrionico degli interpreti della musica contemporanea. I «video» (così si chiamano in gergo) infatti non possono essere consumati che sul piccolo schermo. A Modena chi scrive ha visto in un video-club notturno decine di giovani mangiare panini, bere Coca-Cola intorno a tavolini dotati di schermi TV che trasmettevano «video» a scelta: il «video» può diventare spettacolo di massa aiutato anche dal diffondersi dei video-registra-

tori e dall'arrivo del video-disco (in proposito è in corso un accordo industriale tra Philips e SEAT).
Tutto cominciò con le rarefatte atmosfere, i bianchi abbacinanti e straniati dell'«iperspazio» di **Mister Fantasy**. Programma d'avanguardia trasmesso da Rai Uno tradizionalmente in tarda serata, per appassionati, iniziati, notturni divoratori di immagini musicali e di musiche «immaginabili». I riti lunari di **Mister Fantasy** curati da Paolo Giaccio, sono officiati da Carlo Massarini. Alto, bello, vestito di bianco, come deve un abitante dell'iperspazio, Massarini è uno dei punti di forza della trasmissione, che è cresciuta negli anni insieme alla video-musica, conquistandosi per un certo periodo anche repliche diurne: attualmente **Mister Fantasy** va in onda, sempre su Rai Uno, il martedì alle 22.55.
Accanto a Massarini e ad alcune apparizioni di Mario Luzzatto Fegiz, meno alto, meno bello, meno «bianco», ma anche lui perfetto alieno da «iperspazio», ci sono naturalmente i «video». Di tutti i paesi, di tutti i tipi, di tutti i colori.
Ma qual è lo standard di questi prodotti pensati e realizzati per l'esclusivo uso televisivo? Come dicevamo, sono dei mini-film, sempre più spesso diretti da celebri registi (l'ultimo clamoroso esempio è **Thriller** di Michael Jackson diretto da John Landis) e che hanno per protagonisti i divi musicali del momento, spesso vere rivelazioni cinematografiche: si muovono con la sapienza e l'espressività di attori consumati. Una parola merita il montaggio. Nei «video» è sempre molto rapido (in pochi minuti bisogna illustrare una storia con tutte le suggestioni, gli ambienti, le atmosfere). Se da un lato, dunque, i «video» hanno imparato la lezione del grande cinema, dall'altro mantengono tic stilistici e di montaggio che li avvicinano agli short pubblicitari: anche qui l'estrema sintesi di immagini e messaggi necessita di una confezione impeccabile e soprattutto di uno sforzo produttivo che brucia set su set solo per pochi secondi d'inquadratura.
Dopo anni di **Mister Fantasy**, anche gli altri programmi TV hanno scoperto i «video». Li hanno scoperti in ritardo, ma bisogna dire che stanno recuperando: numerose trasmissioni infatti hanno scelto dei video di ottima fattura come sigle di apertura o chiusura (le vecchie sigle musicali sono forse gli antenati nostrani dei «video» attuali). Tra i tanti, segnaliamo il «video» magrittiano che fa da sigla a **Forte Fortissimo TV Top**, il programma quotidiano che va in onda su Rai Uno alle 17.05. E chi non ricorda **Say say say** di McCartney-Jackson come sigla di **Domenica in**?
E **Mister Fantasy**, capostipite e ineguagliato paradiso della videomusica, non è più solo. Rai Tre ha trasformato **L'orecchiocchio**, quotidiano di musica delle 18.25, da passerella di concerti rock e musica dal vivo, in giornaliera rassegna di «video» tra i più famosi: recentemente ha anche trasmesso il «video» pacifista di Paul McCartney **Pipes of peace**. (**L'orecchiocchio** si replica in differita su Telemontecarlo alle 17).
Ma il vero assalto a **Mister Fantasy**, nel tentativo di strappargli la leadership del settore (ma il «carisma» di Massarini non ha ancora trovato rivali), è venuto in questi giorni da Italia Uno: in orario da veri nottambuli, va in onda il sabato a mezzanotte e mezzo **Dee Jay Television**, presentato da Claudio Cecchetto e Sandy Marton. Si replica il giorno dopo tra le 14 e le 15.30 con **Dee Jay Time**, annunciato come «il meglio di **Dee Jay Television**, Video-Music No Stop» a cura di Claudio Cecchetto.
Effettivamente la sequenza no-stop di «video» della domenica pomeriggio è uno spettacolo eccezionale. I «video», come i film, attraversano i più diversi generi narrativi, dal «rosa», al «giallo», dal «postmoderno» al «gotico», dal «nero» al «western» e così via. Mescolati insieme senza soluzione di continuità, forniscono uno squarcio davvero unico sui possibili linguaggi dell'immagine, una passerella senza pari delle più disparate realtà espressive. Insomma, producono un effetto assai simile a quello provato dal protagonista del racconto di Italo Calvino **L'ultimo canale TV**, che nella ricerca affannosa e disperata dell'«altro canale», il «vero» programma della sua vita, si immerge attraverso una nevrosi da telecomando, in un eterogeneo flusso d'immagini: «... abbracci d'amanti, pubblicità di deodoranti, concerti rock, arrestati che si nascondono il viso, lanci di razzi spaziali, sparatorie nel West, volteggi di ballerine, incontri di boxe, concorsi di quiz, duelli di samurai».
Tutto può diventare spettacolo televisivo. Tutto può diventare «video». Per un'approssimazione sempre più fedele, sempre più pericolosa alla varietà del mondo.

SEGNALAZIONI/TV

Al Mercato Televisivo Internazionale di Montecarlo, la RAI e le TV private hanno «fatto la spesa» riempiendo le loro sporte dei più vari programmi destinati a essere messi in onda nel corso del 1984. Vediamo alcuni dei principali.

RETI TELEVISIVE RAI

Padrona del gioco. È una miniserie tratta dal libro di Sidney Sheldon. La protagonista è Dyan Cannon che per nove ore passa dai giacimenti diamantiferi del Sud Africa agli ambienti del jet set americano, trasformando la sua vita in una leggenda.
Princess Daisy. Prodotta dalla americana Nbc, anche questa è una miniserie tratta da un best-seller, firmato stavolta da Judith Krantz. Anche qui la storia ruota attorno a una donna leggendaria, Daisy (Meret Van Kamp). Nata principessa in Russia, approda a New York senza un soldo in tasca, ma il successo le arriderà presto. Tra i protagonisti Ringo Starr e Claudia Cardinale.

RETEQUATTRO

Gabriela. Una novela targata Metro Goldwyn Mayer, e versione lunga dell'omonimo film interpretato da Sonia Braga e Marcello Mastroianni.
Airwolf. Diventerà **Il lupo dell'aria**. La serie racconta le vicende del più temibile aereo da guerra che sia mai stato inventato: spara razzi, missili, scompare senza lasciare traccia e così via. Protagonista Jan Michel Vincent, già nel cast di **Venti di guerra** nel ruolo di Byron.

RETE ITALIA (e cioè Canale 5 e Italia 1)

Il gioiello della corona. Forse sarà tradotto così **The jewel in the crown**, dramma seriale in 14 episodi prodotto dalla Granada inglese. È ambientato in India al tempo del massimo splendore dell'Impero Britannico. Si basa su quattro novelle di Paul Scott «Raj Quartet» e rilegge attraverso le avventure dei protagonisti, tra i quali un indiano laureato in Inghilterra, tutta la storia dell'India, dalla colonizzazione fino all'indipendenza nel 1947.
Partita a scacchi. Un dramma seriale di sei ore che ha per protagonista Terence Stamp, il bel tenebroso degli anni '60.

INCONTRI

Domenico Modugno

Chiedere a «Mister Volare» notizie sui suoi programmi futuri significa ricevere immancabilmente risposte articolatissime che riguardano l'intero mondo dello spettacolo, ma soprattutto le modalità e la natura del «fare spettacolo». Perché, com'è noto, Domenico Modugno sostiene che come cantante, recita, e come attore, canta un pochino. Formula che risponde eloquentemente al dubbio che sorge ogni volta che ci si trova di fronte in una

locandina al nome di Domenico Modugno, sia che si tratti di una piéce teatrale, sia che si tratti di uno sceneggiato televisivo. L'ultimo caso è stato **Western di cose nostre**, sceneggiato in due puntate (RAI DUE), tratto da un racconto di Leonardo Sciascia, e diretto da Pino Passalacqua, in cui Modugno ancora una volta ha dato prova del suo grande temperamento d'attore e della sua ormai collaudata professionalità. Dopo aver incontrato il favore di pubblico e critica come attore, Modugno è poi partito per gli Stati Uniti per una serie di concerti come cantante.
«Sono stato scritturato per quelli che là vengono chiamati One Man Show: spettacoli di un uomo solo per un'intera serata. Mi auguro di ritrovare la stessa simpatia che mi accompagnò la prima volta che mi esibii in America». Certo, allora si trattava della stupenda canzone «Nel blu dipinto di blu», che fece esplodere il pubblico americano in un omerico «Volare!» (e da lì nacque il soprannome celebre in tutto il mondo di «Mister Volare»). E adesso quale canzone c'è?
«Una altrettanto bella, credo. Si tratta di "Un amore mai", la sigla dello sceneggiato **Western di cose nostre**».

Gianni Boari

FILATELIA

di Sebastiano Di Mauro

ITALIA

Il 30 gennaio le Poste Italiane hanno emesso il primo intero postale del 1984.
Si tratta di un Aerogramma del valore facciale di L. 500, celebrativo dei «Campionati del mondo di sci orientamento».
L'impronta di affrancatura, in alto a destra della sezione centrale, è costituita da una composizione in cui figurano uno sciatore, l'indicazione dei punti cardinali e la dicitura «Campionati del Mondo di sci orientamento».
Tiratura: settecentomila esemplari.
Per adeguare l'affrancatura al valore di una lettera per l'estero, le Poste italiane hanno emesso il giorno 14.2.1984 un francobollo della serie ordinaria «Castelli d'Italia» del facciale di L. 550.
La vignetta riproduce il Castello di Rocca Sinibalda (Rieti)

PROGRAMMA EMISSIONI 1984

Serie

Con notevole ritardo, causato dall'incerto inizio dell'aumento delle tariffe postali, è stato emesso il comunicato relativo alle emissioni italiane per il 1984.
1) Prevenzione degli infortuni stradali (emessa il 20 gennaio)
2) Arte: De Nittis e Modigliani (emessa il 25 gennaio)
3) Castello d'Italia «Rocca Sinibalda» (emesso il 14 febbraio)
4) Propaganda per «Italia 85»
5) Costruzioni Automobilistiche Italiane
6) Elezione Parlamento Europeo.
7) Il lavoro italiano per il mondo «l'Arte del vetro»
8) Salvaguardia della natura
9) Europa 1984
10) Simposio Internazionale Telecomunicazioni
11) Centenario Derby italiano di galoppo
12) Turistica
13) Una marca R.A.
14) Folclore italiano «la Macchina di S. Rosa»
15) Il Patrimonio artistico e culturale italiano
16) Ville d'Italia
17) Italia 85 (Arte Etrusca)

Interi Postali

1) Aerogramma (Campionati mondiali di sci orientamento) emesso il 30 genn.
2) Cartolina Post. Interno (Castello di Bardi)
3) Cart. Post. Int. (Manifestazione «Picena 84»)
4) Bigl. Post. (XXXII Fiera di Roma)
5) Cart. Post. Int. e Aerogramma (Santo Natale).

SAN MARINO

L'8 febbraio le Poste Sammarinesi, hanno emesso una serie di tre valori per ricordare i presidenti del C.I.O. (Comitato Internazionale Olimpico) e la loro opera intesa ad affratellare i Popoli nel nome dello sport.
L'aspetto grafico è ispirato a quello della precedente emissione del 19 maggio 1959.
Il valore da 1.300 Demetrius Vikelas di nazionalità greca, Presidente del C.I.O. dal 1894 al 1896;
il valore da L. 400 Lord Killanin, inglese, Presidente d'onore a vita;
il valore da L. 550 Antonio Samaranch, di nazionalità spagnola, attuale Presidente.

PROGRAMMA EMISSIONI 1984

Serie

8 febbraio 1984: C.I.O. (3 valori)
27 aprile 1984: Europa (2 valori) e Sbandieratori (2 valori)
14 giugno 1984: Olimpiadi (foglietto) e Campionato mondiale di motocross (I valore)
21 settembre 1984: Melbourne (2 valori, in coppia)
30 ottobre 1984: Scuola e filatelia (6 valori)
5 dicembre 1984: Natale (3 valori)

Interi Postali

1) Aerogramma in occasione della esposizione di «Aerofilatelia» che avrà luogo a San Marino, Palazzo dei Congressi, nei giorni 9 e 10 giugno.
2) Una Cartolina Postale per celebrare il Congresso Mondiale dell'Unione Postale Universale.

FILATELIA FERROVIARIA

L'11 e il 12 febbraio, organizzata dal Gruppo Filatelico del D.L.F. di Genova, si è tenuta a Monterosso (Le Cinque Terre) l'annuale assemblea dei Rappresentanti dei Gruppi Filatelici dei D.L.F. italiani (F.I.L.F.E.R.).
Erano presenti i rappresentanti di ben 12 Dopolavori Ferroviari (da Reggio Calabria a Savona; da Bari a Portogruaro) i quali, all'unanimità, hanno rieletto il Comitato Direttivo precedentemente in carica.
Lanciamo un appello al Dopolavoro Centrale affinché programmi annualmente una Manifestazione Filatelica Ferroviaria Nazionale per celebrare degnamente la Giornata del Ferroviere.

Hotel "Gioia"

La vostra casa al mare

Viale Verdi, 50 - 47036 Riccione
Tel. 0541/641655 - 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. 23.000***
dal 20.6 al 10.7	***Lit. 28.000***
dal 11.7 al 31.7	***Lit. 30.000***
dal 1.8 al 25.8	***Lit. 33.000***
dal 26.8 al 30.9	***Lit. 23.000***

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. (Nessuno sconto dal 1° al 25 agosto).

Ai vecchi clienti che già ci conoscono approfittiamo per comunicare i prezzi per il 1984 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 devolverle 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.

L'unità malintesa

Un'interessante mostra fotografica riapre una delle pagine più oscure e controverse della nostra storia

Il primo serio attacco eversivo al neonato Stato unitario venne dal sud appena annesso. Contro lo Stato italiano si coalizzarono forze eterogenee: i resti del potentato borbonico legittimista in cerca di rivincita, avventurieri, sbandati, disertori e, soprattutto, contadini dall'insaziata, secolare fame di terra. A queste forze diedero corpo e voce i briganti, piaga endemica del Regno delle Due Sicilie.

Già nel 1799 e nel 1849 i Borboni si erano serviti dei briganti per tornare a Napoli; ma è dopo l'annessione del 1860 che il fenomeno assume ingenti proporzioni e connotati assai complessi che ne fanno tuttora una pagina ancora aperta della nostra storia nazionale. Dopo la resa di Gaeta, i Borboni esiliati a Roma organizzarono le fila della reazione legittimista fomentando la rivolta contadina; circa 400 bande infestarono pesantemente le province dell'Italia meridionale scatenando una repressione durissima da parte dei Piemontesi con bilanci gravissimi («corsero fiumi di sangue», ebbe a scrivere lo storico Pasquale Villari) le cui cifre danno tristemente conto dell'imponenza del fenomeno e di quanto dolorosi fossero nel sud i primi anni di storia nazionale.

Nel settembre del 1974 un interessante convegno a Pietragalla promosse con inediti risultati una riflessione storica, con l'apporto di autorevoli studiosi, su un fenomeno troppo trascurato; ora i briganti sono «tornati» nuovamente in Basilicata, la regione che forse maggiormente ne fu infestata, in una mostra fotografica che è stata inaugurata a Brienza (Potenza), per poi trasferirsi — in una *tournée* che durerà fino a primavera — in numerosi centri dell'Italia meridionale.

La rassegna, che si intitola «Album fotografico del brigantaggio meridionale - 1860/65», organizzata dal Comitato per Manifestazioni Culturali e Artistiche di Sasso di Castalda, in collaborazione con Il Diaframma/Canon di Milano, la Comunità Montana del Melandro e con i Comuni che la ospiteranno, offre una galleria dei protagonisti sia della rivolta che della repressione, scrupolosamente contestualizzati, che compendia il faticoso lavoro di ricerca a suo tempo condotto da Oreste Grossi per la rivista «Popular Photography Italiana» riproducendo centinaia di fotografie (quasi tutte in deplorevole stato di conservazione, come egli ci attesta) e cercando soprattutto di datare e dotare ogni immagine di adeguata didascalia con la maggiore precisione storica possibile.

Sfilano così i ritratti di Carmine Crocco, con la sua enorme barba e il caratteristico cappello «sulle ventitrè», di Giuseppe Nicola Summa detto Ninco Nanco, morto ammazzato presso un cespuglio di rovo, di Giuseppe Schiavone fucilato a Melfi nel 1864, di Francesco Fasanella alias «Tinna», di Giuseppe Caruso, che dopo aver infestato la zona di Atella e della provincia di Foggia si costituì nel 1863 e divenne guida dell'esercito nella caccia a Crocco, di Antonio Cozzolino detto Pilone, ex maestro scalpellino di Boscotrecase, che

Michelina Di Cesare, armata con fucile e pistola, e a sinistra Nicola Napolitano, detto Caprariello, dopo la cattura. In alto, da sinistra, il Pilone e Vincenzo Macrini. Tutti protagonisti di uno dei capitoli più oscuri della storia del Mezzogiorno.

costituì una grossa banda e che si spinse con le sue scorrerie fino alle porte di Napoli dove venne ucciso nel 1870. In una bellissima immagine appare Michelina De Cesare, donna di Francesco Guerra, con pistola e fucile in mano e pugnale alla cintura, ritratta nel costume tipico di Sonnino, mentre un'altra foto ritrae morta la «druda di Curcio uccisa a Cancello», come viene, con una sprezzante epigrafe, identificata un'altra donna che condivise con il suo uomo la tremenda avventura del brigantaggio. E così i ritratti dei generali lealisti Tommaso Clary e Josè Borjes che nel dicembre del '61 venne catturato a Tagliacozzo e fucilato con diciotto compagni, e gli artefici della repressione, tra cui, primi fra tutti, il generale Cialdini, nominato Luogotenente Generale del Regno nel 1861, che sferrò feroci rappresaglie sui civili che avevano fraternizzato con le bande che operavano nella zona appenninica a levante di Napoli, e il Generale Pallavicini di Priola, che nel '64 sgominò il grande brigantaggio in Basilicata. Non mancano, infine, riproduzioni di proclami sia da parte lealista che da parte piemontese, come quello emanato dalla Commissione Provinciale per la Repressione del Brigantaggio della Provincia di Basilicata, con cui si prometteva un premio di ventimila lire a chi avesse assicurato alla giustizia Carmine Grocco.

Scopo della mostra non è certo quello di prospettare qualcosa di conclusivo in materia, ma di visualizzare fatti e personaggi di un particolare momento della nostra storia nazionale che ebbe particolare rilievo nella regione in cui viene ora presentata. Al di là di interpretazioni storiche su un fenomeno così complesso e controverso e che segna ancora uno dei momenti più foschi e tormentati della storia post unitaria, la rassegna, che è essenzialmente una mostra «fotografica», vuole più che altro documentare come, forse per la prima volta in Italia, la fotografia abbia apportato, per una ricostruzione storica senza preconcetti o distorsioni di parte, senza retorica o mitizzazione, il suo contributo di verità.

Michele De Luca

Al mare e ai monti con

Al mare a Rimini

Quota stagione 1984

Quote per persona per turni di 7 giorni di pensione completa, escluse le bevande, con sistemazione in camere con servizi privati (escluse le camere singole in qualche caso), servizio, tassa di soggiorno, iva, uso in comune di cabine al mare.

ALBERGHI DIRETTAMENTE SUL MARE:
Hotel Regina e altri:
Bassa Stagione: quote settimanali a persona, camere a 2-3-4 letti L. 140.000 / Media Stagione: quote settimanali a persona, camere a 2-3-4 letti L. 182.000 / Alta Stagione: quote settimanali a persona, camere a 2-3-4 letti L. 224.000

Per camere singole aumento di L. 21.000 settimanali.

Per camere fronte mare, aumento di L. 14.000 settimanali per persona.

In tutti gli alberghi: escluso il Residence Jumbo, sconto del 30% ai bambini fino a 7 anni con aggiunta di lettino nella camera degli adulti. **Sconto** del 10% alla terza e quarta persona adulta, in camera a 3 o 4 letti.

ALBERGHI CON PISCINA
Residence Hotel Jumbo:
bilocale più servizi, 4-5-6 posti letto, frigo, piscina, posto macchina garantito, solarium, cabine al mare, ampia terrazza.
Pensione completa presso Ristorante Hotel Jumbo.

Hotel Jumbo - Hotel Susy e altri:
Hotel El Prado (Pinarella di Cervia)

Bassa stagione: quote settimanali a persone, in camere a 2-3-4 letti L. 133.000 / Media Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 161.000 / Alta Stagione: quote settimanali a persona, in camera a 2-3-4 letti L. 196.000

All'Hotel Susy in media ed alta stagione aumento di L. 14.000 settimanali per persona.

Hotel Colon - Hotel Holland
Hotel Montecarlo e altri
Hotel Blumen (sul mare) Viserba
Bassa Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 126.000 / Media Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 154.000 / Alta Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 182.000

Per camere singole aumento di L. 14.000 settimanali.

Turni: (di una o più settimane con inizio e fine di **Domenica**).
Bassa Stagione: 13 maggio, 20 maggio, 27 maggio, 3 giugno, 10 giugno, 17 giugno, 24 giugno.
Media Stagione: 24 giugno, 1 luglio, 8 luglio, 15 luglio, 19 agosto, 26 agosto.
Alta Stagione: 15 luglio, 22 luglio, 29 luglio, 5 agosto, 12 agosto, 19 agosto.
Bassa Stagione: 26 agosto, 2 settembre, 9 settembre, 16 settembre, 23 settembre.

Nessuna possibilità di concedere il turno 5/8-19/8; pertanto il mese di agosto è suddiviso solo in due turni e precisamente: 29/7 - 12/8 oppure 12/8 - 26/8.
Per il turno 5/8-19/8, in alcuni alberghi secondo disponibilità, aumento di L. 3.000 al giorno per persona.

Jumbo Tour

In montagna

Valtellina
Aprica - Caspoggio - Trafoi - Livigno
Vi presentiamo i nostri soggiorni montani per l'estate 1984 nei seguenti alberghi:
Aprica: Hotel Urri - **Caspoggio:** Hotel Kennedy - **Trafoi (BZ):** Hotel Posta - **Livigno:** Hotel Alexander

Quote stagione 1984

Per turni di 7 giorni di pensione completa, escluse le bevande, con sistemazione in camere con servizi privati, incluso tasse di soggiorno.

H. URRI - H. KENNEDY - H. POSTA
Bassa Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 133.000 / Alta stagione: quote settimanali a persona, in camera a 2-3-4 letti L. 175.000

Presso l'hotel Kennedy di Caspoggio nel periodo dal 5/8 al 19/8 aumento di L. 4.000 al giorno.

A Caspoggio la sistemazione potrà avvenire 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.

H. ALEXANDER - LIVIGNO
Bassa Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 147.000 / Alta Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 189.000
Nel periodo dal 5/8 al 19/8 aumento di L. 4.000 al giorno per persona.
Turni (di una o più settimane, con inizio e fine di Domenica).
Bassa Stagione: 10 giugno, 17 giugno, 24 giugno, 1 luglio, 8 luglio.
Alta Stagione: 8 luglio, 15 luglio, 22 luglio, 29 luglio, 5 agosto, 12 agosto, 19 agosto.
Bassa Stagione: 19 agosto, 26 agosto, 2 settembre, 9 settembre, 16 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. 50.000 (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.

● 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.

LETTERE A VOCI

Rami secchi, programmi... ma anche chiarezza

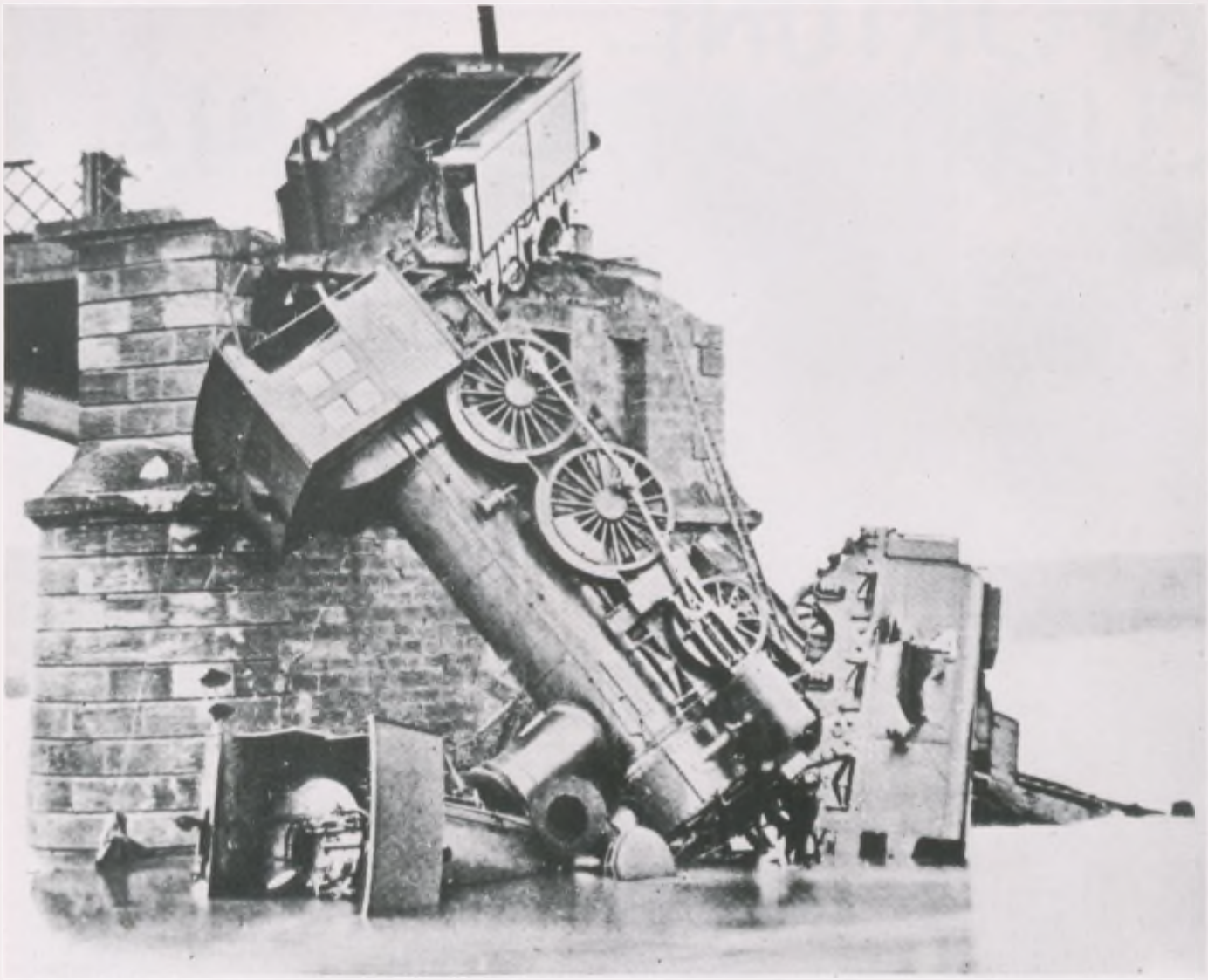
Cara Voci,
leggo con assiduità ed attenzione il giornale e il numero di dicembre mi stimola alcune considerazioni. L'articolo di G. Panunzio sul Piano Generale Trasporti presentato dal Ministro Signorile mette giustamente in evidenza che con questo strumento si tenta finalmente di mettere ordine in un settore fondamentale della nostra economia. Nell'annesso riquadro con l'intervista al Ministro, tale concetto viene meglio ribadito e l'On. Signorile, tra l'altro, precisa che, pur se riletto nei suoi aspetti generali, il Piano Poliennale di Sviluppo è da considerarsi parte integrante del P.G.T.
Sono completamente d'accordo, perché ritengo che il P.G.T. lungamente atteso ci farà certamente fare un salto di qualità ed apporterà una spinta considerevole allo sviluppo economico ed al rilancio industriale.
Però nell'articolo di Silverio Maravalle, pubblicato a pag. 16 dello stesso numero di «Voci», scopro che nella prima stesura del Piano Poliennale è compresa la realizzazione del nuovo tronco di linea Rieti-Poggio Mirteto, «bretella» da innestarsi sulla Terni-Sulmona, e l'articolista ne sottolinea con enfasi la probabile utilità. Mi domando come sia possibile pensare di realizzare nuovi tronchi di linea, per un traffico ipotetico ma comunque scarso, diramati da «rami secchi», in una situazione economica a dir poco critica, quale quella attuale. E tutto ciò mentre linee secondarie in regime di «concessione», ma ad intenso traffico (ad es. la Roma-Lido), non ricevono dallo Stato quanto previsto dal D.P.R. 616 (e qui per la prima volta devo dare una tiratina d'orecchi al vostro collaboratore Marcello Buzzoli: infatti la «616» per i trasferimenti alle Regioni non prevede solo l'assenso di queste, ma anche l'obbligo dello Stato per il riclassamento delle linee ferroviarie).
Nel suo articolo, Buzzoli si augura che i «rami secchi» diventino verdi; auguriamoci piuttosto che i «verdi» non rinsecchiscano! E nemmeno basta dire (mi perdoni ancora Buzzoli) che l'Azienda ha interpretato la volontà del Governo e del Parlamento per quanto concerne gli impegni di risorse sulle linee a scarso traffico: tale volontà esiste anche in ferrovieri come... Silverio Maravalle.
A mio parere, nella valutazione costi/benefici e nella stesura del Piano Poliennale, alle F.S. compete un ruolo che non è certo secondario e non può essere condizionato da interessi settoriali di campanile.

Silvio Ricci
Roma

Non è agevole, francamente, seguire nelle sue argomentazioni il lettore Ricci che passa in maniera acrobatica da un tema all'altro, accomuna questioni distinte e si riferisce a ben tre articoli (differenti per contenuto ed impostazione) apparsi nel numero di dicembre del nostro giornale. Un po' troppo, francamente. «Voci» ha cercato d'informare i lettori su quanto di nuovo e d'importante sta maturando nel settore dei trasporti dove le esigenze di potenziamento e di sviluppo si legano a quelle, non meno impellenti, di razionalizzazione e di recupero produttivo di tutte le risorse disponibili. Da qui il Piano Generale dei Trasporti che, dopo l'approvazione del Senato, è auspicabile concluda sollecitamente l'iter parlamentare, affinché nel poco tempo a disposizione (il P.G.T. dovrà essere pronto entro il settembre 1984) possa essere tracciata, almeno, negli aspetti fondamentali, una «Carta» degli indirizzi e delle scelte degli investimenti infrastrutturali. Il P.G.T. dovrà armonizzarsi con la programmazione ferroviaria e precisamente con:
— il Piano Poliennale;
— il Programma Integrativo.
Il primo, come è stato sottolineato nei documenti ufficiali dell'Azienda, costituisce un progetto di larga massima aperto a tutte quelle modifiche che risultassero giustificate in una visione di coordinamento con gli altri vettori. Certo, come ferrovieri vediamo volentieri il potenziamento della nostra rete, tanto a lungo sacrificata, ma è fuori dubbio che non saranno difese scelte di carattere corporativo o dettate da motivazioni sentimentali. In un recente convegno sul P.G.T. il Dott. Semenza ha detto chiaramente e pubblicamente che le F.S. non vogliono invadere aree di mercato dove la loro presenza potrebbe risultare poco funzionale. Prendendo spunto da una cronaca della cerimonia del centenario della Terni-Sulmona (tale è l'articolo di Silverio Maravalle) il lettore Ricci si scandalizza che in quell'occasione sia stata auspicata la costruzione del tronco di linea Rieti-Poggio Mirteto. Premesso che la realizzazione era già inclusa nel Piano Regolatore delle Nuove Costruzioni Ferroviarie, studiato a suo tempo dal Ministero dei Lavori Pubblici, l'Azienda si è limitata per ora a menzionare l'opera nel Piano Poliennale, ma non in fase prioritaria, con riserva di ogni approfondimento. Non si può parlare perciò di interessi settoriali e di campanile. Come pure non è legittimo anticipare acriticamente verdetti negativi su questa o su altre linee.
Veniamo ora al Programma Integrativo che dal 1981 è legge dello Stato e stabilisce, come noto, una serie di provvedimenti di ammodernamento e potenziamento della rete, compreso un gruppo di linee secondarie, per le quali è previsto uno stanziamento, invero molto contenuto rispetto alla spesa globale del Programma.
«Voci» ha informato di quanto si sta facendo per dare corso all'aggiornamento di impianti e di sistemi di esercizio vetusti e inadeguati. Perciò l'Azienda si è fatta carico (non certo in ossequio formale alle decisioni del Governo e del Parlamento) di attuare, prevalentemente con l'impiego del CTC, i noti provvedimenti finalizzati, da un lato, al recupero di efficienza e, dall'altro, ad una progressiva riduzione delle spese.
Tutto ciò è stato scritto chiaramente da «Voci» e non vogliamo ripeterci. Il nostro lettore tiene a puntualizzare che il D.P.R. 616/77 prevede il riclassamento delle linee secondarie da trasferire alle Regioni. Noi non abbiamo detto il contrario; ma la normativa ricordata sembra ribadire, per altra via, proprio la necessità di una serie di investimenti generalizzati che invece il Ricci vorrebbe evitare.
Le carenze e le disfunzioni della mobilità suburbana preoccupano giustamente il nostro interlocutore che cita, in particolare, il caso della Roma-Ostia, che non è di competenza delle F.S., al modo stesso che esulano dalla competenza dell'Azienda tutte le ferrovie in concessione. Considerati gli innegabili disagi dei pendolari del «Lido», auspichiamo la pronta attuazione di incisivi provvedimenti, ma non vediamo come la questione possa interferire con le linee secondarie F.S.
Per concludere, non conviene mettere nella stessa minestra le linee gestite dalle F.S. e quelle gestite dall'Acotral, nel Lazio, e da Enti similari in altre Regioni. Non conviene spogliare un altare per vestirne un altro né tanto meno ragionare con la logica del «io dò una cosa a te, se tu dai una cosa a me».

I quaderni FS

Si informa che i quaderni FS n. 1 «Treni e Navi» e n. 2 «La Trazione Diesel», realizzati a cura della Divisione Autonoma Relazioni Aziendali, sono attualmente esauriti.
Chi desidera acquistare le altre pubblicazioni disponibili dovrà effettuare il pagamento unicamente a mezzo assegno circolare, intestato a: Divisione Autonoma Relazioni Aziendali FS - Piazza della Croce Rossa, Roma. È necessario, inoltre, indicare il proprio numero di codice fiscale, in ottemperanza alla nuove norme in materia.
Chi ha già inoltrato la richiesta di pubblicazioni, è pregato di comunicare al più presto il numero di codice fiscale. Solo così sarà possibile dare corso all'invio.



Anonimo: *«Guerra franco-prussiana», agosto 1870*

Accanto a tanti nomi di autori illustri la fotografia conta anche, da sempre, un folto numero di prestanome, pseudonimi e autori ignoti. Basta pensare alle agenzie di informazione, per esempio, dove la personalità di tanti sconosciuti fotoreporters è stata soffocata, il più delle volte, da esigenze di scuderia, oppure, caso altrettanto frequente, basta riflettere sull'oscura e coraggiosa testimonianza di tanti fotoreporters di guerra costretti a confrontarsi con il rischio solo su disposizione degli alti comandi militari ma senza la protezione editoriale delle grandi testate giornalistiche.

A quest'ultima categoria di soldati con l'obiettivo appartiene probabilmente l'antico testimone di questo disastro ferroviario. Un fotografo ignoto, di cui si sa con certezza che prese parte alla guerra franco-prussiana e che nell'agosto 1870 seppe riprendere con grande effetto questo treno tedesco adibito a trasporto truppe e fatto saltare in aria dai francesi nei pressi di Mézières. Dei fotografi francesi e tedeschi della guerra franco-prussiana l'unico ad essere conosciuto fu André Adolphe Disdéri, un parigino che fotografò le rovine di Saint Cloud ma che passò alla storia soprattutto per aver inventato il famoso formato «carte de visite» (biglietto da visita fotografico), idea che gli procurò fama e denaro fino alla morte (1890), al punto che Napoleone III, partendo per l'Italia, fece fermare le proprie truppe al Boulevard des Italiens, dove il fotografo aveva lo studio, per la vanità e l'ambizione di farsi un ritratto.

Le foto senza autore e senza nome hanno avuto, molto spesso, grande fortuna di collezionismo e di mercato.

La foto pubblicata, figura infatti nella raccolta privata di Helmut e Alison Gernsheim, storici della fotografia, autori di un gran numero di libri sull'argomento e fortunati custodi del primo soggetto fotografico esistente al mondo, la celebre immagine di Joseph Nicéphore Niépce scattata nel 1826 dalla finestra della sua stanza da lavoro, a Chalon-sur-Saône.

a cura di
Piero Berengo Gardin

ASSICURAZIONE INFORTUNI CLIENTELA BANCARIA

A CHI È INDIRIZZATA

A tutti coloro, di età non superiore ai 75 anni, che siano intestatari o cointestatari di depositi o di conti correnti presso la Banca, o che vanno ad accendere un tale rapporto nel corso del 1984.

GARANZIE E COPERTURE

La polizza garantisce contro i rischi di morte e di invalidità permanente di grado pari o superiore al 60%, conseguenti ad infortunio. Si intende per infortunio qualsiasi evento dovuto a causa fortuita, violenta ed esterna, che produca lesioni corporali obiettivamente constatabili che abbiano per conseguenza la morte o l'invalidità permanente.

Il capitale assicurato è pari all'ammontare del saldo del conto, quale risulta alla Banca nel giorno precedente l'infortunio, sia che tale saldo sia a debito o a credito.
Il capitale assicurato viene raddoppiato se l'invalidità permanente è di grado pari o superiore all'80% o se l'evento risarcito è causato da incidente stradale o ferroviario. Il capitale massimo assicurato è comunque pari a L. 100.000.000.
È sempre garantito un capitale minimo di L. 3.000.000, a prescindere dal saldo del conto.

FUNZIONAMENTO

Per essere assicurati basta il pagamento a titolo di rimborso spese della cifra di L. 4.000 all'anno, pagamento che avviene in maniera automatica a fine anno o all'apertura del conto.
Ulteriori informazioni possono essere desunte dalla comunicazione inviata a domicilio della clientela in essere al 31/12/83 o chieste ad un qualunque sportello della Banca.

L'assicurazione proposta dalla Banca oltre ad essere tra le più convenienti esistenti sul mercato per il favorevolissimo rapporto spese copertura (4.000 lire/200 milioni), presenta delle particolarità appositamente studiate per la categoria dei ferrovieri. Rivolte alle loro esigenze sono la copertura raddoppiata in caso di infortunio ferroviario e la persistenza della garanzia minima anche per saldi passivi non elevati.
Ecco quindi degli ulteriori validi motivi per aprire un conto presso la Banca, magari facendoci accreditare lo stipendio.

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

La banca di casa tua

voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXVII n. 4/aprile 1984

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

A Milano Centrale attivato il nuovo ACEI

ASSICURAZIONE INFORTUNI CLIENTELA BANCARIA

A CHI È INDIRIZZATA

A tutti coloro, di età non superiore ai 75 anni, che siano intestatari o cointestatari di depositi o di conti correnti presso la Banca, o che vanno ad accendere un tale rapporto nel corso del 1984.

GARANZIE E COPERTURE

La polizza garantisce contro i rischi di morte e di invalidità permanente di grado pari o superiore al 60%, conseguenti ad infortunio. Si intende per infortunio qualsiasi evento dovuto a causa fortuita, violenta ed esterna, che produca lesioni corporali obiettivamente constatabili che abbiano per conseguenza la morte o l'invalidità permanente.

Il capitale assicurato è pari all'ammontare del saldo del conto, quale risulta alla Banca nel giorno precedente l'infortunio, sia che tale saldo sia a debito o a credito.
Il capitale assicurato viene raddoppiato se l'invalidità permanente è di grado pari o superiore all'80% o se l'evento risarcito è causato da incidente stradale o ferroviario. Il capitale massimo assicurato è comunque pari a L. 100.000.000.
È sempre garantito un capitale minimo di L. 3.000.000, a prescindere dal saldo del conto.

FUNZIONAMENTO

Per essere assicurati basta il pagamento a titolo di rimborso spese della cifra di L. 4.000 all'anno, pagamento che avviene in maniera automatica a fine anno o all'apertura del conto.
Ulteriori informazioni possono essere desunte dalla comunicazione inviata a domicilio della clientela in essere al 31/12/83 o chieste ad un qualunque sportello della Banca.

L'assicurazione proposta dalla Banca oltre ad essere tra le più convenienti esistenti sul mercato per il favorevolissimo rapporto spese copertura (4.000 lire/200 milioni), presenta delle particolarità appositamente studiate per la categoria dei ferrovieri. Rivolte alle loro esigenze sono la copertura raddoppiata in caso di infortunio ferroviario e la persistenza della garanzia minima anche per saldi passivi non elevati.
Ecco quindi degli ulteriori validi motivi per aprire un conto presso la Banca, magari facendoci accreditare lo stipendio.

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

La banca di casa tua

Voci della rotaia
Anno XXVII n. 4/aprile 1984

Il grande piazzale di Milano Centrale durante il «black-out» della circolazione e il quadro luminoso della nuova cabina ACEI *(foto di Bruno Di Giulio e Anastasio Grillini)*

Abbiamo dedicato la copertina di questo numero di «Voci» ai marciapiedi deserti di Milano Centrale. Senza viaggiatori, senza treni, le ferree volte di Stacchini hanno vissuto nei giorni scorsi un momento unico nella loro storia. Una pausa di silenzio assoluto, quasi surreale, un vero e proprio «black-out», per preparare l'entrata in funzione della nuova cabina ACEI, un impianto di assoluta avanguardia tecnologica che colloca la stazione milanese fra le più moderne d'Europa. Quindi un silenzio e una calma del tutto apparenti, perché in realtà si continuava a lavorare duramente e con profitto, come ci racconta il servizio a pag. 4.

E questo momento in cui tutto sembra immobile, inerte, ma tutto in realtà è in movimento, ci sembra una metafora efficace della fase che l'Azienda sta attraversando. Ad esempio la riforma istituzionale — miraggio inseguito da sempre — ha finalmente imboccato la sua dirittura d'arrivo (a pag. 14 la terza puntata dell'inchiesta dedicata al «lungo viaggio della Riforma»). E poi il dibattito sull'intermodalità (a pag. 11), la collaborazione internazionale nel decisivo settore Movimento (a pag. 12), un museo ferroviario nella storica stazione di Trieste Campo Marzio (a pag. 17), la prioritaria battaglia per la sicurezza sul lavoro (a pag. 21). Tutti frammenti, tessere, di uno stesso grande mosaico, di un lungo e impegnativo lavoro comune, attraverso il quale ogni ferroviere attende, magari in silenzio ma anche con impazienza, il momento in cui la pubblica opinione scoprirà che le nostre ferrovie hanno raggiunto finalmente uno standard davvero «europeo». Sarà quella l'occasione in cui qualche osservatore più superficiale e disattento, attratto solo dai grandi avvenimenti e dagli exploit clamorosi, si chiederà un po' spiazzato: «Ma come hanno fatto?». Non tutti sanno che i «black-out» servono per lavorare. Per anticipare risultati, altrimenti lontani nel tempo.

In questo numero

4	IL NUOVO ACEI DI MILANO CENTRALE	*Piero Spila, Federico Renzulli, Mario Righetti*
11	INTERMODALITÀ PRIMO OBIETTIVO	*Giovanni Panunzio*
12	LA COMMISSIONE MOVIMENTO UIC	*Giovanni De Chiara*
14	IL LUNGO VIAGGIO DELLA RIFORMA/3	*Marcello Buzzoli*
17	IL MUSEO FERROVIARIO DI TRIESTE C.M.	*Tiziana Gazzini, A. Pergola Quaratino*
21	L'8ª CAMPAGNA PER LA SICUREZZA	
24	CASA NOSTRA Per voi amici in pensione / Cronache del DLF / Tuttarete / Un treno nel cassetto	
33	LA SANTHIÀ-ARONA	*Renzo Marello*
38	PANORAMARETE	
41	CULTURA E TEMPO LIBERO Cinema / Libri / Televisione / Dischi / Filatelia	
49	LETTERE A «VOCI»	
50	DICONO DI NOI	*Maria Guida*

PERIODICO MENSILE DELLE FS
Piazza della Croce Rossa, 00161 Roma
Tel. (06) 85.56.67 - Centralino FS 84.90
Interno 33210 - 2749
Direttore
Alberto Ciambricco
Redattore capo
Piero Spila
Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini
Grafica
Ennio Salvatore
Segretario di redazione
Ferruccio Facchinelli
Amministrazione
Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Rita Montuschi, Renato Napoli, Renzo Ramiconi
Redattori compartimentali
Aurelio Battaglia, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Giulio Giulietti, 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, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Bruno Cirillo, Anna D'Angelo, Francesco De Angelis, Antonio Dentato, Sebastiano Di Mauro, Claudio Giovanardi, Maria Guida, Livio Jannattoni, Giuseppe Labella, Renzo Marini, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Aldo Sensi
Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Tonino Bortoletto, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Leonardo Chioccioni, Francesco Cirillo, Demetrio Costantino, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Nello Errica, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Gianfranco Giovagnoli, 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, Mario Tafuro, Luigi Trucco, Gianfranco Zerbesi
Stampa
SO.GRA.RO.,
Società Grafica Romana S.p.A.,
Via I. Pettinengo 39, tel. 434541/2/3, Roma.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 novembre 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 lire 2.000 trattenute a ruolo; pensionati lire 1.000; privati lire 8.000; per l'estero lire 15.000. Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato al Servizio Ragioneria FS, «Voci della Rotaia», Direzione Generale FS, Roma.

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

ASAI ADERENTE ALL'ASSOCIAZIONE DELLA STAMPA AZIENDALE ITALIANA

Milano Centrale, ore 2: parte il «black-out»

Per due giorni l'attività della grande stazione milanese si è interrotta per consentire l'entrata in funzione dell'apparato elettronico che guiderà la circolazione di tutti i treni in entrata e in uscita dall'impianto. Ora per ora, l'opera dei 250 tecnici che hanno realizzato a tempo di record l'attivazione. La potenzialità della stazione aumenta del trenta per cento.

di Piero Spila

MILANO. Se è vero che il carattere di una città si riconosce già dalla sua stazione ferroviaria (che ne è, come scriveva Savinio «il riflesso e la contraddizione, ne ripete le tracce e i segni più inconfondibili»), è ancora più vero che l'importanza di una stazione si coglie soprattutto quando si ferma. Stazione e città hanno tra loro un rapporto così solidificato, così profondamente compenetrato nelle abitudini e nella cultura della gente, che non possono fare a meno l'una dell'altra. Insomma è più facile costruire una stazione che distruggerla. Ce ne siamo resi conto tutti a Milano Centrale, dal 30 marzo al 2 aprile, quando per la prima volta nella sua storia, la stazione si è arrestata, i treni hanno smesso di arrivare deviando verso le stazioni-satellite (Milano Porta Garibaldi, Milano Lambrate, Milano Rogoredo ecc.), le gallerie di testa e le sale d'attesa si sono svuotate, i bar e i chioschi dei giornali hanno abbassato le saracinesche e il silenzio, di colpo, è sceso su tutto. Un black-out totale di 48 ore che ha richiamato, fra l'altro, l'interesse di centinaia di fotoreporter, giornalisti e operatori TV che hanno colto l'occasione per immortalare la stazione in una circostanza che molto prababilmente non si ripeterà mai più. Quest'evento eccezionale si è reso necessario per consentire l'attivazione del nuovo impianto ACEI (Apparati Centrali Elettrici ad Itinerari), previa la disattivazione delle sette cabine che finora avevano encomiabilmente, ma sempre più faticosamente, guidato tutto il traffico ferroviario della stazione milanese.

Il nuovo ACEI, completamente automatizzato e computerizzato, consente a Milano Centrale di fare un grande salto di qualità e di entrare nel ristretto numero delle stazioni più moderne d'Europa (Parigi Nord, Francoforte, Zurigo, Stoccarda). Con l'impianto attivato è possibile individuare, in frazioni di secondo, quasi in tempo reale, l'itinerario «migliore» per i più di 400 treni giornalieri che fanno capo alla stazione. Itinerario «migliore» significa itinerario sicuro e senza «interferenze»: in altri termini vuol dire che, dopo una necessaria fase di rodaggio dell'apparato e degli uomini che debbono usarlo, ci sarà sempre disco verde per i treni in entrata e in uscita da Milano Centrale.

Più potenzialità meno personale

Ma il black-out è stato un evento eccezionale soprattutto per la complessità e l'arditezza dell'operazione, a cui hanno partecipato più di 250 tecnici e operai, che ha consentito a tempo di record di disattivare e attivare migliaia di scambi e segnali (541 circuiti di binario, 505 casse manovra deviatoi, 417 segnali bassi, 110 segnali alti ecc.), cioè di provvedere alla totale sostituzione di un sistema elettronico di controllo estremamente sofisticato. Ma prima della fase esecutiva (che è stata sicuramente la più appariscente e spettacolare), c'è voluto un lungo ed oscuro lavoro di preparazione ed organizzazione che ha coinvolto per anni dirigenti, tecnici e maestranze dell'Ufficio Impianti Elettrici compartimentale. Ed è proprio di questo lavoro che, a poche ore dall'inizio del black-out, mi parla l'Ing. Amato, Capo Ufficio I.E. di Milano.

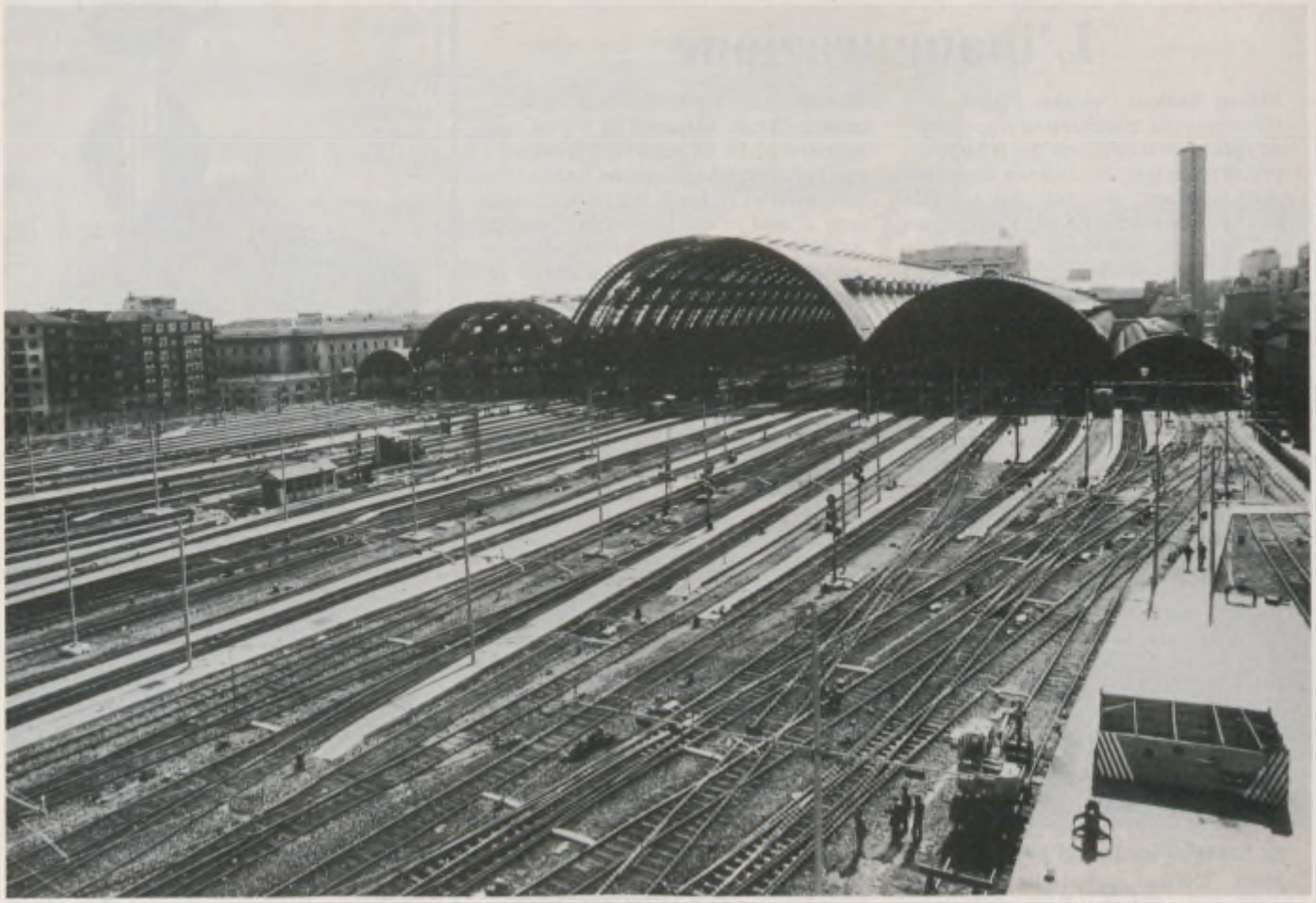
«È dal 1976 che stiamo lavorando a questo impianto — mi dice —; c'è voluto un anno e mezzo per la progettazione e più di due anni, gli ultimi, per completare le necessarie prove e verifiche. Una gran faticata, ma il risultato ci riempie di soddisfazione. Con il nuovo ACEI, Milano Centrale aumenterà la sua potenzialità del 30%, cioè a dire il movimento dei treni, che attualmente si è attestato su punte di 410 convogli giornalieri, potrà salire fino a 650. Contemporaneamente il personale addetto all'impianto si ridurrà del 55%, basteranno 61 operatori contro gli attuali 138».

Come sono i risultati delle prime prove che avete effettuato?

«Eccellenti. Pochi giorni fa abbiamo fatto un collegamento di 25 scambi, cioè un itinerario medio per Milano Centrale. Ebbene il nuovo ACEI ha formato l'itinerario in 15 secondi, mentre generalmente occorrono tre minuti. Sono dati eloquenti per capire la portata del rinnovamento che determinerà l'attivazione».

Ma era proprio necessaria la scelta del black-out? C'è qualcuno che si è chiesto se non era meglio procedere ad una attivazione per fasi.

«Il sistema di attivazione in un'unica soluzione è stato scelto dopo aver vagliato attentamente tutte le varie possibilità. Intanto questo sistema è il più economico e, soprattutto, è quello che riduce i tempi necessari per i



Il grande fascio binari di Milano Centrale come appariva la mattina del 1° aprile. I treni erano stati dirottati nelle stazioni limitrofe

lavori di allacciamento e di prova degli enti di piazzale col nuovo apparato. Un'attivazione per fasi, viceversa avrebbe comportato una dilatazione sia dei tempi tecnici che dei disagi per la circolazione. Inoltre, il completo arresto della movimentazione creerà, specie durante le ore notturne, condizioni di lavoro ottimali, dal punto di vista della sicurezza, per le centinaia di tecnici che dovranno operare fra i binari».

Ore 23 di venerdì 30 marzo. La stazione è già quasi vuota. Da molte ore ormai i convogli in arrivo vengono dirottati sulle stazioni limitrofe ed è già entrato in funzione il servizio di autobus che collega Milano Centrale con gli altri impianti ferroviari. Il personale di manovra fa sgomberare gli ultimi rotabili e il colpo d'occhio delle grandi tettoie illuminate e deserte è davvero notevole. Mi incammino verso il nuovo fabbricato a quattro piani della cabina ACEI. Sorge sul lato ovest del piazzale e dalle grandi vetrate si scorge il movimento di decine di persone in piena attività. A dispetto del maltempo che ha imperversato fino al giorno prima, è una serata splendida, con la luna e il cielo limpido. «Meglio così — mi dicono —, una buona visibilità è molto importante per le squadre che devono lavorare all'esterno».

Ormai è notte fonda, ma la sala operativa è ancora piena di gente. Ci sono molti ferrovieri fuori servizio che si attardano ancora per dare una mano, per vedere se occorre aiuto.

La stazione diventa museo

Alle due di notte, puntualmente, scatta l'operazione. Due squadre, ognuna composta da un tecnico e due operai, alla luce delle fotoelettriche e collegate con ricetrasmittenti con la sala operativa, cominciano a disattivare gli enti di piazzale del lato ovest del parco. Mi faccio spiegare in cosa consiste esattamente il loro lavoro: ogni squadra slaccia i collegamenti degli apparati dalle vecchie cassette di alimentazione e li allaccia alle nuove, quindi esegue le prove di shunt (è la simulazione, con uno strumento, di occupazione del binario) e di rottura del giunto, infine controlla i valori con quelli della precedente taratura. Il tempo previsto per ogni attivazione è calcolato in 25 minuti e, per il momento, viene ampiamente rispettato. Dopo ogni allacciamento si aspetta la verifica della sala operativa, che dà poi il suo OK.

La seconda fase del lavoro, quella più impegnativa, scatta alle sei di mattina, ora in cui, secondo il programma concordato con il Movimento, il piazzale è totalmente sgombro di treni. Alle prime luci dell'alba, da ogni parte del parco spuntano decine e decine di squadre. Adesso sull'immenso fascio di binari c'è un formicolare di più di duecento operai. È uno spettacolo eccezionale soprattutto per l'ordine e la calma con cui si svolge: ogni squadra ha un settore di sua competenza, un numero limitato di circuiti da attivare, e non ci sono sovrapposizioni. Tra loro si muovono anche gli opera-

L'inaugurazione

Milano Stazione Centrale. 5 aprile. Un treno speciale composto di due carrozze «gran comfort» parte dal binario 21, percorre lentamente la linea di cintura della stazione, si ferma sul piazzale davanti alla nuova ACEI. I passeggeri — Autorità e dirigenti aziendali — scendono e visitano il «cervello» della Centrale. Poi di nuovo in treno per rientrare sotto le tettoie. Questa la prima parte della cerimonia inaugurale del modernissimo impianto elettronico, che si è poi conclusa nella sala presidenziale della stazione, dove, facendo gli onori di casa, ha aperto la serie degli interventi l'Ing. Renzulli. Il Direttore del Compartimento milanese ha illustrato i problemi risolti e ancora da risolvere prima di arrivare alla piena funzionalità della nuova ACEI. L'Ing. Proia, Direttore del Servizio Impianti Elettrici si è invece soffermato particolarmente sulle caratteristiche tecniche della nuova ACEI. È stata poi la volta dell'Ing. Rizzotti, Direttore della 1ª Unità Speciale, che ha fatto un ampio giro d'orizzonte sulle realizzazioni previste dal Programma Integrativo in fase d'ultimazione come il potenziamento della linea del Sempione, Rho-Gallarate-Domodossola e delle altre linee che da Novara e da Torino confluiscono al valico Domodossola-Iselle. A nome dell'intera Giunta Regionale della Lombardia, ha portato poi il suo saluto l'Assessore ai Trasporti, Fabio Semenza.

Ha chiuso la serie degli interventi il Direttore Generale FS, Dott. Semenza, che ha portato ai presenti il saluto e il compiacimento del Ministro dei Trasporti, Signorile, trattenuto a Roma da impegni di Governo. Dopo aver ringraziato i ferrovieri e i tecnici per l'impegnativo lavoro svolto e gli Enti Locali — in particolare la Regione — per il contributo che hanno dato alla realizzazione, il Dott. Semenza ha voluto ringraziare anche Governo e Parlamento per l'aiuto concreto che sta finalmente arrivando all'Azienda Ferroviaria dopo anni e anni in cui si è creduto che le ferrovie fossero un cattivo investimento, anche perché ritenute incapaci di «spendere» gli stanziamenti ad esse destinati. Ora che è finalmente arrivata un'inversione di rotta, le FS stanno dimostrando tutto il contrario: in poco più di due anni — ha ricordato Semenza — l'Azienda ha investito la quasi totalità dei finanziamenti a disposizione.

Un ringraziamento particolare, Semenza, l'ha poi rivolto alla stampa, «che — ha detto — in genere non è che sia prodiga di elogi per le Ferrovie, ma, nel caso dell'ACEI di Milano Centrale, ci è stata vicina e ha spiegato un po' a tutti che era necessario avere pazienza e che le Ferrovie andavano incoraggiate per lo sforzo che stavano facendo».

«La risposta a chi era contrario al Programma Integrativo — ha detto infine Semenza — è che noi in Ferrovia, dal più modesto manovale, ai vertici della dirigenza, ci siamo rimboccati le maniche e stiamo realizzando tutte le opere previste. Non resta che essere vigilanti — lo dico a tutti i 220.000 ferrovieri e in particolare alle Organizzazioni Sindacali — affinché vengano osservati gli impegni assunti da Governo e Parlamento per il rifinanziamento del P.I.: ormai l'Azienda dimostra cosa è in grado di realizzare... quando gliene danno la possibilità». □

Negli stessi giorni dell'attivazione dell'ACEI di Milano Centrale, è stata anche inaugurata l'elettrificazione della linea Brescia-Olmeneta. Sul prossimo numero pubblicheremo un ampio servizio sull'avvenimento.

Il Dott. Semenza nel corso della cerimonia inaugurale

ACEI MILANO

tori e i fotografi del reparto cinefoto delle Relazioni Aziendali FS, impegnati a documentare per immagini tutte le fasi dell'attivazione.

Negli operai si coglie un grande entusiasmo e quasi tutte le squadre, in simpatica competizione, sono in vantaggio sui tempi programmati. Giovanni Lucchini, responsabile tecnico dell'attivazione, sta seduto da ore in sala operativa. Attraverso il telefono è in contatto costante con le squadre esterne e aggiorna sulla pianta dello scalo l'avanzamento del lavoro. Si intrecciano le comunicazioni. «La squadra 15 B ha finito. Attivati i numeri 122-123-134-137...», «E la squadra 3 B? Come mai non si sente?», «Ancora tre circuiti per finire». Con un pennarello verde Lucchini segna, via via, i circuiti attivati. Sono appena le undici di mattina e la pianta è già maculata di punti verdi. Va bene? «Benissimo. Siamo già all'ottanta per cento del lavoro. In netto anticipo».

Contemporaneamente, al piano sottostante, si lavora alle ultime messe a

Due momenti del lavoro svolto sul piazzale. Nell'attivazione dell'ACEI, eseguita a ciclo continuo, sono stati impegnati più di 250 tecnici

punto del S.E.D. (Sistema Elaborazione Dati), il «cervellone» elettronico che entrerà in funzione insieme all'ACEI e guiderà tutta la circolazione dei treni in manovra, in entrata e in uscita dalla stazione. Vi incontro l'Ing. Lazzari, Capo della Divisione Tecnica, che ha diretto l'esecuzione del progetto e che è instancabile nel seguire l'opera dei tecnici e anche nel cercare di far capire ai curiosi e agli incompetenti (io sono fra questi) le caratteristiche tecniche del «cervellone» (una memoria di 96mila parole, due dischi da 10 milioni di «bit» e così via) e le complesse funzioni che dovrà svolgere.

Nelle prime ore del pomeriggio le squadre hanno praticamente ultimato il loro lavoro. Dalla sala operativa inizia ora la lunga serie delle verifiche dei comandi per gli itinerari e gli istradamenti. Un lavoro delicato, paziente, meticoloso, che richiederà molte ore e impegnerà gli operatori per tutta la notte.

Ore 10 di domenica 1° aprile. La stazione comincia a riprendere vita. Dei bambini si rincorrono sui marciapiedi. Alcuni fotografi scaricano i loro flash sulle immagini più inconsuete (quattro ragazzi che improvvisano una partita a carte sul pavimento dell'atrio partenze, due piccioni che tubano fra i binari, ecc.). E poi, qua e là, gruppi di curiosi, sarebbe meglio definirli visitatori, che per la prima volta si aggirano per la stazione con il rispetto e l'attenzione dovuti ad un museo. Ed è indubbio che Milano Centrale, con la sua mole, con la pietra d'Aurisina trionfale e ridondante, con il suo incredibile bestiario appeso alle pareti (180 teste di leone, 28 aquile, 8 lupe romane con tanto di Romolo e Remo, cavalli alati e centauri, draghi e chimere), ha tutte le carte in regola per essere apprezzata come un museo.

Due locomotori, intanto, percorrono instancabilmente, avanti e indietro i binari: è in corso il controllo dell'efficienza degli scambi e del meccanismo della «liberazione elastica dei percorsi». Sembra di vedere un artigiano che dà gli ultimi «colpi di spazzola» prima di consegnare il suo lavoro.

Salgo in cabina ACEI e vengo accolto da un clima di grande allegria. C'è euforia perché tutto sta andando per il meglio e orgoglio per aver potuto partecipare ad un evento che entrerà nella storia della stazione. L'Ing. Amato mi dice che ci sono stati operai infortunati (uno di loro ha avuto quattro punti di sutura alla testa) che hanno rifiutato di essere sostituiti. «È molto bello — aggiunge Amato — poter sottolineare la capacità professionale e l'entusiasmo degli uomini proprio nel momento in cui si attiva un impianto che sembra il massimo dell'automatizzazione».

Alle nove di sera, con molte ore di anticipo, l'ACEI viene consegnato al Movimento.

Problemi all'inizio

poi tutto andrà bene

Ore 5.04 di lunedì 2 aprile. L'Espresso 2530, proveniente da Venezia, entra nella stazione deserta e inaugura così il nuovo sistema di scambi e di controllo del traffico. «Il grande schiaffo tecnologico», come aveva intitolato un giornale, si rivela per Milano Centrale una specie di carezza. Da questo momento in poi, in un continuo crescendo, la stazione si ripopola di treni e

viaggiatori: nel giro di poche ore tutti i binari sono di nuovo occupati e l'impianto milanese ha ripreso l'aspetto e i ritmi di sempre.
La sala operativa della ACEI è in piena attività. Gli operatori adesso lavorano attaccati ai video-terminali: se l'itinerario scelto per un treno non va bene, se c'è un'interferenza con un altro treno, la relativa indicazione prende a lampeggiare sul visore. È un vero dialogo fra l'uomo e la macchina. Tutte le operazioni del calcolatore sono poi visualizzate su un grande schermo che campeggia nella sala operativa e in cui sono riprodotti in pianta, grazie a diecimila lampadine bianche e rosse, i marciapiedi di sosta e l'intero fascio dei binari. Le luci bianche indicano l'itinerario che deve se-

La sala operativa del nuovo ACEI

Con il nuovo ACEI una stazione più moderna e potenziata

È entrata in funzione nella stazione di Milano Centrale la nuova cabina ACEI, la quale sostituisce le sette cabine che, sparse per il piazzale, erano sino ad ora adibite alle medesime funzioni, vale a dire alla formazione e distribuzione degli itinerari e degli istradamenti per i treni in arrivo e in partenza oltre che per i movimenti di manovra e di ricovero dei rotabili.
Nel passaggio dal vecchio al nuovo sistema l'armamento della stazione, la cui geometria è molto complicata soprattutto a causa dei numerosi punti di confluenza, a parte piccole modifiche strutturali tendenti a migliorare le condizioni di parallelismo, nel suo insieme è rimasto immutato per cui la risoluzione di tutti i problemi di interferenza e di incompatibilità è stata demandata all'apparato.
Con il vecchio sistema le manovre dei deviatoi venivano effettuate mediante apparati del tipo elettrico a serratura meccanica ed erano ripartite tra le diverse cabine secondo competenza territoriale, talché gli interventi di più persone e per di più in tempi successivi, rendevano necessariamente lento il funzionamento di tutto l'impianto limitando così il numero di treni in arrivo e in partenza ammissibili e determinando inoltre numerose soste ai segnali di ingresso da parte di treni in attesa che fosse disponibile l'itinerario prestabilito.
Con l'ausilio della nuova cabina invece i comandi dei deviatoi interessati ad un qualunque itinerario vengono inviati tutti in pochi secondi da parte di un solo operatore il quale poi è quello stesso che regola la circolazione.
Tutti i problemi di incompatibilità o di conflitto tra i diversi istradamenti si risolvono con estrema rapidità per cui la potenzialità della stazione risulta notevolmente accresciuta.
L'impianto ACEI, che è basato totalmente sulla logica a relé consentendo perciò di ottenere la massima rapidità e flessibilità di funzionamento a causa dell'insito sistema di distanziamento a spazio fisso e della selezione del percorso da parte dell'operatore, è stato realizzato in modo da permettere per ciascun istradamento un certo numero di percorsi alternativi; a tale effetto esso è stato dotato di un sofisticato sistema di gestione dei dati comprendente un computer centrale in cabina e una serie di minicomputer di acquisizione dati periferici installati in determinate stazioni comprese nell'area di controllo, dette Porta-Lontana, Interconnessione e Intermedie a seconda della loro dislocazione.
Tra le stazioni Porta-Lontana meritano particolare menzione Rho, Pioltello, Rogoredo, Monza, a partire dalle quali i treni, sulla scorta di tutte le informazioni relative alla marcia, vengono presi in carico dal sistema e scortati sino al paraurti della stazione.
Infatti il sistema di elaborazione elettronica dei dati consente di:
— effettuare l'annuncio del numero del treno tra una stazione Porta-Lontana e Milano Centrale;
— presentare ai Dirigenti operatori in cabina possibili opzioni di itinerario con l'individuazione degli itinerari da preferirsi in quel momento;
— effettuare una diagnosi dei guasti dell'apparato ACEI nella fase di formazione dell'itinerario;
— gestire, in tempo reale, le informazioni sui ritardi di marcia.
Il sistema consente anche di effettuare la gestione del nuovo impianto di cartelli teleindicatori esposti al pubblico nella stazione, tanto per i treni in partenza quanto per quelli in arrivo dei quali ultimi viene anche indicato o variato l'eventuale ritardo.
Nelle nuove condizioni di esercizio la stazione di Milano Centrale la quale, costretta com'è nel cuore della città non potrebbe in alcun modo essere ampliata, viene di fatto ugualmente potenziata nella velocità di esecuzione delle manovre degli scambi e dei segnali ed è capace non solo di limitare fortemente le soste ai segnali ma di far fronte a tutto il traffico che le compete nonché a quello più intenso che conseguirà nel futuro quando saranno stati ultimati gli interventi previsti dai piani di potenziamento.
Con un impianto oltremodo moderno e sofisticato, costato circa 37 miliardi di lire, la stazione di Milano Centrale, che è la più grande della Rete, ora è anche la più avanzata tecnologicamente e si pone con pieno titolo tra le più efficienti e moderne d'Europa.

Federico Renzulli
Direttore Compartimentale di Milano

guire il treno, quelle rosse il movimento reale effettuato dal convoglio: a mano a mano che il treno procede lungo la linea a luci bianche, queste si spengono lasciando via libera agli altri treni.

Scendo di nuovo in stazione e mi aggiro fra i viaggiatori. C'è qualche ritardo fra le partenze, dovuto a piccoli contrattempi tecnici. Ma è roba di poco conto. Sono le prime ore di esercizio e un assestamento fisiologico del nuovissimo sistema elettronico era ampiamente previsto. Bisognerà attendere qualche giorno per poter sfruttare l'intera potenzialità dell'impianto.

Il «Ballo Excelsior» delle nuove tecnologie

Ma tutti sono d'accordo su un punto: l'attivazione dell'ACEI è stata eseguita perfettamente e per Milano Centrale «computerizzata», cioè guidata da un «cervello» che non conosce indecisioni, tempi morti ed errori, è iniziato il suo nuovo «anno zero». Ma non bisogna inforcare gli occhiali della nostalgia. È stato solo un passaggio, significativo e necessario, da una fase ad un'altra dell'esercizio ferroviario, che il personale e l'opinione pubblica (almeno a giudicare dall'interesse con cui i mass media hanno seguito l'avvenimento) hanno mostrato di capire nel suo giusto significato.

Ma la stazione «computerizzata» ha un valore simbolico così forte da consentire riflessioni capaci di andare oltre l'avvenimento in sé, coinvolgendo la figura professionale e umana del ferroviere. Dal ferroviere dei primi del secolo, all'avanguardia delle lotte sociali (la cui storia, proprio qui a Milano, i colleghi della Mutua di Soccorso stanno documentando con passione e scientificità) al ferroviere rappresentante del nuovo «terziario avanzato», c'è un filo rosso che passa anche per l'attivazione dell'ACEI di Milano Centrale.

Elettronica applicata, elaboratori, informatizzazione del lavoro: c'è sempre una perplessità di fondo davanti a queste parole. Le promesse della tecnologia sono superiori alle insidie, o viceversa? Il rischio, comunque, è di entrare come sprovveduti in una specie di grande Ballo Excelsior delle nuove tecnologie. Ebbene, i nostri colleghi di Milano Centrale hanno dato la certezza che, in ferrovia, così non sarà. □

L'OCCHIO DEL CRONISTA

La stazione vuota? Uno spettacolo impressionante

di Mario Righetti

Mi reco alla stazione di Milano Centrale per motivi di lavoro quasi ogni giorno da circa 39 anni, per la precisione dal mese di giugno del 1945, ed è perciò comprensibile che nella mia memoria si siano fissati, come immagini indelebili di un lunghissimo film, innumerevoli episodi ora tristi, ora lieti, ora curiosi, qualche volta banali, ma spesso inconsueti o addirittura eccezionali. Per 36 anni giornalista del «Corriere della Sera» ed ora, da quasi tre anni, collaboratore de «Il Giornale» ho trovato alla stazione Centrale di Milano una miniera di notizie, ma anche una balconata aperta su vasti orizzonti di vita. In questo enorme scalo, punto di approdo quotidiano per centinaia di migliaia di persone di ogni ceto e di ogni razza, provenienti da ogni parte del mondo, l'occhio attento ed esercitato di un cronista può scovare tutto quello che la più fervida fantasia di un uomo possa desiderare o immaginare. Per questo motivo quando il mattino del 31 marzo mi sono recato alla Centrale per vedere di persona come procedessero le complesse operazioni per «disattivare» le sei cabine costruite 53 anni fa (la settima, contrariamente a quanto è stato scritto, resterà in attività limitatamente alla circolazione dei treni in manovra lungo le linee della cosiddetta «cintura») e per la contemporanea «attivazione» della nuova cabina che accoglie il grande apparato ACEI con tutti i suoi accessori elettronici e fantascientifici, ritenevo di trovarmi di fronte ad una stazione silenziosa e senza alcun movimento di convogli in partenza o in arrivo. Uno spettacolo simile a quello osservato più volte in occasione di scioperi generali quando la circolazione resta totalmente paralizzata. Operava in me insomma quella assuefazione professionale per cui si è portati a minimizzare inconsapevolmente ogni fatto e a guardare in modo staccato e talvolta indifferente anche cose che possono suscitare una certa impressione in un profano.

Devo confessare che questa volta mi sono sbagliato perché, appena varcati i cancelli d'ingresso, mi si è parato dinnanzi agli occhi l'enorme fascio dei 22 binari e degli altrettanti marciapiedi completamente vuoto e deserto. Uno spettacolo imprevisto e impressionante al quale non ero preparato. Durante gli scioperi infatti sui binari restano in sosta decine di carrozze e di locomotive e sui marciapiedi c'è sempre un certo numero di persone che bivaccano pazientemente (sono per lo più emigranti giunti dal meridione e diretti in Svizzera o in Germania) aspettando la ripresa del traffico.

L'Assessore ai Trasporti della Regione Lombardia, Fabio Semenza ha rilasciato a «Voci della Rotaia» una breve dichiarazione sull'importanza della nuova cabina ACEI di Milano Centrale.

«Io sono tra quelli che non hanno mai dubitato della capacità delle FS di progettare e realizzare opere di grande impegno tecnologico e veramente d'avanguardia. Certo, per ottenere risultati concreti ci vogliono i finanziamenti. Ma quando arrivano, ecco che le realizzazioni si vedono. E la nuova cabina ACEI di Milano Centrale è un risultato concreto, costato anni e anni di lavoro. La sua inaugurazione cambia la situazione dell'impianto milanese e apre molte nuove possibilità per il lavoro della stazione. Ma il nuovo «cervello» è anche una delle pietre fondamentali dell'ammodernamento dell'intera rete ferroviaria nazionale.

L'inaugurazione di oggi, insomma, è un avvenimento di livello europeo e colloca la stazione di Milano tra le più avanzate del Continente».

Una squadra impegnata nell'allacciamento di un ente di piazzale. L'attivazione è stata ultimata con largo anticipo sui tempi previsti

ACEI MILANO

La seconda osservazione che si poteva fare era l'irreale silenzio che regnava sotto alle cinque grandi tettoie, rotto a tratti dalla voce degli altoparlanti che davano informazioni ai viaggiatori che si trovavano nel salone della biglietteria della stazione. Un silenzio così profondo che era possibile di tanto in tanto percepire persino il lieve crepitio delle lastre di vetro-resina delle tettoie che si dilatavano per effetto del riscaldamento solare (sono le 10 del mattino e la giornata è splendida).

Mi incammino lungo uno dei marciapiedi deserti verso la fine delle tettoie per dare una occhiata sul grande piazzale dove il groviglio dei binari forma una intricata ragnatela. Ed è a questo punto che nella mia memoria affiora nitida l'immagine della foto ufficiale scattata il mattino del 31 maggio 1931 durante la inaugurazione della nuova grande stazione di Milano. Anche in quel mattino di quasi 53 anni or sono la stazione era deserta come lo è oggi e ogni cosa riluceva nitida e tersa perché tutto era nuovo. Forse sullo stesso marciapiede dove mi trovo — il nono — quel giorno avanzava un gruppo di personaggi che la fotografia ha fissato per sempre. Al centro il Ministro delle Comunicazioni, Costanzo Ciano, in rappresentanza di Vittorio Emanuele III che all'ultimo momento aveva dovuto rinunciare a presenziare alla inaugurazione della stazione perché il cugino Amedeo di Aosta era morente, e al suo fianco tutte le autorità cittadine, il Podestà, il Segretario federale, il Preside della Provincia, eccetera. A lato del gruppo, alto e solenne con indosso lo «stiffelius» e in testa il berretto a chepì ornato di fronde di quercia, il commendator Claudio Simili, primo Capo Stazione titolare di Milano Centrale.

Lo spettacolo della smisurata stazione deserta e silenziosa deve essere apparso dinnanzi agli occhi di quei signori identico a quello che si è offerto alla vista del solitario cronista.

Uscendo dalle tettoie il grande piazzale inondato di sole appare veramente smisurato e immenso quale mai era stato dato di notare quando su di esso c'è un continuo via vai di treni e di locomotive di manovra che spingono colonne di carrozze.

I 250 uomini, tra ferrovieri e tecnici, intenti a stabilire i nuovi contatti tra le scatole degli scambi e tra i segnali alti e bassi e la nuova grande cabina ACEI che torreggia su un lato del piazzale, sono sparsi un po' ovunque, ma la vastità dell'ambiente è tale per cui sembra che il loro numero sia esiguo e del tutto inadeguato rispetto alla mole di lavoro che c'è da fare. Tutti si sentono mobilitati come soldati in prima linea perché in ciascuno di loro c'è la consapevolezza che l'operazione deve assolutamente concludersi nei termini prestabiliti quando il primo convoglio — un espresso proveniente da Venezia alle 5.04 di lunedì 2 aprile — farà il suo ingresso nella stazione collaudando e inaugurando in modo informale il nuovo apparato elettronico per la cui realizzazione si è lavorato per 7 anni e si sono spesi oltre 36 miliardi.

Milano Centrale compie tra qualche settimana 53 anni. Sotto l'aspetto architettonico si può considerare una stazione oramai superata, anche se sono in cantiere varie opere che la ringiovaniranno. Sotto il profilo tecnologico però essa può ora considerarsi la più moderna d'Italia e una delle più avanzate d'Europa. E l'anziano cronista che riteneva di avere oramai visto tutto e di non dover più meravigliarsi di nulla si è reso conto di avere commesso un grosso errore di valutazione. □

Intermodalità, primo obiettivo

di Giovanni Panunzio

Pompe di benzina a secco e i pochi distributori aperti presi d'assalto dagli automobilisti. Scorte di carburante quasi esaurite nei depositi delle aziende pubbliche di trasporto. Gasolio da riscaldamento e generi alimentari che scarseggiano nelle grandi città. Navi ferme nei porti in attesa delle merci e industrie che rischiano di fermarsi per il mancato approvvigionamento di materie prime. Gravi danni alle colture in serra per la mancanza di combustibile e prodotti agricoli che marciscono perché non vengono ritirati. Questo il «bollettino di guerra» al terzo dei sei giorni di sciopero proclamato a febbraio dagli autotrasportatori e che ha rischiato di paralizzare il Paese e di dare un duro colpo alla nostra economia. Se infatti non avesse avuto successo la mediazione del Ministro dei Trasporti Signorile, l'entità dei danni al termine dell'agitazione, secondo calcoli che non tengono conto delle perdite indotte, avrebbe superato i 1200 miliardi. Per non parlare dell'incidenza sulla vita sociale, i cui effetti diretti e indiretti sul tessuto vitale del Paese non sono tutti praticamente quantificabili né commensurabili.

La riprova della vulnerabilità di un settore il cui assetto strutturale è completamento sbilanciato sul trasporto su gomma si è avuta qualche giorno dopo col blocco del valico del Brennero da parte dei camionisti che protestavano per l'esasperante lungaggine dei controlli doganali. È bastato, infatti, che un gruppo di provocatori soffiasse sul fuoco dell'esasperazione per creare nuovi, gravi disagi. E proprio al Brennero è avvenuto un episodio significativo: un gruppo di manifestanti è sceso lungo la scarpata ferroviaria tentando di fermare il transito dei treni. Bloccato infatti il valico stradale, i collegamenti con la Germania erano assicurati dalla ferrovia.

Non è esatto, quindi affermare, come ha fatto la Confindustria nei giorni caldi dello sciopero, che in Italia non esistono alternative all'autotrasporto delle merci. Le alternative ci sono, anche se sottoutilizzate. E se i camionisti hanno avuto il coltello dalla parte

del manico, questo è dovuto anche alle scelte sbagliate effettuate negli anni passati quando, illusi dal miraggio del petrolio a basso costo, si è privilegiato esclusivamente il trasporto su gomma. Col risultato che oggi il 69% del traffico interno delle merci è autotrasportato su strada, poco meno del 10% è traffico ferroviario, poco meno del 16% è via mare ed acque interne e poco più del 5% è oleodotto. Sono dati che francamente stupiscono se si pensa che, soprattutto per le medie e lunghe distanze, il trasporto su rotaia non teme la concorrenzialità di altri modi in quanto il costo unitario per tonnellata/chilometro risulta così articolato: distribuzione 1325 lire, autotrasporto su breve distanza 350, autotrasporto su lunga distanza 120, cabotaggio 60, ferrovia 35, oleodotto 7. Del traffico stradale merci, poi, solo quello a grande portata e lunga distanza, svolto da autotreni e autoarticolati, può considerarsi concorrenziale al modo di trasporto su rotaia e pertanto si è pervenuti a questa comparazione: di fronte a 114.000 carri ferroviari, di portata complessiva di 3.400.000 T che svolgono 17.100.000.000 T/km, ci sono 101.000 autotreni e autoarticolati di portata complessiva di 2.200.000.000 T che svolgono 75.200.000.000 T/km. Il ciclo del carro ferroviario, inoltre, oggi è di 12 giorni e 8 ore: 12 ore di effettivo viaggio, il resto di sosta e manovra. Appare così evidente che l'utilizzazione dell'unità stradale è cinque volte quella dell'unità ferroviaria. Queste cifre, oltre a denunciare un drammatico squilibrio, testimoniano la sottoutilizzazione del trasporto merci su rotaia, che invece, se venisse valorizzato, potrebbe dare un contributo decisivo all'abbattimento dei costi, con riflessi positivi sull'intera economia del paese. Attualmente, infatti, il costo del trasporto delle merci supera i 65.000 miliardi, con un'incidenza sul prezzo di vendita che nel ventaglio delle merci parte dall'8% e raggiunge per i due terzi dei prodotti il 20-25%, superando largamente la media europea, che non supera il 7%. Riportare, invece, i costi del trasporto in questo ambito fisiologico, e le cifre riportate dell'utilizzazione del modo ferroviario lo consente, significa tenere un risparmio immediato di circa 10 mila miliardi.

Lo sciopero degli autotrasportatori ripropone, dunque, con forza il problema della mancanza di una griglia intermodale dei trasporti, capace di assicurare uno sviluppo equilibrato di tutto il sistema. Solo che l'intermodalità, come ha più volte sottolineato il Ministro Signorile, non deve essere uno slogan a effetto da agitare nei convegni, un alibi concettuale utile solo per mantenere le attuali posizioni dei singoli modi. Intermodalità significa invece ammodernare le strutture e i processi tecnologici della movimentazione e consentire ai singoli modi di attrezzarsi per essere realmente intermodali. Ma soprattutto non è possibile parlare di intermodalità se non si riesce a dare efficienza e massima utilizzazione a quel modo, la ferrovia, che, cifre alla mano, soprattutto per le medie e lunghe distanze, riesce ad abbattere concorrenzialità e costi.

La collaborazione internazionale per essere più competitivi

di Giovanni De Chiara
Direttore del Servizio Movimento

Dal 22 al 24 maggio si tiene a Firenze la 56ª sessione della Commissione Movimento dell'UIC (Unione Internazionale delle Ferrovie). Si tratta di un evento di grande rilievo, finalizzato all'armonizzazione dei comportamenti delle varie Reti per ottenere una migliore fluidità del traffico viaggiatori e merci ed una maggiore e più qualitativa offerta del trasporto internazionale.

La Commissione Movimento fa parte del Gruppo degli organismi di studio dell'UIC composto delle seguenti otto Commissioni: Ricerca Prospettiva; Commerciale; Finanze; Movimento; Materiale e Trazione; Installazioni fisse; Personale; Informatica.

Tali Commissioni, composte dai Direttori dei rispettivi Servizi, ed accessibili a tutte le Reti, curano il perseguimento degli obiettivi fissati dal Comitato di Gerenza dell'UIC, valendosi della collaborazione di Sottocommissioni e Gruppi di Lavoro composti da un numero ristretto di esperti scelti secondo competenza.

Per avere un'idea, sia pure approssimativa, dell'importanza del lavoro svolto da tali Commissioni, basti pensare alle realizzazioni più significative:

— Piano Direttore europeo dell'infrastruttura, delineato nel 1973 ed aggiornato nel 1983;
— Tariffa comune viaggiatori, che regola il trasporto di viaggiatori e bagagli fra 34 Reti ferroviarie e Compagnie marittime di 29 Paesi d'Europa, Africa del nord e del vicino Oriente;
— «Eurailpass»;
— Carta Inter-Rail;
— Nomenclatura Comune delle Merci (NCM);
— «Franco UIC», ossia l'unità di conto calcolata in base ad un «paniere» di 17 monete europee;
— determinazione delle Reti TEE (Trans Europ Express) e IC (Intercity);
— Marcatura d'identificazione del materiale merci;
— Sistema di «lotissement» internazionale dei carri che permette di aumentare il numero di treni fra stazioni di smistamento senza manovre alle frontiere;
— Esercizio dei carri in pool (Pool Europ);
— Rete Trans-Europ-Express-Marchandises (TEEM);
— standardizzazione di numerosi carri merci;
— unificazione di vetture viaggiatori (già esiste un tipo standard);
— standardizzazione del binario (54 kg/mt e 60 kg/mt);
— definizione di una sagoma cinematica per il materiale rotabile;
— Progetto Hermes (scambio interreti di informazioni a mezzo e.d.p.).

Per quanto riguarda, in particolare, la Commissione Movimento va sottolineato che essa ha all'incirca la stessa età dell'Unione Internazionale delle Ferrovie. È infatti nata nel dicembre 1922 su designazione della IV Commissione «Scambio del materiale rotabile»; dopo la seconda guerra mondiale, nel 1947, ha assunto la denominazione «Commissione di esercizio tecnico»; nel 1951 quella di «Commissione di esercizio» e, finalmente, nel 1969, di Commissione «Movimento».

Il programma di lavoro della Commissione Movimento è attualmente incentrato su 10 importanti questioni, suddivise a loro volta in sottoquestioni. Ecco, in sintesi, l'attività svolta nel 1983.

Coordinamento e sorveglianza generale del movimento

Si è convenuto di esaminare la questione 4/A/8 «Scambio di informazioni della marcia dei treni internazionali di viaggiatori e di merci» in due tappe successive:
— scambio di informazioni a carattere operativo (termine 1985);
— scambio di informazioni a carattere statistico (termine 1987).

Traffico viaggiatori

È stato dato incarico alla Sottocommissione 4/B di procedere, nel quadro dei lavori del Gruppo Comune UIC/OSJD «Codificazioni numeriche unificate», alla revisione della fiche 438-1 «Marcatura di identificazione del materiale viaggiatori» ed è stata iscritta nel programma di lavoro della stessa Sottocommisione 4/B la questione 4/B/FIC (aggiornamento dell'allegato 1 alla fiche 413 «Pittogrammi»;

I PRESIDENTI DELLA COMMISSIONE MOVIMENTO

1922 - 1927	**Gabelli** (FS)
1928 - 1932	**Belmonte** (FS)
1933 - 1934	**Maltese** (FS)
1935 - 1939	**Palmieri** (FS)
1946 - 1948	**Colle** (SNCB)
1949 - 1951	**Palmieri** (FS)
1952 - 1962	**Cirillo** (FS)
1963 - 1970	**Crem** (SNCB)
1971 - 1978	**Borer** (CFF)
1979 - 1981	**Scotland** (DB)
1982	**Gerin** (SNCF)

«Un saluto cordiale e convinto»

In oltre sessant'anni, l'U.I.C. ha saputo aggiornare, con duttilità e lungimiranza, le proprie strutture e i programmi di studio, seguendo l'evoluzione del progresso scientifico, l'avvento delle nuove tecniche e le variazioni del mercato dei trasporti.
Nel lontano 1922, l'importante materia che riguarda la circolazione dei treni fu affidata ad una Commissione che fu allora denominata: «Scambio del materiale rotabile»; in seguito si chiamò «Esercizio» e, in questi ultimi anni, ha assunto il nome onnicomprensivo di «Movimento».
Basterebbero forse queste varianti a farci comprendere quanto sia andato estendendosi il campo di attività della Commissione e l'importanza dei problemi affrontati: dall'istituzione nel 1961 della catena dei Treni Merci Rapidi (TEEM) ai recenti collegamenti «intervilles».
Questa meritoria attività deve continuare, affinarsi, progredire ulteriormente considerando le grandi sfide che le ferrovie debbono affrontare in tutto il mondo.
In questo spirito, mi è gradito rivolgere il più cordiale saluto ed augurio di buon lavoro a M. Gerin e a tutti i funzionari che partecipano alla riunione di Firenze, animati dall'intendimento di mettere a beneficio comune le loro doti di cultura e di esperienza professionale.

Ercole Semenza - Direttore Generale F.S.

— è stato formulato l'avviso, in merito alla proporzione dei posti «fumatori/non fumatori» nelle vetture utilizzate in traffico internazionale, che per il materiale di nuova concezione dovrebbe essere ricercata una unificazione d'intesa con i Servizi Commerciali; della questione si discuterà pertanto nella Riunione Comune «Commerciale/Movimento».

Traffico merci

Si è preso atto dei Rapporti della Sottocommissione 4/C riguardanti rispettivamente «l'elencazione delle merci sottoposte a formalità speciali alle frontiere» e «l'elencazione delle procedure doganali in vigore con le semplificazioni apportate in ambito nazionale». Il primo di questi rapporti è stato trasmesso alla ECE/ONU di Ginevra in vista di una armonizzazione e riduzione delle formalità doganali;
— si è dato impulso all'attività dei Gruppi Misti Multilaterali insistendo sull'importanza dei relativi lavori che dovranno, quanto prima, costituire la struttura di base degli studi internazionali tesi al miglioramento dell'offerta ferroviaria merci. Al riguardo si è preso atto del rapporto di attività svolto da detti Gruppi nel corso del 1982 e del progetto di vademecum dei Gruppi stessi, dando delega di poteri alla Sottocommissione 4/C per la definitiva messa a punto;
— si è convenuto di operare per ricercare una definizione più adatta dei codici «regime di trasporto» che figurano nella fiche 920/13.

Regolamentazione e Segnalamento

Sono state prese in esame le conseguenze delle modifiche alla fiche n. 546 «Freno-Freni ad alta potenza per treni viaggiatori», approvata nell'ottobre 1982 dalla Commissione Materiale e Trazione e si è giudicata non opportuna la modifica della fiche 410 «Composizione e determinazione del peso e della frenatura dei treni viaggiatori»;
— si è infine deciso di proporre uno studio di fattibilità sulla questione 4/D/7 «modifiche e miglioramenti del segnale d'allarme utilizzato in servizio internazionale viaggiatori». La proposta è stata approvata dal Comitato di Gerenza, tenuto a Karlovy Vary nel novembre 1983.

Attualmente la Commissione Movimento dell'UIC è presieduta dalla SNCF (Francia) ed è composta dalle seguenti Reti: **BDZ** (Ferrovie dello Stato bulgare), **BLS** (Ferrovie delle Alpi Bearnese), **BR** (Ferrovie inglesi), **CFF** (Ferrovie Federali svizzere), **CFL** (Società Nazionale delle Ferrovie lussemburghesi), **CFR** (Ferrovie rumene), **CH** (Ferrovie greche), **CP** (Ferrovie portoghesi), **CSD** (Ferrovie cecoslovacche), **DB** (Ferrovie della Repubblica Federale Tedesca), **DR** (Ferrovie della Repubblica Democratica Tedesca), **DSB** (Ferrovie danesi), **FS** (Ferrovie dello Stato italiane), **JZ** (Ferrovie jugoslave), **MAV** (Ferrovie ungheresi), **NS** (Ferrovie olandesi), **NSB** (Ferrovie norvegesi), **OBB** (Ferrovie austriache), **BKP** (Ferrovie polacche), **RENFE** (Ferrovie spagnole), **SJ** (Ferrovie svedesi), **SNCB** (Ferrovie belghe), **SNCF** (Ferrovie francesi), **VR** (Ferrovie finlandesi).
La Commissione si vale della collaborazione di 5 Sottocommissioni e 2 Gruppi di lavoro.

Informatica applicata al Movimento

Si è constatato che nessun'altra modifica può essere apportata a breve termine al «Catalogo dei GCTM da trasmettere» che costituisce, nella sua forma attuale, la lista esaustiva dei dati presi in considerazione per iniziare l'applicazione Hermes. Per contro, si è dato incarico alla Sottocommissione 4/E di assicurare, con delega di poteri, l'aggiornamento del repertorio dei dati relativi al trasporto delle merci a carro completo, repertorio che figura in allegato alla fiche n. 404-2. Peraltro, è stato approvato il progetto di fiche n. 473 R «Preannuncio della composizione dei treni viaggiatori in servizio internazionale».

Questioni RIV

Si è preso atto delle proposte del Gruppo di Lavoro 4/RIV relative al modo di determinazione e al montante della indennità «per lavaggio e disinfezione dei carri» e «per ritardo dei copertoni, dei contenitori e delle looxpalette». Queste proposte, sottoposte al Comitato di gerenza dell'UIC, sono state approvate nel corso della riunione di Karlovy Vary del 30/11/1983.

Questioni RIC

Si è convenuto sulle proposte del Gruppo di Lavoro 4/RIC riguardanti la modifica del paragrafo 24, comma 1 del Regolamento RIC e si è dato incarico allo stesso Gruppo di Lavoro di esaminare gli adattamenti da apportare ai paragrafi 3 e 4, ed eventualmente 24, del regolamento RIC.
Come si vede i problemi sono tanti e tutti importanti.
Nella riunione di Firenze altre questioni affioreranno e tutte saranno esaminate con spirito di collaborazione stretta, ovviamente nel rispetto degli interessi delle singole Reti, che ormai da decenni anima l'UIC, consci, come siamo tutti, che soltanto gli sforzi congiunti potranno portare la «rotaia» a reggere il confronto con la «gomma», il «mare» e l'«aria».
A ciascuno il suo campo d'attività, è vero, ma ciascuno — e noi della «rotaia» in primo luogo — deve fare tutto e per intero il proprio dovere per dare alla clientela un'offerta ottimale e in termini di quantità e di qualità.
Questo è l'obiettivo primo che si prefigge la Commissione Movimento. □

Il fronte si muove ma resta fermo

di Marcello Buzzoli

Come in una sceneggiata ripetitiva, allestita da un regista di poca fantasia, continua ad oltranza il consueto «jeu de massacre»: i progetti di riforma delle ferrovie nascono e muoiono in breve stagione. Alle promesse altisonanti, agli impegni solenni, pronunciati in un clima da crociata, fanno ricorso altrettante delusioni, rinvii, temporeggiamenti e imbarazzati silenzi.

Al principio del 1969, entra in questa cronaca il «Progetto Leoni», dal nome del Capo dell'Ufficio legislativo dell'Onorevole Mariotti che all'epoca era il Ministro dei Trasporti. Animato dai migliori propositi, il funzionario aveva preparato, col contributo dell'Azienda, un disegno di legge di riforma, utilizzando anche spunti e materiali dei precedenti.

Al solito, venivano minuziosamente delineati l'assetto istituzionale e la ripartizione dei poteri tra l'Autorità politica e il Consiglio di Amministrazione, lasciando un po' nel vago o rinviando le questioni economiche e finanziarie. Il Direttore Generale sarebbe stato vincolato da un contratto di durata quinquennale, rinnovabile. La figura e i compiti dei Capi Compartimento sarebbero stati ampliati. Circa il rapporto d'impiego e il trattamento economico del personale, gli aspetti fondamentali dovevano essere disciplinati con legge, lasciando gli aspetti collaterali alla regolamentazione aziendale. Spettava all'Azienda stabilire la misura dei compensi speciali incentivanti che peraltro dovevano essere sanciti con decreto interministeriale (Trasporti-Tesoro).

La struttura del bilancio ferroviario restava sostanzialmente immutata.

Entro un anno dall'entrata in vigore della riforma, l'Azienda doveva preparare un Piano poliennale di riassetto economico e finanziario da presentare al Parlamento.

Al Governo venivano delegati vari adempimenti e, tra questi, la preparazione di un Testo Unico che armonizzasse la preesistente legislazione e quella che sarebbe scaturita dal nuovo ordinamento.

Sebbene circondata da una cortina di riserbo, l'iniziativa ministeriale fu commentata diffusamente negli ambulacri di Villa Patrizi. Con un mediocre gioco di parole e alludendo al nome del Capoufficio legislativo, si disse che la riforma era «roba da leoni» e che, per districarsi nella foresta del mondo politico e parlamentare, «non ci volevano meno dei leoni». E con ciò si avanzava un pronostico favorevole che i fatti s'incaricarono di smentire. Sopravvenne puntualmente una crisi di governo. L'Onorevole Rumor, Presidente del Consiglio, succedette a se stesso. Mariotti invece non fu riconfermato. Del «Progetto Leoni» si perse perfino il ricordo.

Intanto, nell'ambito internazionale, venivano maturando orientamenti ed indirizzi di politica dei trasporti che avrebbero potuto secondare, o addirittura imporre, quel cambiamento dell'assetto istituzionale delle ferrovie, tanto a lungo e inutilmente ricercato. E le difficoltà di giungere, sul piano nazionale, a risultati concreti portavano a guardare con attenzione all'attività della CEE. Quasi che la geometrica perfezione di Palazzo Berlaymont, il grattacielo della Comunità, fosse propiziatrice di favorevoli eventi e dall'antica terra dei Valloni e dei Fiamminghi potesse arrivare la parola definitiva.

Prima di addentrarci su questo tema, ricordiamo per maggior chiarezza qualche notiziola di base.

La CEE fu istituita col Trattato di Roma del 1957 per addivenire ad un'integrazione economica tra gli Stati aderenti. Come i fatti hanno dimostrato, tale integrazione è difficile, per non dire impossibile, senza l'Unione politica che però nessuno Stato mostra di volere. Da qui, discordie e contraddizioni che esplodono clamorosamente quando vengono al pettine provvedimenti contrastanti con gli interessi di questo o di quel partner. Degli organi istituzionali di Bruxelles, basta qui ricordare i due fondamentali:

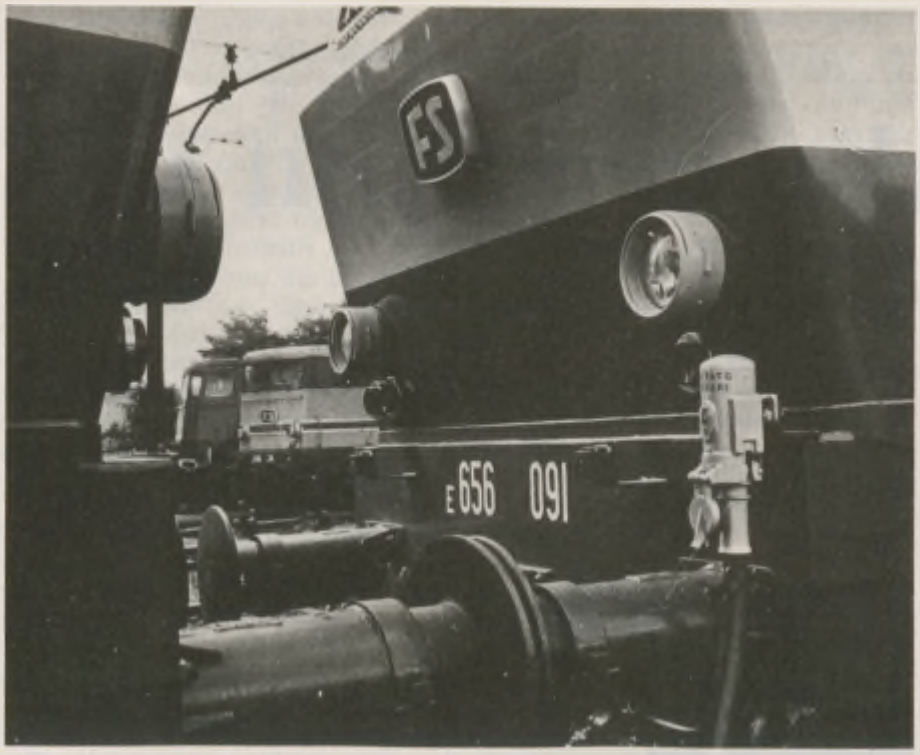
— la Commissione cui compete sostanzialmente di studiare e di preparare i provvedimenti normativi;

— il Consiglio, formato dai rappresentanti degli Stati membri, cui spetta l'approvazione di tali provvedimenti.

Per le ragioni cennate, l'approvazione è rara e problematica, né ad agevolare i negoziati ha contribuito il «Vertice» dei Capi di Stato e di Governo, una specie di direttorio costituitosi in maniera informale, sulla testa del Consiglio.

Tuttavia, alla soglia degli anni Settanta, la CEE navigava in acque meno burrascose di quelle odierne e il suo prestigio era ancora saldo.

Ai trasporti, che hanno una parte importante nel processo d'integrazione, il Trattato dedica un apposito Capitolo. Muovendo da quelle indicazioni necessariamente scheletriche, la Commissione di Bruxelles era venuta teorizzando una politica d'ispirazione moderatamente liberistica che postulava la «neutralità» dell'attività di trasporto rispetto alle altre attività economiche. Inoltre, in un mercato aperto ad una sana concorrenza, i vettori dei diversi sistemi (ferrovie, strade, vie navigabili) dovevano poter agire in condizioni iniziali di parità o almeno comparabili. Bisognava dunque sottrarre le ferrovie ai tradizionali vincoli con gli Stati di appartenenza. Occorreva indennizzarle per questi obblighi di servizio pubblico che non sarebbe stato possibile eliminare; rivedere, in un



quadro di chiarezza e di reciprocità, l'insieme dei rapporti finanziari tra le Aziende e gli Stati. Con tale revisione, e una sufficiente autonomia in campo tecnico e commerciale, le ferrovie avrebbero dovuto puntare al risanamento finanziario, mentre sarebbero andate decrescendo gradualmente le sovvenzioni dell'erario. Considerato l'aggravarsi del deficit delle principali Reti europee, un discorso del genere suonava assai gradito ai Governi che, per contro, si mantenevano guardinghi e abbottonati sull'altro tema, quello dell'autonomia.

In questo clima, fu emanata la Decisione CEE 13 maggio 1965 n. 271 che, in particolare al suo art. 8, afferma la necessità della bonifica finanziaria. E furono emanati i Regolamenti n. 1191/69, 1192/69 e 1107/70, rispettivamente sugli obblighi di servizio pubblico, la normalizzazione dei conti e gli aiuti degli Stati alle Imprese di trasporto.

La normativa comunitaria, e la necessità di darle applicazione, rimisero in moto gli studi e i progetti di riforma su piano nazionale. Nel novembre 1969, si pose all'opera una nuova Commissione, presieduta dal Senatore Vincelli, all'epoca Sottosegretario per i trasporti. Come sempre, un qualificato apporto all'attività del consesso fu dato dai rappresentanti FS.

La Commissione indicò tre soluzioni. In sintesi, si sarebbe potuto costituire:

— un Ente pubblico, sul modello ENEL;

— una società con capitale pubblico e strutture similari a quelle di alcune aziende IRI;

— un'Azienda dotata di ampia autonomia.

I commissari espressero la preferenza per la terza soluzione e si dettero cura di approfondirla.

Circa l'assetto istituzionale, non si discostarono dai modelli delle precedenti Commissioni, a parte l'accentuazione in senso manageriale del Consiglio di Amministrazione e la proposta di vincolare con contratto quinquennale non solo il Direttore Generale ma anche i Vice Direttori.

Ai fini di una gestione economica, la determinazione del livello delle tariffe sarebbe stata di competenza dell'Azienda. Peraltro i provvedimenti tariffari di carattere generale erano soggetti al benestare del Ministro, sentito il CIPE. Per svincolare le FS dalle disposizioni della Contabilità generale dello Stato, venivano ipotizzate due soluzioni: la legge di riforma avrebbe potuto dettare, essa stessa, le norme derogatorie, oppure rinviare la disciplina della materia ad un apposito regolamento. I punti essenziali erano comunque individuati nella specializzazione del bilancio; l'aumento del fondo di riserva per le spese impreviste; lo snellimento delle procedure contrattuali e patrimoniali; l'adeguamento degli stanziamenti annuali per la manutenzione e i rinnovi. Circa l'indennizzo degli oneri extraziendali, veniva del pari sostenuta la necessità di adeguamenti ed integrazioni. Al benestare del Ministro erano ovviamente sottoposti i piani di potenziamento e di sviluppo, sentito in via preliminare il solito CIPE.

La relazione Vincelli fu rinchiusa in un armadio e lì giacque, secondo il consueto copione.

Ma questa volta il mancato passaggio alla fase operativa era motivato anche dai ritardi e dalle incertezze dei negoziati di Bruxelles che mettevano in dubbio e compromettevano la coerente prosecuzione di quel disegno di politica comune dei trasporti che abbiamo sopra ricordato. Dopo lunghi patteggiamenti fu varata infine la Decisione CEE n. 75/327 del 20 maggio 1975. Essa afferma in sostanza che, nel quadro degli indirizzi di ordine generale di ciascuno Stato, e nei limiti imposti dagli obblighi di servizio pubblico, le ferrovie debbono disporre di un'autonomia sufficiente per raggiungere il pareggio di bilancio. La gestione deve essere improntata ad un regime di efficienza economica. Tenendo conto della programmazione nazionale in materia di trasporti, e specialmente in tema d'infrastrutture, l'Azienda deve proporre e mettere in esecuzione i propri programmi di attività, eventualmente pluriennali, concordandoli in via preventiva con lo Stato e definendone altresì la copertura finanziaria, in particolare per quanto concerne i rimborsi, il consolidamento e le conversioni dei prestiti precedenti e l'ammontare di quelli nuovi. Lo Stato può erogare prestiti alla ferrovia; può anche concederle contributi e fondi destinati ad accrescerne il patrimonio. Nell'ambito di apposito programma volto a realizzare gruadualmente il pareggio di bilancio, sono consentite, infine, le sovvenzioni di equilibrio. Che vanno comunque tenute distinte dai rimborsi per gli obblighi di servizio pubblico e la normalizzazione dei conti, nonché dagli aiuti finanziari disciplinati dallo specifico regolamento.

Qual è il senso della Decisione 75/327? Con tutti i suoi difetti ed ambiguità, essa offre in sostanza all'Autorità politica e al vettore su rotaia la possibilità di un dialogo di nuovo tipo. E per definirne la natura e i tempi di attua-

zione, fu costituito un Gruppo interministeriale composto da funzionari dei Trasporti e del Tesoro.
Dopo un'attenta esegesi del testo comunitario, il Gruppo preparò una bozza di provvedimento. Che stabiliva, nella prima parte, la procedura per la presentazione e l'approvazione dei programmi di attività e dei piani infrastrutturali e, nella seconda parte, delegava al Governo il complesso degli atti legislativi necessari per conferire all'Azienda una ragionevole autonomia operativa. Il lavoro fu svolto a tamburo battente. Ma, come talvolta accade nell'universo burocratico, quello che è urgente oggi può diventare meno urgente domani. E vi sono lavori perentoriamente sollecitati che, non appena eseguiti, perdono d'interesse e d'attualità e giacciono sulle scrivanie, mortificati e patetici.
Il Moloch burocratico vanificò anche un disegno di legge (predisposto da una Commissione aziendale nel gennaio 1976) che modificava e adattava alle necessità delle ferrovie il D.P.R. 30 giugno 1972 n. 748, sulle funzioni dirigenziali nell'Amministrazione dello Stato. Il provvedimento di modifica ebbe il consenso della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ma rimase ugualmente incagliato.
L'Azienda costituì altri Gruppi di lavoro, alcuni con la partecipazione dei rappresentanti sindacali. Fu così ripartita la complessa materia e ogni Gruppo ne studiò un determinato aspetto, giungendo a conclusioni che furono poi riunite in proposte organiche di riforma, rimaste purtroppo ignorate.
Siamo giunti alla metà degli anni Settanta, quando i grandi schieramenti politici e parlamentari assunsero un ruolo di maggiore impegno e di diretto intervento per determinare quella svolta che, malgrado tante teorizzazioni, non riusciva ad avverarsi. Da allora è un susseguirsi di iniziative che trascorrono, si sovrappongono, si confondono: ne riferiremo ordinatamente, attenendoci alla successione cronologica, come abbiamo fatto finora.
La proposta di legge d'iniziativa parlamentare dell'Onorevole Marzotto Caotorta (1976) prevedeva la trasformazione dell'Azienda in Ente di gestione, con personalità giuridica di diritto pubblico. Tale formula si discostava da quelle che conferivano alle FS più estesi poteri, mantenendone peraltro il carattere di Amministrazione dello Stato. La proposta, delineate le strutture portanti della costruzione, delegava il Governo ad emanare, con decreti aventi valore di legge ordinaria, le norme per l'organizzazione dell'Ente, nonché per l'applicazione della Decisione CEE 75/327 del 20 maggio 1975.
Va detto che sulla soluzione Marzotto Caotorta non mancavano riserve e perplessità. Le stesse che erano insorte, anni prima, quando il Comitato Nenni aveva indicato una ricetta sostanzialmente analoga. Si dubitava che il modello dell'Ente fosse il più idoneo per la produzione di un servizio pubblico fondamentale, come

quello di trasporto. Sotto altro aspetto, si temeva che i ferrovieri approfittassero della mutata situazione per imporre un'improvvisa e cospicua rivalutazione dei livelli retributivi.
Per contro, veniva agitato lo spauracchio che la «privatizzazione» del rapporto d'impiego costituisse un attentato alla stabilità del lavoro. Gli stessi Sindacati erano divisi. Da ultimo, veniva fatto osservare che il pesante indebitamento dell'Azienda e la dipendenza dalle casse dello Stato non erano le premesse ideali per tenere a battesimo un Ente di gestione. Tuttavia le riserve e le preoccupazioni ora ricordate erano in fase di attenuazione, o addirittura superate, verso la fine del 1977 quando i Sindacati promossero agitazioni e scioperi a catena, per protestare contro il ritardo della riforma. All'epoca, era Ministro dei Trasporti l'Onorevole Lattanzio il quale doveva arbitrare la vertenza per circostanze del tutto particolari. A seguito delle polemiche insorte per l'evasione di Kappler dall'ospedale militare del Celio, era stato trasferito dal dicastero della Difesa a quello dei Trasporti, ritenuto, a torto, più tranquillo. Si era trovato invece tra due fuochi.
Una burrascosa seduta dell'8ª Commissione del Senato, che aveva sollecitato la riforma delle ferrovie, e l'attacco dei rappresentanti sindacali che puntavano allo stesso obiettivo, minacciando di paralizzare i treni con scioperi massicci e di lunga durata.
La direzione aziendale aveva preparato un documento che il Ministro accettò e fu denominato «progetto Lattanzio». Questo si sostanziava in una completa ristrutturazione che riconosceva alle FS ampia autonomia, senza peraltro la personalità giuridica. L'organigramma del Consiglio di Amministrazione risultava così assortito. Diciotto componenti: sei in rappresentanza dell'Azienda; un Magistrato del Consiglio di Stato; un Avvocato dello Stato; tre esperti in materia di economia o di tecnica dei trasporti; un funzionario del Ministero del Tesoro; sei rappresentanti del personale.
Il Ministro era escluso dall'organo collegiale cui venivano assegnati poteri di gestione e di amministrazione, mentre l'indirizzo politico e l'approvazione dei programmi di investimento e di sviluppo spettavano all'Autorità politica. Insomma la solita ripartizione che infinite volte abbiamo ripetuto in queste note.
Il trattamento economico del personale sarebbe stato articolato in tre parti. Una parte normativa ordinaria stabilita con procedure analoghe a quelle di cui alla legge 382/1975 (art. 9). Una parte determinata dal Consiglio d'Amministrazione, mediante revisione e adattamento delle disposizioni in materia di competenze accessorie.
Una terza parte, complementare, con finalità produttivistiche e di graduale riequilibrio della retribuzione dei ferrovieri, rispetto a quella degli altri lavoratori dei trasporti.
Il progetto Lattanzio non arrivò mai al Consiglio dei Ministri.
Dopo una concitata seduta notturna, i rappresentanti dei Sindacati lo bocciarono. □

(3 - continua)

La memoria e la storia

di Tiziana Gazzini

Trieste, antico miraggio mediterraneo della mitteleuropa, è sempre stata una città diversa, un crocevia di culture, popoli, intelligenze che non trova uguali nel panorama nazionale. In questo clima unico e irripetibile si sono formate alcune delle massime voci della poesia e della letteratura del '900. Ed è sempre a Trieste che la «peste» della psicoanalisi ha trovato negli anni '20 il suo primo varco nel nostro Paese.

Ma la storia della cultura non è mai estranea al più complessivo tessuto sociale ed economico. Storia della cultura vuol dire anche storia delle infrastrutture: i «servizi», insomma, possono lasciare un segno nel mondo delle idee. E a Trieste gli esempi non mancano. Primo fra tutti, quello della linea ferroviaria Vienna-Lubiana-Trieste: 577 chilometri di doppio binario che risalgono al 1857. Francesco Giuseppe — «Franz», come lo chiamavano i suoi sudditi — il 27 luglio di quell'anno arrivò a Trieste a bordo del convoglio imperiale, suscitando l'entusiasmo della città. Intendeva così sancire un saldo cordone ferroviario con le acque adriatiche. Con l'inaugurazione della «Meridionale» Francesco Giuseppe voleva affermare che, in fondo, Trieste era una dignitosa periferia di Vienna, cuore dell'impero. Una periferia a portata di treno. Solo che i binari seppero andare oltre la loro funzione originaria e divennero vene in cui fluivano i fuochi degli ultimi splendori di un'epoca e i miasmi della sua imminente decadenza. Epidemie culturali, ma anche belliche, risalirono quelle vene (alla «Meridionale» seguì la costruzione di altre linee imperiali) e contagiarono Trieste. Ed è così che la città di San Giusto ha legato molta parte dei suoi destini alle ferrovie, ma rovesciando man mano l'assunto iniziale: la periferia dell'impero, grazie al suo stile, alla sua vivacità, al suo eclettismo, seppe trasformarsi in un centro autonomo e propulsivo di iniziative, sviluppando un suo personalissimo carattere.

Anche per questo il Museo Ferroviario che si è recentemente inaugurato in quel luogo ricco di suggestioni asburgiche, che è la stazione di Trieste Campo Marzio, non è solo un museo ferroviario, ma qualcosa di più. Certo, chiunque voglia informarsi sulla storia delle ferrovie e dei trasporti su rotaia a Trieste e nella regione, troverà al Museo di Campo Marzio la possibilità

Alcune locomotive a vapore esposte nel nuovo museo ferroviario

di soddisfare ogni curiosità. Il Museo, infatti, tra materiali, foto, oggetti, pannelli documentari, ricostruisce in modo ampio e completo significativi segmenti della storia dei trasporti locali. Ma se il Museo soddisfa molte curiosità, ne fa nascere delle altre, proprio come ogni museo che si rispetti. E forse in un itinerario ideale alla scoperta turistico-culturale di Trieste consiglieremmo di partire proprio da qui, da questa stazione, da questo museo per passare solo successivamente alla città.

Ma veniamo al dettaglio. Dallo scorso 8 marzo, le star, le regine di Campo Marzio, sono senza dubbio le locomotive d'epoca esposte sui binari della ex stazione viaggiatori. Una stazione di testa che circonda, in un suggestivo gioco di interno/esterno, le 11 locomotive restaurate dalla locale sezione DLF (l'idea, la realizzazione e la gestione di tutto il museo è della Sezione Appassionati Trasporti del DLF di Trieste che a quest'obiettivo si dedica fin dal 1975). Una stazione inaugurata insieme alla linea «Transalpina» nel 1906 e che per lungo tempo, oltre che capolinea dei treni da e per Vienna, Praga, Budapest, Varsavia, Berlino, è stata anche meta privilegiata delle romantiche passeggiate dei triestini innamorati. Svevo, sempre fedele cronista di sottili atmosfere e scorci locali, racconta in «Senilità» le complici ombre, gli angoli compiacenti di Campo Marzio di cui approfittava Emilio Brentani per rubare baci alla bionda Angiolina: la memoria letteraria qui si intreccia, si fonde, confonde con la memoria ferroviaria e apre la breccia per la memoria personale. Chi ha visto la stazione prima dei restauri, ricorderà quella certa aria di disfacimento e abbandono, le erbacce che insidiavano i binari, la polvere, il silenzio e, come in un contrappunto musicale, le macchie di colore di qualche tovaglia rossa verde gialla stesa alle finestre dei piani superiori, abitati da alcune famiglie di ferrovieri che prestano servizio presso lo scalo merci ancora attivo. Ricorderà e magari avrà un filo di rimpianto. La «mitologia» di Trieste ne ha fatto — è vero — una città decadente, quasi ferma nel tempo. Ma i miti rendono solo parzialmente giustizia della realtà. A Trieste la decadenza non va a scapito della conservazione e la nostalgia si fa ricordo, da memoria si trasforma in storia, e anche il Museo di Campo Marzio lavora in questo senso. Così, adesso, invece di immaginarle, le vecchie locomotive restaurate, luci-

Un angolo del museo. È visibile la ricostruzione di una biglietteria d'epoca

La cerimonia inaugurale

La cerimonia inaugurale del nuovo «Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio», si è svolta nell'atrio della biglietteria dell'antica stazione asburgica, restaurata sulla base della primitiva ideazione.

Accanto al Ministro dei Trasporti, On. Signorile, erano presenti il Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, Dott. Semenza, il Prof. Troilo, Direttore Compartimentale di Trieste, e numerose autorità civili, militari e religiose della Regione.

«Il Museo Ferroviario — ha detto, fra l'altro, il Prof. Troilo — non vuole essere solo una rievocazione nostalgica del passato, ma una fonte di ricerca che consenta di comprendere meglio il nostro presente e le prospettive del nostro futuro».

Il concetto di museo destinato a servire da polo di attrazione per tutti gli appassionati ai problemi delle ferrovie è stato quindi esposto dal Presidente del Dopolavoro Ferroviario di Trieste, Anghelone, il quale ha anche posto in evidenza che i reperti storici conservati sono collocati nel loro naturale ambiente, e cioè in quella stazione di Campo Marzio, che ancora oggi simboleggia la Trieste dell'epoca Teresiana.

«Chi non coltiva la sua storia, non può avere futuro, perché gli manca la possibilità di un confronto» — l'ha affermato l'Ing. Pontasch, Direttore delle Ferrovie Austriache di Villaco, presente alla cerimonia inaugurale, assieme al suo collega di Lubiana, Alojz Bakàn. Quest'ultimo, tra l'altro, ha ricordato l'apporto dato dai ferrovieri iugoslavi alla realizzazione del Museo con la cessione di reperti fotografici e di locomotive.

«Trieste ha avuto ed ha nei trasporti il presupposto fondamentale del suo progresso economico», è ciò che ha affermato il Dott. Richetti, Sindaco di Trieste.

L'idea che il treno possa costituire un mezzo di fratellanza tra i popoli, è stata alla base dell'intervento del Direttore Generale, Dott. Semenza, che, a tale proposito, ha ricordato un vecchio episodio di guerra, che lo vide protagonista insieme a ferrovieri stra-

Il Ministro dei Trasporti e il Direttore Generale al loro arrivo a Trieste Campo Marzio. Sotto, l'On. Signorile e un macchinista

nieri. Divisi dalla lingua e dalle ideologie, ma uniti dal fatto di svolgere lo stesso lavoro.

Il Dott. Semenza ha anche rivolto ai colleghi di Trieste ed ai componenti del Circolo S.A.T. (Sezione Appassionati Trasporti), che hanno realizzato il Museo, il caloroso ringraziamento, suo e dei ferrovieri, per il livello dei risultati raggiunti. «Un museo — ha aggiunto il Direttore Generale — che, come anche il Museo Nazionale di Pietrarsa, verrà dedicato alla memoria dei tanti ferrovieri caduti in servizio».

È intervenuto poi il Ministro dei Trasporti, On. Signorile, il quale ha ricordato che a nulla serve un porto ben riparato ed attrezzato, quando esso sia mal collegato con il suo entroterra e con i principali flussi di traffico, giacché non riuscirebbe ad inserirsi nei meccanismi dell'economia e sarebbe destinato ad una sicura e rapida sterilità.

«Quando si pensa ad un porto, perciò, — ha continuato il Ministro — non si può non pensare alla ferrovia, che, a costi competitivi, è in grado di garantirgli il fondamentale "sbocco a terra". E Trieste è stata ed è un nodo dell'economia, un punto di confluenza di culture e di civiltà diverse. Proprio per questo il treno rimane non solo elemento insostituibile nella dinamica del traffico del porto giuliano, ma anche punto d'incontro di tre civiltà e motivo di comprensione e di amicizia fra genti, che pur parlando lingue diverse, sono unite dallo stesso lavoro».

Alla fine della cerimonia, il Museo è stato visitato dal Ministro Signorile, dal Dott. Semenza e dagli invitati, mentre sul piazzale di stazione le vecchie locomotive, tra fischi e sbuffi di vapore, era come se manifestassero la loro gioia per essere tornate alla vita.

Alessandro Pergola Quaratino

de, nere, ottonate, si possono vedere e magari anche toccare, ma con attenzione e rispetto. Sono costate ore e ore di lavoro volontario e appassionato che ha finito per creare un nuovo «mito»: è sulla bocca di tutti la leggendaria caparbietà dei restauratori che nelle giornate di bora si sarebbero legati con robuste corde alle loro amate macchine a vapore, pur di continuare nell'opera di recupero.

E l'amore, la passione che hanno permesso a questi mezzi di tornare a nuova vita, si vedono tutti. Per esempio la «Kriegslokomotive» — gruppo FS (52) — costruita nel 1943 dalla DRB (denominazione delle Ferrovie Germaniche tra il 1920 e il 1945) per l'invasione nazista dell'Europa e poi passata alle Ferrovie Jugoslave come 33-107 Jz, così brillante di smalto, appare come una efficiente macchina da guerra pronta a sferrare l'attacco decisivo. Ma più che dalla seconda guerra mondiale, sembra uscire da qualche incredibile avventura disegnata da Hugo Pratt. Con quelle linee insolite, quell'imponenza, il suo macchinista non può che essere Corto Maltese.

Fantasie? Non del tutto. Il giorno dell'inaugurazione, un'austera 685 è uscita dal suo composto riserbo per mettersi a fischiare e a lanciare sbuffi di fumo, come se stesse per partire per chissà quale asburgica destinazione.

Emozioni, suggestioni che si ritrovano nella visita alle sale interne del museo. Prima di tutto bisogna dire dei restauri che hanno riportato gli ambienti al loro antico splendore. Nell'atrio adibito alla rivendita di «Tabacchi» e «Giornali» e ai «Bagagli», nel corridoio come nelle tre ex sale d'aspetto e nella ex sala ristorante, compaiono rinnovati stucchi «déco» accanto a volute neobarocche e sotto gli stucchi si legge inciso a caratteri «jugendstijl» il nome del progettista «Arch.: Rob. Seebig». Un pavimento a geometrie bianco/nere che fa tanto Secessione, plafoniere di opaline e due splendide stufe (nelle sale d'aspetto di 1ª e 2ª classe: quella di prima classe è decorata da vivaci scene campestri), completano la scenografia. Un'ambientazione che è all'altezza dei materiali esposti. Si tratta di 15.000 reperti datati dal 1857 in poi e suddivisi in cinque sezioni: Storica, Tranviaria, Lavori e Impianti Elettrici, Movimento, Materiale e Trazione, dove accanto a una folla d'immagini (foto, cartoline, piante, progetti, disegni) trovano posto delle vere «ghiottonerie». Come non trovare divertente un oggetto semplice e geniale come il quadriciclo a pedali biposto per rapidi ed economici spostamenti lungo i binari? Come non stupirsi davanti alla meticolosa ricostruzione di una biglietteria d'epoca, con tanto di manichino/bigliettaio pronto a staccare un biglietto per Praga, la magica, o per Vienna, l'imperiale?

E poi il plastico, grande e preciso, che ripete il nodo ferroviario di Villa Opicina — come in un'istantanea in movimento datata 1910 — è affollato di trenini, collinette, case, segnali, binari...

Tutto contribuisce a un «effetto realtà» che è forse la cifra più caratteristica di questo museo garbato e misurato. Un Museo che vuole essere e resta un museo locale, ma che — come in un'eco — risponde al Museo Nazionale Ferroviario di Napoli Pietrarsa. A Trieste, come a Napoli, il Museo sorge in posizione panoramica. A Trieste, come a Napoli, si specchia nelle acque del Mediterraneo. A Trieste come a Napoli, la storia della ferrovia, locale e nazionale, è ospitata da strutture storiche, che hanno spinto l'Azienda a impegnarsi in una meritevole attività di «archeologia industriale». Insomma il museo-fulcro, Pietrarsa, e il museo-satellite, Campo Marzio — fatte le debite differenze di proporzioni e obiettivi — hanno lo stesso stile, la stessa impronta. Uno stile e un'impronta — borbonica o asburgica — che rispetta il passato e il patrimonio della storia.

Ma a Trieste Campo Marzio qualcuno, prima del DLF e dell'Azienda, si era già tolto il gusto della ricostruzione, anche forzando la storia e la geografia e trasformando la stazione di Campo Marzio in una stazione russa. L'ha fatto Sandro Bolchi, con la scusa di dover girare la scena finale dello sceneggiato «Anna Karenina». Chi non ricorda l'ultimo, drammatico gesto di Lea Massari tra fumi di locomotive, sferragliare di ruote, confusione e bagagli?

Ora, grazie al neonato Museo di Trieste Campo Marzio, per ritrovare umori d'epoca, sapore d'antico non è più necessario rievocare il triste destino di Anna Karenina. □

Ma Campo Marzio vuol dire anche «merci»

L'inaugurazione del Museo Ferroviario nella stazione di Trieste Campo Marzio non deve far dimenticare che Campo Marzio, anche se disattivata al movimento viaggiatori è però attiva nel settore delle merci. Nel suo comprensorio, infatti, si trova un efficientissimo smistamento dove vengono manovrati ogni giorno centinaia di carri.

Una stazione indiscutibilmente di frontiera, in quanto strettamente a contatto col porto franco nuovo da cui, dopo l'entrata in funzione della «Cintura», smista i carri uscenti dal porto direttamente per Monfalcone, Udine, raggiungendo la linea Pontebbana fino a Tarvisio.

Il movimento merci da e per il porto franco nuovo è stato nello scorso gennaio di circa ottomila carri e in febbraio di cinquemilacinquecento, senza tener conto dei carri in transito: un volume di traffico di notevole rilevanza.

Insomma, Campo Marzio è un nodo di smistamento forse ancora più importante di Trieste Centrale e si sta conquistando un ruolo di primo piano nello sviluppo economico della città.

Adriano Sabatini

Lea Massari sul set di Campo Marzio, in occasione delle riprese di «Anna Karenina»

8ª CAMPAGNA INTERNAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL LAVORO

Intervista con il Dott. Cesare Cingolani
Direttore Vicario del Servizio Personale e Presidente del Comitato Centrale per la Sicurezza del Lavoro

«Una difficile battaglia che si combatte ogni giorno»

D. *Il 26 marzo scorso è iniziata, e durerà sino all'8 aprile, l'8ª Campagna internazionale per la sicurezza del lavoro. Qual è il significato, e quali gli scopi di questa iniziativa?*

R. La Campagna per la sicurezza del lavoro è una manifestazione a carattere internazionale promossa dall'Union Internationale chemins de fer attraverso la Sottocommissione 9/A, quella appunto che si occupa dei problemi della sicurezza del lavoro.
Si svolge ogni tre anni contemporaneamente in tutte le Reti che fanno parte di questo Organismo che è la massima espressione internazionale nel campo del trasporto ferroviario, e segnatamente in quasi tutte le principali reti dell'Europa occidentale.
Possiamo calcolare in oltre due milioni i ferrovieri che vi vengono coinvolti, due milioni di uomini e di donne che assicurano un servizio fondamentale per le economie dei rispettivi Paesi, sul cui grado di sviluppo e di efficienza si misura il livello di civiltà dei popoli, due milioni di ferrovieri che nell'esercizio del loro duro e prezioso lavoro vanno incontro a rischi, talvolta elevati, d'infortunio.

Il Dott. Cingolani, al microfono, il Dott. Struglia e il Dott. Iaschi, del Servizio Sanitario, nel corso della cerimonia di apertura della Campagna

Quest'anno la Campagna si svolge all'insegna del tema «la qualità del lavoro comprende la sicurezza», espressione che meglio si traduce nella didascalia che appare sul manifesto prescelto come simbolo della Campagna stessa e perciò comune a tutte le Reti, in cui un simpatico bambino, un figlio di ferroviere, con espressione vagamente severa e ammonitrice ma anche affettuosa, avverte di stare attenti sul lavoro, ricordando che un lavoro ben fatto è anche un lavoro sicuro.
È un tema, come può osservarsi, di ampio respiro, che lascia spazio a tutta la vasta problematica della sicurezza del lavoro, con particolare riguardo alla prevenzione degli infortuni.
Lei mi ha chiesto di conoscere, in sostanza, a che cosa serve questa Campagna, perché si fa.
Prima di risponderle vorrei premettere anzitutto che questa manifestazione non vuole ovviamente, e non può, esaurire nell'arco di due settimane le iniziative che, sotto diversi aspetti e ai vari livelli, debbono essere prese per attuare una efficace politica di prevenzione degli infortuni e delle malattie

professionali.
I problemi della sicurezza del lavoro sono problemi di ogni giorno, che vanno affrontati con incessante attività, con sforzo continuo, con una appropriata programmazione degli interventi a breve, a medio e a lungo termine.
La sicurezza del lavoro richiede precisi e continui adempimenti, che fanno carico sia al datore di lavoro, nel nostro caso all'Azienda F.S., sia al lavoratore.
All'Azienda compete di fare gli investimenti necessari per adeguare gli impianti, i macchinari, le attrezzature alle norme di prevenzione degli infortuni e dell'igiene del lavoro al fine di eliminare o ridurre il più possibile i pericoli fisici, meccanici, chimici e biologici ai quali sono esposti gli addetti ad una attività industriale come la nostra.
All'Azienda compete ancora di fornire adeguati mezzi di protezione individuale e di promuovere, attraverso l'emanazione di opportuni e adeguati provvedimenti normativi, il miglioramento dei metodi e delle condizioni di lavoro.
Al lavoratore spetta invece l'obbligo di assecondare le iniziative aziendali, di non vanificarne gli sforzi con atteggiamenti di incuria o di disinteresse verso l'uso dei mezzi protettivi, di rispettare le norme di comportamento poste a presidio della propria incolumità, e vorrei dire di usare il diritto che essi hanno di interessarsi direttamente della sicurezza dei luoghi ove prestano la loro attività e dei mezzi che adoperano, il diritto cioè di essere nello stesso tempo partecipi e autori della propria tutela.
Ora la Campagna vuole essenzialmente privilegiare gli ultimi due aspetti cui ho accennato: cioè, dal versante Azienda, rilanciare le iniziative più propriamente di propaganda antinfortunistica, di informazione e di sensibilizzazione del personale in ordine ai problemi della sicurezza del lavoro: dal versante Ferroviere, coinvolgerlo in maniera più penetrante nella tematica della sicurezza, rimuoverne gli atteggiamenti di indifferenza se non proprio, talvolta, di ostilità all'impiego dei mezzi protettivi, costringerlo a modificare talune abitudini che non si conciliano con l'esigenza di un corretto comportamento in servizio sotto l'aspetto antinfortunistico, abituarlo al rispetto delle norme e delle prescrizioni poste a tutela della sua salute e della sua integrità fisica.
Alla luce di questi obiettivi vanno quindi considerate e valutate le numerose iniziative che vengono prese nel corso della Campagna, gli incontri, i dibattiti, le conferenze, le proiezioni di film, le mostre dei più recenti mezzi di protezione, le dimostrazioni pratiche e le esercitazioni sull'impiego dei mezzi stessi, l'affissione di manifesti ecc. .
La Campagna è come uno squillo di tromba che, nel corso di una lunga e difficile battaglia, una battaglia che si combatte ogni giorno senza pause o interruzioni, chiama a raccolta le milizie sparse sui vari fronti e le rilancia, con rinnovato fervore e con nuove energie, all'attacco del nemico. E il nostro nemico è la disinformazione, l'apatia, l'indifferenza per i problemi della sicurezza.

D. *Lei ha avuto occasione di accennare poco fa ai compiti che, su un piano generale d'interventi nel settore della sicurezza del lavoro, spettano ad una azienda industriale. In concreto che cosa si è fatto o si sta facendo presso la nostra Azienda e come si presenta la situazione in atto?*

R. Per rispondere alla sua domanda credo sia opportuno circoscrivere l'indagine al più recente periodo, grosso modo all'intervallo fra la precedente Campagna per la sicurezza del lavoro, che ebbe a svolgersi nell'aprile del 1981, e l'attuale. Ebbene, posso affermare che in questo arco di tempo numerosi, e di notevole rilievo, sono stati gli interventi dell'Azienda F.S. nel settore della sicurezza del lavoro, in modo particolare sotto l'aspetto organizzativo e regolamentare.
Sarebbe lunga l'elencazione di tutte le realizzazioni effettuate e mi limiterò pertanto ad accennare alle più importanti.
Merita in primo luogo di essere ricordata l'emanazione, nel febbraio del 1982, dell'ordine di servizio n. 9 che reca come titolo «Organizzazione della sicurezza del lavoro nell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato». È un insieme di disposizioni che hanno profondamente innovato la preesistente organizzazione della sicurezza del lavoro negli impianti F.S. e che ha il pregio, tra l'altro, di aver sgombrato il campo da pregiudizievoli zone d'ombra che rendevano incerte e problematiche la ripartizione e l'individuazione delle responsabilità fra i diversi soggetti obbligati.
A seguito dell'emanazione dell'Ordine di servizio n. 9 sono stati ricostituiti il Comitato Centrale e i Comitati Compartimentali sicurezza del lavoro, di cui sono stati chiamati a far parte esperti delle varie discipline tecniche e giuridiche interessanti la sicurezza del lavoro, quali la medicina del lavoro, la psicologia applicata al lavoro, l'impiantistica, la radioprotezione, la giurisprudenza del lavoro, la statistica ecc. Sono state istituite apposite Sezioni sicurezza del lavoro negli Uffici Compartimentali Movimento, Trazione, Lavori, Impianti Elettrici, Personale e nelle Officine G.R. nonché Reparti sicurezza del lavoro presso gli Uffici Navigazione di Messina e Civitavecchia e presso i magazzini Approvvigionamenti.

Sono stati disposti periodici incontri di tutti gli incaricati della sicurezza nelle Sedi centrali e nelle Sedi compartimentali, per scambi di esperienze e per aggiornamenti in materia.

Merita inoltre di essere ricordata la pubblicazione nel 1983 del nuovo catalogo generale dei mezzi personali per la prevenzione degli infortuni e l'igiene del lavoro, nel quale figurano, in numero cospicuo, nuovi e più perfezionati mezzi protettivi in dotazione al personale F.S.

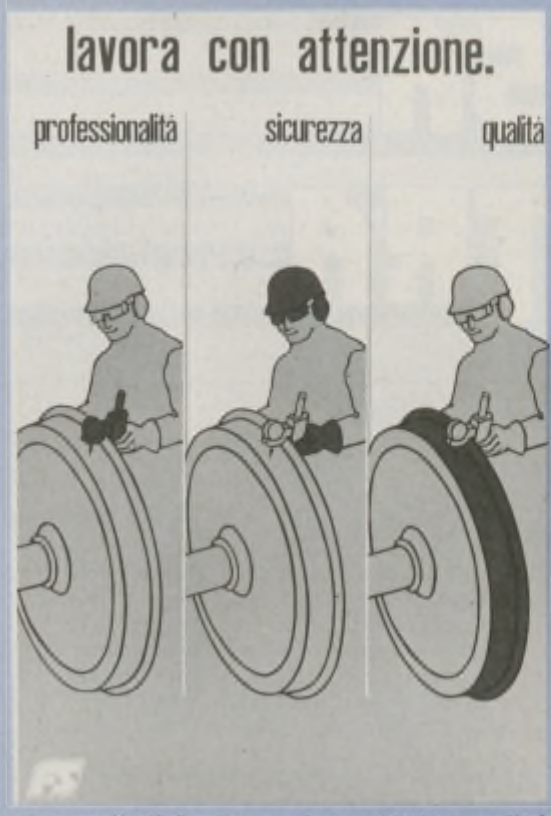
Ancora è da segnalare l'emanazione lo scorso anno delle norme di comportamento del personale ai fini della sicurezza individuale e collettiva in relazione all'attività espletata, previste dall'art. 31 della legge n. 191/1957 concernente la prevenzione degli infortuni negli impianti F.S., e la determinazione delle modalità per l'esercizio delle verifiche e dei controlli per l'accertamento dello stato di sicurezza degli impianti, delle istallazioni, delle attrezzature e dei dispositivi, in attuazione dell'art. 36 della stessa legge 191.

Un doveroso accenno mi sembra anche opportuno fare ai numerosi corsi di aggiornamento professionale in materia di sicurezza del lavoro, che hanno coinvolto vaste schiere di operatori della sicurezza a livello sia centrale che periferico, e segnatamente i corsi riservati ai funzionari F.S. incaricati della vigilanza congiunta con gli Ispettori del lavoro sull'applicazione delle norme antinfortunistiche, organizzati in collaborazione col Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale.

Il messaggio del Direttore Generale

La nuova Campagna Internazionale della sicurezza del lavoro, indetta dall'Unione Internazionale delle Ferrovie sul tema: «La qualità del lavoro comprende la sicurezza», offrirà, come nelle passate edizioni, l'occasione di affrontare, con una serie di iniziative che verranno svolte contemporaneamente in tutti gli impianti della Rete, i problemi della sicurezza del lavoro.
Gli sforzi fatti dall'Azienda in questi ultimi anni per l'adeguamento degli Impianti, dei macchinari e delle attrezzature alle norme di prevenzione degli infortuni e di igiene del lavoro devono essere integrati in una serie di iniziative rivolte alla formazione ed alla sensibilizzazione del lavoratore.
Se la Campagna deve rappresentare il momento di massima intensificazione di tali iniziative, deve costituire anche uno stimolo per mantenere vivo nel tempo l'interesse nei riguardi dei problemi della sicurezza del lavoro.
Nella certezza di poter contare sull'impegno e sulla partecipazione di tutti i ferrovieri, auguro il migliore successo alla Campagna per la sicurezza del lavoro.

Ercole Semenza



Due manifesti di antinfortunistica affissi in questi giorni in tutti gli impianti della Rete

Tutto questo fervore di iniziative, che denota la nuova dimensione assunta nell'ambito dell'Azienda F.S. dalle esigenze di una appropriata politica di prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali, a riprova di una più esatta percezione da parte degli Organi responsabili degli immensi problemi che in tale settore si pongono ad una Azienda industriale della complessità e delle dimensioni dell'Azienda F.S., sta dando ora i suoi frutti.

Le più recenti statistiche sugli infortuni di cui disponiamo, compilate in sede U.I.C. e riferite alle principali Reti europee, confermano per il terzo anno consecutivo una diminuzione sensibile del tasso percentuale d'infortuni per quanto concerne le F.S. Eravamo nel 1979 a 93,7 infortuni ogni 1.000 agenti, siamo passati a 90,6 nel 1980, a 83,8 nel 1981, a 77,3 nel 1982.

Sono dati, questi, indubbiamente confortanti, anche se non possono definirsi del tutto soddisfacenti perché la nostra percentuale permane tuttora ad un livello superiore a quello medio delle reti europee considerate.

D. *La Campagna internazionale per la sicurezza del lavoro è, come lei ha già detto, una occasione di dibattito, di incontro, di colloquio con i ferrovieri. Ecco, se potesse rivolgersi in questo momento a tutti i ferrovieri, che cosa direbbe loro?*

R. Se potessi rivolgermi a tutti i ferrovieri, come in effetti mi rivolgo, se non a tutti a gran parte di essi attraverso questa rivista, non troverei di meglio che ripetere le parole che il Direttore Generale, Dott. Semenza, ha già detto nel messaggio rivolto al personale in occasione dell'apertura della Campagna. Molti infortuni sono da imputare a disattenzione, imprudenza, confidenza col pericolo, eccesso di fiducia nelle proprie capacità: occorre quindi rafforzare le capacità individuali di protezione ed il senso e la coscienza della sicurezza del lavoro, occorre l'impegno e la partecipazione di tutti i ferrovieri affinché non siano vanificati gli sforzi che l'Azienda compie per la prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali.

Ho sotto gli occhi, essendomi pervenuta poco fa, la relazione della Sezione sicurezza del lavoro dell'Ufficio Personale di un Compartimento dell'Italia Meridionale sull'andamento degli infortuni nel 1° semestre 1983.

È un documento che meriterebbe di essere fatto conoscere a tutto il personale.

Se mi consente, vorrei leggere un piccolo stralcio delle considerazioni finali.

Afferma dunque tale relazione: «dall'esame del cifrario n. 16 — parte del corpo lesa — è emerso che le parti del corpo più colpite da eventi dannosi sono: mani e dita 37,85%, cosce e gambe 19,94%, tronco 12,40%, piede 8,69%, occhio 6,77%.

«Come si evince da tale tabella, si tratta di organi delicatissimi che dovrebbero essere sempre adeguatamente difesi dai mezzi protettivi messi a disposizione dall'Azienda: a tal proposito è doveroso ricordare che ultimamente la fornitura dei mezzi di protezione è stata estesa anche al personale "Incaricato" e che è stato arricchito il già vasto "Catalogo Generale dei mezzi personali di protezione".

«Un altro aspetto preoccupante che emerge dall'analisi dei dati esposti, è che la causa degli infortuni è principalmente quella "Umana" con una media dell'85% rispetto a quella tecnica 13,65%.

«I fattori che maggiormente incidono sulla causa umana sono principalmente quelli personali come imprudenza, disattenzione, errata valutazione del rischio; e quelli formativi professionali come impropria utilizzazione dei mezzi di protezione... si è potuto constatare infatti che, nella maggior parte dei casi, il verificarsi degli infortuni per fattori personali quali imprudenza, errata valutazione del rischio, è dovuta al fatto che il lavoratore si sente spesso superiore al rischio, al pericolo che ogni attività lavorativa comporta; considera sovente il mezzo di protezione un "ingombro" per la scarsa duttilità che esso offre, e non si sforza di abituarsi ad esso. In pratica possiamo affermare che c'è una vera e propria avversione psicologica da parte del dipendente all'uso del mezzo di protezione...».

Sono affermazioni che preoccupano e sulle quali tutti, dirigenti, responsabili della sicurezza, lavoratori, dobbiamo riflettere. □

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

Notizie d'ordine generale

La prima notizia riguarda l'aumento annuale per perequazione automatica relativa alla dinamica salariale, su cui finora ho evitato d'intrattenervi, nonostante che il relativo decreto ministeriale sia stato pubblicato sulla G.U. n. 328 fin dal 19 novembre s.a. La ragione di questo silenzio va ricercata nel fatto che l'aumento in questione quest'anno è risultato di una tale esiguità da indurre persino il Ministero del tesoro a non attribuirlo in modo autonomo alla scadenza dovuta di gennaio, ma ad attendere l'opportunità di inserirlo nel contesto di altra operazione meccanografica. E così, la dinamica salariale verrebbe corrisposta con la rata di maggio unitamente all'aumento spettante dalla medesima decorrenza in base alla nuova disciplina regolante la scala mobile dei pensionati introdotta dalla legge finanziaria del 1984, ovviamente facendo altresì luogo alla liquidazione delle differenze maturate al 30 aprile 1984.

Infatti, il citato decreto interministeriale del 19 novembre 1983, varato di concerto tra i Ministri del lavoro e del tesoro, ha sanzionato l'aumento per perequazione automatica per il corrente anno nella misura dello 0,2 per cento. Secondo il regime vigente, l'aumento anzidetto discende dalla differenza tra la variazione percentuale dell'indice delle retribuzioni minime contrattuali degli operai dell'industria, risultata pari a +16, e la variazione percentuale dell'indice del costo della vita, accertata eguale a +15,8, (16,0 − 15,8 = 0,2).

Ai prevedibili disappunti, che certamente saranno provocati dalla tenuità dell'aumento di quest'anno, da parte mia non posso che ripetere ciò che ho avuto occasione di scrivere nel maggio del 1982 e, cioè, che conseguenze del genere sono evitabili unicamente mediante la predisposizione di un nuovo sistema di perequazione automatica annuale più congruo rispetto a quello attuale, come del resto era previsto in un disegno di legge presentato il 6 febbraio 1979 dal Ministro del lavoro dell'epoca alla Camera dei deputati.

Ancora va detto che l'aumento compete su tutte le pensioni aventi decorrenza anteriore al 1° gennaio 1984, con l'osservanza, peraltro, del limite di rivalutazione stabilito dalla legge finanziaria 1979 per i trattamenti d'importo annuo eccedente, al netto degli assegni accessori, il tetto massimo di pensione vigente nel sistema dell'assicurazione generale obbligatoria. Ora, la Ragioneria generale dello Stato, per il corrente anno, ha ricavato tale tetto dal limite massimo di retribuzione pensionabile quantificato dall'INPS per il 1983 in annue lorde lire 20.271.000, da cui consegue una pensione annua di lire 16.216.800 (= 20.271.000 × 80%), rapportata a 13 mensilità e perciò una pensione mensile di lorde lire 1.247.446 (= 16.216.800 / 13). In sostanza per il 1984, a titolo di dinamica salariale non può essere attribuita una maggiorazione mensile lorda superiore a lire 2.495 (= 1.247.446 × 0,2%), da valere naturalmente anche per la tredicesima mensilità.

Come ho accennato a gennaio testé decorso, con la rata del mese di maggio entra in vigore il nuovo sistema di rivalutazione delle pensioni fissato dall'art. 21 della legge (27 dicembre 1983 n. 730) finanziaria per il 1984. In attesa di dare ragguagli più precisi nel prossimo mese, per intanto desidero fare alcune anticipazioni di carattere generale:

a) a tutti i pensionati, pubblici e privati, non verrà più corrisposta la scala mobile sulla base del punto unico di contingenza, ma, in sua sostituzione, viene introdotta la perequazione automatica trimestrale, a far tempo dal 1° maggio 1984, alle stesse scadenze (1° agosto, 1° novembre e 1° febbraio) e con riferimento ai medesimi indici e periodi validi ai fini della indennità integrativa speciale concessa ai dipendenti in attività (con l'esclusione, però, della predeterminazione dei punti di contingenza disposta per il personale in servizio dall'art. 3 del D.L. 15 febbraio 1984, n. 10). In altri termini, i punti di scala mobile saranno sostituiti da un aumento percentuale dell'incremento del costo della vita;

b) l'aumento viene calcolato applicando all'importo complessivo della pensione (pensione base più indennità integrativa speciale), spettante alla fine di ciascun periodo, la variazione che si determina rapportando il valore medio dell'indice relativo al trimestre, che scade in tale data, all'analogo valore medio del trimestre precedente;

c) la detta variazione percentuale si applica per intero sull'importo complessivo delle pensioni non eccedente il doppio del trattamento minimo erogato alla prima scadenza di ciascun anno dal Fondo lavoratori dipendenti gestito dall'INPS (che al 1° gennaio 1984 è stato determinato in lire 320.200), va ridotta al 90 per cento per le fasce d'importo comprese fra il doppio e il triplo del trattamento minimo sopra ricordato (quest'anno fra lire 640.400 e 960.600) e si riduce al 75% per le fasce d'importo superiori al triplo dello stesso trattamento minimo (quest'anno lire 960.600).

Il citato art. 21 della legge finanziaria stabilisce, inoltre, che con decreto interministeriale, da emanarsi entro il 31 ottobre di ciascun anno, si devono predeterminare, in via presuntiva, le percentuali trimestrali di variazione dell'indice del costo della vita da applicare alle scadenze (1° febbraio, 1° maggio, 1° agosto e 1° novembre) dell'anno seguente, nonché le modalità per la corresponsione dei conguagli derivanti dagli eventuali scostamenti tra i valori delle percentuali fissati in via induttiva e quelli effettivamente accertati dall'apposita Commissione operante presso l'Istituto centrale di statistica. Per il corrente anno è stata prevista l'adozione di un tempestivo provvedimento, ciò che è avvenuto con il decreto interministeriale datato 24 febbraio 1984, pubblicato sulla G.U. n. 61 del 1° marzo stesso anno. Tale decreto ha stabilito che le percentuali da valere per le restanti scadenze dell'anno siano le seguenti: 2,1 per cento dal 1°

maggio, 1,9 per cento dal 1° agosto e 1,6 per cento dal 1° novembre. Dispone ancora che gli eventuali conguagli che dovessero derivare da una errata previsione dei valori delle percentuali (in teoria, gli errori potrebbero verificarsi sia in senso positivo che negativo) verranno corrisposti in occasione della prima erogazione delle pensioni nel 1985.

Allo stato attuale posso dire che i Centri meccanografici del tesoro sono impegnati a predisporre tutte le operazioni tecniche necessarie per corrispondere con la rata di maggio a tutti i titolari di pensioni sia l'aumento per la dinamica salariale, ove dovuta, che l'aumento di perequazione trimestrale, se spettante, in quanto non portata in detrazione all'assegno personale concesso nei riguardi di coloro che non hanno titolo all'intero emolumento accessorio.

Da quanto sopra rappresentato, discende che, a differenza di prima in cui occorreva attendere di volta in volta l'emanazione del decreto autorizzativo, con il nuovo sistema di rivalutazione trimestrale, alla fine di ogni anno saranno noti in anticipo gli aumenti che le pensioni subiranno nell'anno successivo.

Mi accorgo che la trattazione del tema non è completa, ma, come dicevo all'inizio, cercherò di approfondirla nel prossimo mese (magari facendo qualche esempio di computo), per lasciare spazio ad altre notizie.

Infatti, riprendo un argomento già trattato lo scorso settembre, perché sollecitato da diversi amici (**Antonio Cagiano** da Bari, **Loreto Di Nino** da Pratola Peligna, **Giovanni Evangelisti** da Firenze, **G. Battista Gallittu** da Iglesias, **Bruno Lassi** da Cerea, **Cosimo Mairota** da Taranto, **Filippo Micalizzi** da Roma, **Antonio Missana** da Magliano Veneto, **Luigi Oleari** da Roma, **Mario Pellegrini** da Bologna, **Dante Giungata** da Napoli, **Edmondo Ponzone** da Alessandria, **Vito Sante Sette** da Taranto e **Manrico Veschi** da Roma). In quell'occasione informavo i numerosissimi interessati alla corretta applicazione dell'aumento del 7,50 per cento ed alla cessazione della ritenuta dell'1 per cento, previsti dall'art. 5 della legge n. 22 del 1974, che l'operazione di rettifica era andata in porto per un consistente numero di pensionati (circa 115 mila). Aggiungevo, però, che per un congruo numero di persone (circa 43 mila) la regolarizzazione delle rispettive posizioni pensionistiche avrebbe subìto un ritardo per due motivi:

1) perché le medesime non erano inserite nel sistema informativo del Centro elettronico delle F.S., trattandosi di provvedimenti che, per contenere l'applicazione di particolari norme pensionistiche, sono stati effettuati manualmente, i cui dati, quindi, non potevano figurare nei nastri magnetici della prima fornitura effettuata al Ministero del tesoro (circa 11 mila);

2) perché la comparazione tra i dati di archivio esistenti presso il Centro elettronico delle F.S. e quelli in possesso dei Centri informativi del Ministero del tesoro aveva dato luogo a discordanze, che vanno verificate per accertare l'esattezza delle relative partite (circa 32 mila).

Ora, sono in grado di riferire che l'attuale Capo della Divisione autonoma pensioni del Servizio Ragioneria si sta attivamente interessando affinché il problema dell'art. 5 della legge n. 22 del 1974 venga risolto anche nei confronti dei soggetti rientranti nelle suddette due categorie di pensionati. In particolare, per quanto riguarda il primo gruppo, il lavoro è già iniziato e potrà essere portato a termine entro il prossimo maggio con l'inoltro dei dati al Ministero del tesoro. Per quanto concerne il secondo gruppo, l'effettuazione del lavoro necessario è subordinato all'installazione presso la Divisione autonoma anzidetta di un sistema informativo meccanizzato di tutte le pensioni ferroviarie, cosa che si prevede possa essere realizzata entro alcuni mesi. È evidente che l'assestamento dei dati di archivio con un sistema computerizzato consentirà, poi, sollecitamente di verificare i dati discordanti emersi dal raffronto con quelli forniti dal Ministero del tesoro e di segnalare al prefato Ministero le correzioni da apportare; per questo secondo gruppo, perciò, la regolarizzazione delle posizioni potrà essere definita entro il corrente anno.

Alla regolarizzazione in discorso sono interessati i titolari di pensioni esonerati dal servizio entro il 1° marzo 1974 e, in modo speciale, coloro che non appartenevano al personale di macchina, dei treni e delle navi traghetto. Invero, in favore dei titolari delle partite di cui si tratta, occorre procedere di nuovo e separatamente agli adempimenti disposti dall'art. 5 della legge del 1974 (maggiorazione del 7,50 per cento sulla pensione in godimento al 1° marzo 1974 e sottoposizione ad una trattenuta dell'1 per cento della pensione così maggiorata a datare dalla stessa decorrenza) in luogo dell'unica operazione a suo tempo eseguita, consistente nella corresponsione di un aumento del 6,425 per cento sulla pensione annua lorda percepita alla data surriferita. Rideterminati poi gli incrementi per perequazione automatica intervenuti dal 1° gennaio 1976 e successivamente, a decorrere dal 1° marzo 1980 va revocata la ritenuta dell'1 per cento (con la restituzione dei relativi importi) soltanto nei confronti dei soggetti che all'atto della cessazione dal servizio, rivestivano qualifiche **non** comprese fra quelle del personale di macchina, dei treni e delle navi traghetto, i quali, in conclusione, sono i veri beneficiari di questa regolarizzazione, per effetto, appunto, della interruzione della ritenuta e della restituzione delle differenze maturate.

L'art. 20 della legge finanziaria 1984 ha introdotto una rilevante modifica alla disciplina delle quote di aggiunta di famiglia spettanti al personale dello Stato in attività ed in quiescenza per i familiari a carico, prevedendo che a decorrere dal 1° gennaio 1984 le suddette quote cessano di essere corrisposte ai soggetti che fruiscono di un reddito **familiare** annuo assoggettabile all'IRPEF superiore a lire 28.001.000. La perdita del diritto alle quote è correlata all'importo del reddito ed al numero delle persone a carico, secondo una tabella allegata.

Sugli aspetti particolari della disposizione vi riferirò in appresso, sia per le connessioni che essa ha con la precedente norma che ha concesso una maggiorazione delle stesse quote (di cui ho diffusamente scritto sul numero del trascorso ottobre) e sia per attendere la conclusione della discussione parlamentare sul decreto-legge in materia di tariffe, di prezzi amministrati e di indennità di contingenza, dato che l'art. 2 recherà variazioni alla nuova ed alla precedente norma con effetto dal primo giorno del mese successivo a quello di pubblicazione della legge di conversione del decreto-legge.

Frattanto, mi preme avvertire che — benché la nuova norma imponga l'obbligo di presentare annualmente una dichiarazione sostitutiva di atto notorio autenticata da una delle autorità indicate nell'art. 20 della legge 4 gennaio 1968 n. 15 (funzionario competente a ricevere la dichiarazione, notaio, cancelliere, segretario comunale od altro funzionario incaricato dal sindaco) attestante le quote di aggiunta di famiglia attualmente corrisposte (ed infatti, il personale in attività di servizio ha dovuto già provvedere in merito) — i singoli pensionati temporaneamente si devono astenere dall'inviare alle rispettive Direzioni provinciali del tesoro qualsiasi comunicazione o dichiarazione riguardante l'applicazione delle quote in questione.

Ciò perché (analogamente a quanto operato per l'attuazione del nuovo regime fiscale sulle pensioni) i Centri meccanografici di Bologna e di Latina stanno predisponendo un apposito modulo che verrà inviato a tutti i pensionati dello Stato che beneficiano delle quote di aggiunta di famiglia. Detti moduli, che permetteranno una gestione automatizzata di questi assegni accessori, dovranno essere compilati dai singoli interessati e restituiti in franchigia postale alle suddette Direzioni provinciali del tesoro nel più breve tempo possibile.

Fin d'ora posso precisare che sono esonerati dall'obbligo di presentare la dichiarazione di cui si è detto coloro che fruiscono di maggiorazione delle quote stesse per i figli a carico di età inferiore ai 18 anni in rapporto al numero dei figli minorenni medesimi e perché percettori di redditi familiari non superiori ai 23 milioni.

CASA NOSTRA

Qua e là per i D.L.F.

A Piacenza si è svolta recentemente una «festa per i ragazzi» promossa dal locale DLF, per i figli dei ferrovieri. Si è trattato di una mostra di arti figurative in cui sono stati trattati problemi di grande attualità vissuti dai ragazzi: la pace, la droga, il Natale, i treni...
Non solo i ragazzi delle medie inferiori (a cui era chiesto esplicitamente un tema sociale), ma anche quelli delle elementari e perfino i bimbi dell'asilo hanno dato il loro contributo coi loro lavori (circa una settantina).
A tutti i giovanissimi autori è stato offerto dal DLF un «meritato» regalo.
Il DLF di Piacenza ha organizzato una mostra fotografica con il tema la «Donna nel mondo del lavoro». Per l'occasione a tutte le donne che si sono recate alla mostra è stata distribuita la tradizionale «mimosa» ed offerto un rinfresco. Le donne partecipanti hanno anche votato sui lavori esposti.
Questi i vincitori: I classificato: «Mamma che allatta» di Ciampa; II classificato: «Nonna» di Silva; III classificato: «Lavoro in mensa» di Franzoso.
Una interessante mostra fotografica è stata allestita nei locali del **DLF di Faenza**, per opera dei sigg. Giuseppe Rossi, Claudio Tura e del Presidente del DLF Diego Capelli.
Date le finalità e le proporzioni assunte, la Mostra ha trovato anche il valido sostegno dell'Assessorato alla cultura del Comune di Faenza; avrà carattere permanente e si chiamerà Fototeca manfrediana. Essa raccoglie le immagini più curiose della 100 km podistica da Firenze a Faenza, dal suo nascere fino a oggi. Molto pubblico ha partecipato alla manifestazione ed enorme è stato il consenso. Una parte della mostra è riservata allo studio di Rossi della storica fontana (opera del Paganelli XV sec.) che sorge nella piazza del Duomo.
A Salsomaggiore Terme è nato un nuovo circolo scacchistico DLF, di cui è Presidente Angelo Rossi, Capo Stazione del locale impianto ferroviario. Sono previste gare, corsi di formazione scacchistica, incontri e altre iniziative. L'iscrizione è aperta a tutti. Per informazioni rivolgersi al Presidente (Tel. FS 921/854/371).

Rimini SOGGIORNI AL MARE ESTATE 1984

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 Costa Adriatica di Romagna nelle zone di:

Igea Marina - Viserba - Torre Pedrera
S. Giuliano Mare - Bellariva - Rimini - 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 presenti le condizioni essenziali: accoglienza, distanza dal mare, servizi ecc.
Vi segnaliamo, in particolare, i vantaggi di cui potete usufruire, nella Bassa e Media Stagione, con i suoi prezzi ridotti.

Periodi Stagionali

Bassa stagione: fino al 23 giugno e dal 25 agosto in poi.
Media Stagione: dal 23 giugno al 28 luglio e dal 18 agosto al 25 agosto.
Alta Stagione: dal 28 luglio al 18 agosto.

GRUPPI PER ANZIANI

Fino al 16 giugno circa, questa Sezione Turistica promuove settimane a Rimini riservate a persone anziane e familiari in alberghi particolarmente attrezzati e con ascensore a prezzi agevolati L. 18.000 al giorno compreso un quartino di vino ai pasti, mettendo a disposizione gli impianti del D.L.F. (bocce, sale da gioco, tennis, cinema).

Hotel «La Capinera» Igea Marina
Bassissima Stagione fino al 20/6 e dal 1/9 in poi L. 126.000
Bassa Stagione dal 20/6 al 5/7 L. 147.000
Media Stagione dal 5/7 al 31/7 e dal 20/8 al 31/8 L. 168.000
Alta Stagione dal 31/7 al 20/8 L. 196.000

Prezzi per settimana

Pensione «Cavalcanti»: Riccione.
Bassa Stagione dal 1/6 al 30/6 e dal 25/8 in poi L. 147.000
Media Stagione dal 30/6 al 28/7 L. 175.000
Alta Stagione dal 28/7 al 25/8 L. 203.000
Hotel «La Torretta Bramante» Rimini:
Bassa Stagione L. 147.000; Media Stagione L. 189.000; Alta Stagione L. 238.000.
Alberghi con particolare attrezzatura, posizione centrale, a pochi passi dal mare.

ALBERGHI GRUPPO «A»

Alaska / Merope Rimini - **Universo** Bellariva - **Gabriella** Torre Pedrera
Bassa stagione L. 147.000; Media stagione L. 196.000; Alta stagione L. 224.000
Moderne costruzioni, posizione tranquilla vicino al mare, dotate di ogni confort, camere con doccia e W.C., telefono. Ascensore, bar, sala soggiorno, parcheggio auto privato.

ALBERGHI GRUPPO «B»

Orlov / Natalina Bellariva - **Fiordaliso** Rimini - **Souvenir** Riccione - **Carla** Viserba - **Nautilus** Igea Marina
Bassa stagione L. 126.000; Media Stagione L. 161.000; Alta Stagione L. 175.000.
Alberghi accoglienti, dotati di camere con servizi privati, acqua dolce e fredda, attrezzature moderne, vicino al mare con ottima cucina.

PENSIONI GRUPPO «C»

Bugli - S. Giuliano Mare - **Villa Albani** - Bellariva
Bassa Stagione L. 115.500; Media Stagione L. 147.000; Alta Stagione L. 168.000.
Tutti i nostri alberghi e pensioni offrono camere a 2-3-4 letti con servizi.
I bambini da 0 a 2 anni riduzione del 60% oppure accordi diretti.
I bambini da 2 a 7 anni con sistemazione in lettino aggiunto nella camera con almeno due adulti riduzione del 20%.
Camere a 3-4 letti tutti adulti riduzione di L. 1.000 a persona al giorno.
Pensione Natalina riduzione di L. 1.000 sul 3° letto e L. 4.000 sul 4°.
Albergo Merope riduzione del 10% sul 3° e 4° letto.
Hotel La Torretta Bramante camere a 4 letti riduzione 10% a persona.

Norme di prenotazione

- Le prenotazioni per uno o più turni settimanali devono essere effettuate presso la segreteria del Dopolavoro Ferroviario via Roma, 70, tel. 0541/28901 interno 400 o 343 durante le ore d'ufficio 9/12 - 16/18 da lunedì a venerdì.
- Presso le Sedi dei D.L.F. troverete i moduli per la prenotazione, che dovranno essere accompagnati da un acconto di L. 50.000 per persona a mezzo vaglia postale/telegrafico o 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 con la cena del sabato di arrivo e terminano 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 10,00.
- È consigliabile far pervenire le richieste di prenotazione almeno un mese prima del turno desiderato, in modo particolare per l'alta stagione.
- I Soci Effettivi, in servizio, a richiesta, potranno rateizzare il soggiorno con trattenuta a ruolo, con domanda indirizzata all'Ufficio Ragioneria competente.

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

Laurea. Congratulazioni vivissime e felicitazioni alla neo dott. Mirella Pieroni, Segretario Sup. dell'Ufficio Commerciale, che si è laureata in Sociologia presso l'Università di Urbino con 110 e lode. Un «bravo» particolare dai due figli e dal marito Capo Tecnico Superiore presso la Squadra Rialzo di Falconara.

Cicogna express e superattiva in questi ultimi tempi, tanto da meritare la distinzione della «ruota alata» per le seguenti graditissime «consegne», curiosamente di tutti secondogeniti: Giovanni all'ing. Pasquale Segreto dell'Ufficio Trazione; Evelina al Capo Stazione Carmine di Stefano di Grottammare; Antonio all'Applicato Gianfranco Rosati dell'Ufficio Movimento. Da segnalare infine un solo primogenito, Luca, figlio di Sauro Simonetti Capo Stazione di Civitanova, giunto per la felicità di nonno Gino, già Capo Treno ad Ancona. A tutti gli auguri più belli.

Quiescenze. Commiati affettuosi, con grande partecipazione di colleghi e superiori, per i neo pensionati Segr. Sup. 1ª cl. Alessandro Ausili dell'Ufficio Ragioneria; C.S. Sup. Dino Piunti e Capo Sq. Manovratori Mario Gallucci della stazione di S. Benedetto; Tecnico dei Lavori Osvaldo Fabbri di Serra S. Quirico; Aus. Dino Simonetti della stazione di Loreto; Tecnico della Linea Mario Mattioli del 29° Tronto Lavori di Perugia; Capo Gestione Sovr. Giovanni Lazzari e Capo Stazione Ulderico Ottaviani della stazione di Terni; Capo Gest. Sovr. Pietro Sama Dirigente della Scuola Professionale di Ancona; Applicato Capo Ermanno Agostinelli dell'Ufficio Personale.

Bari

Fiocco azzurro. È nato Valerio Carrozzo. Ai genitori ed al nonno Salvatore, C.S. Sovr. del 2° Rip. Mov. di Bari, auguri e felicitazioni.

Lauree. Maria Rosaria Montemurro, figlia del C.S. Sovr. Giuseppe dell'Uff. Movimento Comp., si è laureata con il massimo dei voti in Scienze Biologiche. Alla neo dottoressa ed ai familiari complimenti ed auguri.

Onorificenze. L'ex-Capotreno Virgilio Natale è stato insignito della onorificenza di «Cavaliere» dell'Ordine al Merito della Repubblica. Congratulazioni.

Quiescenze. Festeggiatissimi dal personale dei rispettivi impianti hanno lasciato l'Azienda il Rev. Sup. Salvatore Palma dell'Uff. Mov. Comp., il C.S. Sup. Carlo Cappella della stazione di Termoli, il C. Gest. Sovr. Francesco Tarì della stazione di Barletta e il Segr. Sup. Giuseppe De Lucia dell'Uff. I.E. Compartimentale. Inoltre sono stati collocati a riposo i Macch. Michele Fiore e Sante Dell'Aquila del D.L. di Bari; il Segr. Sup. di 1ª cl. Lorenzo Gentile dell'Uff. Comm./le Comp.; il Macch. T.M. Paolo Francesco Siggillino, gli A. Macch. Antonio Antonaci e Nicola Traficante e il Macch. Paolo Zaccagnino del D.L. di Taranto; l'Ass. Capo di Staz. Domenico Dell'Accio, gli Ass. di Staz. Gonsalvo Petti e Archimede Santo, il Manovr. Capo Pasquale Sepalone, il Manovr. Donato Summa, il Capo Gest. Sup. Rosario Zivoli della stazione di Foggia; i Segr. Sup. Vitangelo Fiore e Ferruccio Leone dell'Uff. Lavori Comp.; il C.S. Sup. Vincenzo Palmiotto dell'Uff. Lavori Comp.; i C. Treno Michele Fiore e Pasquale Pietrafesa del D.P.V. di Potenza; il C. Tecn. Sup. Carlo Finocchiello dell'O.G.R. di Foggia; l'Appl. Capo Sante Forlè dell'Uff. Materiale e Traz. Comp.; il Verif. Vincenzo Mele della Squadra Rialzo di Bari; il Tecn. Alfonso Miceli del D.L. di Foggia; il Macch. Giuseppe Possidente del D.L. di Potenza; il C.S. Giovanni Cazzorla della staz. di Taranto; il Dev. Capo Angelo Lorè della staz. di Bari; il Capo Treno Angelo Apruzzi del D.P.V. di Brindisi; l'Ass. Viagg. Mattia Antonio Marotta del D.P.V. di Bari; il C.S. Sovr. Alessandro De Stefano dell'Uff. D.U. di Foggia; il Capo P.V. Sup. Vito Bresciani del D.P.V. di Termoli; il Tecn. Saverio Fiorentino del D.L. di Bari; il C.S. Sup. Nunziante Pierri della staz. di Potenza Sup.; il C. Gest Sup. Michele Ladogana della staz. di Trani; il Tecn. Antonio Simone della Zona I.E. 11/3 di Barletta; il C.S. Sup. Cosimo Buongiorno della stazione di Ostuni; il Guard. Maria Calvello del 31° Tr. Lavori di Taranto; il Tecn. Cosimo Sasso della Zona I.E. 14/1 di Taranto e il Segr. Canio Di Chirico dell'Uff. I.E. Comp.

A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Nozze. Auguri al Manovratore Savino Di Matteo del Reparto Locomotive di Foggia per il matrimonio del figlio Giuseppe con la sig.na Sabina La Vecchia. Felicitazioni agli sposi.

Bologna

Fiori d'arancio per Gilberto Lorenzini - Op. Qual. del D.L. di Bologna C.le - ed Anna Maria Mallia; per Francesca Amendola - Segr. dell'Uff. Ragioneria Comp.le - ed il dr. Angelo Caputo - Rev. Sup. della Segreteria del Direttore Comp.le. Ai neo-sposi felicitazioni.

Profondo cordoglio ha suscitato fra i colleghi e i numerosi amici la scomparsa del Segr. S. 1ª cl. Damiano Pierotti - Capo Rep. 21 dell'Uff. Ragioneria, per le complicazioni sopraggiunte a seguito di una banale caduta avvenuta in ufficio. Siamo vicini alla signora Anita ed alle figlie Paola e Luisa nel ricordo del loro caro. Le nostre più sentite condoglianze anche al figlio del cav. Dino Bucchi - Capo Gest. Sovr. - Dirigente della Gestione Biglietti di Bologna C.le fino ad appena quaranta giorni prima della sua immatura scomparsa.

Per raggiunti limiti di età ha lasciato l'Azienda il cav. Giuseppe Tarroni - Capo Gest. Sovr.-Capo dell'Agenzia Comm.le di Bologna. A nome di tutti gli amici e colleghi formuliamo gli auguri di una lunga e serena quiescenza. Tanti auguri anche al cav. Giuseppe Quattrini - Ass. Capo di BO C.le - assai noto e apprezzato dai colleghi e dagli stessi viaggiatori per le sue doti umane e professionali. Altrettanti auguri ad Enzo Migliori - Capo Gest. Sovr. - e Lino Querzola - Ass.te Capo - della stazione di BO C.le; a Sergio Baroni - Capo Dep. Sovr. - a Walter Scapinelli - Macch. - e a Lorenzo Baroni - Tecn. - del D.L. di BO C.le; a Sergio Troncossi - Capo Staz. Sovr. di Ravenna; a Zerlino Gasparini - Guardiano della staz. di Chioggia; a Primo Ciavatta - Tecn. dell'O.G.R. Rimini; a Giuseppe Martini e Walter Barbieri - Tecnici del Rep. 45/E di Bologna - e ad Igino Guglielmi - Ausiliario della Squadra Rialzo di BO C.le.

L'ing. Francesco Sinisi - Capo dell'Ufficio Materiale e Trazione - ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età, dopo una intensa attività ferroviaria svolta nei Comp.ti di Bari e di Bologna. A sostituirlo è stato chiamato dall'O.G.R. di BO l'ing. Luigi Fiorentini e a dirigere l'O.G.R. è rientrato da Verona l'ing. Francesco Salvatore. Ad entrambi i più cordiali auguri.

Importante concorso a premi

L'INAF compie 30 anni

Sono passati trent'anni da quel 5 settembre 1954 che ha visto sorgere, per iniziativa di un gruppo di ferrovieri, l'Istituto Nazionale Assistenza Ferrovieri; un esempio in cui la solidarietà umana ha cercato e trovato i sistemi per organizzare ed esprimere concretamente la sua volontà.

125.000 iscritti alla data del 31 dicembre 1983; un dato, questo, che esprime l'ampio consenso dei ferrovieri verso l'organizzazione e la validità delle forme di garanzia offerte.

L'INAF, in occasione della significativa ricorrenza, bandisce un concorso a premi per il migliore manifesto sull'Istituto. Il manifesto deve contenere il simbolo INAF ed esprimere, in modo grafico, un aspetto o più aspetti delle particolari prestazioni erogate (copertura degli infortuni sul lavoro ed extra-lavoro e dei ricoveri a seguito di infortunio o malattia).

I lavori, non firmati, devono pervenire alla sede dell'INAF — VIA G.A. BADOERO n. 51, 00154 Roma — entro il 30 settembre 1984, unitamente ad una busta chiusa contenente il nome e l'indirizzo del partecipante.

I lavori pervenuti rimarranno di proprietà dell'Istituto.

L'INAF assegnerà, ai primi 5 classificati, premi di lire 800.000, 500.000, 400.000, 300.000 e 200.000.

Ai successivi 50 classificati, l'INAF invierà un omaggio.

Cagliari

È nata a Cagliari Martina Siccardo, terza nipotina del cav. Alberto Ferrante, Capo Reparto Treni Merci dell'Ufficio Movimento. Alla piccola, ai suoi genitori ed al nonno Alberto le nostre felicitazioni.

Antonio Isoni, figlio del Capo Stazione Sovrintendente in pensione Eliseo, si è laureato in Farmacia presso l'Università di Cagliari. Congratulazioni e auguri.

Efisio Siddi, Operaio Qualificato di 1ª classe, della Squadra Rialzo di Cagliari, nonché padre del Conduttore Anna del D.P.V. di Cagliari, ha concluso la sua vita ferro-

viaria. Auguri di lunga e serena quiescenza.

I nostri lutti. All'età di soli 38 anni è morto l'Assistente Viaggiante Fernando Nioi in un incidente stradale nei pressi di Ardara (Sassari). Il giovane collega, da appena 4 anni ferroviere, si era guadagnato stima e amicizia dappertutto. Alla famiglia, moglie e due figli in tenera età, così duramente colpiti negli affetti, le nostre condoglianze.

Firenze

Sono nati: Maurizio, all'Assistente di Stazione Gino Antonelli, di Bagni di Lucca; Silvia, all'Assistente di Stazione Mauro Romiti, di Signa; Tiziana, all'Operaio Qualificato Elio Ordente, del Tronco 17° Lavori di Fornovo; Maria Chiara, al Conduttore Vincenzo Condemi, del Deposito Personale Viaggiante di Pisa.

Un sincero augurio di lunga e serena quiescenza ad Ulisse Rattazzi, Segretario Superiore di 1ª dell'Ufficio Controllo Viaggiatori e Bagagli, che è andato a godersi, per raggiunti limiti di età e di servizio, la meritata pensione.

Firenze/Mat. e Traz.

Dopo oltre 40 anni di servizio, di cui ben 25 passati a dirigere la segreteria dei Direttori del Servizio Materiale e Trazione, anche per il Segretario Superiore di 1ª classe rag. Piero Conti è giunto il momento della meritatissima quiescenza. Nel corso di una simpatica cerimonia, in una sala conferenze stracolma di gente, hanno voluto esprimere gratitudine e riconoscenza al neo pensionato il Direttore del Servizio, ing. Cardini, due ex Direttori, l'ing. Camposano e l'ing. Bolognin, il Direttore Compartimentale ing. Salvatori e numerosissimi amici e colleghi.

Al ragionier Conti, a cui nella lunghissima carriera ferroviaria non sono di certo mancati riconoscimenti ufficiali, dalle onorificenze di cavaliere ed ufficiale, alla stella di maestro del lavoro, giungano gli auguri più sentiti di «Voci».

Obbligazioni FS

Il 21 maggio prossimo, alle ore 9,30, presso la Direzione Generale FS - Servizio Ragioneria - 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° luglio 1984. Sono interessati i portatori delle obbligazioni «Amministrazione delle Ferrovie dello Stato» 6% - 1967/87 (1ª e 2ª tranche); 6% - 1968/88 (1ª, 2ª e 3ª tranche); 6% - 1969/89 (1ª tranche); 7% - 1970-90 a premi (1ª, 2ª e 3ª tranche); 7% - 1971-86 (1ª, 2ª e ultima tranche); 7% - 1972/87 (1ª e 2ª tranche); 7% - 1973/88; 8% - 1974/84; 10% - 1975/85 (2ª e 3ª tranche); 10% - 1976/86 (1ª tranche); 10% - 1977/87 (2ª emissione, 1ª tranche); 12% - 1978/88 (1ª emissione).

Genova

Nozze d'oro. Gino Masi, Segretario Superiore a riposo dal 1961, e Norma Chiodo, hanno celebrato, circondati dall'affetto dei figli, dei nipoti e di un nutrito stuolo di amici, il 50° anniversario del loro matrimonio. All'amico Masi, nostro affezionato e attento lettore, e alla sua gentile consorte, giungano le nostre felicitazioni e i nostri auguri.

Il dott. Antonio Rinella, Ispettore Principale dell'U.P.C., è felice papà per l'arrivo della primogenita Elvira. Al dott. Rinella, alla signora e alla bambina congratulazioni e auguri di ogni bene. Fervidissimi auguri anche al Segretario Superiore a riposo Arturo Schiappelli, che è nonno, per la nascita di Christian Merlo.

Cambio della guardia a Savona, dove il primo titolare della nuova stazione, C.S. Sovrintendente Aldo Negro, ha lasciato l'Azienda per limiti di età e ha dato le consegne al pari qualifica Luciano Limonta. All'amico Negro giungano da queste colonne il nostro saluto e il nostro grazie per la sua preziosa collaborazione; a Luciano Limonta, già titolare di Varazze e di Vado Ligure, auguri di buon lavoro nel nuovo incarico. Cambio della guardia anche a Novi Ligure, dove al titolare C.S. Sovrintendente Ettore Simonotti, collocato a riposo per limiti di età, è subentrato il pari qualifica Carlo Montessoro, che lascia Novi S. Bovo per ritornare alla sua antica stazione. Ad entrambi esprimiamo gli stessi sentimenti, e un particolare ringraziamento a Simonotti per la sua fattiva collaborazione. Novi Ligure ha dato il suo commiato anche al Capo Gestione Superiore Pietro Tagliafico e al Manovratore Mario Tassistro collocati di recente a riposo per dimissioni volontarie. Auguri di bene e di lunga vita.

Altri colleghi hanno lasciato in questi giorni l'Azienda per dimissioni: il Segretario Superiore 1ª classe dott. Giamberto Crobu, dell'Ufficio Ragioneria; il Segretario Superiore 1ª classe, geom. Enrico Magrassi, dell'Ufficio Lavori; il Segretario Superiore Alfio Riccio, dell'Ufficio Movimento, e l'Applicato Capo I.E. Aldo Liconte. A tutti i nostri auguri.

Vincenzo Liotta, figlio di Ignazio, Applicato Tecnico Capo dell'Ufficio Materiale e Trazione, è professore di Educazione Fisica, avendo brillantemente completato gli studi dell'Istituto Superiore I.S.E.F. Esprimiamo le nostre congratulazioni e auguri di luminosa carriera.

Formuliamo sentite condoglianze alle famiglie del Conduttore Ugo Cuscunà e del Macchinista Mario Barrani, recentemente scomparsi.

Milano

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda: il C.G. Sovr. Sestilio Eutizi di Como S.G.; l'Ass. Capo Renato Viola ed il C.G. Sup. Mario Rulli di Chiasso; il C.T. Vittorio Manente del DPV di Lecco; il Deviatore Mario Bucciol di Gallarate; il Segr. Sup. 1ª cl. Francesco Dallorto dell'Ufficio Rag. Comp.le; i Macchinisti Donato Crevani e Aldo Butta del D.L. di Milano C.le; Deodato Salafia e Luigi Panara del D.L. di Milano Smistamento e Mario Dallera del D.L. di Voghera. A tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Cicogna express. È nata Serafina per la gioia del papà Carmine Senatore, Macchinista del D.L. di Milano Smistamento. Auguri da parte di tutti i colleghi del deposito.

Onorificenze. Al Capo Stazione Sovr. Luigi Figiacone, titolare di Milano Farini, ed all'Ass. Capo Ennio Tassinari della stazione di Milano C.le è stata conferita l'onorificenza di «Cavaliere» della R.I. Congratulazioni per il meritato riconoscimento.

Lutti. Sentite condoglianze da tutti i colleghi della stazione di Vigevano all'Operaio T.E. Secondo Baruffio per la morte del padre.

Napoli

Nascite. Claudio è nato alla sig.ra Anna Matarazzo, moglie del Segr. Oliviero Chianese della 4ª Unità Speciale; Giuseppe è nato alla sig.ra Anna Maria Capone, consorte del C.S. Bruno Sammarco, della 4ª Unità Speciale; la sig.ra Pina Tignola, moglie del Segretario Gennaro Porto, dell'Ufficio Collaudi Trazione di Napoli, ha dato alla luce due gemelli Salvatore e Luigi. Ai neonati ed ai genitori vivissimi auguri.

Lauree. Anna Sacchettino, figlia del Macchinista Mario del Deposito Locomotive di Napoli Smistamento, si è laureata in Medicina e Chirurgia. Congratulazioni.

Commiati. Dopo un'intera vita dedicata all'Azienda, è stato collocato a riposo, per raggiunti limiti di età e di servizio, il Segretario Superiore di 1ª classe dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale Giuseppe Schioppa, amico carissimo da tutti sempre stimato per le sue qualità professionali ed umane. Pure per limiti di età e di servizio hanno lasciato l'Azienda: dopo circa 45 anni di attività, il Dirigente Superiore ing. Giuseppe De Pasquale, Capo dell'Ufficio Lavori Compartimentale di Napoli e l'Applicato Capo dell'Uff. Rag. Comp. Biagio Berardone dopo 43 anni di servizio. All'Ing. De Pasquale e ai colleghi Schioppa e Berardone che vanno a godersi un meritatissimo riposo, affettuosi auguri di lunga e serena quiescenza.

Decessi. Sono venuti a mancare all'affetto dei propri cari l'Applicato Capo r.e. Vincenzo della Vecchia, già in servizio presso l'Ufficio Personale Compartimentale di Napoli; la mamma dell'Op. Qual. Antonio Capezzuto, della Zona 15.1 T.E. di S. Maria Capua Vetere; il 1° Dirigente Mario Zatterale, già in servizio all'Ufficio Ragioneria Compartimentale di Napoli. A tutti le nostre più sentite condoglianze.

Palermo

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda, per raggiunti limiti di età o per dimissioni, i seguenti colleghi ai quali formuliamo i nostri rituali auguri di lunga e serena pensione: Capo Stazione Sovrintendente, cav. Salvatore Carapezza, titolare della stazione di Agrigento Bassa; Capo Stazione Sovrintendente, cav. Benedetto Ardizzone, titolare della stazione di Agrigento Centrale; Capo Stazione Superiore Giuseppe Caruana, di Caltanissetta Centrale; Segretario Superiore Francesco D'Anna,

dell'Ufficio Movimento Compartimentale; Capo Stazione Giuseppe Ragusa, titolare della stazione di Pachino; Segretario Superiore di 1ª classe Eduardo Zazzano, dell'Ufficio Commerciale e del Traffico; Capo Stazione Superiore Angelo Veneziano Broccia, titolare della stazione di Porto Empedocle; Capo Treno Giuseppe Giosuè Consiglio, del D.P.V. di Palermo; Deviatore Melchiorre Leone, della stazione di Castelvetrano; Assistente Capo Stazione Antonino Russo, della stazione di Milazzo; Deviatore Antonino Abbate, di Palermo Notarbartolo; Assistente Capo Stazione Erasmo Gaimmona, della stazione di Messina Centrale; Capo Gestione Antonio Baldassa, di Palermo Centrale; Applicato Capo Domenico La Malfa, dell'Ufficio Movimento Compartimentale; Capo Stazione Superiore Alfredo Serio, dell'ufficio Movimento Compartimentale; Assistente Capo Stazione Giuseppe Sicilia, di Caltanissetta Centrale; Applicato Capo Antonino Russo, dell'Ufficio Commerciale e del Traffico; Capo Stazione Superiore Carmelo Gennaro, della stazione di Barcellona; Segretario Salvatore Calamia, dell'Ufficio Personale Compartimentale; Capo Squadra Manovratori Giuseppe Giacoppo, Deposito Locomotive Messina; A. Macchinista TM Gaspare Giaimo, Deposito Locomotive Castelvetrano; Applicato Giuseppe Monastari, Deposito Locomotive Caltanissetta; Segretario Superiore, cav. Vincenzo Pranio, Squadra Rialzo Palermo; Tecnico Simone Trentacoste, Squadra Rialzo Palermo; Tecnico Giuseppe Reina, Deposito Locomotive Catania; Macchinista Pietro Aiello, Dep. Loc. Palermo; Ausiliario Mario Bettino, D.L. Messina; Macchinista TM Vincenzo Curcio, DL Catania; A. Macchinista TM Luigi Di Pasquale, D.L. Palermo; Macchinista Giuseppe Li Vecchi, D.L. Caltanissetta; Tecnico F. Paolo Machì, D.L. Palermo; Ausiliario Giuseppe Rizzuto, D.L. Siracusa; Macchinista Francesco Spadaro, D.L. Palermo; Tecnico Rosario Scrofani, D.L. Caltanissetta; Applicato Capo, cav. Giuseppe Di Carlo, dell'Ufficio I.E.; Applicato Capo Vittorio Lipari, dell'Ufficio I.E.; Guardiani Maddalena e Calogera Urso, stazione Serradifalco; Tecnico Giuseppe Alaimo, 37° Tronco Lavori Licata; Tecnico Matteo Ferlisi, 37° Tronco Lavori Licata; Operaio Qualificato Salvatore Vitale, Zona T.T. 3.1, Palermo; Tecnico Salvatore Arsì, 9° Reparto Lavori Siracusa; Operaio Qualificato Gabriele Polizzi, 12° Tronco Lavori Mazara del Vallo; Operaio Qualificato Giuseppe Mancino, 10° Tronco Lavori Trapani; Tecnico Calogero Parello, 8° Tronco Lavori Palermo Notarbartolo; Tecnico Sante Oteri, 18° Tronco Lavori Messina; Tecnico Giovanni Zaccone, 18° Tronco Lavori Messina; Tecnico Vincenzo Vella, 18° Tronco Lavori Messina; Guardiano Vito Noto, 28° Tronco Lavori Caltagirone; Guardiano Leonarda De Castro, stazione Cosimo; Applicato Giuseppe Scozzari, Ufficio Lavori Compartimentale.

I nostri lutti. È deceduto recentemente il papà del Capo Stazione Superiore rag. Vincenzo Arnone, della stazione di Bagheria. Il personale della stazione formula al caro collega le più sentite condoglianze.

Reggio Calabria

Nozze. Santina Tirotta, figlia dell'Applicato Maria Nicoletta Stilo, Capo della Segreteria Particolare del Direttore Comp.le da qualche mese in quiescenza e sorella del Macchinista Gaetano del D.L. di Paola, ha sposato il sig. Antonio Pulvirenti. Alla novella coppia gli auguri più sinceri di tanta felicità. Il commendatore Giovanni Stinà, C.S. Sovr.te Titolare della stazione di Locri, ci partecipa con gioia le avvenute nozze della figlia Teresa con il dott. Giovanni Polimeni. Auguri di ogni bene.

Nascite. Un bel bambino è nato in casa di Maria Rosa Tredici, Capo Gestione all'Ufficio Commerciale. Christian farà compagnia alle sorelline Orchidea e Tiziana. Alla collega e al marito dott. Vittorio Ventura, i nostri migliori auguri. Sono nati anche: Francesco, figlio di Elvira Lauro, Capo Gestione alla stazione di Villa S.G. e del dott. Saverio Tomaselli, che è venuto a fare compagnia alla sorellina Ilaria. Andrea, figlio di Igino Di Tommaso, Capo Personale Viaggiante, titolare di Cosenza. Auguri vivissimi.

Lauree. Si è laureata in Lingue e Letterature Straniere con 110 e lode presso l'Istituto Universitario di Napoli Giusi Calemme, figlia di Tommaso C.S. Titolare della stazione di Briatico. Congratulazioni. Tanti auguri al collega Simone Carmelo, C.S. presso lo scalo di Motta S.G.-Lazzaro, per la laurea in Chimica conseguita presso l'ateneo di Messina.

Quiescenze. Fra la simpatia ed il sincero affetto dei colleghi è stato festeggiato il pensionamento, per dimissioni, del Capo Gestione Sovr.te, cav. Saverio Rizzica Vice Capo Reparto Traffico di Reggio C. C.le. Al cav. Rizzica, che lascia l'Azienda dopo 42 anni di serio e costante lavoro, «Voci» augura una lunga e serena quiescenza. Per raggiunti limiti di età e di servizio lascia l'Azienda il Segr. Sup. di 1ª Classe dott. Salvatore Pirazzo Capo del Reparto «Concessioni di Viaggio» dell'U.P.C. Al caro amico auguriamo di trascorrere con serenità ed in ottima salute il lungo periodo della quiescenza.

Lutti. Si è spento il Capo Staz. Sup. Erio Bigarelli. Gli amici porgono alla famiglia così duramente colpita, le più sentite condoglianze. Le più sentite condoglianze porgiamo anche ai colleghi Rosario Tauro e Santino Catalano dell'U.P.C. per l'improvvisa scomparsa dei rispettivi padri, cav.ri Alessandro e Nicola.

Roma/Impianti

Encomio. Congratulazioni vivissime al Cond. Umberto Girelli del DPV Roma Tiburtina per l'encomio ricevuto dal Direttore Generale, per aver contribuito a sventare un tentativo di furto ai danni di una viaggiatrice, facendo sì che uno dei due malviventi venisse assicurato alla giustizia.

Infortunio sul lavoro. È deceduto, investito dal Peloritano, mentre era al lavoro, e per cercare di salvare il collega Claudio Taschini, rimasto gravemente ferito, l'Operario Giovanni Lomundo di anni 51, in servizio da oltre 24 anni alla Stazione di Pomezia. Colleghi ed amici, rimasti sconvolti dalla tragedia si stringono attorno alla famiglia, porgendo le più sentite condoglianze. Al collega Taschini, ricoverato subito presso la clinica S. Anna di Pomezia, gli auguri di tutti per un pronto ristabilimento.

Lutti. È deceduto il C.S. Sup. Domenico Loffredo, ex 1° Agg. di Roma Termini, conosciutissimo in tutti gli Impianti del Compartimento per essere stato tra i fondatori di «Voci» circa 27 anni fa e redattore compartimentale di Roma fino al 1975.

Scambio di cartoline

Andrea e Monica Dopudi, figli di un collega veneto, hanno bisogno per motivi scolastici di materiale fotografico di città e paesi italiani. Chi intenda dar loro una mano può inviare cartoline illustrate: Andrea e Monica sono disposti a ricambiare inviando a loro volta cartoline della loro città natale.
Il loro indirizzo è: **Andrea e Monica DOPUDI, Via Molinara 11, 37020 PEDEMONTE (Verona).**

Alla famiglia le nostre più sentite condoglianze. Anche il Capo Gest. Luciano Del Signore in servizio alle Merci di Roma Tiburtina, Segretario Nazionale della Federazione Trasporti CISNAL, è deceduto improvvisamente a soli 42 anni di età. Particolarmente addentro a tutti i problemi ferroviari dirigeva anche il giornale «Il Trasporto domani». Alla vedova, sig.ra Luciana e ai 3 figli porgiamo i sensi del nostro profondo cordoglio. È giunta anche la notizia del decesso del C.Tr. Giovanni Dallago a r. da pochi anni e già in servizio presso il DPV Roma Smist. e Termini, del Cond. a r. Giovanni Iamurri già dipendente del DPV di Roma Tiburtina e del Macch. di 1ª classe a riposo Giuseppe Torriero già in servizio presso il D.L. di Roma Smist., padre di Giancarlo, S.S. dell'Ufficio V del Servizio Personale. Alle rispettive famiglie le condoglianze più sentite da parte di tutti i colleghi. Condoglianze anche per il M.re Umberto Colucci di Roma Trastevere per la perdita della madre Carmela.

Quiescenze. Tanti cordiali auguri ai colleghi C.Tr. 1ª cl. Alfonso Anguilla, Franco Marotti e Armando Donati del Dep. P.V. Roma Smist. tutti e tre collocati a riposo per limiti di età. Auguri di felice quiescenza al C.S. Sovr. Armando Fraioli, Titolare di Roccasecca, a riposo per limiti di età, al 1° Agg. Valerio Querci, C.S. Sovr. di Roma Termini e al Capo Treno Marcello Carroccia del D.P.V. di Roma Termini.

Nascite. Felicitazioni al Capo G. Sovr. in quiescenza Anacleto Salustri per la nascita del nipotino Valerio, figlio del C.S. Sergio Salustri in forza presso l'Impianto di Roma Tiburtina.

Laurea. Franca Scalzo, figlia di Antonio, C. Staz. Sovr. dell'Ufficio VI Reparto Coordinatori del Servizio, si è laureata in Psicologia all'università di Roma con il massimo dei voti. Alla neo-dottoressa congratulazioni e auguri.

Roma/Servizi

È recentemente deceduto il Segr. Sup. di I cl. a riposo Giovanni Battista De Marco dell'Ufficio Stampa del Gabinetto del Ministro. Lo ricordano con affetto i colleghi e quanti lo hanno conosciuto e stimato per le sue grandi doti umane. «Voci» porge ai familiari sentite condoglianze.

Si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia Pio De Angelis, figlio del collega Fausto del Servizio Approvvigionamenti e attualmente distaccato alla Segreteria del Direttore Generale. Al neodottore congratulazioni e auguri.

CASA NOSTRA

Commerciale

È nata Ilaria Vitale secondogenita di Vincenzo, Applicato presso l'Ufficio Marketing e di Ersilia Novelli, Applicato presso il Servizio Ragioneria. Alla bimba, al fratellino Morgan e ai genitori giungano le nostre più vive felicitazioni.

Impianti elettrici

Si è spento Giuseppe Lezza, Segretario Tecnico Superiore 1ª classe del nostro Servizio. Alla famiglia le nostre più sentite condoglianze.

Istituto sperimentale

Lutto. È mancato all'affetto dei suoi cari Stefano Galatolo, Cavaliere di Vittorio Veneto, per ben 47 anni in servizio presso la nostra Azienda, 36 dei quali trascorsi all'Istituto Sperimentale. Alla sua famiglia le più sentite condoglianze di «Voci».

Quiescenza. Ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età, il collega Aurelio Caricchia. All'amico Caricchia i più sinceri auguri di una lunga e serena quiescenza.

Lavori

Con profonda costernazione registriamo la repentina e prematura scomparsa del Commesso Giovanni Buccella. I colleghi tutti del Servizio Lavori porgono alla famiglia sentite condoglianze.

Movimento

Nozze. Il C.S. Sup. Francesco Costantini dell'Ufficio I si è unito in matrimonio con l'Aus. di Staz. Maria Lucchetti dell'Ufficio II. Auguri vivissimi.

Nascite. Il cav. uff. Samuele Pera, capo del reparto OP.11 di questo Servizio, è diventato nonno per la quarta volta. Il figlio, dr. Roberto e la nuora, signora Carla Falconetti, entrambi Segretari della sede centrale, gli hanno infatti fatto dono della nipotina Laura. Ai felici nonno e genitori formuliamo i migliori auguri. Felicitazioni ugualmente al C.S. Sup. a r. Antonio Lombardi divenuto nonno di un bel maschietto.

Quiescenza. La signora Anna Conti, Segr. Sup. dell'Ufficio VI, si è dimessa, dopo 24 anni di servizio. Alla signora Anna gli auguri più fervidi di lunga e serena quiescenza che estendiamo anche a Gianfranco De Lungo, Segret. dell'Uff. II che ha recentemente lasciato l'Azienda.

Lutti. L'amico Antonio Cirotti, Rev. Sup. di 1ª cl. dell'Ufficio VI, dimessosi nell'agosto dello scorso anno per motivi di salute, ci ha, ora, lasciati definitivamente. Esterniamo le più sentite condoglianze ai suoi congiunti. Sentite condoglianze anche all'Aus. di Staz. Alberto Spanò, addetto all'anticamera del Direttore del Servizio Movimento, per la prematura scomparsa del padre.

Torino

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda: il C.S. Sovr. cav. Giovanni De Alessandri, Capo 5° Rep. Movimento di Ceva; il C.S. Sovr. Pietro Giuliano, Titolare di Torino Orbassano e per lunghi anni Presidente del DLF di Bussoleno; il C. Tr. Giovanni Revelli del DPV di Cuneo; il Macch. TM Francesco Vair della Rimessa Locomotive di Modane; all'OGR il Tecn. Luigi Ruzza e l'Aus. Francesco Salza; al Rep. 31/E - I.E. di Asti i Tecnici Giovanni Caramagna, Carlo Gola, Ettore Negro e Pietro Pennazio; al DL di Cuneo l'A.M. Lorenzo Pellegrino nonché i Tecn. Aldo Bramard ed Antonio Signanini. A tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Binario dieci. Presso l'Università di Torino si sono addottorati: in Materie Letterarie il C.S. Anna Amerio Trione di Centallo, figlia del compianto Appl. C. Francesco, già del DL di Cuneo; in Medicina e Chirurgia Beatrice Amosso, figlia del Dirig. Sup. dr. Riccardo, Capo dell'Uff. C.T.; in Matematica Mauro Deyme, figlio del Tecn. Renzo, della Zona IE 44/1-TT di Torino PN; in Giurisprudenza a pieni voti Rita Testa, figlia del Gestore C. Virgilio, Titolare di Nichelino. Congratulazioni vivissime.

Marcia nuziale. Al DPV di Cuneo il Cond. Mario Chiatto con Rosaria Di Micco, l'Aus. Viagg. Antonio Grillo con Anna Dimarco ed il Cond. Michele Marchisio con Maddalena Maria Franza; all'OGR l'Aus. Mario Porto con Rosamaria Romano e l'Op. Q. Francesco Vona con Caterina Scigliano. Auguri di ogni bene e felicità.

Cicogna express. Al DL di Cuneo Laura all'AM Riccardo Origlia e Fabiana al Macch. Silvio Dadone; all'OGR Lidia all'Op. Q. Giuliano Bolognesi, Patrick all'Op. Q. Andrea Campagnolo, Aurora al C.T. Antonino Mazzone e Simone all'Op. Q. Nunzio Nappa; al DPV di Cuneo Sara al C.Tr. Gisella Sattanino ed al Cond. Renzo Aschero, Teresa al Cond. Riccardo Carraturo e Vanessa al Cond. Bartolomeo Tatò. Vivissime felicitazioni.

Lutti. In attività di servizio è deceduta l'Assist. St. Giannina Rebagliati, di Trappa. Alla famiglia le più sentite condoglianze, che estendiamo ad alcuni colleghi recentemente colpiti dalla perdita di persone care: al DL di Cuneo la sig.ra Maria Cometto, madre dell'Op. Q. G. Battista Bruno, la sig.ra Rosa Chionetti, madre del Macch. Vincenzo Fenoglio, il sig. Giuseppe Griseri, padre del Macch. Franco, e la sig.ra Marinetta Vinai, madre dell'Op. Q. Bruno Sciolla; il sig. Angelo Dal Dosso, padre del Tecn. Mario della Rimessa Locomotive di Modane; il padre del Tecn. Giovanni Ciula dell'OGR; al DPV di Cuneo il sig. Giacomo Bertaina, padre del C.Tr. Attilio, ed il sig. Mario Massone, padre del C. Tr. Paolo.

Trieste

Raffaella, figlia del Redattore Compartimentale del nostro periodico, Alessandro Pergola Quaratino, si è unita in matrimonio, nella casa comunale di Sgonico (Trieste), con il signor Willy Coloni. Ai novelli sposi, gli amici e «Voci» augurano tanta felicità.

La casa del Manovratore Flavio Sandron è stata allietata dalla nascita di Silvio. Al neonato, alla signora Nadia ed al caro collega, giungano affettuosi auguri.

Il Capotreno Giovan Battista Da Vico, del D.P.V. di Udine, ha perso la madre, signora Albina. Le nostre più sentite condoglianze.

Dopo 42 anni di servizio ha lasciato l'Azienda il Capo Gestione Sovrint., cav. Adriano Croattini, Dirigente il Centro Tassazioni di Confine di Gorizia e già da diversi anni, segretario del capo Stazione Titolare di Udine. Giugano al caro Croattini, da parte degli amici, gli auguri di una lunga e serena quiescenza.

Venezia

Ha lasciato l'Azienda il C.P.V. Sovr., cav. Gregorio Roncato, in servizio all'Ufficio Movimento. Nel corso di un amichevole simposio la dirigenza compartimentale e i colleghi tutti hanno manifestato al neo-pensionato un sincero sentimento di stima e simpatia al quale ci associamo, augurando una lunghissima, serena quiescenza.
È andato in pensione, dopo 42 anni di servizio, anche il Revis. Sup., cav. Arduino Zanibellato, che ha sempre svolto la sua attività presso l'Ufficio Movimento con serietà e dedizione. Al sig. Zanibellato le nostre più sincere espressioni di simpatia e un augurio per il futuro.

Congratulazioni vivissime al C.S. Sovr. Ennio De Biasi, Capo del 1° Rep. Mov. di Linea di Venezia per i brillanti risultati conseguiti negli studi dalla figlia Elisa che si è laureata a pieni voti in Lingue e Letterature Straniere presso l'Università degli Studi di Venezia. Ha concluso gli studi anche Rita Del Negro, figlia del Segr. Sup. 1ª cl. Lidio dell'Ufficio Lavori: si è laureata in Scienze Biologiche presso l'Universita di Padova. Gabriele Angiolelli, figlio del Segr. Sup. a riposo Italo, si è invece laureato in Medicina e Chirurgia presso l'Ateneo di Bologna.
Ai neo-laureati i nostri complimenti e gli auguri per un futuro professionale ricco di soddisfazioni.

Nozze. Il Segr. Sup. Lanfranco Simionato dell'Ufficio Lavori si è sposato con la sig.na Maria Cristina Bittante. Felicitazioni e auguri.

Lieti eventi. È nata Luisa, figlia del C.S. Gigi Cavasin del 2° Rep. Mov. di Linea di Treviso e della consorte, sig.ra Maria Assunta Carnio. Rallegramenti ai genitori e al piccolo Alessio di cinque anni, che ha accolto con gioia l'arrivo della sorellina.
Anche al Tecnico Gilberto Magro delle Officine del DL di Padova è nato il secondo figlio: dopo Diego è arrivato Davide. È invece primogenito Francesco, figlio dell'Op. Qual. Andreino Castelli, dipendente dall'Ufficio Lavori. Tanti affettuosi auguri per il futuro.

Verona

Lauree. Nicoletta, figlia dell'Op. Qual. Ugolino Bronuzzi in servizio presso la Zona IE di Legnago, si è brillantemente laureata presso l'università di Padova in Scienze Matematiche. All'Ateneo di Padova con il massimo dei voti si è laureato in Ingegneria Meccanica Giovanni, figlio dell'Op. Qual. Mario Mazzon utilizzato al Tronco Lavori di Verona Porta Vescovo. Ad entrambi i nostri migliori rallegramenti con tanti auguri di successo professionale.

In pensione. Dopo 41 anni di ininterrotto servizio è stato posto in quiescenza il Tecnico Rino Damasconi in servizio al quarto Tronco Lavori di Verona Porta Vescovo. Con 40 anni di attività ferroviaria ha lasciato il servizio l'Op. Qual. Mario Busato del Reparto Officina-Magazzino e Centro Stampa del locale Ufficio Impianti Elettrici.
Anzianissimo della Rotaia, dopo lunghi anni di attività contabile all'Ufficio Ragioneria, è stato collocato a riposo il Segr. Sup. 1ª cl. Aldo Galvagni. A casa il Tecnico Luciano Sclavi del Deposito Locomotive di Bolzano, dopo 42 anni di servizio ferroviario. In pensione anche la inimitabile voce giornalie-

ra del «Pronto Ferrovie» della centralinista di Verona Porta Nuova, Applicato Capo Olga Pasini Domaschi, il cui ceppo familiare è da generazioni tutto ferroviario. Il mese di gennaio 1984, al Deposito Locomotive di Verona, ha segnato l'inizio di un massiccio pensionamento di macchinisti. All'ultimo viaggio di servizio sono stati ricevuti all'arrivo del treno da colleghi, amici e parenti, fra battimani e mazzi dei tradizionali garofani rossi, i Macchinisti: Enzo Arduini, Giordano Avesani, Walter Bellè, Alfredo Bianchi, Domenico Bonvicini, Ugo Lunardi, Alberto Meneghini, Mauro Sartori. A tutti affettuosi auguri di serena quiescenza.

Nascite. Auguri vivissimi a: Maria Grazia, figlia dell'Aiuto Macch. Maria Grippa del DL di Verona e del Capo Treno Renzo Dario del DPV di Verona; Daniela, figlia del Manovale Martin Comploj in servizio presso la stazione di Dobbiaco; Michele, figlio dell'Ass. Capo Diego Zanella della stazione di Verona Porta Vescovo. Dall'Officina Grandi Riparazioni di Verona: Silvia, all'Op. Qual. Paolo Burro; Giulia, all'Op. Qual. Paolo Cubeddu; Elisa, all'Op. Qual. Pietro Demo; Silvia, all'Ausiliario Pietro Marani; Luca, all'Op. Qual. Giglio Molinaroli; Emanuele, al Capo Tecnico Enrico Cestaro; Erika, all'Op. Qual. Giovanni Gemma; Laura, all'Op. Qual. Bruno Zampieri; Giulia, all'Op. Qual. Eugenio Coati; Simone, all'Op. Qual. Sergio Leso; Marco, al Manovratore Giancarlo Braga; Valentina, all'Op. Qual. Sandro Varalta. Dall'Officina Grandi Riparazioni di Vicenza: Brigida, all'Ausiliario Santo Manti; Francesca, all'Op. Qual. Gianni Garbo; Fabio, all'Op. Qual. Dino Benetton; Roberta, all'Op. Qual. Luigi Faccioli; Marta, all'Op. Qual. Mariano Silvello; Marco, all'Op. Qual. Germano Zambanello.

I nostri lutti. Pochi mesi dopo il collocamento a riposo per raggiunti limiti di età e di servizio è improvvisamente scomparso il cav. Fausto Poggi, Capo Stazione Sovrintendente e Capo Reparto Movimento di Bolzano. Alla famiglia l'affettuoso cordoglio degli amici, colleghi e superiori. Le nostre condoglianze per lutti in famiglia a: Ass. Capo Alberto Bevilacqua in servizio al Circolo Ripartizione Veicoli di Verona per la scomparsa del fratello Corrado, Op. Spec. in pensione già in servizio presso l'Officina Grandi Riparazioni di Verona; Ausiliario Francesco Iello in servizio a San Candido per la perdita della mamma; Ausiliario St. Bruno Masotti e Capo Gest. Carlo Ederle della stazione di Verona Porta Nuova per la scomparsa del padre.

Al mare e ai monti con Jumbo Tour

Al mare a Rimini

Quota stagione 1984

Quote per persona per turni di 7 giorni di pensione completa, escluse le bevande, con sistemazione in camere con servizi privati (escluse le camere singole in qualche caso), servizio, tassa di soggiorno, iva, uso in comune di cabine al mare.

ALBERGHI DIRETTAMENTE SUL MARE:
Hotel Regina e altri:
Bassa Stagione: quote settimanali a persona, camere a 2-3-4 letti L. 140.000 / Media Stagione: quote settimanali a persona, camere a 2-3-4 letti L. 182.000 / Alta Stagione: quote settimanali a persona, camere a 2-3-4 letti L. 224.000

Per camere singole aumento di L. 21.000 settimanali.

Per camere fronte mare, aumento di L. 14.000 settimanali per persona.

In tutti gli alberghi: escluso il Residence Jumbo, sconto del 30% ai bambini fino a 7 anni con aggiunta di lettino nella camera degli adulti. **Sconto** del 10% alla terza e quarta persona adulta, in camera a 3 o 4 letti.

ALBERGHI CON PISCINA
Residence Hotel Jumbo:
bilocale più servizi, 4-5-6 posti letto, frigo, piscina, posto macchina garantito, solarium, cabine al mare, ampia terrazza.
Pensione completa presso Ristorante Hotel Jumbo.

Hotel Jumbo - Hotel Susy e altri:
Hotel El Prado (Pinarella di Cervia)

Bassa stagione: quote settimanali a persone, in camere a 2-3-4 letti L. 133.000 / Media Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 161.000 / Alta Stagione: quote settimanali a persona, in camera a 2-3-4 letti L. 196.000

All'Hotel Susy in media ed alta stagione aumento di L. 14.000 settimanali per persona.

Hotel Colon - Hotel Holland
Hotel Montecarlo e altri
Hotel Blumen (sul mare) Viserba
Bassa Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 126.000 / Media Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 154.000 / Alta Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 182.000

Per camere singole aumento di L. 14.000 settimanali.

Turni: (di una o più settimane con inizio e fine di **Domenica**).
Bassa Stagione: 13 maggio, 20 maggio, 27 maggio, 3 giugno, 10 giugno, 17 giugno, 24 giugno.
Media Stagione: 24 giugno, 1 luglio, 8 luglio, 15 luglio, 19 agosto, 26 agosto.
Alta Stagione: 15 luglio, 22 luglio, 29 luglio, 5 agosto, 12 agosto, 19 agosto.
Bassa Stagione: 26 agosto, 2 settembre, 9 settembre, 16 settembre, 23 settembre.

Nessuna possibilità di concedere il turno 5/8-19/8; pertanto il mese di agosto è suddiviso solo in due turni e precisamente: 29/7 - 12/8 oppure 12/8 - 26/8.
Per il turno 5/8-19/8, in alcuni alberghi secondo disponibilità, aumento di L. 3.000 al giorno per persona.

In montagna

Valtellina
Aprica - Caspoggio - Trafoi - Livigno
Vi presentiamo i nostri soggiorni montani per l'estate 1984 nei seguenti alberghi:
Aprica: Hotel Urri - **Caspoggio:** Hotel Kennedy - **Trafoi (BZ):** Hotel Posta - **Livigno:** Hotel Alexander

Quote stagione 1984

Per turni di 7 giorni di pensione completa, escluse le bevande, con sistemazione in camere con servizi privati, incluso tasse di soggiorno.

H. URRI - H. KENNEDY - H. POSTA
Bassa Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 133.000 / Alta stagione: quote settimanali a persona, in camera a 2-3-4 letti L. 175.000

Presso l'hotel Kennedy di Caspoggio nel periodo dal 5/8 al 19/8 aumento di L. 4.000 al giorno.

A Caspoggio la sistemazione potrà avvenire 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.

H. ALEXANDER - LIVIGNO
Bassa Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 147.000 / Alta Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 189.000
Nel periodo dal 5/8 al 19/8 aumento di L. 4.000 al giorno per persona.
Turni (di una o più settimane, con inizio e fine di Domenica).
Bassa Stagione: 10 giugno, 17 giugno, 24 giugno, 1 luglio, 8 luglio.
Alta Stagione: 8 luglio, 15 luglio, 22 luglio, 29 luglio, 5 agosto, 12 agosto, 19 agosto.
Bassa Stagione: 19 agosto, 26 agosto, 2 settembre, 9 settembre, 16 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. 50.000 (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.

● 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.

Un treno nel cassetto

La foto verticale che pubblichiamo qui accanto ci è stata inviata dal Cav. Ottorino Cinti di Senigallia. Il 30 luglio 1930 ad Ancona — data e luogo a cui risale lo «scatto» — prestava servizio nella gestione della locale Provvida-Magazzini, con le funzioni di Capo Squadra. Cinti che ha 82 ani, è l'unico ancora in vita degli otto personaggi fotografati: lo si riconosce seduto al centro tra altri quattro colleghi (da sinistra, Gobbi, Calducci, Cinti, Budano, Galeazzi). I tre in piedi sono, sempre da sinistra, Paulin, Amici, Schiavoni.

Ma cos'ha di particolare questa foto? Una certa aria tenebrosa coinvolge l'ambiente e i protagonisti. Quello sfondo di capannoni, la grata alla finestra, quel respingente e quel carro merci di quinta che sembrano quasi fantasmi... All'ambientazione si aggiungono i protagonisti. Alcuni veramente inquietanti. Siamo negli anni '30 e in un lavoro di magazzino era prescritto un camicione che — come si può vedere — conferiva a chi l'indossava un aspetto rigido, quasi da androide. Prendiamo, ad esempio, il personaggio in piedi a sinistra. Sembra proprio una riedizione casareccia e bonaria del «Nosferatu» di Murnau. La testa calva, le orecchie importanti, le braccia strette lungo il corpo, le mani ampie (di chi le usa da sempre per lavori pesanti), le ombre che tagliano il volto e che creano un personaggio da espressionismo cinematografico (in voga proprio in questi stessi anni), fanno di questa foto una foto «gotica», con un sospetto di «horror». E che dire dell'altra figura alla destra di «Nosferatu»? Le mani congiunte dietro la schiena, la testa reclinata in dietro e quell'ombra verticale sul muro che sembra quasi un capestro.

Tutto quello che abbiamo detto — s'intende — non riguarda assolutamente le persone reali che appaiono nella foto inviataci dal Cav. Cinti. È solo che a più di cinquant'anni di distanza, alcuni effetti fotografici (è una foto controsole e macchie di ombra cancellano gli sguardi) possono trasformare una pacifica e serena immagine di gruppo in un'inquadratura da film «noire».

Passiamo all'altra foto. È del collega Giovanni Pelanda di Meolo (Venezia) in servizio presso la Zona I.E. di S. Donà di Piave. È stata scattata durante i lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Livenza, distrutto dai bombardamenti aerei durante la seconda guerra mondiale e vi appare anche il padre del collega: Pelanda-padre fu impegnato alle varie fasi delle operazioni di ripristino della linea Mestre-Portogruaro.

Storicamente è una foto importante perché documenta la «ricostruzione», uno dei momenti più epici della vita delle nostre ferrovie: tutte le forze umane e tecniche impegnate a ridare al paese una rete ferroviaria in gran parte danneggiata dagli eventi bellici. Una foto storica, ma anche una bella foto. Le strutture di metallo, sullo sfondo traversine e un avanzo del vecchio ponte e poi gli uomini, scanditi come note in una partitura musicale tra una trave e l'altra, un ponteggio e l'altro, quasi magici folletti, leggeri Peter Pan che rapidi, in silenzio, lavorano al nuovo ponte. Ammiriamo l'equilibrio e la temerarietà del ferroviere in piedi, come una polena, sul pilone più alto. Certo, è contro ogni norma di sicurezza e oggi una posa così non sarebbe possibile. Ma — diciamolo — com'è bello e nobile quel gesto, quel sentirsi, trasformarsi in un tutt'uno ideale col ferro, col ponte. Questa foto dice anche — a chi mai se lo fosse dimenticato — che dietro ogni metro di binario, dietro ogni struttura ferroviaria, modesta o grandiosa che sia, ci sono gli uomini. Migliaia e migliaia di ferrovieri che hanno identificato le loro vite con traversine, stazioni, locomotive. Proprio come quel ferroviere arrampicato lassù, più fiero e orgoglioso che se avesse scalato l'Everest.

Sì, questa è proprio una foto «epica».

La Santhià-Arona (via Borgomanero)

di Renzo Marello
Foto di Ruggiero Piazzolla

Camillo Benso di Cavour, com'è noto, fu uno strenuo assertore dello sviluppo delle ferrovie, che costituirono sempre una parte fondamentale dei suoi programmi per il risorgimento economico del nostro Paese, ch'egli vedeva intimamente collegato con il risorgimento politico d'Italia.
Perciò già il 29 novembre 1856, con il Paleocapa, egli firmava una convenzione per la concessione di una ferrovia attraverso il Sempione, convenzione che, approvata dal Parlamento subalpino, relatore l'on. Saracco, fu sanzionata con una legge del 12 giugno 1857.
Gli avvenimenti politici maturatisi in seguito diedero naturalmente la precedenza al traforo del Cenisio, ma nonostante ciò il grande statista non dimenticò mai che i ricchi cantoni svizzeri, rinserrati fra le catene del Giura e le Alpi, anelavano ad aprirsi uno sbocco verso il Mediterraneo per la via più breve, appunto quella del Sempione.
Non solo, ma a quell'epoca Torino era già un centro commerciale di rilevante importanza, che non poteva non cercare di far penetrare molti suoi prodotti nella Svizzera francese e nella Germania occidentale, senza dover percorrere a tale fine lunghi circuiti attraverso il Cenisio e la Savoia oppure in un secondo tempo, peggio ancora, lungo la valle del Ticino ed il Gottardo: in Piemonte, infatti, quando di automobili ancora non si parlava, avevano tuttavia già sede le principali ditte industriali di allora, le filande, aventi stabilimenti nella raggiera delle vallate alpine, qui erano inoltre sorte le prime società d'esportazione agricola, le rinomate case vinicole e quelle importantissime per il vermouth.
Accorciare la distanza che se-

Un ponte in ferro sulla Santhià-Arona. Lungo la linea ci sono anche numerosi ponticelli che permettono il flusso delle acque irrigue delle risaie

parava Torino dalla Svizzera e quest'ultima dal mare (non per nulla in quel periodo venne pure progettata la Torino-Cuneo-Breil-Ventimiglia) divenne pertanto il principale obiettivo della Società delle Ferrovie Alta Italia, che allo scopo presentò alla stampa il 20 giugno 1870 una memoria dell'Ing. Giuseppe Tonta, relativa al progetto d'una linea cosiddetta «Sotto Alpina», la quale avrebbe dovuto unire Torino con il Lago Maggiore passando per Cirié, Valperga, Castellamonte, Ivrea, Biella, Gattinara, Romagnano e Borgomanero.

Un altro progetto prevedeva, invece, una linea «Prealpina», che, dopo Biella, si sarebbe diretta verso Locarno e Bellinzona passando per Vallemosso, Crevacuore, Orta Miasino, Gravellona ed Intra.

Il problema di fondo, è chiaro, era non solo di collegare direttamente Torino a Bellinzona ed oltre, ma anche — abbandonando la pianura mediana della valle del Po, già solcata da una ferrovia di grandissimo traffico — di attraversare con un nuovo «raccordamento» gli altopiani che si stendono lungo le prealpi del Canavese e di internarsi opportunamente nelle industriose valli della Dora Baltea, del Ponzone, del Sessera, del Sesia e dello Strona, collegando infine il bacino del Lago d'Orta a quello del Lago Maggiore.

La stessa opinione pubblica si mobilitò, vennero presentate petizioni di corpi morali e di privati al Governo del Re ed al Parlamento e vi furono anche manifestazioni popolari: tutto ciò provocò dichiarazioni e promesse da parte di alcuni Ministri. I progetti, allora, pullularono addirittura, alcuni come studi sommari e di massima, altri spinti fino agli ultimi particolari di esecuzione oppure alle soluzioni più estrose, come quella che prevedeva niente meno l'attraversamento di un braccio del Lago Maggiore da Arona ad Angera con una costruzione imponente e gigantesca.

Ognuno di tali progetti trovava i suoi fautori ed i suoi oppositori, che disputavano sui relativi vantaggi e svantaggi in base alla maggiore o minore distanza di ciascun percorso oppure ai prezzi di costruzione. Fra le più svariate motivazioni, oltre agli evidenti vantaggi «topografici, commerciali, industriali e morali», venne pure accampato, forse per la prima volta, il fatto che la linea in questione avrebbe «svelato attrattive e lusinghe anche per il semplice touriste».

Di un apposito Comitato Promotore, sorto nel 1874, fece parte anche il Conte Giuseppe Rovasenda, il cui omonimo nipote desideriamo ringraziare pubblicamente e vivamente da queste colonne per la squisita gentilezza con cui ha messo a nostra disposizione i rari e preziosi documenti d'epoca ancora in suo possesso.

Molto interessanti risultarono anche i progetti dell'Ing. Mondino, dell'Ing. Borella e, a cura del Governo, dell'Ing. Giambastiani, che sul tratto Romagnano-Borgomanero prevedeva due tracciati, uno detto «basso», l'altro «alto»; con il primo il percorso Santhià-Sesto Calende era di m. 60.944,60 e la spesa di lire 18.099.860, con il secondo rispettivamente di metri 64.012,60 e di lire 15.440.180.

Ad un certo punto tanto affannarsi trovava la sua principale motivazione nella constatazione dei danni non lievi che l'apertura del Gottardo aveva prodotto a Torino, stante che, oltre tutto, prima del 1882 non esisteva fra il Cenisio ed il Brennero alcun altro traforo delle Alpi; per il nuovo transito, inoltre, le merci piemontesi per andare a Losanna dovevano percorrere una distanza di 467 km, per il Moncenisio di 368 km, mentre per il Sempione sarebbero bastati 350 km. In conclusione la nuova galleria del Gottardo tolse al Fréjus, cioè al transito per Torino e per il Piemonte, oltre i due terzi del suo traffico; per di più, la progettata apertura del Sempione avrebbe ancora assorbito nella sua sfera d'azione un'altra porzione del traffico del Cenisio.

La pressione degli operatori economici ed anche dell'opinione pubblica si fece quindi via via più incalzante, per cui il Governo, con una legge del 3 agosto 1898, assunse finalmente l'impegno di autorizzare la costruzione e l'esercizio della linea Santhià-Borgomanero con il sussidio chilometrico di lire 5.000 per settantacinque anni e con l'obbligo di provvedere perché tale linea fosse messa in corrispondenza con i treni internazionali attraversanti il Sempione.

Per la parte esecutiva, nell'imminenza dell'apertura di quest'ultimo, si provvide con apposite convenzioni stipulate con l'Amministrazione Provinciale di Milano (per la Domodossola-Arona), con l'Amministrazione Comunale di Torino e con la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, convenzioni presentate alla Camera dei Deputati con disegno di legge il 30 novembre 1901 dal Ministro dei Lavori Pubblici Giusso del Gabinetto Zanardelli ed approvate l'11 dicembre dello stesso anno.

In base alla legge definitiva del 30.12.1901, la linea Santhià-Borgomanero, con prolungamento fino ad Arona, veniva concessa al municipio di Torino e quindi nasceva con le caratteristiche delle ferrovie complementari e secondarie, mentre si sarebbe voluto fin da allora che i due tratti fossero considerati parti d'una linea internazionale, quindi a totale spesa e carico del Governo, o per lo meno come ferrovia di prima classe.

Vero è che, in ogni caso, all'art. 16 del capitolato con il Comune di Torino veniva fatta una doppia ipotesi, cioè che la Società subconcessionaria continuasse nell'esercizio della rete dello Stato o che cessasse dal detto esercizio, nella quale ultima evenienza il Governo sarebbe stato obbligato a proce-

La stazione di Santhià e, a destra, la stazione di Romagnano Sesia

dere al riscatto al 30 giugno 1905.
Finalmente, tuttavia, in poco tempo i lavori vennero eseguiti, cosicché tutta la linea, anche per tronchi, poté essere attivata: il 16 gennaio 1905 il tratto da Santhià a Borgomanero di Km 48,421 ed il 4 gennaio 1906 quello da Borgomanero ad Arona di Km 16,830. L'avvenimento venne considerato addirittura prodigioso, tanto che l'inaugurazione fu annotata come «res miranda» sul manoscritto dei «Memoranda Burgumaneri».
La linea è tutta a semplice binario, non elettrificata, con pendenze massime delle livellette del 9 per mille in entrambi i sensi e curve con raggi minimi di 500 metri e valori di 400 m in uscita da Santhià, in ingresso a Romagnano ed in uscita da Borgomanero. La velocità massima ammessa è di 60/70 Km/h, sempre inferiori a limiti consentiti dal tracciato, mentre quella commerciale varia da un minimo di 40 Km/h ad un massimo di 55 Km/h per il treno più veloce.
L'intera linea è attualmente attraversata da 51 passaggi a livello, dei quali 10 manovrati dalle stazioni, 28 da 17 posti di guardia, 12 in consegna agli utenti ed uno automatico.
Il percorso nel primo tratto ha un profilo pressoché rettilineo, che si sviluppa in zona pianeggiante, dove la linea corre in rilevato rispetto al piano di campagna ed è interessata da numerosissimi ponticelli in muratura di mattoni di modesta luce che permettono il flusso delle acque irrigue delle risaie.
Nella tratta da Romagnano a Cureggio il tracciato procede invece in zona collinare — attraversando le gallerie di Romagnano, di Cascine d'Enea, della Carrata e della Stornina, tutte di lunghezza limitata non superiore ai m 1.000 — e poi percorre notevoli tratti di trincea difesi da muri di contenimento. Da Cureggio a Borgomanero la sede ferroviaria è nuovamente in rilevato ed alla fine, sino ad Arona, passa ancora in una zona collinare, dove si trovano le gallerie di Gattico e della Campagnola, rispettivamente di m 3.308 e 228.
Particolarmente degna di menzione è l'appena citata galleria di Gattico, esempio veramente classico, riportato da tutti i testi di letteratura tecnica, dell'applicazione di metodi speciali di avanzamento e dell'impiego di mezzi straordinari di costruzione. Infatti, data la formazione geologica della zona, dell'era piocenica, composta da materiali diluviani coperti da una morena dei periodi glaciali, il terreno si presentava fortemente imbevuto d'acqua, fluido ed eccezionalmente spingente, per cui si adottò un singolare metodo di lavoro, da allora detto «italiano» e consistente nell'eseguire sulla superficie del terreno stesso il rivestimento completo della galleria e poi nell'affondarlo con cassoni, scavando con l'ausilio dell'aria compressa sotto la platea di fondo.
Altre opere d'arte notevoli su questa linea sono: il ponte in acciaio sul fiume Elvo a 5 luci; il ponte a tre luci in cemento armato sul fiume Cervo (ricostruito dopo un'alluvione del 1978); il ponte a tre luci in muratura di mattoni sul torrente Rovasenda; il ponte in ferro sul fiume Sesia a tre luci e numerosi altri manufatti.
Le stazioni sono dieci, comprese le estreme, e cioé Santhià, Carisio, Buronzo, Rovasenda, Gattinara, Romagnano Sesia, Cureggio, Borgomanero, Comignago ed Arona; ben cinque di esse sono di diramazione: la linea, infatti, a Santhià si innesta all'estremo est fra la Torino-Milano e la Santhià-Biella, a Rovasenda interseca la Novara-Biella, a Romagnano la Novara-Varallo Sesia, a Borgomanero la Novara-Domodossola e ad Arona, infine, confluisce sulla Milano-Domodossola e sulla Novara-Domodossola.
Assai interessante ed originale è l'interscambio di Rovasenda, dove la stazione non è comune, ma vi sono, bensì, due distinti fabbricati e piazzali di binari a quote diverse, raccordati da un apposito dispositivo d'armamento articolato su un binario tronco intermedio; tale configurazione di collegamento un po' complicato deriva dal fatto che la Novara-Biella fu costruita come ferrovia concessa e quindi indipendente dalla rete statale, anche se ad essa raccordata fin dall'inizio.
Il segnalamento è luminoso e semaforico e la circolazione è regolata con il sistema del dirigente unico, che ha sede a Romagnano Sesia.
La lunghezza dei binari d'incrocio varia da m. 366 (Rovasenda) a m. 500 (Comignago); l'armamento consente un carico per asse di 16 tonnellate.
Così, nelle semplici condizioni di costruzione, conservate con la normale manutenzione ordinaria e rari interventi straordinari, per lunghi decenni la linea ha assolto egregiamente le funzioni per le quali era stata realizzata quasi in concomitanza con l'attivazione del transito italo-svizzero di Iselle, quelle cioè di collegare Torino, il Piemonte sud orientale ed i porti liguri al Sempione, consentendo un minor percorso di ben 22 Km fra Premosello e Santhià via Borgomanero e permettendo di evitare il nodo sempre congestionato di Novara e la conseguente inversione di marcia.
Ma poi venne l'epoca dei «rami secchi» e questa linea secondaria fu considerata soltanto più utile per i pochi servizi locali a tariffe sociali e quindi giudicata irrimediabilmente passiva. Anzi, dopo la violenta alluvione del novembre 1968, che colpì tutta la zona e causò il crollo di ben sette ponti e ponticelli ferroviari, fra cui quello in ferro sul Sesia a Romagnano, il traffico locale cominciò a svolgersi su strada ed i servizi a lunga distanza vennero istradati su Novara.
Furono in molti, allora, a mettere in dubbio l'opportunità della sua riattivazione, che ebbe tuttavia luogo, dopo parecchie incertezze, grazie anche alla ricostruzione del citato ponte in ferro da parte dei

La stazione di Arona, punto di incrocio con la Milano-Domodossola

SANTHIÀ-ARONA

militari del Genio Pontieri e soprattutto alla nuova e sopravanzante teoria degli «itinerari alternativi».
In tale nuova funzione la linea si dimostrò subito assai utile, anche se parzialmente, quando, nel 1977, un'altra eccezionale alluvione causò il cedimento di una pila del ponte in ferro sul Toce fra Verbania e Baveno, per cui la Milano-Domodossola rimase interrotta per circa un anno.
Pertanto, nello studio del Piano poliennale di sviluppo delle ferrovie, messo a punto a quell'epoca dall'Azienda, questa linea secondaria fu classificata, appunto, «istradamento integrativo» del summenzionato itinerario Domodossola-Milano e per essa vennero previsti fondamentali interventi, quali l'elevamento del peso assiale ammesso a 22 tonnellate, l'eliminazione di PL, l'allungamento dei binari d'incrocio e persino, allora, l'elettrificazione.
L'Ufficio Lavori di Torino sta quindi già provvedendo alla sostituzione delle travate metalliche di luce da quattro ad otto metri con impalcati a travi in ferro incorporate nel calcestruzzo, proprio in previsione dell'aumento del peso assiale nonché della velocità.
Inoltre, con i fondi del Programma Integrativo, sono in corso lavori di rinnovamento dell'intera linea, con risanamento della massicciata e formazione di lunga rotaia saldata su traverse in calcestruzzo precompresso.
Ma anche il Piano Regionale dei Trasporti ha preso in considerazione l'«alternatività» rappresentata da questo percorso per i treni che interessano il Piemonte lungo il suo asse di attraversamento longitudinale, in relazione al problema dell'accessibilità diretta della ferrovia agli insediamenti produttivi e di un suo più significativo ruolo nei confronti delle esigenze già manifestate dalle industrie per il trasporto delle persone e specialmente per la mobilità pendolare.
Di conseguenza, la 1ª Unità Speciale di Novara è qui particolarmente impegnata, nell'utilizzo delle somme stanziate con il Piano Integrativo, in un programma di importanti lavori già progettati e, alcuni, già appaltati, che saranno portati a termine entro il 1986.

La realizzazione di tali opere, rientranti nelle finalità indicate dalla legge 17/1981, consentirà certamente un miglioramento della regolarità ed un incremento della produttività del servizio ferroviario anche su questa linea, oggi interessata soltanto da 16 treni viaggiatori giornalieri, fra cui due coppie di servizi diretti fra Torino ed Arona e due fra Santhià e Varallo, nonché da due treni merci trisettimanali. La trazione è interamente Diesel, con automotrici dei gruppi Ln 664, Aln 668 e Aln 773 per i primi e del gruppo D 345 per i secondi.
In proposito v'è da registrare, con nostalgico rimpianto, un regresso rispetto al più recente passato, esattamente ai primi anni '70, quando su questa linea le possenti 640 assicuravano ai collegamenti Torino-Arona una carrozza diretta Torino-Ginevra, purtroppo soppressa e non più ripristinata.
Per quanto riguarda l'aspetto merceologico, la statistica evidenzia che il maggior lavoro della linea è svolto da Santhià, nodo non solo ferroviario ma anche autostradale (Milano-Torino, Genova Voltri-Aosta-Monte Bianco), soggetto a notevole pendolarità; nel settore delle merci determinante è il movimento procurato per i carri completi da una grande fonderia di Carisio, dalle vecchie officine di riparazione ferroviarie Magliola (circa 1400 veicoli introdotti nel 1983), da una azienda produttrice di materiale insonorizzante e da alcune riserie, mentre da una ditta specializzata di Saluggia vengono effettuati migliaia di trasporti di preparati radioattivi diretti agli ospedali di tutta Italia.
Rovasenda, famosa per il suo grandioso castello millenario, è particolarmente interessata da un raccordo con una ditta di lavorazione del legname e da un altro, molto attivo, con forte movimentazione di trasporti militari per la concentrazione della zona della «Baraggia» di unità operative dell'Esercito.
A Gattinara, invece, arrivano da tutta Europa numerosi carri di terra, che ripartono carichi di pregiate ceramiche e di materiale refrattario.
Discreto è pure il lavoro svolto da Romagnano Sesia, grosso centro industriale (cartiere, industrie tessili, meccaniche e della lavorazione del legno) ed agricolo (viticoltura ed industrie enologiche), per il traffico a carro, soprattutto, della gloriosa ex Società Burgo, ora Scott, che nel 1983 ha effettuato ben 1407 spedizioni, con un introito per l'Azienda di circa un miliardo e mezzo.
Borgomanero, altra importante ed operosa cittadina industriale e commerciale, con un hinterland che si allarga verso il Cusio, zona ricca di piccola

Altre immagini della linea. Sulla Santhià-Arona si svolge un discreto traffico merci

RILEVAMENTO TRAFFICO LINEA SANTHIÀ-ARONA

Impianto	Biglietti	Abbonamenti	Sped. carro	Sped. P.P.	Arr. carro	Arr. P.P.
Santhià	85.657	7.206	438	18.024	998	2.184
Carisio	526	4	—	—	—	—
Buronzo	1.393	111	—	—	—	—
Rovasenda	10.146	1.056	510	7	546	47
Gattinara	12.505	1.386	—	425	191	643
Romagnano Sesia	20.371	1.455	1.215	412	234	406
Cureggio	disabilitata					
Borgomanero	48.653	4.122	422	3.773	476	2.926
Comignago	2.370	591				

Dati gennaio-ottobre 1983.

imprenditoria intraprendente, svolge un considerevole traffico per un'azienda metalmeccanica di recente acquisizione alla rotaia e per la Società S. Marco, forte costruttrice di rinomate gru metalliche ed in genere di materiale per l'edilizia. Questo impianto, dove avrà sede anche il posto centrale di telcomando e telecontrollo della linea Novara-Domodossola, è destinato ad assumere, quando saranno conclusi i lavori sopra descritti, il ruolo di stazione principale del traffico provinciale, nazionale ed internazionale. Sia quest'ultima stazione che Romagnano ricevono un validissimo ausilio per il disbrigo del loro consistente traffico merci dalla efficiente e ben organizzata impresa di carrelli stradali del Cav. Orlandi, che merita di essere qui citata.

Arona, infine, già sotto giurisdizione del Compartimento di Milano, sulla «Direttissima Provinciale» Domodossola-Borgomanero oltreché sulle internazionali da Milano e Novara per Iselle, altro importante centro commerciale, industriale e specialmente turistico, adagiato di fronte ad Angera fra la sponda piemontese, cioè occidentale, del Lago Maggiore ed i dolci declivi delle colline del Verbano, presenta numerosi ed assai variati motivi di grande interesse: artistico, paesaggistico, panoramico, ambientale e climatico. A parte il movimento di circa diecimila pendolari che, tra arrivi e partenze, quotidianamente essa registra, Arona, assieme alla Val d'Ossola ed alle altre cittadine scaglionate lungo la riva del lago, in ogni stagione è una delle mete preferite per le gite domenicali di torinesi, eporediesi, valdostani, astigiani, casalesi, vercellesi e biellesi.

In particolare, per quanto riguarda il traffico viaggiatori, bisognerebbe — come asserisce con convinzione il suo titolare, C.S. Sovr. Ermanno Grisoni — rivedere e migliorare i collegamenti di Torino e del Piemonte in genere con Losanna, in modo che i passeggeri vi possano d'ora in poi usufruire della coincidenza con il TGV da e per Parigi, oggi non realizzabile per lo scarto di pochi minuti.

Dal punto di vista panoramico, comunque, tutta la linea presenta scorci assai attraenti. Nel primo tratto la distesa piatta, uniforme e monotona delle risaie non manca, essa pure, di assumere particolari aspetti, sia quando dei prati verde smeraldo si scorgono soltanto a perdita d'occhio la speciale impronta dei canaletti irrigatori, le cosiddette «rogge», ed i filari degli alti alberi che li fiancheggiano, sia quando, a prati allagati, essa si trasforma in una immensa e caratteristica laguna.

Segue poi l'alta pianura biellese e vercellese, in corrispondenza delle «baragge», autentiche brughiere cespugliose, ultimi lembi di terra incolta e sparuti avanzi di antichi boschi, sparsi fra sodaglie semisteppose e fra sterpeti, in cui predomina l'erica e dove nidificano ancora l'airone bianco e l'ibis verde.

In prospettiva, lassù verso nord, non manca mai — neanche quando la linea si addentra fra i rilievi delle colline feraci di buoni e celebri vini — la vista della chiostra montagnosa, il cui profilo dentato nelle giornate serene si staglia nitido con le alte soglie rocciose dei giganti alpini, contro lo sfondo di nere foreste o di candidi ghiacciai, dai quali scendono impetuosi i fiumi ed i torrenti che il treno supera velocemente. Alla fine, quasi per una misteriosa legge di contrappasso, ecco lo stupendo e calmo scenario del grande lago, dove tutta l'incantevole natura assume colori più tenui e delicati.

Anche per lo sviluppo turistico della zona, dunque, al quale la ferrovia può dare un sicuro apporto, il risanamento ed il potenziamento in corso sulla Santhià-Arona rappresentano un'iniziativa assai valida, oltreché, naturalmente, per garantire lo scorrimento più rapido delle merci provenienti dal Nord Europa e per offrire un trasporto più efficiente alla miriade di attività locali commerciali, agricole ed industriali.

Ciò è quanto singolarmente e concordemente auspicano, con ferma e consapevole convinzione, tutti i colleghi, di ogni livello, intervistati durante la stesura di questo articolo: il C.G. Sovr. Cav. Italo Zavattaro, Capo del 3° Rep. C.T. di Novara, ed il suo sostituto C.G. Sovr. G. Carlo Volpiano; il C.S. Sovr. Pietro Ricci, titolare di Santhià; gli Assistenti Giorgio Calza e Fernanda Fracchia, rispettivamente di Carisio e di Buronzo; il C.S. Franco Monferrini, titolare di Rovasenda; il Gestore C. Antonio Rabino, titolare di Gattinara; il Capo Uff. D.U. C.S. Sovr. Francesco Guglielmi ed il titolare Fulvio Arpante di Romagnano; il C.S. Sup. Paolo Ceratti di Borgomanero; l'Assistente Giuseppe Mignone, titolare di Comignago; il già citato C.S. Sovr. Ermanno Grisoni, titolare di Arona.

Indistintamente tutti, inoltre, sperano pure che in avvenire sia ripresa in esame per questa linea la possibilità dell'elettrificazione, in modo da completare, con tale più moderno sistema, la triangolazione con Torino, Novara e Domodossola. È incontestabile, infatti, che il miglioramento del servizio ferroviario, secondo le note e pur sempre attuali teorie del preveggente Cavour, sarà senz'altro un concreto contributo al superamento della crisi economica che ci attanaglia, soprattutto considerando che il Piano regolatore della rete europea prevede il potenziamento dell'asse del Sempione e che, con la realizzazione della grande stazione di Beura «Domo 2», aumenterà decisamente il traffico di adduzione su detta linea.

In altri termini, lo stesso traffico ferroviario internazionale che interessa l'Italia andrà sicuramente in espansione, per cui assumerà un'importanza primaria tutto il sistema di comunicazione fra Italia e Svizzera; orbene, in questo contesto, anche la Santhià-Arona, pur nella sua provincialità, rappresenta un certo interesse, che — ormai è sicuro — non si vuole né si deve più trascurare. □

ROMA OSTIENSE

Riparte il «Treno-ENEL»

Il «Treno-ENEL» — Mostra itinerante sul tema «Risparmiare energia elettrica si può» — ha iniziato il suo quarto tour da Roma Ostiense il 15 marzo scorso. Durante i tre precedenti (il primo è del 1980) hanno visitato i carri che compongono il convoglio 2 milioni e mezzo di visitatori di cui 1.700.000 studenti. Altri dati: le città toccate sono state 159, 20.000 i chilometri percorsi, 1.175 le trasmissioni radio-televisive e 919 le colonne di giornale che ne hanno parlato. Cifre da capogiro (ma si spera che ci sia un'altra cifra, purtroppo non quantificabile: quanta energia è stata risparmiata per merito del treno-mostra), da grande successo. E come per tutti i successi, si replica.

Eppure si tratta di una mostra non spettacolare, didattica, che punta a un'informazione capillare sul consumo e sul risparmio energetico: obiettivo primario di una civiltà post-industriale alla scoperta dei limiti del proprio sviluppo.

Il quarto tour ripropone un viaggio attraverso il mondo dell'elettricità che parte da «Come nasce l'energia» e poi via via, attraverso «Le fonti integrative», «L'Enel per la conservazione dell'ambiente», «Il risparmio energetico», «L'elettricità e il treno» (questo carro, che è stato allestito a cura delle Relazioni Aziendali FS, illustra gli impieghi di energia elettrica nel trasporto ferroviario e le potenzialità di risparmio energetico del trasporto su rotaia), «Gli uomini dell'Enel», e si conclude con un Centro Informazioni con tanto di sala proiezioni, dove il visitatore può approfondire aspetti della mostra e soddisfare curiosità eventuali.

A «tagliare il nastro» c'erano ad Ostiense il Ministro dei Trasporti, On. Signorile, il Vice Presidente dell'ENEL, Dott. Inghilesi, e il Direttore Generale FS, Dott. Semenza. Una cerimonia sobria nel corso della quale il Ministro Signorile rispondendo ai ringraziamenti espressi pubblicamente da Inghilesi per l'ospitalità e il contributo delle FS, ha voluto sottolineare come, grazie alla collaborazione di due enti economici dello Stato, sia possibile avvicinare l'utente-cittadino e renderlo protagonista di un processo di risanamento economico nell'ambito di una concezione della politica e dell'economia profondamente democratica che vede nella partecipazione uno dei suoi cardini fondamentali.

Comunque il binomio treno-energia, ha un suo futuro anche al di fuori del Treno-ENEL, come è stato possibile verificare anche nel corso della cerimonia per la mostra itinerante. A Ostiense, infatti, è in piena attività il cantiere che lavora alla costruzione del terminal del collegamento ferroviario Aeroporto di Fiumicino-Roma (stazione, tapis-roulant e altri servizi connessi). Accanto ai vantaggi per i viaggiatori (rapidità ed economicità degli spostamenti), quando il collegamento entrerà in funzione, si avrà anche una notevole riduzione dei consumi energetici: autobus-navetta, pullman, auto pubbliche e private diventeranno i mezzi meno naturali per andare e tornare dall'Aeroporto. Grazie al treno, ancora una volta, si consumerà meno benzina, meno petrolio, meno energia...

Tiziana Gazzini

Il Ministro Signorile, il Dott. Semenza e il Vice Presidente dell'ENEL, Inghilesi, visitano il Treno-Enel durante la sosta a Roma Ostiense

VENEZIA

Per un PL in meno

Codroipo, 3 marzo 1984. Si inaugura il sottopasso realizzato in sostituzione del passaggio a livello nei pressi della stazione. Nella sede della locale Cooperativa Agricola si incontrano il Sindaco della città, rappresentanti dell'Amministrazione provinciale di Udine e della Regione, l'Ing. Castellani, Direttore del Compartimento ferroviario veneziano, alla presenza di un buon numero di cittadini.

Le autorità sottolineano il significato della nuova opera per la vita sociale, in termini di scioltezza della circolazione stradale, di sicurezza per gli utenti della strada e della ferrovia. L'opera aperta al traffico fa parte di una serie di sei analoghe strutture che consentiranno la chiusura di alcuni passaggi a livello.

S. Giustina Bellunese, 11 marzo. Alla presenza del Presidente della Regione Veneto Prof.

Il nuovo sottopassaggio realizzato a Codroipo per eliminare il P.L. nei pressi della stazione

Bernini, si aprono ufficialmente al traffico ben sette sottopassaggi sostitutivi di dieci attraversamenti a raso. Le autorità intervenute, fra le quali il Direttore Compartimentale di Venezia, illustrano alla popolazione le finalità di comune interesse che amministratori locali e Azienda FS si sono proposti di raggiungere con l'impegnativa impresa.
Queste sono le realizzazioni più recenti in termini soppressivi. Ma in questo delicato settore la locale Direzione Compartimentale opera in modo dinamico da parecchi anni.
È noto quanto sia lunga e complessa la procedura che si avvia con i primi contatti tra FS e Comune (o altro Ente proprietario della strada che incrocia la via ferrata) e si conclude con la realizzazione del manufatto sostitutivo (sottopasso o cavalcaferrovia). Tuttavia, con la chiarezza degli obiettivi e la costanza nell'impegno, e grazie al saldo rapporto di collaborazione che viene ad instaurarsi tra FS ed Enti locali, negli anni dal 1980 all'83 si sono soppressi ben 33 passaggi a livello e 11 posti di guardia.
L'azione prosegue a ritmo serrato. Si può calcolare che entro il 1986 oltre il 25% dei passaggi a livello oggi esistenti su strade di pubblico transito scompariranno.

Laura Facchinelli

LA SPEZIA

Ammodernato il Deposito Locomotive

Alla presenza delle massime Autorità locali, il Direttore Compartimentale di Firenze, Ing. Salvatori, ha recentemente inaugurato il nuovo fabbricato-uffici del Deposito Locomotive di La Spezia Migliarina.
Lo stabile, che comprende tutti gli uffici amministrativi dell'impianto, gli uffici dei Capi Deposito, quelli di distribuzione del personale di macchina, oltre alle aule per le scuole professionali, è stato realizzato con i finanziamenti della Legge del Piano di Interventi Straordinari e con quelli del Piano Integrativo delle FS. L'importo della spesa totale è di poco superiore agli 800 milioni, 674 dei quali sono occorsi per la costruzione, il resto per gli arredi e per le varie necessarie sistemazioni.
Il fabbricato risponde pienamente alle norme previste per le zone sismiche, alle norme sul contenimento dei consumi energetici, a quelle sulla tutela delle acque dall'inquinamento, a quelle relative all'antinfortunistica.
La nuova costruzione ha un volume complessivo di circa 3.300 metri cubi, ed è posto su un sedime di circa 352 metri quadri, ha due piani fuori terra e un seminterrato destinato a magazzini e locali accessori. L'interno è razionalmente suddiviso e si presenta realizzato in modo estremamente funzionale oltre che ben arredato. L'aspetto estetico esterno è, a sua volta, particolarmente curato: le facciate hanno un bel rivestimento plastico continuo del tipo medio spatolato a base di resine sintetiche in emulsione al quarzo sopra una zoccolatura in marmo Trani; l'intera struttura è circondata da marciapiedi perimetrali, vialetti e percorsi asfaltati, aiole verdi decorate con piante di varie essenze.

Antonio D'Andrea

REGGIO CAL.

Aperto il Poliambulatorio del D.L.

Nel quadro delle realizzazioni del Servizio Sanitario adesso c'è anche il Poliambulatorio aperto presso il D.L. di Reggio Calabria.
Il 1° marzo scorso, presenti il Direttore Compartimentale Ing. Rizzuto, il Capo dell'Ufficio Sanitario Dr. Bellantoni, i Capi dei rimanenti Uffici Comp.li, i Rappresentanti delle OO.SS. e tanti colleghi, è stato salutato, con una semplice cerimonia inaugurale, l'inizio dell'attività della nuova struttura.
Dopo il compiacimento espresso dal Direttore Compartimentale per l'entrata in funzione del Poliambulatorio, ha preso la parola il Dr. Bellantoni che ha illustrato, fra l'altro, le funzioni della nuova struttura la cui attività è limitata, per il momento, alle discipline di Otoiatria, Cardiologia e Spirometria, Oculistica (resterà aperta all'esercizio tutti i giorni feriali dalle ore 8.00 alle ore 14.00).
In questa prima fase, ha affermato il Dr. Bellantoni, faranno carico al Poliambulatorio — in un collegamento logico e funzionale con l'Ufficio Sanitario — le seguenti attività: accertamenti specialistici in relazione alle visite periodiche per la prevenzione delle malattie professionali; accertamenti specialistici nei confronti di dipendenti che, in assenza di tale struttura, venivano avviati ai Centri Ospedalieri e privati consentendo così di ottenere risposte immediate e di snellire la definizione delle pratiche; tutte le incombenze che dovessero evidenziarsi nel campo della medicina del lavoro.
Inoltre, con la prossima entrata in funzione del Gabinetto di analisi, l'attività sarà estesa all'effettuazione di indagini mirate su gruppi omogenei di lavoratori, in relazione all'impianto in cui operano, al fine di verificare eventuali esposizioni a particolari stress da lavoro e poter prendere adeguate contromisure.

Giulio Giulietti

Offerta del ventennale

Subito a casa Vostra in visione gratuita per dieci giorni

16 GRANDI VOLUMI CIRCA 5000 PAGINE OLTRE 160.000 VOCI 10.000 ILLUSTRAZIONI IN NERO E A COLORI

GRANDE FORMATO: cm. 27,5x20 CARTA PATINATA DI LUSSO COPERTINA RILEGATA CON FREGI IN ORO

uesta meravigliosa
nacchina per scrivere
ubito in omaggio
PIU'
un eccezionale
sconto sul costo
dell'enciclopedia

Il Mondo domani

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.

EDIZIONE 83

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, l'Enciclopedia IL MONDO DOMANI + macchina per scrivere.

La potrò esaminare per dieci giorni. Se mi piace e desidero trattenerla, come appartenente alle Ferrovie dello Stato o abbonato alla rivista, potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento:

- ☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 420.000 che verserò, senza anticipo in rate mensili di L. 30.000 consecutive
- ☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 380.000, che verserò entro dieci giorni dal ricevimento dell'opera

Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

FIRMA

COGNOME NOME

DIPENDENTE DA PRESSO

MATRICOLA O N. DI TESSERA

VIA N.

SPEDISCA SUBITO! OFFERTA LIMITATA!

PREZZO DELL'OPERA	L. 596.000
SCONTO per gli abbonati alla rivista e per gli appartenenti alle Ferrovie dello Stato	L. 176.000
PREZZO NETTO	L. 420.000

PAGAMENTO: 14 RATE DA L. 30.000 MENSILI, SENZ
CAMBIALI, MA SOLO C/C POSTALI
MACCHINA PER SCRIVERE IN OMAG
GIO:

CULTURA & TEMPO LIBERO

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

CINEMA

di Piero Spila

Quel delirio di nome adolescenza

Intenzione di Francis Ford Coppola — dopo l'insuccesso del suo **Un sogno lungo un giorno** e il fallimento dei suoi studi cinematografici Zoetrope — era di fare un film sui giovani. «Gli adolescenti — ha detto — sono molto più aperti degli adulti nei riguardi del nuovo e del possibile. Gli adulti, invece, hanno orrore di ciò, ed è per questo che li detesto». Ma i giovani protagonisti di **Rusty il selvaggio**, ultimo film di Coppola, sono visti in realtà attraverso gli occhi e la memoria di un adulto, che li pensa e rappresenta come vorrebbe che fossero più che come sono, secondo una mitologia romantica e romanzata dell'adolescenza. Non quindi i giovani ribelli cantati da Nicholas Ray, né i giovani frivoli e demenziali di **Risky Business**, né quelli laidi ed eversivi di **Animal House** o **Porkys**, ma proiezioni quasi fantasmatiche di un'età angosciosa e votata all'autodistruzione, metafore di una generazione che (dagli entusiasmi del '68 alle dure prove del Viet Nam) sembra non aver saputo lasciare eredità. E la natura tutta concettuale di **Rusty il selvaggio** è tradita anche dal titolo originale, «Rumble Fish», che si riferisce a una specie di pesci tropicali così voraci ed aggressivi che si uccidono fracassandosi persino contro la propria immagine se la vedono riflessa. E sono proprio questi pesci (non a caso l'unico elemento a colori di un film fotografato in uno splendido bianco e nero) il simbolo più esplicito — al punto di essere quasi imbarazzante — di **Rusty il selvaggio** un'opera che è appunto un lungo inno, onirico e delirante, alla non sopportazione di se stessi e della propria condizione, all'inadeguatezza e alla caduta dei miti.

Una banda metropolitana in azione durante una sequenza di «Rusty il selvaggio»

Sui muri di Tulsa (Oklaoma) decine di graffiti cantano ancora le gesta e la gloria di Motorcycle Boy, capobanda leggendario e incontrastato, miracolosamente sopravvissuto all'epoca delle bande di quartiere, delle feste e delle risse collettive. Ma ora Motorcycle Boy, disgustato dalle nuove mode (la droga) è sparito dalla circolazione: a bordo della sua motocicletta, un po' Jimmy Dean di **Gioventù bruciata** un po' Marlon Brando di **Il selvaggio**, se ne è andato in California, forse a cercare la madre fuggita di casa tanti anni prima.

A Tulsa è rimasto suo fratello minore, Rusty James, che tra velleità e inadeguatezze, gusto della violenza e istinto di morte, cerca di competere con un mito più grande di lui, probabilmente irraggiungibile. Senza il carisma del fratello maggiore, Rusty fatica a farsi rispettare, a mantenere le sue prerogative. Gli avversari lo sfidano, gli tolgono terreno. Ombre eroiche e alienate, come paladini contemporanei, i giovani amici di Rusty si stordiscono con la droga e tradiscono. Accoltellato al ventre già nelle prime scene del film, quasi sempre ubriaco e febbricitante, colpito più volte duramente alla testa, Rusty guarda il mondo circostante in un continuo delirio: la realtà piano piano gli sfugge, viene espulso dal liceo, la ragazza lo lascia per il suo amico Smokey. L'unico legame che sembra ancora tenerlo in vita è l'infatuazione per il ricordo del fratello e il desiderio di vederlo tornare. E infatti, come fosse evocato, Motorcycle-Boy ritorna, soccorre Rusty mentre sta per soccombere in un duello, lo cura e gli racconta del suo favoloso viaggio in California, paese meraviglioso pieno di palme e di oceani, dove per un attimo è

riuscito a vedere anche la madre («in televisione, fra il pubblico di uno spettacolo di quiz»). Fra stentati dialoghi (come i teen-ager dei nostri giorni, i protagonisti parlano per monosillabi e lunghe pause) e passeggiate notturne, i due fratelli realizzano comunque un confronto. All'incoscienza giovanile di Rusty si oppone la rassegnata saggezza di Motorcycle Boy: sordo, daltonico, assolutamente estraneo a tutto, per il quale il mondo è solo un gioco di ombre, una «gigantesca televisione in bianco e nero senza sonoro», che passa lunghe ore in un acquario ad ammirare i «rumble fish», pesci che si uccidono perché senza libertà. L'unica salvezza per i pesci è ritornare a nuotare nelle acque del fiume, e Motorcycle Boy per portarceli si fa persino ammazzare da un poliziotto, suo nemico implacabile. E nell'ultima inquadratura del film, Rusty realizzerà il sogno del fratello.

Francis Ford Coppola traduce questa «filosofia da canzonetta», questa materia da cattiva letteratura (il film è tratto da un romanzo di successo di S.E. Hinton), attraverso un materiale visivo elaboratissimo e trasfigurante. In un paesaggio urbano di nuvole, cieli tempestosi e inquadrature oblique realizzate con grandangoli e panfocus, in un susseguirsi di sale da biliardo, bar, sottostazioni della metropolitana, in un fulgore di ombre e luci saettanti, con la musica battente di Stewart Copeland (batterista dei Police), Coppola cala questo film sulla nostalgia, sull'illusione e sulla sconfitta, in un reticolo di citazioni visive ed estetiche che rifanno quasi una summa della storia del cinema: dalla plasticità geometrica di Eisenstein (assai amato da Coppola) alla febbre visionaria di Orson Welles (i primi piani e le profondità di campo contemporaneamente a fuoco), dal surrealismo di Jean Cocteau (le levitazioni di Rusty tramortito dalle botte) alle ossessioni di Bergman (gli orologi a scandire il tempo che passa, le apparizioni della ragazza a rimarcare le pulsioni sessuali ecc.), alla fotografia iperrealista e anatomica di Diane Arbus. Ecco, il valore di questo film (che è fra i più importanti della stagione) sta proprio in questa capacità di andare oltre la storia, di partire da materiali modesti e consunti per realizzare un'operazione di grande suggestione formale, un'ispirata metafora sulla giovinezza e la maturità, l'illusione e la sconfitta, l'istinto e la consapevolezza.

Ad un certo punto del film, Rusty James dice al fratello: «Tu eri come un pifferaio magico, tutti ti venivano dietro». «Per trascinare la gente — gli risponde amaro Motorcycle — bisogna sapere dove andare». Coppola coglie con il suo film non il momento in cui «si va», e neppure la passività di chi «non sa dove andare»: i protagonisti di **Rusty il selvaggio** sono uomini che hanno scelto di andare e che ora fanno i conti sull'inutilità di quella scelta.

Il film si avvale dell'interpretazione di Matt Dillon, un nuovo divo con tutte le carte in regola per il decollo. □

Hollywood e la TV

Il braccio di ferro tra cinema e televisione iniziò a Hollywood, nei primi anni cinquanta; fu lì che l'imperialismo dello sguardo, per decenni detenuto dal cinema, sembrò dover abdicare. Di fronte a quel vero e proprio «trauma» il cinema hollywoodiano cominciò a cigolare (gli spettatori, in un anno, diminuirono del 20%, mentre la televisione aumentò la propria audience del 40%), ma poi si riprese e continuò a dominare il mercato internazionale. Quali furono le caratteristiche di questa fase in cui una «crisi di decadenza» si trasformò in «crisi di sviluppo»? Fra cinema e Tv ci fu concorrenza o convergenza?

A queste domande, che interessano anche il cinema degli anni ottanta, risponde il volume «Hollywood verso la televisione» (Marsilio Editore), pubblicato a cura della Mostra Internazionale del Nuovo Cinema. Si tratta di una raccolta di articoli e saggi di importanti autori americani che ripercorrono quella «critica» stagione in cui il cinema seppe risorgere dalle sue ceneri.

SEGNALAZIONI/CINEMA

«Love Streams - Scie d'amore» di John Cassavetes, con John Cassavetes, Gena Rowlands, Seymour Cassel e Jakob Shaw

Orso d'oro al 34° Festival di Berlino. Un saggio, elegante come una «sophisticated comedy» e allarmante come uno scampolo di «cinema verità», sul tema delle nevrosi contemporanee, della difficoltà dei rapporti uomo-donna, della solitudine e dell'infelicità.

Due fratelli — lui scrittore di successo ed esistenzialmente allo sbando, lei divorziata dal marito e rifiutata dalla figlia — si riuniscono dopo tanti anni per ritrovare un'antica armonia e per darsi la forza di andare avanti. La casa dello scrittore diventa ben presto una specie d'inferno, con un viavai di taxi e facchini, telefonate notturne, visitatori sempre inattesi, addirittura animali da zoo. Lui continua ad ubriacarsi e a dilapidare fortune al gioco e con le donne. Lei, prima rischia di morire, poi se ne va con un corteggiatore trovato al bowling.

Sulla strada della provocazione e dell'autoanalisi, superata ogni forma di realismo, John Cassavetes si conferma come uno degli autori più originali e coraggiosi degli Stati Uniti. Ma il film è spesso debordante, stilisticamente non sempre controllato (specie nella seconda parte), certamente troppo lungo (durata 135 minuti).

E l'Orso d'oro? Ha premiato Cassavetes anche per i suoi film precedenti, più belli e sfortunati.

John Cassavetes e Gena Rowlands in «Love Streams»

LIBRI

Quella notte nel ghetto

«Le case stinte parevano accovacciate l'una di fianco all'altra come vecchi animali neghittosi nella pioggia. Stavano lì addossate senza criterio, come erbacce spuntate dal terreno. Sotto il fosco cielo parevano giacere nel sonno, e nulla si avvertiva di quella vita perfida e ostile che talvolta par da esse emanare, quando la nebbia delle sere autunnali che ristagna nelle vie ne vela e dissimula la quasi impercettibile mi-

mica».
Sono queste le case del vecchio ghetto di Praga, città dove Gustav Meyrink visse e lavorò per più di vent'anni.
È sempre affascinante scoprire e studiare la simbiosi che esiste tra determinati artisti e la loro città, nessuno potrebbe infatti concepire Joyce senza Dublino, Proust senza Parigi, i Mann senza Lubecca. Ma lo scrittore dove questa simbiosi è portata ad assoluta perfezione, o forse ad assoluta esasperazione, è senz'altro Gustav Meyrink. Meyrink e Praga sono un tutt'uno, un amalgama inscindibile e indivisibile. **Praga magica** dello straordinario libro di Ripellino è una città che «infatua e trasforma gli incauti che siano entrati nel cerchio delle sue mura», l'unica città al mondo che «si vorrebbe così volentieri lasciarsi alle spalle quando vi si abita, ma di cui appena usciti, si ha una disperata nostalgia».
E proprio dalla nostalgia di Praga sono nati i due romanzi di Meyrink, **Il Golem** e **La notte di Valpurga** oggi riproposto dalla «Collezione Biblioteca» delle Edizioni Studio Tesi, tradotto da Albarosa Catelan e con una prefazione di Marino Freschi.
Naturalmente non si può parlare de **La notte di Valpurga** se prima non si parla del **Golem**, l'opera più nota ma anche più significativa di Meyrink.
Il Golem, la mitica creatura costruita da un dotto cabalista usando il fango e una parola magica, è un mito non solo praghese ma che ha diffusione in tutta l'area dell'ebraismo orientale, solo che con Meyrink diventa qualcosa di più e di diverso. Non un manichino d'argilla, ma una sembianza sfuggente, nebbiosa, enigmatica, uno Spuk, uno spettro che ricompare ogni trentatré anni nelle viuzze del ghetto, suscitando scompiglio. Il fantasma si annida tra gli abitanti dello Judenstadt senza che essi lo percepiscano, e di tanto in tanto, per influsso di congiunzioni sideree, preceduto da segni premonitori, assume apparenza sensibile. Questo Golem è dunque l'incarnazione di torbidi umori che fermentano nella

soffocante struttura del ghetto, rappresenta le paure, le tensioni, le angosce del piccolo ebreo perseguitato. È lui che dà vita al Golem, a quello sconosciuto dal viso giallo e dai tratti mongolici, vestito di uno stinto abito altmodish, dall'andatura incespicante. Certo, oggi la fantascienza ha usato e consumato il mito del Golem, ma del libro di Meyrink ci affascina ancora il frenetico espressionismo delle descrizioni, un delirio linguistico che si collega più facilmente alla penna dello scrittore che alla credibilità dei fenomeni ultranormali che racconta.
Un fascino che ritroviamo identico ne **La notte di Valpurga**, apparso nel 1917 in piena guerra, un anno dopo la morte di Francesco Giuseppe. Di qui i frequenti accenni alla guerra in corso mescolati agli echi della guerra dei Trent'anni, i fremiti rivoluzionari di derivazione russa, in una atmosfera da fine del mondo che culmina nella cosmica «notte di Valpurga».
Una spettrale partita di whist giocata da nobili decrepiti, l'inquietante apparizione di una larva di attore, l'incontro di un vecchio medico con una prostituta da lui amata tanti anni prima, i sogni d'amore e di gloria di uno studente del conservatorio, il tutto in una successione di episodi affollati di fantasmi, resi spesso con una tecnica da cinema muto.
In questo quadro apocalittico non mancano tuttavia gli spunti grotteschi, dietro i quali traspare il solito Hoffmann, Achim von Arnim, la risata beffarda di Gogol o il primo Dostoevskij. Più che il terrore, le storie tenebrose e vampiriche, attraverso la lente di Meyrink si guardano oggetti e figure deformate in caricature bizzarre: uomini che si allungano e si accorciano, che volano oltre il tetto di una casa o spariscono in una pozzanghera, le pareti di un palazzo trasformate in cristallo trasparente se viste con occhiali magici.
Gustav Meyrink non è certamente un grande scrittore, eppure non è privo di un certo interesse. Proprio perché ci mostra la faccia irrazionale di una grande cultura, le sue tangenti mistiche, le sue valenze irreali. Meyrink non è Kafka, né Rilke, né Musil, né Hofmannsthal, eppure condivide con **L'uomo senza qualità**, con **Il processo**, con l'esplosione dell'espressionismo e le esplorazioni della psicanalisi, molto più che alcuni tratti superficiali.
E su tutte le sue opere domina, incombente, «Praga magica», «Praga d'oro» e il suo ghetto. Quel ghetto dall'architettura contorsionistica, quel labirinto di viuzze malate, quel fitto incastro di catapecchie infette, covo di re Rosecone e della sua plebe di topi. Quel ghetto «vecchio, malsano ma più reale della nuova, igienica città, dove svegli, camminiamo in un sogno: fantasmi noi stessi di tempi passati».

Marina Delli Colli

Gustav Meyrink, La notte di Valpurga, Edizioni Studio Tesi, pp. 190, lire 12.000.

Marinaio ma anche megalomane

Dopo l'8 settembre 1943, il nostro Paese è terra di tenebre e di sangue. Fuggiti a Brindisi il re e Badoglio, la mano d'acciaio tedesca stringe alla gola l'Italia centrosettentrionale, non ancora occupata dagli angloamericani. I nostri soldati, abbandonati a se stessi, si sono sbandati ed arresi. La piazzaforte di La Spezia, come altri centri strategici, è caduta nel giro di poche ore. Solamente una caserma non è stata occupata dai militari della Wehrmacht. È quella della Decima Mas, al Muggiano, nei pressi di Lerici. La comanda il capitano di fregata, principe Junio Valerio Borghese, che ha deciso di non accettare la resa agli Alleati. Appartenente ad una famiglia di alto lignaggio, Borghese ha trentasette anni. È un ufficiale di bell'aspetto, d'innegabile prestigio, con un brillante stato di servizio che gli ha fruttato la medaglia d'oro al valor militare. Ha partecipato alle spedizioni dei sommozzatori nei porti di Suda, di Gibilterra e di Alessandria d'Egitto. L'armistizio gli scombina un progetto mirabolante che stava studiando con i suoi collaboratori. Un nostro sottomarino di lunga crociera avrebbe portato davanti a New York una piccola unità subacquea di nuova concezione. Questa avrebbe risalito il corso dell'Hudson, attraccando a Manhattan. Qui sarebbe sbarcato l'equipaggio, quattro «desperados», che

avrebbero dovuto minare un grattacielo. Quell'ufficiale che sogna di capovolgere la situazione facendo saltare in aria i grattacieli americani denota un accentuato temperamento di megalomane. Tuttavia diventa una pedina preziosa nel gioco dei tedeschi.
Il 14 settembre, quando Mussolini non ha ancora costituito la repubblica sociale, Borghese, come un capitano di ventura di altri tempi, stipula un contratto personale di alleanza con i nazisti che gli riconoscono il comando della Decima Mas e il mantenimento dell'uniforme e della bandiera italiana. Borghese, che ostenta il suo distacco dai gerarchi di Salò e dallo stesso Mussolini, diventa il falso simbolo del riscatto nazionale.
Frastornati da un'abile propaganda, in quegli anni di grande disorientamento, molti giovani scappano da casa per mettersi agli ordini dell'eroico sommergibilista. Affluiscono anche ufficiali e soldati di tutte le armi che si erano dati alla macchia dopo l'8 settembre. Accanto agli idealisti non mancano gli avventurieri, i millantatori, gli arnesi da galera.
Come documenta Ricciotti Lazzero nel suo interessante libro **La Decima Mas,** edito da Rizzoli, **i tedeschi non volevano che l'Italia ricostituisse una sua flotta. I nuovi marò diventarono una formazione di terra,** articolata in reparti di artiglieria, di paracadutisti, di alpini ed altre specialità.
La «Decima» fu utilizzata solo parzialmente sui fronti di guerra e dovette invece ingerirsi in maniera sempre più spietata nella lotta fratricida. Lazzero riferisce nel suo libro episodi agghiaccianti di rastrellamenti, di rappresaglie, di massacri. Nella primavera del 1945, gli Alleati traghettano il Po, penetrano in Lombardia, arrivano a Milano. Borghese sa che il comando tedesco è in trattative con i vincitori per un armistizio separato.
Egli da parte sua è in contatto con emissari dei servizi segreti americani. Quasi tutta la «Decima» si arrende ordinatamente. Però i giovani di alcuni reparti muoiono nell'ultima battaglia. Travestito da ufficiale americano Borghese viene portato a Roma in jeep, scortato dagli Alleati.
Con questo colpaccio di scena, si chiude il libro di Ricciotti Lazzero.
Come noto, il «principe nero» fu processato, condannato e poi amnistiato. In seguito cercò nuove aperture al suo avventurismo, imbastendo nel 1974 un ridicolo colpo di Stato. Si parlò ancora di servizi segreti che però questa volta dovevano essere italiani, o chissà.

Marcello Buzzoli

Ricciotti Lazzero, «La Decima Mas» - Rizzoli - pagg. 372, lire 18.000

Il dizionario: un amico importante

Per chi d'abitudine, o più probabilmente per caso, ha la bontà di leggere gli articoli letterari su «Voci» suonerà forse strano che in questo caso non si parli dell'ultimo libro del poeta o del narratore di grido, ma di un libro particolare per funzione e composizione: il dizionario, appunto. Il fatto è che i più moderni studi di linguistica e dintorni hanno messo in luce in maniera inequivocabile l'importanza dei vocabolari ai fini della formazione culturale di ogni singolo individuo. E sempre più da studiosi di varia estrazione è venuto l'invito a considerare il vocabolario come un libro vero e proprio, a leggerlo, a perdersi nel fascino sottile di tutte quelle parole una dietro l'altra con tante spiegazioni di ogni ordine e tipo. È noto, del resto, che molti insigni scrittori hanno avuto col dizionario un rapporto di invincibile attrazione; basti pensare, per rimanere in Italia, alla maniacale insistenza con cui il Manzoni consultava tutti i dizionari dell'uso fiorentino che gli capitavano a portata di mano, oppure all'assidua ricerca condotta dal D'Annunzio all'interno dei preziosi relitti lessicali contenuti nel Tommaseo-Bellini, il dizionario più in voga nell'Italia di fine Ottocento. Ma come, ci si potrebbe chiedere, il vocabolario non è quell'arnese un po' ingombrante che si porta sui banchi di scuola unicamente per controllare che le parole siano scritte giuste? No, il vocabolario è in effetti molto di più. Innanzi tutto le parole che vi sono contenute non vanno intese come una semplice lista alfabetica; tra loro c'è una fitta rete di interconnessioni che va al di là dell'ordine alfabetico puro e semplice. Solo così ci rendiamo conto che *idrico* è intimamente connesso con *acqua*, come *termico* con *calore*; solo così possiamo apprezzare i rapporti di sinonimia e di antonimia, cioè tutte le sfumature di significato e le opposizioni tra una parola e un'altra. Ma c'è di più: il dizionario è anche lo specchio fedele della cultura, *lato sensu*, di un'epoca. Provatevi a confrontare su dizionari di diverse epoche parole relative alla politica, alla religione, al sesso e ad altre aree lessicali particolarmente significative: troverete senz'altro, all'interno delle definizioni, i segni tangibili dell'evoluzione del pensiero e della moda culturale delle varie epoche.
Da un punto di vista più specialistico, ma non meno interessante, bisogna aggiungere che il vocabolario nelle definizioni adotta un linguaggio tutto particolare, quasi un linguaggio in codice. Vi siete mai imbattuti in definizioni del tipo: *cambiamento = Atto, effetto del cambiare*? Bene, tutta quella serie di «atto, effetto, modo, qualità, processo di, ecc.» sono delle parole-chiave di cui i dizionari si servono ad uso interno, e che non corrispondono con l'effettivo modo di definire proprio di ciascuno di noi. In questo straordinario centone rifluisce dunque un po' di tutto: dalla pronuncia alla grammatica, dal significato all'esempio classico, dai proce-

SEGNALAZIONI/LIBRI

Dopo **Il Marchese del Grillo** è ora in libreria il nuovo libro di Luca Desiato, **Galileo mio padre** (Mondadori, pp. 239, lire 15.000) che ricostruisce i dieci anni più intensi e anche più drammatici della vita dello scienziato. Anni che rivivono attraverso le pagine di un diario, quello della figlia di Galileo, suor Maria Celeste che, giovanissima, aveva preso i voti nel monastero delle Clarisse ad Arcetri.
Nel monastero i giorni scorrono placidi, cadenzati sul ritmo delle stagioni e dei raccolti, mentre fuori dal chiostro c'è il mondo tumultuoso, gli intrighi di una capitale già imputridita e di una chiesa retriva e reazionaria. Galileo verrà processato, condannato, costretto all'abiura e suor Maria Celeste gli sarà sempre vicina fino alla morte che la raggiunse a soli 34 anni.
Luca Desiato in **Galileo mio padre** disegna perfettamente il ritratto non solo di un grande scienziato ma di un uomo, un uomo visto nella minuta realtà quotidiana, colto nei suoi momenti di esaltazione e in quelli di sconforto, di preoccupazione e di serenità. Senz'altro, quella di Desiato è una delle biografie più interessanti oggi in libreria.

dimenti di tipo logico-metafisico al rispecchiamento di precisi modelli socio-culturali. Cosa si vuole di più? Leggere qualche pagina di un vocabolario potrebbe dunque rappresentare un utile esercizio della mente e dello spirito, con la possibilità di qualche incontro divertente con definizioni e esempi stravaganti. Buona lettura!

Per finire, è forse utile dare un piccolo elenco dei principali dizionari di uso scolastico o più genericamente familiare.

Il Nuovo Zingarelli, **Vocabolario della lingua italiana**, 11ª ed., Bologna, Zanichelli, Lire 50.000 (ottimo e ricco di voci).

E. De Felice-A. Duro, **Dizionario della lingua e della civiltà italiana**, Palermo, Palumbo, 1975 (molto accurato nelle definizioni, ma carente per il lessico antico).

M. Dardano, **Nuovissimo dizionario della lingua italiana**, Roma, Curcio, 1982 (completo e aggiornato, con interessanti articoli sulla nostra lingua).

Dizionario Garzanti della lingua italiana, Milano, Garzanti, 1981 (non sempre all'altezza).

Claudio Giovanardi

DISCHI

Anne Sophie giovane prodigio

In musica si può raggiungere la maturità anche in fanciullezza. Non starei qui a ripetere l'esempio trito di Mozart, compositore compiuto ed affermato ancor prima di compiere il ventesimo anno di età, se non fosse proprio lui a darmi lo spunto per richiamare un altro esempio recente, dei nostri giorni. Un fiore sbocciato nel giardino dell'interpretazione, così attraente per l'armonia delle sue grazie da destare l'attenzione, nonostante la ricchezza e il rigoglio delle specie che prosperano oggigiorno nelle aiuole, di un... giardiniere esperto ed esigente come un von Karajan. Il fiore è la violinista Anne Sophie Mutter che si esibisce quattordicenne nel Festival di Lucerna del 1977, sicura della sua preparazione, che è accuratissima, ma ancor più della padronanza istintiva dello strumento, per nulla intimorita dall'importanza del luogo e delle circostanze e tanto meno della presenza del Maestro burbero e impietoso, quivi accorso per accertarsi se la realtà corrisponda a quanto si dice. Padronanza da adulto e tecnica irreprensibile stupiscono il Minosse inappellabile che l'anno seguente presenta Anne Sophie a Berlino accompagnata dalla famosa Filarmonica. Nessun atteggiamento da «fanciulla prodigio»; calma e sicura, come un grande interprete consapevole delle proprie capacità, esegue il concerto K 216 in sol maggiore, opera del diciannovenne Mozart. È un successo strepitoso coronato dall'entusiasmo indicibile che trascina nell'applauso gli stessi Filarmonici così riservati e restii a... lasciarsi andare. Si avvia così una carriera che è già all'apice prima ancora che abbia termine l'adolescenza. Alcuni anni or sono, ebbi la fortuna di ascoltare la Mutter in un concerto romano e vi trovai la smentita di quella voce poco benevola che vuol confondere bravura sincera con fama dubbia per essere usurpata con meriti estranei all'arte. Ascoltando, come d'abitudine durante il lavoro, musica trasmessa dalla radio in M.F. mi sorpresi rapito dal suono di un violino dolce ma non caramelloso, delicato, ispirato che eseguiva il concerto in sol di Mozart. Seppi alla fine che si trattava proprio di Anne Sophie ed allora corsi ad acquistare il disco che mi restituisse il rapimento perduto, divorato dal tempo che tutto brucia e lascia solo la cenere del ricordo. Un bel disco (D.C.G. 2531 049), bello nel contenuto e nella presentazione; sul frontespizio si scorge il canuto von Karajan nella sua tenuta nera delle prove con tanto di bacchetta in mano che si rivolge con espressione tenera verso un ragazzina che imbraccia il violino, attentissima nell'ascoltare le istruzioni che il Maestro pare impartirle ma con le fattezze di chi pensa: «lo so già». Unica pecca il commento (anche in italiano) d'una brevità scoraggiante, limitato alle note biografiche della giovane. La registrazione è buona ed ottima l'esecuzione come ci si deve aspettare dagli esecutori che sono gli stessi della «prima» di Berlino. Sappiamo tutti come sia difficile suonare Mozart che, a leggerlo, sembra così facile. Qui la difficoltà non l'avvertiamo, perché tutto scorre sciolto, naturale. Nel colloquio che si svolge pacato e limpido fra lo strumento e l'orchestra senza le impennate virtuosistiche che il romanticismo imporrà per soddisfare l'animo travagliato (come da programma) degli autori e l'esibizionismo degli esecutori, ma privo dell'ampollosità e dell'accademia un po' pedante della concertistica settecentesca, nel colloquio — dicevo — lo strumento è conduttore né si lascia confondere né sopraffare dall'orchestra ancorché questa sia presente robusta e poderosa come quando è guidata da von Karajan; frizzante e non stridente nelle note alte, melodioso nelle medie e basse. Un'arte difficilmente eguagliabile nel legare le note anche nei passaggi più arditi. Soffermatevi a riascoltare il minuetto del terzo movimento: un brano di semplicità e delicatezza sublimi eseguito senza enfasi, con naturalezza tanto da far pensare che Mozart stesso l'avrebbe eseguito così... Ma questa è fantasia.

Gianfranco Angeleri

La svolta americana dei New Trolls

Il gruppo dei New Trolls, uno dei più importanti degli anni Settanta per il tipo di musica nuovo e originale prodotto, ha deciso di guardare all'America. Non credano i fans del complesso che siamo di fronte ad un altro disco composto in inglese, come era già avvenuto nel lontano 1972 con l'ellepi **Searching for a land**; in effetti

Hotel "Gioia"

La vostra casa al mare

Viale Verdi, 50 - 47036 Riccione
Tel. 0541/641655 - 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. 23.000***
dal 20.6 al 10.7	***Lit. 28.000***
dal 11.7 al 31.7	***Lit. 30.000***
dal 1.8 al 25.8	***Lit. 33.000***
dal 26.8 al 30.9	***Lit. 23.000***

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. (Nessuno sconto dal 1° al 25 agosto).

Ai vecchi clienti che già ci conoscono approfittiamo per comunicare i prezzi per il 1984 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 devolverle 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.

il richiamo alle terre d'oltreoceano non è di stampo linguistico, ma più semplicemente di atmosfere e di ricerca dell'effetto giusto. Già, perché l'ultimo ellepì del gruppo, **America O.K.** (Fonit Cetra LPX 117), rappresenta una ulteriore svolta nella carriera che si unisce ad un look rinnovato e più confacente ai tempi: via i capelli lunghi, ormai simbolo solo di un passato apparentemente sepolto e largo agli abiti con una linea «elegante» e ad un aspetto più rassicurante e integrato. Ma per quanto riguarda la linea musicale vi sono cambiamenti altrettanto vistosi e sensibili? Indubbiamente si nota un ritorno ai pezzi brevi e non collegati con una prevalente intonazione melodica, se vogliamo anche più accattivante rispetto ad alcune esperienze del passato. Gli otto pezzi che compongono l'album sono tutti di ottima fattura (come era del resto da aspettarsi vista la grossa preparazione musicale che ha sempre contraddistinto i New Trolls), ma appaiono privi di quelle ricercatezze stilistiche che avevano talvolta appesantito prodotti pur ottimi come, ad esempio, **Concerto grosso n. 2** del 1976 e **Aldebaran** del 1978. Si fa anche sentire, in modo senz'altro positivo, la presenza di un paroliere dell'esperienza e della bravura di Mogol, il quale dà voce ai due brani forse migliori in assoluto: «America O.K.» e «Lo sconosciuto in riva al mare».

Dopo le traversie che a metà degli anni Settanta avevano indotto il gruppo a sciogliersi, disperdendo così il notevole patrimonio accumulato in tanti anni di lavoro musicale comune, e dopo la rappacificazione sancita da un'operazione non propriamente felice come il già citato **Concerto grosso n. 2** (un disco fatto oggetto di critiche più che di elogi dalla stampa e dal pubblico), sembra ora che i New Trolls abbiano ritrovato una vena d'ispirazione limpida e valida, tale da consentire loro un immediato reinserimento nei piani alti delle classifiche di vendita. Ed è davvero giusto che sia così, perché quei visi ormai familiari alla maggior parte di noi hanno degnamente rappresentato negli anni passati la nostra immagine musicale all'estero. Questo pare un merito di non poco conto, se si considera la tradizionale difficoltà della canzone italiana di affermarsi fuori dei patrii confini (e non ce ne voglia Toto Cotugno se queste parole possono offendere la sua salda tempra di italiano).

Un sincero bentornato, dunque, ai New Trolls, con l'augurio che l'America, una volta tanto, sia per loro molto più vicina; perché no in Italia?

Claudio Giovanardi

I New Trolls. Con il loro ultimo ellepì sono ritornati nei piani alti della classifica delle vendite

TELEVISIONE

Giallo a «Giallosera»

La villa è là, bella, imponente, aristocratica, gli arredi sono eleganti, ovattati, forse un po' fané. I passi affondano sui folti tappeti, le luci soffuse creano un sottile gioco di chiaroscuri. È una villa bella, certo, ma anche sinistra perché tra le sue sale e i suoi corridoi si aggirano sei personaggi un po' ambigui. Cos'è quel lampo improvviso nello sguardo, quel tremito impercettibile, quella mano che si protende e subito si ritrae? Cos'è quella tenda che ondeggia, quel rumore cupo, quel tramestio di sottofondo? Non c'è dubbio, alla villa sta succedendo qualcosa di strano. Anzi, stanno succedendo molte cose strane e molte ancora ne succederanno nel corso delle tredici trasmissioni del quiz poliziesco **Giallosera**, l'appuntamento del martedì con i thriller di Mario Casacci e Alberto Ciambricco.

Lo schema della trasmissione ricalca quello della serie precedente con un'unica novità: i concorrenti non soltanto dovranno indovinare chi è il colpevole del giallo ma dovranno anche affrontare tre prove preliminari. La prima è l'«Identikit», tre domande basate sul colpo d'occhio e la memoria visiva, la seconda «Il mistero delle 13 carte», dieci domande sulla conoscenza del genere poliziesco, e l'ultima «La cineteca del crimine», altre sei domande a cui rispondere prima di entrare in cabina.

Tra le tre prove e il quiz finale si inserisce il piatto forte della trasmissione: il giallo.

Gli episodi di quest'anno, di autori vari e con la supervisione di Casacci e Ciambricco, tutti ambientati nella misteriosa villa, si svolgono in un arco di tempo che va dagli anni '20 fino ai giorni nostri e sono affidati a sei attori (Angiola Baggi, Nino Castelnuovo, Giulia Fossà, Maria Grazia Grassini, Saverio Marconi, Luciano Melani) che di volta in volta si troveranno alle prese con situazioni e ruoli diversi.

Casacci e Ciambricco ci hanno ormai abituati a questo tipo di struttura narrativa: in circa trenta minuti ci raccontano una storia, ci tratteggiano sei caratteri diversi, ci pongono un quesito. Una struttura che è senz'altro una carta vincente perché è rapida, sciolta, senza sbavature né cedimenti. Una struttura che ricorda moltissimo quella dei telefilm di Hitchcock. Anche lì, in tempi assai limitati, si gioca tutta una vicenda di inganni, di delitti, di paure, e si gioca su un piano che è esclusivamente privato, intimo, psicologico. Per capirci, niente 44 magnum, niente poliziotti che più che uomini

Giancarlo Dettori nello studio di «Giallo sera». L'ormai tradizionale trasmissione poliziesca di Casacci e Ciambricco ha ottenuto anche quest'anno un ottimo successo di pubblico e di critica

sembrano semidei, niente gincane di macchine o imprese funamboliche. Qui tutto si svolge in una stanza o in un giardino ed è basato esclusivamente sui sentimenti. Ma non per questo il nostro interesse è meno vivo, anzi. In fondo una corsa in macchina può essere uguale a un'altra corsa, una pistola spara sempre allo stesso modo, ma un sentimento non è mai uguale a un altro tanto varia, mutevole, strana è la natura umana, tanto complicati sono i ricami che il destino offre a ciascuno di noi.

Gialli intimisti dunque, gialli «d'autore», inseriti in una struttura quiz: la formula ha dato ottimi risultati lo scorso anno e altrettanti dovrebbe darne quest'anno (per la I puntata si è avuto un'audience di 11.000.000 di telespettatori). Una perplessità però su questa nuova serie l'abbiamo ed è una perplessità che riguarda il conduttore. L'anno precedente lo spettacolo era affidato a Renzo Palmer, gioviale, sanguigno, forse un po' arruffone ma comunque carico di vitalità e comunicativa. Quest'anno ha preso il suo posto Giancarlo Dettori, attore che ci sembra un po' a disagio a ricoprire il ruolo di «padrone di casa». Sicuramente bravo quando recita, Dettori appare qui freddo, marmorizzato, quasi robotico. Non stravediamo di certo per Loretta Goggi però il suo quiz è senz'altro pieno di vita, di calore. Senza strafare, anche a **Giallosera** non stonerebbe un'atmosfera un po' più festaiola.

Comunque, siamo certi che il martedì in giallo continuerà a richiamare, un folto pubblico. E questo non soltanto perché la mano di Casacci e Ciambricco è una mano di giallisti sicuri, ma perché la suspense, la paura, il mistero, sono temi che toccano le corde più profonde di ciascuno di noi.

Chandler ha sempre affermato che in ogni uomo si nasconde un potenziale assassino e che, nello stesso tempo, ogni uomo ha insito in sé un ideale di giustizia. E non sembri questa una dicotomia. La parte «cattiva» dello spettatore si identifica infatti con il colpevole, con l'uomo che è andato al di là degli schemi, che ha infranto le regole, la parte «buona» vuole invece la catarsi finale, vuole che il colpevole sia catturato e dunque che gli schemi si ricompongano e che le regole siano ristabilite.

Quale sia la parte che predomina è, naturalmente, molto difficile da scoprire.

L'intima essenza del giallo è stata e sarà sempre questa sua duplice possibilità di lettura.

Al di fuori, comunque, di qualsiasi teorizzazione, **Giallosera** resta un appuntamento da non mancare perché è un appuntamento con un buon thriller. Se poi il telespettatore oltre a risolvere l'enigma del telefilm vuole anche provare a risolvere l'enigma che è dentro se stesso, perché no? Sarà questo un ulteriore divertissement, un ulteriore gioco, un ulteriore giallo a **Giallosera.**

Marina Delli Colli

SEGNALAZIONI/TV

Quando i gradini sono trentasei

È in lavorazione a Roma uno sceneggiato scritto da Ennio De Concini e diretto da Luigi Perelli che si intitola «Quei trentasei gradini». È ambientato in una palazzina anni '30 di un quartiere elegante di Roma e ha per protagonisti una signora benestante, separata dal marito, un ricco avvocato, e il portiere dello stabile: dividono e uniscono i due proprio 36 gradini. Attorno a loro si snodano una serie di vicende parallele che coinvolgono persone, affetti, sentimenti.

Il film-TV è in otto puntate e andrà in onda in dicembre su Rai Uno. Tra gli interpreti, Maria Fiore e Ferruccio Amendola.

Un documentario sugli armamenti

La RAI ha acquistato e manderà presto in onda, un documentario speciale della durata di un'ora sulla situazione determinatasi nella Germania Ovest dopo la rottura delle trattative di Ginevra. Lo special si intitola «Oltre la crisi dei missili».

... e una trasmissione che simula la terza guerra mondiale

«The war-game», ovvero «Gioco di guerra» è la trasmissione mozzafiato realizzata negli USA in cui vengono simulati lo scoppio della terza guerra mondiale e le reazioni dei gruppi politici-militari, sceneggiate e interpretate da politici e militari *veri*, che avevano ricoperto cariche fondamentali nelle recenti amministrazioni USA. La potremo vedere prossimamente sulla lunghezza d'onda di Retequattro.

Ancora «1984»

Dopo interviste, «serate», documentari sul profetico romanzo «1984» di George Orwell, arriva adesso anche uno sceneggiato. L'ha acquistato RAI Tre e tratta della drammatica biografia di Orwell. Il suo titolo è «La strada verso il 1984».

Alida Chelli in «Ci pensiamo lunedì». L'attrice romana ha avuto un buon successo personale

INCONTRI

Alida Chelli

Puntualmente, subito dopo cena, di domenica (cioè in un momento di massimo ascolto), ecco in onda da qualche mese il varietà musicale dallo strano titolo, *Ci pensiamo lunedì*. Con la regia di Romolo Siena (una vecchia volpe dello spettacolo «leggero» della TV) la trasmissione ci invita simpaticamente a rimandare i pensieri — quali che siano — al giorno dopo. Con Renzo Montagnani che andava ripetendo «Son Fumino e dico pane al pane e vino al vino», la vera grande sorpresa è venuta da una simpatica e bella attrice-cantante, Alida Chelli, dalla irruente personalità artistica e dalla notevole comunicativa. Un'intervista è d'obbligo.

— In *Ci pensiamo lunedì* interpreti una «Poppea» assolutamente singolare. Hai qualcosa in comune, nella vita, con questo personaggio pettegolo e ciarliero?

«No, assolutamente. Io sono proprio un orso. Anzi una mamma orso. Io sto in casa. Tanto. Mi piace la tranquillità. Mi piace la pace. Non sono per niente petulante. Forse sono un poco agitata. Ma sono nata così, anima in pena».

— Sospettosa?

«Molto».

— Curiosa?

«Moltissimo».

— Spiritosa?

«Sì. Ma con un senso di autocritica costante, feroce. E credo che questo sia anche il mio limite».

Gianni Boari

FILATELIA

di Sebastiano Di Mauro

ITALIA

Rinviata al 26 aprile l'emissione di due francobolli celebrativi della Esposizione Mondiale di Filatelia «ITALIA 85» unica serie emessa nel mese di marzo (giorno 10) dalle poste italiane è quella dedicata alle «COSTRUZIONI AUTOMOBILISTICHE ITALIANE».

La serie è composta da quattro valori del facciale di L. 450 per ciascun soggetto. Come per le serie dedicate alle navi ed agli aerei, i quattro francobolli stampati in blocco, sono separati da due rettangoli dentellati che per questa emissione, raffigurano i marchi di due prestigiose case automobilistiche del passato «Itala» e «Isotta Fraschini».

Le vignette raffigurano le seguenti costruzioni automobilistiche realizzate da industrie italiane: Autovettura Maserati biturbo (Maserati); Autotreno 190.38 Special (IVECO); Trattore agricolo Galaxy (Same Trattori) e Autovettura Alfa 33 (Alfa Romeo). Per l'occasione sono stati utilizzati quattro timbri speciali a Modena, Torino, Treviglio e Pomigliano d'Arco.

Tiratura: cinque milioni di esemplari per ciascun soggetto.

VATICANO

Come è ormai di abitudine delle Poste Vaticane, la prima emissione del 1984 è stata di due serie poste contemporaneamente in vendita in giorno 28 febbraio.

La prima è celebrativa del Quinto Centenario, della morte di S. Casimiro di Lituania ed è composta da due valori, su unico soggetto, di L. 550 e di L. 1.200. La vignetta, su bozzetto del Prof. Romas Viesulas di Glenside (U.S.A.) riproduce la figura del Santo con aureola, ed in veste dimessa, che reca nella mano sinistra la croce ed il giglio, simboli della fede e dell'innocenza, e con la mano destra solleva il monumento delle Tre Croci, sullo sfondo della cattedrale di Wilna e il castello reale.

La seconda è celebrativa del Centenario della morte del biologo Abate Gregorio J. Mendel ed è composta da due valori, su unico soggetto, di L. 450 e di L. 1.500. La vignetta incisa da Mario Codoni riproduce, sul lato destro, la figura

di Gregorio J. Mendel e, sul lato sinistro, la esemplificazione grafica degli esperimenti sulla discendenza da ibridi, eseguiti su vegetali. Tiratura delle due emissioni è di novecentocinquantamila serie.

EMISSIONI A CARATTERE FERROVIARIO

● L'Associazione Filatelica Pratese, in occasione della XVII Manifestazione Filatelica «Praphilex 84» che si è svolta il 17 e 18 marzo, ha celebrato il 50° Anniversario della «Direttissima Prato-Bologna».

Durante la manifestazione sono stati utilizzati due timbri speciali.

● Il Circolo Ricreativo dell'A.T.M. di Milano, in occasione della Manifestazione celebrativa del 25° Anniversario della Costituzione della Sezione Filatelica (6ª Mostra Aziendale), ha celebrato i 20 anni del Metrò di Milano, utilizzando per la timbratura di cartoline ricordo un timbro speciale.

LETTERE A VOCI

Un'immagine «di facciata»?

Cara Voci,
ti leggo sempre con interesse: ma avverto quasi sempre l'impressione che le cose di casa nostra vadano bene, anzi benone. Solamente ogni tanto appare un pezzo col quale si mette il dito sulla piaga, cioè sulle cose che «non vanno», come — emblematico! — il traffico merci.
Capisco benissimo che non sei un periodico sindacale, ma non credi che nuoccia la troppa enfasi, la troppa retorica, l'eccessivo trionfalismo? Perché, così, si dà solo un'immagine di facciata, come quando si decantano le ardite realizzazioni future, cosa questa peraltro indubbiamente positiva in sé (però, poi, sappiamo bene quanti anni, decenni anzi, dovranno passare prima di vedere tali opere attuate).
Sarebbe bene invece, per dovere di verità, trattare anche problemi «spiacevoli» per la nostra Azienda. Noi, ferrovieri della periferia, ci chiediamo spesso se nella stanza dei bottoni si conoscono certe realtà, e leggere su «Voci» qualcosa del genere ci fa allora ritenere che almeno il problema è noto e che «qualcuno» sta studiando di porvi rimedio, o almeno sta tentandolo. Vorrei riferirmi, a questo punto, allo spaventoso esodo (in base all'art. 158 S.G.P.) di agenti esperti, di tutti i livelli, ma specialmente dei cosiddetti quadri intermedi. Perché costoro se ne vanno? Perché l'Azienda si priva di personale di altissimo valore, se non altro prodotto dalla lunga, lunghissima esperienza di servizio, requisito preziosissimo (oserei dire: essenziale) per far funzionare bene tutti i complessi ingranaggi?
Perché non si tenta di trattenerli, magari modificando certe norme, o quanto meno indirizzandoci verso modifiche normative al fine di incentivare la permanenza in servizio sino al termine naturale, più che scoraggiare tale esodo anticipato?
Guardandomi attorno ho notato in questi ultimi tempi tanti «buchi» (non cito esempi, che sarebbero limitati tutt'al più a Bologna e al Movimento, Servizio cui io stesso appartengo): e gli effetti si vedono, eccome! Io non ho la risposta agli interrogativi dianzi posti: indubbiamente le motivazioni sono tante, prima fra tutte l'insignificante differenza retributiva, che fa sì che l'interessato ad un certo punto pronunzi la fatidica frase: «Ma chi me lo fa fare di restare in servizio per quattro soldi?!». Credo però che non tutti i transfughi siano così venali; credo, fermamente (perché ne ho le prove), che invece esista pure una componente psicologica, riconducibile a questo semplice enunciato: pazienza per le insoddisfazioni materiali, ma se mancano anche le soddisfazioni morali... Eh, sì, poiché, specie in questi ultimi tempi, l'Azienda pare abbia fatto apposta a sfornare disposizioni che fanno «arrabbiare» i «capetti»; i quali, a un certo momento, allora hanno così modificato la frase di cui sopra: «Ma chi me lo fa fare di rovinarmi il fegato, visto che nemmeno soddisfazioni materiali ne ricavo?!».
Prova, cara «Voci», a svolgere una indagine, una inchiesta in proposito. Su, coraggio...
E scusami: non pensare che questo sia lo sfogo di un «frustrato»: è invece il lamento di uno che vuol veramente bene alla Ferrovia, ma che la vede cadere sempre più in basso, cioè che rileva (toccando con mano) quale scadimento qualitativo manifesti ora gran parte del personale, nel suo complesso. Intendiamoci: non accuso nessuno di lavativismo, constato semplicemente che se e quando se ne vanno i «migliori» (non foss'altro perché ricchi di esperienza), la media generale si abbassa inevitabilmente.
Cordiali saluti.

Angiolino Vecchi
C.S. Sovr. - Bologna S. Donato

Francamente a noi non sembra di peccare né di enfasi né di retorica né tantomeno di trionfalismo. Ci sembra, viceversa, di svolgere una corretta opera di informazione su quanto accade in ferrovia e di trattare i problemi con chiarezza e obiettività, senza spirito fazioso. Infatti, non abbiamo mai affermato che in ferrovia tutto funzioni bene, problemi e deficienze ce ne sono come ce ne sono in qualunque altra Azienda di pari proporzioni e importanza, però esistono anche tanti aspetti positivi. Anzi, non ne sono mai esistiti tanti come in questo momento in cui le ferrovie hanno in cantiere parecchie importanti realizzazioni. Perché chiamare questo «immagine di facciata»? Si tratta invece di un'immagine quanto mai concreta. Certo, queste realizzazioni richiedono, logicamente, tempi lunghi, anche Roma non fu edificata in un giorno.
Per quanto riguarda poi l'esodo di persone con tanti anni di servizio, di persone esperte, in parte Lei ha ragione. L'esperienza è infatti importantissima per svolgere bene il proprio lavoro. Però non esiste solo l'esperienza, esistono anche altre qualità come l'intelligenza, la preparazione, la volontà, l'entusiasmo. Qualità che possono benissimo avere dei giovani e che a noi sembrano altrettanto importanti. Immettere nuove leve, usufruire di elementi «freschi», capaci di portare nuova linfa nell'Azienda, è secondo noi una cosa estremamente positiva. Quello che sarebbe auspicabile, oltre al giusto riconoscimento verso chi ha dato tanto all'Azienda, è un giusto equilibrio, un equilibrio tra passato e presente, tra esperienza e entusiasmo, tra quello che è stato il passato e quello che sarà il futuro delle ferrovie.

Quiescenza, pensionamento o altro?

Illustre Sig. Direttore di «Voci della rotaia», rilevo che la rubrica «Tuttarete» indica i ferrovieri che vengono posti in pensione non usando l'esatto vocabolo di «quiescenza» o «pensionamento». Si leggono gli sgradevoli «esoneri», «esodi» il militaresco «congedi» e «commiati». Così pure, suona male il «cambio della guardia» di memoria fascista.
Ricordo di aver letto il testo di una lettera di pensionamento ricevuta da un collega, maestro del sapere ferroviario, autore di pubblicazioni, «... si ritenga allontanato dal servizio». Povero collega, piangeva con la lettera in mano. I redattori compartimentali poi potrebbero essere più diligenti nel segnalare quanto avviene di rilievo fra il personale in servizio ed a riposo. Molti decessi di pensionati di rilievo ed onorificenze non sono state pubblicati. Che sistema si adotta per venire a conoscenza di notizie lontane della sede compartimentale? Sono stato insignito dall'onorificenza di «Ufficiale dell'Ordine» al merito della Repubblica, ho segnalato al redattore di Palermo la citata onorificenza ma non è stata mai riportata. Grazie.

Donato Letterio
Contr. Viagg. Sup. a r. - Messina

È vero, non sempre i sinonimi di «quiescenza» o di «pensionamento» sono gradevoli, anzi, spesso non lo sono affatto. Anche la parola «quiescenza» non è particolarmente piacevole, forse però qui più che dei suoni e degli effetti onomatopeici, si tratta degli effetti psicologici che la parola richiama. Comunque chiederemo al nostro esperto, Carmelo Neri, di spiegarci esattamente le etimologie di questa parola e dei suoi sinonimi per renderci conto di quali termini sia più corretto usare.
Per quanto riguarda poi la sua onorificenza segnalata al redattore compartimentale ma mai riportata, i motivi possono essere molteplici: smarrimenti, tagli in composizione, necessità tipografiche. Purtroppo questo talvolta accade, non dipende né da incuria né da cattiva volontà ma ugualmente ce ne scusiamo con i nostri lettori.
A Lei, sia pure in ritardo, i nostri più vivi complimenti e auguri.

«Voci» gratuita

Cara «Voci»,
vogliamo rendere noto che il Consiglio Direttivo del D.L.F. di Modena, al fine di incrementare la lettura di «Voci della Rotaia», nella riunione n. 18 del 10/12/1983, ha deliberato di concedere, per l'anno 1984, l'abbonamento gratuito a

Lettere a Voci

tutti i ferrovieri pensionati che ne facciano richiesta scritta.
D'altronde i pensionati con questa iniziativa si sentiranno, ancora una volta, sempre più legati alla passata attività ferroviaria.
Questo Consiglio Direttivo, certo che la presente iniziativa troverà parere favorevole ed apprezzamento da parte di tutti i Soci D.L.F. (Ferrovieri pensionati, ed in servizio) auspica un concreto appoggio all'iniziativa.

A. Sacchetti
Presidente D.L.F. Modena

Pubblichiamo volentieri questa lettera del D.L.F. di Modena che riguarda un'iniziativa che avrebbe potuto anche essere nostra se le norme e soprattutto il bilancio ce l'avessero consentito.

Ci piacerebbe molto offrire a ogni ferroviere che va in pensione un abbonamento al nostro giornale come segno di gratitudine per il lavoro svolto ma purtroppo questo sarebbe per noi un onere insostenibile. Comunque, «Voci» apprezza il gesto dei colleghi modenesi e li ringrazia di cuore, augurandosi che altri D.L.F... ne seguano l'esempio.

«Voci» e lo Ionio

Cara «Voci»,
diverse volte, ma invano, ti ho chiesto di dedicare una pagina del tuo mensile ai trasporti FS nell'area di Taranto.
Contemporaneamente vorrei chiedere all'Azienda FS, tuo tramite, perché non denominare l'Espresso Ta-Mi «Freccia dello Ionio» o «Freccia dei due mari», giacché solo il mar Ionio non è stato menzionato dalle FS?
Ultima curiosità: cosa prevede il Piano Poliennale per migliorare la rete FS Ionica?

Antonio Vaudo
Taranto

Non abbiamo ancora parlato in modo dettagliato degli interventi che il Piano Poliennale prevede per il miglioramento della rete ionica per il semplice motivo che tali interventi sono ancora in fase di esame e approvazione. Quando sarà il momento, e dalla fase di studio si passerà alla fase di realizzazione, ne parleremo senz'altro com'è nostra tradizione.
Per quanto concerne il nome che Lei vorrebbe dare all'espresso Taranto-Milano, pubblichiamo la sua proposta e se gli organi competenti la prenderanno in considerazione è possibile che anche il mar Ionio abbia la sua «Freccia».

DICONO DI NOI

Sulla stampa

Dopo anni di discussioni e dopo che sull'argomento erano stati presentati diversi progetti, finalmente la riforma dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato è giunta in porto, ha annunciato sul **Il Giornale** M. Righetti. Il Consiglio dei Ministri, infatti, in una delle sue recenti sedute, ha approvato il testo definitivo predisposto dal Ministro dei Trasporti, On. Signorile, di concerto con il Ministero del Tesoro e con la Presidenza del Consiglio. Pochi provvedimenti, forse, sono stati tanto contrastati come questo — ha osservato l'A. — ma è certo che con questa riforma l'Azienda ferroviaria diventa finalmente autonoma nel vero senso della parola, anche se non tutti i lacci che la collegano con le amministrazioni statali sono stati tagliati.
Adesso le Ferrovie dello Stato diventeranno un Ente pubblico e si trasformeranno da azienda patrimoniale in azienda di gestione e servizi, ha precisato **Il Sole/24 Ore**, ricordando che il progetto, dopo i tanti che sono circolati, a distanza di tredici anni viene ad adeguarsi, tra l'altro, alle norme comunitarie in materia.
Per l'**Arena**, la riforma delle FS che ha preso formalmente avvio con il sì del Consiglio dei Ministri, costituisce la più importante operazione del genere nella storia politico-economica del nostro Paese. Le FS nel 1985 compiranno ottant'anni: la riforma, se effettivamente decollerà, sarà il modo migliore per festeggiarli.
«Le FS come la Pacific Railways?» si è chiesto **Il Tirreno**. Non proprio ma quasi. Quando il recente disegno di legge sulla riforma delle FS diverrà legge, le ferrovie si libereranno di buona parte dell'impalcatura burocratica da cui sono state oppresse finora. Non diventeranno, naturalmente, un'impresa privata come le ferrovie americane, ma guadagneranno in scioltezza e, si spera, anche in efficienza.
Anche il **Corriere della Sera**, ha sottolineato che quando il provvedimento proposto sarà operante, l'azienda subirà una profonda trasformazione: lo scopo è quello di creare, al suo posto, un'impresa agile, efficiente, incaricata di gestire il servizio pubblico con criteri di economicità: i suoi dirigenti dovranno tendere al pareggio del bilancio e a tal fine avranno adeguati mezzi. In particolare, ha precisato **Ore 12**, per quanto riguarda ad esempio i prezzi dei servizi forniti, dall'entrata in vigore della legge, essi subiranno un adeguamento in base alle tariffe presenti sul mercato, mentre il prezzo del biglietto passeggeri rimarrà di competenza dello Stato.
Secondo **Il Messaggero**, per le FS il giorno in cui il Consiglio dei Ministri ha varato la riforma dell'Azienda deve considerarsi una data storica, almeno per due motivi. Il primo è che il provvedimento era atteso da almeno un decennio; il secondo è che esso sancisce la trasformazione di un'azienda mastodontica, afflitta da immobilismo gestionale, in un'azienda al passo coi tempi, in grado di programmare gli sforzi, di autodeterminarsi attraverso un'oculata ed efficace politica di investimenti, senza perdere di vista il proprio equilibrio economico-gestionale. E se non bastasse: «finalmente il responsabile dell'Azienda-treni avrà un volto».
La nuova Azienda, ha scritto **La Repubblica**, per la sua attività sarà regolata dalle norme del codice civile e con organi propri, tutti agenti secondo le norme del diritto privato e responsabili della gestione economica. «Cambiano natura le FS» ha commentato **Paese Sera** e **Il Tempo** «Le Ferrovie: un'azienda pubblica ma a conduzione imprenditoriale».
Un'altra delle maggiori novità contenute nel progetto di riforma, ha scritto **Avvenire**, è che i dipendenti avranno un rapporto diverso dall'attuale, perché sarà regolato secondo il diritto privato. Per tutti i dipendenti è assicurato il passaggio alla nuova azienda. Sarà così eliminata, secondo **Il Quotidiano** di Lecce, una delle cause di maggiore tensione all'interno della categoria. Non si andrà più al Ministero della Funzione Pubblica a contrattare, ma si contratterà direttamente tra l'Azienda e i lavoratori, con risparmio di anni sul rinnovo dei contratti e risparmio di scioperi e di disagi per tutti. Anche **La Gazzetta del Sud** si è occupata del problema, ricordando che pure i primi giudizi dei sindacati sul decreto di riforma delle Ferrovie sono stati decisamente positivi.
Guardando all'aspetto finanziario, per **La Repubblica**, la trasformazione delle Ferrovie comporta un adeguamento delle procedure amministrative nei bilanci; senza più ripiani di deficit dallo Stato, ma solo con giusta compensazione, secondo le norme CEE. La prima conseguenza pratica potrebbe essere una contrazione del deficit.
«Non appena il disegno di legge sulla riforma giuridica delle Ferrovie diventerà legge, conclude il **Corriere della Sera**, gli studenti di giurisprudenza dovranno ritoccare i loro libri: nasce una nuova figura, quella dell'«Azienda autonoma statale di gestione e servizi». Non tanto statale perché avrà un bilancio proprio e non tanto privata perché dovrà dipendere dal Ministro per la revoca del Presidente del Consiglio d'Amministrazione, ma almeno coerente con lo statuto d'impresa che la CEE ha imposto al trasporto ferroviario nei Paesi membri, insieme con i prezzi di mercato.

Maria Guida

Campagna Internazionale Sicurezza del Lavoro 1984

BLS CFL DSB FS RENFE SNCF RATP SJ PKP

'lavoro ben fatto'
'lavoro sicuro'

UIC

Stai attento!

Il tuo nuovo portafogli

Portare i soldi in tasca non è né sicuro né conveniente. Lascia che le Banche lo facciano per te.

Ti basta una piccola tessera magnetica e potrai prelevare denaro contante quando e dove vuoi. Questo è BANCOMAT!!

Rivolgiti al più vicino sportello BNC, ti rilasceremo gratuitamente:

— Una tessera valida per prelevare denaro contante attraverso tutti gli sportelli BANCOMAT nonchè attraverso gli sportelli automatici riservati esclusivamente alla clientela BNC;

— Una miniguida contenente gli indirizzi di oltre 900 sportelli automatici sparsi su tutto il territorio nazionale;

— Un comodo contenitore tascabile.

BANCA NAZIONALE delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Con BANCOMAT, la tua Banca ti segue ovunque

voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXVII n. 5/maggio 1984

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

ASSICURAZIONE INFORTUNI CLIENTELA BANCARIA

A CHI È INDIRIZZATA

A tutti coloro, di età non superiore ai 75 anni, che siano intestatari o cointestatari di depositi o di conti correnti presso la Banca, o che vanno ad accendere un tale rapporto nel corso del 1984.

GARANZIE E COPERTURE

La polizza garantisce contro i rischi di morte e di invalidità permanente di grado pari o superiore al 60%, conseguenti ad infortunio. Si intende per infortunio qualsiasi evento dovuto a causa fortuita, violenta ed esterna, che produca lesioni corporali obiettivamente constatabili che abbiano per conseguenza la morte o l'invalidità permanente.

Il capitale assicurato è pari all'ammontare del saldo del conto, quale risulta alla Banca nel giorno precedente l'infortunio, sia che tale saldo sia a debito o a credito.
Il capitale assicurato viene raddoppiato se l'invalidità permanente è di grado pari o superiore all'80% o se l'evento risarcito è causato da incidente stradale o ferroviario. Il capitale massimo assicurato è comunque pari a L. 100.000.000.
È sempre garantito un capitale minimo di L. 3.000.000, a prescindere dal saldo del conto.

FUNZIONAMENTO

Per essere assicurati basta il pagamento a titolo di rimborso spese della cifra di L. 4.000 all'anno, pagamento che avviene in maniera automatica a fine anno o all'apertura del conto.
Ulteriori informazioni possono essere desunte dalla comunicazione inviata a domicilio della clientela in essere al 31/12/83 o chieste ad un qualunque sportello della Banca.

L'assicurazione proposta dalla Banca oltre ad essere tra le più convenienti esistenti sul mercato per il favorevolissimo rapporto spese copertura (4.000 lire/200 milioni), presenta delle particolarità appositamente studiate per la categoria dei ferrovieri. Rivolte alle loro esigenze sono la copertura raddoppiata in caso di infortunio ferroviario e la persistenza della garanzia minima anche per saldi passivi non elevati.
Ecco quindi degli ulteriori validi motivi per aprire un conto presso la Banca, magari facendoci accreditare lo stipendio.

STUDIO BAVINA

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

La banca di casa tua

Voci della rotaia
Anno XXVII n. 5/maggio 1984

Un treno transita sulla Milano-Venezia *(foto di Bruno Di Giulio)*.

Con questo numero di «Voci» il lungo servizio sulla Riforma FS, giunto alla quarta puntata (pag. 6), almeno per il momento si conclude qui. Per il momento: il viaggio della Riforma, infatti, non è ancora giunto a termine. L'abbiamo accompagnata, la Riforma, fino alla sua tappa più recente, e cioè il disegno di legge presentato dal Ministro dei Trasporti On. Signorile. Un itinerario complesso, intricato, contraddittorio, di cui comunque è stato possibile fornire un dettagliato resoconto. Più difficile voler fare commenti, osservazioni. D'altra parte qualunque valutazione di merito rischia di risultare superata o fuori bersaglio. Tuttavia, se non è possibile giudicare a priori quale sarebbe la «migliore Riforma possibile», non c'è alcun dubbio che una riforma è indispensabile e urgente. Anche per questo speriamo di tornare al più presto sull'argomento, con una quinta puntata. Intanto, in attesa del «grande salto», la rete FS si adegua. Un adeguamento che non passa solo sulle grandi linee. Lo dimostra una linea come la Lucca-Aulla (servizio a pag. 10), un tempo considerata «ramo secco», e ora divenuta elemento di sviluppo per la Garfagnana e la Lunigiana. Lo dimostra il caso del «Progetto Roma» (pag. 15), esempio significativo per il riassetto del trasporto nelle grandi metropoli. Insomma, attendere la Riforma vuol dire anche anticiparla.

In questo numero

4	IN BREVE DALL'ITALIA	
5	IN BREVE DALL'ESTERO	
6	IL LUNGO VIAGGIO DELLA RIFORMA/4	*Marcello Buzzoli*
10	LA LUCCA-AULLA	*Antonio D'Andrea*
15	IL PROGETTO ROMA	*Giovanni Panunzio*
16	L'OFFICINA G.R. DI BOLOGNA	*Renzo Pocaterra*
20	DICONO DI NOI	*Maria Guida*
21	CASA NOSTRA Per voi amici in pensione / Notizie per il Personale / Calendario DLF / Ferletture / Modi di dire / Tuttarete / Un treno nel cassetto	
33	GORIZIA-NOVA GORICA	*Giuseppe Scopelliti*
34	IL PROGRAMMA INTEGRATIVO A BARI	*Armando Noya*
34	PANORAMARETE	
41	CULTURA E TEMPO LIBERO Cinema / Libri / Televisione / Dischi / Filatelia	
48	LETTERE A «VOCI»	
50	UNA FOTO, UN TRENO	*P. Berengo Gardin*

PERIODICO MENSILE DELLE FS
Piazza della Croce Rossa, 00161 Roma
Tel. (06) 85.56.67 - Centralino FS 84.90
Interno 33210 - 2749
Direttore
Alberto Ciambricco
Redattore capo
Piero Spila
Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini
Grafica
Ennio Salvatore
Segretario di redazione
Ferruccio Facchinelli
Amministrazione
Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Rita Montuschi, Renato Napoli, Renzo Ramiconi
Redattori compartimentali
Aurelio Battaglia, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Giulio Giulietti, 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, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Bruno Cirillo, Anna D'Angelo, Francesco De Angelis, Antonio Dentato, Sebastiano Di Mauro, Claudio Giovanardi, Maria Guida, Giuseppe Labella, Antonio Licordari, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Aldo Sensi
Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Tonino Bortoletto, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Leonardo Chioccioni, Francesco Cirillo, Demetrio Costantino, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Nello Errica, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Gianfranco Giovagnoli, 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, Mario Tafuro, Luigi Trucco, Gianfranco Zerbesi
Stampa
SO.GRA.RO.,
Società Grafica Romana S.p.A.,
Via I. Pettinengo 39, tel. 434541/2/3, Roma.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 novembre 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 lire 2.000 trattenute a ruolo; pensionati lire 1.000; privati lire 8.000; per l'estero lire 15.000. Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato al Servizio Ragioneria FS, «Voci della Rotaia», Direzione Generale FS, Roma.

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

ADERENTE ALL'ASSOCIAZIONE DELLA STAMPA AZIENDALE ITALIANA

Sviluppo dell'industria e costruzioni ferroviarie

Il Cesit, Consorzio di ricerca fra Ansaldo Spa, Ansaldo Trasporti, Breda Costruzioni Ferroviarie, Fiat Ferroviaria Savigliano, Intermetro, Wabco Wastinghouse, ha recentemente organizzato a Roma un convegno sullo «Sviluppo dell'industria italiana delle costruzioni ferroviarie».

Il Convegno, patrocinato dal Ministero dei Trasporti, ha aperto un confronto sulle possibilità di evoluzione dell'industria, in rapporto alle accresciute esigenze della competitività internazionale in un settore fortemente influenzato nei suoi caratteri gestionali e strutturali dai comportamenti del principale committente pubblico nazionale e cioè la nostra Azienda.

Il convegno ha tra l'altro preso in esame i risultati di una ricerca svolta dal Cesit tra tutte le industrie del settore. Sono intervenuti, oltre al Ministro dei Trasporti e al Direttore Generale FS i Presidenti delle Commissioni parlamentari dei Trasporti La Penna e Spano, e l'On. Bernardi e il Sen. Libertini.

La primavera del «Venice Simplon Orient-Express»

È di nuovo la stagione del «Venice Simplon Orient-Express». Ma questa volta la ripresa stagionale riserva alcune novità: ampliamento del percorso, che oltre a Milano e Venezia, include adesso anche Firenze, e la modifica del tragitto alpino durante l'estate.

Il nuovo percorso che verrà seguito nei mesi di luglio e agosto, si snoda dopo Firenze e Venezia, attraverso il Passo del Brennero per inoltrarsi nei suggestivi paesaggi alpini austriaci dell'Arlberg e toccando i famosi centri tirolesi di St. Anton e Innsbruck. Da qui si giungerà al principato di Liechtenstein per poi costeggiare il lago di Zurigo e arrivare a Basilea, Digione, Parigi e Boulogne. Un itinerario che permetterà di ammirare panorami tra i più suggestivi d'Europa.

Ultima novità — come già dicevamo lo scorso mese — la concentrazione dell'attività operativa in Italia. Sarà così più agevole ai frequentatori che partono dal nostro Paese prenotare anche le escursioni di un giorno in Inghilterra, a bordo delle stesse carrozze pullman che compiono il percorso dell'Orient Express sul suolo britannico. «L'exclusive pullman tours» — così si chiama questo servizio integrativo — prevede gite nelle campagne attorno al castello di Leeds con puntate a luoghi storici e panoramici.

Catena europea di trasporti merci: ogni treno un anello

Si sono conclusi a Ferrara i lavori della conferenza internazionale ferroviaria per il miglioramento del traffico merci alla quale hanno partecipato, insieme ad esponenti della nostra Azienda e delle società Interfrigo e Intercontainer, i rappresentanti delle ferrovie della Germania Federale e della Germania Democratica, Cecoslovacchia, Austria, Svizzera, Francia, Olanda e Danimarca.

Durante gli incontri tecnici, che saranno ripresi nei prossimi due mesi, prima in Austria e quindi in Cecoslovacchia, si è cercato di trovare congiuntamente il sistema più efficace per trasferire il più velocemente possibile, da un paese all'altro d'Europa le merci, soprattutto quelle più facilmente deperibili. Oggi i tempi — è stato rilevato — sono troppo lunghi e gli spedizionieri non sono molto propensi ai trasporti su rotaia. Occorre, dunque, hanno detto i tecnici, studiare una mappa di coincidenze che permetta di smistare abbastanza presto i convogli verso i luoghi di destinazione. Al termine dei prossimi incontri sarà stilato un progetto da presentare al Cem (conferenza europea treni) per l'approvazione e che suggerirà il modo di realizzare una specie di catena dei trasporti, di cui ogni treno dovrebbe essere un anello.

Blocco automatico a Bagheria

È entrato recentemente in funzione presso la stazione di Bagheria, sulla linea Palermo-Messina, un apparato centrale elettrico ad itinerari (ACEI) con blocco automatico reversibile a correnti codificate.

Il nuovo impianto — il primo realizzato nel Compartimento siciliano — consente fra l'altro la banalizzazione fra le stazioni limitrofe di Villabate Ficarazzelli e di S. Flavia Solunto.

Ad inaugurare l'ACEI è intervenuto, insieme ai Capi degli Uffici Compartimentali, il Direttore Compartimentale, Ing. Colombo. Il momento più significativo della cerimonia è stato quando il titolare dell'Impianto, Capo Stazione Sovrintendente Cav. Gagliardo, ha provveduto ad accordare il libero transito al treno 570, dando così vita al nuovo ACEI.

100 milioni di marchi per gli investimenti ferroviari

Il Banco di Roma, insieme alla banca tedesca Commerzbank, capofila dell'operazione, e ad altre otto banche internazionali, ha curato il collocamento di un prestito obbligazionario emesso dalla nostra Azienda per 100 milioni di marchi al tasso dell'8%, con una durata di 10 anni.

Il prestito è stato firmato a Francoforte e servirà per potenziare gli investimenti ferroviari del nostro Paese.

Fascino d'epoca e servizio d'alta classe sul Simplon Express

IN BREVE DALL'ESTERO

Vietnam

Le Ferrovie vietnamite (DSVN) hanno intrapreso la trasformazione a scartamento ordinario della linea Hanoi-Haiphong (104 Km) e di alcune derivate industriali confluenti alla linea medesima. In occasione di questa ristrutturazione sono state ricostruite *ex novo* le relative stazioni. Inoltre sulla linea e sull'insieme del sistema ferroviario contiguo ad Hanoi sono state installate segnalazioni semiautomatiche.

Cecoslovacchia

A causa del notevole incremento di traffico verificatosi sulla linea montana (a scartamento ridotto) che collega Poprad-Tatry a Strbské Pleso, in Slovacchia, è stato deciso il raddoppio dei suoi 23 Km di binari. La linea è completamente elettrificata.

URSS

Sta per essere attivata l'intera sezione occidentale della ormai famosissima BAM, la Magistrale Baikal-Amur, così da consentire ai treni di circolare tra Tynda e Ust-Kut. Due vetture dirette circoleranno inoltre sulla direttrice Mosca-Tynda.

Cina

La linea Xiangfan-Chengdu, di 264 Km, nella provincia del Siclinan (Cina centrale) è stata messa a tensione (25 Kv) alla fine dello scorso dicembre.

Spagna

Il progettista del treno «Talgo», Alessandro Goicoechea, è deceduto di recente a Madrid, all'età di 89 anni. Il primo treno «Talgo» era stato posto in servizio nel 1950.

Stati Uniti

Forse gli americani stanno davvero riscoprendo il treno. Nel mese di dicembre dello scorso anno la azienda ferroviaria Amtrak ha trasportato un numero di viaggiatori superiore del 12% a quello dello stesso mese dell'anno precedente. Tra i treni che hanno visto un maggior incremento di viaggiatori, l'Eagle, Chicago - Texas (+ 39,1%); il California Zephyr, Chicago - Seatle - San Francisco - Los Angeles (+ 30,7%). Il centro prenotazioni e «riservazioni» telefoniche ha registrato, sempre nel corso dello stesso mese, un aumento di chiamate superiore del 22,5% a quello dell'anno precedente. Punta massima le 106.000 chiamate del 27 dicembre.

Un convoglio delle Ferrovie cinesi

Thailandia

Le Ferrovie thailandesi (SRT) hanno ordinato venti locomotive diesel-elettriche alla Società francese Alsthom-Atlantique, da consegnare entro il 1985. La commessa comporta una opzione per altre sette locomotive. La Thailandia si era già fatta acquirente, negli scorsi anni, di altre 113 locomotive dello stesso tipo ai medesimi costruttori francesi.

RFA - Danimarca

Durante lo scorso anno la linea ferry-boats Puttgarden-Rodby (gestita in comune dalla tedesca DB e dalla danese DSB, vale a dire dalle Ferrovie di Stato di questi Paesi) ha registrato, nei due sensi di marcia, un traffico di oltre 5 milioni e mezzo di viaggiatori, con un incremento del 6,2% rispetto all'anno precedente. Dal giorno della sua inaugurazione (14 maggio 1963) la linea denominata «a volo d'uccello», ha trasportato qualcosa come 70 milioni di viaggiatori. Quanto ai veicoli, nel solo 1983 è stato assicurato il trasporto di 756.000 automobili (incremento del 4,1%) e di 22.650 autocarri (+23,8%). Invece 38.700 carrozze ferroviarie (+3%) e 165.000 carri merci (+2,3%) sono stati trasbordati dai cinque traghetti che assicurano fino a 17 partenze quotidiane da ciascuna sponda.

Mezzi della società americana Amtrak

R.D.T.

Secondo le cifre pubblicate dall'agenzia ADN, le tranvie assicurano più del 50% di tutti i trasporti nelle città. Presenti in ventisette città della Repubblica Democratica Tedesca (Germania dell'Est), il loro volume di traffico è dell'ordine di un miliardo e 350 milioni di viaggiatori all'anno. Il 50% del parco vetture è importato dalla Cecoslovacchia e fornito dalle grandi officine Tatra. Otto grandi città, peraltro, dispongono di una rete di metropolitana o meglio di ferrovie urbane per una lunghezza totale di 500 km. I viaggiatori trasportati da mezzi pubblici nelle città della RDT ammontano a 2 miliardi e mezzo all'anno (circa sette milioni al giorno).

India

Nel prossimo decennio le Ferrovie indiane si ripromettono di elettrificare 8.000 km della loro rete, e più precisamente di assicurare la trazione elettrica alle linee che interessano le quattro grandi città di Delhi, Calcutta, Bombay e Madras (tutte superiori a 4 milioni di abitanti con la punta massima per i nove milioni di Calcutta). La rete ferroviaria dell'India conta oggi 61.000 km di binari dei quali 5.500 sono elettrificati. Su questi tratti si accentra già ora il 25% del traffico viaggiatori e il 32% di quello merci.

(a cura di Camillo Benevento)

La carta del futuro

di Marcello Buzzoli

«Entificare». La parola risonò nella sala della riunione, affollata di funzionari e di sindacalisti, e lì per lì fece l'effetto di un meteorite piovuto da un'altra galassia. Vi fu un momento di silenzio. Dalle vetrate delle finestre arrivava l'ultima luce di un tramonto freddo. Si accesero i lampadari. La riunione continuò tra il fumo delle sigarette e le tazzine vuote di caffé. «Entificare». La parola girò nella sala, come una farfalla notturna, infiorando tutti i discorsi. Qualcuno pensò ad un arrischiato neologismo, dimenticando che «entificare» si trova nei testi di diritto amministrativo e significa semplicemente: istituire un Ente.

Alla fine degli anni Settanta, questa parola divenne programma d'azione e bandiera di combattimento dei più importanti schieramenti parlamentari che intendevano, una volta per tutte, conferire un nuovo assetto alle ferrovie, affrancandole da vincoli formali e burocratici, incompatibili con la conduzione di un'attività industriale e commerciale.

Nella precedente nota abbiamo illustrato il progetto di riforma del democristiano Marzotto Caotorta; ad esso si affiancò, nell'altro ramo del Parlamento, quello del Senatore Vincelli.

Nel dicembre 1977, l'On. Caldoro ed altri deputati del PSI avanzarono una proposta di legge per l'istituzione:

— del Comitato nazionale dei trasporti (CNT);

— dell'Ente nazionale delle ferrovie italiane (ENFI).

L'obiettivo era quello di addivenire ad una riorganizzazione armonica di tutto il sistema e d'inserirvi le ferrovie la cui struttura giuridica sarebbe stata radicalmente cambiata.

Il Comitato disponeva di incisivi poteri d'indirizzo e di coordinamento in materia di politica dei trasporti e di pianificazione nazionale e regionale. Aveva al vertice il Presidente del Consiglio dei Ministri, o per delega il Ministro dei Trasporti, ed era formato dai titolari di quattro dicasteri: Lavori Pubblici, Marina Mercantile, Tesoro, Bilancio, nonché dai rappresentanti degli utenti, dei produttori, dei Sindacati e degli organismi territoriali.

Qui vogliamo osservare che collegi del genere, altamente qualificati, per assolvere il loro compito, necessitano pur sempre di una pubblica amministrazione efficiente ed attrezzata. Che disponga di tutti i dati delle situazioni reali e sappia aggiornarli continuamente, formulando attendibili previsioni con moderne metodologie di analisi.

È una considerazione addirittura ovvia e non occorre addurre esempi che sono d'altronde sotto gli occhi di tutti.

Veniamo ora all'ENFI che la proposta di legge definiva «Ente pubblico economico» (art. 9). Tale qualifica, come ha affermato la Corte di Cassazione, compete agli Enti preordinati «a ricavare da un'attività svolta con gli strumenti del diritto privato un utile previsto in funzione remuneratoria del costo di produzione o dello scambio di servizi o beni cui l'Ente è dedito. In questa correlazione tra costo e ricavo sta infatti l'economicità che è elemento qualificante di ogni Impresa...» (Cassazione, Sezioni Unite, 5 agosto 1977 n. 3518).

L'ENFI, dotato ovviamente di propria personalità giuridica, era sottoposto alla vigilanza del Ministro dei Trasporti, ma avrebbe operato in maniera autonoma nell'ambito delle direttive del C.N.T., del Parlamento, del Governo. L'organigramma, sostanzialmente analogo a quello di soggetti consimili, annoverava: il Presidente; il Consiglio di Amministrazione; il Direttore Generale; i Direttori compartimentali; i Comitati regionali e il Collegio dei revisori.

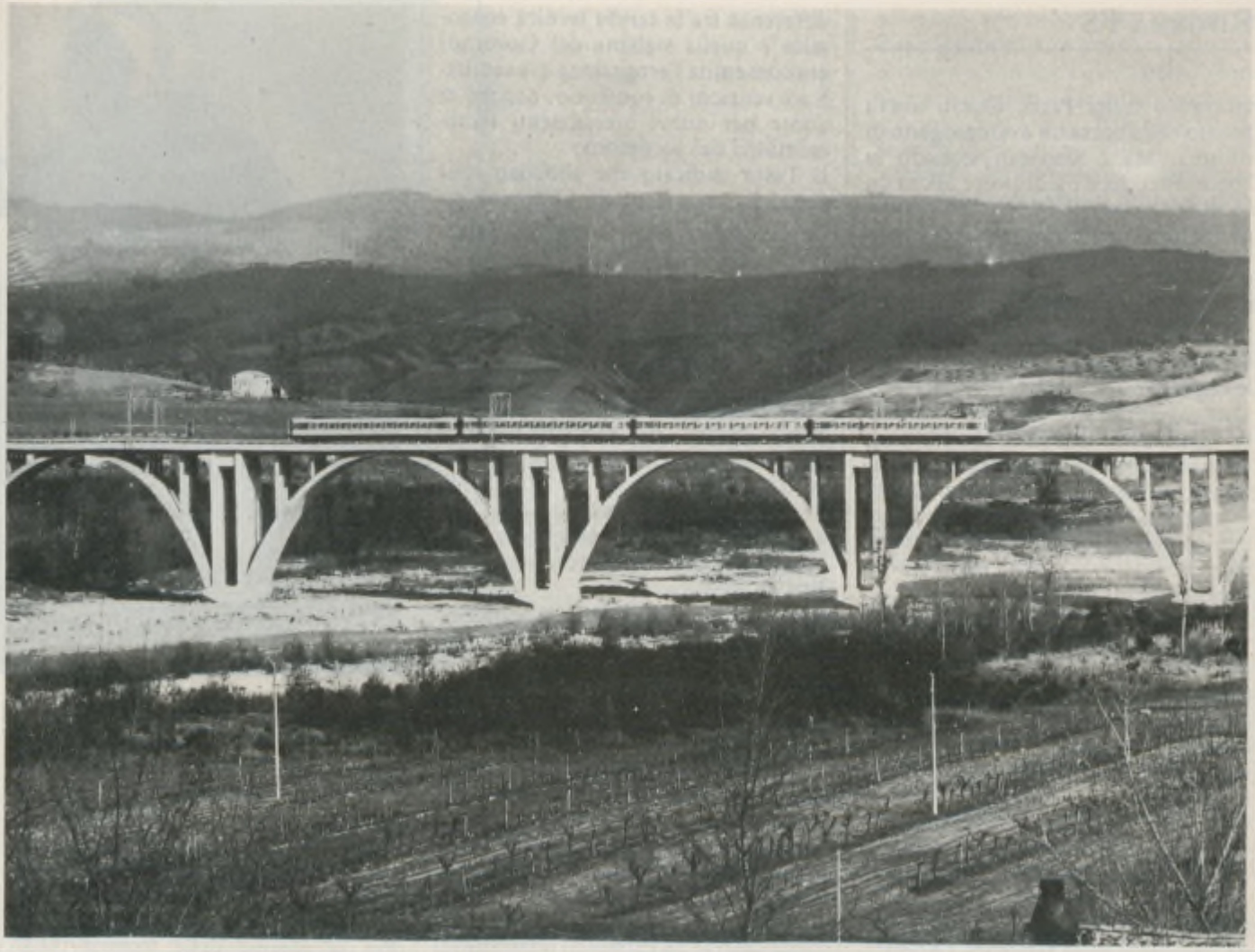
Senza indugiare in un'analisi di dettaglio, importa sottolineare che il personale dipendente, in pratica i 220 mila ferrovieri, avrebbe fruito di un rapporto d'impiego diverso da quello dei dipendenti statali. Era infatti prevista l'applicazione dei contratti collettivi che sarebbero stati negoziati con i Sindacati e «adottati» dal Consiglio di Amministrazione, sentito il C.N.T.

La disciplina privatistica del rapporto di lavoro veniva a connotare ulteriormente l'ENFI, come «Ente pubblico economico».

Altre proposte di riforma delle ferrovie furono avanzate, nei due rami del Parlamento, dall'On. Ottaviano del PCI; dal Senatore Libertini, pure comunista; dall'On. Baghino del MSI. Questi progetti, mentre concordavano nell'attribuzione della personalità giuridica, si differenziavano nell'attribuire o meno la qualifica economica all'istituendo Ente pubblico.

Tuttavia il progetto democristiano, e ancor più esplicitamente quello missino, conferivano carattere privatistico al rapporto di lavoro del personale.

Il PCI sosteneva una formula mista incentrata su accordi contrattuali «da



stipularsi tra una delegazione composta dai rappresentanti del Consiglio di Amministrazione dell'Azienda, dei Ministri dei Trasporti e del Tesoro e le Organizzazioni sindacali più rappresentative a livello nazionale» (art. 21).
Tutte le proposte ricordate decaddero per fine legislatura. Furono ripresentate, con modifiche e affinamenti, nelle legislature successive. Confluirono poi in un Testo unificato.
Ci riserviamo di tornare tra breve su tali vicende.
Ma prima conviene vedere sull'altro versante, quello dell'Esecutivo, come si era mosso il meccanismo propositivo e quali iniziative si erano susseguite, purtroppo senza risultati concreti.
Nel 1978, costituitosi il quarto Governo Andreotti, il portafoglio dei Trasporti, fu affidato al Senatore democristiano Vittorino Colombo. Conformemente all'impegno assunto dal Ministro, in sede di trattativa con i Sindacati, un gruppo di funzionari aziendali preparò un rapporto. Che, riconsiderando le esperienze del passato e le prospettive del futuro, delineava la strategia per la transizione dal vecchio al nuovo ordinamento.
Sottolineato il rilevante apporto dell'erario al servizio ferroviario e le finalità sociali di quest'ultimo, il documento escludeva una riforma dell'Azienda al di fuori della sfera statale, e in particolare la privatizzazione del servizio o comunque la creazione di un Ente pubblico economico.
Nondimeno era possibile, anche attraverso il riconoscimento della personalità giuridica, conferire all'Azienda una reale autonomia; effettuare un largo decentramento; snellire le procedure; responsabilizzare i dirigenti che, proprio in ragione della maggiore indipendenza, avrebbero dovuto render conto della completa ed utile attuazione delle direttive generali ricevute; rivedere infine il trattamento normativo e retributivo dei ferrovieri su parametri adeguati alla peculiarità delle prestazioni rese.
Per il risanamento finanziario, il rapporto ventilava un piano quinquennale di riassorbimento del deficit, anche alla luce degli indirizzi CEE.
Nel quadro così delineato, gli organi fondamentali dell'Azienda erano: il Presidente; il Consiglio di Amministrazione; il Direttore Generale.
Il Presidente s'identificava nel Ministro, giacché alle F.S. sarebbe stata attribuita personalità giuridica distinta da quella dello Stato, ma non estranea alla sfera istituzionale e finanziaria statuale. Il Consiglio di Amministrazione avrebbe goduto di molteplici poteri decisionali e consultivi per le questioni di competenza dell'Autorità politica. Il Direttore Generale si sarebbe collocato al vertice dell'apparato amministrativo, gestionale ed operativo.
I concetti che abbiamo riassunto non furono tradotti in un disegno di legge, perché sopraggiunse la solita crisi di Governo e il Senatore Vittorino Colombo cedette la poltrona al socialde-

mocratico Luigi Preti. Questi aveva pronto nella borsa un avamprogetto di riforma. Ma i Sindacati storsero la bocca. Preti fece predisporre allora un secondo schema che fu posto a base di una serrata trattativa. Rivelatosi inutile l'arbitraggio del Ministro della Funzione Pubblica, Massimo Severo Giannini, il negoziato si trasferì a Palazzo Chigi dove il Presidente del Consiglio, Cossiga, cercò di conciliare le opposte tesi. A fronte della richiesta sindacale d'istituire un Ente economico sul modello dell'ENI, si addivenne ad una soluzione intermedia. All'Azienda di Stato sarebbe stata riconosciuta ampia indipendenza, mediante una configurazione giuridico-istituzionale che ripeteva, in gran parte, quella dei precedenti progetti.

Non mancavano però spunti innovativi, come la regolamentazione «privatistica» di alcuni aspetti del trattamento economico del personale e della procedura concernente l'approvazione dei contratti triennali. Mentre i giornali preannunciavano l'accordo imminente, intervenne l'ennesima crisi di Governo. Il dicastero di Piazza della Croce Rossa fu assunto dal socialista Rino Formica che nel settembre 1980 presentò un disegno di legge per l'«Istituzione e l'ordinamento dell'Azienda nazionale delle ferrovie» (ANF).

Abbiamo già detto che a Montecitorio erano giacenti quattro progetti di riforma delle F.S., rispettivamente di parte democristiana, socialista, comunista e missina. Un Comitato ristretto, costituitosi nell'ambito della Commissione Trasporti della Camera, riunì e armonizzò le quattro proposte parlamentari e quella governativa, redigendo un Testo unificato. Come risulta da tale documento, all'ANF veniva riconosciuta personalità giuridica di diritto pubblico e autonomia amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria. Il Consiglio di Amministrazione sarebbe stato presieduto da persona diversa dal Ministro. A quest'ultimo spettavano poteri d'indirizzo politico e di vigilanza. Il Direttore Generale sarebbe stato il massimo organo esecutivo e avrebbe partecipato alle sedute del Consiglio con voto consultivo.

Circa l'ordinamento contabile e finanziario (ferme restando le compensazioni previste dai Regolamenti CEE e una specifica compensazione per la differenza tra la tariffa tecnica economica e quella stabilita dal Governo) era consentita l'erogazione di eventuali sovvenzioni di equilibrio, nonché di quote per nuovi investimenti incrementativi del patrimonio.

Il Testo unificato che abbiamo riassunto fu trasmesso alla Commissione Affari Costituzionali della Camera, per il parere di merito di carattere vincolante. La Commissione sollevò numerose eccezioni e, insieme con altre modifiche di sostanza, richiese che:

— la partecipazione della costituenda Azienda ad Enti o Società avvenisse previo decreto del Ministro dei Trasporti di concerto con quello del Tesoro

— l'emissione di obbligazioni e l'assunzione di mutui o prestiti fosse autorizzata con una decisione in sede politica

— l'attività dell'Azienda si svolgesse sulla base di bilanci e programmi pluriennali approvati dal Parlamento e il sistema della contabilità e del bilancio annuale venisse adeguato a quello previsto per lo Stato.

È superfluo notare come i richiesti emendamenti intendessero ribadire l'appartenenza della nuova Azienda all'apparato statale vincolandola, pur con qualche deroga, alla normativa generale.

Ma su una questione ancor più importante emerse un profondo contrasto. Il disegno di legge unificato prevedeva che il Ministro, invece di annullare gli atti del Consiglio di Amministrazione ritenuti incompatibili con gli indirizzi della politica dei trasporti, invitasse il Consiglio stesso a riesaminarli. Su tale procedimento si appuntarono le critiche della menzionata Commissione. Questa eccepì che *«l'istituto della richiesta di riesame è previsto dalla Costituzione unicamente per gli atti di competenza degli Enti territoriali autonomi come forma eccezionale di controllo di merito ed, in secondo luogo, che verrebbe a determinarsi, in caso di decisione di conferma degli atti inviati, un delicato conflitto di competenza, venendosi ad affermare il principio che il Consiglio di Amministrazione potrebbe discostarsi dalle direttive del Ministro e non attenersi ai programmi approvati»*.

Non tocca a noi dire dove fosse il torto e dove la ragione. È però sconsolante che, dopo settantacinque anni di disquisizioni giuridiche, riemergesse l'«eterna» questione dei potenziali conflitti tra il Ministro e il supremo organo deliberante della nuova Azienda.

Compiuta questa lunga ricognizione sulle vicende del passato prossimo e remoto, veniamo finalmente all'attuale legislatura iniziatasi con le elezioni del giugno 1983.

Per la riforma delle ferrovie, sono state presentate:

1) tre proposte di legge d'iniziativa parlamentare

2) un disegno di legge governativo dell'attuale Ministro dei Trasporti, On. Signorile.

Le tre proposte parlamentari sono rispettivamente del Partito comunista, del Partito socialista (Caldoro) e della Democrazia cristiana (La Penna).

Il PCI ha ritenuto di ripresentare la propria proposta del 1979 che rischia, sotto certi aspetti, di risultare anacronistica, considerata l'evoluzione intervenuta. Le altre due proposte, pur differenziandosi nell'impostazione di alcune norme, riproducono nelle linee essenziali il Testo unificato che, come abbiamo già detto, fu elaborato nella passata legislatura.

Ciò premesso, svolgiamo una breve analisi delle principali emergenze.

Non possiamo nascondere la preoccupazione che, per eccesso di vincolismo garantista e anche (sia detto francamente) per calcoli interessati, vengano

perpetuate procedure e istituzioni pletoriche o addirittura se ne creino delle aggiuntive. In questo ordine di idee dovrebbe essere attentamente riconsiderata la prevista istituzione del Collegio dei revisori che appare ridondante, visti i molteplici ed incisivi controlli a vario livello cui sarà sottoposta l'Azienda riformata.

Riserve ancor più nette non può non suscitare la creazione (ventilata nella proposta D.C.) di una Direzione Generale per i trasporti ferroviari col compito di curare e sovrintendere alla «funzione pubblica» inerente al settore, mentre l'Azienda riformata dovrebbe provvedere alla produzione e gestione del servizio. Una tale dicotomia sarebbe giustificata soltanto se un Ente privato fosse incaricato di produrre e gestire il servizio.

Circa la formazione dei prezzi, il confronto tra tariffa tecnico-economica e tariffa «politica», è subordinato (nella proposta Caldoro) ad un complesso di adempimenti e riscontri che appaiono eccessivamente onerosi.

Vorremmo prospettare sommessamente altre osservazioni, ma ce ne asteniamo perché, non diversamente da quelle appena espresse, potrebbero risultare superate e fuori bersaglio nell'evoluzione che interverrà in sede parlamentare. Evoluzione tanto più impegnativa e complessa, perché dovrà misurarsi col disegno di legge Signorile. Quando quest'ultimo era ancora allo studio si è parlato, scherzosamente, di riforma in «salsa americana», con riferimento alla figura giuridica dell'«Agenzia» destinata a succedere all'attuale Azienda ferroviaria. In realtà, anche se di origine anglosassone, e in voga dall'altra parte dell'Atlantico, tale formula organizzativa apparve fin dal 1970 nel «Libro bianco sulla spesa pubblica».

Considerata la lentezza operativa dell'amministrazione statale, il Governo riteneva, fin d'allora, che convenisse utilizzare apposite «Agenzie» con compiti operativi specializzati. E le «Agenzie» create nell'ambito della pubblica amministrazione o, al di fuori di essa, nel settore delle partecipazioni statali, hanno dato in genere buona prova.

Ma come si collega l'«Agenzia» alle ferrovie? La formula segna il trapasso da una visione patrimonialistica ad un'impostazione imprenditoriale. Detto così, significa poco o niente. Ci spieghiamo meglio. Attualmente l'Azienda F.S. può essere considerata una struttura ministeriale preposta all'amministrazione e alla gestione di beni demaniali (le strade ferrate). La nuova Azienda non esprimerà alcun interesse pubblico autonomo. Ma sarà il «braccio operativo imprenditoriale per conto dello Stato». È questa una delle «idee-guida» o, se volete, la premessa ideologica del disegno di legge Signorile. Col nuovo assetto l'Azienda avrà propria personalità giuridica e svolgerà la sua attività secondo le norme del Codice civile relative alle Società. Sarà anche titolare dei beni ferroviari che verranno sdemanializzati per essere considerati beni industriali, soggetti ad ammortamento. Gli organi aziendali previsti sono: il Presidente; il Consiglio di Amministrazione; il Collegio sindacale; il Direttore Generale.

Il rapporto d'impiego dei ferrovieri sarà di diritto privato con contratti collettivi di lavoro.

Al Ministro spetta: indicare gli obiettivi che, sulla base degli indirizzi generali della politica dei trasporti e di quelli determinati in sede CIPE, l'Azienda deve perseguire; curare che la gestione si svolga con criteri di efficienza ed economicità; approvare (di concerto con i Ministri del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione economica) i bilanci e i programmi deliberati dal Consiglio di Amministrazione F.S.; sospendere le deliberazioni consiliari che risultassero in contrasto con gli obblighi di servizio pubblico o con le prescrizioni di piano, «inviando direttive particolari sulla riadozione degli atti, in mancanza della quale la questione è rimessa al Consiglio dei Ministri che si pronuncia sull'eventuale annullamento entro venti giorni» (art. 3).

Circa l'assetto finanziario, il bilancio di tipo economico-imprenditoriale metterà in chiaro le cause obbiettive del deficit; lo stesso bilancio dovrà essere preventivamente accettato dal Governo e dal Parlamento. Oltre agli apporti previsti dai Regolamenti CEE, l'Azienda potrà ricevere, a precise condizioni, eventuali sovvenzioni di equilibrio.

Questi scheletrici accenni bastano tuttavia a farci comprendere che il progetto Signorile, inserendosi nel quadro delle altre proposte di riforma, richiederà al Parlamento un attento esame, una serena riflessione e consapevoli scelte di politica legislativa che sono poi scelte di politica dei trasporti. Un compito difficile, ma non procrastinabile ulteriormente.

In Italia sono cambiate tante cose sul piano delle istituzioni e del costume. Soltanto l'ordinamento delle Ferrovie dello Stato è ancora, assurdamente, quello del 1924. □

(4 - Fine)

Una rivincita che viene da lontano

Considerata erroneamente, negli anni sessanta, un tipico «ramo secco», la linea toscana si avvia a prendersi un'attesa rivincita. Con il suo inserimento in un sistema di trasporti interregionale, con la sua funzione di collegamento tra la Firenze-Viareggio e la Parma-La Spezia, la Lucca-Aulla può costituire un elemento fondamentale per lo sviluppo della Garfagnana e della Lunigiana

di Antonio D'Andrea / *Foto di Gianfranco Giovagnoli*

Nella foto qui sopra e nella pagina accanto due suggestivi tratti della linea

Nessun dubbio che, per molti, la Lucca-Aulla rappresenti, tout court, il classico «ramo secco» e, come tale, già da alcuni anni destinata al «taglio»: ad un esame superficiale e ad un'analisi poco approfondita, si potrebbe anche convenire con tale definizione. Ma, in realtà, basta studiare attentamente tutte le componenti della linea in questione, per rendersi immediatamente conto che l'espressione «vegetale» mal si attaglia alla Lucca -Aulla. Come del resto forse mal si attaglia — oggi come oggi — a qualsiasi linea della rete italiana sbrigativamente etichettata in tale modo.

Certamente non sono più rinvenibili, oggi, gli scopi e i motivi che suggerirono, a suo tempo, la costruzione, o, decenni dopo, il completamento della Lucca-Aulla. Ma questo accade a ogni umana realizzazione quando tra l'idea e la sua concretizzazione trascorre un arco di tempo che supera ampiamente il secolo. Tutto ciò però non toglie che, essendosi a quelli originari sostituiti motivi altrettanto validi, la struttura assolva ad una sua nuova funzione non necessariamente secondaria rispetto alla precedente.

Quando cominciò a prendere corpo l'idea di unire Lucca al Nord Italia, il collegamento ipotizzato era, a tutti gli effetti, un collegamento internazionale. Siamo, infatti, ancora molto lontani dall'Unità italiana quando, nel 1845, una Società inglese che aveva interessi in lucchesia (Lucca, allora, era governata — e lo sarà ancora per un paio d'anni — da Carlo Ludovico di Borbone) e che già aveva avuto

Caratteristiche della linea Lucca-Aulla

Lunghezza complessiva: km 89,27
Esercizio: Dirigente Unico con sede a Lucca
Raggio minimo di curvatura: m. 294
Pendenza massima: 25 per mille
Opere d'arte principali:
— Gallerie: n. 31 - La più lunga: «Galleria di Lupacino», m 7.515
— Ponti in muratura: n. 256 - Il più lungo: «Ponte sul Fiume Serchio», m 408,72
— Ponti in metallo: n. 13 - Il più lungo: «Ponte sul Rio Torbo», m 193,29
Passaggi a livello: n. 51
Interventi effettuati di recente: lavori di protezione e consolidamento di tratti di sede e alcune opere d'arte — rinnovamento di tratti di binario — posa di cavi telefonici — fabbricati per il personale

Interventi di prossima attuazione: miglioramento del materiale rotabile con l'entrata in esercizio delle automotrici gruppo 668-nuova relazione Viareggio-Aulla-Pontremoli

Principali tappe storiche della linea

Tratta Lucca-Piazza al Serchio:
Lucca-Ponte a Moriano, circa km 9 - anno 1892
Ponte a Moriano-Bagni di Lucca, circa km 15 - anno 1900
Bagni di Lucca-Castelnuovo Garfagnana, circa km 21 - anno 1911
Castelnuovo Garf.-Piazza al Serchio, circa km 13 - anno 1940
Tratta Aulla-Minucciano:
Aulla-Monzone, circa km 17 - anno 1912
Monzone-Equi Terme, circa km 2 - anno 1930
Equi Terme-Minucciano, circa km 4 - anno 1943
Tratta Minucciano-Piazza al Serchio: circa km 8 - anno 1959

abboccamenti con il Granducato di Toscana (a Firenze governava Leopoldo II di Lorena), richiese a Francesco IV di Modena, Reggio e Mirandola la concessione della costruzione di una ferrovia che, attraverso la Valle del Serchio e la Garfagnana giungesse, biforcandosi, a Nord-Est fino al Regno Lombardo Veneto, a Nord-Ovest fino al Regno di Sardegna. Progetto ambizioso sia dal punto di vista politico sia dal punto di vista tecnico se si pensa che all'epoca erano ancora tutte da venire le linee ferroviarie interessanti queste latitudini. Francesco IV dette risposta negativa.

Più modesto, ma ancora a carattere internazionale, il collegamento propugnato negli anni 1851-1853 da un Comitato di Cittadini lucchesi: «una strada ferrata, attraverso gli Appennini, da Lucca risalendo il Serchio per Castelnuovo Garfagnana ove, raggiunta la sommità appenninica e, foratala, per la Valle della Secchia e per la Piana reggiana, fosse andata a Reggio o a Modena».

Intanto era stata completata la Lucca-

Traffico viaggiatori sulla Lucca-Aulla nel 1983

	Corsa semplice	A.R.	Abb. sett.	Abb. mens.
Aulla	69.677	17.988	3.003	3.032
Pallerone		*fermata impresenziata*		
Serricciolo	3.271	606	728	164
Fivizzano	3.923	1.336	2.099	822
Fivizzano Gassano		*fermata impresenziata*		
Gragnola	6.324	4.718	3.865	817
Monzone M.B.I.	7.694	5.862	2.191	792
Equi Terme	2.307	1.206	93	104
Minucciano P.C.	5.728	7.071	1.388	408
Piazza al Serchio	6.341	11.170	2.208	880
Camporgiano	4.129	2.886	1.167	378
Poggio C.V.		*fermata impresenziata*		
Villetta S. Romano		*fermata impresenziata*		
Pontecosi		*fermata impresenziata*		
Castelnuovo Garf.	28.143	10.465	2.946	1.452
Fosciandora C.	813	172	296	32
Castelvecchio P.		*fermata impresenziata*		
Barga Gallicano	6.097	2.853	1.460	626
Fornaci di Barga	10.879	3.254	1.816	833
Piano di Coreglia		*fermata impresenziata*		
Ghivizzano C.	5.587	1.537	830	340
Bagni di Lucca	8.883	2.927	915	361
Borgo a Mozzano	4.852	1.912	622	786
Piaggione		*fermata impresenziata*		
Ponte a Moriano	6.994	2.748	970	274
S. Pietro a Vico	2.260	1.267	259	163
Lucca	119.165	82.923	3.708	3.037

La stazione di Aulla e, in alto, la stazione di Lucca

Lucca-Aulla

Pisa (15 novembre 1846), lo Stato lucchese aveva finito di esistere (4 ottobre 1847) con la cessione da parte di Carlo Ludovico dei propri territori al Granducato di Toscana, alacremente aveva proceduto la costruzione della Lucca-Pistoia (che, nel 1853, aveva raggiunto Bagni di Montecatini), Pistoia — a sua volta — era stata già congiunta a Firenze attraverso Prato nel luglio 1851. Ma da Lucca verso Nord ancora nulla.

È nel 1860 («cessati i governini dell'Italia in pillole») che si comincia a parlare di una Lucca-Aulla quale appendice ad una Parma-Aulla-La Spezia della quale è nell'aria la costruzione. Ma occorrono ancora circa 20 anni (legge 5002 del 29 luglio 1879) perché alla linea venga data nascita giuridica. Non è più la linea ambiziosa a sviluppo internazionale di oltre 35 anni addietro, ma ancora le viene accreditata una dignità di importante arteria nazionale per i collegamenti Nord-Sud: tanto importante che la legge stessa — riconoscendo primaria urgenza alla sua costruzione — prevedeva che fosse portata a termine entro il 1898. Mai previsione legislativa fu tanto imprudente: iniziatisi i lavori nel 1892 (all'insegna dell'urgenza!!!), tra inghippi burocratici, ritardi legislativi, scelte politiche, problemi economici, difficoltà orografiche, impedimenti idrogeologici, due guerre mondiali, un disastroso terremoto, accidenti e inconvenienti di più disparata natura, i lavori stessi ebbero finalmente termine (sempre all'insegna dell'urgenza) nel 1959.

I lavori tecnicamente più impegnativi e che, peraltro, hanno subito i più lunghi periodi di interruzione, sono stati quelli che hanno riguardato il traforo del Monte Lupacino. Già si iniziarono con notevole ritardo («poco prima o poco dopo il terremoto del '20, ero un bambino», si sforza di ricordare qualche anziano della zona) e procedettero con tale lentezza che nel 1946, anno in cui i lavori ripresero dopo la guerra, erano stati scavati, dei 7.515 metri previsti, appena 1.300 circa. I due tronchi separati dagli Appennini (Lucca-Piazza al Serchio e Aulla-Minucciano), comunque, agli inizi degli anni '40 erano regolarmente in esercizio.

La linea venne completata con l'ab-

Ha 25 anni la Galleria del Lupacino

Un momento della cerimonia celebrativa

La stagione non poteva contribuire con una giornata migliore per dare la giusta cornice alla cerimonia in onore dei venticinque anni della Galleria del Lupacino: fin dalla partenza da Lucca si indovinava la primavera che avremmo trovato su, in Garfagnana e poi in Lunigiana.

Partenza da Lucca, alle 9.15, con tre affollatissime ALn 668, di quelle che, con il prossimo orario estivo, entreranno in funzione sulla linea Lucca-Aulla. Oltre agli invitati alla cerimonia, decine e decine di garruli amatori della ferrovia che coglievano l'occasione per vivere un'intera giornata a contatto con i treni: gli amici soci del Club Lucchese Amatori della Ferrovia che notevolmente hanno contribuito alla riuscita delle manifestazioni.

Breve sosta a Bagni di Lucca per «fare un incrocio» e poi diritto fino a Piazza al Serchio, estrema propaggine ferroviaria della Garfagnana, prima tappa della giornata.

Folla copiosa, stazione imbandierata, saluto del Sindaco di Piazza al Serchio, breve cerimonia di scoprimento della lapide a ricordo dei caduti durante la costruzione della galleria, deposizione di corone, visita alla mostra filatelica organizzata dal Dopolavoro Ferroviario di Lucca e a quella dei diorami organizzata dal citato CLAF, inaugurazione dell'ampliamento del Ferrotel poi, attraverso la «festeggiata» che ci ha abbracciato per una decina di minuti, arrivo a Minucciano-Pieve-Casole, sede principale dei festeggiamenti.

Sarà una frase fatta e un'espressione trita, ma va detta: qui la natura superava se stessa e offriva campi e prati verdeggianti, piante fiorite, profumi piacevolissimi, cielo azzurro intenso, e a corona — all'orizzonte —, bellissime, le Apuane innevate.

Abbiamo partecipato, eravamo veramente centinaia, alla messa concelebrata dal Parroco di Pieve e dal Delegato Vescovile. Abbiamo poi ascoltato il discorso del Direttore Compartimentale, Ing. Salvatori, che rappresentava pure l'Alta Dirigenza centrale dell'Azienda, il quale ha tracciato la storia della linea e in particolare della Galleria del Lupacino; ha ricordato i caduti; ha illustrato gli interventi in corso e quelli futuri pur senza nascondere le difficoltà che inevitabilmente sono presenti su linee di questo tipo; ha assicurato il miglioramento del servizio, e gli sforzi per ottenerlo nel quadro di un generale rinnovamento dei trasporti ferroviari interessanti la Toscana.

Ha preso la parola, poi, l'On. Biagioni, Presidente della Comunità Montana dell'Alta Garfagnana e, infine, l'Assessore Regionale ai Trasporti ed ai Lavori Pubblici, Federigi, che rappresentava anche il Presidente della Regione Toscana, Bartolini.

Commovente e suggestiva anche qui la cerimonia di scoprimento della lapide in memoria dei caduti e di deposizione delle corone.

Finiti gli impegni ufficiali, tutti a curiosare tra le piacevolezze a disposizione: dalla visita alla gigantesca 940 fatta giungere da La Spezia per l'occasione, alla visita alla mostra dei diorami anche qui curata dal CLAF; dal viaggio nel passato dinanzi ai pannelli della mostra fotografica organizzata dal Dopolavoro Ferroviario di La Spezia e ottimamente curata dall'esperto Mauro Icardi, agli assaggini del ricco rinfresco che invitava da sotto gli oleandri della Stazione.

Gran folla, dicevamo. Tantissimi anche i partecipanti di lustro. Oltre quelli già citati, abbiamo notato l'On. Senatrice Maria Eletta Martini, l'On. Lucchesi, il Prefetto di Lucca, Dott. Gaudenzi, il Procuratore della Repubblica di Lucca, Dott. Antuofermo, il Delegato Vescovile Mons. Torre, i Colonnelli Gabelloni della Finanza, D'Amelio della Polstrada, Pelella dei Carabinieri, i Sindaci dei Comuni di Piazza al Serchio, Minucciano e Casola in Lunigiana; infine i rappresentanti degli Uffici Compartimentali dell'Azienda e i rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali.

A. D'A.

Il ponte del Diavolo, sulla linea Lucca-Aulla

battimento del diaframma nel 1956 e con l'apertura all'esercizio il 21 marzo 1959. E proprio di recente è stato ricordato il venticinquennale della galleria del Lupacino con una cerimonia (vedi articolo a parte).

È evidente che ormai nel 1959 nessuna delle finalità che erano state alla base della realizzazione dell'opera era più in vita: sembrò ai più, di contro, che l'apertura della linea avesse più il sapore della sfida da portare a compimento, della scommessa da vincere ad ogni costo, che quello della razionale esecuzione di un'opera necessaria; si parlò addirittura di tutela esclusiva di insignificanti interessi locali, di demagogica pretesa campanilistica, di spreco, pertanto, di soldi ed energie.

Certo, nel 1959 i trasporti ferroviari

Un mezzo in transito sul lungo viadotto nei pressi di Piazza al Serchio

Lucca-Aulla

sembravano avviati definitivamente al tramonto; il trasporto su gomma, sia di persone che di merci, e le strutture ad esso connesse premevano imperiosamente; si intravedeva ormai prossimo un boom del quale le ferrovie non sembravano destinate ad essere parte. Poi la rivincita. È storia nota e recente perché possa essere ancora una volta ridetta. La Lucca-Aulla, accomunando il suo destino a quello di tante altre linee, si prepara ad avere una vitalità che, probabilmente, le era sconosciuta fin dagli inizi. Non più linea internazionale e nemmeno linea nazionale, ma, sicuramente, nemmeno linea di scarsi interessi locali: il suo inserimento in un sistema di trasporti di portata interregionale, la sua funzione di collegamento tra la Firenze-Viareggio e la Parma-La Spezia a loro volta rivitalizzate, la possibilità di farne una valida alternativa ad altri collegamenti, la partecipazione allo sviluppo industriale e turistico sia della Garfagnana che della Lunigiana, costituiscono i concreti presupposti perché si allontani sempre più da essa la facile e imprudente (oltre che ormai in disuso) etichettatura di «ramo secco».

Pur se completata — come abbiamo visto — appena 25 anni or sono, la linea certamente mostra l'età che ha come concezione e realizzazione: forti pendenze, curve strette, stazioni spesso lontane dai centri abitati, opere d'arte belle e poderose che però presentano problemi non lievi di manutenzione, tracciato che non consente rettifiche se non a costi elevatissimi, e così via.

Il traffico merci è nullo. Forte invece il pendolarismo (in termini relativistici, s'intende) specialmente sul tratto lunigiano, che grava sullo spezzino, un po' meno sul tratto garfagnano che grava su Lucca: sia pendolarismo operaio e impiegatizio che studentesco.

Qualche Titolare ha lamentato (con fondatezza, onestamente) la «bruttezza» in termini di manutenzione dei Fabbricati viaggiatori. Altri (anch'essi con fondatezza), più fortunati, si sono dichiarati più che soddisfatti. Qualcuno ha lamentato scarsità di personale, altri esuberanza. Una lamentela generale (ci lamentiamo anche noi che abbiamo vissuto delle esperienze non definibili felici) sul sistema di collegamento telefonico tra gli impianti della linea e tra questa ed il resto del mondo ferroviario; ma si sta lavorando anche in questo campo.

Gli utenti? Qualcuno «non concepisce» certi orari, altri «non afferra» il senso di certe coincidenze o di certe non coincidenze, i ritardi pesano, si sa!, le percorrenze sono lunghe: i problemi di sempre. La linea, però, «c'è». E, sinceramente, ci hanno confermato tutti la sua utilità: non solo «utenti diretti» cioè viaggiatori, specialmente quelli di tutti i giorni, ma anche «utenti indiretti» quali Sindaci dei Comuni, operatori economici, rappresentanti di interessi di varia natura. La linea c'è e, particolarmente per alcune delle zone che attraversa, appare insostituibile: basta, percorrendola, guardarsi intorno — per rendersene conto — e immaginare di dover percorrere, magari tutti i giorni, in autobus o in macchina propria, i chilometri di strada tortuosa che separano una località dall'altra, in linea d'aria nemmeno tanto lontane tra di loro. □

Il progetto Roma

di Giovanni Panunzio

Il colpo di grazia al congestionato traffico romano lo ha inferto il Giubileo straordinario, con i mastodontici autobus dei pellegrini che hanno invaso il centro storico, provocando il progressivo collasso della circolazione. Ma gli ingorghi determinati dalle udienze pontificie (e dalle laiche manifestazioni di massa) non rappresentano che l'aspetto più appariscente di una situazione incancrenita e al limite della paralisi. Roma, insomma, è diventata una città invivibile, se è vero che la mobilità rappresenta un indicatore fondamentale del livello funzionale raggiunto dall'organizzazione di un'area metropolitana. E ai costi sociali si aggiungono quelli economici: il deficit annuale del trasporto pubblico ammonta a 800 miliardi, il costo da congestione per la mobilità privata è pari a circa 1.600 miliardi l'anno.

Le cause sono note. Le profonde trasformazioni del territorio, con la crescita incontrollata di intere nuove città che riversano un esercito di circa 50 mila pendolari al giorno (basti pensare al litorale, passato in pochi anni da 30 mila abitanti ad oltre 150 mila o al quartiere Casilino, abusivo all'85%, passato da 50 mila a 300 mila abitanti); la concentrazione degli uffici dell'amministrazione dello Stato nel centro storico; il disequilibrio della rete di trasporto e la mancanza di servizi ausiliari per gli utenti (terminal, nodi di scambio, parcheggi di supporto); l'aumento costante delle auto private, con relativa compromissione delle reti viarie utilizzate in buona parte come parcheggio in una carenza assoluta di autorimesse pubbliche e private.

Sono queste le premesse dalle quali nasce il progetto mirato per il riassetto del sistema dei trasporti dell'area metropolitana di Roma, presentato dal Ministro Signorile al Sindaco Vetere e alla giunta capitolina venerdì 13 aprile. Non si tratta di un miracolistico libro di sogni, ma di un pacchetto concreto di proposte che partono dal presupposto che nel breve periodo è necessario utilizzare le limitate risorse a disposizione e ottimizzare l'uso dell'esistente per realizzare uno schema funzionale minimo e potenzialmente in grado di sopportare gli ulteriori interventi programmati a tempi medi per creare una rete integrata fra infrastrutture di trasporto a diversi livelli pubblici e privati. Per quanto riguarda il finanziamento dell'operazione, l'intervento ordinario dello Stato è interessato su Roma con un pacchetto di risorse che si aggira intorno ai 2.000 miliardi; ad essi vanno aggiunti quelli in corso di erogazione e quelli programmati per il completamento della rete metropolitana.

La prima fase prevede, infatti, il completamento della linea A della metropolitana nel tratto Ottaviano-Cornelia; l'ammodernamento della linea B, prolungata fino a Rebibbia e collegata con l'aeroporto di Fiumicino; il completamento dell'anello ferroviario e la sua trasformazione a sistema urbano. «La modalità su ferro — ha sottolineato il Ministro Signorile nell'illustrare il progetto — deve abbandonare le proprie settorialità specifiche per rivestire nell'area la funzione dominante che è quella spiccatamente metropolitana. I nodi stazione, in un simile disegno, entrano direttamente, con la loro spazialità e la loro rilevanza funzionale, a far parte dell'assetto urbanistico: non più punti terminali di un servizio ma elementi caratterizzanti l'organizzazione urbana della città». Così Termini sarà interessata da un progetto di ristrutturazione tendente a fornire la stazione degli elementi fondamentali: un parcheggio di scambio, un'autostazione, alberghi specializzati, attrezzature per le vicine zone turistiche e archeologiche, servizi essenziali per gli utenti del metrò e delle ferrovie. Analoghi interventi sono previsti per le stazioni passanti Tiburtina e Ostiense. Con il prolungamento a Rebibbia della linea B della metropolitana, che passerà sotto i binari della stazione Tiburtina, questo scalo diventerà scambiatore per il metrò e le linee ATAC del servizio urbano. Ostiense, che sarà collegata alla stazione Piramide della medesima linea della metropolitana attraverso un sistema di tapis-roulant già in costruzione, diventerà nodo di interscambio treno-metrò e treno-bus e ospiterà l'Air Terminal. Si tratta di tre interventi di dimensione medio-grande in grado di fornire subito, nell'arco di due o tre anni, importanti risultati per il sistema dei trasporti e per la riqualificazione urbana.

Sempre nella prima fase, ulteriori interventi riguarderanno le stazioni Tuscolana e Anastasio II, collocate sulla cintura ferroviaria FS lungo la direttrice della linea B della metropolitana. La stazione Tuscolana, attraverso la realizzazione di un collegamento pedonale con la fermata di Ponte Lungo del metrò, potrà assolvere ad una funzione di scambio nel quadrante Sud-Est della città. Anastasio II, in corso di realizzazione sulla costruenda linea a doppio binario San Pietro-La Storta, svolgerà la medesima funzione con il previsto collegamento della linea A fino a Cornelia. I progetti definitivi sono, infatti, in avanzata fase di realizzazione in cooperazione tra la Direzione Compartimentale FS di Roma e il Comune. Una volta realizzato questo programma, prima del 1990 all'interno della cintura ferroviaria esisteranno quattro stazioni di corrispondenza con la rete metropolitana che permetteranno ai pendolari provenienti dalle altre zone della regione di inserirsi in direzione radiale anziché circolare nel tessuto urbano.

La seconda fase del progetto mirato Roma prevede la realizzazione di una linea D della metropolitana, il completamento della tangenziale Est, interventi sulla Roma-Fiuggi, la bretella di raccordo A1 e A2 Fiano-Valmontone e la realizzazione di un adeguato sistema di parcheggi e di nodi di scambio nei nuovi settori interessati (zona Nord-Ovest della città). Per realizzare tutte queste strutture ed evitare lungaggini, ritardi, resistenze, viene prefigurato un adeguato strumento programmatorio e gestionale (Agenzia di coordinamento o Ente Metropolitano). □

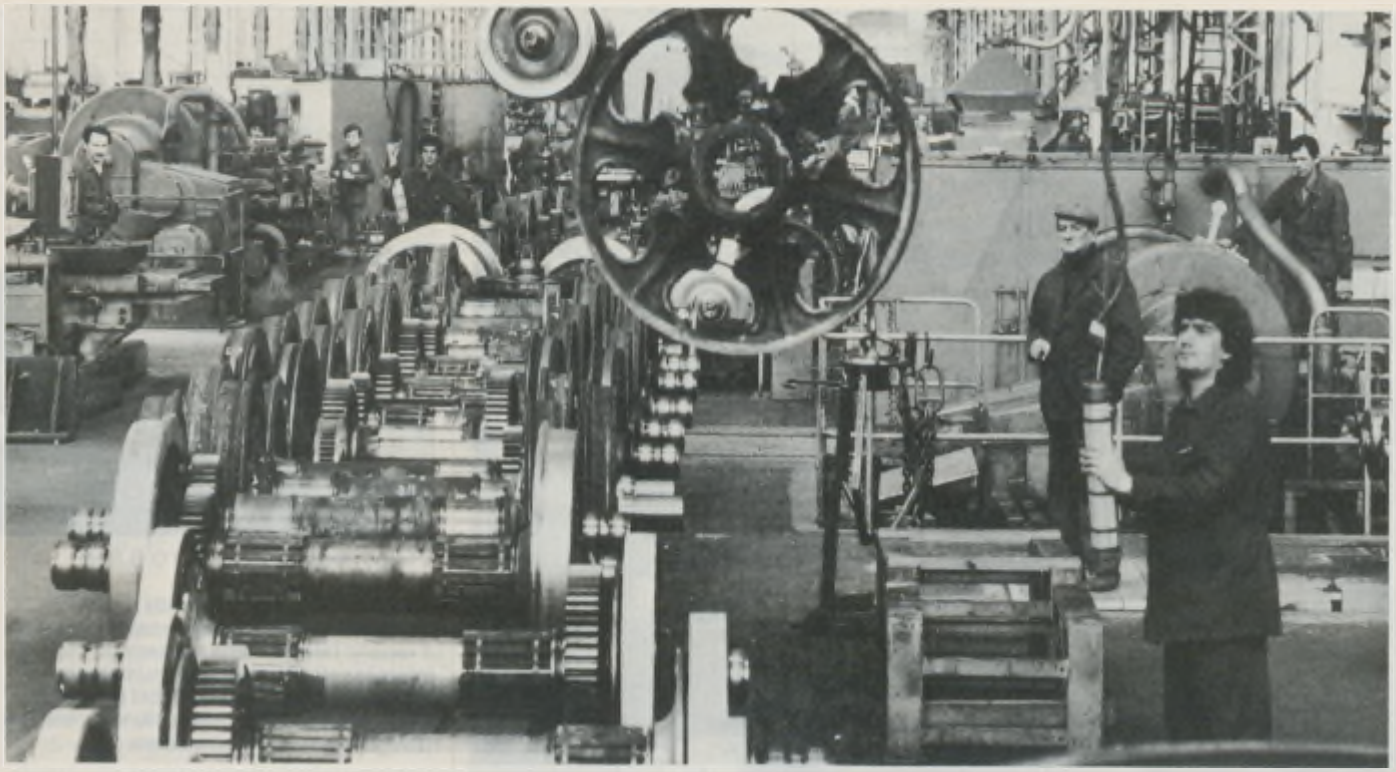
L'O.G.R. di Bologna

di Renzo Pocaterra

Le elettromotrici sono nate con l'avvento della trazione elettrica. Anzi i primi esperimenti in Italia, all'inizio del secolo, le hanno già viste protagoniste.
E ancora oggi sono elettrotreni i velocissimi e famosissimi TGV francesi.
È questa la conferma della validità di una formula quasi secolare che ha avuto in Italia una particolare fortuna e, dopo un periodo di parziale abbandono, sta recuperando fortemente anche nella nostra Azienda.
Come non ricordare l'ETR 200 («la leggenda che corre» lo ha chiamato Giovanni Cornolò), gagliardo «vecchiaccio» che dopo cinquant'anni svolge ancora il suo onorevole servizio e, opportunamente potenziato ed ammodernato, viaggia tranquillo sui centottanta con un comfort dignitoso.
Ci sono poi le elettromotrici 601, nate negli anni 60 e belle ancora oggi, materiale insostituibile per alcuni fra i più noti ed apprezzati «intercity» nazionali quali il «Marco Polo» ed il «Peloritano».
Ed infine è sempre un elettrotreno quello che, per molti anni è stato il simbolo stesso del nostro servizio ferroviario: l'ETR 300, il Settebello, ancora oggi fra le più rappresentative unità FS.
Interessante anche ricordare che da questi modelli prestigiosi si sono avute numerose derivazioni per i servizi leggeri vicinali, anch'esse, se pure con diverso rilievo, ancora oggi presenti

L'Ing. Fiorentini, Capo dell'O.G.R. di Bologna, nel suo studio.
A sinistra, totale di un grande reparto di riparazione. Nella pagina accanto, in basso, il reparto falegnameria nel periodo 1940-45. Interessante la presenza di numerose biciclette appoggiate ai banchi di lavoro. Servivano per raggiungere più velocemente i rifugi in caso di allarme aereo.

un po' dappertutto.
Dopo questa introduzione un tantino enfatica si potrebbe pensare che chi scrive nutra una predilezione smaccata per questi mezzi: infatti è proprio così. A ciascuno le proprie debolezze.
Per i viaggi fino a 600/700 chilometri non c'è niente di meglio.
L'unico svantaggio viene dal non poter fare composizioni troppo nutrite.
Tutti gli elettrotreni e la maggior parte delle elettromotrici sostano periodicamente all'Officina Grande Riparazione di Bologna per quelle che in linguaggio tecnico si chiamano «revisioni cicliche». In realtà il termine non rende giustizia all'opera svolta; si tratta di veri rifacimenti che portano i rotabili a condizioni di comfort e sicurezza spesso assai migliori di quando vennero costruiti.
L'Officina di Bologna si trova nella zona occidentale della città, su un'area posta a sud della stazione di Bologna Ravone.
La sua istituzione nella sede attuale si deve all'opera riformatrice di Riccardo Bianchi, il primo Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, che decise di stabilire a Voghera, Vicenza, Napoli, Messina ed, appunto, Bologna le Officine di riparazione dei veicoli.
A Bologna era già attiva fin dal secolo scorso un'officina di riparazione che si trovava nei pressi della stazione centrale, ad est del ponte di Galliera.
L'attuale ubicazione risale al 1914, secondo il parere dell'Ing. Luigi Fiorentini, Capo dell'Officina, che mette in evidenza le caratteristiche di questi rotabili ed i principali problemi connessi alla loro riparazione:
«Le riparazioni che fanno capo a quest'Officina sono di due tipi: ogni 250.000 chilometri vengono revisionati i carrelli motori e portanti e gli organi più importanti della cassa; ogni milione di chilometri l'intero rotabile. Gli elettrotreni e le automotrici elettriche richiedono una gamma assai vasta di interventi. Si tratta di rotabili con strutture particolarmente leggere ma spesso atti a raggiungere alte velocità. Bisogna quindi operare sia sugli organi meccanici che sugli arredi e sulle numerose e spesso sofisticate apparecchiature di dotazione, dagli impianti di condizionamento a quelli di diffusione sonora, dal telefono treno-terra ai servizi di ristorante, bar, ecc. Si cerca di curare anche la scelta dei materiali di arredamento fra quelli che offrono i migliori requisiti igienici e facilità di manutenzione.
L'Officina di Bologna ha una capacità operativa di 46 elementi ed un organico fra operai, tecnici e personale amministrativo di circa 950 persone. È sempre stata all'avanguardia per quanto riguarda la produttività.
La produzione massima si è avuta nell'anno 1974 in cui furono riparati n. 12 elementi di rotabile al mese.
Attualmente si registra una sensibile carenza nell'organico del personale operaio (circa 100 unità in meno rispetto al 1974); è poi sorto il problema dell'amianto che provoca notevoli squilibri nelle lavorazioni con conseguenze negative sulla produttività. Ma abbiamo attuato numerosi accorgimenti per accelerare le operazioni di decoibentazione, sono stati portati a termine importanti ammodernamenti ed ampliamenti con i Piani di intervento e contiamo entro breve tempo di giungere almeno alle 8-9 unità riparate al mese.
Esiste anche il problema della riparazione dei rotabili più vecchi per i quali le ore di lavoro necessarie stanno



Reparto 10 - Segreteria Tecnica

Se in una stazione occorre un ampliamento provvedono i Servizi Lavori, Impianti Elettrici, ecc. secondo competenza.
L'Officina Grande Riparazione ha invece una sua autonomia.
In caso di migliorie o costruzione a nuovo di impianti tecnologici, il Reparto 10 ne cura la progettazione ed effettua la necessaria assistenza sino al collaudo, sia che il lavoro venga eseguito da maestranze d'officina sia da ditte private. Se si tratta invece di ammodernamento o di ampliamento di vecchie infrastrutture o della costruzione di nuove il Reparto 10 provvede alla progettazione di base e, in collaborazione con l'Ufficio Lavori, all'assistenza tecnica.
Così è stato ad esempio per il nuovo impianto di depurazione delle acque di scarico costruito in ottemperanza alla legge n. 319 (più nota come legge Merli). È costato 3.600 milioni e servirà anche il Deposito Locomotive di Bologna Centrale e forse anche la Squadra Rialzo di Bologna Ravone.
Il Segretario Tecnico Superiore Lauro Lessi è il Capo del Reparto e dalla sua esposizione appare evidente quanto oscuro lavoro di organizzazione si debba accompagnare a quello esecutivo.
«Oltre alle opere di ammodernamento e di ampliamento previste dai Piani di intervento siamo dovuti intervenire per complessi lavori in materia di igiene e di sicurezza sul lavoro, come nel caso del Reparto Amianto. Si è trattato di un lavoro di progettazione per il quale non esistevano precedenti. Abbiamo esaminato i procedimenti seguiti nei cantieri navali ma con scarsi risultati; anche le notizie che siamo riusciti a procurarci sulle esperienze straniere non sono state di grande aiuto. È stato quindi necessario ricorrere ad un lavoro di progettazione sperimentale in accordo con lo «staff» Igiene e Sicurezza sul Lavoro dell'O.G.R. ed il Servizio Sanitario».
Oltre a questi compiti «di eccellenza» il Reparto ne ha poi altri, non meno importanti anche se meno appariscenti.
Nell'effettuazione di strutture di insonorizzazione ambientale, poiché sono presenti nel settore Ditte altamente specializzate è stata loro affidata anche la progettazione. Il lavoro del Reparto si è limitato ai controlli preventivi e successivi con fonometro per accertare gli effettivi risultati raggiunti.
Vi sono infine i compiti tipici delle segreterie tecniche: memorizzazione di tutte le visite periodiche che i rotabili hanno compiuto e che dovranno compiere; il censimento dei macchinari, il loro programma di manutenzione e di sostituzione.

R.P.

diventando troppe e rendono antieconomico il mantenimento in servizio del rotabile.
È stato stabilito quindi un certo ordine di demolizione a partire dal gruppo 792 - 882 (in tutto sono 18) fino al gruppo 880 - 790 (queste ultime nel numero di 20 elettromotrici per le quali non sia più conveniente la riparazione)».
Per una visita ai capannoni e per comprendere meglio cosa voglia dire in pratica una grande riparazione ci fa da guida il Capo Tecnico Sovrintendente Giuseppe Parmeggiani, Capo Reparto 11.
Per la verità Andrea Melloni, il nostro fotografo compartimentale, è di casa perché è segretario all'Officina da alcuni anni e ne ha fotografato ogni angolo.
All'arrivo del treno si provvede ad una totale disinfezione e disinfestazione e successivamente viene tolto il corredo (mobilio, portabagagli, cristalli, ecc.). Vengono poi tolti d'opera tutti i motori ausiliari, gli impianti di condizionamento, i motocompressori, i pantografi ed infine i carrelli con i relativi gruppi motori.
Ognuno di questi organi viene sotto-

posto a separata opera di revisione o di sostituzione, quando è il caso, con apparecchiature più avanzate.

A questo punto la cassa è pronta per la sverniciatura che viene fatta con preparati a base di soda caustica fino a portare la lamiera a nudo.

E ora che si possono meglio notare tutte le corrosioni delle lamiere ed il deperimento delle strutture che le sollecitazioni dell'esercizio ferroviario hanno prodotto durante tutti i lunghi anni che separano una grande riparazione dall'altra.

In particolare l'acqua che cola dai finestrini e penetra negli interstizi provoca danni più o meno gravi a seconda dei climi e dei servizi effettuati.

Tolta la vernice e successivamente, con la smerigliatrice, la ruggine, la cassa torna alle origini ed è pronta per la fase attiva di riparazione e di ripristino delle strutture.

Deve però prima subire l'operazione di decoibentazione (tolta d'opera di tutto il materiale isolante a base di amianto, il cui uso non è più ammesso).

Quasi per evidenziare di quale portata possano essere gli interventi sulla cassa, in un capannone troviamo una Ale 803 alla quale si stanno ricostruendo completamente le fiancate.

«Ecco i punti in cui l'acqua ristagna più facilmente — fa notare Parmeggiani — in questo caso l'opera di demolizione della ruggine sulle lamiere è tale che occorre sostituire le intere fiancate».

Come Parmeggiani fa notare ci troviamo in uno dei due capannoni attrezzati con pannelli fonoassorbenti che riducono di molto il disagio provocato dall'inquinamento acustico.

Nel capannone accanto si sta lavorando su una Le 803, ultima di un gruppo di 4 rotabili analoghi sinistrati a seguito di un incendio.

«Come vede il calore intenso ha provocato deformazioni alla cassa tanto gravi che nessuno aveva ritenuto conveniente la riparazione. Noi le abbiamo quasi interamente ricostruite approfittando dei periodi di temporanea carenza di lavoro dei lamieristi».

Percorrendo i capannoni troviamo elettromotrici in fasi sempre più avanzate di lavorazione, quali verniciatura, rimontaggio di tutte le attrezzature che già sono state revisionate o l'installazione di nuove come, ad esempio sugli ETR, l'impianto di ripetizione segnali in cabina o il telefono treno-terra.

Finalmente con il montaggio dei carrelli e dei pantografi la nostra unità è pronta per un altro milione di chilometri.

Quale altro mezzo di trasporto terrestre è capace di tanto? □

Reparto Amianto: come si combatte un nemico

«Welcome to amianto», la scritta tracciata col gesso di fianco alla porta d'ingresso ha un sapore di ironico ammonimento.

Fino ad alcuni anni fa l'amianto era considerato il prodotto ideale per tutti i problemi di isolamento. Può essere tessuto, ridotto in pannelli o applicato a spruzzo.

È un ottimo isolante elettrico ed acustico; resiste a temperature elevatissime. Non per nulla il significato originale della parola è: incorruttibile. Infine costa pochissimo.

Per tutti questi motivi è stato largamente impiegato nelle elettromotrici e negli elettrotreni dove, per la leggerezza dei materiali impiegati, i problemi di isolamento sono maggiori che altrove.

La scoperta di alcuni anni fa che l'amianto, allo stato polverulento, presenta rischi cancerogeni ha determinato la sua completa esclusione dall'impiego e la necessità di togliere, con tutte le precauzioni, quello in opera.

Da allora sono cominciati grossi problemi per l'Officina Grande Riparazione di Bologna che si occupa esclusivamente della revisione delle elettromotrici e degli elettrotreni.

Ci sono tipi che ne contengono anche 10 quintali per vettura. Dal soffitto, alle pareti, al pavimento ed ai vani carrelli non c'è punto, interstizio o cavità che non ne contenga. Il problema è quindi di toglierlo dopo lo smontaggio delle attrezzature e prima di iniziare le grandi riparazioni senza possibilità di inquinamento per l'ambiente e in condizioni di massima sicurezza per gli addetti.

È iniziato così un grosso lavoro di ricerca e di sperimentazione che ha impegnato, e impegna tuttora, i Servizi Trazione e Sanitario per arrivare ad ottenere condizioni di produttività accettabili con la massima tutela della salute.

Il Capo Tecnico Superiore, Vincenzo Ghedini, facente parte dello «staff» Igiene e Sicurezza del Lavoro, e il Tecnico Giovanni Malagoli, coadiutore, conoscono il problema nei particolari e mettono in evidenza sia gli aspetti tecnici che di salvaguardia della salute del personale addetto.

Il capannone di decoibentazione dispone di tre binari dove vengono ricoverate le elettromotrici su cui operare. L'ambiente è in depressione costante perché nessuna particella di polvere venga portata all'esterno.

Prima di accedere all'interno gli addetti sostano in locali appositi dove sostituiscono tutti i loro indumenti con altri in dotazione, indossano tute protettive antipolvere, guanti e stivali impermeabili e casco con autorespiratore a pile. Queste precauzioni consentono una protezione del 99,95% rispetto al pulviscolo ambientale. Per i visitatori occasionali, come è il caso del vostro cronista, è obbligatorio indossare una tuta antipolvere ed una maschera di protezione. Le casse, spogliate di tutte le attrezzature, sono state preparate con bagnatura di tutte le parti contenenti amianto. Con le loro tenute vagamente «spaziali» gli operatori iniziano la rimozione del prodotto con raschietti e spazzole.

Dove è possibile si ricorre all'uso di lance idriche a pressione. Un lavoro lungo e faticoso; reso più pesante dall'uso dei mezzi protettivi che non consentono turni prolungati.

Tutto l'amianto asportato viene posto in speciali contenitori unitamente a quello che finisce nelle fosse di scarico, munite di appositi filtri.

Per comprendere la laboriosità dell'operazione si pensi che ad una squadra di sei persone sono necessarie circa 400 ore di lavoro per togliere i 10 quintali di amianto di cui si diceva prima ed applicare uno strato protettivo di antiruggine che deve servire ad inglobare le particelle eventualmente rimaste e a preparare la lamiera per le successive applicazioni di materiali isolanti.

Terminato il proprio turno tutti gli operatori si debbono assoggettare a rigorosissime precauzioni per evitare che ogni minima particella di amianto possa uscire dai locali di decoibentazione.

Questo Reparto condiziona sensibilmente tutta l'attività dell'Officina, almeno fino a quando non verranno installate nuove attrezzature in corso di studio.

Un ritorno alla produttività dell'impianto a valori corrispondenti a quelli degli anni passati si potrà avere quando tutte le elettromotrici e gli elettrotreni saranno «ripuliti» dall'amianto, operazione questa che potrà completarsi solo fra diversi anni.

R.P.

Sulla stampa

Un nuovo interesse per i problemi e i nodi che hanno reso improduttiva e carente l'organizzazione del nostro sistema di trasporti su rotaia si va manifestando in maniera sempre più chiara ed incisiva. C'è un fervore nuovo e interessante di proposte e di discussioni, alimentate da occasioni di confronto sempre più frequenti sia sul piano nazionale che su quello internazionale.
D'altra parte, che per la politica dei trasporti possa verificarsi «un momento magico di svolta» lo ha affermato il Ministro Signorile, il quale, in un'intervista rilasciata al periodico **Tuttotrasporti** ha ricordato che negli ultimi mesi il Governo ha approvato un ampio programma di snellimento e di coordinamento di tutto il sistema italiano dei trasporti, che consente di credere che «entro l'anno si marcerà meglio». Anche **La Nazione**, occupandosi della situazione delle ferrovie e dei programmi in corso di attuazione, parla di «una scommessa col futuro».
Come era prevedibile, i problemi del trasporto su rotaia e la situazione dell'Azienda FS hanno occupato un posto di primo piano nell'ambito della 1ª Conferenza nazionale del PCI sui trasporti che — come ha posto in rilievo **la Repubblica** — incidono fortemente sulla qualità della vita e la loro riforma, il loro miglioramento condizionano in modo decisivo il rilancio dell'economia italiana.
«E la nave non va» ha scritto L. Libertini in un articolo apparso su **Rinascita**, per illustrare i grandi temi che poi sono stati al centro delle proposte programmatiche lanciate dal PCI nel corso della Conferenza. «Ridisegnare i trasporti, una sfida politica» ha scritto I. Gioffredi su **l'Unità**, precisando che l'obiettivo è quello di costruire un sistema integrato su basi tecnologiche e gestionali avanzate, attraverso una programmazione non burocratica e che abbia come perno il rilancio della produttività del sistema.
«I trasporti sono malati» ha detto **Il Messaggero**, «ma tutti sono d'accordo: possono essere curati». Lo ha riconosciuto con molta obbiettività lo stesso Ministro Signorile, ha precisato **la Repubblica**, che ha definito «aberrante» l'attuale organizzazione dei trasporti nel nostro Paese, dove l'incidenza sul prezzo di vendita delle merci può arrivare al 20/25% e parte da un minimo dell'8%, mentre la media europea è del 7%. Tutto questo dipende soprattutto, ha aggiunto **Il Sole/24 ore**, dal fatto che non esiste una griglia intermodale per i trasporti.
L'esigenza di scelte precise per il Piano nazionale dei trasporti, nel quale la riforma dell'Azienda FS rappresenta uno dei punti di forza, ha scritto l'On. Caldoro sull'**Avanti!**, impone che la produttività del sistema debba mirare sempre di più alla eliminazione di sprechi e diseconomie e ad assicurare alla collettività il diritto alla mobilità, in condizioni qualitativamente crescenti e alle aziende poste finanziarie adeguate, opportunamente allocate.
Un intervento molto duro quello del Segretario della Filt-Cgil, De Carlini, nel corso della Conferenza sui trasporti, riportato da **l'Unità**: «dobbiamo chiederci quale futuro può avere questa azienda anchilosata, costretta ai margini del mercato dei trasporti? Ci si illude forse di poter ancora chiedere alla collettività di sopportare senza batter ciglio l'onere di tenere in piedi un sistema ferroviario disarticolato, inefficiente e improduttivo? Se c'è buon senso la risposta a questa domanda è no. Ma allora bisogna muoversi subito, anche in vista del Piano generale dei trasporti, per dare alle FS il ruolo che spetta loro».
Riferendosi sempre all'intervento del Ministro Signorile alla Conferenza, il **Quotidiano** di Taranto, pone l'accento sull'annuncio dato della prossima presentazione di un Piano-ponte per le ferrovie, che dovrà consentire di non avere interruzioni negli investimenti, soprattutto in quelli di carattere tecnologico.
Su iniziativa della Fondazione Einaudi ha avuto luogo recentemente a Milano un seminario di studio sul futuro del trasporto ferroviario. Le critiche — come ha riferito **Il Gazzettino** —, peraltro scontate, hanno trovato molti sostenitori, giacché la situazione sembra giunta al punto dell'assurdità economica. È forse giunto il momento di rimediare almeno agli errori più macroscopici e per farlo ci sono due appuntamenti: la riforma dell'Azienda FS e il Piano nazionale dei trasporti. Qualcosa più che promesse in questo senso — ha detto **Il Tempo** — sono state fornite dal Sottosegretario ai Trasporti Melillo, che ha illustrato la nuova politica ferroviaria ed ha parlato delle ambizioni del treno del duemila.
Anche per **Management and Impresa** la situazione attuale non è quella ideale, ma un sostanziale passo avanti è stato già compiuto con il Piano Integrativo e si può cominciare a parlare di un rilancio del sistema ferroviario italiano. Ora però il treno deve continuare a marciare.
Passando dai problemi di carattere generale a quelli che riguardano più da vicino la vita dell'Azienda, un posto di primo piano occupa per il rilievo che gli è stato dato dalla stampa, l'entrata in funzione alla Stazione di Milano Centrale dell'ACEI, la nuova cabina di comando centralizzato che con il suo cervello elettronico, guida i treni in entrata e in uscita. «La stazione centrale da ieri è più europea» secondo il **Corriere della sera**. «La centrale in versione elettronica, i treni guidati dal computer» ha scritto **Il Giornale**. «La Vecchia Signora ora è computerizzata» ha commentato **Il Giorno**. «Ecco la Centrale al computer, il cuore milanese degli anni duemila» ha osservato **La Notte**, e **l'Unità**: «Milano, ora il treno viaggia col computer». Con la nuova cabina elettronica Acei la stazione centrale di Milano si potenzia del 25%, ha spiegato **Il Sole/24 ore**.
Per l'attivazione del «cervellone» è stato necessario sospendere il traffico alla Centrale per due giorni e l'avvenimento ha suscitato un interesse non minore, considerato che — come ha scritto F. Ogliari sul **Corriere della Sera** — il cuore di Milano non si fermò mai, dal momento della sua costruzione, neppure l'8 settembre e durante i momenti più cupi, più tragici e drammatici della vita della città e del Paese. Il silenzio alla Stazione centrale ha creato un'atmosfera irreale, da «day after» che la stampa non ha mancato di sottolineare, ma per fortuna questa volta gli allarmi atomici non c'entrano affatto — ha commentato **Il Piccolo** —, c'entra un avvenimento altrettanto fantascientifico che è l'entrata in funzione del megacomputer che regolerà il traffico dell'impianto. E allora, ha sussurrato gentilmente T. Gazzini, «Ssshh, non svegliate la bella stazione addormentata».

Maria Guida

Un'immagine notturna di Milano Centrale

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

Nuova disciplina d'indicizzazione trimestrale delle pensioni

Dopo gli accenni fatti nel numero di gennaio e la parte preliminare esposta lo scorso mese, riprendo l'argomento in oggetto, in quanto esso polarizza l'attenzione di tutti gli amici pensionati, i quali, bene a ragione, desiderano rendersi conto del nuovo sistema, in base al quale, a far tempo dal 1° maggio 1984, i trattamenti di quiescenza vengono aumentati trimestralmente.

Innanzi tutto, per una visione d'assieme del problema, invito coloro che seguono queste cose più da vicino a tenere a portata di mano ciò che ho scritto in materia di indennità integrativa speciale a gennaio e ad aprile.

Al riguardo, devo fare una precisazione in ordine alle fasce nelle quali distribuire la propria pensione nel suo importo lordo. Infatti, gli importi indicati nello scorso numero si riferiscono al trattamento minimo dell'INPS in vigore dal 1° gennaio di quest'anno e valgono per il calcolo delle percentuali d'aumento del costo della vita per il periodo maggio-luglio, dato che per i trimestri successivi il calcolo delle percentuali va eseguito sulle fasce ricavate dall'importo del trattamento minimo dell'INPS corrisposto nel trimestre precedente, e cioè, quello in vigore dal 1° maggio per il trimestre agosto-ottobre e quello decorrente dal 1° agosto per il periodo successivo.

Pertanto, qui di seguito, riporto gli importi delle pensioni integrate al trattamento minimo, rideterminate dall'INPS tenendo conto del recupero degli effetti negativi dello slittamento del mese nella cadenza dell'adeguamento trimestrale, espressamente previsto per tale categoria di pensioni dal 4° comma dell'art. 21 della legge finanziaria per il 1984, perché, come ho chiarito dianzi, è su tali importi che vanno stabilite le tre fasce, sulle quali calcolare le percentuali di variazione dell'indice del costo della vita: lorde lire 320.200 per il periodo gennaio-aprile; lorde lire 328.950 per il periodo maggio-luglio; lorde lire 335.150 per il trimestre agosto-ottobre e lorde lire 340.450 per il periodo novembre-gennaio.

Ho già detto la volta scorsa che le percentuali d'aumento da valere nel corso dell'anno vengono fissate in via presuntiva, salvo poi ad essere accertate in via definitiva a fine anno; ora, è evidente che una eventuale errata previsione si ripercuoterà non soltanto nei confronti delle percentuali d'aumento trimestrali, ma anche sugli importi delle pensioni dell'INPS integrate al minimo, sui quali le percentuali devono rapportarsi.

Fatte queste premesse, va detto che la formulazione delle disposizioni contenute nella legge e nel decreto ministeriale lascia chiaramente intendere che gli aumenti percentuali relativi ai singoli trimestri vanno applicati separatamente sulla indennità integrativa speciale e sulla pensione vera e propria, considerando, ai fini del trattamento complessivo da raffrontare alle fasce di importo determinate dall'ammontare del doppio e del triplo della pensione integrata al minimo del Fondo lavoratori dipendenti gestito dall'INPS, prima la indennità integrativa speciale e successivamente la voce pensione.

L'operare in tal guisa è una necessità che discende dall'attuale struttura della pensione pubblica, nella quale le due voci fondamentali costituenti il trattamento (pensione base e indennità integrativa speciale) sono tenute distinte e vi è l'esigenza di stabilire la misura massima dell'indennità integrativa medesima (almeno, fino ad una futura modifica della struttura del salario, la quale, ovviamente, potrebbe esplicare i suoi effetti anche sull'emolumento pensionistico), sia per corrisponderla integralmente a chi ne ha titolo e sia perché su di essa va calcolata, all'atto della cessazione dall'attività, quella spettante in misura ridotta in ragione degli anni di servizio utile (art. 10 del D.L. n. 17 del 1983 nel testo sostituito dalla legge di conversione n. 79 del 1983).

Ricordato che con il decreto emanato di concerto dal Ministro del tesoro e dal Ministro del lavoro e della previdenza sociale in data 24 febbraio 1984 sono state prefissate le percentuali di variazione per il calcolo degli aumenti di perequazione delle pensioni per l'anno corrente in misura pari a + 2,1 per cento dal 1° maggio, + 1,9 per cento dal 1° agosto e +1,6 per cento dal 1° novembre, qui in appresso riporto le misure e le percentuali di incremento valide per il trattamento pensionistico complessivo (indennità integrativa speciale più pensione base comprensiva, per le pensioni aventi decorrenza anteriore al 1° gennaio 1984, dell'aumento dello 0,2 per cento relativo alla perequazione annuale per la dinamica salariale).

Dal 1° maggio 1984 (prendendo a base l'importo del trattamento minimo INPS di lire 320.200 vigente nel periodo precedente) si applica l'aumento del 2,1% sull'importo non eccedente lire 640.400 mensili, dell'1,89% (= 2,1 × 90%) sull'importo compreso tra 640.401 e lire 960.600 mensili e dell'1,575% (= 2,1 × 75%) sull'importo eccedente lire 960.600 mensili.

Dal 1° agosto 1984 (tenendo conto del trattamento minimo INPS di lire 328.950 del trimestre precedente) si applica l'aumento dell'1,9% sull'importo non eccedente lire 657.900 mensili, dell'1,71 (= 1,9 × 90%) sull'importo compreso tra lire 657.901 e lire 986.850 mensili e dell'1,425% (= 1,9 × 75%) sull'importo eccedente lire 986.850 mensili.

Dal 1° novembre 1984 (considerando il trattamento minimo INPS di lire 335.150 in vigore nel trimestre anteriore) si applica l'aumento dell'1,6% sull'importo non eccedente lire 670.300 mensili, dell'1,44 (= 1,6 × 90%) sull'importo com-

preso tra lire 670.301 e lire 1.005.450 mensili e dell'1,20 (= 1,6 × 75%) sull'importo eccedente lire 1.005.450 mensili.

Da quanto precede, le misure dell'indennità integrativa speciale da considerare, in via provvisoria, in attesa di conoscere l'importo degli eventuali scostamenti tra le percentuali di variazione predeterminate e quelle effettivamente accertate, per i casi di liquidazione della pensione con diritto all'importo massimo dell'indennità in questione, risultano le seguenti: a) lire 533.313 mensili lorde dal 1° maggio; b) lire 543.446 mensili lorde dal 1° agosto; c) lire 552.141 mensili lorde dal 1° novembre; d) lire 513.421 lorde per la tredicesima mensilità.

Mi accorgo che lo spazio è tiranno e, perciò, nel mentre assicuro di continuare l'argomento nel prossimo mese, mi accingo a fare posto alle risposte singole già sacrificate la volta scorsa.

Risposte individuali

Preciso agli amici **Angelo Marchisella** da Barletta ed **Alfredo Taffuri** da Scauri che, nell'ipotesi di matrimonio avvenuto durante la quiescenza, al coniuge superstite spetta in ogni caso la pensione di riversibilità quando il matrimonio sia stato contratto prima che il pensionato abbia compiuto il sessantacinquesimo anno di età ovvero se dal matrimonio con un pensionato di qualsiasi età sia nata prole, anche se postuma, e se in occasione del matrimonio siano stati legittimati figli naturali. Di contro, nel caso in cui il matrimonio sia stato contratto con un pensionato dopo il compimento del suo sessantacinquesimo anno di età e non si sia verificata l'ipotesi della nascita o della legittimazione di figli, per la concessione della pensione di riversibilità si richiede il verificarsi delle due seguenti condizioni: 1) il matrimonio deve essere durato almeno due anni; 2) la differenza di età fra i coniugi non deve superare i venticinque anni.

Confermo al dott. **Arrigo Zanussi** da Udine che il periodo di deportato civile non è computabile come servizio utile quiescibile, non essendo equiparabile, in base alle vigenti disposizioni, al servizio militare. Peraltro, ciò non esclude che il legittimo possesso dello «status» di deportato civile esplichi i suoi effetti in relazione alle singole previsioni legislative, quale ad esempio la legge 8 luglio 1971, n. 541, che ha esteso ai deportati i benefici concessi agli ex combattenti dalla nota legge n. 336 del 1970.

In relazione alla sua nuova lettera, segnalo al dott. **Vinicio Franco** da Milano che la risposta al suo quesito è stata pubblicata sul numero di luglio-agosto del 1983.

Tranquillizzo il sig. **Nerino Zambelli** da Ala, nel senso che in occasione della prossima attivazione dei pagamenti relativi alla sua pensione da parte della Direzione provinciale del tesoro di Trento, e precisamente a partire dal mese di luglio del corrente anno, egli riceverà il conguaglio fra quanto ha ricevuto dall'Azienda ferroviaria come anticipazione sulla pensione (tramite la B.N. del Lavoro) e ciò che effettivamente gli compete in base al ruolo di pagamento dal 4 settembre 1983 a tutto il giugno 1984. Non vi è, quindi, alcun motivo di preoccupazione circa eventuali periodi per i quali non sia stata corrisposta alcuna anticipazione, dato che in tale evenienza la somma spettante come conguaglio per i ratei mensili anteriori al luglio p.v. sarà d'importo superiore.

Faccio presente al sig. **Orfeo Roccelli** da Mignanego che la Corte costituzionale non si è ancora pronunciata sull'ordinanza trasmessale dalla Corte dei conti in ordine alla norma che limita fino ad un massimo di venti anni il periodo di servizio quiescibile prestato dal dipendente delle F.S., anteriormente al 1° gennaio 1958, in qualità di assuntore. Ove il giudizio costituzionale si dovesse risolvere positivamente, per poter beneficiare degli effeti del giudicato, l'interessato dovrà produrre apposita istanza al competente Ufficio della Direzione Generale dell'Azienda ferroviaria. In ogni modo, colgo l'occasione per assicurare tutti gli interessati al problema che sarà mia cura di tempestivamente informarli sull'ulteriore sviluppo della vicenda attraverso questa rubrica.

Partecipo al sig. **Michele Perna** da Ponte Albanito che la concessione dell'equo indennizzo è subordinata al verificarsi di due condizioni: 1) la domanda preordinata al riconoscimento della dipendenza di una malattia da cause di servizio deve essere stata presentata, a pena di decadenza, entro sei mesi dalla data dell'evento dannoso o da quella in cui si è venuti a conoscenza «sicura ed esatta» della natura e della gravità della malattia stessa (naturalmente, l'obbligo della tempestiva domanda viene meno allorché si verte in tema di riconoscimento «d'ufficio»); 2) la domanda intesa ad ottenere il beneficio dell'equo indennizzo va presentata entro sei mesi dal giorno in cui all'interessato è stato comunicato il provvedimento con il quale si riconosce la dipendenza da cause di servizio della menomazione dell'integrità fisica ovvero — relativamente alle infermità ed alle lesioni avveratesi durante il periodo 1° luglio 1956-28 ottobre 1981, il cui riconoscimento della dipendenza da cause di servizio, peraltro, sia stato tempestivamente richiesto nel senso indicato al precedente punto — purché l'istanza medesima sia stata prodotta in qualsiasi epoca ma non oltre il 28 aprile 1982. Poiché l'interessato nulla ha fatto conoscere circa il soddisfacimento da parte sua delle due condizioni dianzi elencate, non si è in grado di fornire una risposta specifica.

Agli amici sottoelencati è stata regolarizzata la posizione pensionistica in via definitiva, donde a fianco di ciascun nominativo indico il motivo che ha dato luogo alla modifica del trattamento di quiescenza già corrisposto, nonché gli estremi del modello R.51, con il quale il relativo ruolo di variazione è stato trasmesso alla Direzione provinciale del tesoro che ha in carico la partita di pensione: **Dario Bertelli** da Parma per effetto della posizione stipendiale attribuita in base al D.P.R. n. 804 del 1982 (mod. R.51 n. 651 dell'11 aprile 1984); **Lucio Foscili** da Fornovo di Taro per l'applicazione della posizione stipendiale prevista dalla legge n. 426 del 1982 (mod. R.51 n. 650 del 10 aprile 1984); **Giuseppe Giro** da Verona per la valutazione del servizio non di ruolo e conseguente

Concorso AEC per un disegno su tema euroferroviario

Come già comunicato su «Voci della Rotaia» (n. 9 - Sett. 1983) la «Association Européenne des Cheminots» (AEC), ha bandito un Concorso a premi, destinato ai figli ed orfani di dipendenti delle varie Aziende ferroviarie europee iscritti alla stessa Associazione, il cui termine è venuto a scadere il 31/12/1983.

Il Concorso, intitolato alla memoria di Vittoria de Rosa, riguardava un disegno-manifesto sul tema: «In prossimità delle elezioni europee 1984, illustrate i rapporti fra lo sviluppo dell'integrazione ferroviaria europea e l'evoluzione unitaria dell'Europa».

All'indirizzo della Tesoreria Gen.le Europea AEC sono pervenuti, entro il termine, n. 9 elaborati da varie Sezioni Europee. Essi sono stati esaminati da una Commissione, nominata dall'Associazione e composta dai Sigg.: Presidente: dr. ing. Luigi Marino Direttore Comp.le FS di Bologna; Membri: dr. Alberto Ciambricco, Direttore di «Voci della Rotaia», dr. ing. Gustavo de Rosa, Presidente Gen.le Eur. On. AEC, cav. Geo Climelli, Tesoriere Gen.le Eur. AEC; Segretario: Ilario Guaraldi, Segret. Comp.le AEC.

La Commissione ha deliberato la seguente graduatoria di merito:

1° premio: Anzuini Maria, di anni 17, residente a Roma (Sez. Italiana AEC);

2° premio: Kämmerer Sabine, di anni 11, residente a Maria Anzbach (Sez. Austriaca AEC).

La stessa Commissione ha ritenuto inoltre meritevoli di segnalazione altri concorrenti ai quali sarà assegnata una medaglia ed un particolare Diploma di partecipazione. Le modalità della consegna dei premi saranno tempestivamente comunicate agli interessati.

elevazione dell'anzianità utile da 33 a 37 anni, che costituisce l'aliquota massima per il calcolo della pensione (mod. R.51 n. 783 del 23 febbraio 1984); **Torquato Mannaioni** da Empoli per tener conto della posizione stipendiale conferita in virtù del D.P.R. n. 804 del 1982 (mod. R.51 n. 898 del 15 febbraio 1984) e **Giovanni Rossi** da Sabbioneta a seguito della posizione stipendiale attribuita ai sensi del succitato D.P.R n. 804 del 1982 (mod. R.51 n. 455 del 30 marzo 1984).

La notizia pubblicata nella rubrica delle scorso novembre e rilevata dal sig. **Vittorio Poiani** da Verona si riferisce alla rivalutazione annuale delle rendite corrisposte in favore di coloro che sono titolari di detto emolumento per aver riportato un infortunio sul lavoro o contratto una malattia professionale con postumi indennizzabili. L'interessato, invece, appartiene alla schiera di coloro che hanno ottenuto il riconoscimento della dipendenza di una malattia od infermità da cause di servizio e, quindi, non rientrano nell'ambito di operatività della disciplina sull'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, regolata dal D.P.R. 30 giugno 1965, n. 1124, e successive modificazioni.

Rispondo al questito posto dal sig. **Oscar Capece** da Picerno: l'aumento convenzionale di due anni (15 novembre 1944 - 15 novembre 1946), concesso dall'art. 196 dello stato giuridico in favore dei dipendenti assunti all'impiego ferroviario perché risultati vincitori del concorso a settecento posti di Alunno d'ordine delle stazioni, indetto con decreto ministeriale n. 1928 del 9 dicembre 1942, è valutabile ai fini del trattato di quiescenza d'«ufficio» nel senso che sull'interessato non incombe alcun onere procedurale, per contro, agli effetti della indennità di buonuscita, l'aumento anzidetto è stato considerato valutabile mediante riscatto dall'art. 1 della legge 8 agosto 1977 n. 582 e, perciò, la norma è applicabile nei confronti del personale appartenente al gruppo sopra indicato, che si sia trovato in costanza d'impiego alla data di entrata in vigore della legge citata (10 settembre 1977) e che abbia presentata la prescritta istanza anteriormente al collocamento a riposo. Poiché, da quanto rappresentato dall'interessato, egli si sarebbe trovato nelle condizioni stabilite dalla legge, è opportuno che richieda ulteriori notizie all'Ufficio personale compartimentale che lo amministrava all'atto della cessazione dal servizio circa l'esito della domanda di riscatto che avrebbe tempestivamente prodotto.

Sono lieto di comunicare alla sig.ra Carmela Mongiovì Andreis da Cuneo che la sua richiesta — intesa ad ottenere una dichiarazione aziendale che come dipendente dimissionaria coniugata inizierà a riscuotere la pensione a partire dal 14 giugno 1988 — è andata in porto; il breve ritardo è dipeso dal fatto che nel fascicolo pensionistico non era stata inserita la domanda di dimissioni, successivamente acquisita agli atti.

Informo il dott. **Raffaele Senatore** da Cava dei Tirreni di aver segnalato il suo caso al competente Ufficio della Direzione Generale. Di conseguenza, è stato fatto presente all'U.P.C. di Napoli che, poiché il passaggio dell'iscrizione dal Fondo pensioni delle F.S. alla Cassa pensioni dipendenti enti locali è avvenuto in epoca successiva al 1° giugno 1974, la definizione dei rapporti finanziari fra i due ordinamenti pensionistici deve avvenire con immediatezza e non più all'atto della cessazione definitiva dal nuovo rapporto d'impiego. Pertanto, il prefato U.P.C. è stato invitato a trasmettere alla Direzione Generale il fascicolo pensionistico per gli ulteriori adempimenti. Al riguardo, posso assicurare che la scelta per la ricongiunzione dei due tronconi di servizio si è rivelata oculata; infatti, l'opposta opzione per il trattamento diretto di quiescenza derivante dal solo servizio reso presso le F.S. (non essendo sufficiente ad attribuire un assegno di pensione continuativo) avrebbe condotto alla semplice costituzione di una posizione assicurativa all'INPS, con un pregiudizio notevole per l'interessato.

NOTIZIE PER IL PERSONALE

A cura dell'Ufficio O.M. del Servizio Personale

SICUREZZA DEL LAVORO

Dal 26 marzo all'8 aprile 1984 si è svolta presso le Reti aderenti all'U.I.C. la 8ª Campagna Internazionale per la sicurezza del lavoro con il tema principale «La qualità del lavoro comprende anche la sicurezza».

La manifestazione era rivolta a tutto il personale ed è stata effettuata presso tutti gli impianti della Rete.

Con lo svolgimento della Campagna si intende, infatti, sensibilizzare il personale, a qualunque livello, nei confronti dei problemi della sicurezza ed adeguare ulteriormente i procedimenti e le condizioni di lavoro alle esigenze della sicurezza.

Con supplemento al B.U. n. 4 del 29.2.84 è stato pubblicato l'Ordine di Servizio n. 10/1984 contenente «Disposizioni per l'attuazione dell'O.d.S. n. 53/1983» il quale disciplina compiutamente la materia mediante l'attribuzione dei compiti e la determinazione delle modalità e delle documentazioni relative alle verifiche ed ai controlli previsti dalle norme di prevenzione degli infortuni sul lavoro, in applicazione dell'art. 36 della Legge 26 aprile 1974, n. 191.

La normativa in questione dovrà essere applicata a decorrere dal 1° aprile c.a.

RIVALUTAZIONE RENDITE D'INFORTUNIO

Con decreto del Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale di concerto con il Ministro per il Tesoro in data 14 luglio 1983 (pubblicato sulla G.U. n. 226 del 18.8.1983) è stata disposta la rivalutazione delle rendite dell'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali per l'anno 1.7.1983 - 30.6.1984.

EQUO INDENNIZZO

È stato sottoposto alle Organizzazioni Sindacali un progetto di modifica delle disposizioni regolamentari approvate con D.M. 2 luglio 1983, n. 1622, volto a snellire e decentrare alcune procedure in materia di equo indennizzo, con particolare riguardo a quelle relative al diniego del beneficio stesso, per le quali la giurisprudenza aveva da tempo ammesso la competenza dei Dirigenti, anziché quella del Ministro.

In tali ipotesi sarà possibile proporre ricorso gerarchico che si svolgerà nelle forme previste per i procedimenti concessivi dell'equo indennizzo (giudizio del Servizio Sanitario, parere del Consiglio di Amministrazione e decreto del Ministro), ferma restando la possibilità di tutelarsi ulteriormente con ricorso giurisdizionale al T.A.R. o, in via straordinaria, al Presidente della Repubblica.

Tale esperimento prelude ad una revisione più incisiva del procedimento concessivo, che si spera di poter decentrare appena possibile agli Organi Compartimentali, conseguendo, peraltro, anche sensibili guadagni di tempo per la definizione delle pratiche ancora arretrate.

ACCERTAMENTI PROFESSIONALI

— Con D.M. 13.1.1984 n. 5, è stato bandito un accertamento professionale per il passaggio del personale dalla 3ª alla 4ª categoria profilo professionale di Macchinista rami Trazione T.E.-TD per le esigenze del Compartimento di Palermo;

— con D.M. 13.1.1984 n. 6, è stato bandito un accertamento professionale per il passaggio del personale dalla 3ª alla 4ª categoria profilo professionale di Macchinista rami Trazione T.D. per le esigenze del Compartimento di Cagliari;

— con D.M. 13.1.1984 n. 7, è stato bandito un accertamento professionale per il passaggio del personale dalla 3ª alla 4ª categoria profilo professionale di Macchinista rami Trazione TE-TD per le esigenze del Compartimento di Venezia;

— con D.M. 2.2.1984, n. 242, è stato bandito un accertamento professionale per il passaggio del personale dalla 3ª alla 4ª categoria profilo professionale di Macchinista rami Trazione TE-TD per le esigenze del Compartimento di Ancona;

— con D.M. 11.2.1984 n. 372, è stato bandito un accertamento professionale per il passaggio del personale dalla 3ª alla 4ª categoria profilo professionale di Macchinista rami Trazione TE-TD per le esigenze del Compartimento di Verona (con esclusione degli impianti siti in provincia di Bolzano);
— con D.M. 18.2.1984 n. 402, è stato bandito un accertamento professionale per il passaggio del personale dal profilo professionale di Aiuto Macchinista r.e. a Macchinista rami Trazione TE-TD per le esigenze del Compartimento di Reggio Calabria.

ISTRUZIONE PROFESSIONALE

Dati statistici

È stata pubblicata analogamente a quanto avvenuto negli anni precedenti, la «Relazione sull'attività svolta dalla Azienda F.S. nel settore dell'Istruzione Professionale nel 1982».
I dati contenuti in detta pubblicazione riferiscono che nel 1982 sono stati direttamente tenuti dall'Azienda n. 6.878 corsi per un totale di 108.890 allievi istruiti (pari a circa il 49% della consistenza media del personale ferroviario) con un utilizzo di 4.661 istruttori; nello stesso periodo, inoltre, sono stati iscritti a corsi organizzati da ditte od Enti esterni complessivamente 1.192 dipendenti.

Seminario per «analisti di organizzazione»

In vista del programmato decentramento di attività amministrative nonché di strumenti EDP ed allo scopo, quindi, di poter disporre presso le Sedi Compartimentali di questo Servizio di personale specializzato in materia di organizzazione e razionalizzazione del lavoro, nonché per il coordinamento e controllo delle attività preparatorie relative a procedure meccanizzate, si è tenuto nel periodo 7 novembre-23 dicembre 1983 un apposito seminario articolato su due edizioni, cui hanno partecipato 45 dipendenti degli Uffici Personale Compartimentali.

Seminari su disciplina e danni erariali

Nell'ambito del piano di formazione ed aggiornamento professionale del personale per l'anno 1984, si è provveduto ad organizzare — con inizio dal 23 gennaio — un seminario di aggiornamento in materia di disciplina e danni erariali, allo scopo di definire in maniera esauriente le relative problematiche legate a difficoltà interpretative e procedurali.
Tenuto conto dell'elevato numero di dipendenti interessati al suddetto seminario, sono state previste numerose edizioni dello stesso nell'arco dei prossimi dodici mesi.

Polveri salino-vitaminiche

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.
Per quei dipendenti che prestano servizio nei Compartimenti di **Roma, Napoli, Bari, Reggio Calabria, Palermo e Cagliari la somministrazione viene anticipata al 1° giugno e prolungata al 30 settembre ed a loro verranno consegnate quattro scatole per complessive duecento bustine.**
Per quei dipendenti che invece risiedono nelle rimanenti regioni, salvo eventi climatici particolari, il preparato dovrà essere preso, sempre nella dose giornaliera di due bustine, per tutti i giorni lavorativi nei mesi di **luglio ed agosto**. Al personale interessato saranno consegnate, in unica soluzione, due scatole per complessive **cento bustine**.

20° Concorso Nazionale «Penna d'oro Ferroviaria»

Torna quest'anno una delle manifestazioni più importanti dell'attività dopolavoristica ferroviaria: la «Penna d'oro». Come di consueto viene indetta dall'Ufficio Centrale DLF e organizzata dalla Sezione di Ancona.
Questa 20ª edizione si svolge, come nel passato, sotto il patrocinio della Banca Nazionale delle Comunicazioni e con la collaborazione della Divisione autonoma Relazioni Aziendali e di «Voci della Rotaia».
Il concorso è articolato nelle due sezioni «Narrativa» e «Poesia». Per concorrere alla «Narrativa» si può inviare **una sola** composizione non superiore alle otto cartelle (da 30 righe X 60 battute) e per la «Poesia» **un** componimento poetico non superiore ai 50 versi.
Ciascun concorrente può partecipare a entrambe le sezioni, ma inviando separatamente gli elaborati. Ogni lavoro, presentato in 8 copie non firmate, deve essere contraddistinto da un diverso motto (in alto a destra della prima pagina di testo), mentre le generalità dell'autore (motto, nome, qualifica, Ufficio o Impianto di appartenenza, numero tessera DLF - 1984 e sezione DLF di appartenenza, indirizzo privato e numero telefonico) saranno indicate su un foglio, all'interno di una busta chiusa recante all'esterno il motto prescelto.
Gli elaborati devono pervenire al DLF di Ancona - Piazza Cavour, 23 - 60121 ANCONA - entro il **29 settembre 1984**.
Le composizioni classificate al primo e secondo posto saranno pubblicate anche su «Voci della Rotaia». Alla migliore composizione di argomento ferroviario di ciascuna delle due sezioni verrà assegnato il Premio Speciale «Lirio Arena». L'elenco dei premi destinati ai vincitori apparirà sul prossimo numero di «Voci». Per ulteriori informazioni rivolgersi alla Sezione DLF di Ancona.

FERLETTURE

Il bollettino dello stipendio

La striscetta dello stipendio, nonostante le recenti modifiche che ne hanno facilitato la lettura, resta per i più un insieme di cabale numeriche, di sigle, somme e sottrazioni. E in genere se si ha qualche dubbio, qualche conto che non torna, ci si rivolge all'amico «esperto», al collega dell'«amministrazione», ma sempre col sospetto: ma sarà proprio così?
Adesso, grazie a uno snello libretto edito a cura della UIL - Trasporti Liguria, Coordinamento Regionale Ferrovieri, da qualche mese in circolazione dedicato al **Trattamento economico del Personale FS. I codici meccanografici del bollettino di stipendio, il problema è forse superato**. La tiratura è di 5.000 copie, e quindi chi fosse interessato si affretti a richiederlo al seguente indirizzo: UIL Trasporti Liguria, Piazza Acquaverde, 5 - 16126 Genova.

L'equo indennizzo

A cura di Martino Scorda, è stato recentemente pubblicato il volume «L'equo indennizzo per i dipendenti pubblici»; un argomento che presenta notevole interesse per tutte le categorie del pubblico impiego: dipendenti statali (civili e militari), dipendenti degli enti territoriali e parastatali.
Ampia, specifica trattazione è riservata alle particolari norme che regolano la procedura per il riconoscimento della causa di servizio e le modalità da seguire per la concessione dell'equo indennizzo, nel caso del personale FS. In appendice sono riportati i testi legislativi e regolamentari, di maggiore interesse e utilissime tabelle che indicano l'importo spettante per le varie menomazioni.
Tutti i colleghi interessati potranno ordinare il volume versando il relativo importo (L. 13.000) sul c.c.p. n. 79434007 intestato al CISP (via Sicilia, 42, Roma - CAP. 00187).

MODI
DI DIRE

Percepire: lo stipendio non c'entra

Il verbo Percepire, che da molto tempo ha preso piede nel linguaggio burocratico ed amministrativo, è sconsigliato allorquando si adopera nel senso di Riscuotere, Esigere, Prendere. Si riprova l'uso di espressioni come «percepire uno stipendio» e si adducono ragioni che sembrano abbastanza valide.

Fin dallo scorso secolo il Tommaseo, nel suo grande *Dizionario della lingua italiana* ha annotato, s.v. Percepire, la definizione di Apprendere con la mente, che comparve con l'identica formulazione in decine di vocabolari pubblicati in tempo successivo. Apprendere con la mente è scritto nel Petrocchi, nello Zingarelli, nel Migliorini, nel recente Salinari e in altri; dal latino *percipere* il nostro Percepire ha valore di «conoscere, avvertire per intuizione o per istinto» (ad esempio: *percepiva qualcosa a lui già nota / percepire l'esatta misura del pericolo da correre*).

Solo da poco tempo in qualche dizionario (cfr. Nuzzo) si registra, in accordo con l'uso corrente, anche il significato di Riscuotere *(abbiamo percepito la tredicesima)*, affermatosi nel nostro idioma sulla scorta del francese Percevoir, che equivale a Incassare, Ricevere materialmente e sim., cosicché, parlando di stipendio «percepito», intendiamo parlare di stipendio «riscosso».

Ormai codesto Percepire, secondo quanto scrive Camillo Brambilla in una nota nella rubrica linguistica dedicata ai lettori di *Famiglia cristiana*, si è «scavata la sua comoda nicchia, e chi potrebbe scalzarlo di lì? Sarebbe bene però lasciarlo appunto all'uso burocratico e non confondere i fatti della mente con quelli del portafogli». Insomma la mala pianta non permette più di essere estirpata.

Carmelo Neri

Al mare e ai monti con Jumbo Tour

Al mare a Rimini

QUOTA STAGIONE 1984

Quote per persona per turni di 7 giorni di pensione completa, escluse le bevande, con sistemazione in camere con servizi privati (escluse le camere singole in qualche caso), servizio, tassa di soggiorno, iva, uso in comune di cabine al mare.

ALBERGHI DIRETTAMENTE SUL MARE:
Hotel Regina e altri:
Bassa Stagione: quote settimanali a persona, camere a 2-3-4 letti L. 140.000 / Media Stagione: quote settimanali a persona, camere a 2-3-4 letti L. 182.000 / Alta Stagione: quote settimanali a persona, camere a 2-3-4 letti L. 224.000

Per camere singole aumento di L. 21.000 settimanali.
Per camere fronte mare, aumento di L. 14.000 settimanali per persona.

In tutti gli alberghi: escluso il Residence Jumbo, sconto del 30% ai bambini fino a 7 anni con aggiunta di lettino nella camera degli adulti. **Sconto** del 10% alla terza e quarta persona adulta, in camera a 3 o 4 letti.

ALBERGHI CON PISCINA
Residence Hotel Jumbo:
bilocale più servizi, 4-5-6 posti letto, frigo, piscina, posto macchina garantito, solarium, cabine al mare, ampia terrazza.
Pensione completa presso Ristorante Hotel Jumbo.

Hotel Jumbo - Hotel Susy e altri:
Hotel El Prado (Pinarella di Cervia)

Bassa stagione: quote settimanali a persone, in camere a 2-3-4 letti L. 133.000 / Media Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 161.000 / Alta Stagione: quote settimanali a persona, in camera a 2-3-4 letti L. 196.000

All'Hotel Susy in media ed alta stagione aumento di L. 14.000 settimanali per persona.

Hotel Colon - Hotel Holland
Hotel Montecarlo e altri
Hotel Blumen (sul mare) Viserba
Bassa Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 126.000 / Media Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 154.000 / Alta Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 182.000

Per camere singole aumento di L. 14.000 settimanali.

Turni: (di una o più settimane con inizio e fine di **Domenica**).
Bassa Stagione: 13 maggio, 20 maggio, 27 maggio, 3 giugno, 10 giugno, 17 giugno, 24 giugno.
Media Stagione: 24 giugno, 1 luglio, 8 luglio, 15 luglio, 19 agosto, 26 agosto.
Alta Stagione: 15 luglio, 22 luglio, 29 luglio, 5 agosto, 12 agosto, 19 agosto.
Bassa Stagione: 26 agosto, 2 settembre, 9 settembre, 16 settembre, 23 settembre.

Nessuna possibilità di concedere il turno 5/8-19/8; pertanto il mese di agosto è suddiviso solo in due turni e precisamente: 29/7 - 12/8 oppure 12/8 - 26/8.
Per il turno 5/8-19/8, in alcuni alberghi secondo disponibilità, aumento di L. 3.000 al giorno per persona.

In montagna

Valtellina
Aprica - Caspoggio - Trafoi - Livigno
Vi presentiamo i nostri soggiorni montani per l'estate 1984 nei seguenti alberghi:
Aprica: Hotel Urri - **Caspoggio:** Hotel Kennedy - **Trafoi (BZ):** Hotel Posta - **Livigno:** Hotel Alexander

QUOTE STAGIONE 1984

Per turni di 7 giorni di pensione completa, escluse le bevande, con sistemazione in camere con servizi privati, incluso tasse di soggiorno.

H. URRI - H. KENNEDY - H. POSTA
Bassa Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 133.000 / Alta stagione: quote settimanali a persona, in camera a 2-3-4 letti L. 175.000

Presso l'hotel Kennedy di Caspoggio nel periodo dal 5/8 al 19/8 aumento di L. 4.000 al giorno.

A Caspoggio la sistemazione potrà avvenire 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.

H. ALEXANDER - LIVIGNO
Bassa Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 147.000 / Alta Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 189.000
Nel periodo dal 5/8 al 19/8 aumento di L. 4.000 al giorno per persona.
Turni (di una o più settimane, con inizio e fine di Domenica).
Bassa Stagione: 10 giugno, 17 giugno, 24 giugno, 1 luglio, 8 luglio.
Alta Stagione: 8 luglio, 15 luglio, 22 luglio, 29 luglio, 5 agosto, 12 agosto, 19 agosto.
Bassa Stagione: 19 agosto, 26 agosto, 2 settembre, 9 settembre, 16 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. 50.000 (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.

● 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.

CALENDARIO TURISTICO D.L.F. - LUGLIO/AGOSTO

ITINERARI-SOGGIORNI	Sezioni DLF organizzatrici	Data di partenza	Durata viaggio	Quota Lit.
SPAGNA E PORTOGALLO				
Spagna: Tour dell'Andalusia (treno + pullman)	Bologna	4-8	14	590.000
Spagna: Barcellona - Madrid - Siviglia - Toledo - Granada - Alicante (treno + pullman)	Milano	12-8	15	521.000
Spagna: Tour dell'Andalusia (treno + pullman)	Udine	27-8	13	530.000
Spagna: Costa Brava	Palermo	31-8	10	250.000
Spagna: Tour dell'Andalusia (treno + pullman)	Palermo Palermo	7-7 18-7	13 13	570.000 570.000
Spagna: Tour della Catalogna (treno + pullman)	Palermo-Napoli Palermo	21-7 11-8	8 8	261.000 261.000
Spagna: Barcellona - La Castiglia - Portogallo (treno + pullman)	Palermo Firenze	3-7 9-8	14 14	640.000 640.000
Tour della Spagna e Portogallo (treno + pullman)	Foligno	4-8	13	595.000
Spagna: Tour dell'Andalusia (treno + pullman) (cuccette comprese)	Cagliari	18-7	13	580.000
Spagna: Tour dell'Andalusia	Empoli	2-8	14	588.000
Spagna: Tour dell'Andalusia (treno + pullman)	Reggio C.	7-7 18-8	13 13	570.000 570.000
Spagna - Portogallo (treno + pullman)	Reggio C.	4-7	14	640.000
FRANCIA				
Parigi	Firenze Lucca	10-7 7-8 14-8	7 7 7	285.000 285.000 285.000
Parigi - Castelli della Loira - Mont St. Michel	Firenze	1-7 22-7 30-7 6-8	10 10 10 10	460.000 460.000 460.000 460.000
Parigi e i Castelli della Loira (treno + pullman) cucc. compr.	Bologna	1-8	8	428.000
Parigi - Versailles - Fontainebleau (cuccette comprese)	Bologna	8-8	6	267.000
Parigi e Castelli della Loira (cuccette comprese)	Bologna	21-8	8	428.000
Parigi - Versailles	Palermo	15-7 29-7 5-8 12-8	7 7 7 7	282.000 282.000 282.000 282.000
Lourdes	Palermo	3-7 24-7 9-8	6 6 6	155.000 155.000 155.000
Parigi - Versailles - Tour Castelli della Loira - Chartres (cuccette comprese)	Cagliari	17-8	8	438.000
Parigi - Versailles - Vaux le Vicompte (cuccette comprese)	Cagliari Bologna Roma	11-7 11-8 11-7	6 6 6	300.000 267.000 135.000
Parigi e Castelli della Loira (treno + pullman)	Palermo	22-7	7	320.000
Parigi - Castelli della Loira - Mont St. Michel (treno + pullman) cucc. compr.	Torino	7-7	10	469.000
Parigi - Versailles - Chartres (cuccette comprese)	Bologna	24-8	6	267.000
Lourdes	Bari	28-7 7-8 12-8	6 6 6	155.000 155.000 155.000
Lourdes	Bari	13-7	6	155.000
Parigi - Versailles	Bari	2-8	7	350.000
Parigi - Versailles pernot. e 1ª colaz.	Roma-Napoli Roma	14-7 17-8	6 6	130.000 130.000
Lourdes	Roma	12-7 30-8	6 6	150.000 150.000
Parigi - Castelli della Loira e crociera sulla Senna (treno + pullman)	Roma-Napoli	4-8 20-8	7 7	285.000 285.000
Parigi - la Normandia e i Castelli della Loira (treno + pullman)	Verona	29-7 7-8 30-8	8 8 8	365.000 365.000 365.000
Parigi - Compiegne - Chantilly	Verona	5-8 21-8	6 6	220.000 220.000
Lourdes	Verona Roma	5-7 12-7 30-8	6 6 6	145.000 150.000 150.000
Parigi - Versailles	Reggio C.	19-8 27-8	7 7	282.000 285.000
Lourdes e Francia del Sud (pullman da Roma)	Napoli-Roma	1-7	8	480.000
La Francia in pullman (pullman da Roma)	Napoli-Roma	18-8	11	730.000
Parigi - Castelli della Loira - St. Michel	Milano	6-7 18-7	8 8	408.000 408.000
INGHILTERRA				
Londra (treno + pullman - cucc. compr.) esclusi pasti in viaggio	Firenze	1-7 22-7 3-8	8 8 8	500.000 500.000 500.000
Londra - Windsor	Bologna	11-8	8	384.000
Londra - Oxford - Woodstock - Windsor - Hampton Court - Chanterbury	Cagliari	7-7	9	520.000
Londra - Windsor (½ pensione)	Roma-Napoli	1-8	7	285.000
Londra - Windsor - Oxford (cucc. comprese)	Reggio C. Bari Trento-Verona	23-7 20-8 2-7 19-7	7 7 6 6	385.000 385.000 440.000 427.000
Londra - Scozia (treno + pullman)	Reggio C./Palermo Milano	9-7 11-7	11 11	785.000 655.000
Londra - Oxford - Stratford - On Avon	Trento-Verona	30-8	6	427.000
OLANDA - DANIMARCA ECC.				
Danimarca - Svezia - Norvegia	Milano	27-7 24-8	8 8	384.000 384.000
Olanda - Belgio (treno + pullman)	Milano	11-7	8	380.000
Danimarca - Svezia: Copenaghen - Stoccolma (cuccette compr.)	Roma	11-7	7	320.000
Olanda - Belgio - Germania	Trento-Verona	19-7 11-8 31-8	7 7 7	375.000 375.000 375.000
Danimarca - Svezia - Norvegia (treno + battello) (treno + nave + pullman) (cuccette compr.)	Trento-Verona Venezia Trento-Verona Firenze	10-8 24-8 11-8	8 8 8	469.000 469.000 558.000
L'Olanda classica (treno + pullman - cucc. compr.)	Bologna	25-8	7	450.000
Olanda: Amsterdam - Rotterdam - Delft - Volendam - Marken - Ledighen	Foggia Roma	30-7 14-8	6 6	290.000 230.000
Olanda (treno + pullman)	Reggio C.	23-7 19-8	7 7	370.000 439.000
VIAGGI ORGANIZZATI CON LA COLLABORAZIONE DELLE A.T.C. ESTERE				
Danimarca - Svezia - Finlandia (cuccette e WL compresi)	Bologna Udine	7-8 23-7	15 12	1.130.000 970.000

ITINERARI-SOGGIORNI	Sezioni DLF organizzatrici	Data di partenza	Durata viaggio	Quota Lit.
AUSTRIA E REPUBBLICA FED. TEDESCA				
Vienna e dintorni (cuccette comprese)	Firenze	25-7 14-8	6 6	321.000 321.000
Vienna e dintorni	Bologna	17-7 1-8	6 6	274.000 274.000
	Milano	21-7	6	196.000
Vienna e Salisburgo	Milano	14-7	7	280.000
Vienna - Budapest - Praga	Milano	17-7 9-8	11 11	570.000 570.000
Vienna - Eisenstadt - Rust - Morbisch - Baden - Laxenburg - Salisburgo (treno + pullman)	Bologna Verona	7-8 10-8	7 9	390.000 480.000
Vienna e dintorni	Roma Bari	31-7 4-7	6 8	110.000 360.000
Incontro con Vienna (pernottamento e 1ª colaz.)	Roma-Napoli Roma	28-7 31-8	6 6	105.000 105.000
Vienna - Innsbruck - Salkammergut - Salisburgo (treno + pullman)	Roma	5-7 10-7 16-8 21-8	7 7 7 7	340.000 340.000 340.000 340.000
Europa Occidentale Romantica: Francia - Svizzera - Belgio - Olanda - Germania - Austria (pullman da Roma)	Roma-Napoli	28-7	11	750.000
CECOSLOVACCHIA E POLONIA				
Cecoslovacchia: Praga - Konopiste	Bologna	15-7 26-8	7 7	200.000 200.000
Polonia - URSS: Varsavia - Brest - Mosca - Leningrado (cuccette comprese)	Bologna	8-7 12-8 26-8	14 14 14	660.000 660.000 660.000
Cecoslovacchia: Praga - Marienbad	Venezia	11-8	15	500.000
Polonia - URSS - Ungheria: Varsavia - Leningrado - Mosca - Kiev - Budapest (treno + aereo)	Bologna	22-7 29-7	14 14	660.000 660.000
Cecoslovacchia - Austria: Praga - Konopiste - Vienna	Genova	21-7	7	220.000
Cecoslovacchia - Polonia - Austria	Roma	7-7	8	300.000
Tour della Romania Centro Meridionale	Firenze	15-7 5-8	13 13	757.000 757.000
(aereo + pullman)	Siena	19-8	13	757.000
(treno + pullman)	Firenze-Verona	3-8	13	659.000
Ungheria: Budapest	Firenze	16-7 12-8 16-8	7 7 7	308.000 308.000 308.000
	Reggio C.-Palermo	4-8	8	292.000
	Roma	20-7	8	380.000
	Verona-Bologna	13-7	7	380.000
U.R.S.S.				
Leningrado - Mosca (aereo + treno)	Siena Firenze Bologna	2-8 9-8 19-8	10 10 8	950.000 950.000 850.000
URSS - Asia Centrale: Mosca - Baku - Tashent - Samarkanda - Bukara (aereo)	Bologna Roma	5-8 22-8	12 15	1.050.000 945.000
Mosca - Leningrado (aereo + pullman)	Roma-Napoli	15-7 1-8	8 8	1.000.000 1.000.000
(treno + aereo)	Reggio C.-Palermo	2-8	12	950.000
JUGOSLAVIA E GRECIA				
Grecia classica (nave + pullman esclusi pasti a bordo)	Firenze Lucca	4-7 1-8 22-8	10 10 10	668.000 668.000 668.000
Grecia classica (nave + pullman)	Udine Milano	23-7 20-7 25-8	9 9 9	550.000 590.000 590.000
Grecia classica (nave + pullman esclusi pasti a bordo) (aereo + pullman)	Ancona-Foligno Verona	20-7 10-8 28-8	9 9 8	505.000 505.000 600.000
Grecia: Atene - Delfi - Corinto - Micene - Epidauro - Nauplion - Meteore - Capo Sounion (nave + pullman compresi pasti a bordo)	Bologna	5-8	13	850.000
Jugoslavia Meridionale (treno + pullman)	Napoli-Roma	13-7 3-8	10 10	360.000 360.000
Grecia (nave + pullman)	Milano	25-8	9	430.000
Grecia	Reggio C.-Palermo	1-7	7	387.000
AFRICA				
Marocco: le città imperiali (aereo + pullman)	Firenze	13-8	10	950.000
ITALIA E MALTA				
Settimana a Baia Sardinia (aereo)	Firenze	2-7 27-8	8 8	487.000 487.000
Circuito della Sicilia (treno + pullman)	Firenze	27-8	8	339.000
Per laghi e castelli del Piemonte (treno + battello)	Novara	22-8	5	360.000
Malta (nave)	Reggio C.	25-7 31-8	7 7	330.000 330.000
Tour dell'Umbria (treno + pullman)	Palermo	29-7	7	236.000
Lombardia: Desenzano sul Garda	Palermo	20-7	11	350.000
Campania: Napoli - Capri	Napoli	6-7	3	110.000
Campania: Napoli - Pompei - Amalfi - Sorrento - Caserta (pullman)	Napoli	27-7	4	170.000
SOGGIORNI				
Jugoslavia: KRK (pullman d Trieste)	Firenze	14-7 29-7	15 15	350.000 350.000
Spagna: Calella (treno + pullman)	Bologna	17-8 31-8	17 17	394.000 300.000
Spagna: Lloret de Mar	Milano	11-7 22-7 2-8	15 15 15	526.000 526.000 526.000
Grecia: Anavyssos	Milano	2-7 12-7 31-8	15 15 15	586.000 586.000 586.000
Tunisia: Hammamet	Ancona-Foligno	2-7	6	555.000
(aereo + pullman)	Verona	9-7	8	450.000
(aereo da Roma)		16-7 20-8	8 8	450.000 450.000
Spagna: Tossa de Mar (treno + pullman)	Torino	31-7 10-8	13 13	385.000 385.000
Isole Canarie: Tenerife (aereo)	Novara	2-7	15	670.000
Spagna: Calella	Verona	19-7	13	270.000
Malta	Palermo	31-7	7	287.000
Puglia: Isole Tremiti	Foggia	6-7	7	280.000
CROCIERE				
Crociera in Grecia con soggiorno a Rodi	Firenze	14-7 29-7 12-8	15 15 15	da 850.000 850.000 850.000
Crociera sul Danubio (treno + battello)	Bologna-Udine	12-8	8	da 320.000
Grecia Jugoslavia: Pireo - Rodi - Creta - Corfù - Dubrovnik	Udine	14-7	8	da 675.000
Grecia-Turchia	Verona	14-7 21-7 18-8	8 8 8	da 570.000 570.000 570.000
Crociera in Grecia e Jugoslavia + soggiorno a Corfù	Verona	7-7	15	da 715.000

LOURDES/Visitate LE GROTTE DI BETHARRAM

Le quote di solidarietà: un piccolo sforzo, un grande risultato

Avevamo accennato precedentemente, anche a seguito di numerose proposte e pressioni di ferrovieri, che era forse giunto il momento di adeguare le quote dei contributi volontari a favore del «Fondo di solidarietà pro-handicappati», ancora oggi ferme a L. 150 mensili. Ricordiamo che la campagna pro handicappati fu lanciata da «Voci» nel lontano 1976 (dopo vari precedenti tentativi infruttuosi), con il titolo «Il treno della speranza», che proponeva l'idea della rinuncia ad «un pacchetto di sigarette al mese» in favore dei nostri ragazzi bisognosi di aiuto. Lo slogan era nato quando un pacchetto di «Nazionali» costava all'incirca quel prezzo. Oggi, lo stesso pacchetto di sigarette ha superato le 1.000 lire. Qualcuno, ricordandosi di quella vecchia proposta, ha fatto notare l'esiguità odierna della cifra a suo tempo fissata per la sottoscrizione volontaria. Ne è derivato il suggerimento di stabilire la cifra in misura unica di L. 1.000 per quota, sia per i nuovi sottoscrittori che per quelli vecchi, anche di quote multiple. Nel senso che ogni ferroviere, indipendentemente dal numero di quote a suo tempo sottoscritte, si troverebbe oggi impegnato per 1.000 lire soltanto, con facoltà di optare successivamente per una maggiore contribuzione, o eventualmente, di disdire la precedente sottoscrizione se ritenesse il nuovo importo troppo gravoso (ma speriamo davvero che questa ipotesi non abbia a verificarsi).

Il Comitato Tecnico Amministrativo dell'Azienda ha recentemente aderito alla nuova proposta ed il signor Direttore Generale ha disposto di procedere alla relativa circolare dispositiva, attualmente in fase di realizzazione da parte del Servizio Ragioneria. Si farà seguito al più presto con notizie precise sull'innovazione che, da calcoli approssimativi, dovrebbe portare ad un discreto aumento delle disponibilità del «Fondo di Solidarietà», con conseguenti ovvi vantaggi per i beneficiari, in costante aumento e soprattutto bisognosi di maggiori aiuti.

A questo punto però sorgeranno nuovi problemi: il più importante riguarda le strutture organizzative da adeguare alle nuove esigenze. Si tratterà essenzialmente di realizzare alcune proposte che la Commissione Esecutiva sta esaminando.

Contributi esterni. Vogliamo formulare i nostri ringraziamenti più sentiti a tutti coloro che hanno generosamente contribuito all'iniziativa. I signori Gelmino De Antoni ed Annunziato Poto della Zona 21/E di Vipiteno, nonché il C.S. Sovr. Emilietto Bernini, 1° Aggiunto a Brennero, hanno organizzato una manifestazione artistica che ha suscitato un notevole successo tra i ferrovieri ed i privati, comprese le Autorità di Vipiteno. L'assegno pervenutoci ne è la prova. Il sig. Amernise Vangelisti di Pistoia, ha inviato al «Fondo» due vaglia postali, frutto di una colletta tra i colleghi di lavoro per onorare la memoria del padre di Silvano Baronti, e di congiunti di altri colleghi, recentemente scomparsa. Anche il Macchinista a r. Salvatore Federico ha voluto essere presente in questa gara di solidarietà, e gliene siamo grati. La nostra gratitudine va anche al D.L.F. di Padova che ha devoluto agli handicappati una somma riscossa a titolo di penalità per inadempimenti contrattuali; al D.L.F. di Pistoia che ha elargito il ricavato di una sottoscrizione in memoria della mamma di un collega; al Gruppo di Lavoro pro-handicappati di Empoli che ha versato al Fondo la cifra raccolta allo scopo di organizzare una gita per ragazzi handicappati, senza poterla realizzare per problemi interni; al D.L.F. di Portogruaro che ha inviato un congruo assegno per conto di un proprio socio che non vuol essere nominato; infine al D.L.F. di Milano che ha devoluto il ricavato di un'asta di opere pittoriche del socio Gero Urso, effettuata nell'ambito del 7° Raduno nazionale di sci all'Aprica. Un grazie anche al sig. Achille Bonadiman di Nogara, che ha restituito una parte non utilizzata della sovvenzione avuta dal Fondo di solidarietà per la propria figlia Margherita, ritenendo opportuno beneficare altri ragazzi. La gara di solidarietà è stata tale, che ci ha costretto a dilungarci oltre il previsto. Grazie!

Dobbiamo, ancora una volta, ritornare sulla prassi da seguire nella trasmissione delle istanze di sussidio. Tali richieste, redatte su appositi moduli (che recano gli indirizzi della Commissione Esecutiva e del Servizio Personale come destinatari ultimi del carteggio) e corredate dai documenti prescritti, vanno indirizzate *esclusivamente* ai Gruppi di Lavoro Compartimentali, che hanno la competenza di istruire le pratiche, disporre i controlli e trasmettere, nei tempi stabiliti, gli elenchi ed i documenti completi del proprio giudizio di merito, alla Commissione Centrale, per le conclusioni di competenza. Seguire altre vie o procedure diverse, comporta il rischio che non siano prese in esame le richieste o che ne ottengano esito negativo per carenza di documentazione o per difficoltà di verifiche sicure. Speriamo di non dover tornare più su questa questione.

L'appuntamento è ai prossimi numeri di «Voci», quando potremo dire una parola definitiva sull'aggiornamento delle quote di finanziamento per figli e congiunti handicappati dei ferrovieri in servizio ed in quiescenza. A presto dunque...

Ancona

Salutato con affetto da tutto il personale sia dell'Ufficio Compartimentale che degli Impianti periferici, è andato in quiescenza, per limiti di età, il Dirigente Sup. Ing. Americo Pisani, Capo Ufficio Lavori e sostituto del Direttore Compartimentale. Il Compartimento perde con l'Ing. Pisani un dirigente da tutti apprezzato per le sue grandi doti umane e professionali. Di questo ha avuto testimonianza nel corso delle varie manifestazioni di saluto ed, in ultimo, in quella che ha visto l'affettuosa partecipazione del Direttore Compartimentale, Dr. Tarantino e di tutti i Capi Ufficio. Ulteriore, significativo riconoscimento la consegna, il 1° maggio, della «Stella al merito del Lavoro». All'Ing. Antonio Simone, nuovo Capo Ufficio Lavori, l'augurio di buon lavoro nel nuovo e impegnativo incarico.

Nozze. Il Capo Tecnico Stefano Morellina dell'Ufficio Lavori ha raggiunto, dopo la laurea in ingegneria, un altro importante traguardo, sposando la sig.na Maria Claudia Lacerra. Ai novelli sposi gli auguri più belli.

Cicogna express ha portato il primogenito Giorgio a papà Giovanni Amabili, Capo Tecnico del Reparto Coordinatori I.E. di Ancona, ed a mamma Elide. Tutte le altre «consegne» di cui abbiamo notizia sono invece curiosamente di secondogeniti: Marta al Macch. Bruno Sciascera, Pierluigi al Capo Gestione Franco Pucci, entrambi de L'Aquila; Sara al Macch. Dino Fischi di Fabriano; infine Alberto Giampaoletti è arrivato a far felici la sorellina Elena ed il nonno Giovanni Paoletti in servizio all'Ufficio Personale.

Esodi. Dopo 41 anni di effettivo servizio è andato in pensione il Capo Gestione Sovr. cav. uff. Aleandro Stroppa della stazione di Fabriano, attivo non solo nelle mansioni della sua qualifica ma anche come pubblico amministratore ed in incarichi di fiducia della Banca delle Comunicazioni e della Sezione del D.L.F. di Fabriano, di cui è tuttora cassiere economo. «Voci», che lo ha avuto solerte collaboratore, gli porge i migliori auguri di lunga e serena quiescenza.

Bari

Nascite. È nato Francesco all'Ass. di Staz. Tobia Peschechera della staz. di Barletta. Ai genitori ed al

Piccola cronaca dai Compartimenti

piccolo gli auguri di «Voci».
Onorificenze. Il Segr. Sup. Giuseppe Diocesano dell'Uff. Commerciale e Traffico di Bari, già Ispettore Sportivo della F.I.G.C., è stato insignito dal C.O.N.I. della «Stella d'Argento» al merito sportivo. L'Ass. P.le ar. di Barletta Raffaele Spadaro è stato insignito dell'onorificenza di «Cavaliere» dell'Ordine al Merito della Repubblica. Ad entrambi vive felicitazioni.
Quiescenze. Sono stati collocati a riposo: i C. Treno Giuseppe Salvatore e Gaetano Marzulli del DPV di Taranto: i Macch. Francesco Angelilli e Giovanni Turbacci del D.L. di Foggia; i Macch. Vito Barnaba e Francesco Verde del D.L. di Bari; il Manovr. Giuseppe Di Cugno e l'Ass.te Capo Giacomo Voglino della staz. di Trani; il Guard. Concetta Tessa della staz. di Canosa di P.; gli Ass. Capo Angelo Carbonara, Raffaele Marzullo e Matteo Di Candia della staz. di Foggia; il Cond. Pietro Minutillo del DPV. di Bari; il Macch. Michele Bruno ed il Tecn. Angelo Acquaviva del D.L. di Taranto, il Dev. Capo Giuseppe Mancini, il Manovr. Pasquale Parisi; gli Ass. Capo Vittorio Troiano, Antonio Ottomanelli e Pasquale Pesola della staz. di Bari. A tutti i nostri migliori auguri di serena quiescenza.
Lutti. Sono venuti a mancare il C.S. Sovr. a riposo Vincenzo Chiera già titolare della stazione di Potenza Inferiore e Felice Bove, padre dell'Autista Luigi dell'Uff. I.E. Comp.le. Si è spento anche il Controllore Viagg. Nunzio Nuzzi del Nucleo di Gioia del Colle. Benvoluto e stimato da tutti, lascia un grande vuoto nei tanti che gli hanno voluto bene.
Ai familiari le nostre più sentite condoglianze.

Bologna

Ha lasciato il servizio, per raggiunti limiti di età, il Capo Deposito Sup. Angelo Vallisa da molti anni titolare della Rimessa Locomotive di Parma. Un amico ci lascia la «stecca» dopo aver vissuto con noi tanti anni di vita ferroviaria; un galantuomo sul cui esempio di professionalità e dedizione sono diventati «adulti» giovani ancora alla ricerca di identità e di esperienza, meno giovani migliorando in comportamento e in saggezza. Questo affetto, questa stima, gli sono stati evidenziati in particolare, nel tradizionale pranzo di commiato, da tanti e tanti ferrovieri di tutti i Servizi. Le parole, i doni e gli auguri che gli sono stati rivolti, hanno commosso tutti e gli applausi conclusivi hanno avuto stavolta un significato ben più profondo. Lo salutiamo anche noi augurandogli una lunga e serena quiescenza in seno alla sua famiglia alla quale ora avrà tutto il tempo da dedicare.
Ad allietare la famiglia di Giuseppe Pavone — Capo Gestione presso la Biglietteria di Bologna C.le — è arrivato il secondogenito Fabio. Felicitazioni vivissime ai genitori ed al fratello Boris. Altrettante congratulazioni anche alle famiglie di Pino Baldi — Conduttore del D.P.V. di Parma — per la nascita della primogenita Licia; di Matteo Mallio — Ass. Staz. di BO C.le — per la secondogenita Erica e di Giuseppe Amendolia — Aus. Staz. di Piacenza — per l'arrivo della primogenita Annunziata.
Altra bella notizia: la laurea in Architettura, con un bellissimo 110/110 e lode, per Guido Cavina — Segr. dell'Uff. Lavori — Ne sono particolarmente orgogliosi il padre Lorenzo — Ass. Capo della staz. di BO S. Donato — e la zia Anna Cavina — Commesso dell'Ispettorato Sanitario. Al collega neo-architetto le più vive congratulazioni degli amici tutti.

Cagliari

Al di là del paese di Ollastra-Simaxis (Oristano), nelle sabbie del fiume Tirso sono state trovate due pepite d'oro! Il ritrovamento, già segnalato alle Autorità competenti, riveste particolare importanza per due ragioni: la prima è strettamente mineralogica in quanto in Sardegna, un po' dappertutto abbondano i minerali, ma dell'oro finora non c'erano tracce, l'altra ragione è quella che i cercatori appartengono al gruppo mineralogico ferroviario di Sassari in cui figurano la signora Maria Piredda e il marito Bachisio Faedda, Titolare del Deposito Locomotive di Sassari, Carlo e Antonio Ventacoli. L'interessante scoperta è stata illustrata agli appassionati di mineralogia il 15 aprile scorso con l'autorevole intervento del signor Rambaldelli del Museo di Mineralogia di Milano che ha lodato gli sforzi e i sacrifici dei componenti del gruppo e la competenza del Presidente, nella persona del Direttore Compartimentale, Ing. Antonio Sanesi. Al nostro collega Faedda, alla sua consorte e agli altri del gruppo le congratulazioni di «Voci».
Il Prefetto di Cagliari ha consegnato nella Giornata del 1° maggio 21 stelle al merito del lavoro. Essendo concessa a numero chiuso, i criteri di valutazione sono severi e rigidi. Uno di noi è, però, riuscito. Si tratta di Alberto Ferrante, dell'Ufficio Movimento, al quale dedichiamo un «bravo di cuore».
È nato a Palermo Daniele Faletra, figlio del dott. Alessio, nostro simpatico collega dell'Ufficio Commerciale e del Traffico. Al papà e alla mamma le nostre felicitazioni.

Genova

È stato collocato a riposo per limiti di età il dott. Alberto Ricco, per molti anni responsabile del Reparto Legale dell'Ufficio Commerciale e del Traffico. All'amico Ricco, funzionario preparato e diligentissimo, giungano i nostri auguri di bene e di lunga vita.
Anche il Capo Tecnico Sovrintendente Carlo Moscino è stato collocato a riposo dopo un lungo e operoso servizio prestato quale Capo del Reparto I.E. di Albenga dove per molto tempo ha ricoperto l'incarico di Presidente del Dopolavoro. A Carlo Moscino, ideatore e realizzatore, assieme a un drappello di volenterosi, del Campeggio Rivamare che richiama ad Albenga, dalla primavera all'autunno, numerosissimi villeggianti, giungano col nostro ricordo i nostri più fervidi auguri.
Il Capo Stazione Giacomo Casale di Genova P.P. ha brillantemente conseguito la laurea in Geologia. Maurizio Moirano, figlio di Aurelio, Capo Stazione Superiore a Genova P.P., quella in Ingegneria Elettronica col lusinghiero punteggio di 110. Ai due neo-laureati auguri di luminoso avvenire.

Notizie B.N.C.

La Banca Nazionale delle Comunicazioni rende noto che le domande per l'ammissione ai concorsi indetti per il conferimento di n. 70 premi di studio per l'anno scolastico/accademico 1982-1983, riservati ai ferrovieri studenti, dovranno essere inviate per posta, a mezzo raccomandata, **entro e non oltre il 31 luglio 1984** (data del timbro postale).
Le domande spedite in data successiva non saranno ritenute valide.

Marcia nuziale per Giuseppe Todiere, Capo Stazione a Laigueglia, e Fernanda Maria Filippa. Ai novelli sposi auguri di bene e di felicità.
Famiglie felici per l'arrivo della cicogna: Marina in casa dell'Operaio Qualificato Giampaolo Cafferata del Tronto 16 Lavori di Chiavari e Alice in quella dell'Ausiliario di Stazione Pietrina Coscia della stazione di Pozzolo Formigaro. Ai genitori e alle bambine congratulazioni ed auguri.
Solo a pochi giorni dal commiato, i ferrovieri di Genova hanno dato il mesto addio al Controllore Viaggiante Sovrintendente Carlo Meda, spentosi in ancor giovane età dopo lunga malattia. Alla famiglia Meda, duramente provata, giungano i sensi del nostro commosso cordoglio.
Formuliamo anche sentite condoglianze al Tecnico Andrea Aloisio del Tronco 9° Lavori di Genova Sampierdarena per la morte del padre e ai familiari del cav. Giovanni D'Urso, per molti anni Titolare di Sestri Levante, recentemente scomparso.

Milano

Laurec. Mauro Belotti, figlio del Capo Treno Ettore del DPV di Brescia, si è recentemente laureato con ottima votazione in Medicina e Chirurgia.
Si è anche laureato brillantemente presso l'Università di Napoli in Ingegneria Elettronica con specializzazione in informatica insiemistica Bruno Pietro Capo Tecnico in servizio presso il Deposito Locomotive di Milano C.le.
Gisella Denari, figlia del cav. uff. Pietro capo del 4° Reparto Movimento di Voghera si è brillantemente laureata in Lingue e Letteratura Straniere presso l'università di Pavia.
Complimenti ed auguri.
Fiocco rosa. Auguri al Capo Gestione Antonio Sposito della stazione di Como S.G. per la nascita della figlia Stefania.
Nozze. Si sono uniti in matrimonio l'Aus. Giuseppina Ludovico ed il Manovr. Antonio Crocco entrambi della stazione di Milano P. Romana.
Auguri di felicità da tutti i colleghi.
Lutti. Profonda impressione ha destato l'improvvisa scomparsa del Tecn. Vittorio Maini del D.L. di Milano C.le e del Tecn. Ariberto Riva sempre del D.L. di Milano C.le. Ai familiari così duramente colpiti, il personale tutto esprime sentite condoglianze.

CASA NOSTRA

Sentite condoglianze anche alla famiglia del Macch. 1ª cl. a riposo Ulderico Graziani recentemente deceduto, al Macch. Renato Comi per la morte del padre Albino già C.T. del DPV di Lecco, al Segr. Sup. Anna Valsecchi del locale UPC per il decesso della madre.

Pensionamenti. Dopo 40 anni di servizio nello Stato di cui 37 nella azienda ferroviaria, ha lasciato il servizio il Dirigente Superiore, dott. Antonio Cerrito per lunghi anni all'Ufficio Collaudi M.T. di Milano. Attraverso «Voci» desidera inviare il saluto ad amici e colleghi tutti. A lui giungano gli auguri di lunga e serena quiescenza.

Napoli

Lauree. Giovanni Pandolfi, figlio del Tec. Vincenzo in servizio presso l'Officina G.R. di S.M. La Bruna si è laureato con 110 e lode in Scienze Geologiche.

Il Segretario Sup. Regina Inglese e il Segretario Pasquale Ciriello, entrambi della 4ª Unità Speciale-Centro Operativo di Caserta, si sono laureati rispettivamente in Economia e Commercio e Ingegneria Elettrotecnica. Francesco Oliviero, figlio del Macchinista Raffaele del Deposito Locomotive di Napoli Smistamento, si è laureato in Medicina e Chirurgia, riportanto la votazione di 110 e lode. Pasquale Vaccaro, figlio di Giuseppe, C.T.S. dell'Officina G.R. di S.M. La Bruna ha conseguito il diploma di laurea I.S.E.F. Ai neo dottori congratulazioni vivissime.

Commiati. Hanno lasciato il servizio perché collocati a riposo: l'Op. Michele Mazzarella in servizio presso l'Autorimessa I.E. di Napoli C.le; il Tecnico Giuseppe Avella, del 29° Tronco Lavori di Nocera Inferiore; il Tecnico Amedeo Bocchino, dell'Officina Elettromeccanica di Torre C.le; i Capi Gestione Sup. Antonio Chiariello e Alfredo Ronca, entrambi della stazione di Napoli C.le; il Segr. Sup. Ciro Cirullo, dell'Ufficio Trazione di Napoli; l'Applicato Capo r.e. Raffaele Cortese, dell'Ufficio I.E. di Napoli; l'Op. Qual. Bernardo Del Prete, della Zona I.E. 22 di Napoli C.le; il Tecnico Vittorio Dragone, dell'Officina G.R. di S. Maria La Bruna; il Segr. Sup. Italo Falino, dell'Ufficio Movimento di Napoli; il C.S. Sovr. Francesco Giarrusso, del 4° Reparto Movimento di Benevento; l'Applicato Capo r.e. Francesco Mosca, dell'Ufficio I.E. di Napoli; il Macchinista Domenico Piccolo, del Deposito Locomotive di Napoli C. Flegrei; il Verificatore Giovanni Russo, della Squadra Rialzo di Napoli Centrale e il Tecnico Paolo Tillio, del 9° Tronco Lavori di Caserta. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Palermo

Compleanno. Il «nonnino dei ferrovieri», Giuseppe Varagona, Guardiano a riposo fin dal 1940, ha festeggiato il suo 104° compleanno. Il venerando collega, ancora molto arzillo, si mantiene in continua attività: gioca a carte, passeggia nel giardino attorno casa, segue i programmi televisivi con preferenza per il telegiornale e, non di rado, aiuta i figli a sbrigare le piccole faccende domestiche.

Al caro «nonnino» «Voci» augura ancora lunghi anni di vita.

Lauree. Si sono recentemente laureati: in Ingegneria Civile (sezione Trasporti), il Capo Gestione Giovanni Bertolino, in servizio presso la stazione di Trapani; in Pedagogia, Rosy Freni, figlia del Tecnico Gabriele, in servizio presso il Reparto TT.3.E di Messina; in Giurisprudenza, Eugenio Briguglio, figlio del Tecnico Paolo, in servizio presso la Zona 22.3 IS di Contesso; in Educazione Fisica, Pietro Musso, figlio dell'Applicato Capo Giovanni, dell'Ufficio Movimento Compartimentale; in Ingegneria Civile (sezione Aeronautica) Giuseppe Barbera, figlio del Macchinista Carmelo, del Deposito Locomotive di Messina.

Ai neo-dottori l'augurio di un brillante avvenire.

Onorificenza. Complimenti al Controllore Viaggiante Superiore a riposo Donato Letterio, già in servizio presso il Nucleo Controllori Viaggianti di Messina, per la meritata, recente nomina a Ufficiale della Repubblica Italiana.

Reggio Calabria

Nascite. La dott.sa Angela Bova, moglie dell'amico Paolo Chilà, Segr. Sup. all'U.P.C., ha dato alla luce Annamaria Rosa. Felicitazioni ed auguri di ogni bene per la piccola Annamaria.

Fiocco azzurro in casa del C.S. Roberto Aiello della stazione di Rosarno. È nato Marco, terzogenito dell'amico Roberto e della consorte Melina Romano. Auguri vivissimi.

Una bambina è venuta ad allietare la casa del C.G. Lorenzo Mirto del 1° Reparto Traffico. È nata Concetta, secondogenita dell'amico Mirto e della moglie, arch. Francesca Ditto. La piccola Concetta terrà compagnia alla sorellina Angela Alessandra. Felicitazioni e tanti auguri.

Lauree. Giuseppe Panzera, figlio del Segretario Giovanni dell'Ufficio Materiale e Trazione, ha conseguito la laurea, con ottima votazione, in Giurisprudenza presso l'Università di Messina. Congratulazioni e vivissimi auguri.

Giuseppe Oronzio, Segr. Sup.re in pensione già dell'Ufficio C.T., ci comunica con gioia la laurea in Medicina e Chirurgia conseguita dal figlio Francesco presso l'Università degli Studi di Messina riportando la lusinghiera votazione di 110 e lode e diritto a pubblicazione della tesi. Tanti, tanti auguri.

Si è recentemente laureato presso l'Università di Bologna in «Disciplina Arte - Musica e Spettacolo» riportando il punteggio di 110/110 il giovanissimo Michele Rizzo, figlio del Segr. Sup. dell'Ufficio Movimento Giovanni. Il neo dottore, diplomando fra l'altro in «Flauto Traverso» presso il Conservatorio di Reggio Calabria, ha partecipato, come esperto sugli strumenti popolari calabresi, ad una mostra itinerante sugli strumenti popolari italiani che si è svolta a Rocca d'Angera sul lago Maggiore e che attualmente si trova nel ridotto del teatro «La Scala» di Milano. Al nuovo talento, per il quale è il caso di dire che «buon sangue non mente» essendo anche il padre un artista, porgiamo l'augurio di grandi successi.

Roma/Impianti

Lauree. Si è laureata con 110 e lode in Medicina e Chirurgia Angela Sanfilippo, figlia del I Marconista Giuseppe di Civitavecchia. Fabio Massari, figlio di Franco, C.S. Sup. Dirigente di piazzale a Roma Termini, si è brillantemente laureato in Statistica Demografica. Auguri vivissimi a entrambi.

I nostri lutti. A soli 42 anni di età è deceduto il Manovratore Rolando Moriconi, in servizio quale pilota a terra a Roma Termini, lasciando la moglie e due figli di 11 e 13 anni. Ai familiari così duramente colpiti le condoglianze più sentite da parte di tutti i colleghi. Sono deceduti anche Ulderico Graziani, Macch. a r. già del Dep. Loc. di Roma S. Lorenzo che ricordiamo per le sue tante doti personali ed anche per aver inaugurato tanti anni fa il Settebello e, in attività di servizio, il Capo Motorista di Civitavecchia Edoardo De Benedictis. Sentite condoglianze.

Quiescenze. È andato in pensione dopo oltre 42 anni di servizio il Tecnico Vinicio Ravagli del Rep. 15.3 Luce e Forza Motrice di Roma. I colleghi e gli amici gli augurano di tutto cuore tanti anni di serena quiescenza.

Nascite. Fiocco azzurro per la nascita del piccolo Mario Testa, figlio di Vincenzo, Conduttore presso il D.P.V. di Cassino e della sig.ra Libera. Tanti e tanti auguri al neonato, ai genitori ed ai nonni Mario, C. Uff. Veicoli a Roma Termini e Francesco Scappaticci, Assistente Capo a Roma Tiburtina.

Fiocco rosa invece per Giulia Micali, figlia di Daniele e Tiziana e prima nipotina per il C.G. Sovr. Angelo Micali già Dirig. Uff. Bagagli a Roma T.ni e per l'altro nonno Quinto Danesi, Appl. presso l'Ufficio I.E. di Roma. Congratulazioni anche per l'Aus. Antonio Carlino di Roma Trastevere e per l'Aus. Paola Pezzi del 5° Rep. Mov. per la nascita del figlio Andrea e per l'Assistente Angelo Bisceglia dell'Uff. Transito di R. Termini per l'arrivo di Alessandra che terrà compagnia alla sorellina Simona.

Roma/Servizi

Alberto Scattone, già nostro collega delle Relazioni Aziendali e ora collaboratore del Sottosegretario ai Trasporti, On. Melillo, si è unito in matrimonio con la Sig.na Cinzia Cristoforo. Ad Alberto e Cinzia la redazione di «Voci» augura tanta felicità.

C.E.U.

Nascite. È nato Marco Pastina figlio del Segr. Sup. Giovanni che lavora al CEU e di Marcella Antoniozzi Segr. del Servizio Lavori. Ai nostri colleghi felicitazioni vivissime.

Commerciale

Doppia laurea in casa del collega Fabrizio Torella, Segretario presso l'Ufficio Servizi Speciali ed Impianti. Infatti sia Fabrizio che la moglie, signora Francesca, si sono brillantemente laureati in Lettere conseguendo entrambi la votazione di 110 e lode. Ai coniugi Torella «Voci» formula vivissime congratulazioni.

Lutti. L'Ausiliario di Stazione Carlo De Clemente, addetto presso l'anticamera del Direttore del Servizio, è stato colpito da grave lutto per la perdita della mamma, signora Vincenza. Al collega giungano le nostre più sentite condoglianze.

Impianti Elettrici

Nascite. Auguroni alla collega Edda Giannini dell'Ufficio C.le 1° per la nascita del figlio Giuseppe. Felicitazioni al piccolo e ai genitori.

Fiocco rosa in casa D'Amore per la nascita di Giorgia. Al papà Stefano, della 3ª Unità Speciale, alla mamma ed alla piccola infiniti auguri.

Istituto Sperimentale

Quiescenza. Ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti d'età il collega Giacinto Cialone. All'amico Cialone, i più sinceri auguri di una lunga e serena quiescenza.

Fiocco Rosa. La casa del collega

Fulvio Silvestri è stata allietata dall'arrivo di Valentina. A Fulvio, alla signora Michela e alla piccola Valentina i più cari auguri d'ogni felicità.

Lavori

Cicogna express. Marco, il primogenito della collega, Segretario Marcella Antoniozzi della Segreteria del Direttore del Servizio ing. Ruoppolo, è lieto di porre in bella mostra un grosso fiocco azzurro che annuncia l'arrivo del fratellino Andrea. Ai coniugi Marcella e Giovanni, anche lui ferroviere, vivissime felicitazioni.

Movimento

Nascita. Il sig. Lelio Armenti, Rev. Sup. dell'Ufficio V e sua moglie, dottoressa Silvana Esposito sono lieti di comunicare la nascita della figlia Valeria. Felicitazioni ed auguri.

Lutto. Si è spento all'età di 70 anni il dott. Antonio Profeta, Dirigente Generale a r. di questo Servizio. Condoglianze sentite alla famiglia.

Personale

Nascite. Vivissime congratulazioni al dr. Luigi Berardi ed alla signora Rosamaria la cui casa è stata allietata dalla nascita della primogenita Grazia.

Lutti. All'età di 71 anni è deceduto il Macchinista di 1ª cl. a r. Giuseppe Torriero del D.L. di Roma S.to. Al figlio Giancarlo dell'Ufficio C.le 5° vadano le più sentite condoglianze.

Dopo pochi mesi dal collocamento a riposo è deceduto il Segr. Sup. 1ª cl. Sergio Munno. Alla famiglia le più sentite condoglianze.

Esoneri. Salutato da superiori e colleghi il Segretario Sup. 1ª cl. Luigi Bartocci ha lasciato l'Azienda per limiti di età.

All'amico Gigi infiniti auguri di serenità ed un ringraziamento per la fattiva e silenziosa opera svolta durante i numerosi anni di servizio.

Torino

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda: il C.G. Sovr. Giuseppe Fasano, Titolare delle Gestioni Riunite di Ivrea; il C.D. Sovr. Bruno Vigino del DL di Torino Smist.; il Segr. Sup. rag. Vincenzo Zaffiro dell'U.P.C.; il C.T. Sup. Mario Boschetti, Titolare del 20° Tr. Lav. di Oleggio; il Tecn. Giuseppe Ramella dell'OGR; al DL di Cuneo il Macch. Agostino Giordano ed il Csq. Man.li Sebastiano Cometto; al DPV di Ceva i C. Tr. G. Battista Daziano e Felice Baldo. A tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Cambio della guardia ad Asti: nuovo titolare è il C.S. Sovr. Pietro Garrone, già del locale Uff. D.U.; il 1° Aggiunto è il C.S. Sovr. Pietro Porro, proveniente dal D.C. di Torino; buon lavoro ad entrambi.

Marcia nunziale. L'Assist. Antonino Azzolina, del DL di Torino Smist., con Maria Bavuso; auguri di ogni bene e felicità.

Cicogna express. Stefano all'Ausiliario di Stazione Salvatore Lavini di Alessandria Smistamento; Stefano all'Op. Q. Alfredo Ferraris della Zona I.E. 23/4 di Borgomanero; all'OGR Giulia al C.T. Flavio Bellucci, Francesco all'Aus. Antonio Terrone, Valentina all'Op. Q. Michele Iannello, Chiara all'Op. Q. Umberto Foglietta, Giada all'Op. Q. Salvatore Mattina, Emilio all'Op. Q. Luigi Di Marco e Sabrina al Comm. Renzo Nicoli; al DL di Torino Smist. Marco Olimpio al Macch. Giovanni Serino ed Antonio all'AM Giuseppe De Rosa. Vivissime felicitazioni, che estendiamo al C.S. Sup. Vincenzo Colloca, dell'Uff. DC di Torino PN, diventato per la prima volta nonno per merito del nipotino Riccardo.

Lutti. Da poco tempo in quiescenza sono deceduti: l'Aus. Angelo Squillari di Asti, per oltre quindici anni addetto alla serra compartimentale; l'Op. Q. Alberto Carlotto del 51° Tr. Lav. di Ceva; il Sovr. Linea Adolfo Pieri, padre dell'Op. Q. Rinaldo, del Rep. IE 44/E di Ceva. Alle famiglie le più sentite condoglianze, che estendiamo ad alcuni colleghi recentemente colpiti dalla perdita di persone care: all'Uff. Rag. la sig.ra Maria Bergesio, madre del Segr. Sup. Rag. Giovanni Abrate, e la sig.ra Francesca Cagnetta, madre del Segr. Sup. 1ª cl. Rag. Ferdinando Brucoli; la sig.ra Luigia Finelli, madre del CPV Sup. Francesco D'Amodio del DPV di Bussoleno; il padre del Dev. C. Eraldo Bologna di Ceva; all'OGR le madri del Tecn. Salvatore Ventura e dell'Op. Q. Carmelo Iaria; il fratello del C. Tr. Gianni Scapinello del DPV di Ceva; al Rep. IE 44/E di Ceva le madri degli Op. Q. Michele Rocca, Teresio Uberti e Silvio Sismondi.

Trieste

Quest'anno una delle ventidue «Stelle del Merito del Lavoro» conferite a lavoratori della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia è andata ad un nostro collega, il sessantaduenne Segretario Superiore di 1ª cl. Carlo Rizzi, Capo Reparto della Gestione Lavori I.E. di Udine, in servizio alle dipendenze dell'Azienda dal 1945, ex combattente, ex internato in diversi lager in Germania, Cavaliere della Repubblica.

A casa del Segretario del locale Ufficio Ragioneria Dorina Sossa è arrivata Daiana. La piccola Veronica ha fatto capolino sull'uscio di casa dell'Applicato dell'Ufficio Ragioneria Daniele Zusic. Fiocco rosa sulle porte di casa dell'Ass. Capo di Staz. Mario Saitta per la nascita di Paola e del Capo Stazione Sup.re Gianni Busechian, in servizio presso il 1° Reparto Movimento di Trieste, per la nascita di Sara. Fiocco azzurro, invece, sulla porta di casa del Segretario Flavio Zanel, del locale Ufficio I.E., per la nascita di Riccardo.

Ai neonati e ai genitori giungano le nostre felicitazioni.

Apprendiamo con compiacimento che il Guardiano del 12° Tronco Lavori di Pontebba Vincenzo Surace ha conseguito la laurea in Pedagogia presso la Facoltà di Magistero dell'Università degli Studi di Messina.

Roberto, figlio del Segretario Sup.re Giuseppe Valentini, addetto al Reparto Contabilità e Statistica del locale Ufficio Ragioneria, si è laureato in Medicina e Chirurgia, presso l'Università degli Studi di Trieste.

Ai nei dottori giungano gli auguri di una brillante carriera.

Hanno cessato di vivere il Capo Tecnico Sup.re Celso Modesti già Dirigente dell'Officina Comp.le I.E. di Trieste, il 1° Dirigente dott. Mario Preti, già Capo Sezione Telefoni dell'Ufficio I.E. e il Capo Tecnico Sup.re Giovanni Fantini, già Capo del Reparto Comp.le I.E.S. di Trieste C.le.

Lutto in casa del Segretario Sup.re Sandro Ranieri, addetto al Reparto Inventari dell'Ufficio Ragioneria, per la morte del padre, Raniero.

Al caro Ranieri ed ai familiari dei colleghi che ci hanno per sempre lasciati, gli amici inviano le loro sentite condoglianze.

Venezia

Il Macch. Gino Castelluzzo del DL di Padova si è laureato in Farmacia col massimo dei voti presso l'Ateneo patavino. Congratulazioni vivissime e auguri per il futuro.

Auguri affettuosi al CS Sergio Zulian, della stazione di Quarto d'Altino, e alla sig.na Barbara Magnanini, che recentemente si sono uniti in matrimonio.

Lieto evento in casa del Segr. Giuseppe Pescatore dell'Ufficio Lavori: pochi giorni fa è nato, infatti, il piccolo Antonio. Un maschietto, Alberto, è arrivato anche per il Capo Tecnico Beppino Frare della Zona 16.2 TE di Sacile, mentre il Verif. Ivano Dabalà della stazione di Venezia S. Lucia ha festeggiato la nascita di una bella bambina, Marika.

Ai neonati e ai loro genitori un pensiero augurale.

È mancato all'affetto dei suoi cari il sig. Filippo Brambilla, che prestò servizio presso l'Ufficio Ragioneria di Venezia fino al 1976 raggiungendo il grado di Segr. Sup. 1ª cl. È mancato anche il sig. Lino Lion, Capo Gestione Sup. a riposo dal '77, per lunghi anni in servizio alla stazione di Padova. Ai familiari sentite condoglianze.

È deceduto il Commesso C. a r. Romano Pagnucco, padre del Tecnico Primo della Zona IE di Casarsa, seguito, a distanza di poche settimane, dalla cara consorte sig.ra Rina. Al collega Primo i sensi della nostra più viva partecipazione al grande lutto che l'ha colpito. Le più sentite condoglianze anche al collega Luciano Vavasori, Appl. C. all'Ufficio Movimento, per la perdita della mamma, sig.ra Adalgisa Dalla Pasqua.

Verona

Lauree. Massimo, figlio del Conduttore Luigi Agostini del DPV di Bolzano, si è brillantemente laureato in «Agraria» presso la facoltà di Bologna. Con il massimo dei voti e la lode si è laureata in Medicina e Chirurgia Gabriella, figlia del Capo Tecn. Sup. Carlo Borsaro dell'Ufficio Collaudi di Verona. Ad entrambi i nostri migliori auguri di successo professionale.

Onorificenza. Il Capo St. Sovr. Emilietto Bernini, Primo Aggiunto della stazione di Brennero, è stato insignito dell'onorificenza di «Cavaliere al merito della Repubblica Italiana». Congratulazioni vivissime.

In pensione. Ha lasciato il servizio ferroviario il Tecnico IE di Legnago Giancarlo Guizzardi per circa 15 anni attivo Presidente di quella Sezione del Dopolavoro Ferroviario. È stato collocato a riposo il Manovratore Capo Remo Sterzi del Reparto Magazzino Approvvigionamenti di Verona. Sono in pensione i Tecnici Umberto Massolo, Narciso Bovi, Capo Tecn. Sup. Luciano Pagliarini e il Capo Tecn. Sovr. Umberto Gatti, tutti dell'Officina GR di Verona. A riposo il Capo Treno Giuseppe Varalta del DPV di Verona. Il titolare della stazione di Villafranca Veronese, Capo St. Sup. Umberto Compagni, ha lasciato il servizio ferroviario. Dal 9° Tronco Lavori di Carpi ci segnalano il collocamento a riposo dei colleghi: Tecnici della linea Giordano Pizzirani e Francesco Mattioli nonché il Guardiano Ivio Lasagni. Festeggiato dai colleghi ed amici, dopo lunghissimi anni di attività ferroviaria è in quiescenza il Revisore Sup. 1ª cl. cav. Igino Arini, Capo Reparto Commerciale e del Traffico di Bolzano.

Sposi. Presso la chiesa delle «Golosine» di Verona, si è sposata l'Ausiliario Maristella Brentegani in servizio presso l'Officina GR di Verona e figlia del Capo Tecn. Sup. IE Giovanni. Fiori d'arancio per il cav. Giuseppe Marseglia Capo Gest. Sovr. e Capo Reparto Traffico di Mantova, e la sig.na Fausta Zanichelli. Tantissimi auguri e felicitazioni.

Un treno nel cassetto

Tre foto «anni 20»: due scattate ad Alessandria C.le, spediteci da Francesco Rossi — classe 1900 — ex Dirigente Movimento Ufficio Veicoli, e una a Bologna Smistamento (oggi Bologna Ravone), inviataci da Carlo Tolomelli, C.S. Sup. Presso l'Ufficio Dirigenti Centrali di Bologna.

La vecchia tettoia di Alessandria nel 1920, tutta in ferro, aveva un «look» da rivoluzione industriale che fa rimpiangere l'atmosfera ferroviaria di quegli anni. Ma guardiamo gli uomini. Certo i benefici del mondo industrializzato non dovevano poi toccarli tanto. Come si può vedere nel gruppo che sta in piedi, le divise non sono proprio nuove di zecca e anzi qualcuno ci è «cresciuto dentro»: i bottoni «tirano», e per evitare lo sgradevole effetto c'è chi preferisce tenere la giacca aperta. I giovani — tra cui Rossi, sdraiato al centro della foto — assumono, invece, gesti più disinvolti e sfoggiano sorrisi divertiti mostrando all'obiettivo qualcosa. Di che si tratta? È la busta paga, o cos'altro?

Passa qualche anno — siamo nel settembre 1924 — ed ecco che troviamo Rossi al suo primo giorno di servizio presso l'Ufficio Telegrafo della stessa stazione. Ha perso quell'aria da ragazzino impertinente per assumere un atteggiamento da adulto.

Comunque il sorriso mantiene una vena di simpatica ironia assente dal volto dei colleghi (sarà il lavoro al «telegrafo» a intristire i loro volti?). Che dire della sala, con quelle striscioline di carta bianca pronte a ricevere i punti e le linee dell'alfabeto Morse? Ora, nell'era dei computer e dei videoterminali, hanno l'aria di far parte di un caro ritratto di famiglia.

Lo stesso discorso vale anche per la foto di Tolomelli. Siamo sempre intorno al 1920, in un «tipico ufficio telegrafico con i tavolini di marmo, gli apparati, i porta-lampada molto bassi e, sulla parete di fondo, il quadro di commutazione dei circuiti». Anche questa, una bella foto, in cui emergono, accanto ai dati tecnici, i temperamenti umani: i due giovani «in borghese» (quello in piedi, sul fondo è Giuseppe Tolomelli) sono molto più vivaci dei tre personaggi seduti con aria molto compunta e ufficiale (certo quei berretti dovevano essere piuttosto ingombranti). Mani in tasca, sfumatura alta e aria «malandra», il giovane di sinistra sembra saperla molto lunga; Tolomelli, invece, è più sobrio, ma quello sguardo acuto, penetrante, ci sembra altrettanto eloquente. E quell'elegante etichetta «CHIUDERE», incollata sulla porta? Il «liberty» entrava così anche in un semplice luogo di lavoro: bastava un po' d'inchiostro, il pennino giusto, qualche abilità grafica ed ecco che un tocco di classe ingentiliva il telegrafo di stazione. C'è solo da sperare, come ad Alessandria C.le, che una volta «rodati» i nostri due giovani non abbiano perso lo smalto che questa foto ha immortalato.

Il misto internazionale Gorizia-Nova Gorica

Chi dall'italiana Gorizia vuol recarsi nella contigua jugoslava Nova Gorica non ha problemi se è in macchina ed è ovviamente provvisto di passaporto: basta che si rechi al posto di frontiera di «casa rossa», un po' alla periferia della città, e il gioco è fatto. Diversamente stanno le cose per chi di macchina non dispone e non vuol affrontare la spesa di un taxi. Tralasciando un'improbabile linea automobilistica, della quale molti parlano ma di cui non è facile individuare gli orari e i punti di fermata, il turista isolato potrà avviarsi a piedi ad uno dei valichi pedonali disposti lungo la linea di confine; lì però avrà la sgradita sorpresa di vedersi gentilmente fermare con il rilievo che quei varchi, la cui definizione corretta è «valichi di seconda categoria», sono riservati ai residenti e non sono fruibili da chi è munito di passaporto (chi sa poi perché!); egli verrà, quindi, indirizzato alla «casa rossa» che non è poi tanto distante anche a piedi e potrà, una volta espletate le formalità, passare «dall'altra parte»; senonché colà egli non troverà che un ufficio turistico, sia pure ben fornito di prodotti artigianali in legno, poche case e... l'aperta campagna. Il centro di Nova Gorica dista infatti qualche chilometro e, per chi non sia un podista, non resterà dunque che affidarsi alla soluzione... treno.

Gorizia è una simpatica e cordiale città, d'aspetto raccolto e suggestivo, cara al cuore degli italiani per i ricordi della prima guerra mondiale che si possono ammirare nel museo dell'elegante palazzo Attens. Ottimo posto di osservazione dell'incontro di varie civiltà etniche, Gorizia è comunque poco conosciuta.

La città dispone, tra l'altro, di un moderno e confortevole albergo prospiciente la piazza Montesanto (italiana) di fronte all'omonima stazione (iugoslava), oggi Nova Gorica, e da questa divisa da una cancellata.

È comprensibile, quindi, il desiderio di chi, osservando dalle finestre dell'albergo il movimento della monumentale stazione, ora sormontata dalla stella rossa ma retaggio della vecchia linea imperiale Trieste-Vienna, nonché le luci della poco distante Nova Gorica, voglia approfondire quest'altra fetta di mondo, da cui lo separa solo una cancellata.

Per far ciò, occorre imbarcarsi dapprima sull'autobus n. 1, che, attraversato tutto il centro, porta alla stazione centrale, situata dalla parte opposta della città. L'edificio è molto più modesto e naturalmente più moderno dell'altra stazione; in compenso c'è maggiore animazione. I treni per Nova Gorica partono alle ore 8.07 e alle 17.37, dal binario 4.

Giunto sul binario di pertinenza, peraltro, all'autore di queste note è accaduto di non trovare né il treno, né altri viaggiatori in attesa, e ciò a pochi minuti dall'orario di partenza. Si apprende che quel giorno il treno subirà un notevole ritardo. La cosa che più colpisce è l'assenza (sarà un fatto casuale?) di viaggiatori interessati alla notizia.

Si cerca di ingannare l'attesa e, frattanto, si avvicinano un graduato della Finanza e un agente di Polizia ferroviaria, i quali dopo aver compiuto scrupolosamente i loro controlli e le formalità burocratiche, si soffermano a scambiar due chiacchiere. Eh sì!, non sono molti i viaggiatori che utilizzano quella linea e quei pochi sono soprattutto ragazzi stranieri che girano l'Europa nel modo più economico dopo l'autostop.

Finalmente, una teoria di carri merci a sponde alte, spinti in retromarcia da un'invisibile locomotiva, fa il suo ingresso in stazione; in testa, subito dopo la macchina, un D 345, si intravede una carrozza «centoporte» di prima declassata, con i divani di velluto e, all'esterno, l'impeccabile cartello giallo che indica la destinazione.

Non c'è davvero difficoltà a trovar posto; ci si può sistemare dovunque salvo che nello scompartimento riservato al personale di scorta al treno. Il ritardo, intanto, si è accumulato, per cui quando l'altoparlante annuncia la partenza ai pochi interessati, ... il sole è già alto.

Con grande dispiegamento di segnali acustici, ci si avvia al semplice deviatoio, oltre il quale, lasciata sulla destra la linea per Monfalcone e Trieste, il treno si dirige verso il confine iugoslavo e transita, senza fermarsi, dalla stazione di Vrtojba (la vecchia Gorizia San Marco).

Nel breve tempo che il treno impiega a percorrere gli 8 km che separano le stazioni di Gorizia e di Nova Gorica, il pensiero corre ai prestigiosi convogli internazionali Trieste-Monaco e Trieste-Vienna, che prima della seconda guerra mondiale impegnavano questo raccordo, partendo da Trieste Centrale anziché da Trieste Campo Marzio. Infatti, esso all'epoca serviva a collegare le due linee Trieste Centrale-Udine e Trieste Campo Marzio-Piedicolle, allora confine verso i Paesi nord-orientali.

Finalmente, lo sferragliante misto fa il suo ingresso nella stazione di Nova Gorica, ove nessuna coincidenza per la rete iugoslava è in attesa. La stazione si trova sulla linea iugoslava Sezana-Jesenice. In quest'ultima direzione la linea, che ha ormai carattere essenzialmente locale, risale la valle dell'Isonzo per costeggiare poi, con suggestive prospettive, il lago di Beld. Essa è percorsa da moderne automotrici del tipo delle nostre ALN 668.

L'atrio della stazione di Nova Gorica è pressoché deserto: alcune tracce alle finestre indicano inequivocabilmente che i piani superiori sono abitati, presumibilmente dal personale di stazione.

Al di là della cancellata, che divide la Jugoslavia dall'Italia, le finestre dell'albergo. Ci son volute più di tre ore per raggiungere questa prospettiva!

Giuseppe Scopelliti

La stazione di Gorizia

Il Compartimento di Bari: un cantiere in piena attività

di Armando Noya

Per chi arriva a Bari dalla statale 16, è facile raggiungere lo stadio della «Vittoria». Basta voltare a sinistra, dopo la pineta di «S. Francesco», e la struttura in cemento si staglia nitida e possente. Ma non vogliamo raggiungere lo stadio dei «quarantamila», ci fermeremo prima, in via Mascagni 22, dove ha sede il Centro Operativo della 4ª Unita Speciale FS.

I locali certamente non sono lussuosi, ma sicuramente sono sufficienti perché gli addetti possano operare con sufficiente funzionalità.

Come è noto le Unità Speciali sono rivolte alla realizzazione delle opere del Programma Integrativo. Per tanti anni la rete ferroviaria italiana ha potuto funzionare, specie nel Sud, grazie alla sola manutenzione ordinaria e a qualche intervento straordinario per «rattoppare» le lacune più evidenti.

Da qualche anno, invece, si è giunti finalmente alla decisione, quanto mai necessaria, di rilanciare il trasporto ferroviario con una serie di imponenti piani di finanziamento. Con il Programma Integrativo sono stati previsti essenzialmente interventi di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, degli impianti e del materiale rotabile.

Per quanto riguarda il Compartimento di Bari, la 4ª Unità Speciale, che ha giurisdizione territoriale estesa alle Regioni Campania, Basilicata, Puglia e parte del Molise, è responsabile di una serie di opere in atto o di prossima attuazione. Vediamo le più importanti.

1) **Realizzazione di un impianto per il Controllo Centralizzato del Traffico (C.T.C.) sulle linee Taranto-Brindisi e Cervaro-Potenza.**

Attualmente la circolazione sulle linee in questione, che hanno una lunghezza di chilometri 70 e 110 circa, rispettivamente, è regolata da Dirigente Unico. Per la Taranto-Brindisi, sarà possibile apportare alla circolazione notevoli miglioramenti dovuti sia alla riduzione dei perditempi per incroci che alla eliminazione delle soggezioni tecniche dell'esercizio a Dirigente Unica. Saranno, infatti, realizzati negli impianti — oltre all'adeguamento dell'armamento e dei locali — apparati ACEI ed i treni saranno distanziati col blocco automatico conta assi. Inoltre — ed è evidente che anche il coefficiente di sicurezza migliorerà —, tutti i passaggi a livello saranno protetti con segnali, comprensi gli attuali P.L. aperti ed incustoditi che non potranno essere soppressi. In definitiva, se ne avvantaggerà non solo il notevole traffico viaggiatori pendolari, per i centri industriali di Taranto e Brindisi, ma anche il consistente traffico merci, prevalentemente composto di derrate.

I lavori sulla linea Cervaro-Potenza, invece, sono stati già consegnati all'impresa che sta procedendo alla progettazione degli impianti. Pure questa linea è regolata da D.U. e conserverà le attuali caratteristiche di prestazione e, in linea di massima, le attuali caratteristiche di velocità di tracciato, che variano da un minimo di 65 km/h ad un massimo di 130 km/h. Anche qui, con la realizzazione delle opere tecniche necessarie al funzionamento del C.T.C., sarà possibile apportare alla circolazione i miglioramenti evidenziati per la linea Taranto-Brindisi.

2) **Completamento del raddoppio tra Bari e Lecce.** Attualmente il tratto di linea adriatica fra Bari e Lecce è a doppio binario solo fra Fasano e Brindisi e presenta quindi strozzature a semplice binario fra Bari e Fasano e fra Brindisi e Lecce.

Il piano di attuazione del Programma Integrativo prevede il completamento del raddoppio Bari-Lecce che, com'è noto, è l'unica via ferroviaria che collega oltre al barese tutta l'area del brindisino e del leccese con il Nord e con il Centro.

Con il completamento del raddoppio, i grandi Comuni rivieraschi che gravitano su Bari (Mola, Polignano, Monopoli, Fasano) con importante traffico sia pendolare che merci (derrate in modo precipuo), non potranno che avvantaggiarsi unitamente a tutti gli insediamenti industriali ed artigianali che già esistono e che si svilupperanno nel prossimo futuro.

Il rilancio del porto di Brindisi, poi, con il potenziamento degli impianti ferroviari e la creazione prevista di grandi terminali per i trasporti intermodali, il grande scalo di Lecce-Surbo, il turismo sempre crescente soprattutto nella parte sud della Puglia (Salento), troveranno ampia e piena utilizzazione in quanto il raddoppio — anche di un tratto di 30 km fra S. Severo-Termoli — si inserirà nel contesto di tutta l'Adriatica per la quale è stato ormai programmato il completo potenziamento. Inoltre, trattandosi di affiancamento al binario esistente avente buone caratteristiche di tracciato, comporterà solo lievi variazioni alle attuali caratteristiche planoaltimetriche.

Le tratte raddoppiate avranno le seguenti caratteristiche:

— velocità di tracciato: km/h 140
— pendenza massima: 8‰;
— raggio minimo delle curve: m 1.100
— peso assiale: t. 22,5
— interasse dei binari: m 4,00
— impianti di sicurezza e segnalamento: ACEI in tutte le stazioni
— armamento: rotaie 60 UNI e traverse in c.a.p.
— regime di circolazione: blocco manuale tipo FS.

Per tutte le stazioni è stato adottato il modulo di 650 m (lunghezza dei binari) e sono previsti marciapiedi di idonea lunghezza dotati di sottopassaggi e delle relative pensiline.

Polignano a Mare, in particolare, sarà attrezzata con 4 binari di circolazione (due di corsa e due di precedenza). È prevista la realizzazione di un nuovo piazzale merci con otto binari per operazioni di carico e scarico, con una capacità complessiva di 120 carri circa e con adeguata asta di manovra, nonché la installazione di un binario «dorsale merci e raccordi» e di tre binari di oltre 200 m cadauno, per il deposito ed il riordino carri, con relativa asta di manovra.

La costruzione del nuovo scalo merci (lato monte) è dovuta alla necessità di far fronte a sempre maggiori richieste di trasporto ed all'impossibilità di ampliare lo scalo esistente per la presenza (lato mare) di consistenti insediamenti abitativi ed industriali nelle aree adiacenti.

A Lecce, infine, è prevista la sistemazione della radice lato Bari, connessa all'innesto del doppio binario, in armonia con il piano di stazione attuale e tenendo conto della nuova sistemazione in dipendenza dell'attivazione dello Scalo Merci di Surbo e del conseguente spostamento dell'attuale Squadra Rialzo nonché della Rimessa Locomotive.

Per quanto riguarda i passaggi a livello, è stato condotto uno studio di massima per la loro

soppressione mediante la realizzazione delle opportune opere sostitutive.

3) **Blocco automatico sulla Bari-Foggia e da Foggia a Rignano G.** La Foggia-Bari, su cui si scarica tutto il traffico proveniente dal Nord, dal Centro e dal Sud, ha bisogno di elevare la propria potenzialità in previsione anche dei miglioramenti programmati sulle linee confluenti. Pertanto, si è provveduto a programmare sulla linea che attualmente dispone di blocco semiautomatico, oltre che la messa in opera del blocco automatico, anche l'impianto di apparati centrali ad itinerari dove mancano.

Attualmente il B.A. è in fase di realizzazione sulla tratta Barletta-Bari; ora se ne prevede l'installazione da Foggia a Barletta e da Rignano G. a Foggia.

4) **Ripristino del servizio ferroviario sulla linea Foggia-Lucera.** Il servizio viaggiatori della linea Foggia-Lucera di circa 20 km fu soppresso nell'ottobre del 1967 (la linea, era stata inclusa nei cosiddetti «rami secchi» perché ritenuta improduttiva). Il servizio merci, invece, con tradotte di manovra, continuò per un breve periodo. Attualmente il servizio viaggiatori fra le due località si svolge con mezzi sostitutivi — che risultano comunque insufficienti — mentre il servizio merci viene espletato mediante il carrellamento. La riapertura della linea all'esercizio avverrà con sostanziale miglioramento delle infrastrutture. Sono previsti: la ristrutturazione del F.V. di Lucera, l'impiego d'armamento pesante per consentire un peso assiale di 20 tonn. senza limitazioni, la costruzione di moderni impianti di sicurezza e segnalamento.

La velocità di tracciato non sarà inferiore a 140 km/h.

Essendo in atto un notevole incremento del traffico merci a carro completo, è stata prevista a Lucera la costruzione di tre binari tronchi con un tratto attrezzato per il servizio di carrellamento (piano a raso). Inoltre, con l'ampliamento di quel F.V., verranno creati ambienti da destinarsi a magazzino collettame, alla Delegazione INT, al personale di macchina, a spogliatoio personale di stazione, alla centrale termica, a centralina a batteria I.E.

5) **Rettifica e raddoppio della linea Bari-Taranto.** L'ottica che ha promosso gli interventi per inserire la linea Bari-Taranto nell'itinerario fondamentale Villa S. Giovanni-Paola-Sibari-Taranto-Bari-Ancona-Bologna è stata duplice: una aziendale intesa ad inserire un percorso alternativo alla linea tirrenica, l'altra di natura politica intesa a finanziare misure dirette a sostenere la competitività del sistema produttivo nonché ad incentivare l'occupazione e lo sviluppo del Mezzogiorno.

Allo stato attuale, la linea Bari-Taranto sviluppa una lunghezza complessiva di 114,5 km nonostante che fra le città di Bari e Taranto, in linea d'aria, vi siano solo 80 km.

Saranno quindi rettificate le principali anse con la riduzione delle tortuosità esistenti. In pratica il tracciato sarà più breve di 4 km tra Bari e Gioia del Colle e di 7,7 km fra Gioia del C. e Taranto, per complessivi km 11,7. Inoltre, per l'ansa di Castellaneta (fra Gioia del C. e Taranto), si è perseguito, con la rettifica del tracciato, anche il fine di abbandonare zone instabili ed in frana, pur conservando il servizio ferroviario per le città di Castellaneta e Palagianello.

Oltre al raddoppio della linea, è previsto il ripristino del collegamento esistente, ma ormai da anni in disuso, da Bari S. Andrea a Bari Parco Nord Lamasinata mediante un raccordo a doppio binario.

Ciò renderà possibile incanalare direttamente il traffico merci da Taranto per Foggia e viceversa, senza far giungere a Bari il traffico non di competenza. Attualmente questo raccordo, che durante l'ultima guerra serviva per instradare i trasporti militari, ha una sede a semplice binario che si sviluppa per circa m 2.200. Sulla linea Bari-Taranto in definitiva dovranno eseguirsi, fra l'altro, numerose gallerie e viadotti con la realizzazione dei due nuovi scali di Castellaneta e Palagianello.

Inoltre, per quanto riguarda l'elettrificazione della linea Taranto-Metaponto-Potenza, trattative sono in corso fra l'Azienda FS e la Regione Basilicata per definire le interruzioni e quindi i mezzi sostitutivi necessari per poter adeguare le numerose gallerie esistenti sul tratto Metaponto-Potenza alla sagoma delle locomotive elettriche.

È programmato anche il collegamento da Matera alla stazione di Ferrandina della linea Metaponto-Potenza mediante la realizzazione di un tronco a semplice binario. Tale opera consentirà di soddisfare l'antica aspirazione di allacciamento alla rete FS dell'operoso capoluogo della Basilicata.

Dopo l'esecuzione di tutte le opere suindicate, tutta la linea adriatica pugliese — e ci limitiamo al Compartimento di Bari — sarà a doppio binario. Il radicale ammodernamento della Bari-Taranto, poi, oltre a migliorare la relazione di traffico fra le due città capoluogo, inserirà la linea stessa in itinerari più rapidi colleganti la zona adriatica a quella ionica e tirrenica.

Le stazioni di Taranto e, in alto, di Lecce. Per i due impianti sono previste importanti innovazioni

MILANO

L'elettrificazione della linea Brescia-Olmeneta

La linea Brescia-Olmeneta, della lunghezza di 40 km, è ora completamente elettrificata. La cerimonia inaugurale di quest'opera (di cui «Voci» si è occupata più volte) si è svolta lunedì 2 aprile alla stazione di Brescia ove è giunto il treno speciale proveniente da Cremona.

La linea collega due popolose ed industriose città, Brescia e Cremona, entrambi polo di attrazione di un importante traffico viaggiatori e merci; inoltre mette in comunicazione il forte bacino industriale gravitante sulle province di Bergamo e Brescia con il sud ed in particolare con i porti di La Spezia e Livorno attraverso la linea pontremolese.

L'incremento della intensità della circolazione sulla rete compartimentale ha imposto una più razionale ripartizione dei traffici, trasferendo ove possibile le correnti merci sulle linee secondarie. Si è trattato, in particolare, di eliminare la confluenza sul nodo di Milano dei convogli merci che lo interessavano soltanto in transito, individuando itinerari alternativi.

È il caso della Brescia-Cremona che, a seguito del potenziamento tecnologico attuato, costituisce una prima tappa in previsione del completamento del nuovo itinerario Brescia-La Spezia, per il quale il Programma Integrativo prevede la costruzione di un ponte sul Po a Cremona ed il raddoppio della linea Pontremolese.

Le caratteristiche tecniche

La Brescia-Olmeneta è alimentata sul lato sud dalle sottostazioni elettriche di Cremona e di Castelleone; sul lato nord la linea è alimentata dalla sottostazione elettrica di Brescia.

È inoltre in fase di realizzazione una nuova sottostazione situata in posizione intermedia — Manerbio — provvista di un gruppo da 3.600 KW. Questa sottostazione è indispensabile per l'alimentazione dei treni merci pesanti che circoleranno su questo itinerario.

L'elettrificazione ha comportato la messa in opera di circa:

— 95.000 mt. di filo di contatto della sezione di 100 mmq
— 49.000 mt. di filo portante della sezione di 120 mmq
— n. 28 portali
— n. 600 pali LS
— n. 200 pali tubolari
— 3.350 mc di conglomerato cementizio.

La cerimonia

La cerimonia inaugurale si è svolta nella sala del Dopolavoro Ferroviario di Brescia.

È stato l'On. Balzamo, già Ministro dei Trasporti che inaugurò l'inizio dei lavori, a farsi incontro al Direttore Generale, Dott. Semenza, sceso dal convoglio proveniente da Cremona.

Il primo a prendere la parola è stato l'Ing. Renzulli, Direttore Compartimentale di Milano, il quale ha tra l'altro ricordato come l'operazione sia stata integralmente condotta con l'utilizzo di personale aziendale.

Nell'intervento successivo l'Ing. Proia, Direttore del Servizio I.E., ha definito non episodica la nuova opera, ma componente di un sistema che vedrà la realizzazione di altre opere ed ha anch'egli sottolineato l'importanza del ruolo decisivo svolto dalle maestranze che hanno realizzato l'elettrificazione. Il rappresentante della Federazione Unitaria, Trespidi, ha espresso la soddisfazione sua e dei colleghi per essere riusciti a dimostrare la capacità professionale dei ferrovieri.

Dopo il saluto del rappresentante dei lavoratori FS che hanno realizzato l'opera, ha preso la parola il Direttore Generale. Il Dott. Semenza ha visto nell'elettrificazione di questa linea il segno della volontà dell'Azienda di ricostituire una efficiente rete ferroviaria. Ancora oggi — ha detto fra l'altro — ci sono tentativi di frenare il piano di ammodernamento delle ferrovie e di smantellare le linee «secondarie».

Ma un sistema integrato ed efficiente di trasporto — ha sottolineato, a sua volta, l'On. Balzamo nell'intervento che ha concluso la cerimonia — è supporto fondamentale ad una ripresa stabile della nostra economia ed il sistema ferroviario sta adoperandosi a questo scopo.

Roberto Zilorri

Alcune fasi dei lavori di elettrificazione, completamente eseguiti da personale FS

Un momento della Conferenza sui trasporti organizzata dal PCI. Al microfono è il Sen. Libertini

ROMA

Conferenza nazionale del PCI sui trasporti

Riforma del sistema dei trasporti (un settore che occupa in Italia due milioni e mezzo di persone e consuma il 23% del prodotto nazionale lordo), ruolo dei trasporti nella Comunità economica europea, strategie rivendicative (riforma del salario, professionalità, quadri intermedi, autoregolamentazione degli scioperi ecc.), e poi, più specificamente, piano per gli interporti e per il cabotaggio, traffico nelle aree metropolitane, applicazione dell'informatica e delle nuove tecnologie. Questi e altri temi sono stati affrontati nel corso della prima Conferenza nazionale del PCI sui traporti, svoltasi il 7-8 e 9 aprile nell'Auditorium della Tecnica a Roma.
La Conferenza, che ha visto la partecipazione di politici, amministratori locali, sindacalisti, e centinaia di operatori del settore, e a cui hanno portato il loro saluto anche il Direttore Generale, Dott. Semenza, e il Ministro dei Trasporti, On. Signorile, ha offerto una preziosa occasione di dibattito e confronto su un settore chiave come quello dei trasporti in un momento decisivo per il suo sviluppo. Nell'ampia e approfondita discussione (una quarantina di interventi, centinaia di comunicazioni scritte e relazioni) il problema dei trasporti è stato analizzato sia sotto l'aspetto prettamente industriale (produzioni di merci di trasporto e creazione di nuova domanda nel Paese), sia come servizio che mettendo in relazione produttori e consumatori costituisce di per sé un momento essenziale del processo economico complessivo.
E nella stragrande maggioranza degli interventi — dalla relazione introduttiva del Sen. Libertini, Responsabile del settore trasporti per il PCI, alle conclusioni svolte dall'On. Napolitano — è stato sottolineato il ruolo fondamentale che dovranno svolgere le ferrovie nel riassetto e nel riequilibrio dell'intero comparto dei trasporti. In questo senso il Sen. Libertini ha preso una serie di impegni, per quanto riguarda il suo Partito, relativamente alla piena e rapida attuazione del Programma Integrativo, alla definizione e approvazione del piano per il materiale rotabile, alla riorganizzazione delle ferrovie in concessione, allo sviluppo del trasporto combinato, alla riforma dell'Azienda e così via.
Il Direttore Generale nel suo saluto (molto applaudito), dopo aver espresso l'apprezzamento per il contributo offerto in Parlamento dai comunisti nell'approvazione di importanti leggi a favore delle ferrovie, ha colto l'occasione per rivolgere un appello a tutte le forze politiche e sindacali affinché le FS siano messe nelle condizioni di poter condurre a buon fine, e senza ritardi, i piani di potenziamento e sviluppo già varati. Solo così — ha detto il Dott. Semenza — le ferrovie italiane potranno raggiungere quello standard di efficienza e competitività che è nelle giuste attese del Paese.
L'On. Signorile, da parte sua, nel porre l'accento sulla necessità di ricondurre la tematica e i problemi relativi ai trasporti all'interno di una strategia economica complessiva e di grande respiro, ha annunciato la predisposizione di un «Pianoponte» tra il Programma Integrativo e il futuro Piano Poliennale, che dovrà consentire d non avere interruzioni negli investimenti, soprattutto per quanto concerne quelli di carattere tecnologico. Altro importante punto all'ordine del giorno è, secondo il Ministro, un progetto di riforma della legge sul «Fondo nazionale trasporti», in modo che questo strumento torni alla sua originaria vocazione, e cioè ad una funzione di programmazione e non meramente assistenziale.
Insomma la Conferenza dell'Eur ha ribadito ancora una volta, e in un'occasione qualificata, che sullo sviluppo delle ferrovie, sulla riforma dell'Azienda, sulla necessità di acquisire produttività e competitività c'è una convergenza di intenti che va addirittura al di là delle maggioranze politiche precostituite. Un ulteriore segnale da valorizzare, per lavorare con fiducia per il presente e il futuro della ferrovia.

P.S.

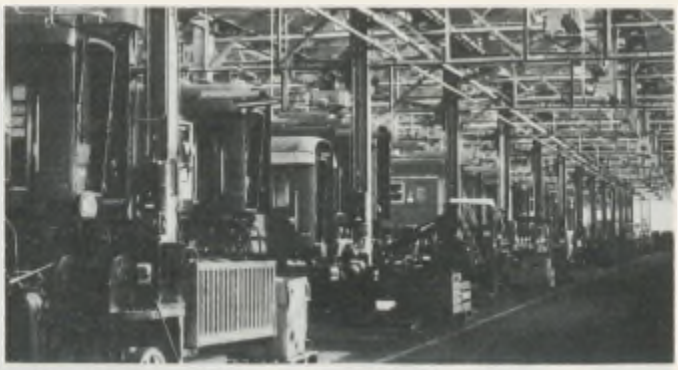
VOGHERA

Iniziati i lavori per la nuova stazione

La stazione di Voghera è situata alla confluenza delle linee Milano-Genova e Piacenza-Alessandria ed è interessata ad importanti correnti di traffico viaggiatori e merci.
L'attuale impianto di sicurezza è costituito da due cabine e da due posti movimento, con vari tipi di banchi di manovra, che operano in subordine a consensi elettrici con l'Ufficio Movimento.
Anche il F.V. presenta la necessità di urgente ristrutturazione e ammodernamento e di nuovi spazi operativi che permettano una ridistribuzione di tutte le funzioni in modo più razionale ed in sintonia con il nuovo assetto urbanistico della piazza. Infatti, a fianco del F.V. lato Piacenza è in costruzione la stazione delle autolinee ove saranno attestati i servizi urbani ed extraurbani di

Voghera, che sarà collegata direttamente ai marciapiedi di stazione tramite sottopassaggio.
La nostra Azienda, in accordo con il Comune di Voghera, ha ora predisposto un progetto che prevede il completo riammodernamento dell'impianto ferroviario con l'installazione delle apparecchiature ACEI e l'ammodernamento del fabbricato viaggiatori.
Nei giorni scorsi si è svolta a Voghera la cerimonia del «via» ai lavori cui hanno partecipato il Direttore Compartimentale Ing. Renzulli, il Sindaco di Voghera, Gardella, funzionari FS, amministratori e numerosi ferrovieri di Voghera.
«Sarà una delle stazioni più moderne ed attrezzate del Compartimento, una stazione di prestigio e di grande importanza» ha detto l'Ing. Renzulli nel corso della cerimonia per la posa della prima pietra. La realizzazione di un impianto ACEI potrà consentire un notevole aumento della potenzialità della stazione in quanto, oltre alla rapidità con la quale potranno essere formati itinerari ed istradamenti, si potrà contare anche su una riduzione nei tempi occorrenti per la liberazione degli stessi.
L'impianto prevede la possibilità di arrivi e partenze in e da tutti i binari centralizzati per qualsiasi direzione.
Sono previsti, inoltre, lavori interessanti il prolungamento delle pensiline, il rifacimento dei sottopassaggi, la costruzione di nuovi locali nel F.V., come ad esempio il sopraelevamento delle terrazze prospicienti Piazzale Marconi. Da segnalare il nuovo passaggio coperto che collegherà la stazione delle autolinee, attualmente in costruzione, con l'atrio della biglietteria FS.
«Una forma di integrazione fra trasporto su gomma e su rotaia, un incontro che certamente favorirà la numerosa clientela che quotidianamente dalle provenienze più diverse si serve della ferrovia» — ha detto ancora l'Ing. Renzulli.
Il Sindaco di Voghera, a sua volta, ha ringraziato le FS per l'impegno assunto ed i ferrovieri tutti per il loro prezioso contributo di lavoro.
Le opere progettate per fasi, interesseranno la stazione per alcuni anni e prevedono un impegno di spesa di circa 18 miliardi di lire.

Roberto Zilorri



L'Officina G.R. di Voghera, recentemente rinnovata

NOCERA INF.

Un nuovo futuro per la stazione

Nocera Inferiore, «capitale» dell'Agro Nocerino Sarnese, che vanta una popolazione di circa trecentomila unità, finalmente potrà avere una stazione più efficiente. Come è noto, questo lembo di terra che fa gravitare la propria economia nel mondo conserviero, lamenta una grave disfunzione nel settore dei trasporti. Tuttavia si sta correndo ai ripari per cercare di rendere del tutto funzionali le strutture ferroviarie. Nocera docet! E proprio la stazione di Nocera Inferiore ha molto da dire per quel che riguarda il discorso-trasporti al sud. Fino al 1977, momento in cui fu attivata la galleria S. Lucia, l'impianto in questione rimaneva un punto cardine per tutti quei treni che erano diretti all'estremo sud e che dovevano usufruire del servizio spinta. A trarre gran vantaggio dalla situazione che veniva a crearsi erano i viaggiatori e lo stesso impianto, che vedeva accrescere la sua importanza, visto che aveva molteplici collegamenti con tutto il meridione. Ma con l'attivazione della galleria, Nocera Inferiore è stata «ridimensionata», fino a diventare una normale stazione di transito.
E qualche ferroviere ricorda con nostalgia quando qui si fermava anche il Rapido Taranto-Roma (946). È calato forse in maniera sensibile l'afflusso dei viaggiatori, ed era logico, ma non è calato, anzi è addirittura aumentato il numero degli studenti-pendolari che preferiscono servirsi del treno per recarsi all'Ateneo napoletano che non dista più di quaranta km. E non soltanto gli studenti che si recano a Napoli trovano comodo viaggiare in treno, ma anche quelli che sono diretti nella vicina Salerno. Sono tutti dati confortanti, che vale la pena tenere presenti. In questi giorni la stazione nocerina è trasformata in un vero e proprio cantiere, in vista dell'entrata in esercizio del nuovo e modernissimo ACEI.
Una stazione quindi destinata a cambiare aspetto e funzioni. Quando sarà reso funzionale il nuovo impianto ACEI, la vicina stazione di Pagani sarà inclusa in quella di Nocera. Si passerà quindi alla unificazione dei due scali merci di Nocera e di Pagani, che saranno telecomandati direttamente dalla struttura di Nocera e il tutto andrà a vantaggio delle numerosissime industrie che operano in quest'area. Dopo l'unificazione dei due scali, si passerà successivamente a telecomandare direttamente dalla stazione il bivio Grotti, bivio Nocera e Piedimonte. Nocera potrà così essere collegata direttamente con la linea Cancello-Codola-Avellino. L'unificazione dei due scali probabilmente risulterà una carta vincente e questo perché entrambi gli scali usufruiranno di parcheggi accoglienti, atti a soddisfare qualsiasi fabbisogno. Di tutte queste opere si avvantaggerà soprattutto il traffico merci, vero e proprio asse portante nell'economia generale dei trasporti del Meridione.
Basti pensare che nella vicina Nocera Superiore esiste uno dei più grandi mercati boari.
Molto soddisfatto è il Capo Stazione Titolare, Vittorio Allegro. «C'è un gran fervore di lavori — dice — e tutti si prodigano per far sì che Nocera diventi un grande centro di smistamento merci. La ferrovia rimarrà in prima linea nel rilancio economico di questa zona».

Gino Albano

BRUXELLES

Congresso d'Europa per l'Unione Europea

Con la partecipazione di oltre mille congressisti, il Movimento Europeo ha tenuto a Bruxelles nei giorni 22, 23 e 24 marzo 1984, il «Congresso d'Europa» sul tema predominante del Progetto d'Unione votato dal Parlamento Europeo a Strasburgo il 14 febbraio 1984.
Nella sala gremita della «Madeleine», alla presenza di numerose personalità del mondo politico e sindacale, il Congresso ha svolto le sue sedute, presiedute dal Sen. Giuseppe Petrilli, Presidente del Movimento Europeo, che si sono articolate in tre Commissioni di lavoro:
1) sullo sviluppo economico

(politiche comuni: economica e monetaria, agricola, industriale, energetica, ricerca, ecc.) e sull'occupazione
2) sul ruolo dell'Europa nel mondo al servizio della pace e della libertà
3) sulle istituzioni dell'Unione Europea (Commissione, Consiglio dell'Unione, Parlamento Europeo, Consiglio Europeo e Corte di Giustizia).
Al Congresso ha partecipato l'Ing. Gustavo de Rosa, Presidente Onorario e Membro Fondatore dell'AEC (Association Européenne des Cheminots) che ha portato il saluto dell'Associazione ed ha svolto una relazione nella I Commissione sul tema: «La politica comunitaria dei trasporti di fronte ai programmi di organizzazione unitaria dell'Europa», ponendo in evidenza la stasi di tale politica, particolarmente nel settore dei trasporti ferroviari, e la necessità dello sviluppo di effettive politiche strutturali comuni che saranno rafforzate dal Trattato che istituirà l'Unione Europea, dove è prevista specificatamente una politica di potenziamento dei vari settori dei trasporti.
Con le tre mozioni conclusive, elaborate dalle predette Commissioni di lavoro, il Congresso ha approvato e trasmesso un «Appello agli Europei» perché «congiungano le forze e proclamino il loro diritto ad una Europa realmente unita, politicamente forte, economicamente prospera, culturalmente vivente, fondata sui diritti dell'uomo e dei popoli, rispettata nel mondo». Si è rivolto, inoltre, agli Europei perché agiscano attraverso le Associazioni, le Organizzazioni professionali, i partiti, in favore dell'approvazione del Progetto di Trattato che istituisce l'Unione Europea.
Particolarmente interessanti sono stati gli interventi del Presidente della Commissione CEE M. Gaston Thorn, del Presidente del Parlamento Europeo M. Pieter Dankert, e del presentatore del Progetto di Unione Europea Altiero Spinelli, deputato del Parlamento Europeo, il quale ha svolto una relazione vivamente apprezzata.

G.d.R.

Rimini SOGGIORNI AL MARE ESTATE 1984

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 Costa Adriatica di Romagna nelle zone di:

Igea Marina - Viserba - Torre Pedrera
S. Giuliano Mare - Bellariva - Rimini - 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 presenti le condizioni essenziali: accoglienza, distanza dal mare, servizi ecc.
Vi segnaliamo, in particolare, i vantaggi di cui potete usufruire, nella Bassa e Media Stagione, con i suoi prezzi ridotti.

Periodi Stagionali

Bassa stagione: fino al 23 giugno e dal 25 agosto in poi.
Media Stagione: dal 23 giugno al 28 luglio e dal 18 agosto al 25 agosto.
Alta Stagione: dal 28 luglio al 18 agosto.

GRUPPI PER ANZIANI

Fino al 16 giugno circa, questa Sezione Turistica promuove settimane a Rimini riservate a persone anziane e familiari in alberghi particolarmente attrezzati e con ascensore a prezzi agevolati L. 18.000 al giorno compreso un quartino di vino ai pasti, mettendo a disposizione gli impianti del D.L.F. (bocce, sale da gioco, tennis, cinema).

Hotel «La Capinera» Igea Marina
Bassissima Stagione fino al 20/6 e dal 1/9 in poi L. 126.000
Bassa Stagione dal 20/6 al 5/7 L. 147.000
Media Stagione dal 5/7 al 31/7 e dal 20/8 al 31/8 L. 168.000
Alta Stagione dal 31/7 al 20/8 L. 196.000

Prezzi per settimana

Pensione «Cavalcanti»: Riccione.
Bassa Stagione dal 1/6 al 30/6 e dal 25/8 in poi L. 147.000
Media Stagione dal 30/6 al 28/7 L. 175.000
Alta Stagione dal 28/7 al 25/8 L. 203.000

Hotel «La Torretta Bramante» Rimini:
Bassa Stagione L. 147.000; Media Stagione L. 189.000; Alta Stagione L. 238.000.
Alberghi con particolare attrezzatura, posizione centrale, a pochi passi dal mare.

ALBERGHI GRUPPO «A»

Alaska / Merope Rimini - **Universo** Bellariva - **Gabriella** Torre Pedrera
Bassa stagione L. 147.000; Media stagione L. 196.000; Alta stagione L. 224.000
Moderne costruzioni, posizione tranquilla vicino al mare, dotate di ogni confort, camere con doccia e W.C., telefono. Ascensore, bar, sala soggiorno, parcheggio auto privato.

ALBERGHI GRUPPO «B»

Orlov / Natalina Bellariva - **Fiordaliso** Rimini - **Souvenir** Riccione - **Carla** Viserba - **Nautilus** Igea Marina
Bassa stagione L. 126.000; Media Stagione L. 161.000; Alta Stagione L. 175.000.
Alberghi accoglienti, dotati di camere con servizi privati, acqua dolce e fredda, attrezzature moderne, vicino al mare con ottima cucina.

PENSIONI GRUPPO «C»

Bugli - S. Giuliano Mare - **Villa Albani** - Bellariva
Bassa Stagione L. 115.500; Media Stagione L. 147.000; Alta Stagione L. 168.000.
Tutti i nostri alberghi e pensioni offrono camere a 2-3-4 letti con servizi.
I bambini da 0 a 2 anni riduzione del 60% oppure accordi diretti.
I bambini da 2 a 7 anni con sistemazione in lettino aggiunto nella camera con almeno due adulti riduzione del 20%.
Camere a 3-4 letti tutti adulti riduzione di L. 1.000 a persona al giorno.
Pensione Natalina riduzione di L. 1.000 sul 3° letto e L. 4.000 sul 4°.
Albergo Merope riduzione del 10% sul 3° e 4° letto.
Hotel La Torretta Bramante camere a 4 letti riduzione 10% a persona.

Norme di prenotazione

- Le prenotazioni per uno o più turni settimanali devono essere effettuate presso la segreteria del Dopolavoro Ferroviario via Roma, 70, tel. 0541/28901 interno 400 o 343 durante le ore d'ufficio 9/12 - 16/18 da lunedì a venerdì.
- Presso le Sedi dei D.L.F. troverete i moduli per la prenotazione, che dovranno essere accompagnati da un acconto di L. 50.000 per persona a mezzo vaglia postale/telegrafico o 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 con la cena del sabato di arrivo e terminano 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 10,00.
- È consigliabile far pervenire le richieste di prenotazione almeno un mese prima del turno desiderato, in modo particolare per l'alta stagione.
- I Soci Effettivi, in servizio, a richiesta, potranno rateizzare il soggiorno con trattenuta a ruolo, con domanda indirizzata all'Ufficio Ragioneria competente.

Offerta del ventennale

Subito a casa Vostra in visione gratuita per dieci giorni

16 GRANDI VOLUMI
CIRCA 5000 PAGINE
OLTRE 160.000 VOCI
10.000 ILLUSTRAZIONI IN NERO E A COLORI

GRANDE FORMATO: cm. 27,5x20
CARTA PATINATA DI LUSSO
COPERTINA RILEGATA CON FREGI IN ORO

questa meravigliosa macchina per scrivere subito in omaggio
PIU'
un eccezionale sconto sul costo dell'enciclopedia

Il Mondo domani

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 ridotta in un linguaggio vivo, piano, scorrevole, che risponde in pieno alle necessità scolastiche dei vostri figli e all'odierna necessità di sapere.

EDIZIONE 83

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, l'Enciclopedia IL MONDO DOMANI + macchina per scrivere.

La potrò esaminare per dieci giorni. Se mi piace e desidero trattenerla, come appartenente alle Ferrovie dello Stato o abbonato alla rivista, potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento:

- ☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 420.000 che verserò, senza anticipo in rate mensili di L. 30.000 consecutive
- ☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 380.000, che verserò entro dieci giorni dal ricevimento dell'opera

Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

FIRMA

COGNOME NOME

DIPENDENTE DA PRESSO

MATRICOLA O N. DI TESSERA

VIA N.

CAP CITTA' PROV.

SPEDISCA SUBITO! OFFERTA LIMITATA!

PREZZO DELL'OPERA	L. 596.000
SCONTO per gli abbonati alla rivista e per gli appartenenti alle Ferrovie dello Stato	L. 176.000
PREZZO NETTO	L. 420.000

PAGAMENTO: 14 RATE DA L. 30.000 MENSILI, SENZ
CAMBIALI, MA SOLO C/C POSTALI
MACCHINA PER SCRIVERE IN OMA
GIO;
OPPURE: CONTANTI L. 380.000 +

CULTURA & TEMPO LIBERO

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

CINEMA

di Piero Spila

Il grande Kasdan

Il grande freddo di Lawrence Kasdan è apparentemente un film di personaggi: ce ne sono addirittura sette, tutti ex compagni di università, ex contestatori ed ex idealisti, che per una triste circostanza (la morte di un amico) si ritrovano insieme a passare un lungo week end in una lussuosa villa di campagna. Eppure il vero protagonista del film è un ottavo personaggio, che non si vede mai se non nei titoli di testa, quando scopriamo che si è appena suicidato e vediamo delle mani agili rivestirlo sul letto di morte. I suoi compagni arrivano da ogni parte degli Stati Uniti, lasciando impegni e affari, per partecipare al funerale. Ma non è facile seppellire un amico come Alex, con tutto quello che rappresenta (emotivamente, ideologicamente), e allora i suoi amici decidono di rinviare la partenza e dilatare quella triste «cerimonia» restando insieme per un paio di giorni a riallacciare vecchi idilli e rancori, a scambiarsi complicità e ricordi, a verificare soprattutto le rispettive frustrazioni. Fra conversazioni intorno al fuoco, cene preparate in comune, jogging e rock, marijuana e coiti notturni, abbandoni letargici e narcisistiche passività, i sette amici si comunicano fisicamente quello che sono diventati, costringendosi contemporaneamente a ricordare quello che erano, a misurare la distanza siderale che separa le grandi idee-guida e i progetti che avevano accarezzato nella giovinezza con la realtà quotidiana che devono vivere. In questo gioco feroce Kasdan mette a frutto le sue doti di ottimo sceneggiatore e dialoghista (prima di diventare regista ha sceneggiato vari film di Spielberg e Lucas), riuscendo con poche battute e molto veleno a dare un attendibile spessore psicologico a tutti i personaggi: dal giornalista scandalistico, che un tempo era l'intellettuale del gruppo, e adesso è costretto a intervistare majorettes tredicenni cieche, al padrone di casa, affarista ed esperto azionista, che gira sempre in blue-jeans e ascolta solo musica rock, al marito borghese e compiaciuto di sé, che non tradisce la moglie per paura dell'herpes.

Alex, che ha scelto di morire, era molto probabilmente il migliore del gruppo, un mezzo fenomeno della fisica e dell'impegno politico, negli ultimi tempi faceva coppia fissa con una giovane ragazza, silenziosa e sensuale, in una casetta in mezzo al bosco. Sembrava felice, rasserenato, e invece si è tagliato le vene. Come mai? Cercando di scoprire le ragioni del suicidio di Alex (non ha lasciato neppure un messaggio), i suoi amici vanno incontro a brutte sorprese, tanto più che la riconsiderazione del passato (Alex e la sua morte) equivale a quella del presente, tenuto fuori dalla villa in cui si svolge l'azione e di cui si percepiscono solo i sintomi e gli effetti (il «grande freddo» a cui allude il titolo).

C'è chi, a proposito del film, ha parlato di «elegia del riflusso», di «processo al sessantotto», di «fallimento di una generazione». E in realtà Kasdan, rappresentando con impietosa sapienza i tic e le crisi di una generazione «raffreddata» politicamente e confusa psicologicamente, semina un bel numero di segnali in tale direzione, che però sono devianti o perlo-

Il gruppo di amici protagonisti de «Il grande freddo»

meno riduttivi. **Il grande freddo**, infatti, è senz'altro molto di più, è cioè una ispirata testimonianza di quel senso di sgomento che attraversa il nostro tempo, e che coincide con le crisi personali, gli smarrimenti e le paure di chi, spenti gli slanci giovanili e gli ideali, si scopre assuefatto nel quotidiano e nella routine. E tanto più utopistici, allettanti, irripetibili sono le idee-forza e i progetti della giovinezza, tanto più amara e disperata è l'eredità con cui dover fare i conti. I personaggi del film (chi industriale, chi avvocato, chi dottore, chi attore, tutti bianchi, tutti belli, tutti appartenenti alla migliore «middle class» americana) a modo loro hanno raggiunto il successo. Eppure sono infelici, così come il rasserenato Alex ha scelto il suicidio. Qual è allora il problema? Se non avessero gli «anni sessanta» alle spalle, se cioè non avessero il loro «passato», oggi sarebbero soddisfatti di loro stessi. In questo senso **Il grande freddo** non affronta un problema generazionale, ma universale, è un film sugli «anni sessanta» solo perché ognuno di noi ha i propri «anni sessanta», che per molti sono vere e proprie ombre di Banco. Molto più semplice rimuovere, censurare, dimenticare, e i mezzi sono tanti: il lavoro, la carriera, la famiglia, gli hobbies ecc. ecc. Il passato e il presente, l'illusione e la sconfitta, è lì che si gioca la disperazione o l'ignavia di una generazione.

Alla fine del film William Hurt, un reduce del Vietnam, consumatore e spacciatore di droga, decide di abitare nella casa di Alex, si mette con la sua donna, indossa perfino i suoi abiti: è un modo per far proseguire il «passato» interrotto dal suicidio, di farlo diventare presente; ancora meglio fa la giovane avvocatessa desiderosa di diventare madre, che si fa addirittura mettere incinta dal suo «passato». La vita contro la morte è la sfida più alta che i protagonisti de **Il grande freddo** possono lanciare, e in questo senso il film, a dispetto di tutto, non è neppure rinunciatario.

Oltre che bravo sceneggiatore, Lawrence Kasdan si conferma (dopo il precedente **Brivido caldo**) regista dotato di uno stile personale e suggestivo. Usando i toni levigati della sophisticated-comedy per mettere in scena umori e materiali emotivamente impervi, adottando un montaggio aggressivo e sincopato, in cui climi distensivi da conversation-piece si alternano a inserti d'improvvisazione, Kasdan svolge con rigore e ferocia il suo discorso sulla vita e sulla memoria, sui valori e sui doveri, facendo un film politico parlando della sconfitta della politica e un film di amici in cui non c'è amicizia. Il tutto con il contrappunto di una colonna musicale organizzata con le canzoni più in voga dei perduti anni sessanta (da quelle dei Rolling Stones a quelle di Aretha Franklin, dai Temptations a Marvin Gay). E le canzoni de **Il grande freddo** non si limitano quasi mai ad essere una semplice colonna d'accompagnamento, ma offrono sempre un ulteriore livello di comunicazione (complementare o addirittura alternativo).

A differenza di autori come Spielberg, Lucas o Landis, che fanno un cinema spettacolare e comunque speculare rispetto alle attese del pubblico, o di Francis Ford Coppola impegnato in una lunga auto-interrogazione sul cinema e sui miti del cinema, Kasdan è forse l'unico regista americano capace oggi di guardare ai problemi del nostro tempo, a proporre un cinema non appagante ma di riflessione, non consolatorio ma inquietante perché pone domande e non fornisce risposte. Un cinema che può creare imbarazzi e determinare rifiuti (ad esempio le sottovalutazioni a cui è stato sottoposto da alcuni critici) ma che merita il rispetto più ampio possibile. Per quello che significa **Il grande freddo**, ma soprattutto per quello che potranno essere i suoi film successivi, Kasdan, il «grande Kasdan», è uno dei pochi autori che a mio parere valga la pena di seguire. □

SEGNALAZIONI/CINEMA

«La finestra sul cortile» (Rear Window, 1954) di Alfred Hitchcock, con James Stewart e Grace Kelly.
«La donna che visse due volte» (Vertigo, 1958) di Alfred Hitchcock, con James Stewart e Kim Novak.

In «La finestra sul cortile», un fotoreporter invalido passa il tempo a spiare l'intimità degli inquilini del palazzo di fronte: piccoli amori, tristi follie, solitudini e naturalmente omicidi. Il voyeurismo del protagonista, speculare a quello dello spettatore di cinema, serve a Stewart anche per evitare gli assalti di Grace Kelly a caccia di marito. Il voyeurismo è così peccato due volte, e Stewart viene punito. Alla fine del film volta le spalle alla finestra e si dedica alla consorte. C'è da scommettere che, a sua volta, finirà presto con essere spiato dai vicini.
In «La donna che visse due volte», un uomo che soffre di vertigini deve sorvegliare una donna con manie suicide che non fa che salire sui campanili. Alla fine lui vince la vertigine, ma lei si butta di sotto. Chi ha detto che la malattia è sempre negativa?
Uno cinico-filosofico, l'altro onirico-romantico, ritornano nelle sale due autentici capolavori di Hitchcock. Senza dubbio l'evento cinematografico dell'anno: sia per chi non ha mai visto i film, sia per chi li ha visti in situazioni del tutto diverse (cioè credendo di trovarsi di fronte a volgari film di cassetta).
Adesso, invece, Hitchcock piace a tutti, al pubblico e alla critica. Mi piacerebbe avere lo spazio per pubblicare certe recensioni degli anni cinquanta!
E allora il cinefilo hawks-hitchcockiano (è una razza scoperta da Godard) si domanda perplesso: avevamo ragione prima o abbiamo torto ora?

LIBRI

In silenzio, Karen

Per Karen Blixen Amore, Morte, Mito, Magia, Avventura, Enigma sono figure che continuamente compongono e scompongono le loro trame, che intrecciano ricami sottilissimi di destini, che creano vicende che si inscatolano in altre vicende. Sono figure che tessono fila sempre uguali e sempre diverse, che scoprono molteplici sfumature, che invitano a quel «gioco spietato e crudele» che è la letteratura. «Le storie si raccontano da quando esiste la parola, e priva di storie la razza umana sarebbe perita, come sarebbe perita priva d'acqua» fa dire la Blixen a uno dei personaggi degli **Ultimi racconti**, frase che possiamo leggere come un codicillo testamentario. Tutta l'opera di Karen Blixen presuppone infatti che il narrare storie corrisponda a un'esigenza primor-

Karen Blixen in tre diversi momenti della sua vita

diale, che la Parola sia un nume tutelare con poteri magici, capace di sedurre soprattutto con il suo suono. La Blixen è essenzialmente una scrittrice di Parole, a parte **La mia Africa**, un classico libro di memorie e **Ombre sull'erba**, inedito in Italia, tutte le altre opere sono racconti, **Sette storie gotiche, Racconti d'inverno, Ultimi racconti**, e il racconto, si sa, ha la dimensione della narrazione assoluta, pura, universale.

Tutta la vita della Blixen è stata costruita sul castello di carta delle parole, una vita intensa che oggi ci viene proposta da Judith Thurman nella voluminosa biografia **Isak Dinesen, la vita di Karen Blixen**, premiata con l'American Book Award nel 1983 e ora presentata da Feltrinelli in edizione italiana. La vita di Karen Blixen, alias Isak Dinesen, pseudonimo ottenuto unendo il nome biblico maschile Isak, colui che ride, con il cognome paterno Dinesen, è una vita quanto mai fuori della norma, quanto mai «sopra le righe».

Nata in una famiglia ricca e aristocratica ebbe un rapporto privilegiato ed esclusivo con l'amatissimo padre Wilhelm Dinesen al quale non perdonò mai di averla abbandonata impiccandosi un mese prima che lei compisse dieci anni. La tragedia la segnò per tutta la vita con quel terrore dell'abbandono che nei rapporti sentimentali la rese sempre possessiva, angosciata, nevrotica, perdente. A diciotto anni sposò Bror Blixen e con lui si trasferì in Kenia come signora di una grande piantagione di caffè. Il matrimonio si esaurì in breve tempo, soffocato dall'indifferenza e dai tradimenti di Bror al quale piacevano troppo le donne Masai. Fu lui a contagiarla della malattia che la perseguitò tutta la vita con vergogna e sofferenze.

Sotto la stella dell'abbandono nacque anche il suo rapporto con un inglese nobile e bello, Denys Finch-Hatton, che segnò di felicità e di ansie gli ultimi anni del suo matrimonio e i primi della sua solitudine.

Denys morì in un incidente aereo nell'estate del '31 quando già il loro rapporto si era violentemente interrotto e Karen tornò in Danimarca nella bella casa familiare di Rungstedlung, a pochi chilometri da Copenhagen. Cominciò lì, alle soglie dei cinquant'anni, il lungo cammino del suo talento.

Nella primavera del 1933 portò a termine **Sette storie gotiche** che, respinto due volte dagli editori danesi, fu pubblicato negli Stati Uniti dalla Random House con un immediato successo di critica e di pubblico. Fu poi la volta dei **Racconti d'inverno**, dei **Capricci del destino**, degli **Ultimi racconti** mentre la sua fama cresceva in tutto il mondo.

«Avrebbe dovuto prendere il Nobel al mio posto» dichiarò

SEGNALAZIONI/LIBRI

«Ora che ve ne siete andati» di Francesco Boneschi, ed. «Noi Pubblicisti»

Francesco Boneschi, noto per la sua attività pubblicistica e per l'impegno che da sempre profonde nell'ambito dell'Ordine dei Giornalisti e dell'Associazione Stampa Romana, ha pubblicato la terza edizione del volume di poesie «Ora che ve ne siete andati». L'attenzione ai problemi della categoria professionale cui appartiene, all'attualità del mondo del giornalismo, però, non distoglie Boneschi dal suo primo amore: la poesia. Una poesia che per lui è sempre stata non solo versi e parole, ma tensione esistenziale, questione di vita. Perché — ci ricorda in una sua lirica — «Il segreto della vita è di non fuggire...».

«Il nome delle cose» di Sophia de Mello Breyner Andersen, a cura di Carlo Vittorio Cattaneo, ed. Fogli di Portucale

Il Portogallo, frontiera atlantica dell'Europa, sta rilanciando la sua immagine culturale attraverso iniziative e autori ormai apprezzati ovunque (il cult-movie «Francisca» di Manuel de Oliveira sta per uscire anche in Italia). Un contributo alla scoperta della cultura portoghese viene senz'altro dall'attività di Carlo Vittorio Cattaneo. Noto anche in Portogallo come uno dei maggiori studiosi della poesia lusitana, Cattaneo è un nostro collega, ed è con piacere che segnaliamo la sua ultima fatica: la traduzione di un'antologia poetica di Sophia de Mello Breyner Andersen. Un vero regalo: grazie al lavoro di Cattaneo, si possono finalmente gustare i versi di questa poetessa di grande statura, in cui si ritrovano suggestioni mitiche e passioni sociali, fuse nella convinzione che «l'arte non è lusso né ornamento». «La rivoluzione della qualità è radicalmente necessaria ad una rivoluzione reale», dichiara Sophia, nel bellissimo saggio «Poesia e Rivoluzione» con cui si apre il volume. Insomma, è il «nome» che costituisce le «cose», «Poiché è la poesia che fonda».

«La Guida Pirelli»

L'Italia è percorsa da 5.600 chilometri di autostrade e da oltre 2.000 chilometri di superstrade: un sistema spinale che in poche ore consente spostamenti, individuali e collettivi, impensabili sino a qualche decennio fa. Senonché, per una serie di motivi storici e culturali che qui non è il caso di approfondire, gli italiani si sono abituati a considerare le autostrade quale mezzo veloce per coprire lunghe distanze, punto e basta. Il risultato è che una certa ignoranza regna oggi circa il «significato» di autostrada e i suoi rapporti dimensionali con l'ambiente circostante. È stato detto da qualcuno che l'Italia è il Paese che meglio sa nascondersi agli italiani. E forse è vero visto che su 8 mila km di coste, i 5 mila «conosciuti» si riferiscono ad agglomerati che, nel periodo delle vacanze, riproducono le condizioni ambientali delle città.

Sulla scorta di queste considerazioni è stata pubblicata una versione più ampia della **Guida Pirelli** che si propone di riscoprire una parte rilevante del territorio nazionale: quella che cammina con noi lungo i fianchi delle autostrade e delle superstrade e che, troppo spesso, non ci sfiora neppure, indaffarati come siamo a percorrere «da casello a casello» territori che pure sono ricchi di storia, di bellezze naturali e curiosità.

Per metterla insieme ci sono voluti 14 mesi di lavoro, dalla quotidiana attività redazionale alle ricerche sul campo, dalla impostazione grafica alla decodificazione di un immenso materiale di repertorio. I risultati sono garantiti dalla presentazione del Touring Club Italiano. Ma vediamoli:

2.337 **località** segnalate per particolari «meriti» storico-culturali, turistico-alberghieri, gastronomici, ecc; 137 **cartine** a colori indicanti le risorse e le notizie utili proposte dalla guida; 166 **fuori testo** che offrono notizie particolari su aspetti paesaggistici, urbanistici, monumentali, gastronomici, di curiosità storica, ecc.; 356 **aree di servizio** autostradali con l'elencazione dei servizi di volta in volta esistenti; 1.517 **alberghi,** identificati per categoria, ubicazione, periodo di chiusura, servizi esistenti, caratteristiche peculiari; 1.629 **ristoranti (e trattorie)**, classificati per meriti gastronomici (da zero a quattro quadratini neri) e per caratteristiche ambientali (quadratino rosso); 1.389 **«dove comperare»**, segnalati per particolari meriti di genuinità, o tradizione; 7.750 km. **di sviluppo** autostradale e superstradale.

La Guida Pirelli segnala inoltre: monumenti, musei, castelli, ville, centri archeologici, camping, EPT, aziende di soggiorno, terme, porti turistici, caselli di uscita, e tutta una serie di notizie utili.

«La Guida Pirelli», pagg. 654, L. 24.000.

Per i lettori di «Voci» è previsto un prezzo di favore: basta compilare e inviare il tagliando pubblicato qui sotto.

Desidero ricevere il volume "La guida Pirelli" alla condizione di favore di L. 18.000 (spese di spedizione comprese)
Pagamento in Contrassegno

Nome ..... **Cognome** .....

Via ..... **Cap.** ..... **Città** .....

Firma .....

Compilate chiaramente il presente tagliando e speditelo in busta a idea-Libri Srl, via S. Tommaso 10, 20121 Milano.

pubblicamente Hemingway, premiato dall'Accademia svedese nel 1957. Ma prima che alla letteratura il suo pensiero fu rivolto sempre all'amore al quale non rinunciò mai. L'ultima passione fu il poeta Thorkild Bjornvig, giovane, intelligente, affascinante. La loro relazione durò quattro anni in un alternarsi di fiammeggianti momenti di passione e di amare pause di odio. Karen ha raccontato la loro storia in Echi (raccolta in **Ultimi racconti**); lui, venticinque anni dopo, in un libro che dicono bellissimo, **Pagten** (Il patto), non tradotto neppure in inglese.

Fu indubbiamente per entrambi una passione sconvolgente, «un rapporto ermetico, totale: uno di fronte all'altro essi si metamorfizzavano, giocavano tutti i ruoli del loro repertorio psichico personale. Più questo rapporto si ingigantiva, più appariva inevitabile il suo decomporsi nella tragedia» scrive la Thurman.

A fatica Thorkild riuscì a liberarsi da questo dominio avido ed esclusivo che lo divorava e a recuperare la sua libertà.

Karen accolse freddamente la lettera con cui il poeta rompeva il loro patto. Affondando sempre di più nella degradazione della malattia, magrissima, sempre vestita di nero, il volto di un pallore mortale che accentuava con la cipria bianca e forti righe di kajal intorno agli occhi, Karen Blixen era ormai la maschera della donna che era stata. La vagabonda affabulatrice era diventata un piccolo elfo decrepito ma ancora ironico: «Nell'insieme sembro una vecchia strega, la più orrenda possibile, un vero Memento Mori...». Ma ancora creava favole, immagini, fantasmi, ancora giocava con la Parola. Senza più il suo poeta si gettò di nuovo nel lavoro e la morte la raggiunse il pomeriggio del 6 novembre 1962 nella sua casa di Rungstedlung avvolta nell'ombra.

Arrivò così l'ultima delle sue figure: il Silenzio. Quel Silenzio che aveva sempre inconsciamente cercato tra il mare in tempesta delle Parole perché in fondo «è il silenzio che sta al di là di tutte le storie, è il silenzio che tutte le storie vere evocano».

Marina Delli Colli

Judith Thurman, «Isak Dinesen, la vita di Karen Blixen», Feltrinelli, pp. 495, lire 40.000

Gattinara, vino e cultura

Gattinara non è solo un vino per palati raffinati, ma soprattutto una bella cittadina in provincia di Vercelli, dove, evidentemente, si può bere un buon bicchiere, e passeggiare tra vie, piazze, palazzi, chiese e monumenti di grande interesse storico-artistico. Una guida turistica, nata dalla collaborazione di Assessorato alla Cultura del Comune, Associazione Culturale di Gattinara e Cassa di Risparmio di Torino, è adesso disponibile per chi voglia conoscere meglio questa bella zona generosa di natura e di cultura. La Guida è agile, ricca di notizie utili: invoglia alla lettura e... a un bel viaggio fino a Gattinara.

Guida Turistica di Gattinara - pagg. 63, per richiederla, rivolgersi all'Associazione Culturale Gattinara - Presidente Salvatore Perazzo, Via Piave, 24 - Gattinara (Vercelli).

DISCHI

Dall'Ufficio del Catasto alla grande porta di Kiev

È apparso recentemente un bel disco della D.G.G., inciso con procedimento digitale, recante la versione orchestrale di Ravel de «I quadri di una esposizione» di Mussorgsky, eseguita dall'Orchestra sinfonica di Londra diretta da Claudio Abbado. Che «I quadri» avrebbero avuto la risonanza che hanno avuto senza l'intervento della versione orchestrale raveliana sarebbe dire una bugia.

Un po' perché la musica strumentale, anche se si tratta del re degli strumenti, il piano, gode di fama più sommessa e limitata, e un po' perché con un solo strumento, sia esso pure il piano, non è possibile conseguire gli effetti cromatici come con l'impasto delle voci di più strumenti. È come la differenza che corre tra l'affresco monocromatico e l'affresco policromo. Pur non potendo negare al primo valore artistico, specie se disegnato, diciamo, da un Peruzzi (vedi i suoi grandiosi affreschi recentemente portati alla luce nell'Episcopio di Porto) sta di fatto che i grandi affrescatori hanno preferito valersi dei colori.

Si nega da parte degli esperti che la versione di Ravel costituisca un miglioramento, una valorizzazione dell'originale scritto appunto per piano. D'accordo che non può essere considerato un miglioramento; ma una valorizzazione penso proprio di sì. Il Nostro volle esprimere con quest'opera la testimonianza della sua amicizia verso l'architetto Hartmann, da poco defunto, descrivendo dieci dei suoi quadri esposti in una mostra che egli immagina di visitare. E la esprime col mezzo nel quale è più dotato: il piano. Sappiamo che in orchestrazione difettava alquanto tant'é che ancor oggi si esegue il Boris, suo capolavoro, nella versione di Rimsky Korsakov, malgrado qualche tentativo, inteso come opera di recupero alla verità storica ed alla genuinità artistica, di eseguirlo in versione originale, con risultato soddisfacente soltanto per... i restauratori. Eppoi Mussorgsky ben sapeva che un lavoro orchestrale, destinato alle grandi sale, non avrebbe suscitato che aspre critiche verso il suo autore, colpevole di aver rotto i ponti non solo con la «sua» società ma anche verso i suoi compagni di rivolta al romanticismo occidentale (i «cinque»). La testimonianza di affetto verso l'amico, meglio contenerla fra quattro mura domestiche per poche orecchie amiche.

Miglioramento, valorizzazione, e che altro? Sinceriamocene da noi. Qualche tempo fa uscì un disco con le due versioni: su di una faccia, quella per piano eseguita dall'asettico Ashkenazy e, sull'altra, quella per orchestra eseguita dalla Filarmonica di Los Angeles diretta da Zubin Metha (Decca SXL 6328). Ascoltiamo dapprima l'originale per valutarne bene i contenuti. Musica semplice, graziosa, orecchiabile, quasi da salotto. Pacata, priva di slanci virtuosistici, ma con tanto colore che il monocromatismo dello strumento e ancor più dell'esecutore (c'è da domandarsi: ma l'avrà sentita l'altra faccia del disco?) non riesce a nascondere. Tanto di quel colore da far pensare che a questa musica lo strumento vada... stretto. Questo colore Ravel lo ha percepito e lo ha riversato nella sua versione attingendo dalla tavolozza degli strumenti più diversi e più desueti come la tuba, il sassofono e le campane, alterando la voce dei più comuni con l'impiego delle sordine e impastandoli con gli accostamenti più arditi come a crearne dei nuovi, dalla durata effimera quanto basti per ottener l'effetto voluto. E tutto ciò senza scostarsi di una sola battuta dall'originale, salvo l'aggiunta di qualche battuta nel finale che descrive la grande porta di Kiev, progetto schizzato dall'Hartmann secondo l'antico stile russo con cupola a schiena d'asino; un progetto mai realizzato.

Il fascino di questo lavoro eccitò la fantasia di altri senza tuttavia lasciare traccia. Come sarebbe potuto accadere diversamente, o incauti, dopo la prova raveliana? Oggi «I quadri» sono spesso citati come opera di Mussorgsky e Ravel. Ma che cosa c'entra il catasto del titolo? Mussorgsky, quando lo zar Alessandro II abolì la schiavitù della gleba, cedette tutta la proprietà che gli aveva dato agiatezza, onori, carriera militare per ridursi ad oscuro impiegato del Catasto e, praticamente, in miseria. E senza pentimenti, rifiutò il posto offertogli di insegnante nel Conservatorio di Pietroburgo!

Gianfranco Angeleri

Il menestrello si riscopre profeta

Bob Dylan ha incarnato alla perfezione nell'ultimo ventennio la figura dell'intellettuale americano d'opposizione. La sua carriera artistica, puntellata da tanti e vistosi successi, riassume nel bene e nel male le caratteristiche di quella corrente di pensiero alternativa che in America si è alimentata prima della contestazione universitaria e poi degli orrori della guerra nel Vietnam. Nel bene, perché indubbiamente in un Paese così poco originale e conformista queste ventate di opposizione totale e anarcoide sono servite come stimolo per le coscienze soprattutto dei giovani. Nel male, perché tale opposizione, essendo appunto frutto di umori spontaneisti più che di una solida elaborazione teorica, non sempre ha avuto ed ha la coerenza e la forza necessarie ad evitare confusioni, compromessi, ripensamenti folgoranti (e quanto mai dubbi).

Il percorso artistico di Bob Dylan ha conosciuto una serie di svolte anche radicali, tanto da assomigliare ad una nave la cui bussola faccia i capricci nell'indicare la giusta rotta. Prima contestatore, poi convertito alla fede, poi seguace della liberazione da droga, e ancora intimista, libertario, eretico, dissacratore, censore, collaborazionista. Ma insomma, chi è veramente costui? Nient'altro se non la somma di tutto ciò; nient'altro se non la più limpida espressione dell'effimero, di un materiale che va usato e buttato per essere sostituito da qualcosa di nuovo e di più affascinante. Un modello, come si vede, che ha trovato degli autorevoli seguaci anche fra gli assessori di casa nostra.

L'occasione per parlare di Dylan ci è data dall'uscita di un nuovo album, dal titolo **Infidels** (CBS 25530) che non ha mancato di riscuotere il solito clamoroso successo. Il lettore a questo punto si starà chiedendo quale dei tanti Dylan che abbiamo delineato si ritrova nel disco in questione. Diciamo subito che si tratta di un Dylan in versione sociale; una sorta di ritorno alle origini «arrabbiate», al signor Robert Zimmerman (per quei quattro che non lo sapessero questo è il vero nome di Bob Dylan) che con **Freewheelin'** (1963) sbalordiva un'America ancora pigra e sonnolenta. Via, dunque, i temi intimisti e sognanti e largo alle riflessioni a sfondo politico e sociale, cambiando magari qualche ingrediente ormai stantio: non più il Vietnam, sepolto nella coscienza collettiva, ma il Salvador, molto più à la page. Per il resto, un po' di anticapitalismo e un po' di anticonformismo; appena una goccia di avversione per la tirannide e la torta è fatta. Scherzi a parte, ci pare che negli ultimi venti anni le cose siano cambiate notevolmente, e chi si ostina ancora a profetizzare rischia di fare il verso a se stesso. Le musiche comunque, grazie alla collaborazione di personaggi del calibro di Mark Knopfler (il leader dei **Dire Straits**) e di Mick Taylor, sono sicuramente di buona fattura. A loro si deve con tutta probabilità il prevalere di toni rock e blues mai particolarmente privilegiati da Dylan. Per quanto riguarda i pezzi (otto in tutto) che compongono l'album, ci sembra che vadano segnalati «License to kill», un brano ironico e disincantato e «Jokerman», più consono alla tradizione canora di Bob Dylan.

Claudio Giovanardi

Bob Dylan: per la prima volta in Italia

TELEVISIONE

«International Airport»: primo serial targato Rai

La sfida è stata lanciata. Dopo ritardi, falsi allarmi, indecisioni, e proprio nel momento in cui più alto soffiava il vento della polemica (caso Carrà, rinnovo del Consiglio d'amministrazione, intervento della Corte dei conti), la Rai ha deciso di giocare una delle carte più attese: la realizzazione del primo serial «fatto in casa», con modalità e caratteristiche dei più collaudati prodotti americani, e cioè un pool di sceneggiatori, due registi ad avvicendarsi, un gruppo di attori fissi e soprattutto un ambiente e una situazione-contenitore da riempire ad ogni puntata di incontri, colpi di scena, storie d'amore e casi umani.

Per fare il grande passo è stata scelta una sede storica come la Rai di Torino, dove dal 1° marzo lo Studio Uno (fra i più grandi in Europa) è stato interamente trasformato in aeroporto, con sale d'attesa, ristorante, box, scale mobili e, sullo sfondo, al di là delle vetrate, sagome d'aerei pronti al decollo. Il primo serial italiano si chiamerà **International Airport**, e sarà costituito da ventisei telefilm di mezz'ora, tutti ambientati nei cosmopolitici spazi di un grande scalo internazionale, «posto di frontiera» per definizione, dove può accadere di tutto: traffici illeciti (droga, opere d'arte, valuta), situazioni da suspense, ma anche fatti più quotidiani, episodi di «vita comune». Originariamente l'aeroporto del serial doveva essere il «Leonardo da Vinci» di Fiumicino, ma all'ultimo momento l'Alitalia e la Società che gestisce l'impianto della capitale hanno preferito ritirare la loro sponsorizzazione. Poco male. Tolte le scritte, le sigle, i riferimenti diretti alla compagnia di bandiera, l'ambientazione ha perso in realismo ma ha guadagnato sicuramente in fantasia.

I registi sono Paolo Poeti ed Enzo Tarquini, la revisione dei copioni è affidata a uno sceneggiatore esperto come Ennio De Concini (reduce dal fresco successo de **La piovra**), mentre il cast fisso è formato da Adolfo Celi (il capo scalo), Dalila Di Lazzaro e Barbara Cupisti (hostess), Orazio Orlando (il commissario), Gianni Garko (il capitano della finanza), Margherita Guzzinati (medico) e numerosi altri attori che, com'è tradizione dei serial, si aggiungono e scompaiono di volta in volta. L'intenzione della produzione, inoltre, è di puntare molto alla cattura di qualche «nome» di richiamo del mondo dello spettacolo (cantanti, sportivi ecc.) da inserire con brevi apparizioni in ogni puntata. Un cast tecnico, comunque, di grande esperienza, per una realizzazione che per il resto si propone con una forte caratteristica di sperimentazione.

Ma le caratteristiche peculiari nella realizzazione di un serial rimangono la lotta contro il tempo e la necessità di immaginare e impostare il lavoro come un prodotto più che come un fatto creativo. «Certo — dice Enzo Tarquini, uno dei registi — si tratta di sperimentare un modo completamente nuovo di lavorare, più veloce, brillante, con molti dialoghi in interni, un numero limitato di ambienti e quindi di spostamenti, l'uso intensivo del set, l'eliminazione dei tempi morti, delle pause. Ed è questo, in definitiva, l'aspetto più entusiasmante del nostro impegno». Per quanto riguarda la fase operativa niente sovrapposizioni ma assoluta divisione di ruoli: un regista lavora in sala prove con gli attori, l'altro pensa alle riprese, e viceversa. Ogni telefilm deve essere girato in quattro giorni e il rispetto dei tempi è affidato soprattutto alla professionalità e all'affidabilità degli attori.

Tra loro spicca Adolfo Celi che, dopo Goldfinger e Papa Borgia, boss della malavita e poliziotti, ha finalmente l'opportunità di farsi conoscere dal grande pubblico televisivo con un personaggio più riposante: un buon padre di famiglia preoccupato che nello scalo tutto proceda per il meglio, ma con il pensiero rivolto anche ai problemi dei figli o della sorella zitella (interpretata da Lina Volonghi).

Se a Torino il clima del set è pieno di fervore, a Roma, negli uffici di Viale Mazzini, c'è grande soddisfazione. Enrico Pinto, dirigente della struttura responsabile del serial, è molto ottimista. «Non dovremmo dirlo a così poco tempo dall'inizio della lavorazione, ma i fatti ci stanno dando ragione. La troupe lavora a pieno ritmo e i tempi sono rispettati alla perfezione. Se tutto procede così, entro il 28 luglio termineremo le riprese in studio. A settembre gireremo gli esterni (appena il 10% sul totale delle scene) e quindi passeremo al montaggio».

E la qualità? «Come verifica abbiamo già montato le prime quattro puntate girate. I risultati sono più che soddisfacenti sia sul piano della spettacolarità che del livello artistico».

Un esperimento da continuare, allora? «Direi proprio di sì. Per quanto ci riguarda già stiamo pensando a un raddoppio delle 26 puntate previste, per portarle a 52. Le uniche difficoltà riguardano lo studio che è prenotato dalla Rete Due. Ma confidiamo di raggiungere un accordo».

La posta in palio è così importante che farà superare anche la concorrenza fra le reti di Stato. Ma la sfida, poi, sarà vinta davvero? Il serial italiano riuscirà, come i più fortunati modelli d'oltre oceano, a entrare nelle abitudini dei telespettatori e a vincere la guerra del telecomando? E in termini economici e artistici, alla Rai converrà produrre direttamente i suoi serial oppure continuare a farsi colonizzare da **Hill Street** o **Kojak**? Al di là dei giudizi di merito e dei primi entusiasmi bisogna aspettare: **International Airport** è un segmento ancora troppo piccolo per fornire risposte definitive. Un segmento piccolo, ma agguerrito.

P.S.

SEGNALAZIONI/TV

Helena, la ragazza della porta accanto

«Helena», così, con il nome della protagonista, si intitolerà una serie televisiva in 32 episodi prodotta da Cinecittà. La chiave narrativa è a metà strada tra la «soap-opera» e il classico telefilm americano e punta tutto sulla tenuta del personaggio Helena: bella, ma non aggressivamente sexy, dolce e comprensiva, ma anche energica e intelligente. Come tante ragazze di oggi i suoi problemi sono la ricerca di un lavoro, la casa, certe solitudini, amicizie e corteggiamenti, ma soprattutto tante, tante avventure da cui — c'è da dirlo? — Helena uscirà sempre nel migliore dei modi. La serie è in corso di lavorazione e ancora non si sa su quale rete, nazionale o privata, andrà in onda.

La storia d'Italia a puntate

La regista Adriana Borgonovo ha concluso nell'abbazia di Fossanova la registrazione della seconda serie del programma «La straordinaria storia dell'Italia» dedicata al medioevo nel nostro Paese. Si tratta di uno dei maggiori impegni culturali di Rai Uno: in dodici puntate di un'ora ciascuna, i maggiori storici raccontano le vicende che caratterizzano la storia italiana dalla caduta dell'Impero romano alle soglie del Rinascimento. Il programma dovrebbe andare in onda nel prossimo autunno.

INCONTRI

Sara Carlson

Nel duello all'ultima «audience» fra telefilm, serial e sceneggiati Kolossal, si è da sempre ben inserito il «varietà televisivo». Tanto si è consolidata (a dispetto di ogni previsione sfavorevole) la presenza dello spettacolo leggero sui nostri teleschermi che l'aficionados del «genere», saltellando da un canale all'altro (da **Risatissima** a **Drive In** ecc.) e giocando sui meandri dei palinsesti e delle fasce orario, può regalarsi ogni sera un paio d'ore di pieno gradimento televisivo.

E non è un fenomeno negativo. Mentre i telefilm e i serial sono quasi tutti di provenienza oltre oceano, il varietà televisivo è un «genere» tipicamente nazionale, dove accanto al riciclaggio di comici di provenienza cinematografica o cabarettistica (Vianello, Pozzetto, Banfi, Ric e Gian ecc.), c'è anche la ricerca di qualche nome nuovo da portare al successo.

E il successo, come si è detto, non manca. Basti pensare a uno dei più eclatanti spettacoli della RAI, il celebre e celebrato **Al Paradise** (giunto ormai al secondo anno di programmazione), che quest'anno, con le sue 18 puntate, ha richiamato milioni e milioni di telespettatori il sabato sera sul primo canale.

Proprio in **Al Paradise** ha debuttato quest'anno Sara Carlson, un'americanina di New York, una di quelle giovanissime come se ne incontrano tante oggi, dall'aria candida e già volitiva però, una quasi adolescente che si esibisce con grinta e professionalità, ripetendo e divulgando per le famiglie italiane le performances giovanilistiche di **Flashdance**. Ricerca di novità, ricerca di volti e nomi nuovi (ed è indubbio che Sara Carlson lo sia), ma anche ripetizione di formule collaudate, di tradizioni da salvaguardare gelosamente. Come non sottolineare, infatti, che nelle apparizioni di Sara Carlson ad **Al Paradise**, oltre alla sua personalità artistica e alle doti fisiche, saltava agli occhi una speciale, personalissima scuola di balletto: le coreografie erano di Don Lurio (che della TV, lui sì che se ne intende).

Gianni Boari

FILATELIA

di Sebastiano Di Mauro

ITALIA

Pioggia di emissioni italiane nel mese di aprile.

Il 10 aprile è stata emessa una serie dedicata all'Arte del vetro relativa al Lavoro Italiano nel mondo.

La serie è composta di due valori da L. 300 ciascuno uniti da una bandella recante la dicitura «Lavoro italiano nel mondo».

I due francobolli raffigurano:

— una fornace per la fusione del vetro ed un mosaico realizzato con tessere vetrose;

— un soffiatore del vetro ed un servizio di bicchieri.

Tiratura: cinque milioni di serie complete.

Il 16 è stato emesso un francobollo celebrativo delle «Elezioni del Parlamento Europeo 1984».

Il francobollo del valore di L. 400 raffigura il Palazzo sede del Parlamento Europeo a Strasburgo ed il simbolo utilizzato nella campagna elettorale.

Ci meraviglia il fatto che le Poste italiane, per questa emissione, abbiano ridotto la tiratura portandola a quattro milioni di esemplari mentre, data l'importanza dell'avvenimento, avrebbero dovuto aumentarla e distribuirla capillarmente in tutta Italia.

Il 24 aprile è stata emessa una serie ordinaria tematica «Salvaguardia della natura» dedicata ai «Boschi-Guardia Forestale dello Stato». La serie è composta di quattro valori da L. 450 per ogni soggetto, riuniti in quartine sullo stesso foglio; ogni foglio contiene dieci quartine.

Le vignette riproducono ciascuna un aspetto della salvaguardia della natura e precisamente:

— il lavoro svolto dal Corpo Forestale dello Stato;

— la prevenzione degli incendi nelle foreste;

— il pericolo costituito dai nuovi insediamenti edilizi in prossimità dei boschi;

— la difesa della natura dai rifiuti e dall'inquinamento.

Tiratura: quattro milioni di serie complete.

Il 26 aprile è stata emessa una serie propagandistica della «Esposizione mondiale di filatelia Italia 1985».

I francobolli, di L. 450 e di L. 550, riproducono, rispettivamente, una veduta della sede del Ministero Poste e Telecomunicazioni ed un particolare della Via Appia nei pressi di Roma con il motto: «Anche le strade del francobollo portano a Roma».

Tiratura: dieci milioni di serie complete.

Filatelia Ferroviaria

Il 5 aprile è stata inaugurata a Milano, presso la stazione di Milano Centrale, la 5ª Mostra Filatelica Intercompartimentale. In occasione della Mostra è stato utilizzato, dalla Sezione Filatelica del D.L.F. di Milano, il timbro speciale che riproduciamo.

LETTERE A VOCI

Le FS nel 1984

Nell'ambito dell'inchiesta «Le FS nel 1984», apparsa sul n. 1/84 di «Voci della Rotaia», c'è pervenuta la dichiarazione di Franco Matricardi, Segretario Nazionale della CISNAL - Trasporti, che volentieri pubblichiamo.

L'on. Signorile, Ministro dei Trasporti, relazionando al Consiglio dei Ministri, all'atto della presentazione del disegno di legge che prevede la trasformazione giuridica delle Ferrovie dello Stato da Azienda Autonoma-patrimoniale ad Azienda di gestione di servizi, ha insistito molto sul binomio investimenti-produttività.

L'attuale classe politica registra una volontà di rimuovere i vecchi ferri, proponendo, in alternativa, strumenti e soluzioni aggiornati ed efficienti, capaci di incidere positivamente sul prodotto ferroviario, rendendolo più competitivo sui mercati interni ed esteri.

Personalmente, interpretando anche l'orientamento dei dirigenti della «Cisnal-Trasporti Statali», ritengo estremamente interessante la proposta elaborata dal Governo in materia, in conformità oltrettutto con la definizione del Piano Generale dei Trasporti, che dovrebbe costituire un nuovo aspetto del sistema italiano di trasporto, cogliendo il positivo e realizzando una maggiore economicità ed efficienza, nel rispetto della Legge Finanziaria.

Il Piano Generale dei Trasporti e la nuova Riforma ferroviaria, dovrebbero «recuperare» quel complesso di iniziative ed interventi capaci di sviluppare in qualità e quantità la struttura dei servizi offerti.

L'Azienda-imprenditore, così come è stata battezzata, disciplina un più armonico rapporto di contrattazione e di tutela giudiziaria per il personale.

Questa struttura privatistica-industriale dovrà riconoscersi nel pluralismo democratico dei rapporti sindacali (art. 20, comma 5) cancellando emarginazioni e discriminazioni di comodo.

Questa Azienda dovrà, in particolare, recuperare la professionalità della categoria, respingendo le tentazioni di varare il solito carrozzone politico, dove alle capacità del singolo si sostituisce molto spesso la valutazione politica di parte.

Un nuovo modello di sviluppo, sostenevamo nella nostra Conferenza Nazionale di Formia, per affermare gestioni economiche attive e rivalutare una organizzazione strutturale e funzionale al servizio della programmazione del trasporto, nel contesto di una politica comunitaria che sappia realizzare ed assicurare risanamento finanziario ed efficienza produttiva.

Franco Matricardi
Segretario Nazionale
CISNAL - Trasporti

La statura in ferrovia

Una lettera del Prof. Mario Monti, Direttore del Servizio Sanitario

Caro Direttore,

ho letto con grande perplessità il commento alla lettera inviata dalla Sig.na Maria Rosaria Rosiello di Foggia riportata nella rubrica «Lettere a Voci» pubblicata sull'ultimo numero di «Voci della Rotaia» (n. 2, febbraio 1984: «Era basso anche lui!»).

La perplessità deriva dal fatto che dovrebbe essere ben nota, specie ai redattori del giornale aziendale, la esigenza di motivi operativi e tecnici che ostacolano la normale attività lavorativa di un aspirante ad alcuni particolari profili professionali se la statura non è adeguata alle esigenze del lavoro specifico.

Non si tratta di possedere requisiti da «hostess o fotomodella» ma di garantire anzitutto la incolumità personale e la sicurezza del lavoratore e poi una normale attività lavorativa.

Mi sembra peraltro che non si debba parlare di «emarginazione» ma caso mai della applicazione di disposizioni aziendali logiche e ben motivate e che, nonostante gli anni trascorsi, in funzione della esperienza acquisita, sono tuttora valide e indispensabili: è opportuno che si sappia che il medico non trova nessun particolare «gusto» a esprimere giudizi di inidoneità per giovani che cercano un lavoro!!!...

Le sarei grato se tornasse sull'argomento per una opportuna e necessaria rettifica: il mio Servizio è a disposizione per chiarimenti ed informazioni.

Cordiali saluti.

Prof. Mario Monti

Ringraziamo vivamente il Prof. Monti per il suo gradito intervento, che ci permette tra l'altro di tornare su un argomento che a giudicare dalle lettere pervenute, ha sollevato molto interesse fra i nostri lettori.

Nella risposta data alla Sig.na Rosiello, sul n. 2/84 di «Voci», avevamo naturalmente ben presenti le disposizioni vigenti in materia di requisiti fisici per alcuni particolari profili professionali. Tuttavia la lettera c'era sembrata interessante, sia per alcune contraddizioni che denunciava (ad esempio il diverso esito della prima visita rispetto alla seconda), sia soprattutto perché affrontava un problema sociale che andava oltre l'ambito aziendale e la legittima esigenza di tutelare la sicurezza dell'esercizio.

È un fatto che un giovane con problemi fisici o di salute si trovi ad essere doppiamente sfortunato, e comunque svantaggiato rispetto a chi quei problemi non ha. E gli effetti si vedono, come nel caso della Sig.na Rosiello (brava, intelligente, ma con un centimetro in meno di statura). Per noi, questo è e rimane un tipo di «emarginazione sociale». Certo, come dice il Prof. Monti, l'esperienza acquisita in tanti anni di attività dimostra che sono tuttora valide e indispensabili certe disposizioni aziendali. Ne, conveniamo. Però qualcosa si sta muovendo nel mondo del lavoro. Per restare solo alla nostra Azienda, continuamente entrano in servizio impianti di tecnologia avanzatissima, vengono adottate nuove metodologie di controllo, sempre più spesso si parla di informatizzazione del lavoro, di stazioni computerizzate e così via. È proprio utopistico almeno sperare che tra qualche tempo, in un'Azienda in cui tutto cambia, anche certe disposizioni possano essere riconsiderate? «Voci della Rotaia» s'impegna comunque a tornare quanto prima sulla materia, con la collaborazione del Servizio Sanitario.

* * *

Gent. Direttore,

ho letto con interesse sul n. 2/1984 di «Voci» l'articolo riguardante i problemi sollevati dal requisito della statura, per l'idoneità di varie qualifiche del personale ferroviario.

In proposito vorrei essere ascoltato, per dare un contributo obiettivo al chiarimento della questione, che viene dibattuta, con una certa insistenza, anche al di fuori di casa nostra. Come amministrativo, attualmente in pensione, ho svolto la mia carriera presso gli Uffici Sanitari (ex Ispettorati) di Bari e Firenze e, per avere svolto per anni mansioni inerenti le visite di concorso, ho visto passare davanti a me alcune migliaia di concorrenti, acquisendo perciò una certa esperienza, senza entrare ovviamente in campo medico, che non mi compete. I limiti dei requisiti per la vista, udito, senso cromatico e statura hanno sempre sollevato obiezioni negli inidonei. Per quanto ricordo, il maggior numero di inidonei si riscontrava per la vista, meno per l'udito ed ancor meno per il senso cromatico e la statura, ma, proporzionalmente, i reclami più numerosi partivano da questi ultimi.

Il medico (basso di statura, ma alto di intelligenza e di competenza) da me talvolta interpellato sul fenomeno, immancabilmente rispondeva: «È soprattutto un fatto psicologico, perché io questi ragazzi li capisco perfettamente».

Occorre intanto rilevare che, ora come allora, i requisiti fisici sono precisati nei bandi di concorso e quindi l'aspirante sa già in partenza come stanno le cose e di conseguenza come regolarsi.

Un tempo le visite mediche si effettuavano *prima* delle prove di esame; a partire da un certo anno — per ragioni di praticità e di economia dato il continuo aumento dei concorrenti — vennero praticate solo a chi aveva superato le prove di esa-

me: a questo punto si comprende benissimo lo stato d'animo di coloro che, prossimi alla vincita del concorso, vengono scartati per un centimetro in meno (o in più) di statura od un colore verde non individuato.
I tecnici in materia potranno stabilire se e come certi requisiti andranno modificati od eliminati, ma, attenti al quando.
Mi spiego in forma piana con un esempio.
Poiché ogni concorso stabilisce un numero X di posti, è chiaro che, se un concorrente viene scartato, tutti gli altri fanno un passo avanti nella graduatoria, fino al numero X.
Come può allora, colui che è stato escluso, far modificare in suo favore i requisiti prescritti, senza danneggiare tutti quelli che lo seguono ed in particolare l'ultimo? Forse che gli altri non sono in grado di far valere i loro diritti e sostenere le loro necessità?
Le regole comunque si possono modificare.
Ipotizziamo ora che il limite di statura di m 1,80 sia portato a m 1,85. (Rileviamo per inciso che, come è aumentata l'età media degli italiani, così è aumentata la statura media, il che ha un suo peso nei concorsi).
Purtroppo ci sarà sempre qualcuno che sarà scartato per il solito centimetro.
Ed allora? Punto e da capo?
Io concludo affermando che ci troviamo di fronte ad uno pseudo-problema, per il semplice motivo che il limite è una realtà fisica ben definita e non un'elastica astrazione.
Chiudo con la storiella di quei due metafisici, che contrastavano sulla composizione del treno: l'uno affermava la necessità di eliminare la prima carrozza, l'altro invece la necessità di eliminare l'ultima, per cui il macchinista partiva col solo locomotore.

Dr. Umberto Leoni
Sesto Fiorentino

* * *

Gent.mo Direttore,
dopo decenni che seguo assiduamente la rubrica «Lettere a Voci» del suo giornale, è la prima volta che una risposta (Feb. '84) mi ha sconcertato anche se vivamente auguro anch'io una degna sistemazione alla brava e volenterosa signorina Rosiello.
La capisco se — giovane ed estranea ad entrambi i servizi — pone l'hostess che vola, al di sopra del Capostazione. Ma, quando lo conferma «Voci» e poi definisce discriminazione la visita sanitaria, sento il dovere di dare qualche informazione.
Prima di tutto il Capostazione rappresenta le FS e serve il pubblico non distribuendo le caramelline, ma garantendo la circolazione dei treni: la vita.
Inoltre, spesso è tanto impegnato, da aver bisogno di buon cervello e di gambe lunghe. Gli è stato assegnato il berretto rosso onde distinguersi tra la folla ed in più deve distinguere segnali e segni; ciò avviene (senza tema di smentita) meglio da m 1,80 dal marciapiede che da m 1,54!!
Ecco perché la visita sanitaria fa discriminazione circa l'altezza; in quanto alle discriminazioni (vedi risposta di Voci) per la vista, le analisi del sangue, le radiografie, io spero proprio che continuino affinché le FS non assumano mai, all'esercizio, qualche agente daltonico, o leucemico, o sifilitico.
Umanità sì per gli handicappati, ma senza compromettere la vita altrui. Mi perdoni se la presente sembra polemica.

Francesco Mazza
C.Treno sott. P.V. Lam.T.C.le

Sul problema del requisito fisico dell'altezza, sollevato con la lettera pubblicata sul n. 2/84 di «Voci», molti lettori hanno voluto esprimere il loro parere. Fra le tante lettere pervenute in redazione, ci limitiamo a pubblicare solo le due che non concordano con l'impostazione da noi data nella risposta: quella, molto circostanziata e garbata, del Dott. Umberto Leoni, e quella (che non nascondiamo di aver letto con qualche brivido nella schiena) del collega Mazza.
Dopo l'intervento del Prof. Monti, pubblicato qui accanto, e il nostro relativo commento, abbiamo poco da aggiungere. Certamente non saremo noi a batterci per un Capo Stazione daltonico o un Macchinista miope. Vogliamo però ribadire la nostra speranza che l'applicazione di tecnologie sempre più sofisticate faccia dipendere sempre meno la sicurezza dell'esercizio dai requisiti fisici del personale.

La protagonista della copertina di Febbraio

Galeotta fu la copertina...

Gentilissimo sig. Direttore,
sono uno studente, figlio di un impiegato delle FS ed essendo mio padre abbonato alla vostra rivista leggo spesso e con piacere le vostre cronache e i vostri articoli.
Però vi scrivo questa lettera non per congratularmi per un vostro pezzo bensì per una foto apparsa sul numero 2 (febbraio '84) scattata magistralmente dal vostro fotografo Andrea Melloni. Vorrei quindi sapere, se è possibile, il nome e l'indirizzo della splendida ragazza posta all'estrema destra della vostra magica copertina per poter stringere un'amiciza che sicuramente farà molto piacere a tutti i collaboratori di «Voci della Rotaia».
I suoi splendidi occhi avranno sicuramente colpito anche i meno giovani abbonati di «Voci», figurarsi quindi un ragazzo come me che ama viaggiare, stare in compagnia, fare amicizia. Sicuro di una vostra risposta che non potrà che accrescere ulteriormente le mie simpatie per il vostro periodico, colgo l'occasione per formularvi i migliori auguri di nuovi successi... fotografici.

Nicola D. - Pagani

La ragazza della copertina di febbraio è davvero una bella ragazza e quindi non ci meravigliamo, caro Nicola, che ti abbia tanto colpito. Ma da qui a chiederci il suo indirizzo ce ne corre. L'indirizzo non lo abbiamo ma se lo avessimo avuto, logicamente, non te lo avremmo dato. E questo non tanto perché «Voci» è un periodico ferroviario sprovvisto di una rubrica «galante», ma perche non conosciamo le eventuali reazioni della ragazza. «I suoi splendidi occhi» ti hanno toccato il cuore ma come sapere se i tuoi occhi avrebbero toccato il suo? Bisognerebbe fare un'altra copertina con una tua fotografia e attendere per vedere come reagisce la bella fanciulla. Un po' troppo complesso, non ti sembra?
Comunque, è sempre possibile che in uno dei tuoi frequenti viaggi tu possa incontrare, se non lei, almeno una ragazza simile a lei, con cui stringere amicizia. Intanto continua a leggere «Voci» e ad ammirare le sue copertine che cercheremo, per il futuro, di rendere sempre più «magistrali» e affascinanti.

Scambi di corrispondenza

Geraldine Smart ha 23 anni, si interessa di libri, musica e viaggi e vorrebbe corrispondere con un'altra ragazza, in inglese e in italiano, lingua che Geraldine vorrebbe imparare. Il suo indirizzo è: **51, Warwick Street, Middlesbrough, Cleveland, England - TS1 4NX.**

Marie Ditchfield ha 12 anni ed è figlia di un Supervisore Capo delle Ferrovie Inglesi (BR). Vorrebbe corrispondere con ragazzi e ragazze del nostro Paese in lingua inglese. I suoi «hobbies» sono lo sport (in particolare l'atletica), la lettura e la Pop-music. Il suo indirizzo è: **4, Albert Terrace, Higher Walton, Nr. Preston, Lancs, England - PR5 4DT.**

UNA FOTO, UN TRENO

Cornell Capa:
Buffalo,
New York, 1964

Una delle tante periferie di tante grandi città americane. Un uomo, il volto coperto dalle mani e molte braccia protese verso di lui. È Robert Fitzgerald Kennedy, colto dall'obbiettivo della macchina fotografica durante un comizio per l'elezione a senatore dello Stato di New York. L'anno è il 1964. Il «punctum», direbbe Roland Barthes, cioè quel particolare di un'immagine che colpisce di più la nostra attenzione al di là del suo insieme apparente, è proprio quel treno che transita sullo sfondo, presenza certamente abituale nel paesaggio urbano di quel luogo ma elemento non previsto dal fotografo prontissimo, comunque, a fissarlo nel fotogramma e a sottolinearne istintivamente il caratteristico rilievo ambientale.

La fotografia è di Cornell Capa, fratello minore di Robert (famosissimo fotoreporter di guerra), che dei Kennedy fu cronista e illustratore, pubblicando anche un libro sui primi cento giorni di presidenza di John. Di cinque anni più giovane di Robert (il vero nome è Cornell Friedmann, ed è nato a Budapest il 10 aprile 1918), Cornell vanta anch'egli al suo attivo una vita intera passata con la fotografia, prendendo però giustamente le distanze da quelle imprese belliche che avrebbero reso molto difficile, se non addirittura impossibile, il confronto con il fratello maggiore.

Mentre Robert era dotato di grande intraprendenza e di istintivo talento, Cornell, al contrario, è, ancora oggi, astuto e riflessivo. La sua attività di fotografo, indirizzata verso la promozione culturale e la valorizzazione dell'impegno civile ovunque si manifestino, gli ha comunque valso un grande prestigio personale. Ha infine dedicato le proprie energie alla salvaguardia e alla diffusione del materiale realizzato da fotografi deceduti in missione (ricordiamo, tra tutti, quelli di David Seymour, Werner Bishof e dello stesso fratello Bob), dando vita a quel «Memorial Fund» che nel 1967 divenne la base istituzionale del «Concerned Photographer», cioè dell'autore fotografo professionalmente coinvolto nei problemi del proprio tempo.

L'opera fotografica di Cornell, guardando direttamente alle sue immagini, non è molto diversa, tuttavia, da quellâ di altri colleghi europei emigrati negli Stati Uniti nei primi trent'anni del nostro secolo, fotografi che in quel paese e nelle sue strutture hanno avuto modo di affermarsi. Ed è proprio sotto questa luce, scelte personali a parte, che la storia della fotografia, in molti casi avventurosa, si compiace involontariamente di raccontare talvolta le stesse biografie.

a cura di
Piero Berengo Gardin

Campagna Internazionale Sicurezza del Lavoro 1984

BLS CFL DB DSB FS RENFE SNCF RATP CP SJ PKP

'lavoro ben fatto'
'lavoro sicuro'

UIC

Il tuo nuovo portafogli

Portare i soldi in tasca non è né sicuro né conveniente. Lascia che le Banche lo facciano per te.

Ti basta una piccola tessera magnetica e potrai prelevare denaro contante quando e dove vuoi. Questo è BANCOMAT!!

Rivolgiti al più vicino sportello BNC, ti rilasceremo gratuitamente:

— Una tessera valida per prelevare denaro contante attraverso tutti gli sportelli BANCOMAT nonchè attraverso gli sportelli automatici riservati esclusivamente alla clientela BNC;

— Una miniguida contenente gli indirizzi di oltre 900 sportelli automatici sparsi su tutto il territorio nazionale;

— Un comodo contenitore tascabile.

BANCA NAZIONALE delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Con BANCOMAT, la tua Banca ti segue ovunque

Voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXVII n. 6/giugno 1984

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

Settebello, addio

ASSICURAZIONE INFORTUNI CLIENTELA BANCARIA

A CHI È INDIRIZZATA

A tutti coloro, di età non superiore ai 75 anni, che siano intestatari o cointestatari di depositi o di conti correnti presso la Banca, o che vanno ad accendere un tale rapporto nel corso del 1984.

GARANZIE E COPERTURE

La polizza garantisce contro i rischi di morte e di invalidità permanente di grado pari o superiore al 60%, conseguenti ad infortunio. Si intende per infortunio qualsiasi evento dovuto a causa fortuita, violenta ed esterna, che produca lesioni corporali obiettivamente constatabili che abbiano per conseguenza la morte o l'invalidità permanente.

Il capitale assicurato è pari all'ammontare del saldo del conto, quale risulta alla Banca nel giorno precedente l'infortunio, sia che tale saldo sia a debito o a credito.
Il capitale assicurato viene raddoppiato se l'invalidità permanente è di grado pari o superiore all'80% o se l'evento risarcito è causato da incidente stradale o ferroviario. Il capitale massimo assicurato è comunque pari a L. 100.000.000.
È sempre garantito un capitale minimo di L. 3.000.000, a prescindere dal saldo del conto.

FUNZIONAMENTO

Per essere assicurati basta il pagamento a titolo di rimborso spese della cifra di L. 4.000 all'anno, pagamento che avviene in maniera automatica a fine anno o all'apertura del conto.
Ulteriori informazioni possono essere desunte dalla comunicazione inviata a domicilio della clientela in essere al 31/12/83 o chieste ad un qualunque sportello della Banca.

L'assicurazione proposta dalla Banca oltre ad essere tra le più convenienti esistenti sul mercato per il favorevolissimo rapporto spese copertura (4.000 lire/200 milioni), presenta delle particolarità appositamente studiate per la categoria dei ferrovieri. Rivolte alle loro esigenze sono la copertura raddoppiata in caso di infortunio ferroviario e la persistenza della garanzia minima anche per saldi passivi non elevati.
Ecco quindi degli ulteriori validi motivi per aprire un conto presso la Banca, magari facendoci accreditare lo stipendio.

STUDIO SAVINA

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

La banca di casa tua

Voci della rotaia
Anno XXVII n. 6/giugno 1984

Il «Settebello» già corre sulla linea Milano-Venezia (foto di Bruno Di Giulio).

«Settebello addio!», ma anche «Lunga vita al Settebello!». Con questi due titoli, apparentemente contraddittori, abbiamo contrassegnato l'ampio servizio dedicato agli splendori dell'ETR 300 (pag. 5) che, dopo trent'anni trascorsi a collegare Roma e Milano, continuerà la sua «brillante carriera» tra Milano, Venezia e Firenze. Un'epoca si chiude, un'epoca si apre: il Settebello sopravvive a se stesso, uscendo da un passato ormai leggendario per entrare in un futuro comunque degno delle sue tradizioni. Un treno importante, che certamente ha contribuito a fornire un'immagine più internazionale e moderna delle nostre ferrovie, ma addirittura l'immagine della rinascita del nostro Paese. Ma il Settebello è anche un treno molto amato. Ce ne siamo resi conto sentendo in giro l'opinione di uomini di cultura e di spettacolo. Tutti quelli che abbiamo interpellato, da Michelangelo Antonioni a Renato Guttuso a Franco Maria Ricci, hanno voluto dedicare al Settebello una dichiarazione d'affetto o comunque d'attenzione.

A proposito di Europa e di collaborazione internazionale pubblichiamo invece due articoli. Uno (a pag. 15) sull'ultima Conferenza europea dei Ministri dei Trasporti; l'altro (a pag. 33) dedicato alla tavola rotonda, organizzata dal CIFI e svoltasi a Bologna, sulla presenza della tecnica ferroviaria italiana nei Paesi in via di sviluppo. In quest'ultimo articolo proponiamo anche un interessante excursus sul ruolo che la ferrovia ha svolto nel Terzo Mondo, nel cruciale passaggio dal colonialismo all'indipendenza, ma soprattutto sul ruolo che dovrà svolgere in futuro.

In questo numero

4	IN BREVE DALL'ESTERO	
5	SETTEBELLO, ADDIO	*Nino Campagna* *Alberto Ciambricco* *Giovanni Klaus Koenig*
14	UN «MASTER PLAN» PER I TRASPORTI	*Giovanni Panunzio*
15	IL PONTE SUL PANARO	*Renzo Pocaterra*
20	DICONO DI NOI	*Maria Guida*
21	CASA NOSTRA Personaggi / Per voi amici in pensione / Notizie per il personale / Cronache del DLF / Modi di dire / Tuttarete / Un treno nel cassetto	
33	LE FERROVIE DEL TERZO MONDO	*Margherita Vaglio*
36	SULLE ORME DI ANNIBALE	*Silverio Maravalle*
38	PANORAMARETE	
41	CULTURA E TEMPO LIBERO Cinema / Libri / Televisione / Dischi / Filatelia	
48	IL VULCANO SPENTO	*Marcello Buzzoli*
50	UNA FOTO, UN TRENO	*P. Berengo Gardin*

PERIODICO MENSILE DELLE FS
Piazza della Croce Rossa, 00161 Roma
Tel. (06) 85.56.67 - Centralino FS 84.90
Interno 33210 - 2749
Direttore
Alberto Ciambricco
Redattore capo
Piero Spila
Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini
Grafica
Ennio Salvatore
Segretario di redazione
Ferruccio Facchinelli
Amministrazione
Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Rita Montuschi, Renato Napoli, Renzo Ramiconi
Redattori compartimentali
Aurelio Battaglia, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Giulio Giulietti, 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, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Bruno Cirillo, Anna D'Angelo, Antonio Dentato, Sebastiano Di Mauro, Claudio Giovanardi, Maria Guida, Giuseppe Labella, Antonio Licordari, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Aldo Sensi

Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Tonino Bortoletto, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Leonardo Chioccioni, Francesco Cirillo, Demetrio Costantino, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Nello Errica, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Gianfranco Giovagnoli, 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, Mario Tafuro, Luigi Trucco, Gianfranco Zerbesi
Stampa
SO.GRA.RO.,
Società Grafica Romana S.p.A.,
Via I. Pettinengo 39, tel. 434541/2/3, Roma.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 novembre 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 lire 2.000 trattenute a ruolo; pensionati lire 1.000; privati lire 8.000; per l'estero lire 15.000. Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato al Servizio Ragioneria FS, «Voci della Rotaia», Direzione Generale FS, Roma.

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

ADERENTE ALL'ASSOCIAZIONE DELLA STAMPA AZIENDALE ITALIANA

IN BREVE DALL'ESTERO

Belgio

Acquisteranno un nuovo volto le Ferrovie belghe (SNCB) a partire dal 3 giugno, data del nuovo orario estivo. Sarà un volto dal colore rosso bordeaux, come il materiale rotabile uniformato tutto a questa tinta. Due nuove sigle caratterizzeranno la rete: IC (treni intercity) e IR (treni interregionali), cui si aggiungeranno, come è ovvio, i treni internazionali. La filosofia della «riforma» è molto semplice: miglior rendimento della rete ferroviaria e minori spese. La scommessa è insomma tutta sulla produttività e gli investimenti. Per questo saranno soppresse le linee a scarso traffico e si procederà ad una riduzione del personale da realizzarsi gradualmente attraverso la non sostituzione di coloro che andranno in pensione. La stessa Società Nazionale delle Ferrovie Vicinali è stata coinvolta nel piano generale di ristrutturazione. Questa Società esercita i suoi servizi mediante mezzi gommati i quali saranno d'ora in poi posti in coincidenza con i servizi ferroviari o saranno addirittura resi sostitutivi nel caso di soppressione di questi ultimi.

URSS

Anno di rilievo per i trasporti urbani sovietici. Dopo l'inaugurazione, avvenuta in gennaio, della linea n. 3 del metro di Kharkov (10 km), sarà messa in servizio il 3 luglio la prima linea del metro di Minsk, lunga 8,6 km. Quanto alla linea 2 del metrò di Tachkent lunga 5 km, sarà inaugurata e aperta al traffico in ottobre.

Polonia

Entro il 1995 la rete tramviaria esistente nelle città polacche, (attualmente 14 reti, che totalizzano oltre 1000 km di percorsi, 340 dei quali per la sola rete intercittà della regione mineraria della Slesia), si arricchirà di altri 400 Km di nuove linee, 160 dei quali sarà composto di linee espresse. La produzione di motrici tramviarie, attualmente assicurata dalla società Konstal di Chorzow al ritmo di 150-200 motrici l'anno, dovrà essere notevolmente incrementata per rinnovare il parco esistente ed equipaggiare le nuove reti.

Svizzera

Servizio di Treno + auto in più di 600 stazioni delle ferrovie svizzere (CFF) a partire dal 1° marzo. È la novità offerta ai viaggiatori della Repubblica Elvetica dalle CFF in collaborazione la Hertz. Sarà così possibile riservare, prendere a nolo e restituire un'auto in tutte le stazioni delle CFF fornite di personale apposito, dalle 6 del mattino alle 23.
L'affitto delle autovetture è regolato da tariffe ufficiali: si possono prenotare le auto per telefono (le CFF hanno creato un'apposita centrale telefonica) o direttamente agli sportelli. Ottenuta la conferma della prenotazione, il viaggiatore può prendere il suo treno che lo porterà a destinazione e qui impiegati della Hertz lo accoglieranno all'ora stabilita per consegnargli la vettura. Vettura che potrà essere riconsegnata in una qualsiasi stazione CFF.

Libia

I responsabili dei pubblici trasporti di Tripoli hanno comunicato la notizia che quanto prima avranno inizio i lavori per la costruzione di una metropolitana nella capitale libica. Il contratto per la progettazione della futura rete metropolitana è stato stipulato con la società ungherese Uvaterv che si ripropone di iniziare i lavori nel 1987. Il progetto, ripartito in sei «tranches» di costruzione, prevede uno sviluppo totale di 20 km di rete.

Egitto

Le Ferrovie egiziane (ER) acquisteranno 15 locomotive diesel-elettriche dalla General Motors Canadese, per un ammontare di circa 30 miliardi di lire interamente coperti da due prestiti, uno del comitato per gli aiuti internazionali allo sviluppo, e l'altro dell'Ente Canadese per l'incremento delle esportazioni.

Corea del Sud

La Città di Seoul ha chiesto al governo l'autorizzazione a prolungare di 8 km la linea n. 4 del metro della capitale, da Sadanj a Kwachon. Motivo della richiesta, la presenza in quest'ultima località di un celebre parco di divertimenti, fornito di zoo, discoteca ecc. In un rapporto consegnato dagli amministratori cittadini, si sottolineano inoltre l'interesse e i vantaggi che presenterebbe il prolungamento di altre 5 linee del metro, per un totale di 95 Km.

Congo

La società ferroviaria «Congo - Ocean» ha commissionato sette locomotive diesel-elettriche da 1.800 kw alla società Alsthom - Atlantique, e 16 carrozze viaggiatori del tipo Mark III alla BREL, società di costruzioni ferroviarie appartenente alle Ferrovie britanniche.

Camerun

Dopo la ristrutturazione dei tre tronconi della linea ferroviaria Douala-Yaounde, i lavori dell'ultimo troncone ancora da ricostruire, i 32 km del tratto Eseka - Malonmé, sono stati affidati alla impresa italiana Cogefar ed a quella Canadese Fannin.

Algeria

La società indiana Ircon ha iniziato i lavori di costruzione di una linea ferroviaria lunga 22 km destinata a collegare Aïntemonchent a Béni - Saf. La linea, che entrerà in attività nel 1987, rappresenta per il governo algerino un investimento di oltre 130 miliardi di lire.

Australia

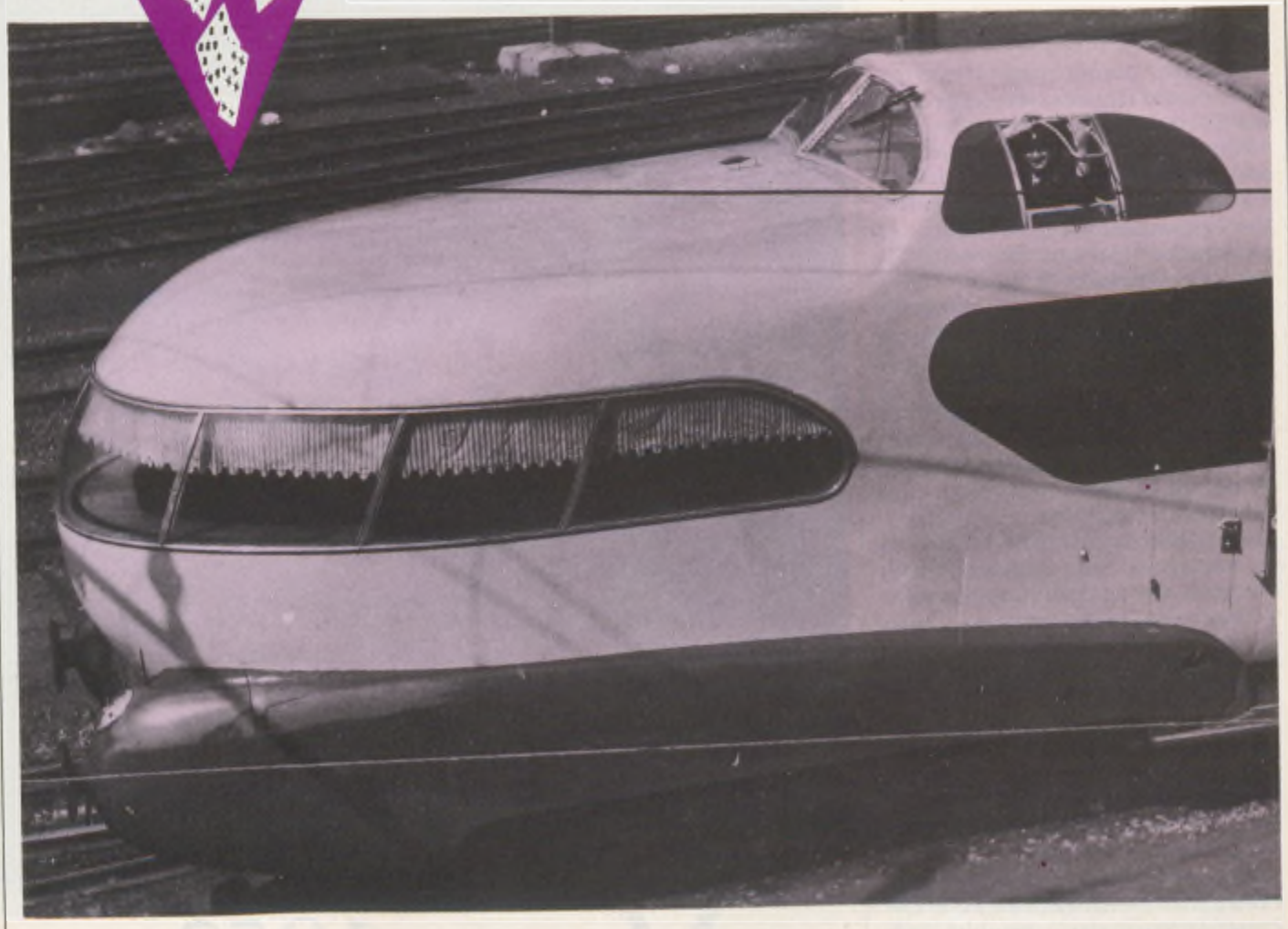
La rete del Nuovo Galles del Sud (SRANSW) sta per acquistare sei nuovi rotabili XPT supplementari. La loro entrata in servizio è prevista per il 1987. Inoltre, anche un'altra società australiana, la Queensland Railways, ha ordinato 146 locomotori elettrici per linee di miniere a un gruppo di costruttori giapponesi, consorziati a costruttori nazionali.

Gran Bretagna

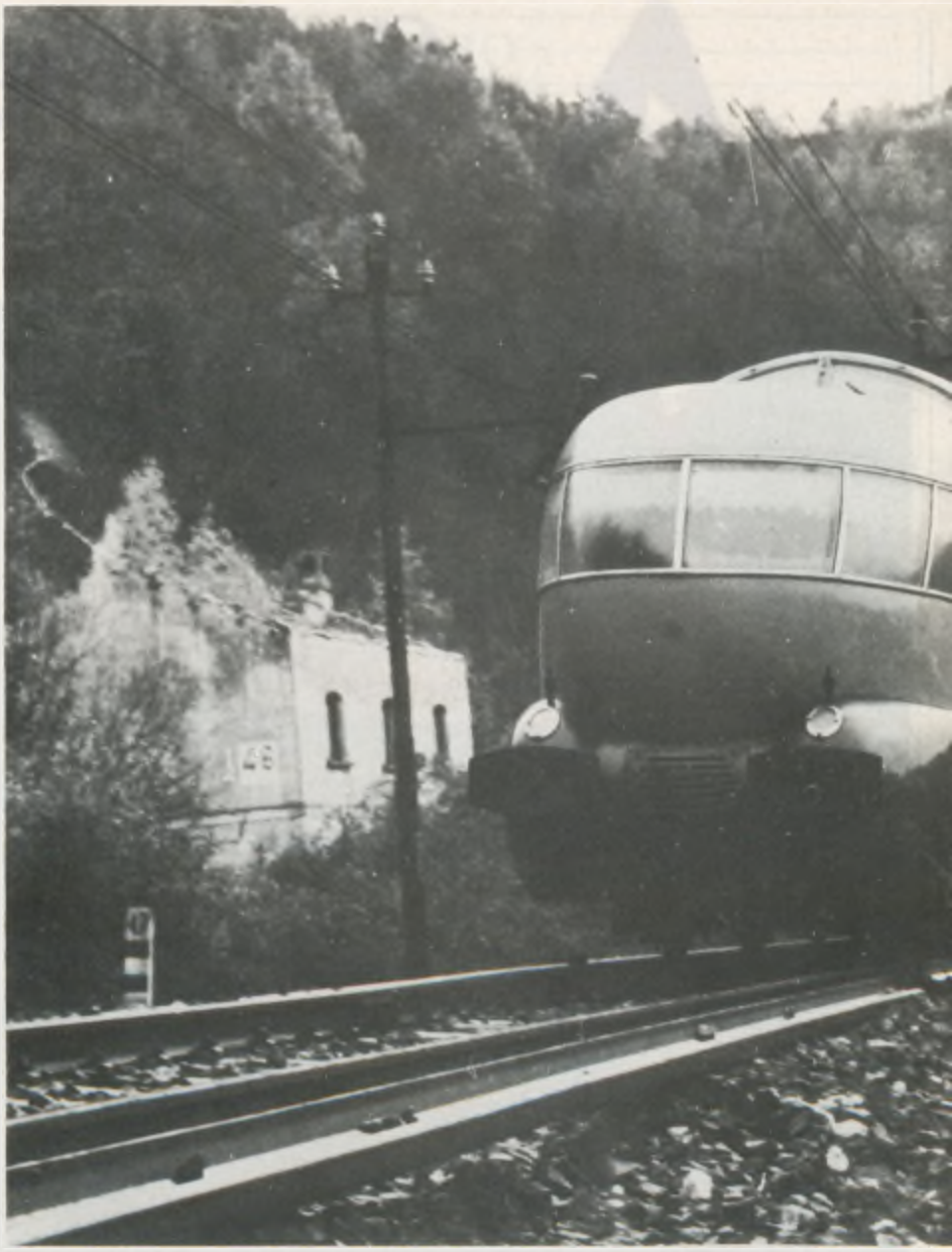
La direzione delle Ferrovie britanniche ha ufficialmente annunciato la messa in vendita delle 23 navi costituenti la flotta della Sealink UK, una società al 100% di proprietà delle suddette ferrovie, e dei porti di Parkeston Quay (presso Harwich), Folkestone, Newhaven, Heysham e Holyhead, anch'essi di proprietà dell'azienda ferroviaria britannica. Queste sole ultime installazioni fisse sono state valutate oltre 300 miliardi di lire. D'altro canto sembra che le stesse Ferrovie inglesi non abbiano per ora alcun interesse ad interferire sulla futura organizzazione che dovrà essere messa in piedi per procedere ad un così colossale acquisto. Va ricordato, in proposito, che il pool Sealink (che conta 38 navi, naviganti su 24 percorsi) comprende, oltre alla Sealink UK, la Régie belge des Transports maritimes (RTM), la compagnia olandese Zeeland Steamship Company, e la sezione armamento navale delle Ferrovie francesi (SNCF).
Questo pool ha trasportato, nel 1983, 18 milioni e seicentomila viaggiatori, duemilioni-duecentomila automobili e 800.000 tra camions, semirimorchi ecc. Degno di nota il fatto che nel 1982 la Sealink UK aveva realizzato un utile di oltre 5 miliardi di lire su un volume di affari di oltre cinquecento miliardi, cifre, queste, che nel 1983 si erano elevate rispettivamente a ben trenta miliardi (!) e seicento miliardi!

(a cura di Camillo Benevento)

Settebello addio!



Eleganza, per una signora degli anni '50 voleva dire un abito in pizzo e un décolleté di raso con i tacchi a spillo. Ma la moda, come diceva Ennio Flaiano «... è l'autoritratto di una società». E allora ecco che pizzi e rasi trovano eco nelle altre forme dell'epoca, persino nei treni. Certi treni, poi, sono stati concepiti proprio per essere «alla moda», come il Settebello, l'ETR 300 che entrò in funzione nel 1953 proponendosi subito come treno di classe (e non di «lusso», sottolineavano le pubblicazioni ufficiali). Ispirato a criteri d'avanguardia tecnologica ed estetica, grazie al suo «modernismo» è entrato giustamente nella mitologia di un'epoca. Ma quest'epoca, che sugli altri fronti si è già chiusa da un pezzo, sul versante ferroviario si sta per concludere solo adesso: il Settebello con l'entrata in vigore dell'orario estivo, il 3 giugno, ha lasciato la linea Roma-Milano per spostarsi sui binari tra Milano, Venezia e Firenze dove offrirà un servizio «intercity» per pendolari di livello e una comoda relazione per turisti. Un cambiamento di tragitto e «funzione» che apre il cassetto delle nostalgie e offre il pretesto per malinconici «come eravamo». Ma anche per riconsiderare uno dei momenti più importanti della recente storia ferroviaria: quando si cominciò a lavorare per il futuro, progettando e realizzando un treno talmente «avanti» da rappresentare ancora oggi un importante punto di riferimento per il trasporto ferroviario del nostro Paese. Insomma, per il ruolo che ha svolto in questi trent'anni e per il qualificato servizio che è ancora chiamato a compiere, abbiamo dedicato al Settebello il servizio che segue.



Marzo 1953: nasce l'ETR 300 come risposta a una sfida

di Nino Campagna

Vedendolo ancora oggi sfrecciare, maestoso ed elegante, sembra proprio che il Settebello, in un'epoca in cui le novità vengono impietosamente fagocitate o inesorabilmente superate, abbia trovato la formula magica dell'eterna giovinezza. Ed è forse questa la connotazione più specifica dell'ETR 300, che, a distanza di più di 30 anni, continua a polarizzare l'attenzione e a destare compiaciuta meraviglia tra coloro che lo vedono per la prima volta.
Nato agli inizi degli anni '50, in un paese ancora disastrato per gli effetti della 2ª guerra mondiale, quasi a testimoniare la potenzialità del genio e dell'inventiva dei tecnici italiani, questo elettrotreno, valorizzando le pregevoli caratteristiche essenziali dei treni automotori già realizzate negli esemplari dell'anteguerra, seppe subito imporsi agli occhi degli esperti e dei profani per velocità e comfort.
Gli aspetti puramente tecnici, frutto di una lunga e complessa progettazione portata avanti in stretta collaborazione dall'Ufficio Studi delle FS (disposizione generale degli ambienti e del rodiggio, carrelli, concezione generale di struttura delle casse, parte elettrica di trazione) e dagli Uffici tecnici della Società Breda Ferroviaria e Breda Costruzioni Elettromeccaniche e Locomotive (particolari costruttivi delle casse, arredamento e parte elettrica riguardante i servizi ausiliari), furono impreziositi dalla consulenza di esperti del ramo e dall'opera di noti pittori (Ciuti, Gio Ponti, Ricas, Santambrogio e Tomasini). Per l'occasione si era voluto studiare, come ebbe a precisare l'allora Direttore del Servizio Materiale e Trazione, Ing. Amedeo Cuttica, «un arredamento vivace ed elegante, quale può essere desiderato da clienti abituati a vita molto confortevole, per tutti gli ambienti, che artisti di valore hanno contribuito a decorare con prudente progresso sui tradizionali abbellimenti ferroviari». In quel «prudente progresso» del Direttore del Servizio

Il «Settebello» sfreccia sulla linea Roma-Milano. In basso, una foto di «lancio» scattata alla vigilia dell'inaugurazione, nel 1953

Materiale e Trazione c'è tutta la filosofia aziendale, la cautela con cui le FS hanno da sempre guardato alle novità, non chiudendosi ad esse, ma preferendo a innovazioni futuristiche ed avventurose la politica dei piccoli passi verso un progresso nella continuità. L'elettrotreno in effetti nacque allora per dare una risposta alla sfida di coloro che avrebbero preferito affidare la ripresa del paese esclusivamente all'automobile e per venire incontro alle esigenze di una clientela elitaria, nella consapevolezza di valorizzare un patrimonio di esperienza e di capacità che aveva già consentito negli anni '30 il raggiungimento di prestigiosi traguardi (basti pensare agli elettrotreni rapidi ETR 200) e con la speranza di poter quanto prima mettere a disposizione di strati sempre più ampi di utenti i benefici di queste concrete conquiste.

Questo concetto del resto fu ulteriormente ribadito, sempre in sede di presentazione del nuovo elettrotreno, dall'allora Capo dell'Ufficio Studi Locomotive del Servizio M.T., Ing. Alfredo D'Arbela: «Le Ferrovie dello Stato hanno inteso, con questo nuovo materiale, di dotare il proprio parco di un mezzo di trasporto dei viaggiatori che fosse per lo meno dello stesso livello di decoro di quello raggiunto dalle migliori attrezzature turistiche ed alberghiere in altri settori, e in pari tempo saggiare sperimentalmente taluni indirizzi costruttivi che, applicati su scala più vasta, possono divenire fonte di cospicui vantaggi».

Correva l'anno 1952 e le frange più illuminate del paese avevano intravisto il ruolo che avrebbe potuto assumere una moderna ferrovia per la ricostruzione ed il rilancio dell'Italia. Questa tesi si sarebbe in seguito dovuta scontrare con i fautori dell'auto e delle autostrade, che privilegiando queste ultime, hanno mortificato per decenni attese e capacità di un settore, che soltanto adesso, grazie alla recen-

te inversione di tendenza, comincia a sviluppare le sue potenzialità.
«Mancava qualcosa nell'armonica gara di progresso dei mezzi di trasporto; non un treno di lusso ma la concentrazione del "concetto attuale di treno". Non un bizzarro ed eccezionale treno per miliardari ma il "mezzo terrestre di linea". Quello che dovrà sembrarci normale fra pochi anni». Così l'architetto Giulio Minoletti, cui era stato affidato l'allestimento interno, introduceva i suoi «concetti informatori» per la progettazione del nuovo treno che avrebbe dovuto «far scivolare il nostro salotto attraverso le bellezze d'Italia».
Approfondendo questo concetto basilare Minoletti riesce a darci un lucidissimo quadro sulle prospettive di una moderna ferrovia che proprio al Settebello affidava il suo messaggio: «Le Ferrovie dello Stato hanno coraggiosamente ed intelligentemente voluto segnare il cammino che *deve* essere percorso nel prossimo futuro. Ogni grande industria avveduta produce migliaia di esemplari di grande serie per l'assorbimento del grande mercato e, contemporaneamente, pochi esemplari che sono eccezionali oggi, ma che saranno normali domani; così le ferrovie italiane, vivissime come sempre, hanno centrato il momento per indicare la conquista che il veicolo su binario ha il diritto ed il dovere di conseguire.
In ogni campo di produzione industriale il termine "fuori serie" significa capriccio e spreco quando lo scopo dello sforzo di realizzazione sono il lusso e la vuota ambizione di distinguersi, mentre utilissimo e moralissimo è il "fuori serie" quando tende ad esasperare su un prototipo i perfezionamenti che, totalmente o parzialmente, sono destinati alla serie futura».
Dopo questa puntualizzazione ci pare interessante seguire i criteri dell'architetto per quanto riguarda più specificatamente il compito affidatogli e le «atmosfere» che ha voluto creare.
«Ho creduto di attenermi ad una formula di assoluta onestà estetica controllando che ogni parte dell'arredamento corrispondesse esattamente alla funzione che le era riservata, entro spazi che debbono concedere il massimo possibile al conforto e nulla viceversa al superfluo.
Come in una casa, anche se priva della parte notturna, in questo treno si possono infatti distinguere gli spazi per il soggiorno, per il pranzo, per lo svago, per i servizi.
Sono stati cercati differenti "climi" sia plastici che cromatici per queste "zone" differenti. Forme e colori tranquilli, morbidi, riposanti per i più lunghi soggiorni nei compartimenti. Poltrone e divani dalle forme arrotondate, quasi tradizionali, entro la legge ferrea del minimo ingombro con il massimo conforto; stoffe in grigio azzurro conciliante la distensione dei nervi; luci brillanti per la conversazione, concentrate per la lettura, vaghe e diffuse per il riposo; tende pesanti in luogo di porte; armadietti invisibili per inghiottire la disordinata visione di cappelli, borse e borsette; pannelli decorativi in nero e avorio di paesaggi italiani.
Forme più svelte e coraggiose per il pranzo; colori vivacissimi e sapidi, decorazioni leggere: atmosfera di lieta casa di campagna.
Intorno al bar, tecnicamente completo (il bar è una cosa seria), uno spazio per attardarsi in piedi, seduti, appoggiati, appollaiati; oro, rosso, legni lucidi, pergamena, una concessione al lusso perché bere tristi fa male.
Nelle due cupole panoramiche l'arredamento cerca di assecondare uno stato d'animo che cercherei di definire *sportivo*: un certo sapore aeronautico o navale, una certa eleganza di carattere quasi militare, vogliono sottolineare la sensazione nuova che ci viene da un paesaggio magari conosciutissimo, ma che per la prima volta ci si presenta frontalmente con una aggressività che un poco ricorda l'otto volante e che vagamente ci fa sentire piloti di un gigantesco aereo del futuro».
Il 30 marzo 1953 l'entrata in servizio stagionale sulla Milano-Napoli dei primi due elettrotreni a 7 casse doveva effettivamente preludere alla ripresa del Paese ed al «miracolo» economico.
Adesso, a distanza di 31 anni, ci sembra doveroso ricordare oltre agli artefici dell'ETR 300, i già citati ingegneri Cuttica e D'Arbela, cui si deve aggiungere l'Ing. Mario Fanelli, inventore della trasmissione del movimento fra motore e ruote che porta ancora il suo nome, per le FS, l'Ing. Franco Silvano Orefice, capo dell'Ufficio Tecnico della Breda Ferroviaria e relativi staff di progettisti e disegnatori, quella schiera di numerosi, sconosciuti, oscuri tecnici ed operai che, specie nei primi tempi, hanno dovuto ripetere quasi quotidianamente presso il Deposito Locomotive di Milano Centrale, lavorando anche di notte, il miracolo di rimettere in sesto quei «gioielli» di tecnologia, per garantire, con due soli esemplari, la regolarità dell'esercizio.

Nino Campagna

Una sfilata di moda a bordo dell'ETR 300, negli anni del suo maggiore fulgore

Lunga vita al Settebello

di Giovanni Klaus Koenig

Nella configurazione degli elettrotreni — la cui espressione più avanzata è oggi rappresentata dal Tegevè francese — il nostro Settebello *è un caso a sé: una illustrissima eccezione, un nobile senza discendenti, né parenti stranieri. Progettato in vista dell'Anno Santo 1950, il* Settebello *presentò due caratteristiche che lo resero inconfondibile. La prima era la cabina di guida sopraelevata, in modo da avere due salotti panoramici alle estremità; quello di testa sempre più frequentato di quello di coda. Ma poiché fra Milano e Roma il* Settebello *invertiva il senso di marcia nella stazione di testa di Firenze, biblicamente gli ultimi diventavano i primi per la seconda metà del viaggio.*

*Il precedente si trova molto lontano, nelle carrozze panoramiche dei treni di lusso americani della seconda metà degli anni Trenta, disegnate aerodinamicamente da Raymond Loewy e da Otto Kühler per controbattere la nascente concorrenza degli aerei da trasporto. Il più famoso era il «*XX secolo*», reso ancor più famoso dal film omonimo di Howard Hawks, con Carole Lombard e John Barrymore che su quel treno si becchettavano per metà film.*

Ma la carrozza panoramica stava unicamente in coda; in testa stavano solo i passeggeri della automotrice Bugatti «Presidentielle», che aveva la cabina rialzata al centro. Combinare le due cose assieme, in modo da avere due testate panoramiche in un elettrotreno di sette carrozze — da cui il nome felice di Settebello *— fu una invenzione dei progettisti italiani, e la sua originalità è stata riconosciuta persino dagli inglesi, che nel campo della ferrovia si sono sempre ritenuti gelosi maestri.*

La seconda invenzione, meno avvertibile di acchito, era egualmente rivoluzionaria e geniale. Tutte le carrozze ferroviarie, e quindi anche i treni di lusso, nascono da due configurazioni di base. La prima è il vagone composto da tanti scompartimenti affiancati, in cui una metà delle 6/8 persone siede di fronte all'altra. Lo scompartimento è figlio della carrozza a cavalli — la diligenza di Ombre rosse *— perché, all'origine delle ferrovie, si misero due-tre carrozze (prive dei cavalli) sopra un pianale.*

*La seconda configurazione, che deriva invece dall'*omnibus*, è quella di un unico spazio grande quanto il vagone: il «salone» di lusso di Mr. Pullman, che lo introdusse nelle ferrovie ameri-*

cane, diventato poi economico e popolare nelle nostre «littorine» del 1932.
Quale dei due tipi di spazio è più gradito ai viaggiatori?
In altre parole, si preferisce viaggiare in gruppi di 6/8 (a seconda che siano in I^a^ od in 2^a^ classe) oppure in 60/80 persone assieme? Più di dieci anni or sono l'UIC fece un'accurata indagine statistica per tutta l'Europa, che dette un sorprendente risultato di parità. Anche se, scorporando i voti per età, i giovani preferivano il grande salone ed i meno giovani lo scompartimento. I francesi dissero: favoriamo i giovani; e fecero le carrozze Corail*; ma chi gli ha garantito che i giovani, invecchiando, non cambiano idea?*
Salomonicamente, le carrozze «gran conforto» dei TEE italiani furono costruite in parte a scompartimenti ed in parte a salone unico; ma nessuno ha pensato che questo risultato di parità, frutto di una domanda aut aut*, potesse avere una alternativa migliore delle due soluzioni canoniche, senza i difetti di ambedue; lo scompartimento col suo spazio così ridotto da suscitare un senso di claustrofobia, ed il salone con un spazio così grande da sembrare una corsia d'ospedale.*
Ci si era dimenticati del glorioso Settebello*, che proprio per questo si può definire «un'eccezione». I suoi progettisti del Servizio Materiale e Trazione diretto allora dall'Ing. Mario Fanelli e della Breda di Milano — in primo luogo l'Architetto Giulio Minoletti — avevano concepito, come cellula base, un* doppio scompartimento*. Ovverosia uno scompartimento lungo il doppio degli attuali, in cui i 10 passeggeri avevano a disposizione 4 poltrone e 2 comodissimi divani. Non solo; ma, essendo divisi dal corridoio da una parete di solo cristallo, avevano una visione panoramica dai due lati enormemente maggiore di qualsiasi altro mezzo di trasporto pubblico esistente al mondo.*
Niente claustrofobia, quindi, né il suo contrario — l'agarofobia — e la prossemica, che è la disciplina che studia la conformazione degli spazi in riferimento alla psicofisiologia umana, conferma che questa dimensione casalinga del doppio scompartimento del Settebello *(lungo quasi 5 metri, ovverosia come un tinello di casa) è l'ideale per chi viaggia.*
A riprova di questo, ricordiamo quanto sia sgradevole viaggiare in un Jumbo *o in un aliscafo, con i sedili disposti come in un cinema, guardando il nulla e senza possibilità di guardare fuori, salvo i pochi vicino ai finestrini, fra l'altro piccolissimi.*
Ovviamente, la disposizione del Settebello *porta via spazio; e poiché nei salotti casalinghi non sarebbero entrati i bagagli ingombranti, un elemento del treno fu adibito a bagagliaio (gratuito). E poiché mangiare in un salotto sarebbe stato disdicevole in un treno così lussuoso, un altro elemento andò via per il ristorante, la cucina, il bar, il giornalaio con la sua edicola. E così, largheggiando in tutto, compreso nelle ritirate, distinte dalle toilettes e divise fra signori e signore (caratteristica anch'essa unica del* Settebello*) alla fine i*

Il salotto panoramico del «Settebello». Uno degli ambienti peculiari del celebre convoglio FS

Il salottino e la vettura ristorante. Sul treno gli spazi disponibili per il viaggiatore sono distribuiti con generosità

posti prenotabili erano meno di duecento.

Questo numero era sufficiente quando le classi erano ancora tre, e viaggiare in prima era un lusso riservato a pochi; ma in seguito non lo fu più. Il Settebello *era stato costruito in tre esemplari, due destinati ad incrociarsi fra Milano e Roma, ed il terzo (costruito più tardi) di riserva. Figliò poi il più semplice* Arlecchino, *fatto di 4 carrozze invece che di sette, ma con la stessa capienza, ritornando al salone tradizionale, senza ristorante né bagagliaio, e mantenendo solo le testate panoramiche. Ereditò poi da questo figlio i nuovi carrelli Z 1040, nel frattempo studiati dall'Ing. Martinelli dell'Ufficio Studi delle FS, che sostituivano quelli di Fanelli, ottimi ma fin troppo molleggiati. Come nelle automobili americane, chi soffriva il mal di mare poteva accusare, nelle curve e controcurve della Firenze-Bologna prese a 140 Km/h, un senso di malessere. Coi nuovi carrelli dell'ETR 250 e delle Ale 601 sembrava di viaggiare su una Ferrari; il* Settebello *aveva raggiunto la perfezione.*

Nel frattempo il pubblico che prendeva il rapido di lusso sulla Milano-Roma era quintuplicato, e perciò nel 1972 il Settebello *fu sostituito prima da uno e poi da due TEE composti da carrozze «gran conforto» trainati dalla* Tartaruga; *ma poiché anche questi convogli di 10 carrozze (480 passeggeri) che possono correre a 200 Km/h — più veloci del* Settebello, *se la locomotiva è in grado di farlo — viaggiano quasi sempre completi, al* Settebello *furono riservati altri dieci anni di servizio come «supplemento» dei due TEE, con orari di partenza da Roma e Milano assai più mattinieri: alle 7,50 da Roma e alle 8,10 da Milano.*

Ma il pubblico cresceva, e crescevano anche i fedelissimi del Settebello, *cosicché anche per questa relazione che costringeva a levatacce poco consone con la calma dei turisti la sua capienza non era più sufficiente. Nonostante le avvertenze gracchiate dagli altoparlanti delle stazioni di Firenze e Bologna («l'accesso al treno è riservato ai soli possessori del supplemento rapido con prenotazione obbligatoria»), l'assalto al* Settebello *era diventato uno spettacolo quotidiano, nella speranza di trovare posto nei salotti panoramici o nel ristorante, e contentandosi di viaggiare in piedi pur sapendo di dover pagare salati sovrapprezzi agli inflessibili controllori. Col rischio di non poter raggiungere il ristorante a causa della folla in piedi nel corridoio, o di rimanervi incastrato, pancia contro pancia, come avvenne a me con Maurizio Costanzo, prima che dimagrisse. Dovemmo metterci d'accordo per tirare il fiato insieme — uno, due, tre, via! — altrimenti avremmo costituito un tappo invalicabile da Fidenza, dove ci incastrammo, fino a Milano.*

Le FS non potevano assistere, impotenti, a questo declassamento del loro gioiello a qualcosa di simile a un treno di pendolari di vent'anni fa; ecco perché hanno deciso di spostarlo su una relazione perpendicolare alla Milano-Roma, cioè alla Venezia-Milano, meno frequentata, o meglio, frequentata da un pubblico composto in maggioranza da turisti.

Non è il caso quindi di parlare di funerale del Settebello; *lo è solo per chi l'usava da trent'anni per spostarsi fra Roma, Firenze, Bologna e Milano. Vi ho trovato più volte Giovanni Spadolini, quando era Direttore del* Cor-

«Settebello»: un sogno e una speranza

di Alberto Ciambricco

riere, *di quante volte l'abbia visto dopo. Negli anni Sessanta bastava andare da un capo all'altro del treno per vedere metà dell'Italia che conta, da giornalisti come Indro Montanelli agli show-man della RAI-TV (a far la spola fra gli studi di Roma e Milano), dal buon Piero Bargellini, sindaco dell'alluvione di Firenze, ad Emilio Pucci, sarto di fama e deputato (che pagava il biglietto intero senza usare la «medaglietta»).*

Possiamo concludere che l'ETR 300 «Settebello», nato come treno di prestigio nell'Italia degli anni cinquanta, vissuto come treno dei big *quando gli aerei fra Roma e Milano non erano frequenti come oggi, ed infine declassato a causa dell'assalto dei viaggiatori, torna oggi alle sue origini, a fare il servizio per il quale era stato pensato. E quando anche la Milano-Venezia, nel 2000, sarà affollata di viaggiatori, cosa gli facciamo fare, visto che è stato costruito così bene, e le FS, per principio, non buttano via nulla? Semplice: sarà preservato per viaggi speciali di turismo qualificatissimo, come l'attuale Orient Express, che sta riscuotendo un incredibile successo, nonostante i prezzi da nababbi. Cinquanta anni dopo la sua nascita si viaggerà sul* **Settebello**, *magari fino a Palermo od Agrigento, godendo appieno della sua panoramicità (sprecata nelle gallerie della nuova Direttissima) con lo stesso gusto del tuffo nel passato che oggi ci danno le carrozze sessantenni dell'*Orient Express.

Ma il bello è che nel frattempo non si sono fatti miracoli: dai 185 km/h del Settebello *si sarà passati ai 200 Km/h; od al massimo ai 280 dei TGV francesi. Treni meravigliosi dalla tecnica sofisticatissima, ma che come comodità, gusto delle rifiniture e spazio a disposizione dei viaggiatori non legano le scarpe al vecchio, caro* Settebello, *ultimo superstite di un modo di viaggiare sconfitto dal trasporto di massa.*

□

Mi diceva Richard Wright: «Lo so bene che il *Settebello* non va a Venezia, ma nel mio documentario ci sta bene lo stesso, perché è un treno *wonderful*. E tutti, in America, sogneranno di salirci durante le loro vacanze. Ma va bene anche per te, per le tue Ferrovie, per il tuo Paese: perché da noi lo considerano un *treno simbolo*. Il treno che rappresenta non solo l'Italia e le sue bellezze, ma anche e soprattutto uno dei primissimi punti fermi della vostra ripresa, delle vostre capacità, della vostra fantasia...».

Correva l'anno 1957 e con Richard Wright — americano di New York, regista di documentari e titolare di una importante Agenzia di Pubbliche Relazioni — stavo realizzando *Holiday on wheels (Vacanze sulle rotaie)*, che sarebbe stato distribuito da una catena di reti televisive USA.

Wright era stato molto convincente: così, un buon terzo del documentario venne girato a bordo dell'ETR 300-001, il primo esemplare del treno «wonderful».

* * *

Il «Settebello» doveva la sua fama al documentario *Treno del sole*, realizzato da Romolo Marcellini nel 1953. In America il documentario aveva avuto una vastissima diffusione attraverso la televisione, suscitando notevole curiosità e interesse su quel treno d'avanguardia appena entrato in servizio sulle ferrovie italiane, anche perché tra i suoi passeggeri c'erano sempre prestigiosi VIP: nel documentario comparivano la nota giornalista e scrittrice Clara Boothe Luce (che, più tardi, sarebbe divenuta Ambasciatore USA, in Italia) e suo marito, proprietario di una importantissima catena di giornali, nonché l'allora famoso «comandante» Lauro e il regista Alessandro Blasetti.

A distanza di quattro anni, *Holiday on wheels* intendeva «suggerire» agli americani di trascorrere le loro vacanze in Italia con i treni delle F.S. e — in particolare — col «Settebello». Proprio come stavano facendo le tre belle ragazze protagoniste del film — Agostina, Gloria e Marcella — che il treno «wonderful» trasportava, prima, a Firenze e a Venezia e poi — superato lo stretto di Messina a bordo della nave traghetto «Cariddi» — fino a... Taormina. Miracolo di un Settebello «cinematografico», perché quello «vero» — nella sua corsa verso il Sud — arrivava soltanto a Napoli; poi come tutti sappiamo, non oltrepassò Roma.

* * *

Dove sono, adesso, la bionda Agostina e la bruna Gloria? E soprattutto, quanto resta della loro fresca, accattivante bellezza?

Di Marcella, dolce e bellissima Miss Roma, qualcuno ricorderà certamente il triste destino: di lì a qualche mese morì in un incidente sulla via Salaria, mentre tornava da una manifestazione di cui era stata sorridente e felice protagonista.

In una recentissima proiezione del documentario ho anche rivissuto l'incontro con Silvio Noto ed Enzo Tortora, che — allora — erano sulla cresta dell'onda grazie alla trasmissione televisiva «Telemach» e, naturalmente, come «Vip» viaggiavano sul Settebello.

I due «divi» acconsentirono cortesemente ad una «partecipazione straordinaria», a titolo gratuito. E, anche per non smentire la sua fama di *latin lover* «casareccio», Noto si diede molto da fare con Agostina e Gloria. Tortora, invece, partecipò alle riprese conversando serio e compassato con Marcella.

Non passò un mese e Agostina e Gloria ebbero una «particina» in TV: naturalmente, c'era stato lo zampino del... noto *latin lover*.

* * *

Per oltre un decennio il «Settebello» è

«Il Settebello mi ricorda...»

Renato Guttuso, pittore

Amo molto il treno, e tutte le volte che mi è stato possibile ho viaggiato per ferrovia. Naturalmente nel mondo d'oggi gli aerei sono diventati indispensabili. A New York, in treno, non ci posso andare!
Il "Settebello" mi ricorda la conquista di un modo di viaggiare più rapido, più comodo. Era un bellissimo treno, mi dispiace che lo tolgano dalla Roma-Milano. Dovrebbero mettere un treno ancora più rapido, più comodo, perché il treno è insostituibile. Molti lo usano solo perché hanno paura di volare. Non è giusto. Bisogna prendere il treno perché volare è un modo innaturale di muoversi.

Michelangelo Antonioni, regista

Era un bellissimo treno. Ma non mi piaceva il nome. Penso che fosse un nome inferiore al treno stesso. Perché "Settebello"? L'idea delle sette carrozze mi pare un po' facile. Dal punto di vista del costume il "Settebello" era un po' il nostro piccolo "Shanghai Express". Al posto di Marlene si vedevano ministri, sottosegretari, qualche diva, insomma personaggi più o meno fascinosi...

Franco Maria Ricci, editore

Il "Settebello" è un'immagine mitica. A Parma, quand'ero ancora bambino, non si fermava mai, e a Lucca, in gita, andavamo tutti con un normalissimo treno. Che strano... tra me e il "Settebello" non c'è mai stata sintonia. Da giovane ero povero, e quel treno non me lo potevo permettere. Poi, diventato "ricco", ho dovuto scegliere l'aereo. Insomma non ci siamo incontrati mai...

Gianni Bisiach, giornalista

Il "Settebello" ha rappresentato per molti di noi l'immagine del momento in cui uscivamo dalle tristezze del dopoguerra, per entrare in un apparente lusso "all'americana". Il mito del "Settebello" cade come altri miti del lusso (l'atmosfera da "Grand Hotel" dei voli intercontinentali con hostess premurose e così via).

Maria Giovanna Elmi, presentatrice

Volete saperne una? Sul "Settebello" speravo sempre di non trovare posto, così andavo a sedermi nel salottino panoramico. Che bello il "Settebello"... ora cosa metteranno al suo posto, un "Asso di cuori"?

Aldo Biscardi, giornalista sportivo

Il "Settebello"? È un nome che ha portato fortuna anche allo sport. Ricordate il nostro famoso "settebello" campione di pallanuoto? Andavano tutti e due così d'accordo che d'accordo sono decaduti. E perciò ho una forte nostalgia d'entrambi.

Raffaele La Capria, scrittore

Il "Settebello" per me è legato agli anni più belli. Gli anni in cui, personalmente, assaporai per la prima volta un certo benessere (insieme alla società italiana). Anni che passarono rapidi come il "Settebello" che quando ci viaggiavi sopra non ti accorgevi di correre tanto. Ora altri rapidi verranno, ma il "Settebello" viaggiava verso un futuro che tutti, allora, vedevamo pieno di promesse. I nuovi rapidi saranno anche più veloci, tecnologicamente più avanzati, forse più comodi, più puntuali (è sperabile)... ma corrono verso quale futuro? Questa è la differenza. E non è poco.

(Dichiarazioni raccolte per «Voci» da Piero Berengo Gardin)

stato considerato il treno dei «Vip», delle persone importanti. E — in realtà — lo era, anche perché il supplemento da pagare in aggiunta al prezzo del normale biglietto di 1ª classe provocava la «selezione naturale» dei viaggiatori.
Un treno di lusso, dunque, sul quale — oltre ai Vip — potevano permettersi di viaggiare solo i turisti americani. Tutti gli altri dovevano accontentarsi di ammirarlo e desiderarlo mentre sfrecciava a oltre 150 chilometri all'ora. Un sogno e una speranza.
Anche per me era stato, per lungo tempo, un sogno e una speranza. Infatti, quella al seguito della troupe di Richard Wright fu la prima volta che salii sul Settebello. E non mi vergogno a confessarlo: ero emozionato, felice, quasi incredulo. Ma anche orgoglioso per ciò che mi aveva detto il regista americano. Non erano trascorsi molti anni dalla fine della guerra, in cui avevamo perduto tutto, o quasi tutto. E c'erano ancora, intorno a noi, tracce evidenti delle immani distruzioni provocate da una tragica follia.
Ma i treni avevano ripreso a correre sui binari rimessi in sesto anche dai Grivofer (Gruppi ricostruzione volontari ferrovieri). E il nostro Paese aveva riacquistato credito e credibilità all'estero — in particolare, nella «favolosa» (allora, almeno) America — grazie a noi ferrovieri. Grazie al *nostro* «Settebello».
E non mi si accusi di retorica se a proposito di questo treno «wonderful» — che, ormai vicino alla pensione, dal 2 giugno è stato dirottato su percorsi meno impegnativi —, ritengo di affermare che ha tutti i titoli per essere citato, oggi, nella storia dei Trasporti e per entrare, domani, nella leggenda. Come la Bayard della Napoli-Portici.

□

Il «Settebello» è stato per anni il treno dei Vip. Si riconoscono Alberto Sordi, Rosanna Schiaffino, Nino Manfredi ed Enrico Ameri

Un «master plan» per i trasporti comunitari

La realizzazione di un «master plan» dei trasporti europei è stata proposta dal Ministro Signorile alla sessione del Consiglio dei Ministri della CEMT (Conferenza europea dei Ministri dei Trasporti, alla quale aderiscono 19 paesi europei e, in qualità di paesi associati, Australia, Canada, Giappone e Stati Uniti) che si è svolta recentemente ad Oslo. All'ordine del giorno della riunione figuravano l'esame di una serie di provvedimenti per rimuovere gli ostacoli al trasporto internazionale delle merci, un dibattito sugli investimenti nel settore dei trasporti e l'esame della situazione e delle prospettive del trasporto ferroviario internazionale.

Il degrado progressivo del trasporto su rotaia nell'ambito del traffico internazionale viaggiatori e merci ha costituito, infatti, una delle maggiori preoccupazioni dei Ministri dei Trasporti europei, soprattutto in considerazione della mutata situazione economica e delle condizioni di mercato che si sono venute a creare. Nel quadro del traffico internazionale, le ferrovie si trovano attualmente in una situazione concorrenziale particolarmente difficile, che rischia di diventare quasi disperata se non verranno presi provvedimenti immediati. In questa prospettiva, il Consiglio dei Ministri della CEMT ha esaminato due rapporti elaborati da gruppi di studio *ad hoc* e contenenti una serie di raccomandazioni alle aziende ed ai governi.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, il rapporto relativo individua nella presenza di numerose strozzature e nella lunghezza dei tempi di arresto alle frontiere le cause principali della perdita di competitività della ferrovia e pone l'accento sulla necessità di una riduzione dei tempi di percorrenza e del miglioramento della qualità dell'offerta, auspicando l'estensione della rete di collegamenti «Intercity».

Più complesso il problema del trasporto merci, dove lo sviluppo del traffico ferroviario internazionale è largamente inferiore a quello del trasporto su strada. Basti pensare che nel decennio 1970-1981 le merci trasportate su strada hanno fatto registrare un aumento del 115% rispetto al 6% del trasporto su rotaia. Tra le cause di questa flessione, accanto all'inadeguatezza delle strutture, il rapporto denuncia gli stretti legami che uniscono le imprese ferroviarie alla pubblica amministrazione, riducendo la libertà di gestione; l'assenza di una politica coordinata dei trasporti; la concorrenza del trasporto su gomma e la maggiore elasticità di quest'ultimo per prezzi e qualità di servizio. Nell'immediato, il rapporto suggerisce una serie di misure concrete quali il coordinamento dei piani di trasporto, l'approfondimento dell'aspetto marketing dell'azione commerciale, la realizzazione di un servizio porta a porta, l'unificazione delle tariffe, l'integrazione delle reti e lo sviluppo del trasporto combinato. Nel medio periodo viene ipotizzato il ricorso a soluzioni nuove e audaci quale la creazione di organismi inter-rete con ampi poteri di intervento dall'elaborazione delle tariffe alla definizione di una politica commerciale comune. Ma soprattutto entrambi i rapporti insistono sulla necessità del passaggio dalle intenzioni ai fatti, consentendo alle aziende quell'autonomia di gestione che spesso viene riconosciuta solo a parole. L'esigenza di dare senso e contenuto ad un atto programmatorio concreto è stata sostenuta con forza dal Ministro Signorile; diversamente — ha detto — si rischia in un prossimo futuro di trovarsi privi di ogni strategia comunitaria ed in modo miope ricadere in forme autarchiche di gestione delle proprie risorse.

Rispondendo alla signora Dole, Ministro dei Trasporti degli USA, che proponeva la «deregulation» generalizzata del settore dei trasporti, Signorile ha negato la possibilità di applicazione alla realtà europea di questa politica, ricordando che esistono altre politiche per cercare la convenienza economica nei trasporti. Quella più adatta all'Europa è una politica di intermodalità, che superi una concorrenzialità sfrenata e devastante fra i diversi modi di trasporto e fra Stato e Stato, ma anche un assistenzialismo improduttivo e degradante la qualità economica dei servizi.

Signorile ha quindi richiamato la necessità di vedere i trasporti come un «sistema economico», di cui la categoria portante è quella legata all'organicità delle scelte e soprattutto all'unitarietà e alla contemporaneità dei comportamenti. Signorile ha così prospettato l'opportunità di ricorrere in tempi brevi alla redazione di un master plan dei trasporti comunitari.

Al suo interno i singoli argomenti, che di volta in volta vengono affrontati e discussi, possono essere canalizzati in precisi progetti funzionali e quindi in un arco temporale ben definito si avrebbero vere strategie di assetto e di sviluppo economico. Si potrebbe, in sostanza, ridisegnare l'intero sistema delle frontiere economiche, dal Mare del Nord al Mediterraneo, definendo una pluralità di convenienze che giustificherebbero gli investimenti pubblici e privati e darebbero concretezza alle scelte di armonizzazione e liberalizzazione della Comunità.

Signorile ha concluso affermando che ai molteplici problemi che attengono all'esercizio della funzione pubblica in materia di trasporti si deve rispondere realizzando coordinamento e unitarietà nelle politiche; individuando gli strumenti più snelli, flessibili, guardando ai problemi della produttività come ad una irrinunciabile esigenza di gestione delle risorse della collettività.

Giovanni Panunzio

Il ponte sul Panaro

di Renzo Pocaterra

Per una volta non si è trattato di una calamità naturale. Negli ultimi dieci anni il Reggimento Genio Ferrovieri è stato chiamato altrettante volte a ricostruire ponti distrutti da fiumi impazziti.
Sempre in lotta col tempo perché le linee interrotte recavano danni ai trasporti di merci e disagi alle persone.
Qui invece, in località Saliceto, al km. 32,900 della Bologna-Piacenza, si è resa necessaria un'opera di prevenzione. Il vecchio, massiccio ponte sul Panaro, durante le violente piene di questi ultimi anni, aveva dato gravi preoccupazioni. Costituita da due arcate semiellittiche poggianti su di un grosso pilone centrale a sezione trapezoidale appare solidissimo. Paradossalmente i problemi vengono dalle sue dimensioni. Il livello delle acque in piena ha raggiunto le chiavi di volta delle arcate trasformando così il ponte, con il suo pilone centrale, in una diga.
Per consentire un deflusso delle acque privo di rischi si è quindi ritenuto opportuno sostituire l'attuale manufatto con un ponte in ferro, senza appoggio centrale.
Ecco perché è stato chiamato il Reggimento Genio Ferrovieri. Era necessario costruire un ponte provvisorio, su percorso deviato, per consentire l'abbattimento dell'attuale e la costruzione del nuovo.
È stato utilizzato il materiale tipo «SKB», già utilizzato nel 1978 sul Toce e smontato nel 1982.
Allora si trattò, si può dire, della prova del fuoco: campata di 120 metri, massima lunghezza possibile con questa struttura, montata per la prima volta in Europa dopo una brevissima visita in Germania, presso la Società costruttrice.
Oggi si tratta di un secondo impiego, con esperienze già maturate, senza l'assillo di tempi ristretti, ma è pur sempre un'opera di tutto rispetto: due travate da 78 metri ciascuna con una

tecnica di posa in opera di nuova concezione, per questo materiale. Mentre, come è illustrato più diffusamente nell'articolo a lato, questi ponti vengono varati facendoli scorrere su apposite rullerie da una sponda all'altra, in questa occasione è stato necessario, dato il poco spazio disponibile, ricorrere alla traslazione laterale della prima travata: 330 tonnellate di materiale spostate lateralmente per la notevole distanza di sette metri e sessanta. Quale migliore occasione per onorare l'efficienza, la capacità, il grande contributo che questo Reparto dà al Paese?

Alla presentazione di questa nuova opera e del Convoglio di Pronto Intervento, costruito dal Reggimento ed ormai terminato (vedi V.d.R. 2/1982) sono intervenuti il Sottosegretario ai Trasporti, Senatore Santonastaso, il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, Generale Cappuzzo, il Vice Direttore Generale delle F.S., Ing. D'Alessio, oltre alle più alte autorità civili e militari della Regione.

Hanno fatto gli onori di Casa il Col. Rapaggi, comandante del Reggimento Genio Ferrovieri ed il Direttore Compartimentale di Bologna, Ing. Marino. Il Comandante del 1° Battaglione P.M.S. e Direttore dei lavori, Ten. Col. Romagnoli ha illustrato le caratteristiche dell'opera mentre i genieri del distaccamento procedevano al varamento della seconda travata.

Successivamente ha preso la parola il Ten. Col. Castignani, Vice Comandante del Reggimento, per illustrare le caratteristiche del convoglio di pronto intervento le cui ultime due vetture sono in fase di avanzata costruzione. (Saranno terminate entro il prossimo mese di ottobre).

Si tratta di un'opera di cui il nostro giornale si è già occupato quando fu iniziata. Ora che sta per essere terminata possono essere interessanti alcuni dati riassuntivi. Il convoglio si compone di 8 vetture (più due carri cisterna): 5 carrozze di alloggiamento, 1 carrozza refettorio, 1 carrozza cucina, 1 carrozza servizi e impianti dotata di gruppo di potabilizzazione, gruppi elettrogeni, officina, magazzino.

Trattandosi di prototipi i preventivi calcolati da industrie specializzate erano assai elevati: 2 miliardi e 400 milioni.

Due fasi della complessa e impegnativa operazione di varamento. Nella pagina accanto, il Sottosegretario Santonastaso, il Generale Cappuzzo e il Vice Direttore Generale D'Alessio, assistono all'esecuzione dei lavori

Utilizzando la cassa di vecchie vetture fornite dalle FS, creando un'officina da un vecchio capannone, provvedendo alla progettazione nel giro di tre mesi ed addestrando convenientemente il personale che dava maggiori garanzie di riuscita, il Ten. Col. Castignani ha iniziato, nel marzo 1981, i lavori sulle carrozze. Il costo dell'opera, non supererà i 650 milioni.

Il convoglio è nato al servizio del personale militare costretto ad operare in località prive di servizi e lontane da centri abitati. Si è visto però che può dare buoni risultati anche per interventi immediati in occasione di pubbliche calamità. Il Reggimento è stato pertanto incaricato di progettare altre due vetture da adibire a centrale operativa per soddisfare tutte le esigenze di comunicazione necessarie nei casi del genere. (Centralino Telefonico - Telex e radio per collegamenti a breve e lungo raggio)

Si tratta di non disperdere una preziosa esperienza che ha dato ottimi frutti, non solo sul piano tecnico.

«I miei specializzati — ha voluto precisare il Ten. Col. Castignani — diventano sì dei validi operai, ma sono essenzialmente dei militari responsabili e, come tali, partecipano alle esercitazioni di tiro; ai turni di guardia; all'addestramento formale ed alle esercitazioni di allarme, come tutti gli altri.

L'unico neo, purtroppo senza rimedio, è quello di vederli congedare ogni mese, proprio quando il rendimento e l'esperienza toccano i valori massimi».

«Mi si consenta, senza essere tacciato di sentimentalismo, di dire come le soddisfazioni morali che dal personale provengono, contribuiscano a rendere a me meno gravoso il lavoro di ogni giorno, dove le responsabilità sono tante e le difficoltà da superare non meno. Una lettera, un telegramma, una telefonata da parte dei militari ormai congedati che si interessano al progredire dei lavori, è la più valida dimostrazione che il convoglio è stato ed è anche un mezzo per formare specializzati e uomini, su cui la società di domani può ben confidare».

A questi soldati in particolare si è rivolto il Generale Cappuzzo per un saluto riconoscente.

«Grazie — ha detto agli uomini schierati — per la dimostrazione di efficienza e di responsabilità che state dando al Paese, nel quadro di quella leale collaborazione fra forze armate e società civile che è uno dei compiti fondamentali dell'Esercito».

Su questo tema, dopo l'intervento dell'Ing. D'Alessio, si è anche soffermato il Senatore Santonastaso esprimendo il proprio compiacimento «per questo prezioso contributo all'opera delle Ferrovie dello Stato, esempio importante, anche se non certamente unico, di come il servizio militare, pur senza perdere le proprie peculiarità, possa essere vantaggiosamente utilizzato ai fini civili, nel quadro di una piena e reciprocamente vantaggiosa collaborazione». □

Una storia gloriosa

Fatto poco noto, i primi ferrovieri italiani vestivano l'uniforme militare. Ferdinando II di Borbone aveva infatti affidato al proprio esercito la conduzione delle ferrovie del Regno delle Due Sicilie, compresa la manutenzione e la costruzione dei rotabili presso le Officine di Pietrarsa.

L'importanza di spostare rapidamente eserciti ed equipaggiamenti non era quindi sfuggita ai governi all'apparire delle strade ferrate, così come era apparsa evidente la necessità di disporre di unità specializzate da impiegare in zona di operazione.

Per l'Italia la nascita della specialità ha origini lontane ed esotiche. Risale al 1855, Guerra di Crimea, quando un'unità del Genio dell'Esercito Piemontese, al comando del Maggiore Raffaele Cadorna, venne impiegata nella costruzione di una linea ferroviaria di 12 chilometri da Balaklava a Kamara, proprio nei luoghi che l'anno precedente avevano visto la leggendaria carica di cavalleria della Brigata Leggera di Lord Cardigan. Costruita espressamente per fare affluire i rifornimenti dal porto di Balaklava al fronte di Sebastopoli, questa strada ferrata è considerata la prima costruita da militari per scopi bellici.

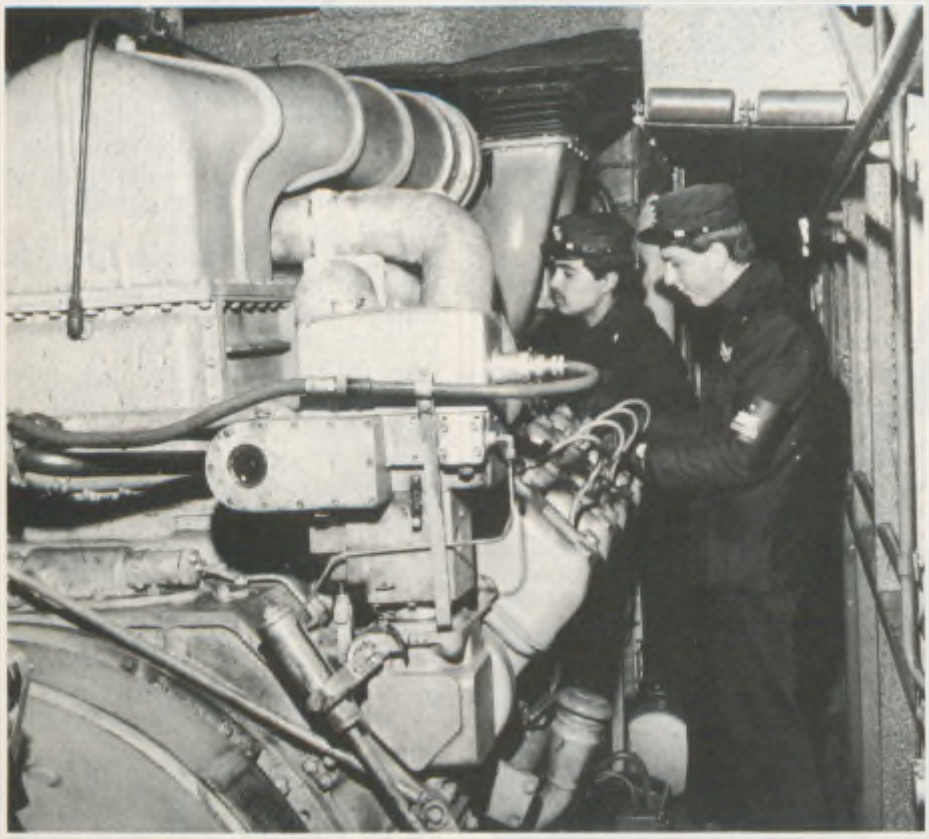
Ma fu durante la Seconda Guerra di Indipendenza che si ebbe un esteso impiego delle ferrovie in guerra.

Da parte austriaca era stato fatto affluire dal Tirolo a Magenta il 1° Corpo Austriaco per ferrovia così come da parte franco-piemontese la pronta conversione delle truppe su Magenta fu possibile grazie alla linea ferroviaria Casteggio - Alessandria - Casale - Vercelli il cui impiego è considerata la premessa per la vittoria in quella battaglia.

Dalle esperienze della guerra del 1859 nacque quindi la decisione di addestrare alcuni reparti, tratti dal 1° e 2° Reggimento Pontieri, alla nuova specialità.

Nel 1871 venne costituito il primo reparto di Ferrovieri del Regno d'Italia, un drappello di 60 unità, a cui seguì nel 1873 la costituzione della

prima Brigata Ferrovieri con sede a Torino. Subito dopo venne stipulata una convenzione con le Ferrovie dell'Alta Italia per la cessione in uso di materiali di armamento e rotabile.
La Brigata fece poi importanti esperienze nella gestione di linee ordinarie in Africa Orientale e sulla Torino - Pinerolo - Torre Pellice - Barge.
Nel 1907 vennero inoltre costituite:
— la prima sezione esercizio, per la gestione della linea Roma - Frascati;
— una sezione automobilistica.
Questo complesso di reparto nell'agosto del 1910 venne trasformato nel 6° Reggimento Genio costituito da 2 battaglioni ferrovieri su 12 compagnie, 1 battaglione automobilisti, 1 sezione esercizio linea.
Successivamente, nel 1916, le Ferrovie dello Stato affidarono al Reggimento l'esercizio della Chivasso - Aosta, che continua tutt'oggi.
La prima Guerra Mondiale vide la mobilitazione di 23 Compagnie Ferrovieri, reparti largamente impiegati per potenziare la capacità recettiva delle strade ferrate del Veneto soprattutto in occasione di massicci spostamenti di uomini e mezzi dal fronte trentino a quello orientale. In occasione della 6ª battaglia dell'Isonzo, sfociata nella conquista di Gorizia, furono effettuati con personale militare circa 5000 trasporti ferroviari.
Durante la seconda Guerra Mondiale vennero mobilitati 11 battaglioni e 5 sezioni di esercizio linea presenti su tutti i teatri di operazione: Grecia, Albania, Africa Settentrionale, Croazia - Slovenia e Russia impegnati in una continua opera di ripristino di strade e ferrovie e nell'esercizio di linee.
Tra gli interventi più significativi occorre ricordare, per la complessità delle opere e le difficoltà tecniche incontrate:
— il ripristino del ponte ferroviario di Borovnica, in Jugoslavia;
— la ricostruzione del ponte ferroviario sul canale di Corinto;
— il ripristino del ponte ferroviario del Brollo in Grecia, manufatto questo che è tuttora in esercizio.
Dopo l'8 settembre 1943 un Raggruppamento Ferrovieri operò a fianco del Corpo Italiano di Liberazione fino al termine del conflitto.
Il 1° novembre 1945 il Raggruppamento fu sciolto e vennero costituite due compagnie autonome di stanza a Torino e Bologna, che parteciparono alla ricostruzione della rete.
Il Reggimento Genio Ferrovieri fu ricostituito il 1° ottobre 1957.
Oggi il Reggimento è costituito da due battaglioni: il 1° Battaglione Ponti Metallici Scomponibili (P.M.S.) di Castelmaggiore, dove risiede anche il Comando Reggimentale e il 2° Battaglione Esercizio Linee Ferroviarie (E.L.F.) con sede a Torino.
Il 1° Battaglione svolge la propria attività nel settore delle strutture fisse: costruzione di ponti e lavori di armamento ferroviario. Provvede alla manutenzione di tutti i raccordi di proprietà dell'Amministrazione militare (hanno uno sviluppo di circa 200 chilometri).
I ponti del Genio Ferrovieri hanno caratteristiche particolari: debbono poter essere montati e scomposti rapidamente; la loro installazione non è mai statica, come nel caso dei ponti tradizionali che si avvalgono anche di sostegni intermedi, ma avviene sempre per traslazione da una sponda all'altra. La loro scomponibilità infine ne permette la riutilizzazione.
Fino al 1970 il Reggimento ha operato con materiale di provenienza varia. Ricordiamo il tipo Roth Waagner, materiale austriaco preda bellica della 1ª Guerra Mondiale, utilizzato per l'ultima volta nel 1968 col montaggio del ponte di Dogna sulla linea Tarvisio - Udine (82 metri).
Sono stati acquistati materiali tipo «SE» e «SKB» che, oltre a presentare una notevole rapidità di montaggio ed a consentire il duplice impiego ferroviario e stradale, sono adeguati ai pesi normalmente raggiunti dagli attuali convogli.
Il Reggimento è stato inoltre dotato di mezzi accessori di montaggio (gru strada-rotaia, carrelli elevatori, attrezzature pneumatiche, ecc.) veramente moderni come portata e capacità di lavoro.
Per acquisire la necessaria esperienza e rapidità di esecuzioni, i reparti P.M.S. si esercitano nei poligoni di addestramento al montaggio ed allo smontaggio delle travate, seguendo gli schemi tradizionali. Come si è già accennato i ponti vengono costruiti in genere sul terreno, poi con sistemi particolari di rulliere vengono spinti da una sponda all'altra dei corsi d'acqua da attraversare.
Per consentire questa operazione, det-



Due giovani militari del Reggimento Genio Ferrovieri

Ricompense concesse alla bandiera

Medaglia di bronzo al Valor Militare: «PER ESSERSI DISTINTA NELLA BATTAGLIA DEL MACERONE (20 OTTOBRE 1860)

Croce al Valor Militare: «Nella Campagna al fronte orientale (Russia) ha assicurato col suo fattivo lavoro i rifornimenti alle truppe combattenti riattivando e costruendo numerosi tronchi ferroviari. Posto a difesa durante la battaglia del Don, in una importante posizione, ricacciava varie volte il nemico malgrado la sua forte superiorità di uomini e di mezzi. In gara epica coi fanti ha combattutto per oltre tre giorni opponendo una strenua resistenza finché decimato negli effettivi e per evitare il completo accerchiamento del reparto ripiegava su linea arretrata (Zona di Krasnogorowka, Dicembre 1942).

Attestato di pubblica benemerenza al merito civile: «Con encomiabile slancio si adoperava nella difficile rimozione di fango e detriti da larghe zone devastate da una calamità naturale» (7 novembre - 7 dicembre 1966 - Firenze).

Croce di bronzo al merito: «A seguito del crollo del ponte ferroviario sul fiume Toce in località Verbania, provocato dall'alluvione dell'ottobre 1977, il reggimento Genio Ferrovieri poneva in opera un materiale da ponte di nuovo tipo, impiegato per la prima volta in Europa, nella sua massima possibilità di "unica luce" di 120 metri. Venivano così tempestivamente ripristinati la linea Milano - Domodossola ed il normale svolgimento dell'intenso traffico confinario sino alla ricostruzione del ponte definitivo. Tale realizzazione — e la successiva fase di smontaggio avvenuta tre anni dopo — imponevano il superamento di enormi difficoltà tecniche, dovute alla mancanza di precedenti esperienze ed alle difficili condizioni ambientali. L'opera, la cui novità ed arditezza sono state oggetto di interesse ed apprezzamento dai tecnici delle ferrovie dei principali Paesi del mondo, ha dimostrato l'elevato livello di professionalità del reggimento ed ha suscitato l'unanime riconoscenza della popolazione». Zona di Verbania, 1979-82.

ta varamento, la parte iniziale del ponte viene munita di una struttura alleggerita (avambecco) mentre la parte posteriore viene appesantita da travate supplementari per ottenere il necessario contrappeso.

Il varamento è naturalmente la parte più delicata del lavoro: deve essere concluso in tempi prefissati, i margini di tolleranza sono ridottissimi ed altrettanto si può dire degli spazi in cui si deve operare. Se, per un motivo qualsiasi, l'operazione subisce ritardi e la struttura rimane troppo a lungo sul solo punto di appoggio iniziale, si rischia la snervatura e la deformazione dei componenti metallici e quindi l'impossibilità di riutilizzare questo gigantesco «meccano».

Il ponte sul Toce, installato nel 1978, misurava 120 metri in unica campata. Fra avambecco e contrappeso raggiungeva i 210.

Il peso complessivo si aggirava sulle 900 tonn.

Durante le operazioni di varamento il ponte doveva raggiungere le rulliere della sponda opposta (lontana appunto 120 metri) con una tolleranza massima di spostamento laterale di soli 5 centimetri.

Dopo un lungo periodo di maltempo, il giorno del varamento spuntò un sole tanto radioso da surriscaldare la fiancata esposta rispetto a quella in ombra. La differente dilatazione termica delle due fiancate provocò in testa uno scostamento laterale di 12 centimetri. Il ponte non sarebbe stato in grado quindi di «infilarsi» nelle rullerie di arrivo che permettono tolleranze di soli 5 centimetri.

Fortunatamente si trattò di un breve periodo di esposizione. Il sole venne presto coperto da nubi e la struttura si riassestò entro i limiti previsti.

Un altro particolare interessante di questi ponti è dato dalla elasticità della struttura. Sotto carico tende a flettersi.

Per evitare quindi rallentamenti ai treni è necessario effettuare il montaggio in modo che il ponte senza carichi presenti una inflessione verso l'alto identica a quella provocata verso il basso dal passaggio dei convogli. Un risultato ottenuto realizzando la struttura reticolare con una ben studiata combinazione di elementi dalle varie caratteristiche geometriche ed elastiche, di vari tipi di giunti e di nodi, di diversi elementi di spessore.

Anche solo da queste sommarie indicazioni è facile comprendere quali livelli di competenza siano necessari sia per la progettazione che per l'esecuzione di questi lavori. Come si dice oggi comunemente: professionalità.

Lo dimostra il fatto che il ponte sul Toce è stato costruito con materiali mai usati in precedenza dal Reggimento, nella massima lunghezza consentita e senza esperienze specifiche, poiché in Europa non era mai stato costruito un ponte di tali caratteristiche.

Questo spiega anche l'interesse suscitato in esperti di tutto il mondo tanto che il ponte è stato visitato anche da delegazioni statunitensi e giapponesi, nazioni tecnologicamente fra le più avanzate.

Ben meritata quindi la Croce di bronzo al merito dell'Esercito recentemente concessa al Reggimento per questo ponte di Verbania.

Il Battaglione Esercizio Linee Ferroviarie ha sede a Torino ed ha il compito di preparare ed addestrare il personale militare nelle varie qualifiche ferroviarie di esercizio per assicurare, se necessario, la continuità dei trasporti sulla rete ferroviaria.

A tale scopo gestisce in proprio la linea Chivasso-Aosta, a semplice binario, non elettrificata, dalle tipiche caratteristiche di linea-scuola. Qui vengono addestrati e preparati manovratori, deviatori, capi stazione e macchinisti. In virtù di un'apposita convenzione coloro che lo desiderano, al termine del prescritto periodo di ferma, vengono assunti nei ruoli dell'Amministrazione Ferroviaria. In questo modo la nostra Azienda può acquisire personale già abilitato ed addestrato (e formato anche psicologicamente) da immettere subito in servizio. Nel 1983 sono stati assunti dalle F.S. 367 unità provenienti dal Reggimento. Ma è noto che il Battaglione E.L.F. fornisce alle F.S. anche personale militare in rinforzo al nostro quando vi siano particolari situazioni di crisi e di difficoltà e, in questi ultimi tempi tali situazioni sono state ricorrenti, come ben sanno i ferrovieri dell'esercizio che spesso si trovano affiancati nel loro lavoro quotidiano da questi giovani colleghi con le stellette.

Nel 1983 il concorso fornito dal Battaglione ELF alle F.S. è stato (nelle varie qualifiche) di oltre 60.000 giornate/uomo.

R.P.

Sulla stampa

L'avvenimento di grande interesse delle scorse settimane è stato senza dubbio il convegno promosso dall'Enichimica, in accordo con i Ministeri dei Trasporti e della Ricerca Scientifica, sulle strategie di programmazione tecnologica nelle ferrovie.
«Nessuna sorpresa — ha osservato G. Oldani su **PANORAMA** — se ora anche in Italia ci si accorge che la velocità dei treni non è un lusso ma una necessità dell'economia. Bisogna svecchiare l'apparato delle Ferrovie, lanciando anche un grande ambizioso progetto, paragonabile per effetti economici e per forza calamitante sull'opinione pubblica, a quello dell'autostrada del Sole, e cioè una rete per treni superveloci che colleghi Milano e Napoli o persino oltre, magari Reggio Calabria o Bari, con costi contenuti, 25-35 miliardi a chilometro, meno di quelli di un'autostrada».
Ferrovie, quale futuro?, si è chiesto **IL GIORNO**, insistendo sulla necessità che l'Italia si metta alla pari con gli altri Paesi, pensando a nuove linee e all'uso di nuovi materiali. Dopo il boom delle autostrade, è la volta delle ferrovie, ha affermato **IL MESSAGGERO**, secondo il quale le condizioni per avviare anche nel nostro Paese una nuova era del trasporto ferroviario ci sono.
Anche per **LA NOTTE** far viaggiare i treni più velocemente, non solo per brevi tratti e limitatamente a certi convogli, bensì aumentando la velocità commerciale dei treni merci e di quelli passeggeri è ormai un imperativo categorico affinché le ferrovie diventino veramente competitive. Il dinamismo della comunicazione è uno dei punti basilari per il successo dell'operazione di rinnovamento in corso nelle ferrovie, ha ribadito **IL RESTO DEL CARLINO**.
In realtà sono tanti i sostenitori del treno ad alta velocità, ha osservato da parte sua **MONDO ECONOMICO**, e la proposta più articolata per realizzarlo è quella avanzata da un'azienda del Gruppo Eni, direttamente interessata al problema. Le reazioni a tale proposta sono diversificate, ma di segno decisamente negativo quella del principale interlocutore: l'Azienda ferroviaria, secondo i cui dirigenti il progetto di ferrovia veloce è troppo costoso, mentre sarebbe più opportuno puntare sull'ammodernamento e sull'ottimizzazione della rete esistente.
Anche **IL GIORNO**, che intitola il suo servizio «Tre ore in treno da Milano a Roma», aggiunge poi che le FS hanno gettato acqua sul fuoco, facendo presente che in Italia un supertreno è possibile solo scegliendo un sistema a linee non specializzate ed esclusive per i supertreni, ma realizzando una rete che consenta anche i viaggi ad alta velocità.
Il Vice Direttore Generale delle FS, Ing. Misiti, che ha preso parte al convegno, secondo **IL MESSAGGERO** ha messo parecchi freni al progetto «alta velocità» dei treni, facendo osservare che per cambiare rotta non basta un supertreno, come non basta una Ferrari per correre nel traffico cittadino. Occorrono linee adatte e rotabili predisposti alla funzione e il Piano Generale Trasporti potrà già risolvere molti problemi, quale quadro di riferimento che consenta agli operatori programmi sicuri e di ampio respiro.
Questa scelta prudente — ha osservato **IL GIORNO** — non svuota la sostanza della sfida nazionale dei treni ad alta velocità, che dovrà essere raccolta da tutti gli attori — Governo, FS, industrie, università e centri di ricerca — per spendere bene le carte del nuovo sforzo di programmazione.
Anche il Ministro Signorile, ha sottolineato **IL SOLE/24 ORE**, ha messo in guardia dalle fughe in avanti, dai progetti troppo avveniristici, ricordando che nella globalità delle scelte di politica ferroviaria si debbono conciliare due esigenze legate alla realtà del Paese: quella di ammodernare le strutture esistenti e quelle di progresso e innovazione. L'alta velocità, insomma, «non deve essere il fiore all'occhiello di un vestito liso». Sarà l'obiettivo perseguito nella cornice di un sistema sostanzialmente misto e integrato, che può prevedere nei piani a medio termine assi a percorrenza veloce, come Milano-Napoli, Bologna-Bari, Venezia-Torino, ma non «specializzati» o esclusivi, come in Francia o in Giappone.
Nei suoi articoli dedicati al convegno, M. Righetti su **IL GIORNALE** osserva anzitutto che discutere sulle alte velocità ferroviarie è già un progresso per il nostro Paese, dove sino a qualche anno fa se si toccava l'argomento si era tacciati di megalomania. È un passo foriero di immancabili sviluppi, ma bisogna tener presente che l'iter burocratico per i «razzi su rotaia» è ancora lungo. L'alta velocità non è solo una questione di infrastrutture e di materiale rotabile, ma anche di uomini e di operatività, perché non si può pretendere piena efficienza da un'azienda vincolata da strutture rigidamente burocratiche. Per questo è essenziale che vadano in porto sia la riforma dell'Azienda, che è all'esame del Parlamento, sia il Piano Generale dei Trasporti.
Per quanto riguarda la riforma, **IL SOLE/24 ORE** pubblica due articoli di F. Aiazzi, nei quali tra l'altro viene comunicato che la Commissione Trasporti della Camera in una sua recente riunione ha deciso di programmare i tempi di discussione e approvazione del disegno di legge per la riforma dell'Azienda. In quella stessa sede è anche emersa una adesione di massima, da parte dei partiti, alla richiesta del Governo di portare l'esame dei provvedimenti di riforma in sede legislativa.
Lo stesso quotidiano economico pubblica due articoli sull'argomento, uno di G. Zangari, docente di diritto del lavoro, e uno del sindacalista G. Arconti, nei quali si esprimono alcune perplessità sulla validità delle scelte fatte. Una diagnosi impietosa sulla situazione delle ferrovie è stata fatta da G. Loraschi, informa il **CORRIERE DELLA SERA**. «Il terreno è tutto da dissodare, da ripulire, da arare. Il progetto governativo che istituisce l'Azienda delle Ferrovie dello Stato è uno strumento per avviare quest'impresa. Ma non può essere l'unico e il solo».

Maria Guida

Il «TGV», il treno superveloce delle Ferrovie francesi. Il tema dell'alta velocità è stato al centro di recenti interventi sulla stampa italiana

PERSONAGGI

Enrico Meazzoni, macchinista classe 1884

La durata media della vita è in costante aumento, lo riferiscono le statistiche, lo confermano i sempre nuovi ritrovati che, a detta degli scienziati, ne migliorano la qualità. Tuttavia, il compleanno di un centenario ancora fa notizia.

In via Caveri, a Sampierdarena, dove ci siamo recati il 10 maggio scorso a far visita a Enrico Meazzoni, ex macchinista, classe 1884, al portone del civico 7 c'è sentore di festa.

Nella casa di Meazzoni ci attendono, siamo stati preannunziati, e la porta si apre subito al primo squillo: ci accolgono fasci di gladioli rossi, garofani della riviera, vassoi di pasticcini, torte, bottiglie di spumante. Un vero galà per un compleanno di cento anni in un'atmofera scintillante ma discreta e con un'ospitalità signorile e commossa.

Si nota soprattutto un ossequioso omaggio all'antica per l'Azienda Ferroviaria che arriva con «Voci della Rotaia», che i pensionati della zona leggono con attenzione e interesse quasi morbosi come non fanno i ferrovieri in servizio. Ai pensionati non sfugge nulla, neppure una virgola, ed uno di loro si è recato nei nostri uffici, qualche giorno prima del 10 maggio, perché volevano la nostra presenza alla festa di Meazzoni che ancora, dalla vetta dei suoi cento anni, riesce a leggerci con chiarezza, senza occhiali, con voce non tentennante. Sotto questo aspetto Meazzoni non rivela l'usura del tempo; riesce anche a ricordare episodi e fatti della sua vita e di altri ferrovieri che si sono persi per via; riesce a interessarsi a cose attuali e chiede particolari e chiarimenti. La vita è ancora piena di interessi per lui.

Mi chiede, segnatamente, quando sarà pronta la stazione sotterranea di Sanremo, accennando a un articolo dello scorso anno che lo aveva molto interessato, manifestando lo stupore per la grandiosità di certi lavori che oggi è possibile realizzare. È un vero piacere vederlo così attento, partecipe, senza segni di stanchezza.

Gli chiediamo qualcosa della sua vita ferroviaria, della sua esperienza, e ci risponde, a tratti aiutato dall'unica figlia Anita, con parole e gesti lapidari.

Enrico Meazzoni non è genovese, ma a Genova ha trascorso tutta una vita e vi si sente a casa sua.

Nato a Villa Poma in provincia di Mantova, Meazzoni è entrato diciottenne nelle Ferrovie, agli albori del secolo con la qualifica di fuochista: ha alimentato con le sue braccia robuste le caldaie delle locomotive di tutti i tipi e dei «mastodonti dei Giovi», prima alle dipendenze del Deposito Locomotive di Pontedecimo, poi di quello di Rivarolo, dove successivamente fu istruito alla guida delle motrici elettriche della corrente trifase, entrate in funzione alla fine della prima guerra mondiale, e promosso macchinista. Ce ne parla ispirato, molto commosso, con fraseggi intermittenti, a tratti interrotti da qualche vuoto di memoria.

Si disegnano al nostro pensiero le montagne di carbone dei depositi combustibili, i rifornitori dell'acqua, le soste nella lunghissima galleria dei Giovi all'ansare possente della locomotiva smaniosa di rimettersi in movimento, l'afrore dell'acido carbonico in gola, i colpi di tosse e l'incubo prolungato di interminabili minuti in attesa del barbaglio di luce dell'uscita del tunnel.

Ci appaiono i reticoli ampollosi e intricati degli impianti trifase che coprivano come un tetto le stazioni liguri-piemontesi, che Meazzoni ricorda nitidamente con tutti gli inconvenienti e gli strappi dei pantografi e le interruzioni per linea a terra.

In questo contesto Meazzoni è stato protagonista con assiduità e competenza, ma la sua stagione ferroviaria non si prolunga fino ai fatidici quarant'anni di servizio: il suo traguardo di arrivo risale al 1932, quando si ribella all'imposizione di accettare la tessera del partito fascista e preferisce abbandonare il campo.

Viene perciò esonerato e dura da allora la sua vita di pensionato. Ha solo la figlia Anita che ancora vive con lui, e la moglie Ardemina, che è morta dodici anni fa, e forse non lo preoccupa molto il disagio economico che dall'ottimo stipendio (quasi mille e trecento lire nel 1927, come abbiamo constatato dai listini paga che ancora conserva) lo costringe alla misera pensione che veniva allora erogata.

Meazzoni certamente sa lavorare, ha tante capacità, ma nulla ci riferisce, né insistiamo per saperlo, dell'impiego del tempo per un uomo rimasto a soli 48 anni senza lavoro. Ci dice solo che ha avuto il dono e la fortuna della buona salute, che la Ferrovia gli è rimasta nel cuore, che l'ha seguita sempre, nelle crisi e nello splendore, così come ora segue con tutta attenzione le fasi del raddoppio della Genova — Ventimiglia, che costituiva già un problema mentre egli era in servizio.

E questo amore alla Ferrovia è anche un fatto ancestrale: il padre Saulle era anche lui uomo della rotaia nei primi anni dell'unità d'Italia. Lo ricorda con la venerazione e il rispetto di altri tempi, con parole troncate dall'emozione, prima di soffiare sull'unica candela che vale un secolo, posta sulla torta che provvide mani di donne antiche, che ora lo circondano, hanno preparato per lui.

Si alza in piedi con noi per levare in alto il calice della sua gioia e del suo ringraziamento.

Aurelio Battaglia

Obbligazioni FS

Il 21 maggio scorso sono state eseguite secondo le prescritte formalità, le estrazioni a sorte delle serie di obbligazioni «Amministrazione delle Ferrovie dello Stato» da rimborsare il 1° luglio 1984.

Per ulteriori informazioni sui titoli sorteggiati, rivolgersi agli Uffici Ragioneria dei rispettivi Servizi e Compartimenti e presso le Sedi e Filiali dei principali Istituti di Credito che operano sul territorio nazionale.

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

Perequazione automatica decorrente dal 1° maggio 1984

Nei mesi trascorsi vi ho intrattenuto sulla nuova disciplina d'indicizzazione trimestrale delle pensioni da un punto di vista di carattere generale.

Per rispondere ad esigenze di chiarezza e semplificazione, questa volta accentro il discorso sull'aumento concesso con la rata di maggio testè decorso, valido anche per i successivi mesi di giugno e di luglio.

Innanzi tutto va precisato che i Centri meccanografici del tesoro hanno attribuito l'aumento dello 0,2 per cento a titolo di perequazione automatica annuale sull'importo indicato nella voce «pensione» del tagliando che costituisce la parte superiore dell'assegno di conto corrente postale di serie speciale per il pagamento delle pensioni, in favore dei titolari di trattamenti di quiescenza aventi decorrenza anteriore al 1° gennaio 1984. A tal fine, come ho specificato nel mese di aprile, i Centri medesimi hanno tenuto conto del nuovo limite di rivalutazione, fissato per il corrente anno in annue lorde lire 16.216.800, pari a lire 1.247.446 lorde mensili.

Chiarisco che gli arretrati, spettanti per effetto del suindicato beneficio relativamente al periodo 1° gennaio-30 aprile 1984, sono stati corrisposti unitamente alla mensilità di maggio.

Ritornando alla perequazione automatica trimestrale, i Centri meccanografici hanno concesso, a partire dalla rata di maggio scorso, l'aumento del 2,1 per cento calcolandolo sull'importo lordo mensile complessivo spettante al 30 aprile 1984 (rappresentato dalla somma delle voci «pensione» ed «I.I.S.», da considerare entrambe al lordo della ritenuta dell'1 per cento, relativa all'assistenza sanitaria, e la voce «pensione» comprensiva dell'aumento, se dovuto, dello 0,2 per cento, concernente la perequazione annuale, di cui ho parlato dianzi) e tenendo conto dei limiti rappresentati dal doppio o dal triplo del trattamento minimo I.N.P.S. in vigore alla predetta data del 30 aprile 1984, pari a lire 320.000.

Ai fini della graduazione delle aliquote, è stata dapprima considerata l'indennità integrativa speciale, per il fatto che essa, benché da includere nel trattamento economico complessivo agli effetti della perequazione, ha conservato nel sistema delle pensioni pubbliche le caratteristiche di emolumento accessorio autonomo e di conseguenza il relativo importo deve continuare ad essere tenuto distinto dalla voce pensione e andrà progressivamente aggiornato a seguito dei successivi aumenti perequativi.

La variazione mensile è stata determinata computando l'intera percentuale del 2,1 sul relativo importo vigente alla data del 30 aprile 1984 (lorde lire 522.344), in quanto, quest'ultimo, è risultato compreso nel primo limite di lire 640.400 (doppio del minimo I.N.P.S.): si è così ottenuta una maggiorazione di lorde lire 10.969 (522.344 x 2,1).

Pertanto, l'indennità integrativa speciale, in favore dei titolari di pensione diretta — che abbiano titolo all'intero emolumento — di reversibilità, nonché di assegni vitalizi già a carico del soppresso Fondo di previdenza per gli assuntori, dal 1° maggio 1984 compete nella misura mensile di lorde lire 533.313 (= 522.344 + 10.969); aggiungo che, per effetto della ritenuta per l'assistenza sanitaria, l'importo dell'indennità stessa figura sull'assegno mensile della pensione in lire 527.980 (= 533.313 - 5.333).

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 di lire 90.152, alla quale il medesimo assegno è stato assoggettato durante il periodo di attività dei singoli interessati), in conseguenza della sua parziale inclusione nella base pensionabile; per costoro il nuovo importo mensile è di lorde lire 461.191 (= 533.313 - 72.122) e sul vaglia di conto corrente postale di serie speciale (Mod. S.M.8) tale importo risulta di lire 456.579 (= 461.191 - 4.612).

I Centri meccanografici del tesoro hanno quindi proceduto alla rideterminazione della pensione base, indicata nell'apposito riquadro del tagliando superiore dell'assegno postale, applicando l'aliquota del 2,1 per cento sull'importo di lire 118.056, pari alla differenza tra il limite di lire 640.400 e l'ammontare della indennità integrativa speciale di lorde lire 522.344 in vigore al 30 aprile 1984.

Sulla parte residua della pensione lorda mensile è stata utilizzata l'aliquota ridotta al 90 per cento (1,89 per cento) sulle prime lire 320.200 (fino cioè alla concorrenza del secondo limite pari al triplo del minimo I.N.P.S.), mentre l'ulteriore eventuale eccedenza è stata maggiorata dell'aliquota ridotta al 75 per cento, ossia all'1,575 per cento. Confermo che quanto prima farò seguito con alcuni esempi pratici, in modo da porre in grado i singoli interessati a verificare distintamente l'aumento conseguito sul trattamento in godimento.

Per il momento mi limito a precisare che, ai fini dell'applicazione delle aliquote del 100%, del 90% e del 75% sulle tre fasce (da stabilirsi in base all'importo del trattamento minimo I.N.P.S.) nelle quali va distribuita la propria pensione nel suo importo lordo globale, la pensione va comunque considerata comprensiva dell'ammontare dell'intera indennità integrativa speciale in vigore alla fine del trimestre precedente, anche quando l'indennità medesima non venga corrisposta (perché sospesa a norma del vigente T.U. sulle pensioni) ovvero competa nella misura fissa di lire 135.191 (per i pensionati rioccupati alle dipendenze di terzi privati già alla data del 31 dicembre 1978) ovvero, ancora, spetti in misura differenziale (nei casi di prepensionamento volontario con anzianità di servizio inferiore a quella massima). Ciò perché, in tal modo, pensioni di uguale importo annuo lordo conseguono uguale rivalutazione, indipendentemente dal fatto che l'indennità integrativa speciale spetti o meno alla data della perequazione.

Nuovo calendario dei pagamenti delle pensioni

Con decreto ministeriale in data 8 marzo 1984, pubblicato sulla G.U. n. 82 del 23 marzo 1984, è stato stabilito, con effetto dal 1° maggio u.s., un nuovo calendario dei pagamenti delle pensioni ed assegni congeneri diretti e di riversibilità a carico dello Stato e delle Amministrazioni autonome, in sostituzione di quello finora in atto dal mese di gennaio 1983.

Tale provvedimento si è reso necessario poiché, a seguito dei miglioramenti economici attribuiti nel corso dell'anno 1983 e nei primi mesi dell'anno in corso sui trattamenti pensionistici, lo scaglionamento dei pagamenti delle pensioni, fissato nel precedente calendario in relazione all'ammontare netto mensile, non è più rispondente alle esigenze operative degli Uffici pagatori.

Relativamente alle pensioni ferroviarie, il nuovo calendario da osservare è il seguente: dal giorno 21 le pensioni fino a lire 570 mila; dal giorno 22 le pen-

sioni fino a lire 620 mila; dal giorno 24 le pensioni fino a lire 680 mila; dal giorno 25 le pensioni fino a lire 770 mila; dal giorno 26 le pensioni oltre lire 770 mila. Per il mese di dicembre il calendario è così modificato: dal giorno 21 le pensioni fino a lire 1.230.000; dal giorno 22 le pensioni fino a lire 1 milione e 400 mila; dal giorno 23 le pensioni superiori a quest'ultima cifra.
Infine, rimane da avvertire che i pagamenti vengono anticipati al giorno feriale precedente, nel caso in cui sia festivo quello stabilito dal calendario sopra riportato.

Risposte individuali

La prima è dovuta al sig. *Ferruccio Pivetta* da Vicenza. Infatti, nei suoi riguardi qualcosa non ha funzionato ed ha provocato un ritardo nella definizione della sua pratica pensionistica, senza che a ciò fosse posto rimedio mediante la corresponsione di anticipazioni mensili da parte dell'Azienda. Tuttavia, si deve dare atto agli Uffici competenti della Direzione Generale di essersi sensibilizzati al particolare caso e prodigati per l'accelerazione degli adempimenti, pur nei limiti consentiti dalle procedure meccanografiche. Finalmente, in allegato al Mod. R.51 n. 723 del 21 aprile 1984, il relativo ruolo di pagamento è stato trasmesso alla locale Direzione provinciale del tesoro, cosicché mi auguro che entro la fine di questo mese l'interessato possa percepire regolarmente le competenze che gli competono.
Di recente, il Comitato esecutivo dell'OPAFS ha approvato la differenza definitiva della indennità di buonuscita, loro dovuta in rapporto alla posizione stipendiale effettivamente usufruita alla data di cessazione dal servizio, nei confronti dei seguenti amici: 1) *Dario Bertelli* da Parma; 2) *Rodolfo Sciandra* da Mondovì; 3) *Mario Soncini* da Parma; 4) *Armano Tognoli* da Genova.
I trattamenti di quiescenza riguardanti i sottoelencati amici, tutti residenti a Campobasso, sono stati regolarizzati in via defintiva, a seguito della riliquidazione della pensione per tener conto della posizione stipendiale a ciascuno spettante in relazione alla data di collocamento a riposo; i relativi ruoli di variazione sono stati inviati alla competente Direzione provinciale del tesoro in allegato al Mod. R.51, di cui indicherò gli estremi (numero e data) a fianco di ogni nominativo: 1) *Mario De Santis* con Mod. n. 405 del 15 febbraio 1984; 2) *Giuseppe Luongo* con Mod. n. 401 del 16 gennaio 1984; 3) *Nicolino Spina* con Mod. n. 409 del 23 marzo 1984.
Parimenti, informo il sig. *Michele Carta* da Treviso che la sua posizione di quiescenza è stata regolarizzata in modo conclusivo, mediante l'inclusione nella base pensionabile della posizione stipendiale attribuitagli in forza del D.P.R. n. 804 del 1982; il relativo ruolo è stato trasmesso alla locale Direzione provinciale del tesoro allegato al Mod. R. 51 n. 763 del 15 febbraio 1984.
Purtroppo, l'aspirazione prospettata dal sig. *Giovanni Accornero* da Torino — intesa ad ottenere un breve periodo di differimento della decorrenza delle dimissioni dall'impiego — non può essere soddisfatta, a ciò ostando la circostanza che nei di lui confronti la comunicazione dell'accettazione delle sue dimissioni è avvenuta alla presenza di due testimoni, i quali hanno sottoscritto l'avvenuto adempimento, senza che l'interessato facesse presente di consegnare contestualmente una nuova domanda di dimissioni che modificasse quella precedente. Invero, in siffatta materia, eventuali precisazioni o ragioni espresse verbalmente non possono assumere rilevanza tale da inficiare la volontà del dipendente, per cui, nella fattispecie, manca ogni fondamento che possa suffragare una eventuale impugnativa del provvedimento adottato.

Comunico al sig. *Remo Mezzopera* da Fabriano che il di lui trattamento di quiescenza è stato approvato con provvedimento in data 22 ottobre 1983. Peraltro, l'interessato continuerà a percepire l'acconto di pensione erogatogli direttamente dall'Azienda tramite la Banca nazionale del lavoro ancora per alcuni mesi è cioè fino alla chiusura delle anticipazioni di pensioni in atto, operazione che per necessità meccanografiche viene eseguita poche volte in un anno e, nel caso di specie, verosimilmente verso settembre od ottobre del corrente anno: dopo di che la Direzione provinciale del tesoro di Ancona gli corrisponderà mensilmente il rateo di pensione ed il conguaglio maturato in rapporto alle anticipazioni ricevute dalle F.S.
Mi auguro che gli amici *Dante Giungata* da Napoli ed *Armando Canetti* da Milano abbiano letto quanto ho scritto nel mese di aprile in merito all'applicazione della disposizione contenuta nell'art. 5 della legge n. 22 del 1974, per effetto della quale la trattenuta dell'1 per cento — calcolata sulla sola pensione a carico dei soggetti esonerati dal servizio entro il 1° marzo 1974 — non può più essere praticata a partire dal 1° marzo 1980 nei confronti del personale ferroviario che all'atto del collocamento a riposo rivestiva qualifiche *non* comprese tra quelle del personale di macchina e dei treni. Consegue che alla cessazione della trattenuta dalla predetta data ed alla restituzione dei relativi importi sono interessati esclusivamente gli amici pensionati che rientrano nelle categorie beneficiarie sopra specificate.
Partecipo agli amici sottoindicati che nei loro confronti è stato riattivato l'abbonamento a «Voci» per il corrente anno: *Giovanni Brucco* da Strambino, *Claudio Ciastellardo*, *Fortunato Martelli* e *Palmerio Rossi* da Torino, *Pietro Micara* da Monteporzio Catone, *Eugenio Simeoni* da Saint Vincent ed *Augusto Perfetti* da Roma.
La segnalazione pervenuta in redazione relativa al sig. *Giuseppe Gasparini* da Berceto si è rivelata fondata. Infatti, è risultato che in favore del sunnominato con provvedimento del 1976 è stato concesso un aumento periodico con anticipazione di un anno — secondo una disposizione all'epoca vigente, poi soppressa dalla sopravvenuta legge n. 42 del 1979 — che ha elevato la sua base pensionabile dal lire 2.832.812 a lire 2.878.375. Malauguratamente, per una serie di contrattempi finora non è stato adottato alcun atto conseguenziale, per cui si è provveduto ad additare la situazione al competente Ufficio aziendale, che ha immediatamente disposto le opportune iniziative perché la posizione pensionistica dell'interessato possa venire regolarizzata entro lo spazio di tempo strettamente necessario a datare dalla data di esonero (9 dicembre 1974).
Rendo noto al sig. *Luigino Giacometto* da Chivasso che, con provvedimento del 17 febbraio 1984, nei di lui riguardi è stata portata a termine la ricongiunzione dei pregressi periodi assicurativi vantati presso l'assicurazione generale obbligatoria con il servizio che attualmente presta alle dipendenze dell'Azienda ferroviaria. Poiché il periodo ricongiungibile, pari ad a. 2 m. 7 e g. 19, non è tale da fargli raggiungere alla data prevista per il suo collocamento a riposo d'ufficio (13 aprile 1986) l'anzianità massima utile ai fini della pensione (a. 36 m.6 g. 1), l'interessato potrà avvalersi della disposizione introdotta dall'art. 6 della legge n. 54 del 1984, la quale consente ai ferrovieri di essere trattenuti in servizio oltre la data di esonero regolamentare fino al perfezionamento di tale requisito ovvero per incrementare la propria anzianità utile complessiva e comunque non oltre il compimento del sessantacinquesimo anno di età. A tale scopo, egli dovrà presentare apposita istanza in carta semplice almeno sei mesi prima del raggiungimento del limite di età previsto dallo stato giuridico e così potrà continuare a prestare l'attività lavorativa fino alla maturazione dell'anzianità massima di pensionamento, circostanza questa che, nella fattispecie, si verificherà alla data dell'11 ottobre 1986. □

Scambio di corrispondenza

Carmen Maria Lòpez Sanz, figlia di un ferroviere spagnolo, vorrebbe corrispondere con ragazzi dai diciotto anni in su. Carmen ha diciassette anni e si interessa di video-musica, viaggi, fotografia e anche della storia dei castelli. Il suo indirizzo è **Camarena 328 - 4° 2 - Madrid 24 - Espana**

CASA NOSTRA

NOTIZIE PER IL PERSONALE

a cura dell'Ufficio O.M. del Servizio Personale

Orario di lavoro personale di macchina e viaggiante

Con Circolare P. 10.0.6/896/2.4 del 19 marzo 1984 sono state emanate le Istruzioni per l'applicazione del D.P.R. 23.6.83, n. 374, sostitutivo del Capo II del D.P.R. 9.11.1971, n. 1372, recante disposizioni speciali in materia di orario di lavoro del personale dei settori viaggiante e di macchina.
Con questa Circolare vengono così rese operative le significative innovazioni in materia di orario di lavoro del personale di macchina e viaggiante, introdotte con il D.P.R. 23.6.83, n. 374.

Equo indennizzo

È stato modificato il Mod. San. 159 (verbale di visita medica per equo indennizzo) per renderlo più analitico e completo, e pertanto meglio rispondente alle esigenze di valutazione derivanti dalle norme regolamentari vigenti in materia.
Ciò consentirà di eliminare una serie di accertamenti supplementari e scambi di corrispondenza tra il Servizio Personale ed i vari Uffici Sanitari Compartimentali, con conseguente snellimento degli adempimenti procedurali, già piuttosto complessi.
Nel contempo il Servizio Sanitario ha impartito dettagliate istruzioni ai Funzionari medici, con Circolare San. 3. 1.1/3/A/285/16233 dell'8 marzo 1984, chiarendo le modalità da seguire per le valutazioni medico-legali necessarie ai fini della classificazione delle menomazioni da indennizzare.

Normativa in materia di trasferimenti

A seguito di intese intercorse con le Organizzazioni Sindacali, in attesa dell'emanazione della nuova normativa in materia di trasferimenti in corso di predisposizione, il Direttore del Servizio Personale ha impartito disposizioni in base alle quali, a decorrere dal 29.3.84, non risulta più possibile presentare domande di trasferimento al di fuori dell'ordine di graduatoria. Dalla stessa data è sospeso anche l'esame da parte delle Commissioni di Trasferibilità delle domande fuori ordine di graduatoria già presentate.

Permesso ad assentarsi dal lavoro per la riscossione dello stipendio

Con nota P. 2.2.2/A.S./4/028988 del 5 aprile 1984 è stato istituito per il personale dell'esercizio con orario di lavoro fisso, e nei casi in cui non vi siano sportelli bancari all'interno dell'Impianto, un permesso mensile ad assentarsi dal lavoro, della durata non superiore ad un'ora.
Tale permesso deve essere rila-

Tradizioni nostre

Per eccezionale comportamento in servizio, il Sig. Direttore Generale ha conferito, nel periodo dall'1/11/83 al 30/4/84, gli Elogi e gli Encomi seguenti:

ELOGI

Guardiano	MORAS Vinicio	(829371)
Manovale	BONIOLO Ivo	(874436)
Ausiliario di Stazione	BOZZO Roberto	(873479)
Ausiliario di Stazione	CAVALIERI Antonio	(494339)
Ausiliario di Stazione	DI VANNA Domenico	(829236)
Ausiliario di Stazione	MOTARO Gildo	(787776)
Operaio Qualificato	DELLA ROCCA Vinicio	(880325)
Operaio Qualificato	DONÀ Renzo	(853672)
Operaio Qualificato	ERRIGO Antonio	(852708)
Operaio Qualificato	NENCIONI Gino	(791915)
Operaio Qualificato	PERETTI Danilo	(758646)
Aiuto Macchinista	DE LISI Giovanni	(864884)
Manovratore	CRUCITTI Andrea	(789732)
Conduttore	BUSINI Giancarlo	(463898)
Conduttore	CARADONNA Giovanni	(514065)
Conduttore	DI PIETRO Valter	(779346)
Conduttore	FABIAN Elia	(778124)
Conduttore	LUPPI Renato	(514402)
Conduttore	MIHALICH Sergio	(487557)
Conduttore	MURRU Francesco	(512565)
Conduttore	PAZIENTI Alvaro	(875298)
Conduttore	RUGGIERO Tommaso	(511947)
Deviatore	BAUSOLA Lanfranco	(484517)
Deviatore	MAFFEZZONI Luigi	(774974)
Deviatore	SCABORO Ettore	(513952)
Macchinista	PEREGO Federico	(436474)
Capo Gestione	LACASELLA Giuseppe	(793092)
Capo Gestione	MELLACE Ciro Franco	(853148)
Capo Gestione	MORDENTE Fernando	(820279)
Capo Gestione Sup.	MAGLIERINI Aldo	(484051)
Capo Stazione	MARCHESI Mario	(762332)
Capo Stazione	VALENTI Filippo	(525183)
Capo Stazione Sup.	ACCIL Renato	(454138)
Applicato Capo	FANTACCINI Brunero	(431651)
Applicato Capo r.e.	CACCIOTTOLI Michele	(468101)
Capo Tecnico Superiore	GANZERLA Giancarlo	(511662)
Capo Tecnico Superiore	PAOLINI Renzo	(415633)

ENCOMI

Guardiano	D'ANGELO Franco	(551967)
Guardiano	MASALA Antonio Maria	(548477)
Manovale	PANDOLFINO Vincenzo	(872477)
Ausiliario di Stazione	ANDREOLI Mario	(442720)
Ausiliario di Stazione	CHIAROLANZA Luigi	(871484)
Ausiliario di Stazione	MARANO Raffaele	(535199)
Ausiliario di Stazione	MARRA Ciro	(775582)
Assistente di Stazione	PICARDI Umberto	(772309)
Assistente Viaggiante	RIVOLI Aldo	(779612)
Operaio Qualificato	STEVANI Alfredo	(789281)
Deviatore	NOVELLO Claudio	(770122)
Manovratore	MORENA Angelo	(467227)
Infermiere	SCURPA Luigi	(789276)
Manovratore	TEBALDI Giuseppe	(753726)
Manovratore	TROLLI Luigi	(466643)
Conduttore	AICARDI Sergio	(458824)
Conduttore	CECCANTINI Carlo	(777880)
Conduttore	FIERRO Francesco	(532530)
Conduttore	GAMBINI Adriano	(490816)
Conduttore	GIRELLI Umberto	(852749)
Conduttore	SERPICO Ettore	(859827)
Tecnico	MASTROSIMONE Salvatore	(442369)
Tecnico	MOSCARDINI Alessandro	(513770)
Capo Tecnico	BATTAGLIA Rodolfo	(488030)
Capo Treno	ANSELMI Mauro	(760287)
Capo Treno	BUTINI Luciano	(454558)
Capo Stazione	CAMPOFIORITO Ermanno	(533553)
Capo Stazione	ROBBIANO Stefano	(815932)
Medico Reparto	POLIZZI M.Rita	(Rep. 239)

sciato a cura del Capo Impianto, cui spetta anche di controllare, nel modo che riterrà più idoneo, il rispetto del limite di tempo concesso. Del permesso in questione deve essere presa nota su un apposito registro in quanto, nel tempo di assenza accordato, il personale verrà considerato in «servizio fuori impianto» e godrà pertanto della stessa tutela sulla sicurezza del lavoro come quando opera all'interno dell'Impianto.

Reperimento di personale per l'Officina G.R. di S. Nicola di Melfi

Con Lettera Circolare P. 2.1.6/ 23817 dell'8 marzo 1984 sono state impartite disposizioni per il reperimento del personale F.S., con profilo di Capo Tecnico Sup., Segretario Sup., Segretario, Tecnico ed Applicato, per l'Officina G.R. di S. Nicola di Melfi.
A tal fine, per i citati profili, saranno predisposte apposite graduatorie nazionali di trasferimento dalle quali prelevare, nell'ambito delle dotazioni organiche che verranno attribuite all'Officina stessa, il personale necessario per il funzionamento dell'Impianto. I trasferimenti verranno motivati per «domanda soddisfatta».

Istruzione professionale

In aggiunta ai corsi, programmati da vari mesi, di aggiornamento in materia disciplinare, nella settimana dal 21 al 26 maggio 1984 è stata organizzata, nell'Ufficio Centrale O.M. del Servizio Personale, una serie di Seminari a carattere formativo presso l'hotel Serapo di Gaeta, destinati ai funzionari e agli impiegati addetti alla trattazione delle pratiche di equo indennizzo presso gli Uffici Personale Compartimentali, la Divisione Personale di Bolzano e la Divisione Centrale 0.3. Scopo principale dei Seminari è quello di dare avvio ad una prima fase di decentramento, in vista anche di alcune modifiche regolamentari già in corso di approvazione.

Trasferimenti applicati

Con lettera Circolare P. 2.1.6/ 25005 del 13 marzo 1984, sono state emanate, a seguito delle intese con le OO.SS., disposizioni per la formulazione delle graduatorie di trasferimento degli Applicati e Applicati Capo r.e. per le seguenti Sedi: Bologna n. 3, Ancona n. 7, Firenze n. 6, Roma n. 5, Napoli n. 17, Bari n.5, Reggio Calabria n. 2, Palermo n. 5.

Assunzioni effettuate nel mese di marzo

Settore degli Uffici n. 6
Settore dell'Esercizio n. 24.

CRONACHE DEL DLF

Qua e là per i DLF

Recentemente nei locali della galleria d'arte La Bitta, alla presenza del dott. Romano, Capo dell'Ufficio Centrale D.L.F., è stata inaugurata la I Mostra Filatelica organizzata dal D.L.F. di Roma-Sezione Filatelico-Numismatica.
Centinaia di ferrovieri, accomunati dall'hobby della filatelia, hanno ammirato le sette collezioni presentate da: Sebastiano Di Mauro: «Strade ferrate nel mondo»; Vincenzo Ganci: «Gli uomini illustri nelle emissioni della repubblica italiana»; Giorgio Ilari: «Giornata mondiale dell'alimentazione»; Mario Matteucci: «'na preghiera pe' Roma sparita»; Roberto Moriconi: «Conquiste spaziali sovietiche»; Nino Tumbiolo: «Francobolli... che belli... che strani»; Giancarlo Zenga: «Napoleone Bonaparte (1769-1821)». Nell'occasione il Direttore Generale, dott. Semenza, ha offerto una targa ricordo che il dott. Romano ha consegnato al sig. Palucci, Presidente del D.L.F. di Roma.
Un interessante concerto si è tenuto presso il Teatro Universal, organizzato dal Settore Cultura del DLF di Roma, diretto dal Maestro Ricchi che da oltre 20 anni è impegnato nell'attività di educazione e formazione musicale dei giovani. Davanti ad un folto ed attento pubblico che gremiva in ogni posto la sala, si sono presentati oltre 60 ragazzi e ragazze divisi in due gruppi, chitarra e fisarmonica suonando in modo veramente encomiabile brani scelti da Bach, Vinas, Giuliani, Pons, Schubert, Boccherini, Korsakov, Verdi, Bellini, Rossini. Particolarmente apprezzati dal pubblico il complesso di 25 chitarre e quello di 20 fisarmoniche.
Su iniziativa del D.L.F. di Lecco e Voghera, cinquanta alunni dell'Istituto Tecnico Industriale Statale di Lecco, accompagnati da alcuni Docenti, hanno visitato le officine Grandi Riparazioni di Voghera.
I partecipanti hanno ricevuto una premurosa e cortese accoglienza ed hanno potuto trarre particolare beneficio culturale grazie all'opera organizzativa esplicata dal Capo Impianto, Ing. G. Neva.
Ottima la presentazione e la descrizione degli Impianti e delle lavorazioni che il Capo Tecnico S.te Andrea Boerio ha fatto con impegno e rigore tecnico.
Al teatro Clemente di Rosa di Brescia ha recentemente avuto luogo la cerimonia di premiazione del concorso «Maschera d'oro 1983» indetto dalla F.A.B.E.R. (Federazione delle associazioni bresciane educative e ricreative).
Alla rassegna hanno preso parte 31 compagnie provenienti da ogni parte della provincia. La compagnia «Primo incontro» di Brescia ha partecipato alla competizione con la commedia comica «Il papocchio» di Samy Fayad e ha vinto ben tre premi.
Il primo è toccato a Gianni Calabrese, C.G. Sup. in servizio presso l'agenzia doganale FS, a cui è stata assegnata la maschera d'oro quale migliore attore protagonista.
Il secondo premio è andato a Peppino Contessa, Capo Stazione, che ha guadagnato la maschera d'oro quale migliore attore non protagonista.
La terza maschera d'oro è stata infine assegnata a Angela Giuliani, moglie del Capo Treno Fernando, per la migliore regia.
Il D.L.F. di Torino ha dotato di nuovi locali il Gruppo Cinefotoamatori, che vanta un passato denso di costante attività e ricco di brillanti affermazioni ottenute sia in campo nazionale che internazionale.
Anzitutto è stato provveduto al rifacimento ed all'ampliamento della camera oscura, creando due piani di lavoro che è possibile rendere indipendenti all'occorrenza; nella medesima camera — munita di nuovi armadietti per il deposito del materiale — è stato risolto il problema dell'umidità, con la ristrutturazione del pavimento, l'applicazione di un aspiratore e la sostituzione d'una finestra.

Un momento della visita svolta nell'Officina G.R. di Voghera

Inoltre la sala riunioni — attrezzata anche per sala da posa con il corredo d'un parco lampade di potenza adeguata allo scopo — ha ora un ingresso indipendente e comunica direttamente con la camera oscura: è stata, infine, mantenuta e potenziata la possibilità di proiezioni delle diapositive e dei film per le serate di riunione dei Soci.
Il Gruppo, pertanto, avvisa gli appassionati che molto presto riprenderà la sua attività, più intensamente di prima, con una serie di interessanti iniziative, già programmate e veramente degne della più ampia partecipazione.

Esperanto a Reggio Calabria

Organizzata dal Dopolavoro Ferroviario e dal Gruppo Esperantista Calabrese «Fata Morgana», si è svolta presso il Liceo Artistico «Mattia Preti» di Reggio Calabria una tavola rotonda sul tema «Scuola, società e cultura europea».
Ha presieduto i lavoro l'Ing. Borrello, consigliere alla Cultura del Dopolavoro Ferroviario reggino, mentre ha introdotto il convegno il Dr. Parasporo, Presidente della Sezione Italiana A.E.C. (Associazione Europea dei Ferrovieri). Relatori sono stati l'On. Prof. Cingari, parlamentare europeo e ordinario di storia moderna presso la Facoltà di Scienze Politiche dell'Università, di Messina sul tema «Una politica per una scuola e una cultura europea»; il Dott. Stoppoloni, consigliere nazionale della F.E.I. (Federazione Esperantista Italiana), il quale ha posto in evidenza i principi affermati negli accordi comunitari anche nel recente progetto di trattato per l'Unione europea; il Dott. Polimeni, giornalista dell'Ansa, il quale si è soffermato sull'importanza delle lingue; il Prof. Mingo, dell'Istituto Italiano di Esperanto.
Molto interessanti i discorsi del Dott. Parasporo, il quale ha parlato di un'«Europa delle coscienze» al posto dell'attuale «Europa dei mercanti» rappresentata dalla CEE e dell'On. Cingari il quale ha fatto presente che necessita un'«armonizzazione e coesione di tutte le energie culturali europee, nel quadro di una struttura politica unitaria per permettere ad un continente in crisi di non soccombere dinanzi ai due massimi blocchi mondiali».

Mick Bagalà

Un momento della cerimonia svoltasi a Reggio Calabria

Calendario attività culturali-sportive-turistiche per il 1984

CULTURALI

a) A carattere Internazionale.

1) **Esposizione di Fotografia**
Copenaghen (Danimarca), 14-16 settembre; l'incarico di selezionare le opere partecipanti all'Esposizione sarà affidato alla Sezione di Foligno.

2) **XXIII Congresso dei Ferrovieri Radioamatori**
Luogo e data da stabilirsi; l'incarico di formare una ristretta Rappresentativa di Soci sarà affidato alla Sezione di Roma.

3) **XXXVI Congresso dei Ferrovieri Esperantisti**
Bulgaria, data da stabilirsi; l'incarico di formare una ristretta rappresentativa di Soci sarà affidato alle Sezioni di Roma e di Bologna.

4) **XII Esposizione di Filatelia**
Montreux (Svizzera), 6-8 aprile; la Sezione che curerà la Rappresentativa sarà indicata in seguito.

5) **Assemblea Generale F.I.S.A.I.C.** Napoli, ultima decade di settembre.

b) A carattere Nazionale

6) **Mostra Ferroviaria di Artigianato e Fermodellismo**
Napoli, data da stabilirsi.

7) **Concorso Letterario «Penna d'Oro Ferroviaria»** Ancona, data da stabilirsi.

8) **Rassegna Ferroviaria di Arti Figurative per Ragazzi** Parma, data da stabilirsi.

9) **Mostra Ferroviaria di Arti Figurative** Grosseto, mese di novembre.

10) **Concorso e Mostra Ferroviari di Fotografia**
Foligno, data da stabilirsi.

11) **2° Raduno Ecologico-Sportivo-Culturale per Soci D.L.F.**
Domodossola, data da stabilirsi.

SPORTIVE

a) A carattere Internazionale

12) **Gara U.S.I.C. di Pesca alla Lenza**
Polonia, data da stabilirsi; l'incarico di formare una ristretta Rappresentativa di Soci, sarà affidato alle Sezioni di Voghera e Bologna.

b) A carattere Nazionale.

13) **Gara Ferroviaria di Atletica Leggera per Ragazzi**
Napoli, data da stabilirsi.

14) **Gara Ferroviaria Podistica**
Arezzo, 27 maggio.

15) **Gara Ferroviaria di Pesca in Acque Dolci**
Campobasso, data da stabilirsi.

16) **Gara Ferroviaria di Pesca in Acque Salse**
Rimini, mese di maggio.

17) **Gara Ferroviaria di Nuoto per Ragazzi**
Livorno, mese di novembre.

18) **Raduno Ferroviario di Cicloturismo**
Chiavari, data da stabilirsi.

19) **Gara Ferroviaria di Tiro al Piattello**
Rimini, data da stabilirsi.

20) **Gara Ferroviaria di Bocce a R.N.**
Perugia, 16 giugno.

21) **Raduno Ferroviario di Sci**
Aprica - Valtellina (Sondrio), 28 gennaio-4 febbraio.

c) A carattere Intercompartimentale

22) **Raduno Ferroviario di Basket per Juniores**
Napoli, data da stabilirsi.

23) **Incontro Quadrangolare Ferroviario di Tennis**
Napoli, data da stabilirsi.

24) **Incontro Ferroviario Quadrangolare di Tennis**
Venezia, data da stabilirsi.

25) **Incontro Ferroviario Quadrangolare di Tennis**
Bologna, data da stabilirsi.

TURISTICHE

N.B. L'opuscolo «Notiziario Turistico Nazionale D.L.F. 1984», sarà separatamente inviato alle Sezioni D.L.F. e ad indirizzi vari a cura dell'Ufficio Centrale 7° D.L.F.

Gente de fiume

Trattandosi del Tevere calza bene, ci sembra, un titolo in dialetto romanesco. Comunque, per entrare in argomento, l'idea di parlare del fiume ci è venuta sospettando che molti ignorino come una delle Sezioni più frequentate del Dopolavoro Ferroviario di Roma sia quella Nautica. Essa è situata in una simpatica casina, bianca e verde, su di un vecchio galleggiante ancorato sulla sinistra del Tevere, a Ponte Margherita, e dispone di tante imbarcazioni di vario tipo, dalla lancetta alla piroga e allo skiff più sofisticato.

L'accennata posizione è quanto mai centrale e comoda per chi vuol fare un po' di sport, sano ed anche economico perché le quote sono assai ragionevoli, il che non guasta di questi tempi in cui le attività sportive costano piuttosto care.

Ma il curioso di cui vogliamo parlare, in particolare, è la natura e le caratteristiche dei soci. Vi sono così molti giovani, figli di ferrovieri, di regola studenti simpaticissimi e, ovviamente, patitissimi della voga, nonché di ginnastica e di «corsetta»; il jogging nostrano che fanno nella vicina Villa Borghese. Vi sono i padri, di ogni Servizio e grado, dal minimo al massimo e vi sono anche — udite, udite — i nonni che, navigando sui settanta, continuano ancora a vogare, con palese beneficio per il loro fisico essendosi evidentemente scordati dell'età che hanno! Vi sono poi i soci aggregati e questi sono i più curiosi perché di svariatissima estrazione: sono professionisti, ufficiali, rappresentanti, esercenti di negozi, cinematografari e pensionati vari che cercano anche loro di dimenticare l'età. Non di rado molti soci vengono gratificati di buffi soprannomi, dei quali nessuno si offende, quali: testa de' ceci, er pavone, canarino, er rottorio, er bacio, bambola, pisello, agonia, er conte, er peggiorati, spezzatino, tremarella, er patella e, per ultimo, er carnacina, che sarebbe poi un pensionato che fa anche da cuoco, però solo quando pare a lui, per qualche «magnata ar fiume».

Il più caratteristico è Eugenio, «er più de tutti», del quale non vi dico l'età perché non ci credereste; è stato campione italiano di canoa ed ha un fisico di giovane atleta da fare invidia. Voga ogni giorno, estate e inverno, sempreché non diluvi, tanto da essere stato paragonato a un Nettuno di fiume; come imbarcazione preferisce il kajak che monta indossando solo gli slip ed un cordone rosso a giro testa, uso indiano. Quale sia poi il suo animo, sempre sensibilissimo al buono e al bello, lo si capisce subito perché è lui che si occupa dei fiori del galleggiante quasi da solo; è largo di consigli ai giovani che lo stimano molto e, se questo non bastasse, è anche poeta estroso e un po' romantico. Pronto a protestare per i lavori che continuano a tormentare le rive del fiume, di cui è innamorato, è pronto anche a cantare i contrasti e le vicende della vita, i ricordi di gioventù o qualche avvenimento particolare purché ci sia di mezzo «er Tevere».

Al primo piano della nostra casina, oltre a vari bei disegni e pitture, c'è affissa tutta una serie di sue poesie, illustrate estrosamente da suo figlio: che ha pure animo di artista.

Chi è amante di versi romaneschi vada pure a leggersele che si divertirà: l'ingresso è libero a tutti!

Fernando Tilli

MODI DI DIRE

Avocare a sé..., e maniere analoghe nella corrispondenza

Alcune locuzioni che appartengono al linguaggio burocratico compaiono, ed è naturale, nella prosa della nostra Azienda e nella corrispondenza scambiata tra i vari uffici FS. Si tratta a volte di espressioni non belle o adoperate in modo distorto, che costringono il lettore a destreggiarsi in qualche caso con difficoltà o con un pizzico di disagio.

Ne diamo qualche esempio:

Avocare a sé: «avocare» vuol dire propriamente «prendere su di sé un compito che spetta a persona subordinata». Pertanto chi «avoca» (si rammenti la facoltà di «avocare» che è nell'art. 3 comma 4 R.C.T.) deve avere autorità superiore a quella della persona che viene sostituita.

Carta da bollo: questa locuzione è considerata erronea. Si consiglia di mutarla in *carta bollata*. Anziché dire *carta d'identità* è bene parlare di *tessera d'identità*.

Dati: è voce giudicata corretta nel solo linguaggio scientifico. Se ne riprova l'uso per denotare le caratteristiche di una persona («i dati richiestimi»).

Fortùito: significa «avvenuto per caso». E' da evitare la pronuncia *fortuìto*, benché sia conforme a quella della lingua latina, da cui trae origine questa parola.

Installare: dal latino medioevale «installare» vuol dire «impiantare», «porre convenientemente in un posto», «collocare» ecc. Per tali significati sconviene adoperare, come accade in qualche caso, la grafia «istallare», peraltro meno diffusa.

Marciare: marciano i soldati siccome tante persone che procedono nello stesso ordine, formando un corteo. Nello Zingarelli s.v. «Marciare»: «Camminare, procedere in schiera». Pertanto pare illogico adoperare questo verbo quando si tratta di una persona sola o di un solo treno.

Notiziare: alcuni per ragioni di lavoro hanno frequenti occasioni di «notiziare». E, occorrendo, invitano altri a farlo: «pregasi notiziare». Ma è un brutto «notiziare», che i comuni vocabolari ignorano e continueranno ad ignorare.

Possibilmente: vale spesso «tutte le volte che è possibile». È da evitare nel significato di «probabilmente».

Regolarizzare: equivale a «mettere in regola». E' voce biasimata dai puristi.

Ritornare: questa forma verbale viene usata da taluni come sinonimo di «restituire» (si ritorna un prospetto, si ritorna un tagliando). Ma è uso non popolare né schietto.

Versamento: questo termine è considerato erroneo nel senso di «versare denaro». Si suggerisce di sostituirlo con *deposito, consegna, pagamento* e sim. La stessa osservazione vale per il verbo «versare».

Carmelo Neri

Il galleggiante sul Tevere del DLF di Roma

CASA NOSTRA

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

Marcia nuziale. Si sono uniti in matrimonio, a Foligno, la dott.ssa Anna Rita Bocci e il dott. Otello Ricci, figli — rispettivamente — del Macch. Aldo e del Conduttore Filippo, entrambi in pensione. Ai due giovani, per felice tradizione familiare amici di «Voci», gli auguri più belli.

Esodi. Il Capo Reparto Movimento, il Capo Stazione Titolare ed i colleghi della stazione di Terni hanno festeggiato i seguenti colleghi, posti in quiescenza nel primo quadrimestre: C.G. Sovr. Giovanni Lazzari, C.S. Sovr. Mario Guerrini, C.G. Sup. Faliero Pincini e Guelfo Gregori, Ass. Capo Vincenzo Gambini, Guardiani Francesco Gorietti e Veglia Di Francesco. L'Applicato Capo Aldo Saccoccio dell'Ufficio Personale ha fatto le cose in grande: ha invitato gli amici ed i colleghi ad un pranzo al Club Vela di Civitanova Marche — di cui è l'instancabile animatore. Il pesce ottimamente cucinato e la simpatia che il «nostro» ha saputo conquistarsi in vent'anni di permanenza all'U.P.C. di Ancona hanno procurato un autentico successo e al pranzo e ai festeggiamenti di rito. Il redattore di «Voci», che conosce l'amico Aldo da quasi trent'anni, gli rinnova da queste colonne gli auguri più affettuosi.

Cambio della guardia. Alla stazione di Albacina: il C.S. Sup. Bruno Longhi è il nuovo Titolare, dopo il fulmineo avvicendamento dei due predecessori; il personale porge auguri di buon lavoro e di... lunga permanenza.

Bari

Nozze. Si sono sposati Ester Giordano — Notaio — figlia del 1° Dirigente Osvaldo dell'Ufficio Lav. Comp.le, e il sig. Michele Rossiello. Il Segretario Vito Carella, pure dell'Ufficio Lav. Comp.le, si è unito in matrimonio con la sig.na Maria Vinella. Alle coppie ed ai genitori gli auguri di «Voci».

Lauree. Renato Moccia, figlio dell'Appl. Capo Vito dell'Uff. Ragioneria Comp.le, si è laureato in Giurisprudenza con 110 e lode. Maria Stella Romantini, figlia del C. Gest. Sup. Amedeo della stazione di S. Severo si è diplomata presso l'Isef di Foggia con 110 e lode. Andrea Cervino, figlio del Capo Gest. Alessandro della stazione di Trani, si è brillantemente laureato in Scienze dell'Informazione. A tutti congratulazioni vivissime.

Quiescenze. Festeggiato calorosamente dai molti amici e collaboratori ha lasciato l'Azienda il Dirigente Sup. Leonardo Cuscianna, Capo dell'Uff. Sanitario Comp.le. A sostituirlo è stato designato il 1° Dirigente dott. Vito Mastrangelo proveniente da Foggia. Al primo auguriamo una serena quiescenza al secondo buon lavoro.
Inoltre, sono stati collocati a riposo il C. Treno Vito Boffoli del DPV di Bari; il Tecn. Giuseppe Diomede del DL di Bari; l'A. Macch. Luigi Chiappinelli del DL di Foggia; il Macch. Salvatore De Blasi del D.L. di Taranto; gli Ausil. Sebastiano Rigoli e Silvestro Solimeno del D.L. di Foggia; i C. Treno Michele Nobile e Vito Volpicella del DPV di Potenza; i Conduttori Michele Mauri e Giovanni Vinciguerra del DPV di Foggia; l'Ass. Viagg. Giovanni Molinari del DPV di Potenza; il C. Gest. Vito D'Alfonso della staz. di Lecce; il Tecn. Domenico Colavito della Zona 11.3/IS di Barletta; il Segr. Sup. Vincenzo Papagni dell'Uff. Comm.le e Traff. Comp.le; il Macch. Nicola Perrini del D.L. di Bari; i Tecn. Armando Vinciguerra e Salvatore Falcone della Sq. Rialzo di Foggia; il Segr. Sup. 1ª cl. Aldo Casaretti dell'Uff. I.E. Comp.le; il Capo Gest. Sup. Angelo Schilardi della staz. di Bari; il Capo Staz. Cesario Capone della staz. di Lecce; l'Ass. di Staz. Michele Russo della staz. di Trinitapoli. A tutti infiniti auguri di lunga quiescenza.

Lutti. Sono venuti prematuramente a mancare il Segr. Sup. Luigi Rizzo dell'Uff. Mov. Comp.le e il Capo Gest. Sup. Francesco Valentini del 3° Rep. Comm. e Traff. di Taranto. È deceduto anche il Capo Tecn. a r. Sebastiano Paciolla già dipendente della Zona 11/3 di Barletta. Alle famiglie le nostre più sentite condoglianze.

Bologna

Al Capo Stazione Sovrintendente Giuseppe Pagliarani, titolare di Ferrara, è stato attribuito dalla Camera di Commercio cittadina, nell'ambito della manifestazione dei «Premi San Giorgio alla Fedeltà al lavoro ed al Progresso economico», un premio extra-concorso con la seguente motivazione: «per l'appassionata opera di rafforzamento del centro ferroviario del capoluogo al servizio dell'economia e della cittadinanza ferrarese». Per questo prestigioso riconoscimento vadano all'amico Pagliarani le più vive congratulazioni.

Il Segr. Sup. 1ª Cl. Mario Palmieri ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età. Nel corso della tradizionale, affettuosa, cerimonia di saluto egli ha ricordato di essere fra coloro che, nell'ormai lontano 1958, «fondarono» l'Ufficio Ragioneria, allora Sezione.
Anche per questo, grazie all'amico Palmieri e tanti cordiali auguri.

Laurea. Sono anche andati in pensione nel D.P.V. di Faenza: Achille Festa, C.P.V. Sov.; Luciano Spazzoli Capotreno; Adolfo Cappelli, Guido Seganti ed Egidio Mazzini, Conduttori. Gli amici e colleghi augurano a tutti una lunga e serena pensione.
Un augurio particolare a Stefano Staffa, Capotreno, affezionato collaboratore da tanti anni di questa redazione.

Cagliari

I lavori per il raddoppio della tratta Cagliari-Decimomannu sono terminati. A distanza di circa sette anni dal primo scavo nell'impianto di Elmas, il doppio binario è stato attivato con conseguenti ammodernamenti sia della rete dorsale sarda sia degli impianti fissi interessati. L'opera che si sviluppa per 18 chilometri ha comportato la spesa di 38 miliardi di lire e il superamento di notevoli difficoltà a causa degli scavi in zone d'interesse archeologico e di incombente pericolo dovuto alla presenza di ordigni bellici interrati.

Nella chiesa parrocchiale di San Nicolò di Guspini, l'Assistente di Stazione dott. Sandro Garau della Stazione di San Gavino e la dott. Sara Cappai, si sono uniti in matrimonio. Auguroni!

È nato Walter Scognamiglio, secondogenito del Conduttore Pierpaolo, del Deposito Personale Viaggiante di Cagliari. Al piccolo, ed ai suoi felici genitori le nostre felicitazioni.

Lutto. È deceduta Emilia Scarteddu, madre del Deviatore della Stazione di Iglesias Giuseppe Cruccas. Sentite condoglianze.

Firenze

Il due aprile 1944, dopo un'incursione su Pontedera, l'aviazione alleata, nel proseguire l'opera di distruzione della Firenze-Pisa, centrò in pieno la stazione di La Rotta distruggendola completamente. Il bombardamento purtroppo costò la vita anche all'allora Titolare dell'impianto Giorgio Giorgi. Dopo quarant'anni la vedova, l'ottantaduenne signora Giacomina, ha chiesto — ed ottenuto — che il lontano ma sempre vivo doloroso episodio venisse ricordato: in memoria del defunto, ed in memoria dell'incursione è stata posta nel giardino della Fermata una targa di marmo.

Hanno trovato il tempo di lavorare, studiare e laurearsi: Stefano Calamandrei, Capo Stazione a Castelfiorentino e figlio di Vasco già Capo Treno, in Scienze Politiche — Indirizzo Economico — presso l'Università di Firenze; Conduttore Carmelo Mavilia, del Deposito Personale Viaggiante di Firenze S.M.N., in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Firenze; Capo Treno Mario Minuti, del Deposito Personale Viaggiante di Pisa, in Scienze Biologiche presso l'Università di Pisa; Conduttore Gabriella Belli, del Deposito Personale Viaggiante di Pisa, presso la Scuola Superiore di Servizio Sociale di Pisa.

All'Ispettore Capo Modesto di Nuzzo, Capo della 1ª Sez. Esercizio dell'Ufficio Impianti Elettrici Compartimentale, è nato il secondogenito Alberto. Congratulazioni vivissime.

Ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età e di servizio il dott. Vincenzo Riccobono, Segretario Superiore di 1ª classe, già Capo del Reparto 3.3 dell'Ufficio Personale Compartimentale. Per gli stessi limiti, il Revisore Superiore di 1ª classe Ilio Malinconi, già Capo del Reparto MU.21 dell'Ufficio Movimento Compartimentale. Ad entrambi i funzionari, che per due anni sono stati vere e proprie «colonne portanti» dei settori in cui hanno rispettivamente operato, i nostri più cari auguri di lunga e serena quiescenza.

Firenze/Unità dist.

Cicogna express. È arrivato Cristiano in casa della signora Palma Massagli, Segretario del-

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.	3479
Unità dist.: Mario Petronilli	Tel.	3200
Genova: Aurelio Battaglia	Tel.	3633
Milano: Roberto Zilorri	Tel.	3354
Napoli: Pasquale Piscitelli	Tel.	833-395
Palermo: Giuseppe Giambanco	Tel.	3018
R. Calabria: Giulio Giulietti	Tel.	3307
Roma: Tommaso Dresda	Tel.	6483
Torino: Renzo Marello	Tel.	2370
Trieste: A. Pergola Quaratino	Tel.	323
Venezia: Laura Facchinelli	Tel.	3284
Verona: Fulvio Duzzi	Tel.	3908

Servizi:

Approvv.nti: Antonio Sacchi	Tel.	7330
C.E.U.: Ugo Dell'Arciprete	Tel.	7703
Commerciale: Paola Morgia	Tel.	38435
Impianti elettrici: Gervasio Galiena	Tel.	2689
Lavori: Biagio Avenoso	Tel.	38688
Movimento: Alberto Amati	Tel.	2294
Personale: Vincenzo Cinque	Tel.	38563
Sperimentale: Giorgio Isgrò	Tel.	5687
Ragioneria: Marcella Mancianti	Tel.	2338
U.R.D.G.: Massimo Clerici	Tel.	38711

l'U.R.M.T. Ai genitori tante felicitazioni, al piccolo Cristiano i migliori auguri.

Esoneri. Sono stati di recente collocati in quiescenza il Segretario Superiore dell'U.R.M.T. Gaetano Valenti e il Segretario Superiore della D.C.P. Vittorio Costagli. Ai due amici desideriamo far giungere un caro saluto e l'augurio di una lunga e serena quiescenza.

Genova

L'ing. Vittorio Finzi, Dirigente Superiore da qualche mese a riposo, è stato insignito dell'onorificenza della «Stella al merito del lavoro» che viene conferita il 1° maggio di ogni anno nei capoluoghi di regione a quanti si sono distinti per perizia, operosità e onestà nei vari settori del mondo del lavoro.

Il dott. Domenico Parlavecchia, Primo Dirigente dell'Ufficio Impianti Elettrici, ha lasciato in questi giorni l'Azienda per limiti di età dopo oltre quaranta anni di servizio. All'amico Parlavecchia, che è stato calorosamente festeggiato a Recco da numerosi colleghi e collaboratori, i nostri più fervidi auguri di bene e di lunga vita. Gli stessi sentimenti esprimiamo a Guido Bolognesi del Posto Verifica di Genova S. Benigno, ai Tecnici I.E. Giuseppe Patrone, Adamo Verna, Walter Franchi e Vincenzo Vivaldi di Ventimiglia, al Conduttore Valerio Marenco del D.P.V. di Genova P.P., al Verificatore Cesare Jacopino di Genova P.P. e all'Applicato Capo Liliana Gabrielli dell'Ufficio Movimento, tutti recentemente collocati a riposo.

La cicogna ha portato Davide in casa del Segretario Superiore dell'U.P.C. Mauro Zuccarino. Ai genitori e al fratellino fervidissimi auguri.

Luciano Ricci, figlio di Francesco, Capo Stazione Sovrintendente Titolare di Genova Marittima, si è brillantemente laureato in Ingegneria Elettronica presso l'Università di Genova col lusinghiero punteggio di 108 e l'elogio del Relatore che ha sancito per la tesi la «dignità di stampa». Al neo-ingegnere auguri di splendido avvenire.

Si è spento in giovanissima età l'Assistente Capo di Stazione Giuseppe Coggi, in servizio a Novi Ligure. Formuliamo alla vedova e alla piccola Elisabetta i sensi del nostro commosso cordoglio. Sentite condoglianze anche alla signora Filomena Battaglia dell'Ufficio Movimento per la scomparsa della madre e alla famiglia del Macchinista T.M. a riposo Ettore Conti, recentemente deceduto.

Napoli

Nascite. Lucia è nata alla sig.ra Maria Cacace, moglie del Segretario Aniello Formisano della 4ª Unità Speciale; Francesco è nato alla sig.ra Silvana Scalzo, consorte del Segretario Mario Borreca, anch'egli della 4ª Unità Speciale; Maria Grazia è nata alla sig.ra Giovanna Varriale, moglie del Capo Stazione Antonio Izzo, della stazione di Napoli Marittima, Vivissimi rallegramenti.

Nozze. L'Ispettore ing. Leopoldo Di Giovanni, della 4ª Unità Speciale, ha sposato la dottoressa Angela Giovanna Simone. Alla coppia l'augurio di perenne felicità.

Lauree. Bruno Bonavoglia, figlio del Tecnico I.E. Alfonso della Zona I.E. 12.2 di Napoli Smistamento, si è laureato in Medicina e Chirurgia con la votazione di 110 e lode. Felicitazioni vivissime.

Commiati. Dopo una intera vita dedicata all'Azienda l'Applicato Capo r.e. Giuseppe Moscariello, della 4ª Unità Speciale, ha lasciato il servizio ferroviario, festeggiatissimo da colleghi, superiori ed amici. Ha anche lasciato il servizio perché collocato a riposo il Manovratore Antonio Sannino, della stazione di Torre Annunziata Centrale. All'amico Peppino ed al collega Antonio gli auguri di una lunga e serena quiescenza. Sono stati inoltre collocati in quiescenza: Macchinisti Ugo Ciobbo, Guido Di Mattia, Attilio Esposito, Renato Fagnani, Francesco Fusco, Giuseppe Molino, Giacomo Sequino, Giuseppe Scaramuzzo; Aiuto Macchinisti Gaetano Bozzaotra, Giovanni Boggia, Armando Raimondi; M.T.M. Vincenzo Beato, Vincenzo Corona, Gennaro Calabrese, tutti del D.L. di Napoli Smistamento.

Decessi. Sono improvvisamente venuti a mancare all'affetto dei propri cari l'Assistente di Stazione Francesco Canneva, della stazione di Napoli C/le; il C.S. Sovr. Carlo Mauro, titolare della stazione di Napoli C/le; la madre del Segretario Antonio Izzo, della 4ª Unità Speciale e la moglie del Segretario Superiore di 1ª Classe Carlo Puzone, dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale di Napoli. A tutti le nostre più sentite condoglianze.

Palermo

Dirigenze. Il Primo Dirigente, ing. Giovanni Stabile, proveniente dall'Ufficio Impianti Elettrici di Venezia, ha assunto, con l'attribuzione delle funzioni superiori, la dirigenza dell'Ufficio Impianti Elettrici Compartimentale. All'ing. Stabile «Voci» formula i rituali auguri di «buon lavoro» nel nuovo ed impegnativo incarico.

Esodi. Per raggiunti limiti di età ha lasciato l'Azienda il Capo dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, Dirigente Superiore dott. Ignazio Spanò. Nella cerimonia di commiato il dott. Spanò è stato molto festeggiato dal personale tutto dello stesso ufficio Commerciale, dai Capi degli Uffici Compartimentali e dal Direttore Compartimentale, ing. Armando Colombo, il quale ha espresso al neo-pensionato il ringraziamento dell'Azienda e suo personale per il lavoro svolto nel corso del lungo servizio ferroviario esternandogli l'augurio di lunga e serena pensione. Hanno inoltre lasciato l'Azienda, per raggiunti limiti di età o per dimissioni: il Capo Stazione Superiore Vittorio Massei, titolare della stazione di Marsala; l'Applicato Capo cav. Carlo Buccoleri, del Reparto Traslochi dell'Ufficio Movimento; l'Applicato Capo Antonino Russo, dell'Ufficio Commerciale e del Traffico; l'A. Macchinista Gaetano Passalacqua, del Deposito Locomotive di Catania; il Capo Stazione Superiore Eraldo Giannino, della stazione di Palermo Centrale; il Capo Treno Rocco Catalano, del D.P.V. di Palermo; il Segretario Superiore Vincenzo Pranio, dell'Ufficio Materiale e Trazione. Ai neo-pensionati il nostro augurio di lunga e serena quiescenza.

Lauree. Si sono laureati: in Medicina e Chirurgia, col massimo dei voti e la lode, Antonella Rubino, figlia dell'Assistente di Stazione Antonio, della stazione di Acireale; in Lingue e Letterature Straniere, Maria Anna Caruana, figlia del Capo Stazione Superiore Giuseppe, della Dirigenza Unica di Caltanissetta. Ai neo-dottori auguriamo un brillante avvenire.

Riconoscimenti. La dott.sa Maria Concetta Celauro, dopo avere conseguito con la massima votazione la laurea in Medicina e Chirurgia, ha avuto attribuito il 2° premio «Alfonso Giordano» (2 milioni di lire) per l'argomento svolto nella tesi di laurea su argomento di «parassitologia medica». Alla dott.ssa Celauro, figlia del dott. Vincenzo, Capo dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale, i nostri rallegramenti per l'ambito riconoscimento.

Cicogna express per Giuseppe Borgese, figlio del Segretario Antonino, dell'Ufficio Personale Compartimentale, e per Daniele Fratantonio, dell'Assistente di Stazione Giovanni, della stazione di Ummari.

I nostri lutti. Sono recentemente deceduti: l'Ausiliario Giovanni Pizzati, del Reparto Compartimen-

CASA NOSTRA

tale SSE di Contesse; il Commesso a riposo Gioacchino Giammaresi, già in servizio presso l'Ufficio Sanitario di Palermo; la moglie del Segretario Superiore Vincenzo Pranio, dell'Ufficio Materiale e Trazione; la madre del Capo Personale Viaggiante Superiore Giovanni Bilardi, del Reparto Personale Viaggiante dell'Ufficio Movimento Compartimentale; l'Assistente Capo a riposo Andrea Pellicani, già in servizio presso l'Ufficio Sanitario di Palermo. Ai familiari «Voci» formula sentite condoglianze.

Laurea. Si è brillantemente laureata in Medicina e Chirurgia, con la votazione di 110 e la lode, la sig.na Maria Floridia, figlia del Capo Treno Vincenzo, del Deposito Personale Viaggiante di Palermo.
Alla neo-dottoressa auguri di un brillante avvenire.

Esodi. Con una semplice e simpatica cerimonia svoltasi nel salone del locale Dopolavoro Ferroviario è stato festeggiato, in occasione del collocamento a riposo, il Revisore Superiore di 1ª classe, Cav. Giovanni Di Piazza, dell'Ufficio Movimento Compartimentale.
Sono stati anche festeggiati i neopensionati: Guardiano Giovanna Celeste, del 10° Reparto Lavori di Caltanissetta, ed il Macchinista Giovanni Giuffrida, del Deposito Locomotive di Catania.
A tutti auguriamo una serena quiescenza.

Cicogna express per Valeria Conti Nibali dell'Ispettore Principale ing. Antonio, dell'Officina G.R. di Messina; per Michele Castronovo del Tecnico Calogero, della Zona 13.3 IE di S. Stefano Camastra; per Stefania Lo Iacono, dell'Operaio Qualificato Francesco, del 9° Tronco Lavori di Partinico; per Michele Giangreco, del Manovratore Epifanio, della stazione di Caltanissetta Xirbi; per Calogero Scanio, dell'Assistente di Stazione Salvatore, della stazione di Agrigento Centrale; per Francesco Carlino, dell'Operaio Qualificato Gioacchino, del 7° Tronco Lavori di Caltanissetta Xirbi; per Letterio Falconieri, del Manovratore Salvatore, della stazione di Nizza Sicilia; per Vanessa Canale, del Capo Tecnico Pietro, dell'Ufficio Esercizio Navigazione di Messina; per Davide Ciotta, del Conduttore Luigi, dell'Ufficio Sanitario di Palermo; per Silvia Sanfilippo, del Capo Treno Placido, del DPV di Messina; per Dario Gambino, del Capo Stazione Antonino, della stazione di Capo S. Marco e dell'Assistente di Stazione Vita Calia, della stazione di Agrigento Centrale.

I nostri lutti. Le nostre più sentite condoglianze al Dirigente Generale ing. Francesco Arsena, Capo della 5ª Unità Speciale, per la morte della madre, sig.ra Elvira Coniglio, ed al Capo Stazione Superiore dott. Baldassarre Santoro, della Segreteria Particolare del Direttore Compartimentale, per la morte del padre.

Reggio Calabria

Nascite. Alla sig.ra Francesca, moglie del collega Carmelo Crupi Operaio presso la Zona 12.1-IS di Villa S.G., la cicogna ha portato un bel maschietto — Giuseppe — che farà compagnia al primogenito Mario. Ci uniamo alla gioia dei genitori e dei nonni con tanti cari auguri.

Laurea. Si è laureato in Medicina e Chirurgia presso la facoltà di Catanzaro dell'Università Statale di Reggio Calabria Domenico Zucco. Al neo dottore, figlio del geom. Antonino, Capo dell'8° Riparto Lavori di Esercizio di Catanzaro Lido, i più fervidi auguri.

Quiescenza. Ha lasciato l'Azienda, per limiti di età, il cav. Francesco Spanò funzionario a disposizione all'Ufficio Movimento. Colleghi ed amici lo hanno salutato con una simpatica cerimonia presso la sala conferenza della Direzione Comp.le. Al cav. Spanò «Voci» augura una lunga e serena quiescenza.

Lutti. Si è spento il collega Gaetano Profeta, Applicato a r. del Centralino Compartimentale I.E., padre dell'Assistente di Stazione Giuseppe in servizio presso l'impianto di Lamezia T. C.le. Ai familiari giungano le nostre più sentite condoglianze. Alla giovanissima età di 34 anni è deceduta la dottoressa Fortunata Idone Costantino, Cancelliere presso il Tribunale di Reggio Calabria, sorella del Macchinista Angelo Costantino e cognata di Gennaro Chirico, anche Macchinista, entrambi del D.L. di Reggio Calabria. Alle affrante famiglie giungano le più sentite condoglianze.

Onorificenze. Auguri vivissimi all'amico Gennaro Parrucci, Applicato Capo all'Ufficio Ragioneria che è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere della Repubblica Italiana.

Roma/Impianti

Lauree. Paolo Ceccaroni figlio del C. Gest. Sovr. Gino Istruttore presso la Scuola Prof. dell'U.M.C. si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia con il massimo dei voti e la lode. Al neo-dottore ed ai familiari gli auguri più sentiti che estendiamo a Massimo Carlini figlio del C. Gest. Sup. Antonio Carlini della stazione di Roma Smistamento che si è diplomato all'ISEF dell'Aquila con 110 e lode. Recentemente anche il fratello Maurizio si è laureato in Medicina e Chirurgia, per cui rivolgiamo calorosi auguri per l'avvenire dei due giovani e felicitazioni ai genitori.

Nozze d'oro. Vasco Fantini, ex Manovratore Capo a Roma Termini e la sig. ra Adele Patrizi hanno festeggiato, circondati dall'affetto di figli e nipoti, le nozze d'oro. Anche da parte nostra pervengano agli interessati gli auguri più belli per tanti anni felici insieme.

I nostri lutti. È venuto a mancare tragicamente per un incidente extralavoro il C.S. Sup. Alberto Paracchini della stazione di Orvieto. Il collega lascia la moglie e due figlie in tenera età. Colleghi ed amici, costernati dalla tragedia, porgono ai familiari i sensi del proprio cordoglio. È deceduto Salvatore Musolino padre dell'Assist. di Staz. Placido, in servizio presso il Transito Unificato di Roma Termini. Condoglianze al collega ed alla famiglia.

Quiescenze. Dopo oltre 42 anni di servizio è andato in pensione Mario Tatangeli, Capo Gest. Sovr. Dirigente delle Gestioni Riunite di Roma S. Lorenzo. Gli succede nella Dirigenza il C.G. Sovr. Liberato Guglielmi. Esprimiamo ad entrambi gli auguri più fervidi, al primo di lunga e serena quiescenza, al secondo di buon lavoro nel nuovo ed impegnativo incarico. Un saluto ed un augurio anche al Deviatore Capo Dario Grasso del Parco Prenestino andato recentemente in pensione.

È nata Elisa, figlia dell'Op. Qual. del 19° Tronco Lavori Attigliano Sergio Eroli. Ai genitori e alla piccola i nostri auguri più affettuosi.

C.E.U.

Nascite. È nato il terzo figlio all'Appl. Rita Spinozzi, moglie del Segr. Sup. Marco Visconti. Ai genitori tante felicitazioni, al piccolo Andrea i migliori auguri di una vita lunga e serena.

Nozze. Auguri di grande felicità da tutti i colleghi a tre novelli sposi: Isp. P.le Fernanda Scaramella, Segret. Mario Dell'Anna, Segr. Patrizia Paciello.

Lutti. Sentite condoglianze al Segr. Sup. Antonio Anzivino per la morte del padre.

Commerciale

Onorificenza. Nel Palazzo della Civiltà e del Lavoro all'EUR, il Revisore Superiore di 1ª Classe Giotto Rugi dell'Ufficio Servizi Speciali ed Impianti è stato insignito — unico ferroviere fra 82 benemeriti — dal Presidente Pertini della Stella al Merito di Maestro del Lavoro. All'amico Giotto giungano le nostre più vive congratulazioni.

Istituto Sperimentale

Fiocco Rosa. Il collega Giancarlo Schiavo è diventato papà per la seconda volta. Alla piccola Sara, venuta a far compagnia alla sorellina Ilaria, a mamma Ivana e all'amico Giancarlo i più cari auguri d'ogni felicità.

Fiori d'Arancio. Il collega Renzo Foschetti ha sposato la signorina Maria Rosaria Calignano. Ai novelli sposi le più fervide congratulazioni.

Lavori

È venuta improvvisamente a mancare la madre del Segret. Sup. 1ª cl. Ettore Franzini, sig.ra Lina. I colleghi del Servizio e in particolare i componenti l'Ufficio 2° Bis, esprimono attraverso «Voci» le più sentite condoglianze.

Movimento

Quiescenze. Dopo 43 anni di attività ferroviaria il Segr. Sup. di 1ª cl. Velio Volpi, Capo del rep. M.314 Treni straordinari viaggiatori in servizio internazionale, ha deciso di anticipare l'andata in riposo, dimettendosi. All'amico Volpi, che ha dimostrato sempre capacità ed esperienza nel suo lavoro, inviamo i migliori auguri di lunga e serena quiescenza.

Laurea. Marco Ciotti, figlio del C.S. Sovrintendente a r. Dardano, si è laureato brillantemente in Scienze Statistiche ed Attuariali. Complimenti e felicitazioni.

U.R.D.G.

Nascite. Tanta gioia per tre nostre colleghe: la cicogna ha infatti portato Francesa al Segr. Lorella Del Grosso, Stefano al Segr. Enrica Di Battista, Enrico al Segr. Luciana Spila. Ai genitori ed ai piccoli tanti affettuosi auguri.

Torino

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda: il C.T. Sovr. Vladimiro Bossi, Titolare della Sq. Rialzo di Novara; all'Uff. Ragioneria i Segr. Sup. Osvaldo Fiore e Maria Vianello Scali; al DL di Cuneo i Macch. Agostino Giordano e Giovanni Bianco nonché il Csq. Man.li Sebastiano Cometto; all'OGR gli Op. Q. Giuseppe Cristofari e Francesco Ciravegna, il Tecn. Dante Tournour, il Csq. Man.li Giovanni Giai Gianetto e l'Aus. Felice Musso. A tutti questi colleghi i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Marcia nunziale. Al DL di Cuneo il Macch. Giuseppe Airaldi con Giorgetta Anna Revelli ed il Macch. Antonio Vicenti con Chiara Moramarco; alla Sq. Rialzo di Novara il Tecn. Pier Giuseppe Bagnati con Anna Maria Tedoldi e l'Aus. Franco Luini con Cristina Malatesta. Ai giovani sposi auguri di ogni bene e felicità.

Cicogna express. Simona al Segr. Tecn. Marco Enrietta dell'OGR; Venere al C.S. Alfonso Buonaiuto di Pieve Vergonte; Marco al C.S. Mauro Lima di Bistagno. Vivissime felicitazioni.

Lutti. In attività di servizio sono deceduti: ad appena venticinque anni l'Op. Q. Rocco Iorio dell'OGR; il Tecn. Biagio D'Ambrosio del DL di Torino Smistamento; il C.S. Pietro Pugliese di Verzuolo; il Dev. Sergio Bordina di Novara; il C. Tr. Giancarlo Scotti del DPV di Alessandria. Alle famiglie le più sentite condoglianze, che estendiamo al Tecn. Paolo Diozzi, del DL di Cuneo, per la scomparsa del padre, sig. Ferdinando ed al Tecn. Enrico Pellegrino, dello stesso impianto, per la perdita della madre, sig.ra Margherita Vernetti.

Trieste

Francesco Fabbro, Capo Stazione Superiore, in servizio presso il Reparto Impianti del locale Ufficio Movimento, si è laureato in Architettura presso l'Università degli Studi di Venezia. Al neo architetto giungano le nostre vivissime congratulazioni.

Hanno pronunciato il loro «Si» nella chiesa di «S. Vito» in Fraelacco (Ud) il Segretario Mauro Damiano, del 2° Reparto Lavori in Esercizio di Portogruaro, e la signorina Caterina Fachin. Ai novelli sposi auguri di tanta felicità.

La casa del Capotreno Lucio Dreossi, del D.P.V. di Cervignano; e del Conduttore Liliana Boesso, distaccata presso il Nucleo Dati Elettrocontabili dell'Ufficio Materiale e Trazione, è stata allietata dalla nascita di un grazioso maschietto, che i genitori hanno chiamato Piero.

A soli 56 anni è mancato improvvisamente all'affetto della moglie e dei suoi quattro figli il Commesso dell'Ufficio Movimento Stellio Sain.
Ha cessato di vivere il Segret. Sup.re di 1ª cl. in quiescenza, cav. Enrico Sluga, per tanti anni apprezzato Capo Reparto Affari Generali dell'Ufficio Impianti Elettrici e Presidente della Sezione ferrovieri di Trieste dell'Associazione Nazionale Combattenti.

Lutto in casa del Capotreno Giuseppe Zorzenon, del Reparto Compartimentale Treni Viaggiatori dell'Ufficio Movimento, per la morte della madre, signora Rosa.

Sono stati di recente collocati in quiescenza per raggiunti limiti di età e di servizio l'Applicato Capo r.e. Floriano Lansetti Dusan dell'Ufficio Ragioneria e il Capo Tecnico Sovrin.te Vittorio Petronio, Capo del Reparto Esercizio TT.3 IE. di Trieste C.le.
Ai cari colleghi gli amici augurano una lunga e serena quiescenza.

Oltre cento scolari della scuola elementare del 2° Circolo di Portogruaro hanno visitato recentemente Trieste, con mete particolari i Musei di Scienze Naturali e Ferroviario di Campo Marzio. Gli studenti accompagnati dalle rispettive insegnanti sono stati ospiti, nella prima parte del loro soggiorno nella città giuliana, del Sindaco di Trieste, dr. Franco Richetti, e del Direttore Compartimentale, dr. Romano Troilo. La comitiva portogruarese ha poi visitato il Museo Ferroviario di Campo Marzio, recentemente inaugurato dal Ministro dei Trasporti On. Signorile, che raccoglie in cinque Sezioni la storia dei trasporti su rotaia del Friuli Venezia Giulia oltre a numeroso materiale rotabile.

Venezia

Li chiamavano «I sette dell'Orsa Maggiore», i sette amici, tutti movimentisti in servizio alla stazione di Padova negli anni '50 e 60. Lavoravano con impegno e dedizione, conquistandosi la stima di superiori e colleghi. Col trascorre del tempo, ciascuno ha seguito la sua strada, ma sempre è rimasto saldo il vincolo che li univa.
Tre persone del gruppo sono andate in pensione nei primi anni '70: Oscar Gagliardo, Quinto Rolma, Renzo Forese; gli altri, invece, hanno resistito fino in fondo. Oggi, nel momento in cui lasciano l'Azienda per limiti di età, ricordiamo con stima e simpatia i nomi di questi agenti che hanno ricoperto posti di responsabilità e di prestigio: CS Sovr. Ivo Piaserico, Titolare di Venezia S. Lucia; CS Sovr. Antonio Mosele, Titolare di Ve. Mestre; CS Sovr. Guglielmo Vicenzotti, Primo Aggiunto di Ve. Mestre; CS Sovr. Bruno Burlini, titolare di Padova.
Ai neo-pensionati gli auguri affettuosi di «Voci».
È andato in pensione anche il Tecnico IE Bruno Bombardini della zona 13.1 TE di Padova, e inoltre il Macch. Aldo Bogo, del DL di Treviso, padre di Nadia, in servizio al DPV di Treviso. Auguri di lunga e serena quiescenza.

E nato Ivan, figlio del Guardiano Corrado Citton della stazione di Castelfranco e della signora Teresa Caputo. Ai coniugi Citton e al bimbo tanti auguri per il futuro.
Lieto evento anche in casa del Segr. dell'Ufficio Lavori geom. Albano Faggin: la consorte, sig.ra Cinzia Facchinetto ha dato alla luce una bimba bellissima, Alessandra, alla quale affettuosamente auguriamo un futuro di avvenimenti lieti.
Un'altra bimba, Maura, è giunta in casa del Segr. Tecnico Mauro Fabbris, dipendente dal Compart. di Verona ma distaccato all'Ufficio di Treviso della 2ª Unità speciale e in servizio alla Sezione staccata di Belluno. Tanti tanti auguri.
Le nostre più sentite condoglianze al dr. Antonio Gesmundo, Capo della Sezione Sicurezza all'Ufficio Personale, per la morte del padre.
È mancato anche l'Applicato Giuseppe Belli, in servizio all'Ufficio Movimento. Ai familiari i sensi del nostro cordoglio.

Verona

Onorificenza. Il Presidente della Repubblica ha concesso la decorazione della Stella al Merito del Lavoro con il titolo di «Maestro del Lavoro», all'ing. Salvatore Puccio, Direttore Compartimentale di Verona. Congratulazioni vivissime dai ferrovieri per i 40 anni di attività ferroviaria esplicata negli ultimi undici anni nella funzione di Direttore del Compartimento di Verona.

Valor Civile. Nell'occasione dell'apertura ufficiale della «Campagna Internazionale per la Sicurezza», effettuata a Verona PN dal Direttore Compartimentale alla presenza di autorità civili, militari e ferroviarie, il Prefetto di Verona ha consegnato la medaglia di bronzo al Valor Civile e il relativo brevetto al Capo Treno Attilio Viviani del DPV di Verona per atti di coraggio compiuti durante il servizio sui treni per aver affrontato pericolosi malviventi che stavano per mettere in atto azioni criminose in danno dei viaggiatori. Congratulazioni vivissime da parte dei colleghi.

Solidarietà. Grazie anche a un Comitato appositamente costituito presso il Deposito Personale Viaggiante di Verona e alla generosità dei ferrovieri di tutta la rete, Katia di nove anni, figlia del Conduttore Giannino Gennari, affetta da grave malformazione cardiaca, ha potuto essere operata presso una clinica specializzata di Monaco di Baviera. Riconoscenza ai colleghi e auguri affettuosi alla piccola Katia per una pronta guarigione.

Laurea. Mirco, figlio dell'Applicato Capo re del Deposito Locomotive di Verona, si è laureato a pieni voti (110 e lode) in Ingegneria Meccanica. Un grosso augurio di successo professionale.

Commiati. A Brennero, attorniato da operatori ferroviari austriaci ed Italiani, è stato affettuosamente salutato Karl Reichstamm, Ispettore delle ferrovie austriache (OeBB) e Capo Stazione Delegato per lunghi anni a Brennero. L'augurio per una serena quiescenza e il ringraziamento per l'opera svolta sono stati espressi dal Direttore Compartimentale ing. Puccio e dal Vice Presidente del Compartimento OeBB di Innsbruck. Presso il Deposito Locomotive di Verona e alla presenza del Direttore Compartimentale le maestranze hanno brindato con il neo-pensionato: Capo Tecn. Sup. Filippo Dalla Verde. Altrettanta cordialità, sempre al DL di Verona, per il pensionamento del Segr. Sup. Aldo Samadelli e dell'Appl. Capo Sergio Beghini. In pensione anche il Segr. Tecn. Sup. Eugenio Olivieri, Capo Reparto 12 (Turni pmd) dell'Ufficio Materiale e Trazione. A tutti i nostri migliori auguri.

Fiori d'arancio. Marcia nuziale per il Manovale di S. Candido Anton Watschinger e la signorina Karoline. Felicitazioni ed auguri.

Nascite. Alberto, Ilaria, Massimiliano da Gardolo annunciano l'arrivo del fratellino Francesco a mamma Mara e papà Luigi Fiorazzo, Capo St. Sovr. a Trento.
Giuseppe, al Conduttore Natale Santoro del DPV di Trento. Elisa, a mamma Fiorenza e papà Lucio Porzionato, Capo Stazione a Suzzara. Matteo, all'Op. Qual. Giuliano Guglielmi dell'Officina GR di Vicenza. A tutti affettuosi auguri.

I nostri lutti. È deceduto in attività di servizio l'Assistente Capo Sergio Consolaro della stazione di Verona PN. Alla famiglia le sentite condoglianze dei ferrovieri. Il nostro cordoglio per lutti in famiglia a: Giuseppe Pertile, Capo Stazione a S. Martino Buon Albergo; Ass. St. Ottorino Tezza; Aus. St. Raffaello Righetti e Deviatore Rino Stefanelli della stazione di Verona Porta Nuova.

Un treno nel cassetto

Cosa c'entrano le biciclette con i treni? Nel nostro caso, parecchio. La foto che pubblichiamo ci è stata cortesemente passata da Natale Astorino, Capo Gestione Sovr.te della stazione di Roma Termini, in pensione dallo scorso anno. A trovarla tra i ricordi di famiglia è stato suo fratello Giovanni, Capo Deposito Sup. al Deposito Locomotive di Cosenza.

L'immagine risale al 1933 e ritrae Pasquale Astorino, padre di Natale e Giovanni, riunito con i colleghi del Cantone della tratta Rossano-Corigliano C. della linea Metaponto-Reggio C., per festeggiare l'arrivo del nuovo Capo Squadra, Serafino Rizzo. I cantonieri sono ritratti «come in una parata militare, fra i ciottoli della massicciata, con a fianco il loro cavallo d'acciaio», come scrivono in due divertenti pagine di ricordi infantili i fratelli Astorino (a quel tempo avevano rispettivamente 12 e 8 anni). Seguiremo dunque anche noi il filo della memoria di Natale e Giovanni.

«In primo piano, sdraiato fra i binari, il Capo Squadra Serafino Rizzo che fa bella mostra, a differenza degli altri, del suo cavallo... da corsa, anche per precisare che sarà il primo nella zona di lavoro». Il primo ad arrivare là dove è necessario intervenire, e poi con la sua bici-veloce sarà stata più rapida la spola tra un casello e l'altro della zona a lui affidata. Per quel primo giorno, Rizzo sfoggiava anche una farfallina. Il suo volto abbronzato, come d'altra parte quello degli otto membri della Squadra, ci dice che siamo in estate, la calda estate calabrese. Rizzo ha tentato di mettere in posa davanti all'obiettivo anche un cucciolo di cane, ma il piccolo cane si dimenava tanto e nella foto è venuto sfocato. Un particolare significativo: Rizzo era anche un uomo sensibile. E i fratelli Astorino lo confermano: «Oltre alla puntualità ed attaccamento al lavoro, ha dimostrato di saper curare anche gli incontri d'amicizia che avvenivano in questo o in quel Casello».

E gli altri? Ecco una rapida carrellata. Eugenio Polignano (il primo da destra) «non solo era un cacciatore appassionato, ma anche chitarrista»; Antonio Federico (il secondo) «era considerato molto saggio anche per aver eliminato, con stupore degli altri, le frequenti forature, in seguito all'applicazione delle ruote piene alla sua bicicletta»; Giuseppe Federico (il terzo da destra, fratello di Antonio) «nel tempo libero, era spesso occupato a riparare la sua motoleggera, il cui fragore inconfondibile ed insolito per quei tempi, si udiva da un casello all'altro». Arriviamo a Pasquale Astorino, il quinto da destra. Un «papà allegro», come lo ricordano i figli. Anche se dalla foto non sembra. Ma la causa del cruccio non era il pensiero «per gli otto figli da allevare (sei femmine cui preparare il corredo e due maschi da portare avanti nello studio), ma assai probabilmente l'orto al quale dedicava le ore libere dal servizio e che veniva inesorabilmente devastato dalle galline, queste ultime difese dalla moglie — mamma Adele — per via delle uova fresche di giornata, di cui avevano bisogno i più piccoli».

Ma quando papà Pasquale credette di aver salvato... galline e cavoli con l'installazione di una rete divisoria tra orto e pollaio, «una di esse, la più sfacciata (usava definirla così), sotto il suo sguardo prese la rincorsa e con un volo fantastico andò a finire nel bel mezzo del campo di lattughe». La «sfacciata», che era anche la più produttiva delle galline di mamma Adele, fece allora un brutta fine: in pentola, contribuendo, ancora una volta al nutrimento della famiglia. Ma quel giorno «il brodo andò a tutti di traverso». Papà Pasquale, comunque, teneva a precisare «che alla fin fine lui non odiava le galline» e di essere amareggiato per l'accaduto. Gli interessava far pace con la sua cara Adele, certo, ma anche risolvere definitivamente il problema. Ma com'era ormai evidente una rete non bastava. E così venne la soluzione finale: tagliare con le forbici le penne dalle ali delle galline. Non sarebbero più finite sulle lattughe e... in pentola.

Terzo mondo: lo sviluppo arriva col treno?

In un recente convegno svoltosi a Bologna discussa la possibilità di sbocco della tecnica ferroviaria italiana nei Paesi in via di sviluppo. La nascita e l'impiego della ferrovia dal colonialismo all'indipendenza. I problemi della collaborazione nella salvaguardia dei reciproci interessi

di Margherita Vaglio

I dati emersi dalla tavola rotonda sul tema «Possibilità e prospettive della tecnica ferroviaria italiana nei paesi in via di sviluppo» svoltosi recentemente a Bologna, nell'ambito del Salone dell'Elettronica e dell'Automazione dei trasporti (SET), indicano che gli investimenti per ferrovie nei Paesi in via di sviluppo coprono il 30% del mercato internazionale di sistemi ferroviari, quantificabile in 41.000 miliardi di lire nell'arco di tempo compreso tra il 1978 e il 1983.

La tavola rotonda è stata anche un'occasione per soffermarsi su alcuni aspetti delle problematiche che i singoli contesti nazionali hanno dovuto affrontare nel processo di crescita economica, avviato da poco più di due decenni in seguito alla conquista dell'indipendenza. I problemi connessi al potenziamento dei relativi sistemi ferroviari spesso rispecchiano in piccolo le condizioni generali dei paesi in questione, tanto più che quasi sempre la ferrovia è stata il veicolo dell'affermarsi delle dominazioni straniere e della conseguente espoliazione delle ricchezze possedute.

Le problematiche di ciascuna nazione si diversificano in relazione alle esperienze storiche del passato recente, all'assetto fisiografico dei territori ed allo stadio attuale di sviluppo economico.

È tuttavia possibile riscontrare nelle diverse situazioni alcune caratteristiche ricorrenti che si propongono come una sorta di denominazione comune.

La maggior parte delle nazioni emergenti risente ancor oggi delle conseguenze del retaggio coloniale. All'atto dell'indipendenza, i loro governi hanno assunto la guida di Stati in cui spesso l'organizzazione amministrativa ed infrastrutturale, lo stesso concetto di «nazione», erano ancora da costruire. Sul piano economico tali nazioni sono state proiettate, senza le protezioni di cui godevano in precedenza, sul mercato libero mondiale, controllato di fatto da quelle stesse potenze che avevano esercitato il proprio dominio sui loro territori.

Nel porre a confronto i due modelli di industrializzazione capitalistico occidentale e socialista, molti stati neo-indipendenti hanno optato per una terza via: conciliare l'influsso sovietico, dal quale hanno assorbito la filosofia economica della pianificazione, con quello occidentale dell'iniziativa privata, dando così impulso alla formazione di una borghesia nazionale.

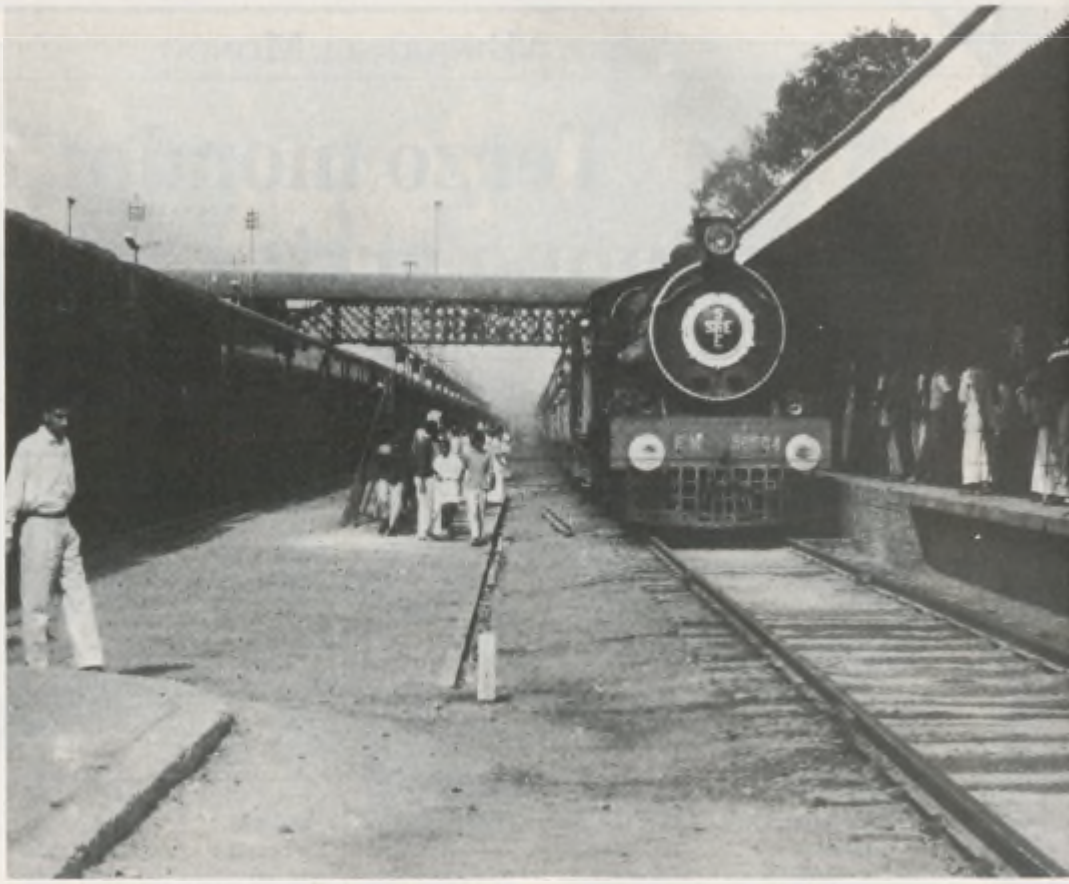
La necessità, tuttavia, di ricorrere all'estero per aiuti finanziari e per l'assistenza tecnica, ha riportato le giovani nazioni a situazioni di dipendenza economica e, di riflesso, politica, orientando in tal modo le scelte ritenute di ordine prioritario.

All'inizio degli anni '60 il leader congolese Patrice Lumumba, avvertendo i pericoli insiti in questa forma di neocolonialismo, aveva auspicato l'unità e la cooperazione tra gli stati africani per la salvaguardia della loro indipendenza. Lo statista africano sosteneva che solo su questa base si potevano fondare rapporti, tra i paesi emergenti e quelli industrializzati, nei quali fosse assicurato l'interesse reciproco.

Oggi l'unità auspicata da Lumumba non trova riscontro nei paesi in questione. La situazione generale è caratterizzata da un frazionamento e da una instabilità politica in cui il prevalere dei particolarismi espone molte nazioni ad ogni sorta d'influenza disgregatrice.

Il vasto mercato rappresentato dai paesi emergenti ha costituito in questi ultimi decenni un

La Ferrovia centrale del Perú, la linea più alta del mondo



polo d'attrazione per la sperimentazione, da parte delle nazioni industrializzate, di progettazioni tecnologicamente avanzate che tuttavia non trovavano un'integrazione adeguata con l'assetto territoriale.
La tendenza odierna dei paesi in via di sviluppo è, pertanto, quella di reperire buona parte dei fondi presso organismi internazionali, quale la Banca Mondiale. Si mira soprattutto a pilotare le scelte sugli interventi da operare prendendo accordi diretti con i governi dei paesi economicamente avanzati per la realizzazione di progetti strettamente correlati con le caratteristiche particolari dei contesti in cui verranno calati.
Porre l'attenzione sull'integrazione dei progetti di sviluppo con le effettive necessità dell'assetto territoriale significa ricondurre il ricorso alle tecnologie avanzate entro i limiti delle reali possibilità che queste hanno di promuovere il potenziamento economico delle zone di intervento. L'intento finale sarebbe quello di salvaguardare e ottimizzare l'utilizzazione delle risorse interne in base alle esigenze reali delle nazioni interessate.
Eppure a monte di questo problema si profila ancora per molti paesi la difficoltà di stendere sull'intero loro territorio una rete di gestione amministrativa capace di convogliare le esigenze specifiche delle singole regioni a livello di governo centrale. Accade così che intere zone vengano trascurate, come nel caso del Sahel in Africa centro-occidentale, per cui la mancanza di interventi pianificati causa gravi danni per l'intera economia del territorio.
In questo contesto, la via dello sviluppo dei paesi emergenti sembra trovare la sua mediazione nella necessaria costituzione di una struttura organizzativa statale capillare, sorretta da una rete di comunicazione interna e verso l'estero altrettanto ben articolata.
Ma anche qui, l'impronta gestionale data in passato dal dominio coloniale, si basava essenzialmente sul reperimento e sullo sfruttamento delle risorse minerarie e agricole che i territori in questione offrivano a costo relativamente basso. La nascita delle ferrovie in queste nazioni è dunque quasi sempre dovuta a tale tipo di motivazioni. La loro costruzione rispondeva alla necessità di convogliare le materie prime dai luoghi di estrazione o di produzione, verso i porti situati sulla costa, dai quali si provvedeva poi a trasportare i beni in Europa o altrove.
Così in Perù, furono realizzate, a partire dal 1870, le due linee ferroviarie più alte del mondo, la Ferrovia Centrale (oltre 4.800 m d'altezza) e la Ferrovia Meridionale (oltre 4.400 m), per aprire l'accesso alle zone montagnose ricche di rame, ferro, argento e vanadio (rif. «Voci» n. 3, marzo 1979). In modo analogo, la ferrovia del Kenya, costruita alla fine del secolo scorso, permise agli inglesi di penetrare la savana e gli altipiani interni espropriando vaste aree di terra alle tribù indigene per convertirle in piantagioni di tè e caffè e in allevamenti di bestiame. Il prolungamento della stessa linea diede inoltre uno sbocco sull'Oceano Indiano alle zone minerarie dell'Uganda.
La morfologia ricorrente della viabilità ferroviaria dei paesi in via di sviluppo è dunque generalmente quella di linee poco ramificate che congiungono i luoghi di produzione di materie prime direttamente ai porti delle coste. Se si osserva la mappa ferroviaria dell'Africa occidentale, si noterà ad esempio, che ogni possibilità di integrazione con le linee di altre nazioni è di per sé preclusa dalla disomogeneità degli scartamenti e di altre caratteristiche tecniche.
La prima tendenza di questi paesi al momento della conquista dell'indipendenza è stata quella di dare nuovo impulso sia alle vie di comunicazione interne sia a quelle dirette verso l'estero.
Sotto questo impulso, l'Africa ha visto la costruzione di numerosi aeroporti internazionali mentre nel comparto ferroviario si è registrata la realizzazione di nuove linee quali la Transcamerunense, la Transgabonese e la Tazara.
Negli anni '70 inoltre si è costituita l'Union Africaine des Chemins de Fer (UAC), il cui Plan Directeur prevedeva l'unificazione tecnica delle reti aderenti nonché la costruzione di nuove linee, onde creare la massima integrazione della viabilità ferroviaria del continente africano. L'intento era quello di stabilire comunicazioni trasversali tra l'Oceano Atlantico, l'Oceano Indiano e il Mar Rosso, e tra il Cairo e Cape Town. Si prevedeva inoltre il potenziamento delle linee del Maghreb per collegare l'Africa e l'Europa tramite lo stretto di Gibilterra (rif. «Ingegneria Ferroviaria» n. 9, Settembre 1983).
La situazione d'instabilità economica in cui versano molti giovani Stati ha tuttavia portato al ridimensionamento di progetti di ampliamento dei comparti ferroviari come, del resto, di progetti di costruzione di nuove grandi opere.
In riferimento alla situazione reale dei trasporti ferroviari, molte linee, la cui costruzione risale all'epoca del dominio coloniale, oggi versano in uno stato di semi-abbandono e richiedono seri interventi di manutenzione. Si pensi, ad esempio, alla ferrovia Ugandese

che, in seguito alle note vicende di storia recente, vede il verificarsi giornaliero di incidenti sulla linea la cui scarsa manutenzione è testimoniata dalla presenza lungo le rotaie di vagoni ribaltati e abbandonati (rif. «Voci» n. 3, marzo 1983).

La tendenza odierna è dunque quella di risanare le reti esistenti. I problemi che oggi affrontano le reti nazionali dei paesi in via di sviluppo non riguardano soltanto la manutenzione e il rinnovo del parco rotabile. Riguardano anche e soprattutto la costruzione delle infrastrutture necessarie a rendere efficiente il servizio ferroviario (stazioni, vie di collegamento, officine di riparazione ecc.). A tutte queste attività si ricollega la necessità fondamentale di offrire un addestramento professionalmente qualificato al personale ferroviario che poi sarà chiamato a gestire l'intera struttura.

È questo il tipo di richiesta di aiuti che perviene oggi ai paesi economicamente avanzati.

In questo quadro, la Tavola Rotonda di Bologna ha auspicato la creazione anche in Italia, come è avvenuto in Francia, Germania, Inghilterra, ecc., di un organismo di consulenza ferroviaria per dare risposta ai quesiti e alle problematiche che vengono poste all'Europa dai paesi in via di sviluppo.

La tendenza generale sarebbe quella di creare un organismo tecnico capace di progettare sistemi ferroviari integrati con l'assetto dei territori nei quali verrebbero inseriti. In tal modo, si fornirebbero le nazioni emergenti di una solida base per una futura concreta espansione delle vie di comunicazione aprendo così prospettive di scambio con i paesi economicamente avanzati sul piano dell'interesse reciproco.

Le richieste pervengono da molti paesi, tra cui l'Uganda e il Mozambico, le cui situazioni sono state già ampiamente descritte su «Voci». Il Costarica ha in progetto di creare una linea di collegamento tra i due Oceani Atlantico e Pacifico e chiede consulenze all'estero.

Un'altra situazione che potrebbe interessare l'industria ferroviaria italiana è quella dell'Ecuador, in cui recenti avversità climatiche hanno reso inagibile la linea ferroviaria che collegava la costa con le piantagioni di zucchero dell'interno. Pertanto l'Ecuador si è trovato nella necessità di importare dall'estero la canna per i propri zuccherifici rinunciando al suo raccolto. Il ripristino della viabilità ferroviaria diventa dunque condizione essenziale per la ripresa del paese.

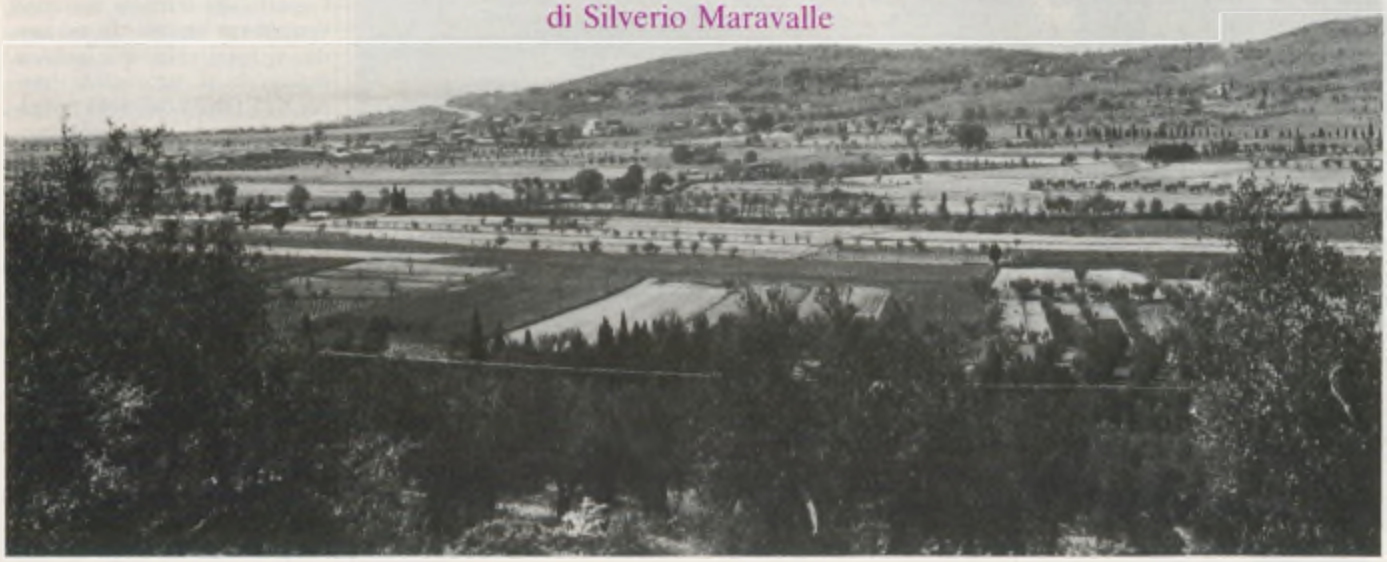
Per quanto riguarda le industrie ferroviarie europee, si tratterebbe di trovare per loro uno sbocco, in questi paesi, al mercato di sistemi integrati che fino ad ora ogni nazione aveva dovuto orientare limitatamente alle possibilità delle proprie aziende interne. Rimane tuttavia aperta l'incognita, peraltro legittimata dall'esperienza del neocolonialismo, di quanto la cooperazione richiesta dai paesi in via di sviluppo a quelli economicamente avanzati possa realizzarsi nella salvaguardia dei reciproci interessi, contribuendo in tal modo alla creazione di nuove prospettive per le singole situazioni congiunturali.

□

Un convoglio della cina Popolare, un paese che ha ancora grandi margini di sviluppo nel settore ferroviario. In alto un treno merci nigeriano e, a sinistra, una stazione delle Ferrovie indiane

Una giornata sulle orme di Annibale

di Silverio Maravalle



«... Flaminio, ignaro, si inoltrò di buon'ora il mattino seguente da Borghetto al Malpasso. Era una giornata torrida e pesante. Sulle bassure del Trasimeno fumigava tutta una nebbia grigia, quella nebbia calda e trasparente dell'estate, piena di ombre stampate dal sole. I Romani procedevano lentamente, dandosi la voce lungo la fila per tenersi in direzione. Flaminio non li aveva nemmeno fatti disporre ad «agmine quadrato», che era la formazione di marcia con i plotoni affiancati quando si stava in vicinanza del nemico. Andavano avanti in colonna, con la sola preoccupazione di non deviare nella nebbia verso l'orlo paludoso del lago.

... Quando la testa delle legioni di Flaminio arrivò alla barriera di Pontigeto, che era il fondo della trappola, la nebbia cominciò a levarsi. Più si alzava, più si scorgevano nereggiare i bordi della pianura di soldati cartaginesi, i quali con grida terribili ruppero il silenzio e si avventarono sul nemico, piovendogli addosso da ogni parte.

... La battaglia era perduta prima ancora che cominciasse».

Gianni Granzotto, nel suo recente libro «Annibale», ha così rievocato l'agguato in cui cadde — il 24 di giugno di ventidue secoli fa — il Console romano Caio Flaminio Nepote, alla testa delle sue legioni.

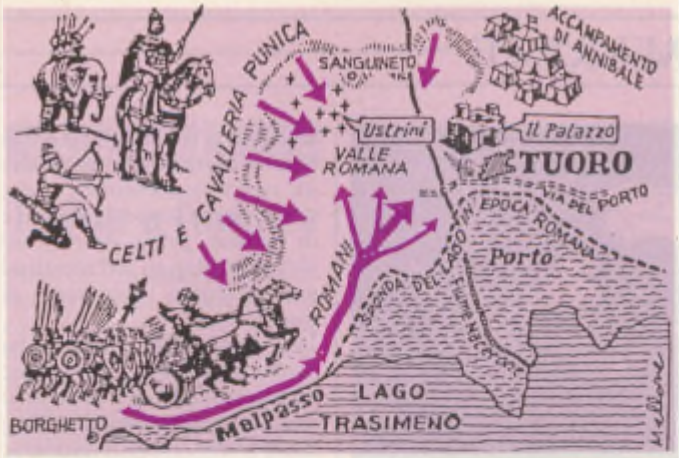
Insieme al fotografo compartimentale, Bonaventura Peluchini, ben più riposati e tranquilli di Flaminio, siamo arrivati — naturalmente in treno — sul teatro della battaglia armati solo di macchina fotografica, cordialmente accolti in una splendida mattina di maggio dai Titolari delle stazioni di Tuoro e Passignano sul Trasimeno, Giuseppone e Papini, colleghi cortesi e disponibili.

A questo punto è opportuno un breve chiarimento che serve anche a spiegare, il motivo del nostro viaggio, le ragioni della «mobilitazione generale» di Tuoro sul Trasimeno, testimoniata dai manifesti e dagli avvisi affissi un po' dappertutto e che vede nel Teatro comunale il centro delle manifestazioni in programma. Il Comune, in occasione del ventiduesimo centenario della battaglia, ha infatti indetto un «Anno Annibalico», ricco di proposte, spettacoli audiovisivi, conferenze, con l'intervento dei più noti storici e specialisti del settore, italiani e stranieri; manifestazioni destinate a concludersi il fatidico 24 giugno. Il Comitato promotore ha anche approntato un itinerario contrassegnato da una serie di cartelli con didascalie illustrative, messi nei luoghi dove si svolse la battaglia così da facilitare al massimo il turista, al quale viene anche fornito un dépliant con piantina e descrizione dell'epico scontro.

Per fare un suggestivo salto nel passato basta, in definitiva, avere un po' di fantasia e fare una passeggiata di meno di cinque chilometri attraverso una campagna bellissima, tra ulivi e vigneti, lungo piccole strade, qualcuna sterrata: una «Umbria verde» con in più lo specchio azzurro del lago. Naturalmente si può utilizzare

La seconda guerra punica

Il più celebre conflitto dell'antichità romana assicurò definitivamente a Roma la supremazia politica, militare e commerciale sul Mediterraneo occidentale. La scintilla della seconda guerra punica (detta anche «annibalica») (219-202) fu l'assedio che Annibale pose alla città di Sagunto, alleata di Roma; dapprima (218-216), l'Italia fu invasa da Annibale e i Romani vennero sconfitti al Ticino (218), alla Trebbia (218), al Trasimeno (217) e a Canne (216); poi (215-207), fallito il piano di Annibale di far insorgere contro Roma le popolazioni recentemente assoggettate, Roma riconquistò le città ribelli (conquista di Siracusa, 212) e vinse in Spagna il fratello di Annibale, Asdrubale, che venuto in Italia fu sconfitto e ucciso presso il Metauro (207); infine (207-202), Publio Cornelio Scipione, alleato del Principe numida Massinissa, sconfisse definitivamente Annibale presso Zama in Africa (202). Cartagine rinunciò alla Spagna, consegnò la flotta da guerra e pagò una fortissima indennità.



In questa pagina: la cartina della battaglia in cui Annibale sconfisse i romani guidati da Flaminio; la stazione di Tuoro; un «ustrino» o fossa in cui furono cremati i soldati caduti e alcuni reperti conservati nel Palazzo del Capra. A fianco: la piana dove si svolse — 2200 anni fa — la battaglia del Trasimeno.

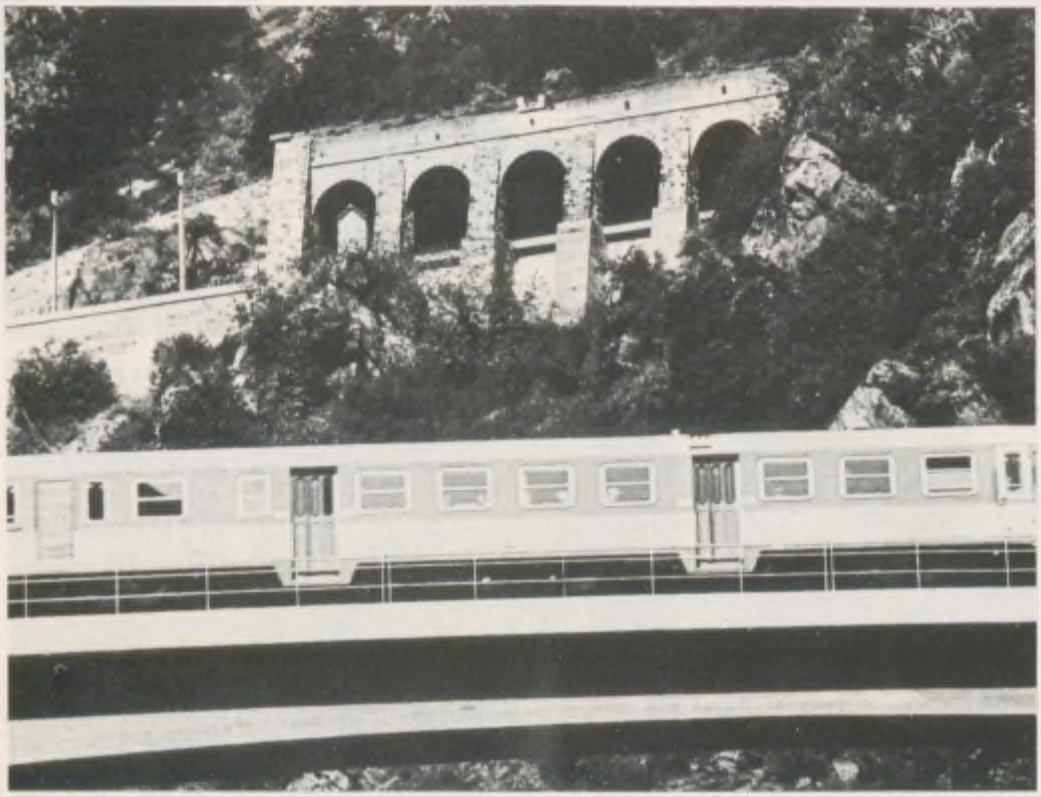
l'auto, ma a piedi meglio si osservano le belle case rustiche tra i campi, fra le quali spicca il medioevale «Palazzo del Capra», a pochi passi dal quale furono trovati, poche anni or sono, i primi «ustrini». Ustrini, ma cosa sono questi ustrini? Ce lo siamo chiesti noi per primi. Ed ecco la risposta: gli ustrini, o fosse crematorie comuni, furono scavati nel terreno calcareo dai genieri di Annibale e servirono alla cremazione delle moltitudini di soldati morti (15.000 romani e 1.500 cartaginesi, si dice) sul posto stesso in cui erano caduti. La cenere dei corpi bruciati e dei ripiani di legna sui quali erano stati posti cadeva in basso e l'imboccatura era di nuovo pronta a ricevere altri corpi. Tutti gli ustrini sono stati trovati in una specie di grande quadrilatero delimitato per tre lati dalle colline ed a sud dalla riva del lago che, all'epoca romana, come si può vedere dalla cartina, era meno avanzato di quanto lo sia adesso. Di recente, infatti, rilievi aerofotogrammetrici hanno rivelato le successive linee di espansione del lago che venti-due secoli fa arrivava a lambire le pendici della collina di Tuoro. La scoperta degli ustrini e le fotografie aeree che hanno mostrato come il luogo della battaglia fosse allora più angusto dell'attuale e quindi adattissimo per un agguato, hanno ormai fugato ogni dubbio al riguardo, dubbi dovuti al fatto che Livio, Polibio, Plutarco ed altri storici e scrittori romani si erano limitati a segnalare come epicentro dello scontro una non meglio identificata zona della sponda nord del Trasimeno, dando da allora in poi inizio ad una serie continua di supposizioni.

Ritornando al nostro itinerario, il punto più lontano da raggiungere è la frazione di Sanguineto (un nome di chiara ed agghiacciante derivazione) ove si trova il maggior numero di ustrini. Attraversato il fiume Macerone che per giorni e giorni, dicono gli storici, fu rosso di sangue, si raggiunge il già ricordato «Palazzo del Capra», un castello le cui fondamenta poggiano su una costruzione romana formata da grossi massi perfettamente squadrati che viene indicata come i resti del «sepolcro di Caio Flaminio». I ben informati dicono però che dovrebbe trattarsi di un tempio eretto dai romani qualche tempo dopo la sconfitta per onorare la memoria dei caduti.

Il console, probabilmente, morì nel lago e nel lago è rimasto insieme alle migliaia di soldati che, pressati ai lati e con le frecce che piovevano dalle colline cercarono scampo, o furono spinti, in acqua. E qui è nata la leggenda. Nelle notti illuminate dalla luna, dopo la mezzanotte, il lago ha improvvisi sussulti e ribolle; sono i soldati romani che denunciano la loro presenza nel fondo melmoso. Qualcuno dice che li ha visti — ombre dalle corazze lucenti — bivaccare sulle rive, silenziosi, rivolti verso la collina dalla quale arrivò Annibale e con lui, a valanga, il suo esercito portatore di morte.

Per scacciare il sottile brivido di disagio che un tal racconto potrebbe procurarvi, basterà raggiungere la spiaggia e concludere piacevolmente la giornata con un giro sul lago. Un ottimo servizio di battelli permette di raggiungere con una spesa modica le tre isole del Trasimeno ed i maggiori approdi costieri. Per la colazione non vi sono problemi. A Tuoro, Passignano e Castiglione del Lago numerosi i ristoranti e le trattorie rinomati per la cucina a base di pesce, senza parlare dei formaggi, dei vini rossi e soprattutto dell'olio di oliva, squisito, che si può acquistare direttamente dai frantoi artigianali.

Vale la pena, quindi, trascorrere a Tuoro e sul Trasimeno un fine settimana piacevole e istruttivo insieme. In effetti il nostro «sopralluogo», limitato ad una sola giornata, anche se confortato dalla cordiale e simpatica accoglienza degli ospitanti, è stato fatto a passo di carica e non ha potuto naturalmente avere (e dove sarebbe andato a finire il «buon nome» dei ferrovieri?) quel carattere autenticamente turistico e distensivo che chi ci legge potrà invece dare ad una sua eventuale gita sulle orme... nostre e di Annibale.



Un'immagine della linea Cuneo-Ventimiglia

TORINO

Il turismo in Piemonte viaggia in ferrovia

Indetto dagli operatori del ramo e sotto l'egida della Regione Piemonte, della Provincia e della Città di Torino nonché dell'Unione delle Camere di Commercio del Piemonte, si è recentemente svolto, presso il Centro Incontri della locale Cassa di Risparmio, un congresso avente per tema le «Nuove strategie per lo sviluppo del turismo in Piemonte».

Il convegno ha affrontato l'argomento sotto vari aspetti: dalle prospettive turistiche del Piemonte dopo la legge-quadro alla collaborazione fra industria e terziario, dalle locazioni alberghiere alle attività commerciali, dal potenziamento delle grandi infrastrutture di viabilità e di trasporto, sia aereo che terrestre, all'introduzione ed allo sviluppo nel settore dei sistemi informatici, dalla salvaguardia e dalla valorizzazione dell'ambiente naturale con vincoli più rigidi ad una politica di credito più agile, da un più preciso coordinamento da parte del potere pubblico locale a tutti i livelli alla organizzazione di vaste aree territoriali dotate di caratteristiche omogenee dal punto di vista dell'offerta di attrazioni, cioè la creazione di veri e propri «bacini turistici», dalla valorizzazione di certe forme particolari di turismo, come quello d'affari, di passaggio, quello culturale o urbano propriamente detto, alla attivazione di offerte alternative, come l'agriturismo, il turismo rurale, l'escursionismo estivo, lo sci di fondo ed alpinistico.

È evidente che la grave crisi che ha ultimamente colpito l'economia piemontese, specialmente nel campo industriale, ha avuto i suoi riflessi negativi anche sull'attività turistica, ma è pur vero — è stato detto — che quest'ultima, con le sue 250 mila unità tra alberghi e pubblici esercizi e con il suo milione e mezzo di addetti, può costituire una valida base ed un sicuro strumento per un oculato e auspicato rilancio.

Lo sviluppo del turismo, infatti, riuscirebbe a coinvolgere positivamente nella sua evoluzione non solo le strutture direttamente dipendenti, ma anche una consistente sezione di indotto.

Anche il Direttore Compartimentale di Torino, Ing. Ballatore, ha svolto un'ampia relazione sugli effetti e sui benefici derivanti al turismo dal potenziamento e dall'ammodernamento in corso della rete ferroviaria piemontese, strumento insostituibile per la stessa vita economica e sociale della regione, il cui sviluppo ed il conseguente benessere dipendono, in misura non trascurabile, dal grado di efficienza e dal contenuto costo dei trasporti.

In effetti la ferrovia, oggi più di ieri, è destinata ad assumere un ruolo fondamentale anche per i viaggi a scopo di diporto e di turismo, prima riservati ad alcuni privilegiati ceti sociali ed ora diventati fenomeni di massa.

In proposito l'Ing. Ballatore ha evidenziato che l'imminente completamento del raddoppio della linea internazionale Torino-Modane, oltre a produrre indubbi benefici per l'industria turistica dell'Alta Valle di Susa, faciliterà altresì le possibilità di intensificare gli scambi industriali, culturali, sociali ed anche turistici del Piemonte in genere e di Torino in particolare con Parigi e con parte dell'Europa nord-occidentale.

Già oggi, peraltro, con l'entrata in servizio dei treni superveloci francesi TGV, collegati con tre coppie di treni italiani, è possibile raggiungere Parigi da Torino in sei ore e mezza o, al massimo, in sette ore.

Anche la recente attivazione del quadruplicamento dei binari da Trofarello a Torino Lingotto, eliminando una prima strozzatura del nodo ferroviario torinese, consentirà una maggiore regolarità di marcia dei treni e quindi di soddisfare meglio le esigenze della circolazione su una linea frequentata annualmente da milioni di viaggiatori.

Inoltre, sulla terza linea fondamentale della rete piemontese, la Torino-Milano, con l'approvazione del «Piano Poliennale» sarà aumentato sensibilmente il numero dei treni viaggiatori, riducendo nel contempo in modo incisivo i tempi di percorrenza ed assicurando dei collegamenti cadenzati e particolarmente veloci.

Con i finanziamenti, poi, del «Programma Integrativo» già oggi sono in corso notevoli interventi di riclassamento e di potenziamento di numerose linee complementari e secondarie della Regione, molte delle quali sono al servizio di località turistiche di rilevante importanza, come, ad esempio, la Santhià-Arona, la Cuneo-Limone-Ventimiglia, la Novara-Oleggio-Domodossola.

Renzo Marello

TARQUINIA

Torna a fumare la vaporiera

Domenica 20 maggio 1984 sarà ricordata dagli appassionati di cose ferroviarie come la data della ripresa, sia pure con consistenza annua massima predeterminata e limitazione di percorsi, della circolazione dei treni speciali con trazione a vapore a richiesta di gruppi amatoriali.

Va subito plaudito alla sensibilità manifestata dall'Azienda nell'accogliere l'aspirazione più volte espressa dai feramatori di vedere nuovamente «levarsi un fil di fumo» sulle nostre rotaie, dopo la chiusura disposta per motivi tecnici per un biennio.

Bisogna, quindi, dare onore al merito: l'Italia è uno dei pochi Paesi europei, nei quali sia ancora possibile far circolare convogli storici, rivelatisi in passato valido mezzo promozionale anche verso l'utenza straniera. Bambini che mai avrebbero potuto veder «lavorare» le precorritrici delle «Tartarughe» e dei «Caimani» e che si sarebbero dovuti contentare delle riproduzioni su libri o su cartoline delle vaporiere che per oltre cinquant'anni hanno dominato la scena ferroviaria, o tutt'al più di ammirarle immobili al museo, hanno fatto un viaggio di ben 202 chilometri (i più fortunati) a bordo dell'insolito convoglio, ovvero hanno assistito incuriositi ed interessati al suo passaggio nelle stazioni attraversate.

Venuti anche da altre città, festosi gruppi di gitanti (oltre 500) si sono ritrovati di buon ora al binario 1 di Roma Ostiense da dove sarebbe partito il treno speciale trainato dalla 740-135 alla volta di Civitavecchia e Tarquinia per commemorare il 125° anniversario della Roma Trastevere-Civitavecchia e il 117° della Civitavecchia-Tarquinia.

Poco prima della partenza, è giunta dal deposito di Roma Trastevere, tra sbuffi di fumo e di vapore la locomotiva, l'unica tuttora in ordine di marcia presso quel Deposito, naturalmente accolta da macchine fotografiche, cineprese, registratori.

Il convoglio si è, quindi, avviato ad andatura allegrotta, cordialmente salutato lungo il percorso dai festosi fischi dei veloci treni incrocianti.

Alle principali stazioni attraversate, consueta accoglienza gioiosa degli abitanti, che hanno voluto anche visitare il treno, esibizione di gonfaloni, miniconcerti delle bande cittadine.

Una volta giunti a Tarquinia, alcuni autobus hanno trasportato i gitanti allo storico palazzo comunale, nella cui sala consiliare si è svolta una sobria cerimonia di benvenuto. Il Sindaco ha rievocato con garbate parole l'origine dei tratti di ferrovia che il viaggio ha inteso commemorare e ha illustrato i pregi artistici, soprattutto etruschi e medioevali, della cittadina laziale. Sono, quindi, intervenuti il rappresentante del C.R.A.L. che ha promosso il viaggio, il delegato del gruppo amatoriale che ha curato l'aspetto organizzativo, il rappresentante dell'Ufficio Relazioni Aziendali F.S., il quale ha ufficialmente confermato, tra l'altro, che treni storici con caratteristiche promozionali oltre che rievocative potranno in futuro essere realizzati, anche se in numero contingentato e con comprensibili limitazioni di ordine tecnico.

Dopo uno scambio di doni e un brindisi offerto dal Comune, la comitiva si è diretta verso il Lido di Tarquinia.

Il rientro si è svolto serenamente, anche se sotto il maltempo.

Ultimo singolare spettacolo il rifornimento d'acqua della locomotiva con autobotte del servizio idrico comunale.

Giuseppe Scopelliti

La «740», grande protagonista della cerimonia rievocativa della Civitavecchia-Tarquinia

FORMIA

Il Personal Computer al servizio delle F.S.

È stato dimostrato già da tempo che l'introduzione degli elaboratori negli uffici («office automation») accelera notevolmente la procedura burocratica che è sempre stata notoriamente lenta e pertanto, con il Computer gli operatori potranno utilizzare i programmi già esistenti offerti dalla Olivetti per la creazione, l'aggiornamento e la rapida consultazione degli archivi e per l'analisi e la pianificazione (Multplan); inoltre ci sarà la possibilità di elaborare programmi «ad hoc» e studiare tutte quelle applicazioni che saranno utili per le esigenze del Movimento.

Allo scopo, quindi, di razionalizzare ed accelerare la «routine» burocratica del lavoro quotidiano nei diversi settori di attività, il Servizio Movimento ha acquistato 11 «Personal Computer» M. 20 Olivetti, destinati a cinque Uffici Centrali e sei Compartimentali, che dovranno sperimentare l'effettiva utilità della loro introduzione.

Tale iniziativa ha comportato l'esigenza di una preventiva preparazione professionale degli utilizzatori di tali apparecchiature ed a ciò hanno provveduto la Divisione Informatica e l'Ufficio O.P. del Servizio che hanno organizzato, studiato e realizzato un corso, idoneo a porre in grado gli utenti di rendere immediatamente operativi i Personal.

Un primo corso si è svolto a Formia, la cui presentazione è stata fatta dal Dottor De Chiara, Direttore del Servizio Movimento, il quale ha colto l'occasione, presenti il primo giorno i Capi degli Uffici Movimento Compartimentali e Capi Uffici Centrali, per mettere a fuoco l'importanza dell'Informatica e dell'Organizzazione nell'Azienda FS.

I docenti appartenevano tutti alla Divisione Informatica, specializzati nei diversi settori; in tal modo, durante le lezioni sono stati dati esempi ed applicazioni pratiche di carattere ferroviario.

Il metodo didattico, poi, è stato molto appropriato in quanto sono state tenute alternativamente lezioni basate sulla esposizione degli argomenti ed altre svolte con la partecipazione diretta dei discenti e con la costituzione di appositi gruppi di lavoro; il tutto corredato da materiale didattico (lucidi per lavagne luminose, dispense di introduzione alla elaborazione dei dati e al «linguaggio» usato per il «colloquio» con l'M. 20, ecc.), risultato molto utile, di cui ci si potrà servire anche per corsi futuri.

Salvatore Cinque

BOLZANO

La questione Brennero

Su iniziativa dell'Assessorato ai trasporti della Provincia autonoma di Bolzano si è tenuto un interessante convegno riguardante: «I problemi relativi al riammodernamento ed alla ristrutturazione della linea ferroviaria del Brennero». Erano presenti dirigenti delle FS, amministratori delle Regioni Veneto e Lombardia e rappresentanti del Tirolo austriaco e della Baviera.

I relatori per le FS sono stati l'Ing. Midolo, Vice Direttore del Servizio Movimento e l'Ing. Focacci, Direttore della 2ª Unità Speciale: la relazione presentata dal primo è stata sul «livello di organizzazione dei servizi ferroviari e delle relative aree per i traffici merci internazionali»; quella del secondo sui «condizionamenti connessi con le gallerie su di una linea ferroviaria, con riferimento ai progetti in esame per l'attraversamento del Brennero».

Queste ed altre relazioni hanno messo in evidenza gli aspetti tecnici e finanziari dei vari progetti. È apparso chiaro comunque che il problema da risolvere, in vista di ottenere un incremento dei traffici, è quello se realizzare il traforo del Brennero (come vorrebbero i Bavaresi) oppure limitarsi a modernizzare la direttrice del Brennero come hanno affermato i tecnici delle FS.

Da parte sua l'Ing. Midolo ha evidenziato il punto di vista di riammodernare esclusivamente la linea del Brennero ed a dimostrazione di ciò è partito nel suo intervento da una attenta analisi della situazione degli altri transiti di confine, mettendo in risalto quelli di Chiasso e Modane che sviluppano capacità di traffico doppie o quasi di quelle del Brennero e di Tarvisio e più che doppie di Domodossola.

Inoltre ha ricordato che le FS per quattro dei cinque transiti stanno «attuando o hanno di recente avviato importanti lavori, tesi al potenziamento delle linee di accesso e alla realizzazione di nuove stazioni merci di smistamento in appoggio ai transiti stessi». E a tale proposito ha fatto riferimento al completamento del raddoppio della Tarvisio-Modane, alla nuova stazione merci di Torino-Orbassano, a quella di Domodossola II, alla nuova galleria a doppio binario fra Albate-Camerlata e Chiasso, alle nuove stazioni merci di Cervignano ed al raddoppio della Pontebbana. L'Ing. Midolo ha accennato altresì al Programma Integrativo e quindi ai lavori in corso per il raddoppio della Verona-Bologna, ai provvedimenti presi per la realizzazione del blocco automatico banalizzato, e degli ACEI nelle stazioni sul tratto di linea del Brennero, lavori che riguardano varianti in galleria e gallerie artificiali a protezione della caduta massi fra Bolzano ed il confine di Stato proprio per aumentare la potenzialità complessiva e la sicurezza del transito.

Inoltre, per quanto riguarda le operazioni amministrative-contabili, sanitarie, cambio di personale e di trazione e le altre operazioni di controllo al confine, egli ha proposto che venga costruita una stazione merci comune internazionale a Campo di Trens non lontano dal Brennero, che si sostituirebbe alle stazioni di Innsbruck, Brennero, Fortezza, Le Cave e Trento le quali, poiché ognuna ha funzioni diverse e tutte si trovano sulla direttrice Bolzano-Innsbruck, impongono attualmente ai treni merci in entrata nel territorio nazionale delle soste d'orario a seconda delle operazioni da effettuare.

Altri oratori hanno naturalmente ipotizzato soluzioni diverse (si è addirittura parlato di tunnel allo Spluga o al Gottardo). In effetti la discussione è aperta e articolata. Un fatto è certo, che occorre prendere una decisione.

Nel frattempo da parte FS si sta provvedendo al riclassamento della linea in attesa di un eventuale accordo con l'Austria e la Germania allo scopo di incrementare i traffici lungo la direttrice del Brennero, direttrice che sarà determinante per la realizzazione a Verona del «Quadrante Europa». Tale quadrante non è altro che un Centro Intermodale o Interporto che dovrà riorganizzare i servizi e gli scambi internazionali nel nodo interno di Verona, che sarà un luogo di origine/destinazione di alcuni dei principali flussi internazionali del traffico merci in Italia; infatti l'impianto è situato all'intersezione dell'autostrada del Brennero con quella della Torino-Milano-Venezia-Trieste e all'incrocio di assi ferroviari con le medesime destinazioni e costituirà il naturale proseguimento verso i porti di Venezia-Trieste-Ravenna-Genova-La Spezia-Livorno e Napoli.

S.C.

Due immagini del transito di Brennero, i cui problemi sono stati recentemente discussi in un convegno

CULTURA & TEMPO LIBERO

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

CINEMA

di Piero Spila

Wim Wenders, all'ombra delle cineteche

L'ultima edizione del Festival di Cannes sarà ricordata soprattutto per aver presentato una serie di film eccezionali, che sicuramente avranno un grande successo (**C'era una volta in America** di Sergio Leone, **Broadway Danny Rose** di Woody Allen, **Sotto il vulcano** di John Huston), e per aver assegnato il primo premio ad un film che purtroppo pochi vedranno, e che in Italia, poi, avrà addirittura difficoltà a trovare un distributore. Parliamo naturalmente di **Paris, Texas** di Wim Wenders, del resto abituato a lavorare in regime di semiclandestinità: i suoi ultimi film, **Lo stato delle cose** (Leone d'oro alla Mostra di Venezia) e **Hammet**, non sono certo stati premiati dal botteghino. È anche per questo che voglio dedicare lo spazio mensile a **Paris, Texas**, e che valga da buon augurio.

Il Texas. Vicinanze della frontiera con il Messico. Un uomo appare, uscendo dal nulla, nel calore ardente del deserto. Dalla sua andatura, dalle condizioni dei vestiti, si capisce che cammina da giorni e che forse ha attraversato illegalmente la frontiera. Arriva ad una stazione di servizio e comincia ad attendere qualcuno. Sviene. Riprende conoscenza sul lettino di un medico di campagna. Alle domande risponde evasivamente e non si capisce ancora chi è e da dove viene. Finalmente giunge la persona che aspettava. È suo fratello minore, che lo fa salire in auto e lo riporta verso il suo paese d'origine, la California. Il film si anima nel racconto di questa lunga attraversata dell'America e nel rapporto umano che intrattengono i fratelli: uno che parla, l'altro che si ostina nel silenzio, l'uno che con la sua vitalità cerca di stimolare le reazioni dell'altro, questo che lentamente comincia a rivelarsi. È un uomo che tutti hanno creduto morto per più di quattro anni. Ora ha deciso di ritornare per vedere la famiglia, suo figlio Hunter, sua moglie Jane. Ma non sarà facile. Suo figlio lo incontra a Los Angeles, con nuovi genitori. Ormai ha sette anni e guarda con sospetto quello straniero che dice di essergli padre. Anche qui un rapporto difficile, tutto da ricostruire. Poi, un bel giorno, padre e figlio decidono di partire alla ricerca di Jane. Di nuovo in viaggio, dalla California al Texas. Trovano la donna a Houston, dove lavora in una specie di bordello in cui i clienti parlano con le ragazze attraverso un vetro, senza essere visti. Si riuniscono, ma questo non basta per fare una famiglia. Tutto qui.

In un'epoca di film/famiglia (da **Voglia di tenerezza**, carico di onori e oscar, ad **Henry e Son**) qualcuno ha accusato Wenders di aver voluto fare un «**Voglia di tenerezza** per i cinema d'essai». Non mi pare che sia così. Wenders tratta il tema della famiglia ma per rovesciarlo dal di dentro come fosse un guanto vuoto, analizza i sentimenti e i legami d'affetto non per quello che sono ma per come si costruiscono (o ricostruiscono), mette in scena la nostalgia di ciò che non c'è o che potrebbe esserci, piuttosto che il compiacimento per quello che c'è e che si accetta. E questo senso di spaesamento esistenziale Wenders lo crea costruendo un film intimista, girato però quasi tutto in esterni, un film di riflessione, con protagonisti sempre in movimento, un film di personaggi che però sono spesso assenti (Jane si vede solo in un filmino superotto, e poi, nella parte finale). Film eccentrico e d'autore, dove Wenders dimostra ancora una volta il suo eccezionale talento visivo, riscoprendo la suggestione evocativa dei panorami americani di frontiera, filmando orizzonti e nuvole a perdita d'occhio, luci di tramonto riflesse sui vetri delle stazioni di servizio, insegne al neon affacciate sul deserto. In questi scenari, reali solo grazie alla memoria cinematografica collettiva, Wenders traduce e

Un'immagine di «Paris, Texas», il film di Wim Wenders che ha trionfato a Cannes

SEGNALAZIONI/CINEMA

«Enrico IV» di Marco Bellocchio, con Claudia Cardinale e Marcello Mastroianni.

Il celebre dramma di Pirandello tradotto in immagini da Marco Bellocchio. La follia del protagonista in qualche modo assomiglia alla follia di tanti personaggi trattati da Bellocchio nei suoi film precedenti: rifiuto della società e delle sue ipocrisie, ma anche rifiuto di se stessi e del proprio destino.
Ma il film è interessante quasi esclusivamente per il lavoro di adattamento che ha richiesto. Attualizzazione della vicenda, messa sotto tono di alcuni aspetti della storia e valorizzazione di altri, ma soprattutto rielaborazione dei ritmi. Certe cose che in teatro richiedono molte parole e lunghe tirate, al cinema basta mostrarle. E almeno in questo caso, Pirandello non ci rimette.

ribalta la filosofia «on the road» della relazione passeggero - macchina - macchina da presa - paesaggio, con le ossessioni dei rapporti interpersonali, dell'identità, del movimento senza sosta che poi altro non è che il «viaggio interiore» di letterari ricordi. In un film geografico, tutto basato sulla separatezza delle grandi distanze, Wenders riesce a creare una continuità/contiguità che è solo emotiva.
Con **Paris, Texas**, Wenders si conferma uno dei più grandi registi cinematografici del nostro tempo. Un autore che è capace di fare un cinema classico, di tono e ritmo solenni, ma al tempo stesso provocatorio e moderno. L'unico, fra i tanti impregnati di cultura cinematografica, ad aver abbandonato il cinema dei «sogni inquieti» o delle «luci e ombre proiettate sullo schermo», per intraprendere la strada del cinema ad uso della vita. Autore di segni in un mondo di parole, autore di suggestioni laddove ci vogliono urla, Wenders è chiaramente destinato ad una vita non facile. All'ombra delle cineteche e dei cineclub (che oggi «non sono più in fiore»). Oltre agli interpreti del film — Harry Dean Stanton, Dean Stockwell e Nastassja Kinski — occorre citare, per il loro essenziale contributo, Robby Wuller (operatore) e Sam Shepard, famosissimo commediografo americano, qui finalmente alle prese con un copione cinematografico. □

LIBRI

Picaro in gonnella

Quando Michaìl Čulkòv scrisse **La cuoca avvenente ovvero le avventure di una donna dissoluta**, oggi presentato in edizione italiana dalla Sellerio con una postfazione di Gino Sitran, correva l'anno 1770 e in Russia il romanzo era un oggetto pieno di fascino ma anche pieno di mistero. In quegli anni, ci racconta Sitran, in Russia esisteva il racconto, la *povest'*, che si basava esclusivamente su fatti storici realmente accaduti e suffragati dalla tradizione, narrati secondo uno stile iconografico, ma niente che somigliasse, sia pure lontanamente, a un romanzo.
Nella seconda metà del XVIII secolo in Russia imperava il neoclassicismo, un'estetica secondo la quale il giudizio su un'opera non poteva prescindere dalla sua valutazione morale. Il neoclassicismo escludeva la narrativa dalle poetiche, intendeva per grande letteratura soltanto la poesia e aveva suddiviso i generi popolari in «favole francesi» e in romanzi cavallereschi di origine europea che, in povere edizioni silografate su legno di tiglio (*lubok*), raggiungevano i più sperduti villaggi. Lomonosov li giudicava inutili, rozzi, nocivi. Eppure, nonostante questo clima di chiusura, il «romanzo nuovo», grazie alle numerose traduzioni degli anni sessanta (in particolare Prévost e Richardson), cominciava a circolare e a conquistarsi una popolarità sempre crescente.
Il terreno era dunque pronto e non tardarono ad apparire i primi romanzieri russi: Popov, Lëvšin, Emin che otteneva un grandissimo successo con romanzi avventurosi sfornati a ripetizione e, infine, Čulkòv.
Carattere assai particolare e atipico, Michaìl Čulkòv era un **melkotravčatyj**, un poveraccio, come provocatoriamente continuava a ripetere, un giovane intellettuale spavaldo, un contestatore ante litteram. Fu lui il primo ad inserire nel romanzo la risata, la beffa, la satira, che usò il folklore per risalire a un passato autenticamente nazionale da contrapporre all'artificiosa mitologia dei classici, che tentò di recuperare gli elementi primordiali del burlesco. Fu lui che aprì la strada a Karamzin e più tardi a Gogol.
Dopo **Il motteggiatore, o le favole russe**, una raccolta di cento novelle narrate alternativamente da un giovane burlone e da un monaco libertino, con motivi tratti dalle tradizioni più disparate, Boccaccio,

Ariosto, Boiardo e persino Dante, e dopo due anni di esperienze giornalistiche, ecco che finalmente apparve **La cuoca avvenente**.
La storia è presto detta. La giovane vedova di un soldato caduto in battaglia, priva di mezzi, comincia a esercitare l'antica arte della mantenuta. Dapprima si arrangia come cuoca, quindi come guardarobiera e infine come amante di un colonnello degli ussari. Ben presto tradisce l'attempato colonnello con un giovane che introduce in casa sotto spoglie femminili e che la convince a rubare il gruzzolo del vecchio promettendole il matrimonio. Trascinata in prigione viene liberata dal giovane e da un suo amico di cui Martona sembra per la prima volta innamorarsi veramente. Che cosa succederà poi? Čulkòv non ce lo dice, il suo romanzo resta aperto e starà al lettore scegliere una qualsiasi, possibile soluzione.
Come si vede, la trama non differisce molto da quella dei contemporanei romanzi d'avventure galanti, si pensi soltanto alla **Moll Flanders** di De Foe, alla **Marianna** di Marivaux, alla **Fanny Hill** di Cleland. La Martona di Čulkòv è strettamente imparentata con ciascuna di loro. Con queste donne che devono trovare da sole la strada da percorrere, che sanno che la vita è dura e ciascuno è solo a combattere la propria battaglia, con queste donne per le quali «il vizio entra dalla porta della necessità, e non da quella dell'inclinazione» come ripete Moll Flanders. Donne per cui esiste un

solo dio: il denaro. Denaro che significa sopravvivenza ma anche libertà, collocazione sociale, rispettabilità. Tutte, infatti, sono prese da una frenesia quasi erotica di possesso, tutte associano la ricchezza alla vita e la povertà alla morte. «avrei piuttosto accondisceso a morire che a separarmi dai miei beni tanto li veneravo», dice Martona. E questa venerazione, a buon diritto, colloca lei e le altre nel grande filone della picaresca europea, di quella letteratura che attraverso la figura del picaro esprimeva tutti i fermenti e le contraddizioni di una classe borghese in espansione. Costrette a cambiare spesso paese, ambiente, lavoro, costrette a muoversi su uno sfondo popolato da vagabondi e da mendicanti, sono tutti dei veri e perfetti picari. E che per caso poi abbiano la gonnella, è una cosa che, in fondo, conta assai poco.

Marina Delli Colli

Michail Čulkòv, La cuoca avvenente. Sellerio, pp. 160, Lire 5000.

Cartoline di un mondo sommerso

«Il mare: quant'acqua / da millenni inquieta / capriola tra il fondale / e la riva, sgomitola / vele d'onde e piane, / strappandosi, da terra / all'orizzonte / in voragini di viola / e veli azzurri, / respirando infantile / o in scoppi d'asma, / vivendo il ventre / di una madre, ampia». Ho scelto questi versi di Nico Orengo come introduzione al breve discorso che farò sul suo ultimo libro di poesie, **Cartoline di mare** , perché mi sembrano emblematici non solo di una certa atmosfera che promana dalla raccolta, ma addirittura dell'intera linea di ricerca espressiva che è alla base dei versi.

Maria Corti, nella sintetica ma molto densa prefazione al libro, indica come possibili raffronti letterari di Orengo La Fontaine e Mistral. Senza dubbio la natura che funge da protagonista della raccolta, con tutte quelle citazioni di animali e piante marini e terrestri, può prestarsi ad un'interpretazione «didascalica» e simbolica. Il rapporto privilegiato poeta-natura, nel libero gioco di azioni e reazioni e di sottili ammaestramenti, è alla base di tutta la letteratura occidentale; non vorrei qui scomodare i nomi di Omero e di Virgilio, ma basterà ricordare che, fatta eccezione per la poesia lirica intesa come pura espressione di individualità, qualsiasi genere poetico si è in qualche modo misurato col problema dell'accordo (o disaccordo) umano-non umano, o, se si preferisce, uomo-natura. Anche nel campo più esclusivo della lirica, comunque, alcuni grandi nomi della poesia del nostro secolo (penso in primo luogo a Montale e Kavafis) sono riusciti mirabilmente a inserire il «paesaggio» naturale, cosicché la flora e la fauna mediterranea hanno avuto di nuovo un posto prestigioso dentro i nuclei tematici di una poesia ricca di meditazione e di spunti di riflessione sulla condizione umana.

Nico Orengo, un poeta ancora giovane, si inserisce a pieno titolo in quel drappello di poeti che riescono ad annullare l'urgenza della loro soggettività in un flusso ordinato di idee e di immagini che non possono non diventare patrimonio di tutti. E se poesia è conoscenza, **Cartoline di mare** ci lascia affascinati proprio per la sapienza con cui Orengo riesce a dosare la scienza e il simbolo, il vero e l'immaginario, in un gioco di specchi e di rimandi i cui confini sfumati permettono al lettore di respirare un'atmosfera fatta di documentazione e di suggestione allo stesso tempo.

Per venire ad una descrizione più ravvicinata della raccolta, basterà dire che essa si compone di una serie di quadretti marini in cui la natura è dipinta come un mondo inevitabilmente avviato all'esaurimento, ma ancora carico di fascino e di potenza. Né pianto né sventura né dolore, quindi, ma una lucida osservazione di ciò che è, con tanto di nomi scientifici di animali e piante. Con un atteggiamento di distacco Orengo si fa cantore di un mondo di confine: quello fra terra e mare, certo, ma anche fra quello di scienza e memoria, di fabula e di narrazione. Il risultato è ottimo. Alcune poesie sono di una struggente bellezza, immerse in un'aura sognante e vigile come di chi, pur amando il sogno, non riesce a dimenticare la realtà. E per un poeta che aveva esordito alcuni anni fa con un canzoniere d'amore per una donna, questa operazione perfettamente riuscita appare come il segno inequivocabile di una progressiva maturazione i cui traguardi si preannunciano molto molto interessanti.

Claudio Giovanardi

Nico Orengo, Cartoline di mare *Einaudi, pp. 71, Lire 4000.*

L'enigma Murat

Al capitano Stratti che gli era vicino dice: «Non crediate che io riceva la morte da altre mani che non siano quelle di Dio. È il modo che mi offende». Ciò detto gli porge in dono il suo orologio. Un giovane soldato porta una sedia che egli rifiuta, come rifiuta una benda: «Sono un soldato francese. Muoio in piedi, a occhi aperti». Lo pongono con le spalle rivolte al muro. I soldati puntano le armi. Senza emozione chiede al capitano il permesso di poter dare lui l'ordine di sparare. Si scopre il petto, alza la mano sinistra, mentre nell'altra stringe un sigillo con l'immagine della moglie e dei figli. Grida: «Tirez!». Lo raggiungono sei pallottole.

Così, nella suggestiva ricostruzione di Antonio Spinosa, si conclude l'esistenza di Gioacchino Murat, il più affascinante ed enigmatico sovrano dell'epoca napoleonica, che tanta parte ebbe anche negli avvenimenti italiani. Suscitatore di grandi entusiasmi e speranze, ma insieme responsabile di feroci repressioni come quella del Dos de Mayo di Madrid, leale e infedele, ingenuo visionario ma anche politico dotato di straordinaria lungimiranza (fu tra i primi a parlare di unità e indipendenza d'Italia), Murat si erge come uno straordinario impasto di generosità e calcolo, audacia e vanità, coraggio e indecisione, dove il destino del condottiero è quasi sempre condizionato dai sentimenti e dall'indole dell'uomo.

Antonio Spinosa, nel suo **Murat, da stalliere a re di Napoli**, si cala con il rispetto e la precisione del cronista, la fantasia e l'estro del romanziere, nella magmatica materia offerta dalle vicende umane e politiche del suo protagonista. Il libro accompagna Murat nella sua irrefrenabile ascesa al potere e nella sua altrettanto irrefrenabile caduta, sui campi di battaglia di quasi tutto il mondo (dalle sabbie infuocate dell'Africa alle steppe gelide della Russia) e nei salotti d'Europa dove si metteva in mostra e consumava la borghesia trionfante dell'epoca, nei mo-

menti radiosi della vittoria e nelle vicende amare della disperazione e della solitudine. E Murat emerge vividamente da grande personaggio romantico (come quando scrive versi infuocati fra le betulle della foresta di Smolensk) modernamente attraversato da dubbi e incertezze, da sogni e illusioni.
Più di una biografia, pur scrupolosamente costruita nell'ordine cronologico dei fatti, il **Murat** di Spinosa è un vero, grande romanzo storico, ma può anche essere visto come una specie di trattato sulla gestione del potere o perlomeno come un'analisi di tattiche e strategie politiche: nel gioco delle parti fra amicizie e parentele, tradimenti e lealtà, occasioni ed opzioni, l'itinerario umano di Murat assomiglia quasi sempre ad una grande partita di scacchi, dove le cose possono procedere in un modo piuttosto che in un altro ma dove, comunque, è rigorosamente rispettato il nesso di causalità. In questo senso, al di là della domanda se Murat sia stato o no semplice oggetto di un disegno più grande di lui, la ricostruzione di Spinosa ci dice che, a livello esistenziale, uomini così (avventurieri o opportunisti che siano) sono sempre e comunque artefici delle proprie disgrazie e fortune.
Dopo una serie di opere fortunate e felici (**Paolina Borghese, Starace, I figli del duce** ecc.), Antonio Spinosa conferma con questo suo ultimo libro una sua particolare capacità di cogliere gli aspetti più segreti dei drammi umani della storia, ma soprattutto di sottrarre personaggi ed eventi dal Museo delle cere in cui il passare del tempo rischia di confinarli per sempre.

Piero Spila

Antonio Spinosa, Murat - da stalliere a Re di Napoli, Mondadori Editore, pp. 411, L. 20.000

DISCHI

Un compositore fuori del suo tempo

Per parlare di Rachmaninoff compositore ci vuole un tantino di coraggio: c'è rischio di screditarsi nel ruolo di critico «à la page»! Ma poiché critico non intendo essere ma sono un semplice «cerca-dischi» mi avventuro tranquillo tra le insidie del tema. Rachmaninoff fu indubbiamente un grande pianista e un discreto direttore d'orchestra. E di lui, tutto qui? E le opere? Musica di maniera — è voce comune, quasi, d'obbligo — spesso sdolcinata, più adatta a formare il commento sonoro di certi film hollywoodiani degli anni trenta che essere eseguita nelle sale da concerto; eppoi, radicata, immobile nella tradizione... ecco, questa la più grave delle colpe. Vissuto nei tempi di Schömberg, ne rifiutò il verbo dodecafonico e la sua serialità, preferendo esprimersi come «detta dentro» piuttosto che «inventare». Non mi spiego perché non la si possa accettare: in fondo è musica sentita e ispirata, se si prescinde da certo accademismo che di quando in quando fa capolino; un peccato — se peccato è — cui non vanno esenti grandi e piccoli. Basti pensare ai grandi fugati, passo obbligato per chiunque affidi al pentagramma le proprie idee. E la serialità stessa non è forse accademia pura? per non parlare della musica composta con l'elaboratore elettronico.
Ma torniamo al Nostro ed alla sua musica; tralasciamo le opere per piano assolo e i cinque concerti, fin troppo noti e sufficienti a qualificarlo, e rivolgiamoci alla forma più completa di espressione musicale: la sinfonia. Delle tre che egli scrisse scegliamo la 2ª nell'ottima esecuzione della Filarmonica di Rotterdam diretta da Edo de Waart (disco Philips 9500-309). La sinfonia si compone di quattro movimenti tradizionali del romanticismo «ortodosso» nei quali la vena non sembra esaurirsi facilmente: ben 55 minuti di sviluppo. Il primo movimento è introdotto da un largo seguito, dopo poche battute, da un allegro, anche qui nel rispetto della tradizione. Nel respiro carezzevole e sognante degli archi del largo, intriso di romantica malinconia, si riconosce subito, inconfondibile, lo stile di Rachmaninoff. Nell'allegro, la costruzione orchestrale si irrobustisce su strutture di stampo wagneriano. Già in questo primo movimento, ancor prima di finire l'ascolto dell'opera intera, si comprende che l'Autore, oltre ad estro, ha capacità compositiva non comune ancorché il risultato non piaccia ai musicologhi. Da un lato la ricerca della melodia non sempre banale, come invece si è usi insinuare, che molcisce l'orecchio dell'ascoltatore il quale gradisce di essere blandito e, dall'altro, l'abilità nell'elaborare il contrappunto dei vari settori dell'orchestra e l'originalità degli accoppiamenti (vedi la tessitura degli ottoni sul mormorio dei contrabbassi). Il secondo movimento è un «allegro molto» che rammenta l'impianto dei concerti per piano: un alternarsi di brani dallo svolgimento, più che mosso, concitato fra lo stridere delle dissonanze e la vivacità dei salti di ottava e brani di pacata dolcezza, effusa dallo spiegarsi della melodia. Nel cuore del movimento è inserito un brano molto vivace, uno «scherzo», nel quale Rachmaninoff indulge all'accademia e finisce per annoiare. È questione di poco; presto si ritorna sulle posizioni iniziali.
Segue l'«adagio» nel quale il clarinetto introduce il tema: un canto monodico in tonalità minore ripreso, subito, ed elaborato, poi, dagli archi. Il discorso si anima nel dialogo fra gli archi e i legni ed il tempo fa pensare ad un andante più che ad un adagio. E la melodia scorre come l'acqua di un ruscello, sempre uguale a se stessa ma che affascina per le mille sfaccettature che la corrente produce. Chiude l'adagio il tema iniziale accennato dal corno, ripreso dal primo violino e ripetuto dal flauto.
In chiusura, l'«allegro vivace» che sprizza allegria dalla tonalità finalmente maggiore. Allegria effimera, perché il discorso si incupisce nel borbottio dei fagotti sullo scandire dei contrabbassi. Nella concitazione del «tutti» si riaffaccia la tecnica di orchestrazione alla Wagner. Le acque agitate si calmano nel finire, tanto per rimanere fedeli al succedersi dei contrasti, qualunque sia il tempo che contraddistingue il movimento.
Il contenitore del disco reca sul retro notizie sulla sinfonia e sul direttore d'orchestra. Sul retto, un primo piano a colori del De Waart durante le prove: giovane ma non bello; ma su questo punto lascio il giudizio alle ascoltatrici.

Gianfranco Angeleri

Graham Parker: un autore in cerca di pubblico

Non è il caso di insistere su un ritornello che spesso accompagna gli artisti che non riescono a instaurare col pubblico un rapporto di presa sicura: è bravo ma la gente non lo capisce. La strada della musica leggera (e non solo quella) è lastricata di geni incompresi, di persone di assoluto valore che, chissà poi perché, non hanno mai la soddisfazione di vedersi riconosciuto tale valore dall'opinione pubblica. Per quanto riguarda Graham Parker, però, vi sono alcuni elementi della sua biografia privata e musicale che ci lasciano riflettere. Diciamo subito che è in discoteca la sua ultima fatica: **The Real Macaw** (RCA PL 25465) e diciamo pure subito che non si tratta di un capolavoro. E allora perché parlarne? Essenzialmente perché mi pare interessante stabilire un confronto fra il tipo di personaggio incarnato da Parker in Inghilterra e il suo corrispondente più prossimo in Italia: Vasco Rossi.

Entrambi rappresentano il modello di una vita sregolata, al di fuori degli schemi comuni; di entrambi si narrano particolari al confine tra la realtà e il mito. Eppure Parker è rimasto un personaggio minore nella storiografia musicale inglese e, tanto più, europea, mentre Rossi ha esaltato migliaia di giovani pronti a identificarsi nel suo look stravagante e nel suo messaggio alternativo. Come mai? Credo che nella differente accoglienza tributata all'uno e all'altro risieda tutta la diversa cultura musicale di due popoli. Da noi si è sempre pronti all'esaltazione e alla confusione tra privato e professionale. In Inghilterra, evidentemente, la cautela è maggiore e non basta risultare stravaganti per ottenere un successo immediato. Con ciò nulla si vuol comunque togliere alla bravura di Vasco Rossi, al quale tuttavia una maggiore presa di distanze tra privato e pubblico non farebbe male.

Ritornando a Graham Parker e al suo disco, abbiamo già detto che non si tratta di un caposaldo della discografia mondiale, ma dobbiamo aggiungere che è comunque un prodotto piacevole, melodico, accattivante. Con la sua ultima fatica, Parker prende slancio verso tra guardi futuri che è impossibile prevedere. Siamo in ogni caso lontani dalle passate esperienze di rock duro condotte assieme al gruppo dei Rumour, quelle esperienze che tanto consenso avevano ottenuto dalla difficile critica inglese, ma che erano state complessivamente snobbate dal pubblico. In questo ellepì di Parker è da vedere il tentativo, umanissimo, di penetrare finalmente attraverso la spessa scorza del gusto comune; ecco spiegate le insistenze su ritmi un po' dolciastri; ecco spiegato perché il prodotto nel suo insieme non riesce a decollare e a convincere in pieno. Manca oltretutto una linea musicale coerente e svolta unitariamente. Da mezzi che rifanno il verso al reggae si torna, con altri pezzi, a un rock morbido, a un ricordo impallidito delle passate esperienze. I brani migliori sono «A miracle a minute» e in «Just like e man».

Aspettando tempi migliori in cui la vena musicale di Parker riprenda una solida consistenza, rimane l'augurio di aver contribuito con questo articolo alla presentazione di un personaggio della musica leggera internazionale che ha tenuto la scena con estrema dignità negli anni passati. E tanto basta.

Claudio Giovanardi

INCONTRI

Lea Massari

Spesso sui teleschermi e, anche di recente, nella replica dello sceneggiato «I fratelli Karamazov» tratto dal romanzo di Feodor Dostoevskij. Lea Massari è tornata sui teleschermi (non soltanto per qualche altra replica) ma per un nuovo sceneggiato la cui regia è affidata al regista Sandro Bolchi. Si tratta di quattro puntate che trasferiscono sul video la storia mirabilmente raccontata dalla scrittrice Livia De Stefani nel suo libro «La vigna delle uve nere». Una storia che Lea Massari definisce un documento sulla condizione limite della donna nel Sud. La narrazione — è sempre l'attrice romana che parla — è formulata come una tragedia greca dove l'ineluttabilità degli avvenimenti è inarrestabile e dove tutto accade e si conclude con il fascino segreto delle fiabe o delle parabole.

Lo sceneggiato televisivo vede accanto a Lea Massari il bravo attore tedesco Mario Adorf «che nel costume siciliano è perfetto!». La scelta dei protagonisti è stata ancora una volta felice: Sandro Bolchi (regista anche dello sceneggiato «I fratelli Karamazov») crede nella trasposizione dal libro all'immagine: «L'unica vera invenzione televisiva è stata lo sceneggiato» — sono parole di Bolchi — «lo sceneggiato che si differenzia da ogni altro prodotto della TV. La commedia televisiva c'era già, ma lo «sceneggiato» è un'invenzione indiscutibile della TV».

«Per impersonare la parte della protagonista di questo nuovo sceneggiato, che si chiama «Concetta — dice Lea Massari — pensate: sono dovuta ingrassare di 15 chili!»

Gianni Boari

Lea Massari. In alto, Graham Parker in un momento di pausa durante la preparazione di un concerto

FILATELIA

di Sebastiano Di Mauro

ITALIA

Nel mese di maggio è proseguita la pioggia di emissioni, anche con facciali alti e quindi con una certa preoccupazione per i collezionisti, costretti a sborsare molti soldi.

Il 30 aprile è stato emesso un francobollo celebrativo del «Patto di Roma» — 1944-1984. Francobollo molto contestato data l'attuale conflittualità esistente fra i Sindacati. La vignetta raffigura di profilo i tre sindacalisti promotori del Patto di Roma su un fondino ispirato al lavoro in fabbrica e nei campi.

Sul francobollo figurano la leggenda «Patto di Roma 1944-1984», i nomi Giuseppe Di Vittorio, Bruno Buozzi e Achille Grandi, quindi «Italia» ed il valore «450».

Il 4 maggio è stata emessa l'annuale serie celebrativa della «Idea europea». I due francobolli del facciale di L. 450 e di L. 550 riproducono in colori diversi, il bozzetto prescelto per tutti i paesi aderenti alla CEPT, raffigurante un ponte simbolo di legami, di scambi e di comunicazioni.

Il 5 maggio è stato emesso un francobollo celebrativo del «Simposio Internazionale delle comunicazioni» tenutosi a Firenze.

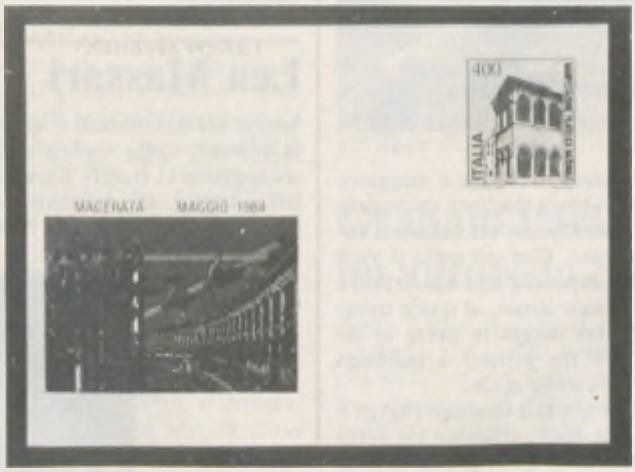
Il francobollo, del facciale di L. 550, riproduce l'emblema della manifestazione.

Il 12 maggio è stata emessa una serie celebrativa del «Centenario del derby italiano di galoppo» composto da due francobolli.

I francobolli del facciale di L. 250 e di L. 400, raffigurano due momenti di una corsa al galoppo.

Per tutte e quattro le serie la tiratura, con un provvedimento molto discutibile, è stata ridotta a quattro milioni di serie complete.

Sarebbe stato meglio lasciare una tiratura alta distribuendo i francobolli a tutti gli uffici postali italiani per una maggiore diffusione e quindi per una maggiore propaganda filatelica, a beneficio della filatelia stessa.



Il 10 maggio è stata emessa una cartolina postale celebrativa della manifestazione filatelica nazionale «Picena 84» svoltasi a Macerata. L'impronta di affancatura (L. 400), racchiusa in un riquadro fluorescente, riproduce un particolare della chiesa di S. Paolo in Macerata. A sinistra dell'impronta di affrancatura è riportata una composizione ispirata allo Sferisterio di Macerata e la legenda «Macerata Maggio 1984» Tiratura: seicentomila esemplari.

SAN MARINO

Solita coppietta in occasione della emissione europeistica. Il 27 aprile le Poste Sammarinesi hanno emesso due serie.

La prima celebrativa dell'idea Europeistica «Europa 84» è composta da due valori. In conformità agli indirizzi in seno alla CEPT i due francobolli del facciale di L. 400 e di L. 550, raffigurano un ponte stilizzato.

Tiratura: seicentocinquantamila serie complete.

La seconda per celebrare la

SAN MARINO

SAN MARINO

costituzione del «Gruppo Sbandieratori» della Repubblica di San Marino, fondato dalla Federazione Balestrieri. Il Gruppo è stato istituito nel 1982 ed ha compiuto la sua prima esibizione in pubblico il 3 settembre 1983, riscuotendo un lusinghiero successo; è composto di 40 giovani (16 tamburini e trombettieri — 24 sbandieratori) che si riuniscono per allenarsi due volte la settimana e si esibiranno periodicamente a San Marino e all'estero in occasione di feste popolari o in particolari ricorrenze.

Nei due valori di L. 300 e di L. 400 sono riprodotte due figurazioni del gioco delle bandiere.

Tiratura: quattrocenticinquantamila serie complete.

Filatelia ferroviaria

Organizzata dai colleghi del Gruppo Filatelico del D.L.F. di Lucca, si è tenuta in quella città, il 28 aprile, la 4ª mostra ferroviaria di Filatelia.

A questa Mostra si è voluto dare una impronta europeistica. Infatti il timbro speciale raffigura un treno che viaggia attraverso tutta l'Europa, con la dicitura «Le ferrovie uniscono l'Europa».

Offerta del Ventennale

Subito a casa Vostra in visione gratuita per dieci giorni

16 GRANDI VOLUMI CIRCA 5000 PAGINE OLTRE 160.000 VOCI 10.000 ILLUSTRAZIONI IN NERO E A COLORI

GRANDE FORMATO: cm. 27,5x20 CARTA PATINATA DI LUSSO COPERTINA RILEGATA CON FREGI IN ORO

questa meravigliosa macchina per scrivere subito in omaggio PIU' un eccezionale sconto sul costo dell'enciclopedia

Il Mondo domani

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 accresciute esigenze scolastiche dei vostri figli e all'odierna necessità di sapere.

EDIZIONE 83

Tagliando da inviare incollato su cartolina postale o in busta chiusa a Soc. SIVE - Via Costantino Maes 66, 00162 Roma - Tel. 83.93.448 - 83.58.24

Desidero ricevere in visione gratuita, senza impegno d'acquisto, l'Enciclopedia IL MONDO DOMANI + macchina per scrivere.

La potrò esaminare per dieci giorni. Se mi piace e desidero trattenerla, come appartenente alle Ferrovie dello Stato e abbonato alla rivista, potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento:

- ☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 420.000 che verserò, senza anticipo in rate mensili di L. 30.000 consecutive
- ☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 380.000, che verserò entro dieci giorni dal ricevimento dell'opera

Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

FIRMA

COGNOME NOME

DIPENDENTE DA PRESSO

MATRICOLA O N. DI TESSERA

VIA N.

CAP CITTA' PROV.

TEL

SPEDISCA SUBITO! OFFERTA LIMITATA!

PREZZO DELL'OPERA	L. 596.000
SCONTO per gli abbonati alla rivista e per gli appartenenti alle Ferrovie dello Stato	L. 176.000
PREZZO NETTO	L. 420.000

PAGAMENTO: 14 RATE DA L. 30.000 MENSILI, SENZ
CAMBIALI, MA SOLO C/C POSTALI
MACCHINA PER SCRIVERE IN OMA
GIO;

OPPURE: CONTANTI L. 380.000 +

Il vulcano spento

di Marcello Buzzoli

Il battibecco è di quelli che fanno sorridere. Un'indagine sulla società e la famiglia nell'area napoletana è stata ricusata dagli Enti locali committenti, perché troppo rosea. Bella ma infedele. L'indagine porta la targa del CENSIS, l'onnipresente Centro studi ed investimenti sociali. Uno dei santuari dell'analisi socioeconomica il cui prestigio oracolare ha patito di recente qualche scalfittura, per via di alcuni verdetti che sono sembrati un po' troppo disinvolti.

Non entriamo nel merito della polemica. Ma essa sta a confermare, se ce ne fosse bisogno, l'interesse per i sondaggi, le ricerche, le proiezioni, le statistiche, i test che oggi fanno opinione e moda, influenzando anche le decisioni e il dibattito politico.

Pur se non mancano precedenti (basti pensare alle inchieste sui trust che apparvero in America intorno al 1900), è nella nostra epoca che la necessità d'informazione, sui molteplici aspetti della fenomenologia economica e sociale, ha raggiunto un vertiginoso livello di accumulo, nel tentativo di conoscere, quasi di esorcizzare, una realtà convulsa, disordinata, carica di tensioni imprevedibili.

Il rischio peggiore è quello di dar credito a tutti i chicchirichì di batteria, ai responsi e agli oroscopi che, dietro lo scintillio delle cifre e delle argomentazioni suggestive, nascondono strumentalizzazioni tattiche e conclusioni erronee.

Ogni giorno i media propalano dati fasulli, spiegazioni addomesticate, pseudo diagnosi appiccicate come etichette su bottiglie vuote in un'acre mescolanza di concetti e di linguaggi.

A più forte ragione non possiamo però ignorare qualunquisticamente quei documenti che, per il rigore della metodologia, l'ampiezza della campionatura e dei parametri sociometrici adottati, offrono garanzie di serietà e d'imparzialità, convalidate da verifiche e riscontri incrociati.

Dopo questa premessa veniamo al nostro tema, prendendo l'avvio dai risultati di un'indagine compiuta dalla DOXA su incarico dell'IARD (Istituto per la ricerca sperimentale sui problemi dei giovani).

Quattromila giovani dei due sessi, tra i quindici e i ventiquattro anni, distribuiti in duecento Comuni di tutta Italia, hanno costituito il campo di esame, sufficientemente ampio e rappresentativo. Tanto più che, oltre ad acquisire le risposte ad un questionario scientificamente impostato, sono state operate a tappeto le interviste, ognuna delle quali ha occupato in media un'ora.

La ricerca mirava a conoscere quali sono per la nuova generazione le cose che contano, stabilendo una gerarchia dei valori e degli interessi. Mediante un punteggio predeterminato è stata elaborata la graduatoria.

La grande maggioranza dei giovani colloca al primo posto la famiglia (3,80); al secondo, il lavoro (3,64); al terzo, l'amore/amicizia (3,52). Seguono nell'ordine: lo svago/tempo libero (3,34); lo studio/cultura (3,09); lo sport (3,00); l'impegno sociale (2,89); l'impegno religioso (2,42); l'attività politica (2,05).

Sono indicazioni di massima che però restano sostanzialmente inalterate se ci addentriamo nel merito delle singole risposte. In particolare gli intervistati considerano positivamente le relazioni familiari ed escludono sentimenti di antagonismo nel rapporto col padre. In termini di confronto, la maggioranza dei giovani ritiene che il genitore sia più legato al lavoro, sia più tollerante, più sicuro di sé, più interessato alla politica, ma anche più conservatore. Per alcuni valori, quali l'onestà e la religione, i figli dichiarano di sentirsi allo stesso livello del padre.

Come abbiamo detto, si tratta della maggioranza delle risposte e non propriamente dell'unanimità. Ne emerge comunque un quadro abbastanza ampio e significativo, confermato da convergenze e segnali di altra fonte. Per ricordarne soltanto due (rispettivamente su maxi e microscala) l'indagine condotta dall'OCSE nel 1983 e il sondaggio compiuto nello stesso anno da un gruppo di studio della facoltà di scienze statistiche dell'Università di Roma, guidato dal professor Marbach.

Divario generazionale

Sono questi i ragazzi di cui tanto si scrive e si parla? Sono questi i figli del caos e della disperazione? Pacati, riflessivi, consapevoli delle difficoltà della vita, ma propensi a non drammatizzarle. Pronti a comprendere il comportamento dei genitori e a spiegarlo con il divario generazionale. Insomma, l'atteggiamento di chi non vuole sovvertire il mondo, ma tutt'al più apportarvi dei cambiamenti.

Ripensando alla fiammata di ribellione che dilagò sul finire degli anni Sessanta, si ha l'impressione di percorrere i bordi di un vulcano spento.

Questi giovani, che erano ancora nella puerizia quando si accesero i fuochi del Sessantotto, non aspirano a risollevarne i vessilli caduti, a riattivare i moti di piazza, a tornare sulle barricate.

È questa la constatazione più ovvia, ma anche epidermica. Il dibattito sui lasciti del Sessantotto è tuttora aperto, né il tempo trascorso, relativamente breve, consente il distacco necessario ad un giudizio che pretenda di essere conclusivo. Per non fermarci alle solite chiacchiere sul riflusso e la restaurazione, conviene rileggere le «carte» di quegli anni turbolenti e ricercarne le testimonianze imparziali ed attendibili.

Una delle figure carismatiche della contestazione al sistema fu Herbert Marcuse che, per la verità, aveva derivato molta parte del suo pensiero da Horkheimer ed Adorno. Ma, a differenza dei suoi ispiratori, Marcuse trasferì le formulazioni teoriche sul piano della prassi, incitando i giovani all'azione.

Egli sosteneva che, col ricorso alla violenza, gli studenti non davano inizio ad una nuova catena di atti violenti, ma infrangevano quella esistente. Come si vede, non è un'argomentazione originalissima: da che mondo è mondo, gli incendiari si sono camuffati da pompieri e i guerrafondai da pacifisti.

Tra i primi a cogliere la fumisteria ideologica del movimento, fu il filosofo Giulio Preti, uno studioso ed un docente acuto ed equilibrato. Egli ci ha lasciato una pagina, poco conosciuta, che reca la data del 1968. Fu scritta perciò in presa diretta, quando la tensione era più acuta e sulla scena pubblica irrompevano forze che parevano incontenibili. Dalla sua cattedra di professore universitario, Preti ne era uno spettatore privilegiato. Egli scrive: «In questi giorni, animosi gruppi di giovani studenti fanno il diavolo a quattro: occupano facoltà, redigono ordini del giorno in tumultuose assemblee, avanzano richieste assurde e utopistici progetti di riforma. Ragazzi variopinti che evidentemente non hanno tutti le stesse idee (se pure di idee si può parlare) né gli stessi interessi, confessati o inconfessati che siano». Preti aggiungeva che tutta la scuola e non solo l'università erano malate, al modo stesso che era malata la società. Escludeva che il rimedio potesse venire dalle istanze studentesche «folli e caotiche». Ma più che dall'anarchia dei giovani era preoccupato dalla «pavida im-

potenza», dall'abdicazione dell'autorità.
Impotenza? abdicazione? A distanza di quindici anni, Franco Ferrarotti (il suo saggio è del 1983) ci offre una risposta indiretta. Egli scrive che il Sessantotto credeva di avere davanti a sé un ostacolo formidabile contro cui lottare senza accorgersi che il Palazzo era vuoto. «L'autorità non è più autoritaria. Ha semplicemente cessato di essere autorevole (...). Dirigere significa prendere iniziative specifiche; le iniziative sortiscono effetti; gli effetti possono essere positivi o negativi e come tali possono venire valutati. Prendere decisioni significa dunque per il potere scoprirsi, esporsi al rischio della valutazione, uscire allo scoperto mentre il vero potere è il potere che non fa nulla e che con il mistero e nel silenzio perfeziona la sua totale, imprevedibile, capricciosa discrezionalità». In sintesi, il discorso di Ferrarotti sta incastonato nel motto: durare non dirigere.

Ritorno alla famiglia

Diversamente articolata, ma non antitetica, la visione del politologo Giorgio Galli che si amplia a tutto il decennio 1965-1975.
Galli distingue due livelli: quello del potere e quello della partecipazione e afferma che al primo livello «la prevalenza dei vecchi non è mai venuta meno», pur se la gerontocrazia non va riferita necessariamente al dato anagrafico, quanto al conservatorismo di certe posizioni.
Nel secondo livello (partecipazione e comportamenti collettivi) si è fatta sentire la presenza dei giovani. Ma i cortei e le manifestazioni, gli scontri con la polizia non hanno mutato la classe di governo tradizionale e ne hanno influenzato le scelte solo in parte. Possiamo aggiungere che, conseguentemente, una frangia irriducibile è passata alla lotta armata ed ha alimentato il temibile ritorno di fiamma, placatosi solo all'inizio degli anni Ottanta. La maggioranza dei giovani, delusa ed insoddisfatta, ha disertato invece la piazza e, allontanandosi dai movimenti collettivi, si è riavvicinata alla famiglia. Su tale opzione hanno influito anche il discutibile comportamento e la mediocrità di molti uomini politici; le promesse formulate ad ogni tornata elettorale e non mantenute; l'apparato burocratico dei partiti, ecc..
Non fa dunque meraviglia che la politica si collochi all'ultimo posto nella graduatoria dei valori che abbiamo sopra riportato.
Di tutt'altra natura, ma non meno diffusa, è l'insoddisfazione per la scuola, come appare dall'inchiesta IARD/DOXA e da altre rilevazioni. Si dirà che critiche del genere non sono nuove e che sempre sono servite da alibi agli allievi meno volenterosi. C'è in questa osservazione un fondo di verità che però non attenua la crisi profonda e perdurante della nostra scuola, tra riforme e controriforme.
In attuazione del decreto presidenziale del 1980, che riordina la docenza universitaria, lo scorso anno sono state assegnate alle università e ai politecnici tremila cattedre. Peraltro, in base a discutibili criteri di ripartizione, sono state escluse numerose discipline, quasi tutte d'indirizzo umanistico, condannandole implicitamente allo sviluppo zero, se non interverranno in futuro resipiscenze.
Il male più grave che mina le nostre strutture universitarie è l'isterilimento della ricerca culturale e scientifica che dovrebbe costituire la prima e la più importante attività da perseguire senza soste e con larghezza di vedute in tutti i settori disciplinari, per trasfonderne poi i risultati e le conquiste nell'insegnamento. Per questi fini, i giovani reclutati come docenti nella fascia inferiore, dovrebbero accedere a quelle superiori, a misura che producessero ricerche originali e di accertata validità. L'immobilità nei diversi gradi di docenza, e l'insufficiente reclutamento di nuove leve attraverso i dottorati di ricerca, rischiano di portare ad una situazione senza sbocco che si tradurrà in un arretramento scientifico-culturale del nostro Paese, rispetto agli altri. Da un'università senescente usciranno legioni di laureati, di «dottori» con una preparazione approssimativa, e non i tecnici, i funzionari, gli insegnanti dei quali abbisogna l'Italia all'alba del Duemila.
Ma la scuola deve essere un edificio armonico. L'allievo che non ha studiato nelle classi dell'obbligo come potrà accedere alla media superiore? e con quale bagaglio culturale pretenderà di entrare all'università? Dice il professor Barberi Squarotti: «La grammatica non si studia più, le date fanno schifo, i fatti suscitano ribrezzo, l'analisi logica non si sa che cosa sia. Risultato: a volte si arriva all'università e si sa leggere a stento. E ciò indipendentemente dall'intelligenza dell'alunno».

La musica in cuffia

Mentre diventa più serrato il dibattito sulla riforma della scuola secondaria superiore, vogliamo ricordare un episodio che ha trovato sui giornali un'eco inadeguata alla sua gravità. Il presidente della Commissione esaminatrice di trecento candidati all'abilitazione all'insegnamento dell'Italiano, Storia e Geografia ha presentato un rapporto al Ministro della Istruzione e alle competenti Commissioni della Camera e del Senato, per documentare l'impreparazione di quei candidati. Occorre sottolineare che si tratta di laureati che esercitano già l'insegnamento da almeno due anni nella scuola media superiore. Le risposte che hanno reso in un'aula d'esame pubblica, e alla presenza di testimoni, lasciano interdetti. Che cos'è un endecasillabo? Sono dodici sillabe calcolate con i piedi. Cosa accadde in Italia nel 1943? La presa di Porta Pia. Descriva il Piemonte. È una regione montuosa a causa della sua distanza dal mare. Quale regime politico vigeva nella Grecia antica? C'era il re. L'elenco di simili sciagurate castronerie (ne ha scritto tra gli altri Luigi Firpo in una nota pubblicata da «La Stampa» il 6 maggio 1984) è lunghissimo e addirittura avvilente. Se è questo il livello culturale degli insegnanti, che senso ha parlare di riforme? Esistono certamente docenti più degni. Ma se il loro numero, invece di crescere, si andasse assottigliando, le conseguenze nelle nostre strutture formative sarebbero gravissime e irrimediabili.
Torniamo ora alla ricerca IARD/DOXA che, oltre alla famiglia e alla scuola, tocca altri settori, come quello del lavoro, dei rapporti d'amore e d'amicizia, del tempo libero, ecc. Discuterli qui, uno per uno, sarebbe impossibile. È importante però avvertire che indagini del genere, sebbene condotte con scrupolo e serietà scientifica, non possono «fotografare» tutte le componenti, anche le più inafferrabili, del mondo morale, affettivo, psicologico e sociale delle nuove generazioni. Quelle che riusciamo ad intravvedere sono soltanto alcune linee di tendenza, ma il quadro resta complesso e per certi versi impenetrabile. Occorre poi tener conto delle variabili esterne. Ad esempio, la positiva evoluzione del rapporto tra padri e figli, che da legame di sangue si fa vincolo morale, «è insidiata nella società odierna da molteplici pressioni, dalle scadenze, dalla fretta che tronca il dialogo sul nascere», come scrive Ferrarotti. Il quale avverte che la famiglia non può essere più quella di una volta, ma deve diventare scambio, partecipazione, aperta verso sé stessa, all'interno, e verso la società all'esterno.
Molte altre trasformazioni si sono sedimentate nel tessuto sociale e familiare. Oggi il vascello dell'umanità non avanza più verso l'avvenire «con la testa di Marcuse come polena». Però nessuno può dire con certezza se il rifiuto dell'avventurismo ribellista nasca dalla riappropriazione di antichi valori o da una temporanea stanchezza. Abbiamo parlato di «vulcano spento», ma il fuoco potrebbe essere sotto la cenere.
Un'ultima notazione: dallo studio IARD/DOXA emerge che quasi il novantanove per cento dei giovani intervistati ascolta la musica in cuffia. È un tic, una moda? O il rifugio in un'altra dimensione dove si mescolano esaltazione e tristezza, misticismo e invettiva, odio e sensualità, slancio fraterno e individualismo sfrenato?

□

Collezione Brogi: *«La stazione di Porretta»*

L'ottocento fotografico è formato da diverse età. La più significativa, dal punto di vista tecnico e sociale, è quella conosciuta con il nome di «età del collodio», quel periodo, cioè, nel quale la scoperta e l'impiego della nuova emulsione hanno permesso la moltiplicazione dell'immagine e, quindi, la sua diffusione di massa.

L'Ottocento fotografico è anche un secolo soprattutto di artigiani che arrivano al nuovo mestiere attraverso discipline collaterali come l'incisione, la calcografia, l'ottica. Sono ottici o fisici, per esempio, coloro che affrontano il dagherrotipo (immagine unica, dal nome di Louis Jacques Mandés Daguerre che ne è stato il principale divulgatore); sono invece incisori o «pittori» coloro che si confrontano per la prima volta con una produzione seriale dell'immagine seguendo il procedimento negativo-positivo, introdotto inizialmente dall'inglese Henry Fox Talbot e dal francese Hippolyte Bayard.

Giacomo Brogi, nato a Firenze nel 1822 (l'anno della prima fotografia di Nicéphore Niepce) e morto nel 1881, è contemporaneo di Leopoldo Alinari, più giovane di lui di dieci anni (ma di morte più precoce, 1865). Senza dubbio il nome più noto della fotografia italiana dell'Ottocento, nel cui archivio, tuttora in esercizio, Brogi farà confluire la propria ingente produzione caratterizzata da numerose campagne di rilevamento sui beni artistici e ambientali tra cui figura questa bellissima Stazione di Porretta.

Si può dire che Giacomo Brogi nasca incisore. Segue i corsi fiorentini del Perfetti per poi passare al servizio del calcografo Achille Paris e della celebre bottega di Luigi Bardi, punto d'incontro di ogni appassionato sperimentatore. Disegna stemmi, cornici, etichette che utilizzerà in seguito per i suoi ritratti. Tirocinio d'artigiano, come si vede, dove la capacità di abile imprenditore si accompagna alla curiosità e al crescente interesse che suscita ormai la fotografia alle soglie della rivoluzione del riproducibile, campo in cui il figlio Carlo, per tradizione di famiglia, si distinguerà a favore della proprietà dell'immagine e del diritto d'autore. Controversia che a distanza di un secolo è ancora viva.

a cura di
Piero Berengo Gardin

Campagna Internazionale Sicurezza del Lavoro 1984

BLS CFL DB DSB FS RENFE SNCF RATP SJ PKP

'lavoro ben fatto'
'lavoro sicuro'

UIC

Premio di Previdenza

La Banca Nazionale delle Comunicazioni ha il piacere di annunciare a tutti i Ferrovieri, in servizio od in pensione, che ha istituito per il 1984 uno speciale "PREMIO DI PREVIDENZA" con lo scopo di rafforzare il particolare rapporto di stima ed amicizia che intrattiene con tutti i propri assicurati "vita".

Il "PREMIO DI PREVIDENZA" si applica a contratti di assicurazione sulla vita sia di tipo previdenziale che di risparmio.

Il "PREMIO DI PREVIDENZA" si articola in varie iniziative gratuite a favore degli assicurati sulla vita e precisamente:

tutte le polizze di assicurazione sulla vita la cui scadenza contrattuale cade tra il 1° aprile 1984 ed il 31 marzo 1985 e tutte le polizze che vengono liquidate per "scadenza anticipata" o per sinistro in detto periodo, semprechè al corrente con il pagamento dei premi e con esclusione delle forme a premio unico e delle forme indicizzate, saranno liquidate incrementando la somma del capitale assicurato nella misura del 9% con un minimo di lire 10.000 ed un massimo di lire 500.000;

a tutti gli assicurati, i cui contratti godano dell'incremento soprascritto, viene inoltre offerta gratuitamente una copertura per ulteriori cinque anni e comunque non oltre il 70° anno di età, del rischio di morte per infortunio per un capitale pari a cinque volte l'importo liquidato (con il minimo di lire 500.000 ed il massimo di lire 10.000.000);

tutte le polizze stipulate nelle forme indicizzate - mista "capitale crescente", mista a media indicizzazione, mista ad alta indicizzazione - in essere al 31.12.83 - godranno di una speciale rivalutazione del capitale, al momento del loro rinnovo nel corso del 1984, che tradotta in termini finanziari incrementa il rendimento contrattuale di circa il 4,5%.

La Banca, sensibile al mantenimento di un rapporto privilegiato con tutti i ferrovieri in servizio od in pensione, conta di poter ripetere l'iniziativa negli anni futuri sia per i contratti in portafoglio che per quelli di nuova stipulazione.

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXVII n. 7-8/luglio-agosto 1984

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

ASSICURAZIONE INFORTUNI CLIENTELA BANCARIA

A CHI È INDIRIZZATA

A tutti coloro, di età non superiore ai 75 anni, che siano intestatari o cointestatari di depositi o di conti correnti presso la Banca, o che vanno ad accendere un tale rapporto nel corso del 1984.

GARANZIE E COPERTURE

La polizza garantisce contro i rischi di morte e di invalidità permanente di grado pari o superiore al 60%, conseguenti ad infortunio. Si intende per infortunio qualsiasi evento dovuto a causa fortuita, violenta ed esterna, che produca lesioni corporali obiettivamente constatabili che abbiano per conseguenza la morte o l'invalidità permanente.

Il capitale assicurato è pari all'ammontare del saldo del conto, quale risulta alla Banca nel giorno precedente l'infortunio, sia che tale saldo sia a debito o a credito.
Il capitale assicurato viene raddoppiato se l'invalidità permanente è di grado pari o superiore all'80% o se l'evento risarcito è causato da incidente stradale o ferroviario. Il capitale massimo assicurato è comunque pari a L. 100.000.000.
È sempre garantito un capitale minimo di L. 3.000.000, a prescindere dal saldo del conto.

FUNZIONAMENTO

Per essere assicurati basta il pagamento a titolo di rimborso spese della cifra di L. 4.000 all'anno, pagamento che avviene in maniera automatica a fine anno o all'apertura del conto.
Ulteriori informazioni possono essere desunte dalla comunicazione inviata a domicilio della clientela in essere al 31/12/83 o chieste ad un qualunque sportello della Banca.

L'assicurazione proposta dalla Banca oltre ad essere tra le più convenienti esistenti sul mercato per il favorevolissimo rapporto spese copertura (4.000 lire/200 milioni), presenta delle particolarità appositamente studiate per la categoria dei ferrovieri. Rivolte alle loro esigenze sono la copertura raddoppiata in caso di infortunio ferroviario e la persistenza della garanzia minima anche per saldi passivi non elevati.
Ecco quindi degli ulteriori validi motivi per aprire un conto presso la Banca, magari facendoci accreditare lo stipendio.

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

La banca di casa tua

Voci della rotaia
Anno XXVII n. 7-8/luglio-agosto 1984

Una spiaggia, un treno.
Uno scorcio del litorale adriatico.
(Foto di Andrea Melloni)

Con l'estate arrivano le vacanze e per la nostra Azienda, puntualmente, arriva il solito problema. Centinaia di migliaia di viaggiatori si spostano da sud a nord e viceversa, sottoponendo la rete FS e i ferrovieri a uno sforzo d'eccezione. Queste le cifre: 214 treni in servizio interno di sussidio ai treni ordinari per relazioni a lungo percorso; 29 treni su relazioni a medio percorso; 108 treni in servizio internazionale. Tale programma comporta un maggiore impegno di 358 carrozze per treni straordinari in servizio interno, 120 carrozze per il servizio internazionale e così via.
Una grande «corvée» organizzativa che spesso non viene valutata nella giusta maniera.
Ma gli impegni di questi mesi sono andati oltre il contingente. Accanto all'importante approvazione del Piano Generale Trasporti (articolo a pag. 6), proprio nei giorni scorsi è stato siglato dal Ministro dei Trasporti e dalle Organizzazioni Sindacali un protocollo d'intesa sul delicato tema dell'autoregolamentazione del diritto di sciopero. Uno strumento fondamentale che, oltre a migliorare il livello delle relazioni industriali nel nostro Paese, si propone anche di assicurare all'utenza ferragosti in treno finalmente senza incognite.
Quest'anno, infine, si celebra il cinquantenario della Direttissima Firenze-Bologna (servizio a pag. 10), ancora oggi un'arteria vitale del sistema ferroviario. Una linea che lavora spesso al limite delle sue capacità e reclama un potenziamento che le consenta di reggere al meglio l'urto del futuro. Un futuro che, soprattutto in ferrovia, si avvicina a grandi passi.

In questo numero

4	IN BREVE DALL'ITALIA	
5	IN BREVE DALL'ESTERO	*Camillo Benevento*
6	IL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI	*Giovanni Panunzio*
10	LA DIRETTISSIMA DELL'APPENNINO	*Renzo Pocaterra* *Piero Spila*
18	LA FERROSUD DI MATERA	*Armando Noya*
20	DICONO DI NOI	*Maria Guida*
21	CASA NOSTRA Iniziative / Per voi amici in pensione / Notizie per il personale / Cronache del DLF / Modi di dire / Edizioni CAFI / Un treno nel cassetto / Tuttarete	
33	LA FUNICOLARE DI SUPERGA	*Renzo Marello*
35	IL TRENO E L'ELEFANTE: CARLO SGORLON	*Aurelio Minonne* *Renzo Pocaterra*
37	PANORAMARETE	
40	CULTURA E TEMPO LIBERO Cinema / Libri / Televisione / Dischi / Filatelia	
46	EUROPA: RITROVARE LE RADICI CULTURALI	*Marcello Buzzoli*
48	LETTERE A «VOCI»	
50	UNA FOTO, UN TRENO	*P. Berengo Gardin*

PERIODICO MENSILE DELLE FS
Piazza della Croce Rossa, 00161 Roma
Tel. (06) 85.56.67 - Centralino FS 84.90
Interno 33210 - 2749
Direttore
Alberto Ciambricco
Redattore capo
Piero Spila
Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini
Grafica
Ennio Salvatore
Segretario di redazione
Ferruccio Facchinelli
Amministrazione
Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Rita Montuschi, Renato Napoli, Renzo Ramiconi
Redattori compartimentali
Aurelio Battaglia, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Giulio Giulietti, 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, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Bruno Cirillo, Anna D'Angelo, Antonio Dentato, Sebastiano Di Mauro, Claudio Giovanardi, Maria Guida, Giuseppe Labella, Antonio Licordari, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Aldo Sensi

Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Tonino Bortoletto, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Leonardo Chioccioni, Francesco Cirillo, Demetrio Costantino, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Nello Errica, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Gianfranco Giovagnoli, 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, Mario Tafuro, Luigi Trucco, Gianfranco Zerbesi
Stampa
SO.GRA.RO.,
Società Grafica Romana S.p.A.,
Via I. Pettinengo 39, tel. 434541/2/3, Roma.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 novembre 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 lire 2.000 trattenute a ruolo; pensionati lire 1.000; privati lire 8.000; per l'estero lire 15.000. Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato al Servizio Ragioneria FS, «Voci della Rotaia», Direzione Generale FS, Roma.

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

ADERENTE ALL'ASSOCIAZIONE DELLA STAMPA AZIENDALE ITALIANA

«Intermodalità» e protezione civile

Nei locali della Fiera Internazionale di Genova è stato presentato ai responsabili della protezione civile e dei trasporti il prototipo di un carro ferroviario destinato al pronto intervento in caso di calamità naturali.
Il singolare veicolo è stato realizzato dall'Impresa Costamasnaga di Lecco e si compone di elementi razionalmente strutturati per offrire alloggio e ristoro ai colpiti dal terremoto o da altre calamità naturali, puntando sull'utilizzazione della strada ferrata, che spesso è più agevole di quella ordinaria e, soprattutto, non intasata.
Il veicolo, comunque, è stato progettato anche per l'uso su strada dove non è presente la ferrovia: si possono infatti sganciare dal telaio ferroviario gli elementi prefabbricati e caricarli con una speciale gru su mezzi stradali.
Le dimensioni del carro superano di poco in lunghezza i quindici metri; la tara è di diciotto tonnellate e la capacità di alloggiamento da sei a venti persone.
Il prototipo in questione è ora al giudizio degli addetti alla protezione civile per stabilire la praticità dell'impiego di treni composti da tali carri soccorso e la loro dislocazione nelle zone ritenute più soggette a calamità naturali.

Passi avanti tra Scilla e Cariddi

Le ipotesi per l'attraversamento dello Stretto di Messina stanno per diventare veri e propri progetti: entro la fine dell'anno saranno infatti individuate le varie soluzioni possibili mentre il piano di fattibilità tecnico-economico sarà messo a punto entro il 1985. Sono stati comunque già superati gli ostacoli tecnici che sembravano dover impedire l'attraversamento dello Stretto da parte delle ferrovie.
Sono questi i principali elementi emersi da un incontro che il Ministro dei Trasporti, Signorile, ha avuto con i componenti del comitato tecnico-economico e con la giunta di coordinamento generale dei gruppi di verifica della Società «Stretto di Messina», incaricata di studiare la realizzazione di un collegamento stabile tra il continente e l'isola.
La Società ha fornito al Ministro Signorile notizie positive sugli studi specifici sull'opera in via di realizzazione e sul progetto operativo per il completamento della prima fase dei lavori per lo studio di fattibilità. Il Ministro, da parte sua, ha formulato direttive per accelerare i lavori. Per l'approfondimento dei progetti il disegno di legge del febbraio '84 prevede una spesa di 220 miliardi.
Sull'importante tema dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, e in particolare sul suo aspetto ferroviario, «Voci» tornerà in uno dei prossimi numeri.

Buoni risultati per l'Efim ferroviaria

Le aziende del settore ferroviario dell'Efim hanno chiuso l'esercizio 1983 con un risultato positivo: 10,1 miliardi di lire contro i 5,5 miliardi del 1982. È questo il dato principale emerso nelle riunioni dei Consigli di Amministrazione delle aziende Breda costruzioni ferroviarie, Sofer, Avis, Omeca, Ferrosud, Imesi e Cometra che fanno capo alla finanziaria Aviofer Breda.
Nel prendere atto del positivo andamento gestionale, i Consigli hanno proposto di distribuire ai soci un utile di circa 6,8 miliardi di lire.
I risultati conseguiti provengono in gran parte dalle commesse per la metropolitana di Washington e da quelle ottenute dalla nostra Azienda.
La quota destinata alla esportazione della sola Breda Costruzioni ferroviarie è stata pari al 33 per cento dell'intero fatturato. Gli investimenti tecnici realizzati nell'esercizio ammontano a circa 26 miliardi di cui il 91 per cento nel Mezzogiorno. Il carnet di ordini al dicembre '83 era di circa 1.037 miliardi di lire.

L'On. Caldoro Presidente dell'INT

L'On. Antonio Caldoro è stato nominato Presidente dell'Istituto Nazionale Trasporti.
Nato a Campobasso nel 1924, ferroviere, l'On. Caldoro è stato eletto Deputato nel 1968 nella circoscrizione Napoli-Caserta. Dal 1980 al 1982 è stato Sottosegretario di Stato ai Trasporti. Primo firmatario della Proposta di Legge del PSI per la Riforma delle FS, è responsabile della Commissione Nazionale Trasporti della Direzione socialista.
«Voci» rivolge al nuovo Presidente dell'INT l'augurio più fervido e cordiale di buon lavoro.

Il 16 luglio scorso, nella sala del Consiglio di Amministrazione delle FS, è stato firmato il protocollo d'intesa sul codice di autodisciplina dello sciopero nei trasporti. Hanno sottoscritto il documento il Ministro dei Trasporti, le aziende del settore e le organizzazioni sindacali più rappresentative. Tra le novità, da segnalare il ricorso a una sede neutrale in caso di presunta violazione degli accordi contrattuali. Al soggetto neutrale spetterà accertare la violazione e denunciare le inadempienze all'opinione pubblica, anche nel caso che a non rispettare le intese siano le aziende.

«Voci» tornerà presto sull'importante avvenimento con un ampio servizio.

Nella foto soddisfazione e compiacimento subito dopo la sigla dell'accordo. Insieme al Ministro Signorile, si riconoscono i sindacalisti Lama, Del Turco, Marini e Benvenuto.

Australia

L'azienda ferroviaria del Nuovo Galles del Sud (SRANW) ha acquistato sei convogli XPT supplementari. La loro messa in servizio è prevista per il 1987. Per quello stesso periodo, un'altra azienda ferroviaria, la Queensland Railways, ha commissionato 146 locomotive elettriche per le linee minerarie ad un gruppo di costruttori giapponesi associati al costruttore australiano Comeny.
Frattanto, notevole interesse ha suscitato un convegno svoltosi alla metà di giugno sul tema «Elettrificazione e ferrovie verso l'anno 2000» organizzato dal comitato di ingegneria ferroviaria dell'Australian Institution of Engineers. Nel corso di questo convegno sono state realizzate esposizioni e visite alla azienda ferroviaria del Queensland ed alle linee ferroviarie del bacino carbonifero di Bowen.

Svizzera-Francia

Continua il «boom» del TGV. Nel corso del mese di aprile le medie giornaliere del «treno gioiello» hanno registrato 1730 viaggiatori sul Ginevra-Parigi (furono 400 nel 1978, data di inizio del servizio); 2186 sul Losanna-Parigi (1000 nel 1983); e 534 nel Berna-Frasne, servizio di coincidenza assicurato da treni francesi (280 nel 1983).

Irak-Brasile

Il metrò di San Paolo, associato ad altre due aziende brasiliane, ha firmato con le autorità irakene, un contratto di studi per la realizzazione del futuro metrò di Bagdad. Ma non tutta la realizzazione degli studi e dei progetti del metrò irakeno sarà affidata ai brasiliani: una parte, infatti, è stata già commissionata ad altre due ditte, una della Germania Ovest ed una americana. Il contratto con il consorzio Brasiliano coprirà dunque la parte nord-occidentale della linea n. 1, che sarà lunga 18 km. Sta intanto per essere lanciato il bando di concorso per lo studio e la progettazione della linea n. 2 (lunga 14 km). Come già per la linea n. 1 le ditte concorrenti sono invitate a garantire il finanziamento della realizzazione.

Convoglio ferroviario suburbano delle JNR nella stazione di Shinagawa (Tokio)

Kenya-Uganda

Il Kenya dovrà restituire all'Uganda 800 tra carri merci e viaggiatori confiscati nel 1977, al momento della rottura della Comunità dell'Africa Orientale.

Marocco

Le Ferrovie Marocchine (ONCFM) hanno ordinato alla General Motor otto locomotive diesel-elettriche, per un ammontare di circa 13 miliardi di lire, con un contratto che prevede inoltre la fornitura di pezzi di ricambio.

Singapore

La Masstransit Autority, cioè a dire l'Azienda-ministero dei trasporti di Singapore, ha commissionato 396 vetture per la metropolitana all'industria giapponese con la Kawasaki come capofila. Il contratto ammonta a circa mille miliardi di lire. Le prime vetture, destinate alla linea n. 1 del metrò di Singapore, dovranno entrare in servizio nel 1988. Verranno costruiti convogli di sei vetture ciascuno. Diverse aziende europee sono interessate all'operazione per quanto concerne la fornitura di attrezzature complementari: così, la Düway (Germania ovest) fornirà i carrelli; la Scharfenberg, pure essa della Germania Occidentale, le barre d'aggancio; la SIG (Svizzera) i circuiti interni e la Stone (G.B.) curerà i condizionamenti d'aria.

Polonia

L'ammodernamento dello smistamento della Lublino-Tatary, appena realizzato, ha consentito di raddoppiare la capacità di esercizio. E così, d'ora in poi si potranno «trattare» quattro mila vagoni al giorno grazie soprattutto alla messa in funzione di freni e scambi automatici comandati da un sistema radar.

URSS

Dei 19.000 treni che ogni giorno circolano sulle ferrovie sovietiche (SZD) ben 17000 sono treni locali, il che equivale al 90% del traffico e del volume dei viaggiatori trasportati. Ma il continuo incremento di questo tipo di traffico impone l'esigenza di mettere in esercizio treni di sempre maggiore lunghezza. Così a Gorky, la principale linea delle ferrovie locali ha posto in circolazione treni da venti vetture. Prossimamente i tronchi comuni delle grandi linee della periferia moscovita saranno serviti da treni di 24 e anche 34 vetture, costituiti da automotrici quadruple.

Stati Uniti

L'autorità portuale di New York sta realizzando una linea mercantile di 2,7 km lungo la Harlem River. I lavori prevedono una spesa di circa 100 miliardi di lire. Si inquadrano in un vasto piano decennale di ammodernamento delle installazioni portuali. In particolare, questa nuova linea consentirà ai carri merci di ogni tipo di raggiungere tutte le banchine, e i marciapiedi di attracco, e i magazzini del porto di New York.

Giappone

Si troverà un rimedio, al cronico deficit delle ferrovie giapponesi (JNR)? Il nuovo presidente, Iwao Nisugi, si appresta ad assumere le sue funzioni e a tentare il difficile cimento. Particolare interessante: è lo stesso Nisugi, in precedenza Vice Presidente della Seibu, società proprietaria tra l'altro di una ferrovia importante e altamente funzionale, definita un vero e proprio «affare» sotto tutti i punti di vista. Al nuovo Presidente ripugna l'idea, che peraltro in Giappone sembra essersi ormai consolidata, che debba essere il governo a coprire indefinitivamente i pesanti passivi della JNR ormai da molto attestatisi sugli oltre 1000 miliardi.
Un programma di ristrutturazione e di parziale disarmo di ben 76 linee deficitarie è stato per ora elaborato, ma le ferrovie giapponesi non lo hanno ancora reso esecutivo.

Il Piano Generale Trasporti nella fase esecutiva

di Giovanni Panunzio

Il Piano Generale dei Trasporti è finalmente diventato legge. Dopo oltre trent'anni di attesa l'idea accarezzata da tanti economisti e uomini politici (tra i primi a parlarne nell'immediato dopoguerra fu Pietro Nenni), ma che sembrava destinata ad arricchire il libro dei sogni, diventa invece realtà. La strada scelta dal ministro Signorile, un disegno di legge che tagliasse la testa alle altrimenti inevitabili lungaggini burocratiche, ha consentito di bruciare le tappe e nel breve giro di otto mesi, da quando cioè l'8ª Commissione del Senato aveva sollecitato il Governo a presentare un'iniziativa legislativa in materia, sono stati completati tutti gli adempimenti istituzionali e, ottenuta l'approvazione dei due rami del Parlamento, il progetto entra nella fase esecutiva.

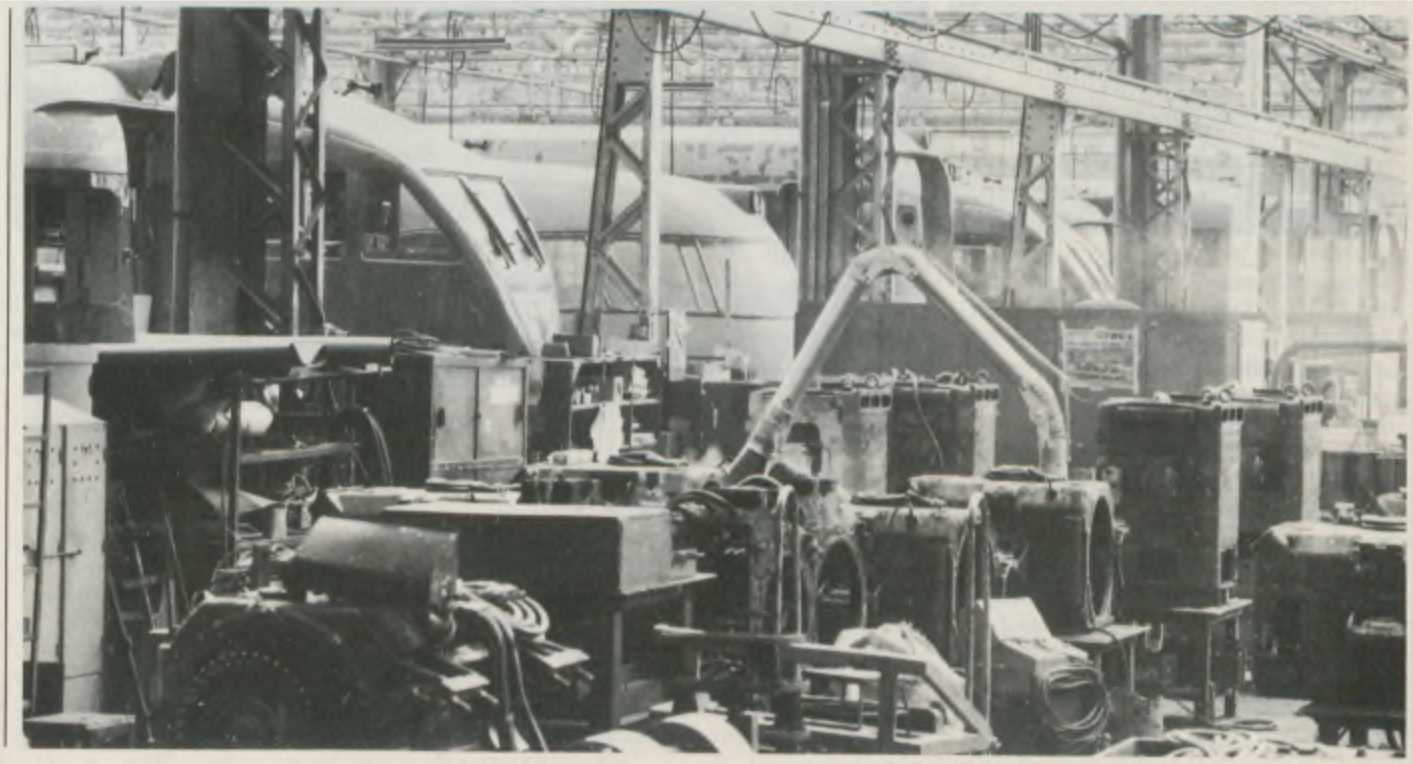
Dalle parole si passa dunque ai fatti e i trasporti vengono dotati di uno strumento programmatorio capace di razionalizzare spese e investimenti di un settore chiave della nostra economia, ma che finora ha proceduto sulla base di scelte non coordinate, con conseguente spreco di risorse. E basterà qui ricordare che le competenze in materia di trasporto sono attualmente polverizzate tra quattro Ministeri e dodici Direzioni Generali. E tutto questo mentre la crisi economica impone l'ottimizzazione delle risorse e l'adeguamento agli obblighi comunitari induce le attività pubbliche di trasporto ad orientarsi verso modelli di tipo imprenditoriale.

DUE VIAGGI DI LAVORO

DEL MINISTRO SIGNORILE

La cooperazione con USA e URSS nel settore dei trasporti

Nuove prospettive di cooperazione internazionale nel campo dei trasporti sono state aperte dai recenti viaggi del Ministro Signorile in URSS e negli USA.
A Washington Signorile ha avuto un lungo e cordiale incontro di lavoro con il Ministro dei Trasporti statunitense, signora Elizabeth Dole. I due ministri hanno avuto un approfondito scambio di vedute sul cosiddetto «memorandum d'intesa italo-americano» del 1969 e hanno riconosciuto la necessità di un suo aggiornamento alla luce delle profonde modificazioni intervenute nel frattempo sia nel sistema dei trasporti sia delle tecnologie che vi sono impiegate. Al riguardo il Ministro Signorile e la signora Dole hanno deciso di costituire un comitato tecnico, economico e scientifico composto di esperti dei due paesi, con il compito di esaminare tutti i problemi che si pongono nel campo dei trasporti e in particolare tecnologie avanzate nel settore delle ferrovie ad alta velocità; sistemi particolari sulla containerizzazione e movimentazione delle merci per ferrovia; adozione di mezzi monotipo nel trasporto in aree metropolitane; nuove tecnologie nella costruzione di grandi opere e di infrastrutture; tecniche di accumulo e distribuzione merci in impianti interportuali; organizzazione dei modi di trasporto in situazione di emergenza.
Nei giorni precedenti Signorile aveva avuto a Mosca una serie di colloqui con il Ministro dell'Aviazione civile Bugayev, con il Ministro delle Ferrovie Konariev e con il presidente del Comitato scienza e tecnica dell'URSS Marcyuk. Nel corso di tali incontri si è deciso che Italia e Unione Sovietica daranno vita a uno speciale gruppo di lavoro per individuare aree di cooperazioni nel campo dei trasporti e in vista di un futuro accordo quadro in materia.



Quali saranno i tempi e i modi di attuazione del piano? La legge stabilisce termini rigidi. L'art. 1 vincola infatti il governo ad adottare il Piano Generale dei Trasporti nel termine di un anno dall'entrata in vigore della legge, mentre l'art. 2 individua in un Comitato presieduto dal Ministro dei Trasporti la sede di composizione tecnica delle istanze settoriali e territoriali coinvolte nella realizzazione del piano. Il Comitato non è infatti destinato a soppiantare nessun organo e nessuna competenza dello Stato e delle Regioni, ma è finalizzato esclusivamente alle esigenze di elaborazione del piano. Dell'organismo fanno parte, oltre al Ministro dei Trasporti che lo presiede, i Ministri del Tesoro, del Bilancio, della Difesa, dei Lavori pubblici, della Marina mercantile, del Turismo, i Ministri per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e per il coordinamento della Ricerca scientifica, i rappresentanti delle Regioni, nominati dalla Conferenza permanente dei presidenti delle Regioni, e delle province autonome di Trento e Bolzano. Entro otto mesi dall'entrata in vigore della legge il Comitato conclude i suoi lavori sulla base dei quali il Ministro dei Trasporti predispone lo schema generale del piano che, previo esame del CIPE, viene trasmesso al Parlamento per l'acquisizione del parere delle commissioni competenti e quindi adottato con decreto del Presidente del Consiglio.

Le funzioni istruttorie ai fini della predisposizione del piano sono svolte da una segreteria tecnica istituita presso il Ministero dei Trasporti (art. 3). Per il funzionamento di questo ufficio il Comitato si avvale di un contingente di personale stabilito con decreto del Ministro dei Trasporti di concerto con i Ministri del Tesoro, del Bilancio, dei Lavori pubblici e della Marina mercantile, proveniente sia dai Ministeri stessi sia da altre amministrazioni dello Stato sia, se necessario, da personale degli enti pubblici. Considerato inoltre il carattere altamente tecnico della commissione, viene prevista la possibilità di avvalersi di esperti esterni, nel numero massimo di quindici, assunti con contratto a termine secondo le procedure stabilite per gli esperti di cui si avvale il Ministro del Bilancio (artt. 3 e 4 del decreto legge 24 luglio 1973 n. 428 convertito nella legge 4

agosto 1973 n. 497). La segreteria tecnica è soppressa dopo l'approvazione del piano da parte del Consiglio dei ministri.
L'art. 4 prevede una relazione sullo stato di attuazione del piano, che il Ministro dei Trasporti deve presentare al Parlamento in sede di discussione del bilancio e della legge finanziaria, e la possibilità, da parte del CIPE, di aggiornare il piano con cadenza almeno triennale. I fondi necessari all'attuazione della legge vengono reperiti sul bilancio delle Ferrovie dello Stato, imputandone l'onere fra le spese di investimento dell'Azienda (art. 5). Infatti, per quanto il piano coinvolga altre amministrazioni, si è ritenuto che la spesa gravasse sull'amministrazione dei trasporti in quanto è preminente l'interesse dell'azienda ferroviaria ad acquisire dati essenziali di coordinamento per il varo del piano di ammodernamento.
Per quanto riguarda, in concreto, l'elaborazione e la stesura del piano sono previste due fasi. In un primo momento saranno fissate sia le linee che si intendono adottare per pervenire ad un costrutto metodologico organico con ampie valenze economiche, sia gli scenari macroeconomici. Più dettagliatamente, in questa fase si provvederà alla scelta dei sistemi di accumulo ed elaborazione dati; all'individuazione degli indicatori tecnici e di quelli economici con rilevante significanza nella canalizzazione delle scelte operative; all'individuazione dei provvedimenti necessari per rendere omogenei e quindi comparabili sia gli strumenti di piano esistenti al livello regionale sia tutti i piani settoriali; alla lettura della documentazione esistente che, sulla base delle operazioni attivate all'interno dei punti precedenti, costituisce elemento di riferimento per la stesura dei primi scenari macroeconomici.
Nella seconda fase l'obiettivo portante sarà quello di pervenire alla definizione progettuale del piano e pertanto si provvederà alla motivazione tecnico-economica dei vari scenari macroeconomici individuati nella prima fase; sarà verificata la fattibilità degli scenari che perseguono con maggiore aderenza le finalità generali del piano. Si procederà quindi all'individuazione dei vari sistemi e dei relativi sub-sistemi territoriali, alla formulazione dei vari modelli statici e dinamici per il controllo continuo nel tempo delle scelte di piano e alla prospettazione dei vari strumenti abilitati alla gestione del piano. Infine la redazione dello scenario economico e il disegno dei sistemi e dei sub-sistemi che compongono la proposta di piano.
Da questo elenco di interventi risulta evidente che il Piano Generale dei Trasporti non è uno strumento che cadrà dal cielo, ma è già dotato di una rilevante base di scelte, di strumenti, di atti da integrare con le nuove esigenze di sviluppo per pervenire a una politica organica di tutto il settore. Piano delle ferrovie, piano delle autostrade, piano degli aeroporti, le opere della Cassa per il Mezzogiorno che investono il settore dei trasporti, tutti i piani settoriali in corso costituiscono il mastice di un vasto mosaico al quale si stanno già applicando le prime tessere. Basta pensare agli interventi effettuati attraverso il Programma Integrativo delle FS e a quelli programmati col Piano poliennale, alla continua ricerca in questi ultimi mesi di operazioni concrete di riassetto territoriale quali quelle già avviate a Torino, Genova, Milano, Roma e Napoli, alla realizzazione di centri interportuali e di schemi funzionali all'integrazione tra i diversi modi (bipolarismo Bologna-Verona, centri di smistamento di Livorno e Trieste). Con la redazione del Piano Generale dei Trasporti sarà quindi possibile leggere chiaramente la serie di funzioni che questi sistemi dovranno svolgere nell'assetto del paese. □

La Direttissima dell'Appennino

di Renzo Pocaterra

La storia della Direttissima degli Appennini ha inizio nel 1864, con l'attivazione della Porrettana.
Immediatamente ci si rese conto che quel tracciato, «capolavoro di tecnica e di ardimento» fin che si vuole, non poteva sostenere il ruolo di asse portante del traffico nord-sud che l'unità d'Italia avrebbe dovuto attivare.
La successiva costruzione della Faentina (1893) non portò grandi vantaggi per l'attraversamento degli Appennini. Voluta dal ministro Baccarini, per motivi di campanile, fu definita dai tecnici «una infelice edizione della Porrettana» per le difficoltà altimetriche ancora più accentuate con l'aggravante di essere stata progettata e costruita 30 anni dopo.
Non è il caso di dilungarsi sulla fioritura di progetti che si ebbero dal 1870 in poi. Il momento decisivo per la scelta di un nuovo e più funzionale tracciato si ebbe nel 1882, quando l'ing. Protche, il costruttore della Porrettana, venne incaricato dalla Provincia di Bologna e dal Comune e la Camera di Commercio di Firenze di pronunciarsi in merito al progetto Zannoni (valli del Savena, Idice e Santerno).
L'ing. Protche indicò in quella occasione la sua preferenza per un tracciato lungo le valli del Setta e del Bisenzio, con distacco dalla Porrettana all'altezza di Sasso Marconi.
Protche lavorò al progetto fino al

1886, anno della sua morte, portandolo pressoché a termine. Il progetto fu presentato l'anno successivo dai suoi collaboratori, ingegneri Minarelli e Dallolio.
Era caratterizzato da una galleria di valico di 18.023 metri alla quota di 328 metri congiungente le valli del Setta e del Bisenzio.
I trafori del Cenisio (1870) e del Gottardo (1882), e le nuove tecniche di perforazione impiegatevi, avevano

Dove non è riuscita la storia

È raro che una nuova infrastruttura riesca ad armonizzarsi perfettamente con il sistema ferroviario preesistente, ma è ancora più raro che un'infrastruttura progettata circa un secolo fa e realizzata 50 anni dopo, sia così bene integrata nel territorio da poter essere tranquillamente confermata come asse portante di un sistema ferroviario finalizzato alle necessità di trasporto degli anni duemila.
In questo senso la Direttissima Firenze-Bologna, via Prato, di cui si celebrano i primi 50 anni di esercizio, è un pezzo fondamentale di storia ferroviaria e un elemento essenziale per il futuro del trasporto nel nostro paese.
Un pezzo fondamentale di storia ferroviaria perché la costruzione della Firenze-Bologna segnò una svolta decisiva nei collegamenti fra la Toscana e il nord Italia.
«Da Bologna a Florence, il faut deux jours» scriveva lamentandosi Stendhal. E aveva ragione, perché prima dell'avvento della ferrovia superare l'Appennino era considerata una specie di avventura (il servizio di posta attraverso la Futa richiedeva a seconda della stagione, dalle 12 alle 15 ore). E stranamente rimase un'avventura anche dopo che i treni avevano cominciato a percorrere la penisola. Infatti, fino all'entrata in esercizio della Firenze-Bologna, erano ben tre le possibilità offerte per raggiungere il nord Italia dalla Toscana e viceversa: la Porrettana al centro, la Faentina a est, la Pontremolese a ovest. Ma tutte e tre queste linee, pur colme di bellezze panoramiche, erano assolutamente carenti nell'offrire un mezzo di trasporto capace, rapido ed economico. Fu il fumo denso e asfissiante che inondava le gallerie più lunghe della Porrettana e, soprattutto, la sua esasperante lentezza, a convincere tutti che Bologna e Firenze dovevano essere finalmente collegate con una nuova arteria con caratteristiche di «grande comunicazione»: minime pendenze, assenza di incroci e quindi di passaggi a livello, curve di raggio sufficientemente ampio, doppio binario, elettrificazione, armamento adeguato. Insomma una linea di standard europeo: la Direttissima dell'Appennino.
A 50 anni dalla sua apertura la linea è ancora oggi un'arteria vitale. Anche troppo, se si considera il traffico intenso che deve sopportare, di gran lunga superiore alle pur ottimistiche previsioni degli anni trenta. Malgrado i potenziamenti e le innovazioni tecnologiche degli ultimi anni, la linea lavora quasi al limite della sua potenzialità. Per reggere l'urto del futuro c'è bisogno di una linea di sostegno, soprattutto in previsione dell'ultimazione del quadruplicamento Roma-Firenze che aumenterà enormemente il numero dei treni sul collegamento nord-sud. Treni che dovranno trovare uno sfogo adeguato, e non una strozzatura, nel tratto appenninico.
Sia che andrà in porto la scelta di una nuova linea sulla direttrice Porrettana (già inserita, come proposta, nel Piano poliennale), sia che si affermeranno altre soluzioni (ad esempio la linea Pistoia-Modena, elettrificata e a doppio binario), una cosa è certa: il quadruplicamento della linea appenninica servirà anche a fare quello in cui (ad esempio con la Porrettana) non è riuscita la storia. La nuova linea e la Direttissima Firenze-Bologna lavoreranno come un corpo unico e non come linee alternative o, peggio, concorrenziali. Anche alla luce di tali progetti appare chiaro che la Direttissima dell'Appennino non è una linea di un'altra epoca, ma ha l'avvenire davanti. Certo questa linea fu un'opera eroica soprattutto per il coraggio di chi la volle e di chi la eseguì. Coraggio ma anche necessità. Termini che ogni tanto ritornano in ballo quando si devono varare nuove opere ferroviarie (oggi potrebbe essere il caso dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina). E in questi casi viene sempre in mente la celebre frase di Giustino Fortunato: «Chi non ha fede nella vita non pianta alberi». Se la Direttissima dell'Appennino è ancora oggi un albero rigoglioso, vuol dire che all'inizio del nostro secolo quella fede c'è stata, e nessuno ha mai avuto modo di rimpiangerne gli effetti.

Piero Spila

Firenze-Bologna

indotto Protche a sostenere la convenienza dei «tracciati bassi» per l'attraversamento di catene montuose con l'adozione di lunghe gallerie a bassa quota.
Una tecnica opposta a quella dei «tracciati alti» tradizionali da lui stesso adottata per la Porrettana. Il progetto di questa «grande linea di pianura attraverso la montagna» sollevò critiche violente.
Alcune di queste per la verità prospettavano incognite di natura tecnica e obiezioni di carattere economico solo per difendere gli interessi delle zone che venivano tagliate fuori dal progetto.
Nel 1902, ad esempio, venne pubblicato a Firenze un opuscolo di tale F.N. Marcelli: «Un progetto nefasto e l'interesse nazionale» violentemente critico verso il progetto Protche, definito «progetto dei fossi, delle frane e delle tenebre». Fra i pericoli prospettati vi era addirittura «il trovarsi la galleria

Un angolo della Stazione delle Precedenze, all'interno della Galleria dell'Appennino

soggetta alle conseguenze delle spesse e grandi frane, che una volta o l'altra ostruendo il Setta potrebbero riversarne le acque in quella, prospettiva non lusinghevole né per l'ideato traforo né per la ferrovia che vi dovrebbe transitare».
Il Marcelli era fautore di un tracciato attraverso il passo della Futa e lungo la valle del Mugello «visto che l'interesse della Vallata Mugellana e di Barberino di Mugello fortunatamente coincide con quello della Nazione». Era anche furiosamente contrario «che la Direttissima debba trovare fine in quella piccola baraccaccia criminale pei pericoli a cui ci espone, e sotto ogni aspetto da popolo barbaro ed asinescamente paziente, che è la stazione regressiva a testa di linea di Santa Maria Novella di Firenze».
Proprio nel 1902 era stata nominata una Commissione ministeriale presieduta dal senatore Giuseppe Colombo con l'incarico di vagliare le varie soluzioni.

I progetti studiati si possono raggruppare in tre grandi categorie:
1) Linea tutta nuova ed assolutamente indipendente da quelle già in esercizio (progetti Zannoni, Sugliano ed altri);
2) Linea in gran parte nuova con utilizzazione dei due tronchi terminali (progetto Protche, Di Gaetani ed altri);
3) Rettifica della Porrettana con galleria di Valico fra Vaioni (oggi Val di Brana) e Porretta. (Progetto Lanino).
Scartata la soluzione di ammodernamento della Porrettana, la Commissione Colombo giunse alla conclusione che «il tracciato Protche più degli altri si approssima alle condizioni necessarie per una linea di gran traffico fra Bologna e Firenze».
Queste conclusioni furono rese pubbliche nel 1904. Ancora molto cammino restava da compiere.
La soluzione Protche, che utilizzava la Porrettana fino a Sasso Marconi, prevedeva il «regresso» a Bologna di tutti i treni in transito, così come avveniva già per la Porrettana.
Fino ad allora, in piena epoca del vapore, le stazioni di testa non costituivano un problema. Dopo un certo numero di chilometri la locomotiva terminava le proprie scorte di carbone, lubrificante, acqua e si rendeva necessario sostituirla. In vista della trazione elettrica ci si rese conto che le stazioni di testa potevano essere fonte

Scheda tecnica della linea e dei lavori

Apertura all'esercizio: 23 aprile 1934
Lunghezza: km. 96+907,98
Gallerie: n. 30 per complessivi km. 36,830
Gallerie di maggiore lunghezza: grande Galleria dell'Appennino m. 18510; galleria di Monte Adone: m. 7135; galleria di Pian di Setta: m. 3049.
Ponti-viadotti: n. 221 per complessivi m. 4.052. Di questi n. 38 con luce maggiore di 12 metri.
Raggio minimo delle curve: m. 600 nel versante toscano, m. 800 nel versante bolognese.
Pendenze massime: 12‰ allo scoperto; 8‰ nelle gallerie di lunghezza superiore ai 300 m. limitata però alla galleria di Monte Adone al 2‰ e nella galleria Appennino al 5,77‰.
Esercizio con trazione elettrica a C.C. 3000 v., doppio binario, assenza di passaggi a livello. Armamento dei binari di corsa con rotaie mod. FS P. 50, lunghe m. 18 su 30 appoggi con attacchi indiretti.
Stazioni intermedie capaci dei convogli più lunghi e munite di binari per le precedenze della lunghezza minima di m 450: Bologna S. Ruffillo, Pianoro, Monzuno-Vado, S. Benedetto V. Sambro-Castiglion dei Pepoli, Precedenze, Vernio-Montepiano-Cantagallo, Vaiano, Prato, Calenzano, Sesto Fiorentino, Castello, Firenze Rifredi.
Nella stazione di Bologna, inoltre, vennero eseguite opere di rilievo per il riordino di servizi viaggiatori e per la costruzione della linea di cintura lunga circa 10 chilometri per evitare di impegnare la stazione viaggiatori con il traffico merci.
A Prato infine venne costruito un ampio scalo e un nuovo fabbricato viaggiatori prospiciente un piazzale di 7 mila metri quadrati.
Per concludere, alcune cifre sulla portata dei lavori eseguiti:
— 5.500.000 metri cubi di rilevati;
— 5.000.000 metri cubi di scavi di cui 3.000.000 per le gallerie;
— 1.800.000 mc di murature di cui 864.000 di rivestimento delle 30 gallerie esistenti;
— 8 nuovi piazzali di stazione della superficie complessiva di 417.000 mc; 10 fabbricati alloggi; 46 case cantoniere lungo la linea ed altri fabbricati nelle stazioni per un volume complessivo vuoto per pieno di 309.000 mc.
La spesa complessiva risultò di 1 miliardo e 122 milioni.

Un tratto della linea fiancheggiante l'Autostrada del Sole

di rilevanti perditempi.
Sorse allora nei bolognesi il timore che una Direttissima con origine da Borgo Panigale potesse facilmente attestarsi a Modena saltando completamente il nodo bolognese.
Ecco quindi Bologna intervenire nella questione sostenendo quella che, nella relazione Colombo, veniva indicata come «soluzione B»: distacco della nuova linea dalla stazione di Bologna dal lato verso Ancona, percorso lungo la valle del Savena fino a Pianoro, attraversamento in galleria di Monte Adone e passaggio nella valle del Setta per congiungersi, all'imbocco della Galleria Appennino, al tracciato Protche.
Questa soluzione, comportava costi notevolmente superiori alla precedente. Basti pensare alla galleria di Monte Adone, lunga 7 chilometri. Dava però anche la possibilità di sistemare convenientemente la stazione di Bologna rendendola passante.
Venne perciò accontentata Bologna e approvata la soluzione «B» deliberando la costruzione della nuova linea con la legge n. 444 del 12 luglio 1908.
Lo stesso anno si costituì a Bologna un Ufficio speciale per la progettazione definitiva e l'esecuzione dei lavori.
Non si placarono per questo le polemiche, in particolare dei sostenitori del

La breve vita del monumento ai caduti della «Direttissima»

«... Il compimento della nuova linea ha avuto l'olocausto di alcune vite di lavoratori, in numero minimo rispetto ai 3000 addetti, i cui nomi sono iscritti fra quelli dei soldati caduti per la prosperità e la grandezza della Patria».
Così la «Domenica del Corriere» del 29 aprile 1934, annunciando l'apertura della nuova linea, ricordava i caduti sul lavoro, che furono 99 — non tanto pochi purtroppo — anche se gli addetti in alcuni periodi raggiunsero le 6000 unità.
Per la verità, rileggendo i resoconti della stampa dell'epoca, questa citazione può essere considerata un infortunio della celebrazione trionfalistica perché il regime fascista, non minimizzò queste perdite né le sofferenze e le fatiche di questo immane lavoro che anzi anch'esse vennero portate a dimostrazione della eccezionalità dell'opera e della grandezza di chi l'aveva promossa.
Così nella stazione di Prato vennero poste due lapidi con i nomi dei caduti e nel piazzale esterno della stazione di Bologna fu eretto un monumento. Il piazzale stesso venne dedicato «ai Caduti della Direttissima».
Questo monumento è assai poco noto perché dopo soli dieci anni venne distrutto da un bombardamento (forse quello del 5 ottobre 1943) che ne lasciò solo pochi avanzi. Per la sua erezione erano stati banditi due concorsi, uno regionale ed uno nazionale, ma con esito egualmente negativo.
Venne allora incaricato di presentare un progetto l'architetto emiliano Giulio Arata con la raccomandazione di attenersi alle indicazioni del bando di concorso che richiedeva una fontana monumentale. Arata invece di un solo progetto ne presentò quattro. Evidentemente dovevano essere troppo impegnativi rispetto alla somma stanziata per l'opera perché venne commissionato all'arch. Arata un quinto progetto con la raccomandazione che fosse «più semplice e più economico».
Sarà forse anche per questo che ne uscì un'opera molto equilibrata, priva di retorica ma non di suggestivi effetti spettacolari.
Si componeva di un grande bacino che faceva da base all'opera monumentale: un vascone centrale rettangolare su cui si elevava una stele e quattro vasche semicircolari situate alle testate del vascone centrale. Sui due lati principali erano inseriti due altorilievi: uno rappresentante il lavoro, di Bruno Boari; l'altro di Ercole Drei, raffigurante un episodio di assistenza al lavoro. Di notte la stele, illuminata

Il villaggio operaio di Lagaro (all'imbocco nord della grande Galleria dell'Appennino)

Da sinistra, una visione notturna del monumento ai Caduti; l'inaugurazione della fontana; un particolare del monumento, realizzato da Boari

internamente, dava alla fontana una suggestione particolare.
Il monumento fu inaugurato il 22 aprile 1934 da Vittorio Emanuele III, arrivato a Bologna con il treno reale per la cerimonia di apertura della Direttissima.
L'esaltazione della Direttissima da parte del regime fascista fu tanto massiccia da portare ad un processo di identificazione del quale fecero le spese anche gli incolpevoli minatori, vittime del lavoro. Alla fine della guerra di ricostruire la fontana non si pensò minimamente. Lo stesso piazzale venne dedicato, un po' genericamente, «alle medaglie d'oro».
Il bordo esterno della fontana, salvatosi dal bombardamento, venne adibito al contenimento di un'aiuola. Attualmente è diventato luogo di sosta preferito dai giovani che vi prendono il sole in attesa del treno o dell'autobus.
Nessuno di loro può immaginare di stare seduto sui resti di un monumento.

R.P.

valico sotto Monte Citerna e sbocco nel Mugello, tanto che nel 1912 venne costituita un'altra commissione, diretta dagli ingegneri Raffaele De Corné, del Ministero dei Lavori Pubblici, e Rinaldo Rinaldi, Vice Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato.
La Commissione De Corné-Rinaldi riesaminò l'intero progetto sia dal punto di vista tecnico che economico e concluse che le obiezioni mosse al tracciato erano «prive di fondamento» riaffermando la bontà della scelta ed esprimendo il convincimento che «non saranno da temersi dolorose sorprese né dal lato tecnico né dal lato economico».
Si era intanto giunti al 1913. Nei due anni intercorrenti con l'inizio della Grande Guerra i lavori vennero avviati lungo quasi tutta la linea ed iniziata la costruzione di due ferrovie di servizio da Sasso Marconi a Lagaro (S. Benedetto V.S.) e da Prato a Vernio.
Il sopravvenire della guerra, oltre a sospendere ogni lavoro, provocò anche il disarmo dei binari di servizio già installati.
Ripresi nel 1919 i lavori continuarono con estrema lentezza fino al 1923 quando, fallite le trattative intavolate con varie ditte per la concessione delle opere ancora da eseguire, venne deciso che tutti i lavori sarebbero continuati direttamente a cura dello Stato mediante il sistema dei cottimi fiduciari.
Le caratteristiche tecniche della linea e le particolarità più interessanti della costruzione sono abbastanza note. Oltre al complesso imponente di gallerie, viadotti e trincee vennero grandi difficoltà dalla particolare natura dei terreni appenninici: argille spingenti che tendevano a schiacciare le armature ed a richiudere gli scavi, emanazioni di gas infiammabili, irruzioni d'acqua. Il pericolo del gas era naturalmente il più temuto. Malgrado le precauzioni adottate non pochi furono gli incidenti e non poche, purtroppo, le vittime.
Il più grave fu lo scoppio che si verificò nel giugno 1924 provocando cinque morti ed una decina di feriti. Il più imponente, questo fortunatamente senza vittime, fu quello del 3 agosto 1928. Il brillamento di alcune mine a 5 chilometri dall'imbocco nord incendiò una emanazione di gas tanto imponente che furono necessari sei mesi per domare le fiamme, rendendo necessaria la costruzione di un cunicolo laterale per aggirare le fiamme e l'allagamento dei cantieri di lavoro.
Il 4 dicembre 1929, S. Barbara, patrona dei minatori, ebbe finalmente luogo nella grande Galleria dell'Appennino l'incontro delle avanzate fra i pozzi di Cà di Landino e l'imbocco nord. La parte più importante e pericolosa dell'opera poteva dirsi terminata.
A metà della grande galleria venne costruita anche quella che si può considerare la più caratteristica opera della Direttissima: la stazione delle «Precedenze», capace di ricoverare treni per entrambi i sensi di marcia, ma anche di rendere possibile il passaggio

diretto dal binario normale a quello illegale in caso di esercizio provvisorio a semplice binario. Comprese le gallerie di ricovero l'intera stazione è lunga 1224 metri. A causa delle gravose condizioni di permanenza alle quali era assoggettato il personale che vi prestava servizio fu la prima, circa venti anni fa, ad essere dotata di un impianto telecomandato dalla stazione di S. Benedetto V.S. Oggi l'intera linea è esercitata in regime di C.T.C. da un Dirigente Centrale Operativo.

La Direttissima degli Appennini venne inaugurata il 22 aprile 1934 ed aperta all'esercizio il giorno seguente. Il regime fascista non mancò di mobilitare tutto il proprio apparato per farne un esempio di efficienza.

Comprese che proprio dalle difficoltà innegabili dell'opera poteva trarre grande prestigio, e così fu.

Al di là delle considerazioni politiche è innegabile che la Direttissima rappresentò una svolta per l'intero sistema ferroviario italiano.

Dopo le inevitabili distruzioni del periodo bellico 1940/45, comuni a tutte le linee che si trovarono in zona di operazioni, e le successive ricostruzioni, la linea è stata dotata di tutte apparecchiature più moderne: blocco automatico con correnti codificate, banalizzazione, esercizio con D.C.O. Sono stati inoltre eseguiti importanti lavori di protezione e di consolidamento delle scarpate.

Si può dire quindi che sia ancora un'arteria vitale ed altamente funzionale, in grado di sopportare un traffico di 200 treni al giorno, cosa che si verifica nel periodo estivo.

Se già oggi però raggiunge facilmente il limite di saturazione è evidente la necessità di prevedere nuovi attraversamenti dell'Appennino. La soluzione che, per il momento, raccoglie più consensi è quella del potenziamento della Porrettana, raddoppiata da Bologna a Porretta (nel tratto in cui l'acclività si aggira sul 12‰) e dotata di una nuova galleria di valico fra Porretta (o Ponte della Venturina) e Pistoia.

Ciò permetterebbe di creare anche una «bretella» fra Vergato e Grizzana con funzioni di interconnessione fra i due tronchi.

Al prossimo Piano Poliennale la risposta a questi interrogativi.

□

Parlano i protagonisti

La 2ª B dell'Istituto Tecnico Commerciale di Castiglione dei Pepoli ha realizzato, in vista del Cinquantenario della Direttissima Firenze-Bologna, una lodevole iniziativa. In cinque mesi di appassionato lavoro, svolto durante l'anno scolastico 1983-84, i ragazzi della 2ª B, sotto la guida degli insegnanti di italiano e storia, hanno raccolto materiali, testimonianze, documenti sulla costruzione della linea e in particolare della Galleria dell'Appennino.

Un libro che parla con la voce dei protagonisti, i «sopravvissuti» alle pesanti condizioni di lavoro che la galleria comportava.

Abbiamo stralciato qualche brano da alcune interviste: squarci di memoria che illuminano angoli bui di una galleria costata anche tanto lavoro e tanta sofferenza.

Augusto Armenti

80 anni, grande invalido del lavoro per le ferite riportate nella costruzione della galleria dell'Appennino.

«Si lavorava giorno e notte, continuamente e la nostra tariffa era: manovali 3 lire e 10 centesimi. I minatori ne prendevano 3 e 40. Io ho fatto il manovale dai 17 ai 21 anni. E una volta ho portato a casa anche 1000 lire in un mese».

Forse 1000 lire di allora erano un milione!

«Forse sì. Ma a fare quel lavoro lì i nostri ragazzi non ci andrebbero per un milione. Perché a fare quel lavoro che si faceva noi si sputava terra, si sputava terra quando si tossiva. Il nostro fazzoletto faceva paura, si sputava sempre terra, ecco!».

Mettevate qualcosa davanti al viso?

«Delle volte si metteva un fazzoletto per non respirare tutta quella polvere, tutta quella terra, specialmente quando c'era la roccia dura. Delle volte il materiale era un po' tenero e si adoperava la trivella, ma quando c'era la roccia dura si usava il fioretto. Il fioretto era un ferro con un buco in mezzo. Ci si soffiava dentro e la polvere veniva tutta addosso e si respirava tutta quella roba lì. Ma eravamo giovani e allora non si sapeva che un giorno sarebbe uscita la silicosi».

Non si sapeva niente delle malattie professionali?

«Non si sapeva niente. Adesso i miei figli non ce li lascerei andare là dove sono stato io, perché sono qui per miracolo, perché sono morti tutti i miei amici. Quelli che lavoravano con me sono quasi tutti morti».

Armando Baldi

75 anni, ha iniziato a lavorare alla Direttissima quando ne aveva sedici.

Sul lavoro come andavate vestiti

«Glielo dico io: quando venivamo via dalla miniera, tornavamo a casa con i pantaloni ghiacciati che stavano dritti addosso».

Vi davano dei caschi, dei guanti per proteggervi?

«No, no, davano una giacca di tela mezza gommata, ma passava l'acqua come se uno non l'avesse».

Di quali arnesi e oggetti vi servivate per lavorare?

«I manovali adoperavano la pala e il picco e i minatori la trivella per forare».

Oreste Ugo Luccarini

76 anni, ha lavorato per quattro anni alla costruzione della Direttissima.

«Mi ricordo sempre la festa di S. Barbara. Sempre tutti gli anni era festa in galleria, poi la ditta dava un fiasco di vino, un pacchetto di sigarette, mi sembra che ci fosse un po' di pane con mortadella».

Che cosa si diceva in paese della costruzione della Direttissima?

«La gente l'era contenta perché a cal tempo lì, a parte al fatto che dopo ien morti quasi tutti, ed silicosi, ma i portavane in cà un stipendio e a cal tempo lì al fu

Nelle eloquenti foto di queste pagine sono documentate le condizioni di lavoro in cui avvenne la costruzione della grande Galleria dell'Appennino, una delle opere più impegnative e leggendarie della storia ferroviaria italiana

costruì diverse casette, cà da poco, però sempre cà. Si parla che a Cà d'Landino ci fossero 3000 operai fra quelli di Castion e i forestieri».

Guerrino Rapezzi

74 anni, iniziò a lavorare alla Direttissima a soli 14 anni.

«Nel dopoguerra ci trattavano un po' meglio. I lavori eran sempre quelli, ma c'era un trattamento migliore».

Avevate un sindacato che difendeva i vostri interessi?

«Be', il sindacato c'era, ma difendeva più gli interessi dei padroni che quelli degli operai!».

Quali erano i lavori più pericolosi?

«I più pericolosi erano lavorare alle armature, a seconda della roccia che c'era, poi c'erano i gas, i grisù, come li chiamano adesso. E allora delle volte il gas esplodeva e quando esplodevà era un disastro. C'erano le lampade per misurarne la quantità e quando ce n'era un po', li incendiavamo, in modo che scoppiassero un poco per volta. Perché se si riempiva molto, quando il gas esplodeva, dopo era un disastro».

Sono mai successi degli incidenti?

«Sì, in particolare mi ricordo di uno che faceva il frenatore e che andava fuori con la macchina; c'era una macchina ad aria compressa che tirava fuori i vagoni, la «corsa» di tutti i vagoni carichi di materiale; era un posto stretto dove si lavorava sotto e sopra. Lui passava con questa macchina e c'erano dei legni di traverso che reggevano il sopra, quando il sopra si è alzato, lui è rimasto fra la macchina e il legno».

Felice Rapezzi

77 anni, quattro anni e mezzo trascorsi lavorando alla Direttissima.

Avevate qualche forma di assistenza sanitaria o di assicurazione sul lavoro?

«Sì, eravamo assicurati, era come adesso, perché la prima assistenza è venuta quando hanno fatto questi libretti qui. Prima invece non c'era niente. Per le giornate d'infortunio davano 1/3 di paga. Ma c'era l'infortunio e la malattia, come adesso».

Che cosa succedeva quando qualcuno rimaneva invalido?

«Quando uno rimaneva invalido, restava invalido. Per esempio, quando io sono rimasto invalido di questo dito sono andato giù a Bologna sperando che mi assegnassero la percentuale per la falange del dito che avevo perso. Lì c'era il «patronato», come sarebbero i sindacati che ti calcolano quello che costava la falange, il mignolo, il pollice... E allora a quei tempi mi hanno detto «1500 lire». Mi hanno dato 1500 lire per il mio dito e stop! Allora non c'era pensione!».

Le canzoni della Direttissima

Ma per un paese come Castiglione dei Pepoli, il lavoro alla Direttissima non è stato solo un calvario di fatica, rischi, malattie, incidenti, oppure un'occasione di impiego per ragazzi e uomini e fonte di sostentamento per intere famiglie. La costruzione della linea e della galleria dell'Appennino ha inciso anche sui costumi del paese, sulla sua vita quotidiana.

A testimonianza di queste altre storie di uomini — ma anche di donne — sono rimaste alcune canzoni dell'epoca. Eccone due.

Una sera di carnevale
Rosina bella l'andò a ballare
La si fece accompagnare
Da un gubbia di minator.

Quando fu la metà del ballo
La Rosina si sente male
Presto presto chiama il dottore
La rosina la vuol morir.

Il dottore l'è già arrivato
L'ha scoperto la malattia
Sedici anni l'è 'na bambina
Non si sa però chi sia 'l papà.

Sono stati quei minatori
Minatori di galleria
Han tradito la figlia mia
L'han lasciata nel disonor.

E anche il mio nonno
Sempre me lo diceva
Di non andare in fondo alla miniera

E io che fui testardo
Sempre ci sono andato
Finché la mina mi ha rovinato

Non ci saran più medici
Nemmeno professori
Che fan guarire il mal dei minatori.

Non ci saran più medici
Nemmeno medicine
Per far guarire il male delle mine

O Santa Barbara,
Proteggi i minatori
Dal pericolo della galleria.

La Ferrosud di Matera

di Armando Noya

Quando gli antichi Romani iniziarono la costruzione della via Appia che fu detta «regina viarum» per la sua importanza militare e commerciale, per la sua ricca pavimentazione e per la maestosità dei monumenti sepolcrali che la fiancheggiavano, certamente non potevano prevedere che dopo circa 2200 anni quella stessa strada avrebbe continuato ad essere, specie nel tratto che da Venosa porta a Taranto, un mezzo di comunicazione commerciale e culturale indispensabile alla vita della zona.

Affacciata su questa strada, nel territorio che confina fra le regioni Puglia e Basilicata, tra le province di Matera, Bari e Taranto in luogo praticamente equidistante dai Comuni di Matera, Altamura e Santeramo, dai quali proviene in massima parte la mano d'opera, svolge la sua attività l'Azienda Ferrosud S.p.A., destinata alla produzione dei rotabili ferroviari.

Lo Stabilimento Ferrosud entrò in produzione negli anni 1968-69, con un nucleo iniziale di circa 200 dipendenti, tutti provenienti da attività locali (agricoltura e artigianato) ed addestrati, per il loro impiego nell'industria, presso l'allora Ciapi di Bari. I Dirigenti, i Tecnici e gli Amministratori provenivano, invece, da altre esperienze industriali.

Dal 1970 la Ferrosud S.p.A. è Azienda a partecipazione paritetica tra il Gruppo pubblico Efim (AvioFer Breda S.p.A. - Roma) e quello privato Fiat (Fiat Ferroviaria Savigliano S.p.A. - Torino). Può considerarsi una delle più moderne Aziende Ferroviarie italiane, per il livello delle attrezzature e macchinari, nonché dei suoi processi di lavorazione. Attualmente ha circa 750 dipendenti e copre un'area di 240.000 mq. di cui 47.000 coperti.

L'attività produttiva dell'Azienda, non è limitata soltanto alla produzione di carri ferroviari ma si estrinseca anche nella produzione di veicoli passeggeri, speciali, di servizio, mezzi trainanti e relativi carrelli.

Dall'entrata in attività ad oggi, la Ferrosud ha prodotto:

— oltre 12.000 carrelli per carri
— 3.800 carri per merci
— 2.600 carrelli alta velocità per carrozze
— 530 carrelli per elettrotreni
— 300 carrelli per locomotive
— 400 carrozze e veicoli di servizio
— 60 locomotive D.I.
— 40 automotrici D.I.

I maggiori clienti della società, oltre alle F.S. che coprono circa il 90% delle commesse, sono: le Ferrovie Calabro Lucane, quelle del Sud-Est, Ambrogio Trasporti S.p.A. di Candiolo, l'Intercontainer S.A. di Basilea e il Consiglio Nazionale delle Ricerche.

Attualmente, i gravi problemi energetici e le note incertezze e polemiche intorno alla costruzione di centrali nucleari hanno portato alla decisione di costruire alcune grandi centrali termoelettriche alimentate a carbone.

Saldatura manuale elettrica del telaio di un carro a carrelli serie Gabs

Un carro postale costruito alla Ferrosud. Si può notare la porta d'intercomunicazione blindata per motivi di sicurezza

L'interesse della Ferrosud, che è stata la prima Azienda italiana a ricercare la collaborazione di altre industrie ferroviarie operanti nel MEC, si è spostato quindi anche ai problemi di alimentazione delle centrali elettriche a carbone progettando un idoneo carro carboniero.

Le F.S., in conseguenza del presumibile aumento della domanda di trasporto — considerando appunto che la mole degli approvvigionamenti di carbone sarà tale da imporre sicuramente il ricorso al trasporto ferroviario — hanno ordinato alla Ferrosud di Matera, approvando le soluzioni proposte, la costruzione di 400 carri appositamente concepiti per il trasporto di carbone serie Fals (altri 400 sono stati ordinati all'IMPA di Catania).

Per il disegno e la progettazione del carro — denominato «tramoggia» in quanto è come un recipiente con pareti di fondo inclinate, destinato a raccogliere materiali incoerenti e a convogliarli nei fori inferiori per alimentare macchine, forni e simili o per caricare mezzi di trasporto, ecc. — ci si è basati prevalentemente su soluzioni utilizzate in carri simili collaudati ed utilizzati in Europa. Tali soluzioni sono state, però, preventivamente esaminate con occhio critico in modo da migliorarle e scegliere, tra le varie soluzioni possibili, quella ottimale. Le verifiche strutturali sono state eseguite in collaborazione con l'Istituto di Costruzioni di Macchine dell'Università di Bari.

Il carro stesso, dunque, realizzato dall'Azienda lucana per il trasporto di carbone, può essere impiegato anche per il carico di altri materiali di granulometria inferiore; lungo oltre 12 metri, può trasportare un carico utile di 67,55 tonn. ed ha una capacità di 75 m^3. La forma dei bordi delle portelle, la loro rigidezza e la soluzione costruttiva adottata permettono, senza l'interposizione di guarnizioni di tenuta, di ottenere la tenuta delle portelle per pezzature inferiori a 2 mm. anche dopo alcuni anni di esercizio del carro.

La cassa, in lamiera di acciaio saldata, è divisa in due vani di carico, ciascuno dotato di due portelloni di scarico incernierati, la cui apertura può essere comandata sia da terra, mediante un apposito attrezzo, sia dal terrazzino di servizio posto a un'estremità del carro, mediante un comando a volante.

Appositi blocchi meccanici garantiscono la sicurezza della chiusura e un selettore consente di scaricare separatamente i due compartimenti; lo scarico avviene per gravità ai lati del binario. I carrelli permettono un carico massimo per asse di 22,5 t.; i freni sono del tipo Westinghouse con cilindro freno di 0,406 mm e sono completi di dispositivo G.P. e V.C. Su 80 di questi carri, predisposti comunque per l'aggancio automatico, sarà installato anche il freno di stazionamento a vite, azionabile dal terrazzino di servizio.

Gli accessori, le iscrizioni, le saldature e la verniciatura saranno secondo le prescrizioni tecniche delle F.S.

Un carro prototipo è stato già consegnato alle F.S. L'inizio della fornitura dei carri di serie è attesa per il prossimo autunno. □

Sulla stampa

Nel 1985, l'Italia avrà il Piano Generale dei Trasporti: la legge istitutiva è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale, dopo che la Commissione Trasporti della Camera aveva approvato in sede deliberante il relativo ddl, che aveva già ottenuto l'approvazione del Senato.

Il provvedimento, ha spiegato **Il Sole/24 ore,** prevede, come primo obiettivo l'armonizzazione su tutto il territorio nazionale dei sistemi di trasporto, anche al fine di evitare duplicazioni da parte delle Regioni, che oggi legiferano in questa materia. Proprio nel momento in cui la polemica sulla cosiddetta inerzia o addirittura «incapacità — come qualcuno afferma — del Parlamento di portare a termine provvedimenti di un certo peso, si è fatta più aspra — ha fatto osservare **L'Opinione** — sembra che il Ministero dei Trasporti sia destinato a godere di un trattamento privilegiato. L'approvazione del Piano rappresenta uno degli obiettivi di importanza fondamentale nel settore. Esso è stato ideato e voluto per realizzare finalmente una politica organica e coordinata, chiudendo definitivamente la porta a quell'improvvisazione e a quella frammentarietà che per anni hanno dominato quasi totalmente».

Anche il **Quotidiano** di Lecce ha sottolineato il valore di un indirizzo unitario di politica dei trasporti, che armonizzi e coordini l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato e delle Regioni. **Il Fiorino** ha riportato quanto affermato in proposito dallo stesso Ministro Signorile: «scopo della legge è di avviare la programmazione di un settore dove inefficienza e spreco spesso si correlano alla necessità di scelte che si sovrappongono di giorno in giorno».

Per **Il Tempo** la legge sul Piano Generale dei Trasporti è un provvedimento che nasce già con alcune carenze, ma che dovrebbe tramutarsi in uno strumento chiave per rilanciare la programmazione in un settore vitale per l'economia, per lo svolgersi della vita civile del Paese. Proprio quest'anno il Piano Generale dei Trasporti sarà il tema centrale della conferenza annuale del traffico e della circolazione di Stresa: un appuntamento importante che fornirà pareri di tecnici e docenti universitari su un problema tanto delicato, pareri dei quali sarebbe bene che i politici tenessero poi il dovuto conto.

Anche l'**Unità**, in un numero speciale dedicato ai «trasporti oggi domani», sostiene che la riforma dei trasporti è una delle condizioni chiave per uscire dalla crisi e rilanciare la nostra economia. Asse essenziale di tale riforma debbono essere la rivalutazione e il rilancio del trasporto ferroviario e di quello marittimo, oggi radicalmente emarginati e che invece presentano vantaggi assai forti in termini di costi economici.

«La ferrovia avrà la rivincita sulle autostrade? Ci sono davvero degli spazi per superare la dipendenza storica delle ferrovie ed invertire la rotta?» si chiede in un altro articolo dello stesso numero speciale A. Pollio Salimbeni. Una risposta ce l'ha il prof. E. Stagni, uno dei grandi esperti del sistema di comunicazioni italiano. Secondo lui lo Stato deve concentrare l'attenzione sui servizi ad alta velocità: è l'unico modo per essere competitivi sia nel trasporto viaggiatori che nel trasporto merci e resistere alla concorrenza dei Tir.

Intanto le ipotesi di attraversamento dello Stretto di Messina stanno per diventare veri e propri progetti — ha annunciato **Il Sole/24 ore.** Entro la fine dell'anno saranno infatti individuate le varie soluzioni possibili, mentre il piano di fattibilità tecnico-economico sarà messo a punto entro il 1985. Sono stati comunque già superati — ha precisato **La Nazione** — gli ostacoli tecnici che sembrava dovessero impedire la circolazione dei mezzi ferroviari sulla costruenda opera. Dell'avvenuta presentazione dei piani di studio da parte della società incaricata hanno dato notizia anche **La Sicilia,** il **Giornale di Sicilia** e il **Corriere della Sera.**

L'entrata in vigore del nuovo orario estivo delle FS, valido fino al 29 settembre prossimo, non ha portato mutamenti di particolare interesse, all'infuori del cambiamento di percorso del treno rapido «Settebello», data l'importanza che esso ha avuto nella storia delle FS. «L'avveniristico treno dei Vip, il belvedere su rotaia tanto di moda negli anni Cinquanta cambia tragitto e funzione — ha scritto **Il Piccolo** — ora trasporterà fra Milano, Venezia e Firenze turisti e pendolari di livello, ai quali offrirà una comoda chance per la scoperta delle nostre più celebri città d'arte».

La Stampa ha pubblicato il diario di bordo dell'ultimo Settebello, ricordando che il rapido dei Vip ha trasportato due milioni di passeggeri in 31 anni di esercizio.

«Il Settebello vira — ha annunciato **Il Resto del Carlino** — mettendo in rilievo che con il piano di ristrutturazione dei collegamenti ferroviari, i suoi 190 posti sono insufficienti per servire importanti città come Roma, Milano, Bologna e Firenze. Il suo posto è stato preso dal TEE Colosseum, in grado di ospitare oltre 500 viaggiatori».

Sul binario uno di Roma Termini, al posto del Settebello ci sarà il Colosseum, composto da nove vetture gran conforto, da un vagone ristorante e da un bagagliaio; trainato da una Tartaruga, il locomotore più veloce della rete italiana. Il progresso che avanza cancella quindi un pezzo di storia ferroviaria — ha concluso **Il Messaggero** — ma il Settebello conserva ancora una grossa immagine a livello mondiale, perché oltrettutto ha rappresentato ancora una volta il trionfo del «made in Italy», dal momento che, è bene ricordarlo, esso è tutto italiano, dalla progettazione alla costruzione.

Maria Guida

La morte di Cesare Zappulli

Un gravissimo lutto ha colpito il giornalismo italiano con la scomparsa di Cesare Zappulli.

Nato a Napoli nel 1915, Zappulli era approdato al giornalismo dopo la laurea in giurisprudenza. Dal 1958 lavorò al «Messaggero», ricoprendo tra l'altro gli incarichi di corrispondente dall'URSS e capocronista. Nel 1969 divenne notista del «Corriere della Sera» fino al 1974, quando insieme a Bettiza e Montanelli fondò «Il giornale nuovo», di cui diventò condirettore e membro del consiglio d'amministrazione.

Direttore di «Espansione» e collaboratore di numerosi periodici. Zappulli era anche stato eletto al Senato, nel 1976, per l'alleanza laica PLI-PRI-PSDI, e alla Camera dei deputati, nel 1979, per il PLI.

Cesare Zappulli, già brillante funzionario del Servizio Commerciale, è stato un prestigioso collaboratore di «Voci della Rotaia», dagli anni della fondazione sino agli ultimi numeri, dimostrando sempre una particolare attenzione ai problemi del trasporto ferroviario nel nostro paese.

La redazione di «Voci della Rotaia» esprime i sensi del più sentito cordoglio alla famiglia di Cesare Zappulli.

ATTIVITÀ PROMOZIONALI

Torna il vapore

Come si ricorderà, le esigenze primarie ed inderogabili dell'esercizio ferroviario, anche connesse con l'attuazione del Piano Integrativo, hanno portato nel 1982 e nel 1983 ad una sospensione pressoché totale dei viaggi ferroamatoriali con comprensibili riflessi negativi su quella parte dell'opinione pubblica particolarmente interessata al mondo ferroviario.

L'Azienda FS, pur considerando le ragioni che hanno imposto tale sospensione, è stata, peraltro, sempre ben consapevole che, in determinate circostanze, l'effettuazione di treni storici, a vapore e non, può costituire un valido strumento di promozione della propria attività.

Solo quest'anno, grazie anche alla sensibilità dimostrata in proposito dall'Alta Dirigenza, l'Azienda ha ritenuto possibile ripristinare, sia pure secondo determinati criteri limitativi che scaturiscono da imprescindibili condizionamenti di natura tecnica e di politica aziendale, la circolazione di treni speciali per ferroamatori.

A quest'ultimo riguardo è stato stabilito che l'effettuazione di tali treni dovrà rivestire rilevanti aspetti promozionali per l'Azienda ferroviaria nel senso che non dovrà trattarsi di pure e semplici rievocazioni storiche dal contenuto più o meno turistico ma dovrà costituire anche un'occasione per congiungere idealmente un glorioso passato all'attualità e al futuro della ferrovia, interessando ad esempio linee il cui potenziamento è previsto sia nel Piano Integrativo che in quello Poliennale.

È stata, quindi, consentita l'effettuazione, oltreché di convogli speciali composti con materiale storico che l'Azienda ritenesse di predisporre direttamente per particolari esigenze promozionali, di un massimo di cinque treni a vapore.

Questo è il calendario previsto:

— il 20 maggio, sul percorso Roma-Civitavecchia-Tarquinia e viceversa , su richiesta del «Circolo Lavoratori Italcable» (treno già effettuato);

— il 27 maggio, sul percorso Udine-Cervignano e viceversa, su richiesta dell'«Associazione Amici della trazione a vapore-Italia», di Ancona (treno già effettuato);

— il 23 settembre, sulla linea Alessandria-Nizza M.to-Asti-Chivasso-Casale M.to-Alessandria, su richiesta del «Gruppo Fermodellisti Amici del treno» di Torino» (G.A.T.T.);

— il 7 ottobre, sulla Parma-Brescia e viceversa, su richiesta del «Comitato per la storia delle Ferrovie e Tramvie» di Bologna;

— il 14 ottobre, sul percorso Milano-Varallo Sesia e viceversa, su richiesta del «Gruppo Amici delle Ferrovie» di Milano (G.A.F.M.).

L'auspicio è che anche per il futuro si possano effettuare altri treni per ferroamatori, così come avviene da tempo sulle reti ferroviarie europee, e che possano essere interessate anche linee dei Compartimenti del Sud, quest'anno purtroppo escluse.

«Signori, in carrozza», e buon viaggio... a tutto vapore.

Francesco De Angelis

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

Notizie d'ordine generale

Alcuni amici (**Alfonso Camilloni** da Cave, **Nino Tomasello** da Catania e **Antonio Genta** da Chivasso) sono in attesa di qualche esempio pratico di applicazione della nuova disciplina d'indicizzazione trimestrale delle pensioni. Mi consta, altresì, che a tale tipo di notizie è interessato un ragguardevole numero di pensionati, i quali desiderano verificare personalmente gli aumenti periodicamente conseguiti sul trattamento di quiescenza.

Pur non esimendomi dall'esporre almeno un modello esemplificativo, tuttavia, devo precisare che i Centri meccanografici del tesoro — nel procedere con la rata del maggio testé decorso alla contemporanea attuazione sulla voce pensione dell'aumento per la perequazione automatica annuale, spettante dal 1° genaio 1984, e quello per la perequazione automatica trimestrale dovuta a partire dal 1° maggio c.a. — hanno calcolato in modo preciso il nuovo importo corrisposto come indennità integrativa speciale (così come indicato lo scorso mese, sia per i trattamenti aventi decorrenza anteriore al 2 luglio 1979 che per quelli operanti da quest'ultima data), ma, per motivi di correntezza, non hanno determinato la nuova cifra della pensione base, posta nell'apposita casella dell'assegno di conto corrente postale (mod. S.M. 8), in modo analogo. Evidentemente per tale voce, considerata la complessità dell'operazione e la varietà dei singoli importi, sono stati adottati programmi intesi ad accelerare il lavoro, sacrificando l'esattezza dei dati, come del resto chiaramente indica la dicitura «liquidazione provvisoria» riportata in calce alla parte dell'assegno riservata al beneficiario della pensione. In tal modo, i Centri meccanografici del tesoro si sono riservati di corrispondere prossimamente il rateo mensile nella più esatta misura.

Ecco un esempio.

Supposta la somma riportata nella voce «pensione» dell'assegno di aprile c.a. pari a lire 546.190, va dapprima ricordato che detta cifra corrisponde alla pensione base al netto della ritenuta per malattia dell'1 per cento, donde, prima di calcolare l'aumento dello 0,2 per cento a titolo di perequazione automatica annuale spettante dal 1° gennaio 1984, è necessario aggiungere la centesima parte, già tolta per l'assistenza sanitaria, la qualcosa si può ottenere, nella forma più semplice, dividendo lire 546.190 per 99 e conseguendo così lorde lire 551.707; lo stesso risultato si può avere dividendo lire 546.190 per 99 e sommando la centesima parte così ricavata (546.190 : 99 = 5.517) all'importo netto (546.190 + 5.517 = 551.707).

Sulla somma suddetta si computa l'aumento dello 0,2 per cento (551.707 × 0,2% = 1.103). Questo rappresenta l'aumento lordo che va aggiunto alla cifra lorda della voce pensione di aprile (1.103 + 551.707 = 552.810).

A questo punto vanno valutate le maggiorazioni derivanti dal nuovo sistema di perequazione trimestrale illustrate la scorsa volta, applicando le percentuali di variazione fissate per la scadenza del 1° maggio 1984 alle tre fasce ricavate dal trattamento minimo dello INPS in vigore al 30 aprile di quest'anno (lire 320.200).

La prima fascia di lire 118.056 si ottiene sottraendo dal doppio del minimo INPS valido per il trimestre maggio-luglio (640.400 = 320.200 × 2) l'ammontare intero lordo dell'indennità integrativa speciale in atto al 30 aprile 1984 (lire 522.344). Poiché tale fascia è interamente contenuta nell'importo lordo della pensione base comprensiva dell'aumento annuale (lire 552.810), il relativo ammontare (lire 118.056) va moltiplicato per l'aliquota del 2,1 per cento ricavandosi lire 2.479 (= 118.056 × 2,1%).

La seconda fascia di lire 320.200 (pari cioè alla concorrenza del secondo limite stabilito nel triplo del minimo INPS: 320.000 × 3 = 960.600 − 640.400 = 320.200) risulta anch'essa racchiusa nella somma disponibile dell'importo lordo della pensione (lire 434.754 = 552.810 − 118.056) e, quindi, va valutata per intero in base alla seconda aliquota prefissata nell'1,89 per cento conseguendosi lire 6.052 (= 320.200 × 1,89%).

La terza fascia, rappresentata nel caso ipotizzato dall'ulteriore eccedenza della pensione lorda ed equivalente a lire 114.554 (= 434.754 − 320.200), va computata per la terza aliquota stabilita nell'1,575 per cento ottenendosi lire 1.804 (= 114.554 × 1,575%).

In conclusione, le cifre così acquisite si aggiungono all'importo lordo della pensione di aprile 1984, comprensivo quest'ultimo dell'aumento dello 0,2 per cento, ed in tal modo si raggiunge la nuova misura lorda della pensione base spettante, pari a lire 563.145 (= 552.810 + 2.479 + 6.052 + 1.804); peraltro, tenuta presente la ritenuta dell'1 per cento per l'assistenza sanitaria, la detta nuova misura della pensione dovrebbe figurare nell'apposita casella della parte superiore dell'assegno di maggio in lire 557.514 (=563.145 − 5.631), nondimeno, per i motivi che ho esposto all'inizio di queste note, nel caso preso in esame l'importo effettivamente indicato e corrisposto risulta leggermente inferiore e la differenza dovrà essere restituita come conguaglio.

Ancora su questo tema devo aggiungere che nelle ipotesi in cui l'indennità integrativa speciale sia dovuta nella misura di lorde lire 376.432 (= 448.554 − 72.122), in forza delle note disposizioni legislative introdotte in tema di pensionamento anticipato, le variazioni trimestrali delle quali dianzi ho parlato non si calcolano sulla quota di indennità integrativa speciale erogata, come previsto dalle stesse norme succitate, a titolo di assegno personale, dato che l'importo delle variazioni medesime si deve portare in detrazione del predetto assegno personale fino al suo totale riassorbimento. Su questo punto, tuttavia, sono in corso iniziative parlamentari intese a far sì che gli aumenti percentuali debbano computarsi sull'indennità integrativa effettivamente corrisposta e non su quella derivante dagli anni di anzianità maturata.

* * *

L'argomento che segue riguarda un consistente numero di pensionati amministrati dalla Direzione provinciale del tesoro di Roma. È noto, infatti, che presso la detta Direzione risultavano giacenti circa 4 mila posizioni pensionistiche in attesa di aggiornamento, vuoi per intervenute riliquidazioni dei trattamenti di quiescenza già in pagamento, per effetto di provvedimenti legislativi che normalmente intervengono con un certo ritardo a modificare il trattamento economico dei ferrovieri sulla base degli accordi in precedenza stipulati fra Governo ed Organizzazioni sindacali, vuoi per l'omessa cessazione di ritenute non più dovute o per regolarizzazioni varie.

Di fronte a questo stato di cose che si trascinava ormai da più anni, l'attuale Capo della divisione autonoma delle pensioni del Servizio Ragioneria ha affrontato seriamente il problema, confortato in ciò dall'autorevole comprensione ed appoggio del Direttore del proprio Servizio e del Direttore Generale dell'Azienda. In tal guisa, ha potuto condurre in porto una serie di proficui accordi con il Direttore provinciale del tesoro di Roma, a seguito dei quali si ha il fondato convincimento che — ove naturalmente non sorgano impedimenti imprevisti — nell'ar-

co di tempo di una diecina di mesi il lavoro arretrato afferente le pratiche dei pensionati delle F.S. possa essere smaltito con il conseguente soddisfacimento delle aspettative dei soggetti, alcuni dei quali attendono la normalizzazione delle competenze da diversi anni.

Risposte individuali

La riliquidazione della pensione in favore del sig. **Rodolfo Sciandra** da Mondovì, a seguito della posizione stipendiale attribuitagli in applicazione della legge n. 426 del 1982, è stata portata a termine con la trasmissione del ruolo di variazione alla Direzione provinciale del tesoro di Cuneo, avvenuta in data 21 maggio c.a. in allegato al mod. R. 51 n. 709. Ora, per la materiale riscossione del rateo di pensione nel nuovo importo dovutogli, nonché degli arretrati maturati, l'interessato dovrà attendere gli adempimenti da parte della prefata Direzione.

Il sig. **Raimondo Fraielta** da Anzio, anche a nome di altri pensionati, ha posto il problema dell'ambito di operatività della normativa introdotta dall'art. 10 del D.L. n. 17 del 1983, nel testo sostituito dalla legge di conversione n. 79 del 1983, in tema di corresponsione della indennità integrativa speciale ai pubblici dipendenti che cessino dal servizio con anzianità, utile ai fini della pensione, inferiore a quella stabilita dall'ordinamento di appartenenza per il conseguimento della pensione massima (ferrovieri a. 36 m. 6 e g. 1).

In sostanza, si desidera conoscere se la determinazione della indennità stessa in ragione di un trentasettesimo per ogni anno di servizio, utile ai fini del trattamento di quiescenza, rispetto all'importo integrale spettante al personale collocato in pensione con la massima anzianità (fatta salva, in ogni caso, la misura di lorde lire mensili 376.432, pari a 448.554 - 72.122), operi anche nei confronti dei ferrovieri decaduti, revocati o destituiti dall'impiego, nonché se, in tale contesto, si debba pure applicare l'art. 2 della legge n. 885 del 1980, relativa alla ulteriore decurtazione di lorde lire 72.122 mensili, da apportare alla medesima indennità per effetto del contemporaneo incremento di lorde lire 93.132 mensili avuto dalla base pensionabile a decorrere dal 1° luglio 1979.

Intanto, riscontro dapprima la seconda parte del quesito, dato che la risposta è stata implicitamente anticipata nell'indicare la misura della indennità integrativa speciale, garantita dal 2° comma dell'art. 10 citato, in lorde lire mensili 376.432 in luogo di quella di lorde lire mensili 448.554 legislativamente prefissata. Ciò perché, trattandosi di pensioni ferroviarie aventi decorrenza successiva al 1° luglio 1979, le disposizioni previste dall'art. 2 della legge n. 885 del 1980 vanno sempre applicate, nella considerazione che esse prescindono dalle modalità di computo dell'indennità integrativa speciale e sono preordinate a compensare l'aumento della base pensionabile.

Per quanto attiene al punto principale della questione si può certamente affermare che, in base alla formulazione letterale, la norma richiamata sembra riferirsi soltanto ai dimissionari con domanda. Tuttavia va aggiunto che la Presidenza del Consiglio dei ministri con la nota circolare del 2 giugno 1983 ha escluso dal campo di applicazione della normativa introdotta dal citato art. 10 le seguenti categorie:

a) i collocati a riposo per limiti di età e di servizio;
b) i dispensati dal servizio per motivi di salute;
c) i deceduti in attività;
d) i dimissionari con domanda acquisita prima del 29/1/83.

Come si vede, da questa elencazione sono stati omessi proprio i dipendenti rientranti nelle categorie segnalate dall'interpellante e così ingenerando il sospetto che in detta materia si possa addivenire ad una interpretazione estensiva, nel senso di ritenere che il legislatore abbia detto di meno di quanto volesse e, perciò, di poter adeguare l'espressione letterale alla effettiva volontà legislativa, estendendo la norma limitatrice sulla indennità integrativa a tutte le forme anticipate di cessazione dal servizio, nelle quali si possa rinvenire una certa partecipazione volontaria dei soggetti, similmente a quanto accade per le dimissioni volontarie. Preciso, però, che fino ad ora nessuna interpretazione del genere è ufficialmente intervenuta.

Confermo al sig. **Luigi Re** da Quargnento l'esattezza della comunicazione ricevuta dalla sede provinciale dell'INPS di Alessandria. Infatti, il servizio reso nella Polizia ferroviaria, che è stato incluso nella liquidazione della pensione effettuata dalle F.S., non può più essere autonomamente valutata dal Ministero dell'interno mediante l'attribuzione di una indennità «una tantum» da trasformarsi poi in posizione assicurativa presso l'INPS in base alla legge n. 322 del 1958, dato che la riunione degli eventuali servizi prestati alle dipendenze di diverse amministrazioni dello Stato deve avvenire d'ufficio, ossia senza alcun intervento dell'interessato, in sede di liquidazione della pensione alla completa cessazione dall'attività, allorché risulti che per i detti precedenti servizi, a suo tempo, non sia stata liquidata alcun trattamento di quiescenza, nemmeno nella forma della indennità, dalle rispettive amministrazioni di appartenenza. Ed è ciò che è avvenuto nei riguardi dell'interessato.

Informo il sig. **Michele Fanelli** da Milano che se effettivamente vanta presso il sistema generale obbligatorio una posizione assicurativa di oltre 780 contributi settimanali egli può aver titolo alla pensione autonoma e non a quella supplementare. Circa il diritto ad ottenere l'integrazione al trattamento minimo, va detto che l'ammontare annuo della pensione ferroviaria in godimento osta alla concessione di questo beneficio in forza delle nuove disposizioni introdotte dalla legge 11 novembre 1983 n. 638, che ho ampiamente riportato nella rubrica dello scorso marzo ed alla quale rinvio il lettore. Pertanto, la liquidazione della pensione avverrà in base alle norme di carattere generale dettate dall'art. 3 della legge n. 297 del 1982 per le pensioni INPS decorrenti dal 1° luglio 1982.

Rispondo ai quesiti formulati dal sig. **Domenico Franciamore** da Palermo: a) sulla differente qualifica considerata nei riguardi degli ex combattenti esonerati nel periodo 2 luglio 1977 - 1° ottobre 1978 sui due trattamenti di quiescenza relativi al periodo anteriore o posteriore a quest'ultima data mi sono dilungato nelle rubriche di gennaio e giugno-luglio del 1981 e non ritengo utile ritornare sull'argomento per economia di spazio; b) l'anno di servizio preruolo non è stato computato nella durata dell'anzianità complessiva per la pensione perché i soli servizi valutabili di per sé hanno consentito il raggiungimento della percentuale massima di pensionamento; è importante che esso sia stato tenuto presente nella determinazione del maturato economico ai fini dell'attribuzione della classe di stipendio, secondo l'ordinamento stabilito dalla legge n. 42 del 1979; c) il segretario tecnico superiore di 1ª cl., in costanza d'impiego alla data del 1° ottobre 1978, è stato inquadrato nel profilo professionale di segretario superiore di 1ª cl. della 6ª categoria, in base al quadro di equiparazione annesso alla legge n. 42 succitata; il fatto è che la qualifica effettivamente rivestita dall'interessato alla data di cessazione dall'attività era quella di segretario tecnico superiore e, quindi, l'inquadramento virtuale, da eseguirsi in applicazione dell'art. 160 della legge n. 312 del 1980, è stato effettuato nel profilo professionale di segretario superiore della 5ª categoria.

Scambi di corrispondenza

Tomas Exposito Medina è un ragazzo spagnolo di 21 anni che vorrebbe corrispondere con ragazzi e ragazze italiani. Tomas parla il francese e l'inglese e un po' l'italiano, ama la musica, il cinema, le cartoline e gli piace viaggiare.
Il suo indirizzo è: Tomas Exposito Medina, Marcos Redondo, 34 - 13004 Ciudad Real (Spagna).

Harry e Anne Taylor sono due ragazzi inglesi rispettivamente di 16 e 11 anni, figli di un collega che lavora per le B.R. (British Railways) a Castleton. I due ragazzi vorrebbero corrispondere con dei coetanei anche in vista di uno scambio di soggiorni e vacanze. Il loro indirizzo è: Harry e Anne Taylor - 30, Wensley Way - Rochdale - Lancs (Inghilterra).

Manifestazioni Nazionali

Nell'ambito delle Manifestazioni Nazionali indette dall'Ufficio Centrale D.L.F., si sono svolte, nel periodo maggio-giugno, alcune delle iniziative culturali e sportive previste per il corrente anno. Dopo il Raduno Cicloturistico a Chiavari, di cui si è parlato in un precedente numero, è stata la volta della Sezione D.L.F. di Rimini, la quale ha organizzato impeccabilmente l'edizione 1984 della Gara Nazionale Ferroviaria di Pesca alla Lenza in Acque Salse.

La manifestazione, svoltasi il 13 maggio nelle acque interne del molo di Ravenna, ha visto l'agguerrita partecipazione di 180 pescatori, accompagnati da circa 50 familiari, provenienti da 17 Sezioni rappresentanti 9 Compartimenti.

Alla presenza di Autorità ferroviarie e locali, ha ricevuto l'ambito trofeo offerto dal Ministro dei Trasporti alla Sezione vincitrice, la formazione del dopolavoro di Rimini, la quale, su di un mare da favola nonostante il cielo grigio e la temperatura autunnale, ha saputo far valere la propria esperienza e abilità; la squadra, guidata egregiamente dai colleghi del Gruppo Pesca locale, con Agati in testa, ha quindi pienamente soddisfatto il Presidente Giulianelli ed il Consiglio Direttivo al completo.

Il 27 maggio, la Sezione di Campobasso ha organizzato la Gara Nazionale Ferroviaria di Pesca alla Lenza in Acque Dolci, svoltasi sul fiume Biferno in località Castropignano-Fossalto.

Nonostante la vicinanza temporale della gara di Rimini ed altri contingenti motivi, la partecipazione è stata nutrita e la manifestazione è perfettamente riuscita, grazie soprattutto all'impegno profuso dai colleghi di Campobasso, primo fra tutti il Presidente Mario Bossi. Hanno partecipato alla gara 172 pescatori, in rappresentanza di 17 Sezioni D.L.F..

Alla presenza dell'Assessore allo Sport della Regione Molise e di due rappresentanti dell'Ufficio Centrale, la Sezione D.L.F. di Campobasso ha ricevuto il premio quale Sezione vincitrice.

Sempre il 27 maggio, si è svolta ad Arezzo la Gara Nazionale Ferroviaria di Podismo, alla quale hanno partecipato 240 Soci provenienti da 24 Sezioni in rappresentanza di 14 Compartimenti.

La gara, svoltasi contemporaneamente ad un'altra corsa locale alla quale partecipavano grossi nomi del podismo nazionale ed internazionale degli ultimi anni, ha visto i ferrovieri non sfigurare di fronte ai professionisti della «scarpetta», seppure ormai nella fase calante della carriera, considerando altresì che la gara si è svolta sotto un diluvio di bibliche proporzioni che non ha dato respiro ad atleti ed organizzatori.

Prima classificata come numero di partecipanti la Sezione D.L.F. di Ancona, la quale ha anche vinto la classifica individuale maschile, piazzando al primo posto il Sig. Orlando Santini.

Hanno consegnato i premi, oltre al Presidente della Sezione di Arezzo Sig. Ivano Leonardi, il Dr. Telera, in rappresentanza dell'Ufficio Centrale, ed il Cav. Fabbri, in rappresentanza del Direttore Compartimentale di Firenze.

Quest'anno, l'attiva Sezione di Rimini ha organizzato anche la Gara Nazionale Ferroviaria di Tiro al Piattello specialità «Fossa», svoltasi il giorno 3 giugno negli Stands della Società di Tiro a Volo «Walter Moretti», in località Vergiano, nelle vicinanze di Rimini.

Anche in questa occasione, massiccia partecipazione di ferrovieri giunti a Rimini in 230 da 26 Sezioni, insieme a circa 100 familiari, i quali hanno colto l'occasione per due giorni di sole e di mare nella nota località balneare.

Vittoriosa, dopo accanita lotta, è risultata la Sezione di Firenze, premiata con il trofeo offerto dal Ministro dei Trasporti.

Il 9 giugno si è svolta invece a Perugia, la Gara Nazionale Ferroviaria di Bocce a R.N.; manifestazione che il Sodalizio umbro ha realizzato nel migliore dei modi, grazie anche all'ottima opera di pubbliche relazioni con ditte locali e non, messa in opera dal Presidente della Sezione Sig. Franco Ottaviani, cui va un plauso particolare.

Erano rappresentate a Perugia 23 Sezioni per 103 coppie complessive, le quali, dopo essersi date battaglia nei bocciodromi sparsi per le più belle cittadine della verde Umbria, hanno espresso le ottime qualità tecnico-agonistiche dei bocciatori ferrovieri in un'agguerritissima finale, dove le squadre di Perugia e di Siena hanno strappato applausi a scena aperta al folto pubblico presente. Alla fine, l'ha spuntata la formazione locale, che ha ricevuto l'ambito trofeo aziendale alla presenza del Sindaco di Perugia, dell'Assessore allo Sport del Comune, dell'Assessore Regionale alla Cultura, del Prefetto, nonché di due rappresentanti dell'Ufficio Centrale e del Presidente dell'INAF Dr. Miniaci.

Infine, fra tante manifestazioni sportive, una culturale.

Si è svolta a Napoli l'VIII Mostra Nazionale Ferroviaria di Artigianato e Fermodellismo, la quale assume grande rilevanza relativamente al ruolo di «Cenerentola» che la cultura gioca nell'ambito dopolavoristico, rispetto ai più seguiti settori dello Sport e del Turismo.

La mostra si è tenuta nello storico Museo Ferroviario di Napoli Pietrarsa dove il contrasto, ed al tempo stesso il parallelo, fra i modellini e le favolose macchine a vapore dai muscoli d'acciaio, rendeva l'atmosfera carica di fascino e di suggestione.

Autori provenienti da 7 Sezioni hanno presentato complessivamente 62 opere, di ottima fattura; fra gli espositori sono stati premiati il Sig. Franco Cavallo di Asti per il settore Legno; il Sig. Giuseppe De Falco di Napoli per il settore Metallo; il Sig. Vincenzo Ragozzino di Salerno per il settore Modellismo; il Sig. Polimeno Rocco di Torre Annunziata per il settore Fermodellismo; e la Sig.ra Manuela Urbani di Portogruaro la quale ha presentato per il settore dell'Artigianato Femminile degli eleganti centri tavola.

Presenti alla premiazione, oltre che al Sindaco di Portici, anche il Direttore Compartimentale di Napoli, Ing. Parisella, il Direttore del Museo di Napoli Pietrarsa, Dr. Sarto, il Presidente del D.L.F. di Napoli, Sig. Cossu, al quale vanno i complimenti per l'ottima realizzazione della Mostra, nonché rappresentanti dell'Ufficio Centrale D.L.F. ed altre Autorità ferroviarie e civili.

Stefano Bisazza

Qua e là per i D.L.F.

Festoso raduno dei pensionati, organizzato per la 19ª volta dal Dopolavoro di Genova nella splendida località di Farigliano, nelle Langhe, dove la numerosissima comitiva, giunta in treno, ha rinnovato l'annuale incontro in una riunione conviviale, nel corso della quale è stato premiato il più anziano dei partecipanti, Giovanni Cinacchio, Operaio a riposo dell'Officina di Genova Rivarolo, di 87 anni

Il Gruppo «Esperienza Teatrale» del Dopolavoro di Genova ha partecipato con successo alla 3ª Rassegna Internazionale del Teatro Goldoniano, tenutasi al Teatro «Astra» di Chioggia, presentando in chiave napoletana «Pulcinella servitore di due padroni».

È stata una trovata piuttosto ardita del napoletano Antonio Aversa, che ha dato corpo a uno spettacolo originalissimo, in qualità di regista e attore, coadiuvato da un gruppo di fedelissimi che da vario tempo calcano le scene dei teatri ge-

Un momento della cerimonia inaugurale della nuova sede del D.L.F. di Bergamo.

novesi con indiscutibile dignità e bravura.
Il lavoro si è dipanato con scioltezza toccando nel vivo gli spettatori di Chioggia, che, disorientati dalle prime battute, hanno poi accolto tutta la recita con consensi siglati da lunghissimi applausi. L'équipe di «Esperienza Teatrale» del Dopolavoro di Genova aveva fatto centro e la replica dell'indomani ha richiamato oltre un migliaio di studenti veneziani.
Artefici del successo, oltre al già citato brillantissimo Aversa, che impersonava Pulcinella, Marida Boccardo (Brighella), Gino Porta (Florindo), Enzo Zicchinolfi (Pantalone), Emilio Scappini (Dottor Lombardi), Flavio Scolaro (Cameriere), Almerino Petrolati (Silvio), Iole Murruni (Beatrice), Katia Covaia (Clarice), Gianna Canepa (Smeraldina). Completavano il cast Bruno P. Maurici, direttore di scena, e i tecnici Rosa Murruni e Giuseppe Vassallo.

Molto successo di critica e di pubblico ha anche riscosso una mostra delle opere più recenti del pittore Lello Masucci, Capo Stazione e figlio del Dirigente Superiore a r. ing. Giovanni Masucci, già Capo dell'Ufficio Materiale e Trazione di Napoli. La Mostra, svoltasi nei giorni scorsi a Napoli, in Castello dell'Ovo, ha raccolto un considerevole numero di bellissime opere del pittore, costituenti la sua più recente produzione, opere tutte pregevoli, nelle quali — come hanno sostenuto alcuni esperti — «il colore è protagonista assoluto» e «la pittura si presenta come un incredibile doppione dell'universo».

Si è svolta ad Ancona per iniziativa dell'Associazione Europea dei Ferrovieri (A.E.C.), la 1ª Mostra Collettiva di Pittura e Scultura, alloggiata presso il Liceo Scientifico «Luigi di Savoia».
Ad essa hanno preso parte artisti ferrovieri dal nutrito curriculum artistico, citiamo i loro nomi con lo stesso ordine usato nel catalogo per la loro presentazione: Luigi Minossi, pittore; Mauro Graziani, pittore; Carlo Loreti, pittore; Fulvio Piattella, pittore; Renzo Barbarossa, pittore e scultore; Salvo Baldoni, pittore; Basso Rucci, scultore; Rigoberto Ridolfi, pittore.
Di notevole livello la rassegna, nella quale erano rappresentate le più varie forme di espressione pittorica ma dove preponderante era il figurativo.
Gli scopi che l'A.E.C. si era prefissa erano molteplici: dimostrare la disponibilità dell'Associazione alle iniziative culturali, divulgare opere di artisti che operano nell'ambito ferroviario e, non ultimo, fissare un punto di riferimento con ambizioni di interscambio per artisti ferrovieri delle altre nazioni aderenti all'A.E.C.

Sabato 16 giugno è stata inaugurata la nuova sede del D.L.F. bergamasco. I nuovi ambienti ricavati all'interno del vecchio e fatiscente saloneteatro «Minerva» sono stati completamente ristrutturati, tanto che si stenta a riconoscere in essi il triste ed umido locale precedente, in disuso da oltre un ventennio. Funzionalità, disponibilità e ricettività sono gli attributi che renderanno più partecipi i soci al loro sodalizio (gli iscritti sono triplicati in appena tre anni raggiungendo il 95% di tutti i ferrovieri in servizio). È doveroso menzionare che tale obiettivo è stato reso possibile grazie all'interessamento del Direttivo formato dal presidente Giovanni Romano e dai colleghi Giovanni Pesticcio, Eugenio Bussini, Aldo Altamura, Biagio Camarda, Ignazio Criscenzo e Sergio Sveldezza.
La nuova sala ricreativa non vuole essere solo il punto d'incontro per giocare a biliardo, a carte ed altro ma vuol essere, come hanno ben evidenziato anche tutti i rappresentanti delle confederazioni sindacali del trasporto di Bergamo, il «cuore» di un patrimonio e di una cultura per certi aspetti irripetibile. Il locale D.L.F. deve adesso ampliare il suo raggio d'azione dagli interessi agonistici (calcio, tennis, bocce, sci, ciclismo, atletica) a quelli a carattere turistico-culturale.

La squadra di pattinaggio del D.L.F. di Benevento ha vinto per il secondo anno consecutivo il Campionato Regionale di Pattinaggio a rotelle su strada, tenutosi a Apice (BN).
I ragazzi, tutti dagli 8 ai 15 anni, hanno conquistato nove titoli personali. Si sono distinti maggiormente: Miriam Castelluzzo, figlia del Deviatore Antonio con tre primi posti; Katia Marocco, figlia del Capo Treno Benito con un primo posto; G. Luca De Ioanni, figlio del Tecnico IE Giuseppe con un primo posto; Fausto Baccari, Rita Russo e Franca Zarrillo, tutti con un primo posto.

Un torneo di ping-pong si è svolto nella sede del D.L.F., di Battipaglia fra ragazzi figli di ferrovieri soci di questo sodalizio e ragazzi appartenenti ad altre associazioni di Battipaglia e Eboli.
Al primo posto si è classificata la squadra dell'Azione Cattolica «Giovanni XXIII» di Eboli, al secondo quella del D.L.F. di Battipaglia.

La città di Reggio Calabria, oggi, può vantare un osservatorio astronomico — gestito da privati — unico in tutto il Meridione. Tale importante apparecchiatura è il risultato del tenace e costante lavoro del Gruppo Astrofili «M 31» che opera nell'ambito delle attività culturali del D.L.F. di Reggio Calabria.
L'osservatorio consiste in un telescopio professionale Newton-Carsegrain F5F 20, diametro obiettivo 400 mm. e da un telescopio Newton F-6/320 mm. Completano i due telesco-

pi, accessori per l'astrofotografia.
Tali apparecchiature sono state installate sul terrazzo dell'Istituto Tecnico per Geometri «Righi» del capoluogo reggino sia in omaggio all'ex Preside, prof. Africa, oggi in pensione, il quale ha sempre favorito e incoraggiato l'attività del «Gruppo» sia per la posizione felice dell'Istituto che si trova nella zona alta della Città.
Alla cerimonia inaugurale, presenti numerose Autorità cittadine e tante scolaresche, l'ing. Borrello — responsabile della Sezione Cultura del D.L.F. di Reggio — nel suo discorso introduttivo ha rivolto un vivo apprezzamento al Gruppo Astrofili «M 31» per la divulgazione delle scienze sottolineando anche l'impegno dell'amministrazione provinciale per dotare la Città dell'importante osservatorio astronomico. All'intervento dell'ing. Borrello è seguita la relazione del prof. Carlo Blanco, Direttore dell'Osservatorio Astrofisico dell'Università di Catania, il quale ha affermato che l'osservatorio reggino, anche se gestito da privati, potrà certamente offrire una valida collaborazione ai Centri Astronomici Nazionali nella non facile ricerca astronomica sia per la validità delle apparecchiature che per le capacità, peraltro già dimostrate, del «Gruppo Astrofili» reggino.

99 concorrenti hanno preso parte alla 2ª Gara Sociale di pesca alla trota organizzata dal Dopolavoro Ferroviario di Gorizia, presso il laghetto Venturini di Lucinico. La classifica sociale, ai primi tre posti, vede nell'ordine: Adriano Musso, Bruno Cargniel e Francesco Gentile i quali hanno ricevuto dal presidente della Sezione, Attilio Liuzzo, le medaglie ricordo e le coppe di rappresentanza.

(A cura di Aurelio Battaglia, Pasquale Piscitelli, Alessandro Pergola Quaratino, Fabrizio Romagnoli, Giulio Giulietti, Umberto Laganà)

NOTIZIE PER IL PERSONALE

A cura dell'Ufficio O.M. del Servizio Personale

Sanzioni economiche e disciplinari nei confronti del personale dichiaratosi malato e risultante assente alla visita domiciliare di controllo

Con Circolare P.2.2/P.3.1.4/P.0.1/905.5.0 del 23 maggio c.a. sono state impartite istruzioni per l'applicazione dell'art. 5, comma 14, della legge 11 novembre 1983, n. 463, concernente il trattamento economico e patrimoniale, nonché le sanzioni disciplinari che debbono essere applicate nel caso in cui il dipendente, assente dal servizio per malattia, non venga trovato al domicilio durante la visita medica di controllo, senza giustificato motivo.
In tal caso, il dipendente che, nel termine prescritto di 15 giorni dalla comunicazione rilasciata al domicilio dal sanitario che ha effettuato la visita, non abbia prodotto documentata giustificazione incorrerà in sanzioni di carattere economico e patrimoniale diversificate per ogni giorno di assenza, fino od oltre i 10 giorni. Tali sanzioni consistono, nei due casi, in ritenute percentuali su tutte le competenze fisse e sulle indennità a carattere continuativo corrisposte su base mensile.
Per quanto riguarda gli aspetti disciplinari il dipendente in questione si rivela passibile di essere perseguito ai sensi di quanto previsto dallo Stato Giuridico.

Assunzioni effettuate nei mesi di aprile e maggio

Settore degli Uffici n. 10.
Settore dell'Esercizio n. 1.038.

Accertamenti professionali

Con D.M. 28 maggio 1984, n. 1323, è stato bandito un accertamento professionale per il passaggio del personale dalla 3ª alla 4ª categoria, profilo professionale «Macchinista» rami trazione T.E. e T.D., posti disponibili 50, per le esigenze degli Impianti della provincia di Bolzano.

Trattamento economico del personale dirigente

Con Circolare P.3.1.3/3.0. del 7 maggio c.a., sulla base di istruzioni impartite dal Ministero del Tesoro — Ragioneria Generale dello Stato I.G.O.P. — per l'applicazione dell'art. 4 del D.L. 27 settembre 1982, convertito con modificazioni nella legge 869 del 1982, sono state fornite precisazioni per la determinazione dello stipendio del personale dirigente promosso o nominato alla qualifica superiore.

Indennità integrativa speciale

Con Lettera Circolare P.3.1.4/13/38515 del 25 maggio c.a. è stata comunicata l'elevazione, per il trimestre 1° maggio - 31 luglio 1984, della misura dell'indennità integrativa speciale per il personale in attività di servizio — escluso quello che riveste qualifiche dirigenziali — da L. 665.541 a L. 679.141 mensili.
Dalla nuova misura di L. 679.141 sarà detratta ai sensi dell'art. 1 della legge 22 dicembre 1980, n. 885, la somma di L. 90.152 mensili.

Quote di aggiunta di famiglia

Con telex n. 5628 del 31 maggio c.a. sono state diramate disposizioni affinché — in ottemperanza all'art. 2 del D.L. 2 maggio 1984, n. 101 — il personale interessato alla conservazione e alla maggiorazione delle quote di aggiunta di famiglia integri la prescritta dichiarazione attestando l'ammontare dei redditi, compresi quelli esenti e quelli soggetti a ritenuta alla fonte a titolo di imposta od imposta sostitutiva, dei quali è eventualmente in possesso, qualora essi siano superiori a 2 milioni.
Nel caso in cui i soggetti interessati abbiano già presentato la prescritta dichiarazione non comprendente però i redditi suddetti, dovranno presentare altra dichiarazione — in ottemperanza all'art. 26 della legge 4 gennaio 1968, n. 15 — relativa ai redditi esenti o soggetti a ritenuta alla fonte, anche nel caso in cui essa sia negativa.

Sicurezza del lavoro

Nel corso del mese di maggio è stata emanata — come per il passato — la raccolta dei dati statistici, relativi agli infortuni sul lavoro ed alle malattie professionali verificatesi durante il 1983, che saranno pubblicati, in sede nazionale ed internazionale, entro breve tempo.
Da un primo esame dei dati di cui sopra, risulta evidente che — come si è avuto modo di constatare negli ultimi anni — il fenomeno degli infortuni sul lavoro è in continua diminuzione: dai 17.139 casi del 1982 si è scesi ai 16.855 del 1983.
Si è provveduto, inoltre, a dare la massima diffusione agli studi, portati a termine dal Comitato Centrale per la sicurezza del lavoro, relativamente ai seguenti importanti problemi:
— «Determinazione dei rischi derivanti dalla esposizione alle radiazioni ultraviolette emanate dalle lampade fluorescenti»;
— «Il lavoro ai video terminali: problemi sanitari e possibili soluzioni».

Equo indennizzo

Nei giorni dal 21 al 26 maggio 1984 si è svolta a Gaeta, presso l'Hotel Serapo, una serie di Seminari di carattere formativo per i funzionari e gli impiegati addetti alla trattazione delle pratiche di equo indennizzo presso gli Uffici periferici.
Gli argomenti principali trattati sono stati: la prossima introduzione dell'informatica in tale settore di lavoro, la prima fase di decentramento che sta per essere attuata e il progetto di decentramento funzionale dell'intera materia alle Direzioni Compartimentali.
A conclusione dei lavori, tutti i presenti hanno svolto una esercitazione pratica risolvendo alcuni casi concreti, e successivamente hanno partecipato atti-

vamente al dibattito finale, contribuendo con entusiasmo all'ottima riuscita dei lavori.

Forniture e rinnovi di protesi agli invalidi per servizio e agli invalidi del lavoro

Con D.M. 2 marzo 1984 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 80 del 21-3-1984), relativo alla «Determinazione delle prestazioni protesiche ed ortopediche concedibili ai sensi dell'art. 11, secondo comma, del decreto legge 12-9-1983, n. 463, convertito, con modificazioni, nella legge 11 novembre 1983, n. 638» sono state apportate innovazioni e modifiche alla vigente normativa in materia di «protesi».
Con circolare P.5 (ex 9.1.6) /903/5.0 del 19 maggio 1984 si è provveduto ad impartire ai competenti Organi Aziendali, centrali e periferici, le istruzioni necessarie per una corretta ed uniforme applicazione del decreto in parola.

MODI DI DIRE

Un'incertezza ortografica: familiare o famigliare?

Chi sente pronunciare ora Familiare ora Famigliare (è avvenuto che di questi termini s'è fatto largo uso anche nelle F.S. in occasione del recente provvedimento governativo sugli assegni) è portato a domandarsi perché mai a volte ci si imbatta nell'una e a volte nell'altra maniera.
Si tratta di una perplessità comprensibile e nel contempo di uno di quegli antichi dilemmi sui quali verosimilmente gli studiosi delle questioni linguistiche sogliono, come direbbe il Pestelli, vegliare le notti.
Sfogliando il dizionario del Tommaseo, troviamo una lunga serie di abbinamenti: Famiglia ha accanto Familia, Famigliarità sta con Familiarità, Famigliarissimo con Familiarissimo, Famigliare con Familiare, e così via. Tutte queste grafie sono da considerare corrette, e convivono sia nell'uso popolare sia nell'uso delle persone colte. A voler proprio sottilizzare per porre in rilievo qualche differenza, si può tener per buono il precetto dello stesso Tommaseo che consiglia di scrivere senza G quando all'espressione si vuol dar senso affine ad Amico.
Né a tal riguardo può giovare l'esempio dei buoni scrittori: Natalia Ginzburg qualche anno fa ha intitolato **Lessico famigliare** una sua opera di molto successo, però l'aggettivo «famigliare» è in questo caso motivato da un intento particolare dell'autrice, dalla necessità di adoperare, in accordo col contenuto del libro, una parola di sapore domestico. Se poi vogliamo rifarci al periodo classico, possiamo notare l'esclusiva predilezione di Dante per Famigliare, mentre nei lavori di Petrarca e del Boccaccio compaiono entrambe le forme.
Osserva il Gabrielli che «**famigliare,** ormai d'uso comunissimo, tende a soppiantare sempre di più la forma dotta **familiare,** cui restano fedeli solo gli scrittori più attaccati alla tradizione letteraria e, genericamente, le persone di cultura umanistica». Ed aggiunge, poco dopo, che è lecito tuttavia che ciascuno parteggi per la forma che più gli aggrada.
Per nostro conto siamo persuasi che sia più nel vero il Migliorini quando afferma che «la forma **familiare** è più usata di **famigliare,** che tuttavia non è scorretta». Inoltre la voce Familiare ci pare preferibile perché, sentendo dire **assegni famigliari** e frasi simili (es.: **ho famigliarità con la lingua inglese, figliale, famigliarmente** ecc.), avvertiremmo il suono della G come superfluo e stonato.

Carmelo Neri

LOURDES
Visitate
LE GROTTE DI
BETHARRAM

EDIZIONI CAFI

Le stranezze della lingua inglese

«Vai avanti con il tuo inglese!». È la traduzione letterale del titolo del volume che suona come un perentorio anche se simpatico invito dell'Autore, ferroviere poliglotta ben noto per le sue vaste conoscenze linguistiche, ad approfondire lo studio dell'inglese. Non si tratta, infatti, di un testo per principianti ma di un libro che presuppone da parte del lettore il possesso delle basi grammaticali e sintattiche della lingua.
Non si tratta neanche di un manuale di conversazione di scolastica memoria nel quale il dentista, il pedicure, il lustrascarpe costituivano, per tradizione, immancabili personaggi, né di un dizionario.
È un'opera del tutto nuova ed originale nel suo genere che affronta specificatamente quelli che a ragione vengono considerati gli scogli che un lettore italiano è obbligato a superare non appena si accinge a passare da un grado più o meno elementare ad un livello di conoscenza più approfondito della lingua inglese.
Questi scogli, autentici canti ingannatori delle sirene di omerico ricordo, sono costituiti dai c.d. «falsi amici», cioè da quei vocaboli di derivazione latina o romanza che somigliano morfologicamente a vocaboli italiani di significato completamente diverso, dai vocaboli ellittici, che perdono il loro significato quando vengono usati come abbreviazioni di composti formati da più vocaboli, e dalle espressioni e dai verbi idiomatici, spesso veri e propri «rebus» per lo straniero sprovveduto che pretendesse di tradurli alla lettera.
Tre categorie di difficoltà che vengono analizzate sistematicamente ed illustrate nel contesto di precisi e delimitati argomenti in cui si articola il bagaglio di conoscenze di un uomo dei nostri giorni di buona cultura.
Si passa così da temi di carattere generale, quali la Religione, la Giustizia, la Politica e l'Economia, ad argomenti inerenti attività professionali, come il Giornalismo, la Scuola, l'Amministrazione, la Medicina, o produttive e del terziario, come l'Agricoltura, l'Industria, il Commercio, l'Abbigliamento, gli Spettacoli, lo Sport, le Telecomunicazioni e i Trasporti.
Un discorso a parte merita, inoltre, l'Appendice in cui vengono pubblicate una serie di illustrazioni pubblicitarie, corredate dai relativi testi, apparse sulle riviste «International Railway journal» e «Railway Gazette», attraverso le quali si attira visivamente e, quindi, incisivamente l'attenzione su particolari espressioni usate nel linguaggio ferroviario e dei trasporti in genere.
Lavoro, dunque, di notevole interesse didattico e culturale che non potrà spiacere a chi lo studio di una lingua moderna voglia affrontare col desiderio di non mandare solo a mente aride liste di parole ma anche di penetrare nello spirito di un popolo che, dopo aver fondato un vasto Impero ed essere ancora al centro, attraverso un profondo processo evolutivo, del British Commonwealth of Nations, è oggi protagonista essenziale ed insostituibile del travagliato processo in atto di integrazione economica e politica dell'Europa.
E bene ha fatto il Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano che, avendo già pubblicato l'opera a dispense sul mensile «Ferrovia e Trasporti», ha ora ritenuto di proporla in volume proprio in considerazione della circostanza che l'approfondimento delle conoscenze linguistiche rappresenta oggi più che mai una componente essenziale dell'istruzione e dell'aggiornamento professionale dei funzionari chiamati ad operare in un settore quale è quello ferroviario, tradizionalmente proteso per vocazione naturale ad avvicinare, non solo fisicamente ma anche spiritualmente, popoli e culture diverse.
A quest'ultimo riguardo ci sia,

anzi, consentito di rivolgere sia all'Autore che all'Editore l'invito a perseverare nella lodevole iniziativa intrapresa dando alle stampe analoghe pubblicazioni che possano fornire così validi strumenti anche per lo studio di altre lingue quali, ad esempio, per rimanere nel campo degli specifici interessi ferroviari, il francese e il tedesco.
Tali idiomi, infatti, costituiscono con l'inglese le lingue ufficiali dell'U.I.C., cioè della più importante Organizzazione internazionale ferroviaria.
Il libro è corredato, oltre che dall'Appendice di cui si è già fatto cenno, da un utile indice alfabetico generale delle voci e delle locuzioni utilizzate con l'indicazione delle pagine alle quali si rinvia ed è preceduto da una presentazione del Dr. Aldo Bonforti, Vice Direttore Generale dell'Azienda e Presidente del C.A.F.I., e dalla prefazione dell'Autore.

Francesco De Angelis

Aldo Rubolini: «Get ahead with your english!». Le stranezze della lingua inglese. Edito dal Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano (C.A.F.I.) come supplemento al numero 4/1984 di «Ferrovia e Trasporti», pp. 224, s.p. Per acquistare il volume ci si può rivolgere alla Segreteria del C.A.F.I., Via Marsala n. 9, Roma - tf. interno FS: 7681 (centralino FS: 4730).

INIZIATIVE

I S. Capi i.p. del 1954

Art. 2 - I seguenti candidati, nell'ordine appresso indicato, sono dichiarati vincitori del concorso citato nelle premesse: 1. Maiorino Andrea punti 220,50 - 2. Dorizzi Guido punti 220,25 - 3. Recchia Silvio punti 216,50 e così via fino a... chissà chi sarà stato l'ultimo degli assunti di quel concorso a 250 posti di S. Capo i.p. indetto con D.M. 19-11-1952 n. 1735 che salirono agli onori della cronaca in un giorno del mese di gennaio 1954, pochi giorni dopo l'assunzione, in una pagina interna del Corriere della Sera sotto il titolo: «Berretti rossi - Filetti d'oro» a firma Mario Righetti.
Sono trascorsi 30 anni, eppure a molti di quei colleghi non sembra di essere invecchiati troppo, malgrado le calvizie, le tempie grigie, le pancette, malgrado che molti di loro siano già nonni. Per dimostrare più a loro stessi che agli altri, questa verità, per iniziativa del gruppo che fu assunto a Milano C., hanno lanciato la proposta di ritrovarsi tutti a Roma nel prossimo mese di novembre per rinsaldare vecchie amicizie, riproporne delle nuove, per ricordare ed onorare coloro che non ci sono più, per ritrovarsi tutti, funzionari o semplici D.M., movimentisti e della commerciale e traffico, materiale e trazione e lavori ed anche I.E., tutti ovunque si siano sparsi ed in qualunque servizio siano finiti.
Il Comitato Organizzatore invierà a tutti, nella residenza di servizio o privata il programma della manifestazione che si svolgerà a Roma dal 9 all'11 novembre 1984. Tuttavia nell'eventualità che qualche nominativo possa sfuggire, tutti i S. Capi i.p. del 2-1-1954 sono pregati di mettersi in contatto con i seguenti colleghi, per lettera o a mezzo telefono:
Campana Sauro - 1ª Unità Speciale - 2ª D.A.G.L. Tel. FS 912/5323.
Monti Dario - CS Titolare Monza - Tel. 912/5344.
De Giorgi Michele - Ufficio Movimento Milano - Tel. FS 912/3165.
Guazzo Ugo - Ufficio Movimento Milano - Tel. FS 912/3219.
Trampetti Giuseppe - CS Titolare Milano P. Garibaldi - Tel. FS 912/6100.
Zitti Zeno Mario - CS Titolare Certaldo - Tel. FS 967/844.04.

Ancona

Marcia nuziale per il Capo Tecnico Lucio Catini e la gentile signorina Elena Mercatelli. I colleghi del Posto di Sorveglianza Collaudi di Civitanova Marche, che lo invidiavano come ultimo scapolo dell'impianto, sono particolarmente lieti del fatidico passo, compiuto nella giusta direzione, dicono ora... Alla nuova coppia gli auguri più sinceri di «Voci».
Cicogna express. La casa dell'ing. Michele Lincesso, Capo 3ª Sezione Esercizio IE di Foligno, è stata allietata dalla nascita della primogenita Irene della gentile signora Concetta. Fiocco azzurro invece per il piccolo Gabriele Costantini, figlio del Macchinista Imerio del Deposito Locomotive di Fabriano, giunto per la gioia della sorellina Silvia. La cicogna si è rifatta inaspettatamente viva nelle case di due colleghi: a dieci anni dalla nascita di Luca, il Capo Tecnico Sup. Francesco Di Giuseppe del Posto di Sorveglianza Collaudi di Civitanova è di nuovo padre grazie ad una bella bambina cui è stato dato il nome di Sara; addirittura quattordici anni ha invece atteso il Tecnico Imerio Pellegrini del Deposito Locomotive di Fabriano prima di decidersi a dare una sorellina, di nome Patrizia, a Sabrina. A tutti gli auguri più affettuosi.
Esodi. Gli auguri più cordiali e sentiti, da parte di amici e colleghi, al Capo Stazione Sovr. Mario Antonelli, Titolare di Jesi, al Macchinista Dino Santarelli del Deposito Locomotive di Ancona ed al Tecnico Alberto Spano dell'8° Tronco Lavori, andati tutti in quiescenza per limiti di età e di servizio.
I nostri lutti. Una notizia che susciterà non poca tristezza nei ferrovieri meno giovani del Compartimento è quella della scomparsa dell'ing. Mario Notari che dal 1969 al 1972 ha retto la Direzione Compartimentale. L'ing. Notari ha lasciato in quanti lo hanno conosciuto — e sono tantissimi perché non si è mai negato ad alcuno — il ricordo di un dirigente preparato e disponibile, sollecito dei problemi del personale, che ha dedicato tutto sé stesso all'Azienda. Alla Vedova, Signora Wally, ed alle figlie, giungano anche da queste colonne le espressioni del più sincero e profondo cordoglio dei ferrovieri del Compartimento.

Bari

Lauree. Salvatore Schilardi, figlio dell'ex Capo Gestione Sup. Angelo della staz. di Bari, si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia. Congratulazioni vivissime.
La cicogna ha portato Antonia in casa dell'Ausiliario Savino Tripputi del Rep. 11/E di Barletta. Ai genitori ed alla piccola auguri e felicità.
La sicurezza in fabbrica come in strada, a casa come in campagna, e la necessità di formare una cultura per la prevenzione degli infortuni, sono stati i temi trattati in occasione della manifestazione tenutasi a Taranto per l'ottava Campagna internazionale per la sicurezza sul lavoro. All'incontro, organizzato dalle F.S., hanno partecipato anche i maggiori responsabili della divisione «Sicurezza» dell'Italsider.
Quiescenza. Festeggiato calorosamente da molti amici e collaboratori ha lasciato l'Azienda il Segr. Sup. 1ª cl. Antonio Mancaniello dell'Uff. I.E. Compartimentale.
Sono stati, inoltre, collocati a riposo: i Macch. Salvatore Antonetti e Mario Iliceto del DL. di Foggia; il Tecnico Vitonicola Milella della Sq. Rialzo di Bari; l'Op. Qual. Nicola Visceglie e il Tecn. Ernesto Carrozzo del D.L. di Bari; il Manovr. Saverio Lanotte della staz. di Margherita di Savoia; il Manovr. Luigi Rizzitelli della staz. di Barletta; il Capo Gest. Sup. Angelo Bruno della staz. di Foggia; il Tecn. Donato Antonio Murzio e l'Op. Qual. Guglielmo Mastropietro della Zona 14.1/IE di Taranto; i Macch. Diego Legario e Severino Balice del D.L. di Taranto; l'Ass. di Staz. Giuseppe Santorsola della staz. di Bari C.le; l'Ass. Capo Vito Santarsiero della staz. di Potenza Inf. e il Tecn. Savino Stallone del 6° Rep. Lav. di Bari. A tutti gli auguri più affettuosi di lunga e serena quiescenza.
Lutti. È deceduto il padre dell'Op. Qual. Emanuele Stella del Rep. 11/E di Barletta. Sono venuti a mancare inoltre Carmine Buonpensiero dell'Off. G.R. di Foggia e il C.S. Sovr. Antonio Di Lorenzo, già Capo Rep. Movimento di Foggia. Alle famiglie le nostre più sentite condoglianze.

Bologna

Sono stati collocati a riposto: l'Ausiliario Mario Alberghini del D.L. di Bologna C.le; il Manovratore Capo Terzo Balducci di Castelbolognese; il Capo Treno Elio Cassandrini del D.P.V. di Rimini; il Segr. Sup. Edoardo Fabaro dell'Ufficio Lavori Comp.le; il Capo Pers. Viagg. Sovr. Walter Ghinelli

del D.P.V. di Parma; il Tecnico Nazzareno Sarchielli del Rep. 17/I.E. di Forlì. A tutti auguriamo una lunga e serena quiescenza.

I nostri lutti. Sono immaturamente deceduti: il Segr. Sup. di 1ª Cl. Franco Paderni dell'Ufficio Trazione Comp.le; l'Ausiliario Ennio Ventura dell'O.G.R. di Bologna, il Macchinista Roberto Gattei del Dep. Loc. di Rimini ed il Guardiano Rosario Voza della stazione di Poggio Rusco. Ai familiari le più sentite condoglianze.

La cicogna ha rallegrato le case di: Sergio Predieri, Tecn. del D.L. di Bologna San Donato con il figlio Ivano; l'Op. Qual. Angelo Saporti dell'O.G.R. di Rimini con il figlio Andrea; all'Op. Qual. Bruno Boetto del 33° Tronco di Monselice è nato il 3° figlio, Claudio; Laura, è la primogenita del C.G. Eleonora Pellicanò di Modena. Sono nati Fabio al Cond. Stefano Mina del D.P.V. di Bologna C.le; Lucia all'Ausiliario Giuseppe Rapuano del Mag. Appr. di Bologna; Roberto al Dev. Antonio Volpi della stazione di Parma ed infine Valentina, terzogenita di Aldo Del Nevo, Macch. della R.L. di Parma.

Cupido ha colpito ancora. A Fidenza nozze di Patrizia Giorgi, Ass. Staz. con Stefano Fantini e dell'Ausiliario Gabriele Molinari con Sonia Bergamaschi. A Rimini Pier Luigi Romani, Ausiliario, con Elena Pepe Esposito e Rina Bologna, Capo Gestione, con Bruno Cavalli, Capo Stazione. A Bologna Giuliano Giovanardi, Manovratore di Bologna Ravone con Viviana Fabbri; Fulvio Saiano, Op. Qual. dell'Off. T.E. con Paola Scognamillo; Luigi Benincasa, Segr. dell'Uff. Lavori con Angiolina Sergi. Auguri, auguri, auguri.

Cagliari

Pensioni. Antonio Spissu, Segretario Superiore, e Marco Polidetti, Applicato Capo dell'Ufficio Materiale e Trazione, sono stati festeggiati affettuosamente da Superiori e colleghi in occasione del loro collocamento in quiescenza. A nome dell'Azienda ha porto il ringraziamento per l'opera svolta dai due neo-pensionati e l'augurio di lunga e serena quiescenza il Capo Ufficio ing. Vittorio Majone che con significative parole ha giustamente messo in risalto il lungo periodo di servizio svolto da entrambi all'insegna della dedizione. Agli amici Antonio e Marco gli auguri più affettuosi dei colleghi.

Tre bravi giovani hanno concluso brillantemente i loro studi. Si tratta di Paolo Murenu, Segretario presso l'Ufficio Impianti Elettrici, che ha conseguito la laurea in Ingegneria elettronica; Carla Perniciano, figlia del Segretario Superiore 1ª classe Franco dell'Ufficio Ragioneria, con la laurea in Giurisprudenza; e di Paolo Capitta, figlio dell'Applicato Capo Giovanni del Reparto 12/E Impianti Elettrici di Sassari. Ai neo-laureati ed ai rispettivi genitori le nostre congratulazioni.

Lutto. È deceduta Ermelinda Orru, ex Guardiana del P.L. 64+718. Al marito Giulio Scanu, Guardiano dello stesso impianto le nostre sentite condoglianze.

La scomparsa dell'Ing. Fienga

È deceduto di recente l'Ing. Ruben Fienga, Direttore Generale delle FS dal 1965 al 1971.

L'Ing. Fienga era nato a Meta di Sorrento il 20 dicembre 1905. Laureatosi in ingegneria, aveva iniziato la sua carriera in seno all'Azienda a 26 anni. Tra gli incarichi affidatigli nel primo periodo della sua vita ferroviaria nel corso della quale ha «girato» tutti i Compartimenti, Sardegna compresa, ricordiamo, in particolare, quello della dirigenza esecutiva della maggior parte delle opere per la nuova stazione di Roma Termini, completata, come è noto, nel 1950.

Dal 1945 al '48, gli anni difficili del dopoguerra, diresse i lavori di ricostruzione delle linee distrutte del Centro-Nord.

Dal '50 al '56 sovraintese personalmente alla prima fase dei lavori di raddoppio della Battipaglia-Reggio Calabria, affrontando notevolissime difficoltà di ordine organizzativo e tecnico, tanto che per quei lavori venne conferito all'Azienda il premio dell'Associazione Nazionale Ingegneri e Architetti.

Nominato Direttore del Servizio Lavori e Costruzioni nel 1957, diede incremento alla realizzazione, in tempi strettamente contenuti, del raddoppio del binario sui tratti più impegnativi della rete (Cinque Terre - Riviera di Ponente - Adriatica - linea di Domodossola).

Nel 1962 divenne Vice Direttore Generale e infine, nel 1965, Direttore Generale.

Negli anni '65-'68, ebbe l'intuizione del deciso aumento delle velocità per il rilancio del mezzo ferroviario e diresse personalmente gli studi occorrenti per l'adozione di un «sistema» ad alta velocità. Si debbono infatti all'Ing. Fienga i primi exploit di velocità sulla Roma-Napoli con i nuovi mezzi veloci (Tartaruga - Carrozze Gran Conforto).

Insieme all'elevamento generale della velocità commerciale su tutte le linee della rete, concepì l'adozione di un «orario teso». Inoltre, dette l'avvio ai lavori di un'opera prestigiosa e fondamentale per il rinnovamento delle nostre linee: il quadruplicamento della Roma-Firenze.

L'Ing. Fienga, come a suo tempo scrivemmo su «Voci», era un tipico rappresentante di una categoria di dirigenti di tipo nuovo, del tutto «tagliati» per compiti moderni in un'Azienda moderna. Carattere forte, convinto delle proprie idee, rapido nelle decisioni, egli aveva sempre, anche dietro la scrivania, l'atteggiamento dell'uomo di prima linea.

Per il complesso della sua attività di tecnico, di dirigente aperto e lungimirante, per le sue doti umane, venne insignito dal Presidente della Repubblica dell'onorificenza di Cavaliere del Lavoro, onorificenza attribuita per la prima volta a un dirigente di Azienda pubblica.

Lasciato il servizio attivo, venne nominato Consigliere della Corte dei Conti; nel 1972 è stato Capo di Gabinetto del Ministro dei Trasporti, On. Scalfaro.

La scomparsa dell'Ing. Fienga ha suscitato largo cordoglio tra i ferrovieri che ricordano e ricorderanno a lungo la sua opera incessante di tecnico valente e di studioso appassionato.

Firenze/Unità dist.

Decessi. È deceduta di recente la moglie dell'Applicato Capo Brunero Pertici del C.V.B. All'amico Brunero le nostre affettuose, sincere condoglianze.

Pensionamenti. Hanno lasciato di recente l'Azienda i seguenti amici del Controllo Viaggiatori e Bagagli: il S.S. 1° Autilio Pini e Ulisse Rattazzi, i Segr. Sup. Livio Paoli ed Alemanno Romanelli, l'Applicato Capo Luigi Stella, il Tecnico Renato Ciuffi, i Commessi Gregorio Rao e Virginia Burattin. A tutti il sincero augurio di una lunga e serena quiescenza.

I nostri lutti. Sono di recente deceduti la madre del Segr. Sup. Gianfranco Forti e il padre del Segret. Cosimo D'Arcangelo del Controllo Viaggiatori e Bagagli. Ai cari amici molte sincere condoglianze.

Genova

Nozze d'oro per Mario Assereto, Deviatore a riposo, e Linda Tassara, celebrate a Rapallo in un'atmosfera intima e gioiosa, accanto ai figli, ai tanti nipoti e ai numerosissimi amici. Ai festeggiati, genitori di tre ferrovieri, Vittorio e Giuseppe in servizio e Luciano a riposo, giungano le nostre felicitazioni e auguri di lunghissima vita.

L'Ispettore Principale Flavio Camoirano, dell'Ufficio Materiale e Trazione, ha conseguito la laurea in Scienze Economiche e Commerciali col lusinghiero punteggio di 110 e lode. Con lo stesso punteggio si è brillantemente laureato in Giurisprudenza Carlo Ciavarino, figlio di Baldassarre, Assistente di Stazione a Riposo. Ai due neo-dottori le nostre più vive felicitazioni.

Sono stati collocati a riposo: il Conduttore Valerio Marenco del De-

posito di Genova P.P.; il Segretario Superiore 1ª classe Luigi Maggiorotto del D.L. di Genova Rivarolo; il pari qualifica Giorgio Bino dell'Ufficio Movimento; il Capo Gestione Sovrintendente Giuseppe Mignone dell'Ufficio Commerciale e i Segretari Superiori Carlo Garrone dell'Ufficio Materiale e Trazione e Bruno Tartacca dell'Ufficio Ragioneria. A tutti giungano col nostro saluto auguri di lunga vita.
Fiori d'arancio per Grazia Maranzano, figlia di Ernesto, Assistente di Stazione a Celle Ligure, e Umberto Barosio. Ai novelli sposi auguri di lunga felicità.

Milano

Fiocco azzurro. In casa del C.G. Dante Buttè della stazione di Vigevano è arrivato Riccardo. Felicitazioni ai genitori, alla sorellina ed al neonato da parte dei colleghi. Auguri anche al D.M. Nicola Calabrò della stazione di Arcisate per la nascita della figlia Cristina.
Quiescenze. Hanno recentemente lasciato l'Azienda per il meritato riposo il C.S. Sovr. Cav. Uff. Pietro Denari, Capo del 4° Rep./Movimento di Voghera, il C.S. Sovr. Giuseppe Corno Titolare della stazione di Arcore, il C.G. Amerigo Cortellessa ed il Macch. Rinaldo Benedetti entrambi della stazione di Brescia.
Lauree. Giorgio Cortesi, figlio del Presidente del D.L.F. di Brescia ha recentemente conseguito la laurea in Ingegneria meccanica. Complimenti.
Lutti. Condoglianze alla famiglia dell'Op. Qual. Romualdo Capitanio improvvisamente deceduto a soli 64 anni ed alla famiglia dell'Aus. Daniele Giancarlo per la perdita del padre Mario già in forza al Deposito Locomotive di Milano C.le.

Napoli

Nascite. Fabio è nato alla sig.ra Gilda Lepore, moglie del Segretario Renato Melillo; Francesco Paolo è nato alla sig.ra Paola Ricciardi, consorte del Segretario Paolo Bonetti; Antonia è nata alla sig.ra Elisabetta Iazzetta, moglie del Tecnico Ciro Caputo, e Roberta è nata alla sig.ra Annalisa Cernese consorte del Segretario Giovanni Di Costanzo, tutti della 4ª Unità Speciale. Ai neonati e ai genitori vivissimi auguri.
Lauree. Il Macchinista Alfonso Coccia si è brillantemente laureato — con il massimo dei voti — in Ingegneria Elettrotecnica; Salvatore Madonna, figlio dell'Applicato Capo a riposo Luigi, già laureato in filosofia, si è laureato in Lettere Moderne col massimo dei voti. Ai neo dottori vive congratulazioni.
Commiati. Hanno lasciato l'Azienda, per raggiunti limiti di età e di servizio, i Macchinisti Mario Salierno, Giovanni Ranellucci e Domenico Coscia, del Deposito Locomotive di Benevento; il Macchinista Raffaele del Gaudio, della Rimessa Locomotive di Avellino; l'Applicato Capo r.e. Carlo Gallo, dell'Ufficio Materiale e Trazione, il Macchinista del Deposito Locomotive di Salerno Antonio Molinari e il titolare del Deposito Locomotive di Napoli Smistamento Capo Deposito Sovr. Carmine Auzino,il quale è stato sostituito dal pari qualifica Agostino Limatola. A tutti auguriamo una lunga e serena quiescenza; al nuovo titolare del D.L. di Napoli Smistamento auguriamo buon lavoro.
Decessi. Sono improvvisamente venuti a mancare all'affetto dei propri cari, il Capo Stazione Sovrintendente della Stazione di Napoli C.le Carlo Mauro e il padre del dott. Silvio Ruggiero, 1° Dirigente presso l'Ufficio Commerciale e del Traffico di Napoli. Le nostre più sentite condoglianze.

Reggio Calabria

Auguri di ogni bene alla piccola Maria Antonietta prima figlia della collega Tanina Pellicanò, Segretaria all'U.P.C., e del dr. Angelo Messineo. Congratulazioni vivissime alla felice coppia.
Il Comm. Antonio Le Rose, C.S. Sovr. Titolare di Amantea, è diventato nonno per la seconda volta. È nato difatti Andrea che farà compagnia alla sorellina Stefania per la gioia di papà Giovanni Le Rose e dalla mamma Teresa Perciavalle. Auguri vivissimi.
Nozze. Si è sposata la dr.ssa Angela Cara, figlia del Segr. Sup. di 1ª Cl. Paolo dell'Ufficio Comm.le, col dr. Francesco Speranza. Agli sposi e all'amico Paolo Cara le nostre più vive congratulazioni.
Laurea. Mary, figlia del perito industriale Pietro Surace dell'Ufficio I.E. Comp.le, ha brillantemente conseguito la laurea in Giurisprudenza presso l'Universita degli Studi di Messina.
Quiescenze. Il dott. Venanzio Praticò, Capo dell'Ufficio Personale Comp.le, ha lasciato l'Azienda dopo 42 anni di servizio. Al dr. Praticò, che lascia solo fisicamente l'Azienda in quanto la sua figura di uomo e funzionario resterà sempre viva nei nostri ricordi, giungano gli auguri di serena e lunga quiescenza e l'affettuoso abbraccio del Redattore. Festeggiatissimo da amici e colleghi ha lasciato l'Azienda il Segr. Sup. Cav. Francesco Macheda, Capo Reparto Traffico Viaggiatori dell'Ufficio Commerciale e Traffico. All'amico Macheda formuliamo gli auguri di lunga e felice quiescenza.
Lutti. Le nostre più sentite condoglianze giungano: all'Ing. Fernando Millemaci, Capo dell'Ufficio Movimento, per l'improvvisa scomparsa della madre; agli amici dr. Francesco Lucisano, Revisore Sup.re all'Ufficio Movimento e Salvatore Ruggiero Segretario all'Ufficio Trazione ai quali è venuta improvvisamente a mancare la madre; ai colleghi Mimmo Megalini e Mimmo Casile rispettivamente Capo Gestione e Capo Gestione Sup.re presso l'impianto di Reggio Cal. C.le per la perdita del padre; all'amico Elio Puntillo Segr. Tecnico Sup.re all'Ufficio Lavori per la scomparsa del padre Clemente, stimato ed apprezzato medico d'impianto del D.L. di Reggio C.

Roma/Impianti

Onorificenza. Congratulazioni vivissime per il C. Tecn. Romano Silani, Titolare dell'Officina del Dep. Loc. di Roma Smistamento per essere stato recentemente insignito dell'onorificenza di Cavaliere della R.I.
I nostri lutti. È deceduto tragicamente l'Ausiliario di Staz. Carlo Giovannucci di Marino Laziale per incidente extralavoro. Lascia la moglie e due figli in tenera età. Tutti i colleghi ed i tanti amici dello scomparso inviano alla famiglia le condoglianze più sentite. È deceduto improvvisamente il prof. Pietro Ronzoni, da tanti anni Medico di Riparto presso l'Ambulatorio di R. Termini. Lo ricordiamo sentitamente per l'alto impegno che sempre ha caratterizzato la sua opera in mezzo a tanti ferrovieri, e le sue doti di umanità ed affabilità. Alla famiglia porgiamo i sensi del nostro profondo cordoglio.
Quiescenza. Salvatore Primi, Segr. Sup. 1ª Cl., Capo del 1° Rip. Commerciale e Traffico è andato in questi giorni in quiescenza. Al valente funzionario che ha ricoperto per tanti anni l'impegnativo incarico di Capo Reparto a Roma, porgiamo tanti e tanti auguri di un felice futuro. Ulisse Pietrosanti C.S. Sup. Segretario del 1° Reparto Movimento, per 34 anni in servizio a Latina, è andato in pensione. Giuseppe Bianchini Capo Gest. Sup. della staz. di Roma Trastevere è stato collocato in pensione con oltre 42 anni di servizio. Ai due colleghi, che per tanti anni hanno prestato ottimo servizio, gli amici ed i colleghi augurano tanti anni felici.
Laurea. Roberto Mandolini figlio del C.S. Sovr. Fernando, 1° Agg. a Civitavecchia si è brillantemente laureato in Ingegneria Elettronica presso l'Università di Roma. Alfredo Dell'Uomo figlio del C.S. Sup. Vito, Segretario Particolare del Capo 1ª Rip. Mov. di Linea di Roma, si è laureato in Medicina e Chirurgia. Ai giovani, che hanno coronato gli studi universitari con una brillante votazione, tanti cordiali auguri per un futuro pieno di soddisfazioni.

Roma/Servizi

C.E.U.

Nascite. Formuliamo gli auguri più sinceri alla sig.ra Marina Lazzari moglie del Segr. Piero Mannarino per la nascita di Fabio.
Lutti. Sentite condoglianze al Segr. Susanna Cinti per la morte della madre.

Commerciale

Grande festa in casa del Segretario Francesca Bruni, dell'Ufficio Marketing, per la nascita di Marta. A Francesca, al marito Maurizio Giacobbi anch'egli dipendente F.S., alla piccola Marta e alla sorellina Erica giungano i nostri auguri più affettuosi. Anche la casa del Revisore Superiore Ignazio Manuguerra, dell'Ufficio Andamento Gestioni, è stata allietata dalla nascita di una primogenita, di nome Chiara. All'amico Ignazio, alla signora Cristina e alla piccola Chiara formuliamo con affetto i nostri migliori auguri.
Congratulazioni ed auguri di ogni felicità al Segretario Mauro Caiserini, e alla signorina Angela Sciarretta che recentemente si sono uniti in matrimonio nella Basilica di Santa Maria Maggiore in Roma.
Per raggiunti limiti di età ha lasciato l'Azienda il Dott. Arcangelo Lillo, Consigliere Ministeriale Aggiunto. A nome di tutti i colleghi e collaboratori «Voci» augura al Dott. Lillo una lunga e serena quiescenza.
Tanti cari auguri anche al dott. Gilberto Savio, Segretario Sup. di 1ª classe, che dopo una intensa attività a capo del Reparto Tariffe Internazionali Speciali, lascia il servizio attivo salutato festosamente dai colleghi e superiori che ne hanno sempre apprezzato la seria professionalità.
Ultimo in ordine di tempo ma sinceramente «primo» nel cuore di tutti noi, lascia l'Azienda per limiti di età il Revisore Sup. di 1ª classe Giotto Rugi. L'amico Giotto, da anni alla guida del Reparto Servizi di Traghettamento (e per questo

affettuosamente chiamato «ammiraglio»), ha svolto la sua attività con serietà e grande dedizione attirandosi i sentimenti di simpatia e vera stima di colleghi e superiori. Giungano al caro Giotto, da parte degli amici, gli auguri di una lunga e serena quiescenza.

Istituto sperimentale

Nozze. L'amico Carletto Portone ha sposato la signorina Cinzia De Vincenzi. Ai novelli sposi i più sinceri auguri d'ogni felicità.
Quiescenza. Il collega Otello D'Antoni ha lasciato l'Azienda. Al caro Otello i più cari auguri di una lunga, serena e proficua quiescenza.

Lavori

Maria Pia Vitulano, figlia del Capo della Divisione O.M. del nostro Servizio, Pasquale, si è laureata con il massimo dei voti in Lingue e Lettere moderne, discutendo un'interessante tesi sulla letteratura americana con il Prof. Lombardo. Alla neo dottoressa e al collega Pasquale gli auguri sinceri e cordiali di «Voci».
Nastro Rosa. È nata Daniela, secondogenita del Segr. Erasmo De Santis. Felicitazioni vivissime ai coniugi Erasmo ed Antonietta Rita da parte dei colleghi dell'Ufficio C.le 6°.

Movimento

Quiescenze. Auguri vivissimi di lunga e serena quiescenza ai seguenti colleghi che hanno lasciato l'attività ferroviaria dopo tanti anni di laborioso e proficuo servizio: Rev. Sup. Gabriele Prignano dell'Ufficio 3°; Rev. Sup. di 1ª Cl. Michele Fasano, capo del reparto M 122 Istruzione applicazione regolamento trasporto merci pericolose e nocive; Segr. Sup. di 1ª Cl. Alteo Toni, capo del rep. M 317 Orario grafico; Rev. Superiore di 1ª Cl. Francesco De Santo capo del rep. M 415 Orari e funzioni treni RA. Inoltro piccole partite. Organizzazione C.R.M., ed infine Appl. Capo Fernando Mazzetti dell'Ufficio 3°.
Nozze. L'arch. Claudio Massa, figlio del dr. Raffaele, capo dell'Ufficio IV, ha sposato la signorina Daniela. Felicitazioni e auguri.
Lutti. Profonde condoglianze al Rev. Sup. Carmine Marra per la morte del padre.

U.R.D.G.

Nascite. La cicogna è felicemente atterrata a Ciampino lasciando un prezioso dono di nome Gaia in casa del Segr. Sup. Donatella Riato. Alla mamma, al papà Claudio Tedesco e alla bellissima neonata tanti affettuosi auguri.

Torino

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda: all'Uff. Ragioneria i Segr. Sup. 1ª Cl. Rosina Chiaverina Facciotto, Eugenio Gerbi e il geom. Augusto Rassiga nonché il Segr. Agostina Greco Storace; al D.L. di Cuneo i Macch. Vittorio Alberione e Mario Rocca; all'O.G.R. l'Aus. Bruno Negrini ed il Tecn. Gino Bellardi Gioli. A tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.
Marcia nuziale. Il Segr. Franca Monterosso, dell'Uff. Ragioneria, con Luigi Trombin; l'Aus. Giuseppe Cimaglia, della Sq. Rialzo di Novara, con Rita Pagano; l'Aus. Renato Ghigliano, del D.L. di Cuneo, con Anna Maria Chiapello; l'Aus. Federico Pata, dell'O.G.R., con Nicoletta Sirianni. Tanti auguri di ogni bene e felicità.
Cicogna express. Marco al Tecn. Vittorio Carbonaro dell'Uff. I.E. Compartimentale; Concetta Alessia al Verificatore Andrea Giusti della Sq. Rialzo di Novara; Ylenia al Macch. Bartolomeo Forzano del D.L. di Cuneo. Vivissime felicitazioni.
Lutti. In attività di servizio sono deceduti: il Guardiano Primo Sabbatini dell'Uff. Ragioneria; l'Appl. Celso Rainero del Controllo Merci; a Mondovì i Manovratori Celestino Bruno e Giuseppe Taramazzo; il Tecn. Giovanni Nicolino del 43° Tr. Lavori di Ceva; il Cond. Attilio Pesce del D.P.V. di Alessandria; il Tecn. Walter Mocca del Rep. 23 I.E. di Novara; il Manovr. Livio Gianoglio di Castello d'Annone. In quiescenza, invece, sono scomparsi il Segr. Sup. 1ª Cl. Giovanni Scabbia, già dell'Uff. Collaudi, ed il Capo Sq. Manovali Antonio Barale, già del D.L. di Cuneo. A tutte le famiglie le più sentite condoglianze, che estendiamo ad alcuni colleghi recentemente colpiti dalla perdita di persone care: all'O.G.R. il padre del Segr. Sup. Francesco Donatone e la madre dei fratelli Op. Q. Giuseppe e Pietro Dioguardi; l'ex Operaio Francesco Mazzucco, già del 24° Rep. I.E. di Fossano, padre del Macch. Michele del D.L. di Cuneo; la sig.ra Giuseppina Chiarlone, moglie dell'ex C.S. Pr.le Piero Ferraris già di Dego.

Trieste

La cicogna ha visitato per la quarta volta la casa del Segretario dell'Ufficio Personale Comp.le Giovanni Vito Tomasello e vi ha lasciato Filomena. Gran festa a casa dei Segretari Mariella Viezzoli dell'Ufficio Ragioneria, e Mario Tomasi della Squadra Rialzo di Trieste C.le, per la nascita di Pamela. Fiocco azzurro sulla porta di casa del Segretario Sup.re Carla Manente del locale Ufficio Movimento, per la nascita di Cristian. La casa del Segretario Eligio Breda, del locale Ufficio Comm.le e del Traff., è stata allietata dalla nascita di Barbara. Il piccolo Federico ha fatto capolino sull'uscio di casa dell'Applicato dell'Ufficio Sanitario Adriana Zivoli. Fiocchi rosa sulle porte di casa dell'Oper. Qualif. Duilio Bellina della stazione di Udine, per la nascita di Cristina e del Manovratore Roberto Maurino, anch'egli della staz. di Udine, per la nascita di Sara. Sono anche nati Fabio, figlio del Manovratore Valerio Scanevino, della staz. di Udine, e Francesco, figlio dell'Assistente di Staz. di Monfalcone Elvi Clapiz.
Ai neonati e ai genitori giungano le nostre felicitazioni.
Nella Chiesa Parrocchiale di Tricesimo si sono uniti in matrimonio il Manovratore della stazione di Udine Ivo D'Agostini e la signorina Claudia Palazzolo.
Ai novelli sposi giungano auguri di tanta felicità.
È venuto a mancare il Tecnico Giuseppe Marsetic del 1° Tronco Lavori di Trieste C.le. Lascia la moglie ed una figlia in tenera età cui vanno le nostre condoglianze.
Lutto in casa dei Segretari Nerio Borri e Franco Gustin, entrambi dell'Uff. I.E., per la morte dei rispettivi padri Alfredo e Francesco, e dell'Operaio Qualificato del 2° Tr. Lavori di Trieste C.M. Pasquale Aloia per la morte della moglie, signora Iolanda Nocera. Giungano al caro Aloia le sincere condoglianze di tutti i colleghi.
Sono stati di recente collocati in quiescenza il Macchinista T.M. Tullio De Colle della Rimessa Locomotive di Gorizia e il Manovratore Capo Eugenio Pasinato della staz. di Udine. Ai cari colleghi, gli amici augurano una lunga e serena quiescenza.

Verona

Inaugurazione. Il civettuolo palazzo stile «Liberty» di via XX Settembre, sede della Sezione del Dopolavoro Ferroviario di Verona, è stato completamente riattato secondo i canoni della Soprintendenza per i beni ambientali architettonici e restituito ad una ottima funzionalità operativa. Il taglio del tradizionale nastro è stato effettuato dal Ministro Signorile. Era assistito dal Direttore Compartimentale Ing. Puccio e dal Presidente del DLF Vesentini. La cerimonia semplice nel suo insieme, ma di grosso significato per lo sforzo finanziario del DLF, è stata completata con le esibizioni del coro ferroviario «Voci della Ferrata» e del trio «Il laboratorio della musica». Dopo il saluto del Presidente e del Direttore Compartimentale, il Ministro Signorile ha sottolineato l'importanza delle attività collaterali dei ferrovieri ed anzi ha annunciato che sarà presto censita l'attività creativa dei dipendenti FS nell'utilizzo del tempo libero.
In pensione. Dopo 42 anni di servizio ferroviario è in pensione Nello Meneghelli, Tecnico del 4° Tronco Lavori di Verona Porta Vescovo. Hanno lasciato il servizio ferroviario il Capo Gestione Sovr. Giuseppe Rossi, Capo Reparto Traffico a Fortezza e il Capo Gestione Sup. Luigi Avogaro della stazione di Verona.
Porta Vescovo. Smobilitazione all'Ufficio Impianti Elettrici per i pensionamenti di: Segr. Tecn. Sup. Walter Tassara, Capo Tecn. Sup. Giuseppe Di Tommaso, Appl. Tecn. Remigio Cervellin, Segr. Tecn. Sup. Sergio Franchini, Segr. Sup. Esedra Bertoldo, Segr. Tecn. Sup. Ermellino Cunio, Tecnici Arduino Faccio e Severino Sabaini.
Questi due ultimi colleghi sono stati calorosamente festeggiati a Verona dal Reparto TT del Compartimento, al gran completo. A tutti i nostri migliori auguri di serena quiescenza.
Fiori d'arancio dall'Ufficio Impianti Elettrici per l'Ispettore Franco Sulprizio e la Sig.na Elisabetta d'Angelo. Felicitazioni vivissime con tanti auguri.
Nascite: Michele, all'Applicato IE Armando Faè; Milena, all'Applicato IE Anna Maria De Rosa; Federico, al Disegnatore Daniele Baschera; Emanuela, all'Op. qual. Francesco Ruggeri del 9° Tronco Lavori di Carpi; Anna, all'Ausiliario Cristiano Broggiato, in servizio presso la stazione di Saletto; Sara, all'Ass. st. Sandro Tezza della stazione di Verona Porta Vescovo; Laura, all'Op. qual. Ruggero Albanese dell'Officina GR di Vicenza; Alice, all'Op. qual. Gianfranco Masaia dell'Officina GR di Vicenza; Michele, all'Ausiliario Adriano Pertile dell'Offficina GR di Vicenza. A tutti i nostri affettuosi auguri.
I nostri lutti. È deceduto il Gestore di I classe Carlo Haysen, titolare della stazione di Marano Vicentino sulla linea Vicenza-Schio. È scomparso l'Op. qual. Beniamino Sonzato in servizio presso l'Officina GR di Vicenza. Ci ha lasciati il Segr. I cl. in pensione Carlo Graziani, già in servizio all'UPC di Verona. Alle famiglie il nostro affettuoso cordoglio.
Per lutti in famiglia, le nostre condoglianze a: Capo St. Sup. Manrico Rossetti di Carpi; Manovratore Silvano Battistoni di Verona PN; Manovratore Arturo Vallani della stazione di Verona PN; Applicato Capo RE Vinicio Lonardi dell'Ufficio Impianti Elettrici.

Un treno nel cassetto

Tre foto di gruppo, tre stazioni, tre epoche e due locomotive. Ma andiamo con ordine. Stazione di Nola, 1902. Il Capo Stazione di 1ª Cl. Felice Joudioux, Matricola 4286 della Società Italiana Strade Ferrate Meridionali, Titolare dell'Impianto, è in posa con lo «staff» della stazione. Felice Joudioux è quel bel signore con i baffi bianchi e l'aria saggia al centro della foto (ma riconoscibile anche dai «gradi» sul cappello). Alla sua sinistra un giovane alto e ben piazzato con due splendidi baffi neri: è Alessandro Joudioux, figlio di Felice e Telegrafista della stazione. La foto ci è stata consegnata da Walfrido Joudioux, figlio di Alessandro, che è stato Capo Gestione Sup. a Roma Tuscolana. Fanno così ben tre generazioni di ferrovieri. E tutti quei bambini accovacciati? Bè, quattro su sei sono figli di Felice: Ermelinda e Cristina e poi Attilio e Armando (secondo e terzo da sinistra). Una foto di stazione, ma anche una foto di famiglia, una famiglia a cui la ferrovia deve molto.

Stazione di S. Giuseppe di Cairo, 1913. Sullo sfondo di una locomotiva 47112, una nutrita schiera di ferrovieri. La foto che è stata scattata un anno prima dell'elettrificazione a corrente trifase della Savona-Ceva, è stata inviata dal Cav. Dante Cerrina, figlio dell'allora Sorvegliante della linea, Titolare del tronco S. Giuseppe C.-Savona.

La 47112 è quindi sulla dirittura finale del brillante servizio esplicato sulle linee acclivi del Compartimento di Torino prima dell'elettrificazione.

Stazione di Firenze, 1934-35. Si tratta del gruppo di «allievi fuochisti» immortalati durante la scuola di istruzione interna. Alle spalle di questi giovani in perfetto stile «anni '30», una locomotiva del gruppo 746 che faceva servizio per treni direttissimi pesanti sulla linea Firenze-Roma. La foto ce l'ha mandata il collega Egisto Vannini (ha lasciato l'Azienda nel 1975 come Segretario Tecnico Sup. di 1ª cl.).

«Tanto era grande il forno di queste locomotive — scrive Vannini — che nella stazione di Chiusi durante una sosta un po' più prolungata c'era pronto un Accenditore (gli Accenditori erano quelli che accudivano al fuoco delle locomotive in sosta) che a sua volta aiutava il Fuochista, mentre il Macchinista visitava la macchina e stava attento per riprendere la partenza». Vannini, che è il primo a sinistra della foto, ricorda anche: «Fummo assunti in ferrovia con la qualifica di operai allievi fuochisti con la paga di diciotto lire al giorno».

Certo, ne è passato del tempo!

La funicolare di Superga

di Renzo Marello

Superga, il colle classico dei torinesi, monumento d'arte, di storia e di religione che desta venerazione in tutti gli Italiani, anche quando il turismo non aveva ancora assunto lo sviluppo dei nostri giorni era già nota come una meravigliosa vedetta, davanti alla quale si apre un panorama amplissimo, spettacoloso, particolarmente suggestivo al tramonto, allorché sulla scura ondulazione dei monti più bassi si stagliano all'orizzonte le bianche vette ancora illuminate dal sole. Di lassù, da quel belvedere tanto favorito dalla natura e già decantato da Rousseau, Napoleone e De Amicis, lo sguardo spazia dall'Appennino settentrionale alle Alpi Pennine ed oltre; proprio di fronte sta l'imponente Valle di Susa, mentre più vicino, in una sequela di colline più o meno pronunciate, si stendono le fertili terre del Monferrato e poi delle Langhe, che chiudono come in un semicerchio la vasta pianura solcata dal Po.

La tradizionale salita ad una così splendida vetta cittadina — incoronata dal 1731 dalla nota basilica, autentico capolavoro dell'immortale Juvarra — fino a cent'anni fa poteva essere compiuta soltanto inerpicandosi con mezzi individuali primitivi, cioè a piedi, su per la strada reale: tutt'al più qualche gitante (così erano chiamati allora i turisti) maggiormente progredito e raffinato si valeva della collaborazione d'un paziente e resistente asinello.

Finché intervenne un fatto nuovo, che rese possibile l'ascensione di Superga con una ferrovia sorta — senza iperbole — come per incantesimo. Ecco in qual modo.

Esattamente nel 1884 doveva essere inaugurata a Torino una Esposizione Nazionale, a tangibile testimonianza dell'ingegno e del lavoro del popolo italiano da poco unito; per la circostanza si pensò pure ad offrire la comodità d'un simpatico ed agevole accesso alla sommità del colle di Superga ai numerosi visitatori che sarebbero accorsi nella città subalpina.

Venne quindi ripreso in esame — fra i tanti — un progetto presentato al Comune di Torino fin dal 1877 dall'Ing. Tommaso Agudio, grande tecnico, fondatore nel 1861 di una omonima società, che nella storia della meccanica di trazione sui piani inclinati e degli impianti a fune ha scritto un capitolo basilare e che tuttora continua ad operare nel mondo intero.

In verità la questione d'un collegamento con la cima del famoso colle era stata già da tempo sollevata, ma veniva sistematicamente accantonata per un prudenziale criterio di saggia amministrazione, soprattutto perché non era ancora stata votata la legge per la classificazione delle strade ferrate da costruire nel nuovo Stato italiano, che includeva, fra quelle di quarta categoria, anche la funicolare di Superga. Appena approvata tale legge, però, il Consiglio Comunale, considerato che nel frattempo era stata pure deliberata l'attuazione della già citata grande Mostra Nazionale, stanziò in bilancio 320.000 lire per questa ferrovia, a patto che gli impegni formali e legali per la sua costruzione fossero conclusi

Un'immagine d'oggi della funicolare Sassi-Superga

Una gita domenicale del 1885. In alto, si vede la basilica di Superga

entro il 31 gennaio 1883. Ma si era giunti senza nulla di fatto al giorno 30 ed ogni speranza pareva purtroppo svanita, quando pochi benemeriti cittadini, sotto gli auspici della Banca Popolare Torinese, si unirono lì per lì in società e, incredibilmente, in una sola notte condussero a termine ogni atto ed incombente necessario al conseguimento del sussidio municipale, cosicché l'allora Sindaco di Torino, il Conte Ernesto di Sambuy, potè subito trasmettere al Ministero la domanda di concessione.

Il Governo a sua volta, in tempi che oggi sarebbero considerati addirittura record, accordava prontamente la cointesa concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia, a condizione che vi fosse applicato il sistema funicolare Agudio, e si obbligava altresì a concorrere nella relativa spesa per 900.000 lire, di cui 500.000 pagabili in dieci rate annuali computate dall'apertura della linea ed il resto alla scadenza del decennio.

L'approvazione governativa del progetto avveniva il 7 giugno 1883, quando già da oltre due mesi si era posto fiduciosamente mano ai lavori sotto la direzione tecnica del summenzionato Ing. Agudio.

È difficile immaginare ora quale fervore, quale febbrile attività si potevano notare in quei memorabili giorni sulla collina torinese; e quante fatiche, quante sollecitazioni fra le intemperie della brutta stagione, fra le folte boscaglie e le dure rocce! Basti pensare che non sempre lo sterro fu agevole, a causa dei grossi elementi di conglomerati di alcune zone, e che a mezza costa si dovettero porre in atto numerosi accorgimenti per assicurare la sede stradale dal pericolo di slittamenti sugli strati inclinati di masse argillose. Si pensi altresì ad alcuni tratti in completa trincea, al traforamento di due gallerie di complessivi metri 128, alle fondazioni dei castelletti per le pulegge di ritorno della fune, alla costruzione delle case cantoniere, all'armamento — operazione particolarmente delicata per quel che riguardava la rotaia centrale, a

Un'altra immagine d'epoca della funicolare progettata dall'Ing. Agudio

cui era affidata tutta la sicurezza dei viaggiatori —, alla distribuzione di quella miriade di rotelle per il sostegno della fune ascendente di trasmissione del moto al locomotore, alla costruzione dell'edificio per le caldaie, con il suo alto fumaiolo, e della sala per le motrici fisse, alle tettoie per le vetture, allo stabile per la stazione ed a tutti gli altri minuti accessori; ebbene, tutto ciò venne fatto in soli tredici mesi. I lavori, infatti, iniziati il 21 marzo 1883, furono terminati nell'aprile dell'anno successivo; precisamente il 27 aprile 1884, pochi giorni dopo l'inaugurazione dell'Esposizione Nazionale, la ferrovia era aperta al pubblico esercizio.

È interessante sapere che la linea — avente origine alla base del colle, in prossimità della borgata di Sassi (222 m), là dove l'antica strada reale di Superga si stacca da quella provinciale fra Torino e Casale — era all'inizio raccordata mediante un binario in curva con la tranvia a vapore Torino - Gassino - Brusasco, con la quale aveva in comune lo scartamento, per cui venne subito attivato un servizio diretto senza cambio di vettura fra Piazza Castello, al centro di Torino, e la stazione superiore della ferrovia, posta a 641 metri, poco al di sotto del piazzale della Basilica (669 m).

La differenza di livello fra le due stazioni è dunque di 419 metri, su un percorso di 3.132 m, per metà circa in curve aventi raggi non minori di 300 m; la pendenza massima supera di poco il 20%, vi sono due gallerie, una di 67 m e l'altra di 61 m, due sovrappassaggi stradali e nessun passaggio a livello.

Per quanto concerne i tempi di percorrenza lasciamo la parola ad un cronista dell'epoca, che, avendo partecipato al viaggio inaugurale, così descriveva le sue impressioni: «Salita e discesa si compiono in meno di venti minuti. Pochi piaceri si possono paragonare a questo viaggetto che si può dire fra terra e cielo; e non sapremmo se sia più delizioso l'andar su o se più commovente il venir giù. Nel salire è quasi un senso di orgoglio che ci assale a veder come man mano tutte le cose che ci stavano innanzi ci cadono sotto i piedi, e la stessa mole basilicale staccata dallo sfondo solenne della collina ci muove incontro inchinandosi... Nel discendere godiamo di tutta la pompa splendidissima di un incantevole panorama della città, della pianura piemontese-lombarda, delle Alpi e del Po... Allora è lo splendido panorama che si eleva a noi, e mentre sbocchiamo dalla stretta dei tunnel inclinati, il lungo stridio della fune che si svolge sulle carrucole sembra che intuoni un inno all'excelsior umano...».

Nel 1935 la funicolare è stata sostituita da una tranvia a dentiera; anche così trasformata, essa conserva intatto il suo interesse turistico e, con i suoi 157.000 passeggeri trasportati nel 1983, si conferma ancora oggi come un servizio di grande vitalità.

Per celebrare il centenario della sua inaugurazione il Consorzio Trasporti Torinesi ha indetto un programma di manifestazioni, aperte con una conferenza stampa nel corso della quale è stata illustrata l'evoluzione del trasporto pubblico a Torino, dalla funicolare Sassi-Superga, appunto, al sistema integrato nell'area metropolitana. Nella stessa circostanza questo secolo di vita dei trasporti torinesi è stato efficacemente documentato in una interessante mostra retrospettiva con l'esposizione di fotografie, di archetipi e di modellini, mentre, per quanto riguarda il futuro, è stata presentata ufficialmente alla cittadinanza la nuova motrice superveloce, bidirezionale, realizzata con tecnologie d'avanguardia, destinata a svolgere prossimamente il servizio di metrò leggero.

Le celebrazioni si sono concluse con un seminario di studi, avente per tema: «La gestione dei nuovi mezzi: diagnostica ed affidabilità», al quale hanno partecipato numerosi dirigenti di industrie costruttrici di materiale ferroviario e del relativo indotto, di ferrovie concesse e varie autorità della nostra Azienda, fra cui il Direttore Compartimentale di Torino e numerosi tecnici del Servizio Materiale e Trazione.

La graziosa stazioncina di Sassi, alla base del colle di Superga

Il treno e l'elefante

di Aurelio Minonne e Renzo Pocaterra

«Il treno e l'elefante sono due tra i simboli più suggestivi, che dicono più cose all'inconscio dello spettatore. Il treno quindi è un simbolo di infinite suggestioni, ed evidentemente proprio per questo suo potere di suggerire tante cose io l'ho usato in molte occasioni e in vari modi».

Siamo nello studio di Carlo Sgorlon, lo scrittore friulano che ha vinto il premio Supercampiello 1983 con il romanzo **La conchiglia di Anataj**, e uno dei più importanti esponenti della letteratura italiana contemporanea. Lo spessore e il significato che nel romanzo rivestono l'ambiente e il mondo del lavoro ferroviario ci hanno messo voglia di vederci chiaro nel rapporto tra ferrovia e letteratura che Sgorlon ha così bene sintetizzato. Sgorlon ci riceve in uno studio in cui spicca una libreria in legno intagliato che occupa tre intere pareti. L'ha costruita lui, con le sue mani che sembrano badili: «Io so fare tutti i mestieri che vuole», precisa con orgoglio ma senza alcuna alterigia, «proprio come gli operai friulani: io so fare il fabbro, so fare l'imbianchino, so fare il muratore, so fare il falegname, so fare tutte queste cose e ho fatto infinite cose che nascono dalle attitudini artigianali, mentre non ho nessuna familiarità e nessuna intuizione, nessun istinto, insomma, né verso la macchina, né verso l'elettronica, né verso l'elettricità, cioè verso tutte le forme più moderne della civiltà industriale: sono negato». Con candore disarmante, confessa che l'unica, in casa, a guidare l'automobile è sua moglie Edda. Quando viaggia usa sempre il treno, mai l'aereo; quando lavora usa la penna, mai la macchina per scrivere.

Sgorlon sembra stupirsi quando gli ricordiamo la costante presenza della ferrovia nei suoi romanzi, dai fugaci accenni ai fischi, allo sferragliare di una

Carlo Sgorlon nel suo studio

vaporiera, ai viaggi incompiuti delle opere precedenti, fino alla imponenza estetica della Transiberiana nella **Conchiglia di Anataj**. «Sì, lei mi ci fa pensare un po' per la prima volta, nel senso che questo aspetto c'è, effettivamente, nei miei libri, però non è qualche cosa di lungamente pensato, non è che il motivo del treno sia caricato di particolari valori, di particolari significati. Però, in effetti, c'è: si comincia a parlare di treno per esempio nella **Notte del ragno mannaro** dove c'è un comico e grottesco disastro ferrovviario, due vagoni frigoriferi carichi di pesce che si rovesciano e fanno accorrere gente con recipienti di ogni genere per raccogliere tutto il possibile. Ma questa è semplicemente una bizzarria in un libro profondamente onirico che ha significato nei suoi aspetti generali, non in quelli particolari. Il treno c'è poi nel mio libro più noto, **Il trono di legno**, il cui protagonista a un certo punto abbandona la casa dove è vissuto da ragazzo. Vorrebbe andare in Danimarca. Sale su un treno e affronta questo viaggio per smetterlo subito dopo. Proprio in treno incontra uno studente che gli parla di una ragazza conosciuta anni prima e gli indica in un paesino poco distante la località di dimora di quella ragazza. A un certo punto la locomotiva si ferma, non si sa bene perché, e mentre la gente smarrita scende interrogandosi sul futuro prossimo, egli tronca il suo viaggio e si mette sulle tracce della ragazza. Siamo agli inizi del '900 e il viaggio in treno che per i pochi friulani che lo intraprendevano era l'inizio dell'emigrazione, per questo ragazzo è l'inizio dell'avventura. In un altro romanzo, **Dolfin**, che ho scritto all'epoca del terremoto in Friuli, la scoperta del mondo da parte di un giovanissimo coincide con la scoperta del treno. Oggi si viaggia moltissimo, allora invece la vita era sostanzialmente sedentaria, ci si spostava veramente poco, quindi il treno poteva assumere veramente simboli di conoscenza di altri luoghi del mondo. Non direi invece simboli del progresso: un simbolismo di questo genere c'è, per esempio, molto evidente in Dostoevski che, quando cita una grande invenzione dell'800 cita la ferrovia. Per la gente dell'800 questo treno che andava probabilmente a una velocità di 40 chilometri all'ora, ma che superava comunque di gran lunga la velocità delle carrozze e delle diligenze, poteva costituire veramente qualche cosa che cambiava il volto del mondo. Ecco, in quel senso io non ne parlo mai perché il treno per me è una cosa ovvia. Io sono un uomo del '900 e il treno è qualche cosa che ha sapore di cose lontane e, nonostante oggi sia più veloce, più comodo, più confortevole, sostanzialmente non è cambiato, conservando del passato soprattutto il suo carattere fortemente suggestivo».

Con gli occhi di chi guarda il passato forte dell'esperienza del presente, Sgorlon dà veste letteraria a questa sua teoria in quel grande affresco sul lavoro umano che è la costruzione della più lunga ferrovia del mondo: la Transiberiana. «Nella **Conchiglia di Anataj**», conferma Sgorlon, «il treno più che come realtà è rappresentato come speranza, come sogno, come simbolo, come un mezzo che cambierà finalmente le cose in un mondo estremamente inospitale, ora caldissimo ora freddissimo, come la Siberia. Direi che è importante non tanto il treno quanto la costruzione di una ferrovia, che è la costruzione di una grande impresa. Valeriano, il protagonista, è un personaggio stranamente profetico, esposto a voci interiori, a richiami misteriosi, quasi di tipo mistico, ed è attirato, lui che lavora nella Russia europea, dal richiamo asiatico di questa costruzione. C'è una lunga descrizione di come si costruisce una linea ferroviaria: il disboscamento della taiga, la costruzione del terrapieno, la messa in opera delle traversine e dei binari. Poi, finalmente, il treno spunta. Dopo una lunghissima attesa. Questo è molto importante, perché la ferrovia finalmente funzionante, le carrozze, la locomotiva che getta vapore, che ha quei comignoli antichi a forma di imbuto, rappresenta

una speranza, una meta lontana, qualche cosa che addirittura forse gli operai che lavorano alla ferrovia non vedranno mai. Addirittura, in loro c'è questa paura, che il lavoro della ferrovia sia così lungo, così disagiato e così carico di pericoli che la loro generazione possa passare, che possano essere costretti a tornare in patria senza aver mai visto la ferrovia. Invece, la locomotiva spunta, la si vede fumare, la si sente sibilare ma, tanto per cominciare, serve subito a trasportare Marco, un giovane operaio friulano travolto da una catasta di legname, nell'ospedale di una città di là dal Bajkal».

Il sogno è sempre migliore della realtà, sostiene Sgorlon, e i suoi romanzi nascono appunto dalla collisione tra questi due universi. In un altro romanzo, **La carrozza di rame**, tra i protagonisti c'è Ettore, un macchinista delle ferrovie, un sindacalista preso dal mito della rivoluzione sovietica e tristemente disilluso da un viaggio in Russia, che vive nel periodo della nazionalizzazione del trasporto ferroviario. Anch'egli, conferma Sgorlon, è segmento di una linea letteraria che si alimenta nella contraddizione tra sogno e realtà: «Noi vediamo la vita sempre con gli occhi un po' del sogno, del mito, della saga, della leggenda, della fiaba e così via, perché se noi vivessimo le cose senza questa specie di trasfigurazione operata da questi elementi vedremmo la realtà infinitamente più povera di quello che è. In realtà tutta la nostra vita, il nostro slancio vitale, il nostro vivere stesso riceve alimento e viene modificato in qualche maniera da questa disposizione originaria che c'è nell'uomo, più o meno forte, ma certo una disposizione molto importante e che ci aiuta a vivere: quella di illudersi e di costruirsi dei miti».

Ma allora, perché mai questa presenza stratificata del treno e della ferrovia nelle opere dello scrittore friulano? Non poteva, ad esempio, con un portata mitica ed esotica ben più sensibile, sostituire alla Transiberiana la piramide di Cheope o la Muraglia Cinese?

Forse, azzardiamo, perché alla costruzione della ferrovia sovietica contribuirono ottocento operai e di questi più della metà erano friulani? Forse perché le benemerenze del Friuli nel lavoro ferroviario sono attestate dalle gesta di quel Ceconi che da manovale valligiano divenne conte austriaco per la costruzione della galleria dell'Arlberg, o dalla maestria di quel Pietro Collino definito, appunto, eroe della Transiberiana? C'è un filo continuo, una sorta di cordone ombelicale che lega i friulani alla rotaia?

Sgorlon scuote la testa: «Perché non ho parlato della piramide di Cheope o della Muraglia Cinese? Ma perché evidentemente c'è un periodo storico che a me interessa in maniera particolare, quello del passaggio dalla civiltà contadina, artigianale, alla civiltà industriale.

La ferrovia che creò un popolo

La vecchia Mironicha non aveva mai visto un treno, ma la pensava esattamente come padre Nichanor. Questi «diceva che la ferrovia non si doveva fare. Che una ferrovia la quale attraversava tutta la Siberia non poteva essere se non un'invenzione del diavolo. Avrebbe portato confusione e disordine nei nostri villaggi, e sarebbe stata la fine di ogni assennatezza e di ogni saggio costume». Correva l'anno 1891. Alessandro III, zar di tutte le Russie, dava il via ad un'impresa della tecnica e del lavoro assolutamente strabiliante: la costruzione della Transiberiana, la ferrovia più lunga del mondo che, per 9300 infiniti chilometri, conduce da Mosca a Vladivostok.

Immaginiamo la Russia di quei tempi. Lo zar chiuso nelle sue regge di Mosca e di Pietroburgo. I ministri che concertano smisurate angherie ai danni della popolazione. I cosacchi che ne rappresentano il crudele braccio militare. I contadini, la massa sterminata di poveri e miserabili paria vessati dal potere politico e, in certe zone, al di là degli Urali, oppressi dal clima perfido della Siberia.

La vecchia Mironicha vive a Kirkovsk, a un passo dal lago Bajkal. A sud c'è la Mongolia. Tutt'attorno c'è la taiga, la foresta di ghiaccio che, d'inverno, scaccia perfino i lupi, gli zibellini, le martore, gli orsi polari. A Kirkovsk, in un cantiere della costruenda ferrovia, si ritrova una piccola comunità di friulani, strappati alla casa e alla famiglia dalla necessità di guadagnarsi da vivere. Spesso sfuggire alla miseria significa fuggire dalle proprie radici ma anche, in questa disperante condizione, esaltare i valori più profondi dell'essere uomini.

Carlo Sgorlon, narratore friulano di ineffabile profondità, costruisce attorno alla ciclopica cattedrale del lavoro umano, prima il dubbio che possa trattarsi di una vaneggiante torre di Babele anziché dell'ottava meraviglia del mondo, e poi una collana di sequenze ed atti simbolici che lo stesso dubbio approfondiscono problematicamente. Il risultato è che, nell'ovattato silenzio dei ghiacci siberiani, è sull'Uomo, nella sua pienezza di individuo sensibile, sulla Conoscenza, nella sua lacerante contraddittorietà, sulla Morale, nella sua mutevolezza etnico-sociale, che Sgorlon ci ragguaglia.

La ferrovia, di cui il romanzo segue la faticosa progressione, diviene allora una sorta di vaglio che setaccia umori e amori individuali per lasciarne filtrare, alla fine, la pregnanza dei valori collettivi. Se Mironicha teme che essa possa sconvolgere i punti di riferimento di tutta una vita trascorsa nella rassegnata accettazione del proprio ruolo, Falalej, un ragazzo cieco, è «la riprova vivente che la ferrovia si era impastata con l'anima popolare, che ne attendeva il compimento carica di speranze, come fosse l'avvento di un profeta o di un messia dei nuovi tempi». Gli operai italiani, dal canto loro, ondeggiano tra l'entusiasmo della posa dei piloni di un ponte e lo scoraggiamento della frana di una galleria, tra l'eccitazione dell'avanzamento dei lavori e la depressione delle loro improvvise e inspiegate sospensioni.

Nelle pagine finali, quando la sensazione che l'immane lavoro sia agli sgoccioli diventa quasi certezza, il ricco tessuto simbolico del romanzo viene nettamente alla luce. Valeriano, l'io narrante della **Conchiglia di Anataj**, riflette: «Se la ferrovia arrivava finalmente a compimento, dopo tanti anni di lavoro, dopo tante apprensioni e scoraggiamenti, anche la nostra vita prendeva significato, come se noi stessi fossimo una proiezione di essa. Era il cemento che ci legava. Era l'elemento che faceva di noi una sorta di popolo». Qualche mese più tardi, quando il ponte è pronto a reggere il peso delle traversine, dei binari e poi, finalmente, delle vaporiere, aggiunge: «Ci sembrava che il nuovo secolo, da poco cominciato, avesse spianato le strade e dato l'avvio a qualcosa di più libero e più ricco; che qualcosa aggredisse e cominciasse a demolire i bastioni della miseria e della fatica, e un tempo più lieto dovesse cominciare anche per la povera gente».

Ancora qualche mese e l'inaugurazione ufficiale, con dame e cavalieri, generali e autorità, porta a Valeriano un pensiero fisso che correrà poi per tutta la Russia: «che una cosa, come era finita di costruire, veniva sottratta totalmente a coloro che l'avevano fatta. Adesso la ferrovia apparteneva ai funzionari, ai burocrati, all'esercito, all'Imperatore, e noi eravamo di troppo, e non ci restava che disfare le tende».

Nicola II, l'ultimo zar di tutte le Russie, inaugurò la Transiberiana nel 1903. Quattordici anni dopo, era già rivoluzione d'ottobre.

Aurelio Minonne

Carlo Sgorlon, «La conchiglia di Anataj», *Mondadori, pp. 359, lire 15.000.*

Io sono evidentemente uno scrittore molto legato alla civiltà contadina, alla civiltà artigianale e se vogliamo anche alla civiltà cristiana. Nella civiltà industriale non riesco a entrare completamente, non ci riesco come uomo innanzitutto, perché se fossi un uomo del mio tempo dovrei viaggiare in aereo, guidare l'automobile, usare il computer, fare tutte queste cose, invece io non le so fare. Evidentemente sono un uomo sbagliato, cioè un uomo che vive in un'epoca sbagliata, in un'epoca che non è la sua. Io credo che tutta questa violenza che c'è nel mondo oggi, che qualcuno attribuisce alla lotta di classe, che qualcuno attribuisce a ragioni ideologiche, in realtà abbia delle motivazioni, almeno in parte, diverse. È la civiltà industriale che ci porta fatalmente alla violenza, è la civiltà industriale che crea tante alienazioni, tante nevrosi che devono trovare sfogo. E poiché se possiamo pensare di eliminare la bomba atomica, non possiamo pensare di rinunciare anche all'automobile, bisogna che si introducano dei correttivi a questa civiltà industriale, riprendendo i valori più nitidi della civiltà contadina, per esempio la capacità di convivere, la tolleranza, la capacità di dialogare con il prossimo, di vivere insieme, di far funzionare l'istituto familiare, di aver rapporti con i figli, eccetera. Il treno, nel Friuli di quegli anni, era l'inizio della civiltà industriale ma attraversava una civiltà ancora contadina. Per il resto, direi che l'importanza che assume la ferrovia nelle mie opere, al punto da diventare quasi uno strumento del destino, è quasi casuale.

Non so, probabilmente c'è qualche elemento, qualche immagine nel mio fondo, magari nel mio inconscio che mi ha portato a scegliere il treno piuttosto che altre cose, forse proprio perché sono legato in un certo modo alla civiltà del treno, e forse la civiltà del treno per me non è ancora passata».

Il cerchio dell'incontro con Carlo Sgorlon si chiude così, fra il treno, l'elefante e un bicchiere di vera grappa furlana alla salute, perché no?, del dottor Freud.

□

CAGLIARI

Cento anni di ferrovie in Sardegna

All'ombra della Torre di San Pancrazio nella splendida cornice della Cittadella dei Musei, dalla quale si domina tutta Cagliari, il 29 giugno scorso si è aperta la mostra retrospettiva «100 anni di Ferrovie in Sardegna». Hanno presenziato alla cerimonia tutte le maggiori Autorità cittadine ed isolane: il Rappresentante del Governo Dott. Guarrella, il Prefetto Parodi, il Sindaco De Magistris che ha porto il saluto della città lodando l'iniziativa, il Questore Cella, il Pro Rettore Sorgia che ha ricordato come l'Università fosse onorata di aver contribuito a questo recupero di un prezioso patrimonio culturale, il Procuratore Viarengo, il Direttore Compartimentale di Cagliari ing. Sanesi, che è stato l'ideatore della mostra e che, come ha spiegato in una approfondita relazione, è riuscito a realizzarla con l'entusiastica collaborazione di un agguerrito staff di ferrovieri fra i quali il Cav. Serra, che ha curato la parte organizzativa, ed il Dott. Massidda a cui si deve il magnifico manifesto dove sullo sfondo della Sardegna, incorniciata dal mare, si stagliano la vecchia vaporiera 186 ed il nuovo locomotore a 25.000 Volt del TEAM, quasi a simboleggiare in questo incontro 100 anni di sofferto divenire della ferrovia.

La mostra ha avuto il patrocinio dell'Università, del Comune di Cagliari ed il determinante apporto della Divisione Autonoma delle Relazioni Aziendali che ha fornito gli splendidi modelli delle locomotive d'epoca e delle navi traghetto: concreta espressione della «continuità territoriale» fra la Sardegna ed il Continente. Anche l'Archivio di Stato e la Sovrintendenza Archivistica della Sardegna hanno dato un buon apporto con le riproduzioni commentate degli antichi documenti e dai quali si apprende quanto vivo fosse nelle popolazioni Sarde il desiderio di poter avere, una delle ultime regioni, i benefici della ferrovia.

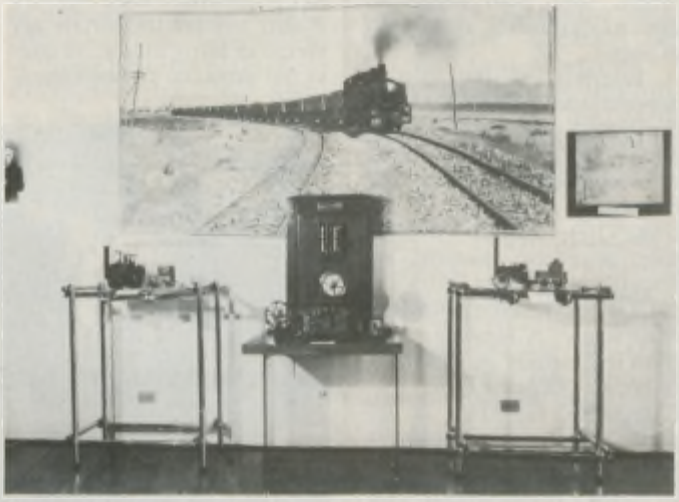
L'ing. Sanesi è riuscito anche a rintracciare, a Bassano, Donna Giorgina Piercy Mameli, l'ultima discendente dell'ing. Piercy, il progettista della rete Sarda, dal cui prezioso archivio fotografico è stato possibile ottenere le splendide gigantografie realizzate dai fotografi del Servizio Trazione, che sono stati uno dei reperti più ammirati della mostra.

A questo appuntamento con la storia ha partecipato anche il Dopolavoro Ferroviario di Cagliari, curando il conio di belle medaglie commemorative ed il gruppo modellistico del D.L.F. stesso, i cui soci hanno realizzato perfetti modellini dei mezzi di trazione che hanno circolato in Sardegna. Anche le Ferrovie Complementari Sarde e le Ferrovie Meridionali Sarde hanno fornito reperti, targhe, e molto materiale fotografico del loro glorioso passato.

La mostra, la prima del genere in Sardegna, ha avuto un magnifico successo non solo di pubblico e di stampa (oltre 3.000 visitatori e decine di articoli nello spazio di pochi giorni) tanto che per esplicita richiesta del Comune e di altri Enti cittadini è stato deciso di prolungarla, dopo la pausa feriale di agosto, per la prima quindicina di Settembre.

Fra le tante testimonianze presenti nella mostra, degni di particolare attenzione gli spezzoni delle rotaie ottocentesche inglesi, tedesche ed americane che portano impresse le date del 1870 - 1880 - 1883 con la sigla F.R. (Ferrovie Reali); gli splendidi orologi di epoca, il mobilio del salottino del treno Reale Sardo, un ottocentesco classificatore di biglietti in noce, già nella stazione di Olbia, i fanali di stazione di epoca, la cassaforte con l'apertura «maliziosa» sostituita nella stazione di Macomer, di antichi strumenti di misura, le splendide fotografie dell'ing. Piercy il progettista e dell'impresario Gaetano Semenza; i primi manifesti che sancivano i diritti di esproprio della Compagnia Reale, tante fotografie che rivelano i tortuosi e panoramici percorsi delle ferrovie concesse ed infine tanti attrezzi manuali, che, strappati ad un immeritato ed ingiusto oblio ora stupendamente restaurati, ci ricordano quanto una volta fosse difficile e faticoso il lavoro dei nostri avi in ferrovia.

Franco Delli Carri



Il telegrafo morse del 1919 della stazione di Bonora e due modellini di locomotive d'epoca, sotto una suggestiva immagine dei tempi del vapore

REGGIO CALABRIA

Una nuova sede per gli uffici del Compartimento

L'esigenza di creare nuovi spazi per il personale degli Uffici della Sede Compartimentale ha determinato i presupposti per la realizzazione del nuovo fabbricato da adibire ad Uffici.
La scelta del luogo è caduta sul sedime di un vecchio magazzino esistente nella V.O. dello scalo di Reggio Calabria C.le, scarsamente utilizzato e meglio conosciuto come «magazzino ex Provvida».
Il fabbricato, in corso di costruzione ha 5 elevazioni fuori terra più seminterrato. Il progetto porta la firma dell'Architetto Cosimo Nostro, Segr. Sup. dell'Ufficio Lavori, e presenta le seguenti caratteristiche: superficie fondiaria mq 5.000 - superficie coperta mq 590 - superficie utile mq 3.540 - altezza massima metri 18,88 - rapporto di copertura 11,8% - volume mc 9.874 e dispone inoltre di mq 2000 di terreno da utilizzare come parcheggio.
Ogni piano offre una superficie utile di mq 500 circa, comprensiva dei corridoi - disimpegni e servizi, e comprende 22 stanze di quadratura varia per complessivi mq 380 circa, con la possibilità di sistemare almeno 40 agenti per piano.
La costruzione nasce dalla pressante esigenza di creare nuovi spazi per il personale degli Uffici della Sede Compartimentale. Infatti, l'aumento delle piante organiche, cui non ha corrisposto un esodo proporzionato, ha determinato la saturazione degli Uffici per cui oggi il personale è costretto ad operare in ambienti sovraffollati.
Il palazzo degli Uffici Compartimentali ospita attualmente circa 730 dipendenti e, dal rapporto con la superficie utile complessiva, risulta che ogni impiegato può disporre di appena 4 metri quadri circa. Ciò contrasta anche con la vigente normativa in materia che prevede, come condizione ottimale di lavoro, una superficie di 9 mq per impiegato.
Tali carenze, evidenziate anche dalla OO.SS., sono state recepite dall'Azienda che alle accertate esigenze del personale ha risposto con l'edificazione del nuovo fabbricato Uffici.
I lavori sono stati aggiudicati all'Impresa Gangeri che ha già dato inizio alla costruzione dello stabile.
Le fondazioni sono state già ultimate ma attualmente si registra un fermo dei lavori per attendere le risultanze dello studio che i tecnici dell'Ufficio Lavori stanno conducendo circa la possibilità di realizzare l'ingresso anche lato torrente «Calopinace» in previsione della sua futura copertura.
I lavori hanno avuto inizio nel febbraio scorso e, in base ai termini contrattuali, dovranno terminare con la consegna del fabbricato entro il mese di agosto del 1985. Tale data, secondo il parere del Direttore dei lavori — Ing. Mele —, potrà essere rispettata. Le condizioni di lavoro del personale degli Uffici della Sede Compartimentale potranno comunque già migliorare fra qualche mese con la consegna all'Azienda da parte della Ditta appaltatrice di un nuovo fabbricato destinato ad Ufficio Sanitario e Ferrotel, opera di notevole rilievo della quale daremo più dettagliata notizia in occasione della sua prossima inaugurazione.
Nei locali resi liberi dall'Ufficio Sanitario e opportunamente ristrutturati, potrà essere trasferito qualche nucleo operativo. Per quanto concerne gli spostamenti definitivi, il Direttore Compartimentale Ing. Rizzuto ha già approntato un programma di massima secondo le esigenze prospettate dai vari Capi Ufficio.
Nell'imminenza dell'ultimazione dello stabile, saranno valutate nuove esigenze che potrebbero essere emerse nel corso dell'anno.

Giulio Giulietti

PALERMO E MESSINA

Operazione acque pulite

Grande impegno ecologico nel Compartimento di Palermo. A distanza di poche settimane, infatti, sono stati inaugurati due modernissimi depuratori di acque.
A Palermo, un impianto di depurazione «neutralizza» i rifiuti liquidi del Deposito Locomotive, del parco pulizie vetture e della Squadra Rialzo, che in passato si riversavano nel fiume Oreto. Adesso il depuratore, attraverso chimiche antinquinanti, realizza il riciclaggio e il conseguente reimpiego delle acque. A Messina, è entrato in funzione un depuratore presso l'Officina G.R.
L'impianto, realizzato in 360 giorni con il sistema chiavi in mano ha una potenzialità di 60 mc/h ed è completamente automatico e in grado di funzionare 24 ore su 24. È stato progettato per depurare, oltre che le acque inquinanti prodotte dall'Officina G.R., anche quelle provenienti dal Deposito Locomotive e dalla Squadra Rialzo, per ora trasportate per mezzo di ferrocisterne, in attesa del prossimo completamento di un'apposita conduttura in pressione.
Come per il depuratore di Palermo, l'impianto di Messina assicura un trattamento fisico-chimico delle acque nel rigoroso rispetto delle disposizioni di legge.

Giuseppe Giambanco

UDINE

A vapore, tra presente e passato

Revival del vapore alla stazione di Udine dove un convoglio anni trenta, composto da una locomotiva a vapore, la 880.051, e da tre vetture viaggiatori d'epoca ha dato spettacolo.
A promuovere l'iniziativa e il ripristino, sia pure temporaneo, del convoglio a vapore, sono stati gli aderenti al Gruppo amatori trasporti del Dopolavoro ferroviario di Udine in collaborazione con gli «Amici della stazione a vapore» di Ancona che hanno così voluto riproporre all'attenzione degli appassionati sia un tipo di locomotiva che negli anni del suo maggior impiego si era dimostrata insostituibile nei servizi di manovra nelle stazioni e nel traino di convogli «leggeri» sulle linee secondarie, sia un sistema di trazione in uso sulla nostra rete ferroviaria sino a qualche decennio fa.

L'Ing. Conti Nibali illustra le caratteristiche tecniche del nuovo depuratore dell'Officina G.R. di Messina

Il convoglio è così partito nella prima mattinata fra la curiosità di quanti si trovavano in stazione: meta Cervignano del Friuli.
Il pur breve tragitto ha permesso di far conoscere ai viaggiatori un tratto di linea in cui passato e presente si sposano in maniera armonica; infatti accanto ai moderni apparati Acei della stazione di Palmanova si trova ancora la vecchia colonna idraulica che nel passato è servita per rifornire d'acqua le vaporiere che transitavano sulla linea; ai segnali luminosi della stazione di Risano si contrappongono quelli semaforici di Strassoldo, la piattaforma girevole nella stazione di Cervignano e mille altri particolari.
E proprio per far ammirare questo dolce accostamento di passato e presente, il treno ha sostato nelle stazioni dove gli appassionati hanno anche potuto «scatenarsi» in riprese cinematografiche e fotografiche. Nella stazione di Palmanova i «nocchieri» del convoglio, Adino Barbano e Renato Linz hanno provveduto alla rifornitura d'acqua della sbuffante vaporiera; erano anni che una simile scena non si ripeteva, ha commentato un ferroviere del luogo e proprio perché tali scene sono ormai «ricordi» tutta l'operazione ha suscitato tanto interesse.
Il viaggio, per quanto breve, ha permesso di far conoscere ai partecipanti luoghi caratteristici della regione e far rivivere alcuni attimi dei vecchi tempi alla stazione di Udine.

Giorgio Bellini

Lo stabilimento balneare di Ladispoli del D.L.F. di Roma

BOLOGNA

Stazione in fiore

«Torna a fiorir la rosa» e per la seconda volta l'ultima settimana di maggio ha visto la città di Bologna adornarsi di fiori e di verde in una gara festosa fra strutture pubbliche e private ed un susseguirsi di manifestazioni che hanno dato ai bolognesi il gusto di riscoprire la propria città ed ai primi turisti il piacere di un benvenuto inatteso e cordiale.
«Bologna in fiore» ha visto quest'anno la partecipazione del Compartimento ferroviario che ha aperto le porte della Stazione Centrale all'iniziativa del Comune. Le severe strutture della ottocentesca stazione, ingentilite da tanti smaglianti colori, da quadri e sculture di colleghi ferrovieri hanno preso un'atmosfera, inattesa quanto gradita da ferrovieri e viaggiatori.
Ecco quindi — la stazione «porta della città», dove funzionalità e confort possono dare una prima immagine della città stessa e dei suoi abitanti — come ha detto il Direttore Compartimentale, Ing. Marino, alla cui pronta sensibilità si deve questa felice riuscita dell'iniziativa.
Numerosi negozi del centro hanno accolto nelle loro vetrine, tra i fiori, gli oggetti tipici del lavoro ferroviario. Da Zanarini, notissimo bar del Pavaglione, «Voci della Rotaia» faceva bella mostra di sé appoggiata ad una vecchia lanterna mentre per molti clienti della libreria Zanichelli si è trattato di una vera e propria scoperta tanto che tutte le copie disponibili sono andate a ruba.

Renzo Pocaterra

LADISPOLI

Parliamo di mare

Apertura alla grande della stagione estiva da parte della Sezione DLF di Roma. Infatti, con una festosa cerimonia si è inaugurato lo stabilimento balneare di Ladispoli, totalmente ristrutturato, pur nel rispetto della volumetria esistente. Si tratta ora di uno stabilimento veramente funzionale che ben si inquadra in un'area dalla forte richiesta di idonee strutture per le vacanze di tanti ferrovieri.
Hanno partecipato all'inaugurazione il Vice Direttore Generale FS e Presidente della Commissione Centrale del D.L.F., Dott. Bonforti, il Dott. Romano, Capo dell'Ufficio Centrale 7°, l'Ing. Mori, Capo del Compartimento di Roma e il Dott. Testa, Capo Ufficio Personale.
La realizzazione è stata illustrata dal Presidente del DLF di Roma, Palucci. Parole di apprezzamento per questa e per altre attività del DLF sono state pronunciate dal Dott. Bonforti e dall'Ing. Mori, che si sono vivamente congratulati con l'Arch. Bichara realizzatore della nuova struttura.
Inoltre due apprezzabili pittori del Centro d'arte «La Bitta», la Sig.ra Catanea e Carlo Speranza hanno voluto donare un'opera ciascuno per rendere ancora più interessante l'interno della sala ristorante. Applausi per tutti, compreso il gestore Sig. Casali, ed un brindisi di augurio e naturalmente l'arrivederci per tanti colleghi che quest'anno potranno godersi uno degli stabilimenti balneari più nuovi e attrezzati del litorale romano.

Elio Auticchio

MILANO

Arriva il «teledrin»

Che cos'è il teledrin? È un servizio offerto dalla SIP di ricerca-persone a distanza che funziona nell'ambito dell'area urbana ed una limitata area extraurbana mediante l'invio di un segnale di chiamata da un apparecchio telefonico urbano.
Il teledrin è un piccolo apparecchio tascabile che è in grado di ricevere due distinti segnali di chiamata inviati attraverso qualunque telefono; i segnali possono essere ricevuti in qualsiasi momento nell'ambito dell'area urbana.
Chi è stato chiamato a sua volta si mette in comunicazione con la persona che vuole parlare con lui.
Questo apparecchio tascabile verrà per la prima volta utilizzato fra qualche tempo a Milano Smistamento da determinati agenti che hanno bisogno di essere nel piazzale ed in linea e chiamati al momento opportuno.
Infatti in tale impianto sono in corso lavori di programmazione e di esecuzione per il quadruplicamento e l'aceizzazione dello scalo con metodo PERT e pertanto si ritiene che questo apparecchio, già utilizzato dagli operai IE di Roma e Milano, potrà essere molto utile al personale ed in particolar modo a coloro i quali espletano determinate mansioni nell'ambito di una grande stazione e devono accorrere in qualsiasi evenienza per esigenze di servizio.

Salvatore Cinque

CULTURA & TEMPO LIBERO

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

CINEMA

di Piero Spila

Anche in città ci sono le stelle

Cosa sarebbe della natura se non ci fossero le metropoli a farcela rimpiangere? E che valore avrebbe un paesaggio incontaminato se non ci fosse qualcuno capace di apprezzarlo? In **Local Hero** di Bill Forsyth sembra che soltanto sotto i grattacieli delle grandi città e nell'aria satura di smog possano ancora maturare forti nostalgie per le piogge di stelle e le aurore boreali. Viceversa, chi vive da sempre a contatto con la natura, magari a Farness, in Scozia, un villaggio che ha una baia d'incanto e un cielo che di notte s'accende come un teatro, non sa che farsene della sua fortuna e non vede l'ora di andarsene.

Bill Forsyth, con questo suo film insolito e bizzarro, sembra dire che a salvare la natura (che poi significa vivere in un modo anziché in un altro) non è l'abitudine che diventa monotonia, né la casualità che diventa assuefazione, ma la scelta e la volontà di ognuno di noi.

Local Hero è un'opera curiosa perché vive essenzialmente su una serie di paradossi, dove chi dovrebbe resistere e ribellarsi è invece dispostissimo a cedere, dove i capitalisti sono sognatori e i contadini quasi tutti cinici e infidi, dove infine chi dovrebbe avere la tempra dell'affarista si sperde ammaliato e vulnerabile nelle suggestioni del paesaggio come cappuccetto rosso nel bosco.

Paradossi che sono ancora più clamorosi perché emergono da una storia e da una situazione del tutto tradizionali. Lo sviluppo industriale, si sa, ha bisogno più di oleodotti che non di paradisi terrestri, ed ecco quindi che, già nelle prime sequenze del film, la società petrolifera multinazionale Knox Oil & Gas di Huston decide di acquistare il villaggio scozzese di Farness, e alcuni chilometri di costa che lo circondano, per realizzarvi il gigantesco terminale di un oleodotto.

Un impiegato della società, Mac Intyre, che a causa del suo nome tutti credono di origine scozzese, viene incaricato di condurre le delicate trattative. Per Mac Intyre il viaggio in Scozia sarà un'esperienza indimenticabile e una fonte inesauribile di sorprese. Innanzitutto contrariamente alle aspettative, gli abitanti del villaggio non vedono l'ora di concludere l'affare e l'unica loro preoccupazione è di strappare quanti più soldi possibili.

E la bellezza e l'armonia del luogo (pescatori russi e manager americani solidarizzano senza problemi) sono già insidiate da alcuni allarmanti segnali: un jet che ad ogni ora del giorno solca il cielo abbattendo il muro del suono, un misterioso motociclista che mette a repentaglio la vita dei tranquilli passanti, e soprattutto la irrefrenabile bramosia della gente. L'unico a opporsi — l'«eroe locale» del titolo — è il vecchio e cocciuto Ben, un pescatore che vive da sempre in una catapecchia sulla spiaggia di sua proprietà e che non ha nessuna intenzione di andarsene. Le trattative sembrano naufragare, fra la disperazione degli altri abitanti del villaggio che vedono sfumare i loro sogni di ricchezza, quando giunge a Farness il capo della Knox in persona, a suo modo anche lui un «eroe locale». È infatti il capo di un vasto impero industriale che ha però l'anomalia di non voler soffocare la sua passione: l'astronomia. A Mac Intyre ha ordinato di concludere l'affare, ma anche di riferire puntualmente cosa succede nel cielo magico di Farness, che proprio in quel periodo è sotto il segno della Vergine.

È evidente che il vecchio Ben e il capo della Knox (interpretato da un sorprendente Burt Lancaster) non tarderanno a scoprire le loro affinità elettive e, quindi, anche a raggiungere un accordo. Farness verrà venduta, ma non diventerà una

Un'immagine di «Local Hero», il curioso film di Bill Forsyth

raffineria, bensì un laboratorio per ricerche marine ed astronomiche. Vorrà dire che a godersi questo ben di Dio rimarrà solo chi saprà apprezzarlo, e cioè personaggi un po' folli o comunque straordinari: certo il vecchio Ben, o il capo della Knox che difende la sua «anomalia» dagli assalti di uno psicoanalista che non vuole darsi per vinto, o una stupenda ragazza che ama immergersi in mare come una sirena e che in una scena del film mostra le sue dita dei piedi misteriosamente pinnate. Una serie di segnali allarmanti che Forsyth dissemina lungo tutto il film, come il banco di nebbia che improvvisamente avvolge l'auto di Mac Intyre prima del suo arrivo a Farness: una sequenza che spezza in due la struttura stilistica del film facendo precipitare il tono realista in una dimensione magica, trasformando il viaggio del giovane impiegato in un itinerario verso la conoscenza (in una citazione che eloquentemente ricorda **Nosferatu**).

Alla fine del film, tornato a casa a fare i conti con la sua solitudine (si ricordi il giro di telefonate prima di partire), Mac Intyre si scopre a guardare con occhi nuovi lo straordinario scenario offerto dai grattacieli illuminati che si innalzano davanti alla sua finestra. Il cielo della metropoli può equivalere a un cielo pieno di stelle: l'importante è come si guarda e, soprattutto, aver voglia di guardarlo.

È questo il piccolo apologo di un film certamente insolito nel panorama cinematografico contemporaneo: più umanistico che ecologico, più pessimista che sereno (a dispetto dell'illusorio finale).

Un peso notevole nel far lievitare la dimensione magica e sognante del film è la musica di Mark Knopfler, leader dei Dire Straits.

LIBRI

Uno e poi mille

Il romanzo non è certamente un genere che appartiene alla cultura e alla tradizione indiana dove prevalgono la narrazione orale, il poema, dove il «fare letteratura» ha sempre un approccio favolistico, fantastico.

Eppure, uno dei più grandi successi letterari di questi ultimi mesi, pur se scritto in lingua inglese, è un romanzo di matrice prettamente e tipicamente indiana. Stiamo parlando de **I figli della mezzanotte (Midnight's children)** di Salman Rushdie che a tre anni di distanza dall'edizione inglese, viene oggi presentato in Italia dalla casa editrice Garzanti.

In un così breve arco di tempo **I figli della mezzanotte** si è conquistato traduzioni in quindici lingue, ha venduto oltre un milione di copie, ha fruttato al suo autore lodi iperboliche e l'etichetta ufficiale di genio letterario.

Chi lo ha incontrato afferma che Salman Rushdie a genio non si atteggia certamente. Figlio di una ricca famiglia musulmana stabilitasi in Pakistan, Rushdie ha sempre studiato in Inghilterra, si è laureato in storia a Cambridge, ha tentato la carriera di attore e si è quindi affermato come valente copywriter pubblicitario. Del suo primo libro, **Grimus**, scritto di getto e uscito in sordina, non si è accorto praticamente nessuno. Cinque anni gli sono invece serviti per la stesura de **I figli della mezzanotte**, una «saga familiare perversa e rovesciata» per dirla con le parole dello stesso Rushdie.

La storia comincia alla mezzanotte del 15 agosto 1947 quando l'India conquista la sua tribolata indipendenza dal Raj britannico. Saleem Sinai, protagonista e narratore, viene alla luce insieme ad altri milleuno bambini («milleuno come le mille e una notte») nell'ora immediatamente successiva al rivolgimento storico.

Sono bambini assai strani i figli della mezzanotte, tutti dotati di particolari poteri con i quali possono cogliere passioni segrete, ipocrisie, penetrare il senso di eventi cruciali, persino condizionandoli. Con i figli della mezzanotte e la folla di comparse e comprimari che li circondano attraversiamo trent'anni di storia indiana: le guerre con il Pakistan, l'Emergenza di Indira Gandhi, la campagna per la sterilizzazione, in un frenetico alternarsi di autobiografia privata e avvenimenti pubblici, in un complesso interscambio tra realtà e immaginario.

Salman Rushdie

«Ammanettati dalla storia», i figli della mezzanotte la subiscono e la reinventano nella quotidianità di vicende tutte giocate tra incredulità e convinzione tra realtà e leggenda, tra tradizione e modernità.

La narrazione, continuamente ridiscussa e rimaneggiata, costruisce un affresco grandioso, picaresco, di un'India che britannica non è più ma che di britannico ha ancora tutto, di un paese denso di umori, di fermenti, di contraddizioni.

Solo un indiano avrebbe potuto raccontare una storia di questo genere così favolosa e concreta insieme.

Certo, riferimenti e ascendenze anglosassoni ce ne sono e molte. Sterne, innanzitutto, a cui Tristam Shandy Saleem è strettamente imparentato, e poi Eliot, Joyce, Fielding, Kipling, ma sono tutti modelli che vengono reinventati, contaminati, acquisiti.

Assolutamente orientale è invece la lingua, «ho dovuto creare un inglese particolarmente musicale, dargli ritmi e tempi diversi, costruire frasi più lunghe e pigre» afferma Rushdie, «ho dovuto riscoprire la metafora, l'iperbole, nella ricerca incessante di intensificare la realtà».

Una realtà che non è mai la stessa ma varia secondo l'angolazione da cui la si guarda, come non è mai lo stesso il tempo, elemento con cui l'autore gioca dalla prima all'ultima pagina del romanzo ribaltando freneticamente gli eventi, usando il flash-back, mettendo in bocca ai suoi personaggi messianiche previsioni sul futuro. Del resto, «in India ieri e domani si dicono nella stessa maniera, **kal**, e se si tratti di ieri o domani si distingue solo per il tempo che accompagna l'avverbio» spiega Rushdie.

I figli della mezzanotte, con le coordinate spazio-temporali così dilatate, risulta dunque un libro a volte delirante, a volte barocco, a volte metaforico ma sempre soffuso di un impercettibile, cupo humour. Gli episodi, piccoli e grandi, sono molto coloriti e per quanto estrosi, non risultano mai gratuiti.

Se, secondo il trend odierno della letteratura britannica e secondo quanto ha sostenuto Salman Rushdie in un articolo sul Times, è necessario che la narrativa inglese si «decolonializzi» facendo tesoro degli stimoli e degli apporti delle culture di paesi un tempo coloniali, **I figli della mezzanotte** è il primo e riuscitissimo esempio di questa nuova e non poi così bizzarra tendenza.

Marina Delli Colli

Salman Rushdie: «I figli della mezzanotte», Garzanti, pp. 515, lire 22.000.

Studiare i classici. Si può?

Anche la critica letteraria rischia di sfiorare il paradosso magistralmente illustrato da Borges in uno dei suoi racconti fantastici, quando immagina che sia possibile riscrivere il «Don Chisciotte» ignorando di farlo. Come si può infatti oggi tornare a versare inchiostro per personaggi della nostra letteratura o della letteratura internazionale senza paventare di esprimere dei concetti o di indirizzare la propria lettura in modi che da qualche parte ignota sono già stati esperiti? Tanto più il pericolo è maggiore, poi, quanto più una rilettura dei classici non si accontenta di qualche riscontro marginale, di qualche noterella filologica su questo o quel verso, di qualche appunto minimo, insomma, da aggiungere al tronco consolidato e ramificato della tradizione critica, ma pretende di rivisitare in toto o quasi i fondamenti critico-speculativi che sono alla base della tradizione stessa. Lo spunto per queste mie riflessioni mi è fornito dalla recente lettura di due scritti che, sia pure con modalità e finalità assai diverse, si occupano, niente meno, di Dante e di Shakespeare. Si tratta di nomi da far tremar le vene e i polsi (tanto per usare un'immagine in tema con l'argomento). Cosa c'è da aggiungere oggi, dopo secoli e secoli di critica agguerritissima, articolata, onnicomprensiva, alle consolidate convizioni che (da qualunque punto di vista si voglia guardare la loro opera) si sono sedimentate intorno alle figure dei due sommi artisti? Proviamo a guardare.

I due scritti a cui mi riferisco sono, rispettivamente, un volume della nota studiosa francese Jacqueline Risset, **Dante scrittore,** pubblicato da Mondadori e un saggio in corso di stampa del giovane critico Giuseppe Manfridi, **Shakespeare involontario.** Già dai titoli traspare una certa aria di provocazione: quasi lapalissiano, o per lo meno un po' fuori moda quello della Risset; vagamente ammiccante a interpretazioni di tipo psicoanalitico quello di Manfridi. Ma ciò che accomuna i due lavori è la fresca e irruenta «spavalderia» con cui ci si tuffa nel **mare magnum** del già detto e del già scritto con la sicurezza di venirne a capo, di costringere in ogni caso a dei ripensamenti e a dei nuovi momenti di meditazione.

Il lavoro della Risset, va detto subito, appare oggi tradotto in italiano, ma era stato concepito in francese e, soprattutto, per i francesi, il cui rapporto con Dante, si sa, non è mai stato dei migliori. Proprio per colmare una lacuna storica, la Risset ha maturato l'idea di propagandare una (anzi la propria) idea di Dante nella sua interezza. Ne è venuto fuori un quadro di singolare validità critica e interpretativa: un itinerario dantesco ricco di vedute affascinanti e di rapidi scorci non meno significativi. L'idea di fondo, perseguita dalla Risset nell'intero libro, è che l'opera di Dante sia «circolare», che ritorni, cioè, continuamente su di sé per ripartire con guizzi improvvisi ed efficacissimi. Alla luce di tale interpretazione trovano un respiro nuovo alcuni motivi fondamentali dell'opera dantesca: dall'amore per Beatrice all'adesione al Dolce Stil Nuovo, dal tormentato rapporto con la lingua volgare alle più sofisticate architetture del pensiero medievale. E per il lettore, francese o italiano che sia, c'è davvero da imparare.

Come pure c'è da imparare leggendo le acute pagine di Manfridi su Shakespeare. Il saggio verte, se così si può dire, su una rilettura critica del **Giulio Cesare** alla luce di un'idea portante: il nucleo dell'azione drammatica è interamente riposto nell'interazione individuo-massa (frequenti e azzeccate le citazioni da **Massa e potere** di Canetti). Bruto e Antonio, nei due memorabili discorsi al Popolo nel III atto della tragedia, forniscono a Manfridi l'occasione per analizzare da un lato i meccanismi con cui il singolo riesce ad «aizzare» la massa, e dall'altro la minuziosità della trama di rapporti che si instaurano fra il singolo e la massa stessa: una trama esilissima, sempre sul punto di spezzarsi e di creare equilibri nuovi. L'analisi di Manfridi, comunque, rimane tutta interna al testo, lo tallona, lo morde, ne estrae dei valori nuovi e convincenti persino per interpretare fenomeni di massa del tempo nostro. Un metodo di ricerca molto originale, dunque, del quale Manfridi si serve per rintracciare le fila del proprio intendere il teatro, che potremmo sintetizzare nel concetto di «metamorfosi», di quel mutamento necessario affinché tra i personaggi di un lavoro teatrale il dramma possa esprimersi.

Claudio Giovanardi

J. Risset, «Dante scrittore», Milano, Mondadori, 1984, pp. 191, Lire 20.000.
G. Manfridi, «Shakespeare involontario».

Dal nostro malato speciale

Giornalista di successo, inviato speciale di un importante quotidiano, Roberto ha firmato centinaia di reportages, girando tutto il mondo. Costretto in una clinica da una misteriosa malattia, ripensa, tra ossessioni e rimorsi, al frenetico attivismo della sua esistenza di giornalista e si accorge di aver viaggiato come in trance tra «rischi fittizi ed imprese da fotoromanzo (...) elevando il pettegolezzo a verbo». La sua è stata una fuga verso il vuoto, pagata con il dissesto della famiglia, la scarsa attenzione al figlio adolescente, diventato «uomo senza preavviso».

Nel cerchio chiuso della clinica, Roberto sente che la sua parabola di emigrante a tempo determinato è finita e che deve cercare la notizia vera e non voci marginali.

Abbiamo così inquadrato il romanzo di Claudio Angelini «Malato speciale».

Autore di poesie, e giornalista televisivo, Angelini con questo libro ha fatto il suo ingresso nell'arengo della narrativa.

Di quella grande esperienza esistenziale che sono i giorni di un uomo malato, la letteratura ci offre esempi di rilievo. Ci riferiamo ai grandi modelli ottocenteschi e, con le debite proporzioni, agli autori moderni e contemporanei.

In quei libri, la malattia occupa tutta la scena, è l'unica realtà: decadenza fisica e, al tempo stesso, allegoria del male morale, stimolo alla ricerca di una nuova condizione dell'esistere, oppure totale e definitivo naufragio.

Questi temi, nel libro di Angelini, trovano uno svolgimento originale. Ma, a nostro avviso, non sempre convincente. Il ritmo è veloce, sostenuto da contrapposti moduli espressivi (la dissacrazione e la pietà, i personaggi autentici e le maschere grottesche) con un gusto ora aggressivo, ora autolesionistico.

Il legame di Roberto con la seconda moglie, Giulia, va a picco in una serie di colloqui, di incontri-scontri sul filo di una concitazione quasi cabarettistica. Roberto cerca conforto in una suora-infermiera che gli dimostra la sua comprensione in circostanze che fanno pensare ad un rapporto più immaginato che reale. Filippo il capo portantino si fa in quattro per i pazienti ma in cambio gli infligge la recita delle sue poesie che ha scritto in anni di oscura attività letteraria.

C'è come un senso di giostra nel mondo della clinica attraversato a momenti da un'intensità ad alto voltaggio generata dal tormento fisico e morale.

Il vero antagonista di Roberto non è una persona, ma un computer. Una scacchiera elettronica con la quale il degente gioca segrete ed interminabili partite (che sarebbe la metafora dell'esistenza come gioco e come azzardo). Quando Roberto, in preda alla narcosi dell'anestesia, viene portato in sala operatoria, sulla scacchiera appare la frase «I lose, io abbandono». Il computer è

vinto.
L'atmosfera di questo libro è lontanissima da quella della «Veranda» di Salvatore Satta o da quella di «Diceria dell'untore» di Gesualdo Bufalino, tanto per ricordare le opere più recenti e più degne ispirate dall'universo concentrazionale della clinica.
Angelini ha scelto un'altra dimensione, raggiungendo soltanto in alcune pagine di asciutta costruttività un significato stringente ed ultimativo.

Marcello Buzzoli

Claudio Angelini: «Malato speciale» (editore Rusconi), pp. 115, lire ottomila.

DISCHI

Uno zoo musicale

Il mondo degli animali, con il loro modo di esprimersi e di muoversi, ha destato l'interesse di più di un compositore: sia stato esso incline alla onomatopea musicale o abbia appartenuto all'empireo dei grandi per i quali la musica è musica e basta: un titolo può esserle assegnato, se si vuole, dopo che è stata composta; fra questi citiamo Haydn e Beethoven (chi non ha nell'orecchio il verso del cuculo della «sesta»). Ma dovrei subito aggiungere Saint Saën il quale, dimentico della fama acquisita con le sue sinfonie ed i suoi concerti che lo hanno collocato fra i grandi, lasciandosi trasportare dalla sua indole burlesca e sarcastica, pensò bene di scrivere un Carnevale degli animali con cui divertirsi ad imitare appunto gli animali e da cui trovare motivo per parodiare autori contemporanei e financo sé stesso. E come se non bastasse, inserire nella fauna una nuova specie: i «pianisti» per evocarne la petulanza degli esercizi.
Si racconta che, invitato a colazione da amici londinesi facoltosi e presentatosi con notevole anticipo, non trovasse miglior cosa da fare, per ingannare l'attesa, che cambiare la severa disposizione dei mobili del salone, quanto mai curata dal proprietario. Questo, per dare un'idea del carattere bizzarro dell'uomo Saint Saëns. Ma veniamo al suo Carnevale: un lavoro per orchestra e due pianoforte. Lo seguiremo nell'interpretazione dell'Orchestra della Società dei Concerti del Conservatorio di Parigi diretta da Prêtre; al piano, nientemeno che Ciccolini e Weissemberg. Indubbiamente una combinazione formidabile che troviamo nel disco EMI-3-CO65-10973.
Dopo una breve introduzione orchestrale, breve quanto vivace come si conviene ad un carnevale, viene presentato il leone con l'austerità e la serietà che gli competono, espressa dall'orchestra con un'aria orientaleggiante (chissà perché, in musica, la fiaba si identifica con l'oriente per lo più reso con la scala cromatica orientale; ma forse anche questo fa parte del proposito di fare parodia). Dal leone ai galli e alle galline, ai loro versi, allo smanioso beccare, al razzolare solerte nel cortile. Con le tartarughe la prima parodia: è Offenbach a farne le spese col suo Orfeo agli inferi, adattato per descrivere il lento procedere compassato di quegli animali. Una grezza melodia, affidata al contrabbasso, ci descrive l'elefante con ritmo ternario, accompagnato dal piano che scandisce le due battute in levare. A fornire i temi sono Berlioz e Mendelsoohn. Nell'«Acquario» il Nostro abbandona la satira per librarsi, trascinato dal suo estro ed abilissimo nella virtuosità orchestrale, nella sfera della melodia pura (l'avrà ascoltato questo brano Ciaikovsky prima di comporre «Lo schiaccianoci»?) per poi tornare, nel brano seguente, all'onomatopea pura nell'imitare, con lo stridere dei violini alternato con le viole e i violoncelli, il raglio dei «personaggi dalle orecchie lunghe» e, col clarinetto, il cuculo. Compare qui un breve esempio di «pointillisme» debussiano ante litteram. L'aleggiare di stormi di uccelli nella «Voliera» offre nuovamente l'occasione, come già nell'«Acquario», di mostrare la grande abilità nell'orchestrazione per generare armonia imitativa d'altro genere: più astratta; più che dei versi, delle immagini. Nei «Fossili», fanno fugace apparizione Mozart, Rossini e lo stesso Autore come a... giustificare il titolo del brano. Tralasciamo i «Pianisti» di cui abbiamo detto e veniamo al pezzo forte: il cigno. E chi non lo conosce? Uno splendido duetto fra piano e violoncello talmente noto e ripetuto da essere definito sciropposo dagli eruditi che hanno timore di manifestare un tantino di sentimento. Anche il finale è noto: una fantasmagoria di fuochi d'artificio, scoppiettii del piano sulla girandola orchestrale.
Dell'interpretazione, dato il calibro degli interpreti, ben poco da dire. Presentazione del disco: voluminoso l'involucro quanto scarso e deludente il commento (in compenso, in Italiano). Sull'altra faccia del disco, un altro brano del repertorio «zoologico» musicale: «Gli animali modello» di Poulenc.

Gianfranco Angeleri

Musica da vacanza

Tempo di mare, di vacanza, di musica da godere e da consumare. In questo periodo trovano un favore particolare le **compilations,** vale a dire le antologie musicali che in un solo ellepì raggruppano più voci, presumibilmente con qualche affinità a livello di forma e contenuti. Si va dalle raccolte di motivi degli anni sessanta a prodotti che riuniscono degli artisti solo perché particolarmente noti e apprezzati dal pubblico. È tutto un caleidoscopio di voci e suoni che funziona al meglio proprio in un contesto poco pretenzioso come quello delle vacanze estive. Non è nostra intenzione passare in rassegna le numerose compilations che affollano i mercati discografici: bisognerebbe per ciascuna illustrare la presenza dei vari cantanti che vi compaiono, e questo finirebbe col rendere gravoso, oltre che scarsamente utile, il discorso di una rubrica che tende ad essere essenzialmente informativa, sì, ma che pretende anche di esaurire gli argomenti che affronta. Vuol dire allora che proveremo a fare una piccola compilation casereccia, segnalando alcuni prodotti cui l'estate (almeno si spera) porterà fortuna.
Cominciamo da Giuni Russo, una cantante molto brava, dotata di eccellenti qualità vocali e che, da quando è passata sotto l'egida di Franco Battiato è riuscita ad uscire da uno spiacevole anonimato in cui sembrava ormai relegata. Il

Giuni Russo

suo prodotto per l'estate si chiama **Mediterranea** (FFD 20409); si tratta di un album ben riuscito, cui hanno collaborato personaggi del valore di Giusto Pio e di Maria Antonietta Sisini. L'ottima vocalità di Giuni ha modo di brillare in molte parti, ma soprattutto in «Mediterranea» e nel pezzo «È una sera molto strana». Un disco ben riuscito a dispetto dell'eterogeneità dei filoni sonori che vi confluiscono.

Una citazione anche per Luca Carboni e il suo **... Intanto Dustin Hoffman non ne sbaglia una** (RCA PL 72067). Si tratta di un disco fresco e ironico, in cui il giovane Carboni mette a frutto le esperienze maturate a fianco di vecchie volpi della musica leggera come Dalla e Vasco Rossi. Unica cosa un po' buffa l'identificazione di Dustin Hoffman (il brillante attore è ormai avviato verso la cinquantina) del portavoce di tutti i problemi giovanili. Ne sarà contento per primo lo stesso Hoffman.

Roby Facchinetti, il noto solista e compositore dei Pooh, si è messo in proprio con l'album **Roby Facchinetti** (CGD 20395); non è però in vista uno scioglimento del gruppo, tanto più che al disco di Facchinetti hanno collaborato in qualche modo tutti gli altri componenti dei Pooh. Naturalmente la linea ispiratrice di questo ellepì non è lontana dai più noti successi del complesso, anche se Facchinetti pare quasi più libero di dar fondo alla propria inventiva melodica altrove un po' offuscata.

Il pezzo di gran lunga migliore ci sembra «Quelli nati un po' in collina».

Vorrei concludere la veloce carrellata segnalando un singolo: **Stella... Ma che spettacolo** (CGD 10542). Ne è autrice e interprete Roberta Voltolini, una giovane ventitreenne che dopo aver vinto il festival di Castrocaro si è aggiudicata la gondola d'argento a Venezia. Si tratta di un esordio che merita molta attenzione, anche se lo sforzo della ricerca vi traspare ancora troppo. Le giovani promesse non sono comunque molte all'attuale orizzonte, ed è il caso perciò di incoraggiare chi sulla scena comincia ad affacciarsi.

Claudio Giovanardi

SEGNALAZIONI/TV

Stangata napoletana

Vittorio Caprioli torna sul «luogo del delitto». Il suo ultimo film — scritto e diretto per Rai Uno — è infatti ambientato tra Napoli e la Costiera Amalfitana dove Caprioli girò l'ormai classico «Leoni al sole». Il film che vedremo presto in Tv si intitola «Stangata napoletana» e racconta in una serie di colpi di scena la «trastola», anzi le «trastole» (in dialetto) organizzate da una vivace famiglia napoletana ai danni di una parente «americana» e poi addirittura del Clan dei Marsigliesi.

Tra gli interpreti: Treat Williams, Margaret Lee, Regina Bianchi e lo stesso Caprioli.

Naumachos

Bruno Vailati, noto documentarista subacqueo ha scritto e diretto per Rai Due un film a puntate, «Naumachos», storia di un giovane sub romano che si trasferisce in Sicilia dove lo aspettano avventure di mare rischiose e spettacolari (la caccia a un pescecane, la ricerca di anfore romane, ecc.). Tra gli interpreti Mario Adorf e Antonio Cantafora. Vedremo presto sui nostri teleschermi «Naumachos» e le pregevoli riprese «sub» girate da Vailati, che sono il pezzo forte del film.

La vita è ancora dolce?

Enzo Muzii ha realizzato un programma, che andrà in onda su Rai Tre, intitolato «La dolcezza di vivere». Attraverso interviste ai protagonisti del periodo della «dolce vita» felliniana, Muzii cerca di saperne di più su quegli anni e su quei personaggi. Tra gli intervistati nomi tutt'ora alla ribalta delle cronache mondane come Dado Ruspoli e Marina Lante della Rovere, Novella Parigini e Jill Cagné, ma anche uomini di cultura e spettacolo da Moravia a Michelangelo Antonioni, dallo stesso Fellini al critico Tullio Kezich. Ricordi, nostalgie di una «Roma, la dolce» che oggi non c'è più.

TELEVISIONE

di Maurizio Valadon

Siena: un set per la musica

Se la voglia non c'è la fa venire, se c'è la fa passare. No, non è l'ennesimo slogan pubblicitario, ma l'effetto che provoca nel telespettatore **Voglia di musica**, la trasmissione annuale curata da Luigi Fait per la regia di Sandro Spina dedicata alla musica classica. Il ciclo di quest'anno — che è andato in onda dal 18 giugno al 22 luglio, tutti i giorni alle 13 su Rai Uno — ha lasciato nei suoi «fan» la sazietà per la ricchezza e la varietà dei concerti, ma allo stesso tempo ha stimolato la voglia di vederne e sentirne degli altri.

Come per gli anni scorsi, **Voglia di musica** è stata l'occasione per giovani ma già sapienti esecutori di esibirsi in alternanza con alcuni «mostri sacri», da Cecilia Gasdia a Uto Ughi. Hanno ospitato i concerti l'Accademia Chigiana e il Duomo di Siena, scenari d'eccezione che hanno offerto al regista Sandro Spina le «materie prime» per le sue regie.

Spina, che da anni segue **Voglia di musica**, ha ormai perfezionato una personalissima cifra stilistica in cui riprese e montaggio sono volti ad «interpretare gli interpreti». Voglia di musica, d'accordo. Ma la musica, Fait e Spina ce lo ricordano, è anche immagine: quelle evocate nella fantasia dell'ascoltatore, quelle che si producono al momento dell'esecuzione. L'ascolto solo audio sarà più «fedele», ma quanto si perde in emozione? L'ascolto «puro» è, in fondo, un'astrazione arbitraria nata dai progressi delle tecniche di riproduzione del suono. Una pianista, un direttore d'orchestra, una soprano sono solo macchine per produrre suoni nell'utopistica prospettiva di dare l'interpretazione «autentica» del brano eseguito? Un interprete si identifica e dissolve nelle sequenze di suoni che ha prodotto? La musica è «evento» e ad esso concorrono il temperamento, la tensione di **quell'**interprete in **quel** momento.

La regia di Spina tutto questo lo fa vedere, lo fa sentire. L'insistere sui primi piani che si alternano ad alcuni dettagli artistici dell'ambientazione (nell'Accademia Chigiana e nel Duomo di Siena non mancano scorci di grande spettacolarità), da un lato è un omaggio agli interpreti, dall'altro è l'elaborazione di un linguaggio specificamente televisivo che si adegua e si confronta con la sintassi musicale.

Voglia di musica potrebbe essere definita una trasmissione d'avanguardia per quanto riguarda il classico in TV. Se ormai il rock si esprime preferibilmente in «video-clip» (il disco, anche nella sua versione «laser» è piuttosto superato) e la «video-musica» è il nuovo mito giovanile, è anche perché «veri» registi si sono cimentati nei «video» con tutto il loro bagaglio di esperienza, la loro capacità di lavorare sull'immagine. Certo, il classico non è il rock, ma quello che si vuole sottolineare è una linea di tendenza a «visualizzare» la musica (di qualunque genere). E allora perché non pensare almeno a uno sviluppo più ampio e a un affinamento delle tecniche di regia delle trasmissioni TV dedicate ai concerti di musica classica? **Voglia di musica** in questo senso è davvero paradigmatica, lontana com'è dalle regie di routine di tanti concerti che si vedono sul piccolo

Barbara Pozzoli, la pianista della sigla di «Voglia di musica», che ha riscosso un suo personale e meritato successo

schermo. Non sempre ci sono quinte d'eccezione come in **Voglia di musica**, è vero. Ma la questione è un'altra: saper ascoltare la musica prima nei volti che nelle mani dei suoi interpreti.
Se l'esempio di questa «moderna» trasmissione sul «classico» trovasse un seguito, si potrebbe aprire una nuova stagione TV. L'appuntamento quotidiano con i concerti estivi «girati» a Siena, se protratto con coraggio — almeno nella formula — per una più lunga stagione potrebbe indurre nuove abitudini di ascolto.
Solo fantasie? Basterebbe provare. Comunque — e su questo ci sono sempre meno dubbi — la musica, anche classica, va «vista», oltre che sentita. E allora diventa importante anche la qualità delle immagini. Per aiutare ad ascoltare. Per aiutare ad immaginare.

INCONTRI

Adolfo Celi

Decisamente popolare, soprattutto per le numerose apparizioni televisive (ma con alle spalle un notevole bagaglio di produzioni cinematografiche), Adolfo Celi lo vedremo nuovamente sul piccolo schermo impegnato in **International Airport** (uno dei più importanti «serial» prodotti dalla RAI-Rete 1) e nelle tredici puntate di **T.I.R.**, realizzato ancora dalla RAI.
Se non conoscessimo la modestia di Celi, per lui si dovrebbe davvero parlare di «divismo» vista la sua prestigiosa carriera svolta in tutte le parti del mondo.
«Il divismo è finito — dice Celi — e lo dimostrerà proprio **International Airport**, un telefilm a puntate che prevede la partecipazione di oltre duecento attori. Tutti noi, nel corso delle 26 puntate, abbiamo interpretato a volte parti principali, ma spesso anche ruoli di contorno. È il nuovo modo di fare televisione imposto dai lunghissimi sviluppi narrativi del serial, ma anche il segno che il «divismo» dei tempi andati è decisamente tramontato».
Oltre che in **International Airport**, in cui interpreterà la parte del Capo Scalo, Celi sarà anche il protagonista di **T.I.R.**, un insieme di storie drammatiche, avventurose, romantiche, comiche e patetiche, ambientate nel duro mondo dei camionisti.

Gianni Boari

Adolfo Celi

FILATELIA

di Sebastiano Di Mauro

ITALIA

● Il 19 maggio è stata emessa l'annuale serie a soggetto turistico composta da quattro valori per un totale di L. 1.750.
Le vignette riproducono, in una cornice colorata, una veduta pittorica delle località prescelte e precisamente:
— valore da L. 350: Campione d'Italia, veduta dal lago;
— valore da L. 400: Chianciano Terme, entrata alle terme;
— valore da L. 450: Padula, veduta della Certosa;
— valore da L. 500: Siracusa, Teatro Greco.
Tiratura: quattro milioni di serie complete.

● Il 26 maggio è stato emesso un Biglietto Postale celebrativo della «XXXII Fiera di Roma» del valore facciale di L. 400.
L'impronta di affrancatura, racchiusa in un riquadro fluorescente, si ispira al tema «La Fiera come misura delle varietà del mercato» e riporta, stilizzati, un calibro e «La Bocca della Verità», le scritte «XXXII Fiera Internazionale di Roma» e «Italia», nonché il valore «400»; a sinistra dell'impronta di affrancatura è riprodotta la pianta dell'area in cui si è svolta la manifestazione, la leggenda «XXXII Fiera di Roma 26 maggio - 10 giugno 1984» e l'emblema della manifestazione stessa.
Tiratura: seicentomila esemplari.

VATICANO

● Il 18 giugno le Poste Vaticane hanno emesso una serie dedicata alle Istituzioni Culturali e Scientifiche della Santa Sede.
La serie si compone di quattro valori su altrettanti soggetti che recano la denominazione delle singole Istituzioni.
Il valore di L. 150: la veduta esterna della Pontificia Accademia delle Scienze;
Il valore di L. 450: sigilli apposti su un documento conservato presso l'Archivio Segreto del Vaticano;
Il valore di L. 500: l'ingresso della Biblioteca Apostolica Vaticana;
Il valore di L. 1.500: la Specola Vaticana di Castelgandolfo.
Tiratura: 900.000 serie complete.

● Nella stessa data è stato emesso un aerogramma del facciale di L. 500. La prima sezione dell'aerogramma reca impressi sulla facciata esterna: a sinistra la vignetta che riproduce Giovanni III Sobieski, re di Polonia, vittorioso nella battaglia di Vienna del 1683; particolare tratto dal quadro del pittore polacco Giovanni Mateiko, donato dai cattolici polacchi al Papa Leone XII e che è conservato in Vaticano; a destra l'impronta del valore recante i due stemmi del Papa Innocenzo XI, Odescalchi, e la dicitura 550 - Poste Vaticane.
Tiratura: n. duecentoottantamila esemplari.

Europa: ritrovare le radici culturali

di Marcello Buzzoli

Il palazzo del Parlamento europeo a Strasburgo non è né bello né brutto. Di certo non presenta soluzioni architettoniche geniali, di quelle che fanno pensare a Le Corbusier. L'ala per gli alloggi è strutturata in «studios», unità abitative monocamera, con capacità ricettiva e confort limitati. Accusata di essere costosa e poco produttiva, l'Assemblea di Strasburgo dimostra, almeno in questo caso, di conformarsi ad un'austerità quasi spartana.
In pratica, ogni eurodeputato ha a disposizione una stanza, non grande, con bagno annesso. L'arredamento è sobrio, il letto non troppo comodo. C'è chi ha parlato di struttura conventuale.
E a questa severa architettura d'interni fa riscontro l'ambiente esterno: lontana da Parigi, povera di svaghi, con un inverno arcigno e un'estate imprevedibile, Strasburgo potrebbe essere il luogo ideale per un romitorio.
Gli eurodeputati non sono monaci. Questo è certo. Però anch'essi, come i monaci, sono assertori di un mondo che deve ancora venire e guardano ad un futuro di fratellanza tra i popoli.
Nella decorsa legislatura, il Parlamento europeo, pur con i ristretti poteri di cui dispone, ha compiuto il proprio dovere, elaborando rapporti, studi e risoluzioni. Tra l'altro, ha inoltrato alla Corte di Giustizia della Comunità un ricorso contro il Consiglio dei Ministri, per i ritardi e le inadempienze nell'attuazione della politica dei trasporti.
Con l'approvazione del bilancio CEE 1984 ha imposto una sua strategia finanziaria, sfidando il contrario atteggiamento di alcuni Governi. Infine (e qui la cronaca potrebbe diventare Storia) ha presentato nel febbraio 1984 il noto progetto che modifica profondamente sia il meccanismo decisionale, sia il quadro delle competenze del sistema comunitario.
Ora che ci siamo lasciati alle spalle la concitazione del confronto elettorale e l'Assise di Strasburgo ha aperto i battenti della nuova legislatura, deve cominciare la riflessione sulle azioni da compiere per portare avanti la costruzione europea rimasta a metà dell'opera.
Rileggendo le pagine drammatiche di un Bernanos o di un Thomas Mann sull'Europa sconvolta dalla barbarie nazista e dai lutti della guerra, possiamo misurare il cammino compiuto che si sostanzia in un quarantennio di pace. Tuttavia siamo ancora lontani dall'Unione politica che avrebbe dovuto coronare il processo d'integrazione.
Al principio degli anni Cinquanta, quando le ferite della guerra sono appena rimarginate, il nostro Continente è diviso in due campi sotto l'influsso di due superpotenze planetarie; mentre dal Terzo Mondo provengono le prime avvisaglie delle rivendicazioni d'indipendenza. Per ricreare un equilibrio sullo scacchiere e recuperare un suo ruolo, l'Europa occidentale deve organizzarsi unitariamente. L'aspirazione è fortemente sentita dai Governi e dai popoli. Sulle sponde del Reno, i giovani francesi invocano «Europa, Europa!» e gli fanno eco dall'altra sponda i giovani tedeschi. Le vecchie formule, come la Società delle Nazioni, si sono rivelate inadeguate e sarebbe inutile riesumarle. È Jean Monnet, un oscuro funzionario francese, un «Commissario alla programmazione», a sostenere per primo l'idea di porre sotto un'Autorità unica la produzione di due risorse di base: il carbone e l'acciaio.
La Francia fa sua la proposta che è accolta favorevolmente dalla Repubblica federale di Germania, dall'Italia, dal Belgio, dall'Olanda e dal Lussemburgo.
Il 18 aprile 1951 viene firmato a Parigi il Trattato istitutivo della Comunità europea del carbone e dell'acciaio (CECA). A differenza delle precedenti organizzazioni intergovernative, la CECA attua un modello istituzionale di carattere federativo: la ripartizione delle competenze (sia pure limitatamente al settore carbosiderurgico) tra le Autorità nazionali, da un lato, e quelle comunitarie, dall'altro. Viene così a formarsi una sfera di competenza comunitaria con le sue leggi e la sua giurisdizione e con un potere esecutivo, un regime fiscale e un meccanismo di controllo propri.
Tre anni dopo, il Parlamento francese respinge il progetto della Comunità europea di difesa (CED) che prevedeva, per le forze armate, una struttura organizzativa sopranazionale, analoga a quella della CECA. I gollisti, contrari ad ogni idea di sovranazionalità, e le sinistre che agitano lo spauracchio della rinascita della Wehrmacht, alimentano, da posizioni contrapposte, un acceso isterismo. Così la grande occasione sfuma, mentre acquistano credito i fautori di un'edificazione unitaria che non comprometta la sovranità nazionale.
In questo clima, non scevro da reticenze e riserve mentali, si arriva al marzo 1957, quando a Roma vengono firmati i due Trattati che istituiscono la Comunità economica europea (CEE) e la Comunità europea per l'energia atomica (Euratom).
Significativamente nei due testi non appare mai la parola «sovranazionale».
Col passare degli anni, l'importanza delle materie afferenti al Mercato comune ha collocato in primo piano la CEE (che ormai è la Comunità per antonomasia), mentre le altre due hanno assunto un ruolo minore.
Comunque le tre Comunità hanno un unico apparato istituzionale che è così articolato:
— Commissione;
— Consiglio dei Ministri;
— Parlamento europeo;
— Corte di Giustizia.
La *Commissione* elabora gli indirizzi di fondo e predispone le misure d'intervento mediante atti che sono veri e propri disegni di legge. Il Trattato istitutivo della CEE prevede i *Regolamenti* che sono obbligatori e direttamente applicabili in ciascuno degli Stati membri; le *Direttive* che vincolano lo Stato circa il risultato da raggiungere, salva restando la competenza delle Autorità nazionali in merito alla forma e ai mezzi; le *Decisioni* che sono obbligatorie in tutti i loro elementi per i destinatari da esse indicati.
Il *Consiglio* è composto dai Ministri dei Governi dei Paesi membri ed è in definitiva l'organismo che detiene il potere decisionale e l'intero potere politico.
Il *Parlamento*, che dal 1979 viene eletto mediante consultazione popolare diretta, dispone di un potere di co-decisione in materia di bilancio e di un potere di controllo (più formale che sostanziale) sulle altre istituzioni. È privo del potere legislativo che non può ovviamente essere surrogato dall'attuale procedura di consultazione non vincolante.
La *Corte di Giustizia* che esercita la funzione giurisdizionale, assicurando il rispetto del diritto nell'interpretazione e nell'applicazione delle norme comunitarie. Le sentenze della Corte hanno valore esecutivo in tutto il territorio della CEE.

Alle quattro istituzioni tradizionali si è aggiunto, in maniera informale, il Consiglio Europeo. Che è composto dai Capi di Stato e di Governo e avrebbe dovuto svolgere una superiore funzione d'arbitrato e di propulsione, purtroppo dissoltasi nella nevrastenia di battibecchi teatrali e senza prospettive (il Vertice di Fontainebleau del 26 giugno scorso costituisce una preziosa eccezione che speriamo si ripeta).

Nell'attuale ordinamento della CEE manca dunque un sostanziale equilibrio per rendere più operanti i poteri della Commissione e del Parlamento, rispetto ai due organi di vertice. Questi ultimi agiscono come «Comitato d'affari» o, se si preferisce, «Camera di compensazione» di interessi che collidono con quegli degli altri partner, perché affrontati con la vecchia logica degli Stati nazionali. Questa incoerenza di base, insita nella stessa struttura istituzionale, si ritenne che potesse essere neutralizzata, o almeno attenuata, dalla dinamica del Mercato comune. La graduale riduzione delle tariffe doganali e il conseguente incremento dell'interscambio avrebbero dovuto costituire una rete di interessi tale da rendere inevitabile il trapasso dal MEC alla Comunità economica e, successivamente, politica.

La prima tappa su questa strada si doveva raggiungere col passaggio dalle decisioni ad unanimità alle decisioni a maggioranza.

L'intransigenza della Francia di De Gaulle costrinse ad un compromesso che ibernò di fatto il principio maggioritario, voluto dal Trattato. Con un elegante giro di valzer fu convenuto che «quando si tratta di interessi molto importanti, la discussione dovrà essere proseguita fino al raggiungimento di un accordo unanime». Il parametro per riconoscere gli «interessi molto importanti» non è stato ancora inventato e la Comunità arranca, trascinandosi la palla al piede del consenso universale.

Un altro errore fu quello di non comprendere che, all'atto della firma del Trattato di Roma, l'economia dei Paesi aderenti si trovava in una situazione di omogeneità per motivi del tutto occasionali. Era inevitabile una progressiva divaricazione tra Paesi caratterizzati da tassi di produttività, e quindi d'inflazione, diversi. E il divario si sarebbe aggravato con l'ingresso dell'Inghilterra e degli altri partner.

Negli anni Settanta e Ottanta, la CEE ha mostrato di non saper reagire in maniera unitaria alle tensioni e agli squilibri provocati dalla rarefazione delle fonti energetiche, dal corso del dollaro, dalla rivoluzione industriale, dalla concorrenza tra aree e Paesi più avanzati, dalla riconversione dell'agricoltura e da altri fattori di crisi.

L'assenza di un impegno coordinato nei settori industriali e tecnologico ha determinato la perdita di competitività dell'industria europea: lo dimostra il disavanzo della bilancia comunitaria dei pagamenti che nel 1982 ha toccato i dieci miliardi di dollari.

L'esercito dei disoccupati è salito alla cifra impressionante di dodici milioni e mezzo. Per contro, negli USA sono stati creati ben quindici milioni di nuovi posti di lavoro nell'ultimo decennio.

Per fare entrare l'Europa in una nuova fase di sviluppo e restituirle centralità e prestigio, sarebbe sufficiente, a parere di alcuni, creare uno spazio economico ed industriale europeo (sistema monetario, ricerca, informatica, mercato interno, ecc.); rimodellare la politica agricola; dotare la CEE delle risorse finanziarie indispensabili; correggere gli squilibri di bilancio che recano svantaggio ad alcuni partner.

Senza contestare la necessità di tali misure, è prevalente il convincimento che occorra una coraggiosa iniziativa politica per potenziare le istituzioni comunitarie, modificarne il funzionamento e la ripartizione dei poteri. Della rifondazione della Comunità si è fatto promotore il Parlamento di Strasburgo, preparando un progetto di Trattato (relatore e coordinatore Altiero Spinelli, una delle figure più nobili del federalismo) che istituisce l'Unione europea.

Del progetto hanno parlato i giornali, ma quasi tutti in maniera confusa e approssimativa. Nella impossibilità, per evidenti motivi di spazio, di pubblicare integralmente il documento, ne diamo qui di seguito una sintesi organica.

PRIMA PARTE - L'Unione è costituita tra gli Stati aderenti e ha in ciascuno di essi la più ampia capacità giuridica riconosciuta dalle legislazioni nazionali.

Il territorio dell'Unione comprende l'insieme dei territori dei Paesi aderenti.

I cittadini degli Stati membri sono perciò stesso cittadini dell'Unione che tutela i diritti fondamentali dell'individuo e s'impegna a mantenere e sviluppare, entro i limiti delle sue competenze, i diritti economici, sociali e culturali derivanti dalle Costituzioni nazionali nonché dalla Carta sociale europea. L'Unione fa proprio e riconosce ciò che è stato acquisito sul piano comunitario.

SECONDA PARTE - L'Unione si prefigge di: realizzare uno sviluppo umano ed armonico della società; assicurare il progresso e la crescita economica dei suoi popoli mediante un mercato interno libero; promuovere nei rapporti internazionali la sicurezza, la pace, il disarmo, il miglioramento delle relazioni commerciali; contribuire allo sviluppo armonioso di tutti i popoli. Per raggiungere tali fini, l'Unione adotta il metodo dell'azione comune oppure quello della cooperazione. Per azione comune s'intende l'insieme degli atti interni o internazionali emanati dall'Unione. Per cooperazione, s'intendono gli impegni assunti dagli Stati membri nel quadro del Consiglio europeo. Le Autorità nazionali non possono intervenire laddove è prevista la competenza esclusiva dell'Unione.

TERZA PARTE - Le istituzioni dell'Unione sono: il *Parlamento europeo*; il *Consiglio dell'Unione*; la *Commissione*; la *Corte di Giustizia*; il *Consiglio europeo*.

Il *Parlamento* partecipa alla procedura legislativa e a quella di bilancio, nonché alla stipula degli accordi internazionali; conferisce l'investitura alla Commissione, ne approva il programma politico e ne esercita il controllo; può obbligare la Commissione a dimettersi con una mozione di censura approvata a maggioranza.

Il *Consiglio dell'Unione*, che è composto dalle rappresentanze degli Stati membri nominate dai rispettivi Governi, partecipa alla procedura legislativa, a quella di bilancio e alla stipula degli accordi internazionali. Secondo la rilevanza della materia, le votazioni possono avvenire a maggioranza semplice, a maggioranza assoluta, a maggioranza qualificata o all'unanimità.

La *Commissione* elabora gli orientamenti programmatici e, dopo l'approvazione del Parlamento, ne cura l'attuazione; dispone dell'iniziativa delle leggi e partecipa alla procedura legislativa; presenta il progetto di bilancio e lo esegue.

La *Corte di Giustizia* ha il compito di assicurare il rispetto del diritto nell'interpretazione e nell'applicazione del Trattato dell'Unione e di ogni atto adottato in virtù di esso. I magistrati della Corte sono nominati per metà dal Parlamento e per metà dal Consiglio dell'Unione.

Il *Consiglio europeo*, che annovera i Capi di Stato e di Governo degli Stati dei Paesi membri e il presidente della Commissione, formula raccomandazioni ed assume impegni nel campo della cooperazione; decide circa l'ampliamento delle competenze dell'Unione; nomina il presidente della Commissione; informa periodicamente il Parlamento sull'attività in corso e le conseguenti prospettive.

Circa gli atti dell'Unione, è da evidenziare che le norme dell'azione comune sono determinate con leggi. Queste stabiliscono i principi fondamentali, mentre le modalità di applicazione fanno carico alle autorità competenti, siano esse dell'Unione o dei Paesi aderenti.

Tutti i disegni di legge sono presentati dalla Commissione al Parlamento che, entro sei mesi, approva il progetto con o senza modifiche. Quando si tratta di una legge organica, il Parlamento può emendarla a maggioranza assoluta, mentre per l'approvazione è sufficiente la maggioranza qualificata (cioè i due terzi dei voti ponderati).

I progetti approvati dal Parlamento, con o senza emendamenti, vengono inoltrati al Consiglio dell'Unione che delibera entro il termine di sei mesi. Qualora approvi il pro-

getto a maggioranza assoluta senza emendarlo, o lo respinga all'unanimità, la procedura legislativa è terminata. Qualora la Commissione abbia dato espressamente un parere sfavorevole al progetto (ovviamente nel caso in cui sia stato modificato dal Parlamento) o si tratti di un progetto di legge organica, il Consiglio, a maggioranza qualificata, approva il progetto senza emendarlo o lo respinge; in tali casi la procedura legislativa è terminata. Se ciò non avviene, viene convocato il *Comitato di concertazione* che svolge ulteriori procedure. Il progetto di legge segue a questo punto un circuito speciale (per la verità alquanto macchinoso) che può concludersi con la definitiva approvazione o il rigetto.

QUARTA PARTE - L'Unione ha competenza esclusiva in un'ampia gamma di materie, mentre in altre ha competenza concorrente con quella degli Stati.

QUINTA PARTE - L'Unione dispone di finanze proprie, gestite dalle sue istituzioni, sulla base del bilancio adottato dal Parlamento europeo e dal Consiglio. Inizialmente le entrate sono le stesse della CEE; in più è prevista una percentuale fissa dell'imponibile IVA. L'Unione può modificare, mediante legge organica, la natura o la base imponibile delle entrate esistenti o crearne di nuove.

SESTA PARTE - Concerne le disposizioni finali e generali circa l'entrata in vigore del Trattato istitutivo dell'Unione. Dopo la ratifica di una maggioranza degli Stati la cui popolazione costituisca i due terzi della popolazione complessiva della Comunità, i Governi degli Stati che hanno ratificato si riuniranno immediatamente per decidere di comune accordo le procedure e la data di entrata in vigore del Trattato stesso, nonché le relazioni con gli Stati membri che non hanno ancora ratificato.

Vogliamo formulare alcune osservazioni in forma concisa e sommessa. A parte le rilevanti implicazioni di natura politica, il progetto di rifondazione pone notevoli difficoltà anche sul piano giuridico. I rapporti tra diritto comunitario e diritto nazionale interno sono tuttora dibattuti in dottrina e negli organi giurisdizionali.

La più recente pronuncia della Corte costituzionale italiana risale allo scorso mese di giugno, alla vigilia delle elezioni europee.

È noto, non soltanto agli addetti ai lavori, che l'applicazione dei Trattati CECA e CEE nell'ordinamento giuridico dei Paesi membri (in particolare l'Italia e la Germania) ha comportato notevoli controversie.

Il progetto di Trattato tronca il nodo gordiano affermando che «il diritto dell'Unione è direttamente applicabile negli Stati membri. Esso prevale sui diritti nazionali. Fatte salve le competenze attribuite alla Commissione, l'applicazione di tale diritto è assicurata dalle Autorità degli Stati membri. Una legge organica determina le modalità secondo cui la Commissione vigila su tale applicazione. Le istanze giudiziarie nazionali sono tenute ad applicare il diritto dell'Unione».

Si tratta di affermazioni imperative, e in un certo senso non dimostrate, che per poter essere recepite pacificamente, anche nella semplice prassi amministrativa, richiederebbero uno spazio giuridico europeo, un diritto comune e procedure uniformi. Il diritto comune medioevale riguardava pochi individui; il nuovo diritto comune europeo dovrebbe avere ben ampie formulazioni ed estensione, rivolgendosi all'intera Comunità.

La formazione di uno scenario giuridico continentale richiama l'aspetto culturale dell'edificazione europea. L'Europa non si rilancia soltanto attraverso il potenziamento di strutture più o meno sovranazionali ma in un ampio contesto umano, sociale, spirituale. Oggi ciascun popolo vive la propria cultura e anche nelle scuole si parla assai poco dell'Europa.

Eppure, come avvertiva Montale, il nostro Continente per non essere un immenso mercato, un grande terreno di conquista, un agglomerato di popoli stanchi, dovrà cercare la via della salvezza attraverso una ripresa della sua cultura.

□

LETTERE A VOCI

I genitori di Paolo

Carissima «Voci», siamo i genitori di Paolo, che, qualche mese fa, aggredito dal suo inesorabile male che lo minava sin dalla nascita, a diciannove anni ha dovuto soccombere, malgrado la sua forte e immensa volontà di vivere. Seguitiamo a ricevere il giornale che lui amava leggere.

Ora abbiamo capito perché cercava di trasmetterci questa sua passione e amore per i treni. Forse nell'intimo segreto del suo cuore, pensava che un giorno sarebbe stato il mezzo attraverso il quale poter comunicare con noi e farci sentire in qualche modo che c'è vicino.

A Vermicino, dove abitiamo, passa la linea ferroviaria, forse quella di Frascati e Napoli via Cassino, e ogni giorno sentiamo il fischio del treno e qualche volta, quando è favorevole il vento, anche il caratteristico rumore che fanno quando passano sulle rotaie. Quel fischio per noi è il segnale della sua presenza, anche perché capita spesso di sentirlo proprio quando lo pensiamo più intensamente. Allora ci viene spontaneo di alzare il braccio, non sappiamo se per un saluto o per benedire quell'ignoto macchinista che inconsapevolmente ci dona un attimo di gioia e intensa commozione.

A questo caro signore e a voi tutti di «Voci della Rotaia» la nostra gratitudine e cari saluti.

I genitori di Paolo
Vermicino

Conserveremo questa lettera, nel ricordo, come la più bella che abbiamo mai ricevuto e pubblicato.

L'AVIS-ferrovieri

Egregio Direttore,
il numero di febbraio di «Voci», a pagina 39 ha dato notizia dei due incontri AVIS-ferrovieri che si sono tenuti qui a Reggio Calabria, negli uffici del Compartimento e nel Deposito L/ve.

Ho avuto piccolissima parte nel combinare tali incontri, e vorrei precisare che lo scopo di essi non è stato tanto di «consolidare ulteriormente» i rapporti fra l'AVIS e la nostra Azienda, quanto di riconsolidarli. Sì, perché quaggiù, fino a qualche lustro addietro, nel pur carente numero complessivo dei donatori di sangue, i ferrovieri erano relativamente in molti; e ora sono rimasti pochi essendo mancata la sostituzione di quanti, per l'età avanzata o per altre cause, sono stati costretti a chiudere l'attività.

Purtroppo, se l'incontro col personale dell'esercizio ha dato non ricchi ma discreti frutti, quello col personale degli uffici è rimasto pressoché sterile.

E se Lei, gentile Direttore, avrà la bontà di ospitare la presente, vorrei ripetere dalle colonne di «Voci» il caloroso invito ai colleghi ad essere più sensibili ad un'esigenza che ci tocca tutti.

Si è portati a considerare la donazione di sangue un atto di puro altruismo, e invece è un fatto di mutualità. Il sangue non sgorga dai rubinetti e, almeno per ora, non lo si produce con gli alambicchi: se non ne dona chi è sano, non può riceverne chi è malato. E ognuno di noi si può ammalare. «Quando ce ne sarà bisogno ne donerò», si usa dire; e generalmente si pensa ad esigenze accidentali come emorragie da trauma o da parto, operazioni chirurgiche e simili. Ma di sangue c'è bisogno sempre, e per mille altre cause ben più gravi, lo sa — per fare un solo esempio — chi ha visto il volto di una madre con in braccio uno dei tanti, troppi, bambini talassemici. E quanti non abbiano di tali afflizioni, possono ringraziare la fortuna con qualche donazione di sangue.

Donare un po' di sangue è

l'atto più semplice e innocuo di questo mondo; non costa niente, e può valere una vita. Dal punto di vista previdenziale mutualistico è la polizza meno costosa e più redditizia. Eppure...!
Come ferrovieri donatori saremo grati ai colleghi che vorranno venire a parlare con noi sull'argomento. Ci conoscono.
A Lei, stimato Direttore, un cordialissimo ringraziamento per la generosa ospitalità. Ma non riporti il mio nome. Firmatario di queste righe è ogni ferroviere donatore di sangue.

Sull'argomento donazione del sangue sono arrivate in redazione parecchie lettere. Pubblichiamo questa proveniente dal compartimento di Reggio Calabria perché ci sembra la più emblematica, la più «giusta».
Non staremo a dilungarci sull'importanza di donare il sangue perché il nostro collega-donatore tratta esaurientemente l'argomento, vorremmo solo ricordare ai nostri lettori che non solo a Reggio ma in ogni compartimento esiste un'associazione AVIS-ferrovieri. «Donare il sangue non costa niente e può valere una vita», dovremo ricordarlo tutti e ricordarlo spesso.

Quanti problemi!

Spettabile Direzione,
sono un abbonato privato alla interessante rivista «Voci della Rotaia», ma non sono proprio un estraneo, poiché mio padre — ora deceduto — era Segretario di Prima classe a Napoli; sono perciò da sempre amante di tutto quanto interessa i treni, fermodellista da una trentina d'anni e collezionista di pezzi ferroviari.
È da diverso tempo che volevo scrivere, mi sono deciso ora per farlo su tre argomenti.
1° - Nel numero di ottobre 1983 vi è un bellissimo articolo sul TGV francese, ma sembra da rivista di opposizione. Treni da duecento chilometri orari, con posti di prima e seconda classe, senza supplemento rapido, forse non se ne vedranno mai in Italia, dove la riduzione del numero delle classi non è mai avvenuta. Infatti la terza diventò seconda, la seconda prima e la prima divenne TEE, con relativo supplemento rapido speciale. Che dire infatti dell'«Adriatico», treno di lusso che porta da Bari a Milano a 98 chilometri di media? E di un rapido di prima classe con prenotazione obbligatoria, che ha fatto servizio da Taranto a Milano per un anno e poi soppresso per scarsezza di viaggiatori? Io sono convinto che se fosse stato classificato rapido ordinario di prima e seconda classe, oggi farebbe ancora servizio.
2° - Nel numero di novembre, in un articolo sulla linea Orte-Falconara, per dichiarazione del C.S. di Terni Giansanti, si parla di treni locali a 50 chilometri di media e diretti a 60. Beati loro! Da Taranto a Napoli i treni locali viaggiano a poco più di 40 chilometri; per viaggiare a 60 chilometri invece bisogna pagare il supplemento rapido. Di lavori di miglioramento nemmeno a parlarne perché la linea è passiva; ma non si capisce che la passività è conseguenza della lentezza? Da Taranto con una modesta auto si raggiunge Napoli in tre ore; con il rapido ne occorrono cinque. Ma è onesto per una Amministrazione Ferroviaria esigere un supplemento rapido per una tratta di 315 chilometri, coperta in cinque ore? Da Napoli ed anche da Bari verso il Nord, vi sono espressi che viaggiano ad oltre cento di media. Siamo veramente tutti uguali di fronte allo Stato, o quello del rapido è un ricatto, perché siamo costretti a prenderlo?
3° - Nel numero di febbraio u.s. leggo l'articolo «Tra Taranto e Roma» e lo leggo immediatamente, pensando trattarsi dei tempi di percorrenza, così come hanno scritto ultimamente tutti i giornali sulla riduzione di velocità delle F.S.Non si tratta di quello. Nel 1973 andai per servizio più volte a Roma. Si partiva da Taranto con il rapido delle 6,35 (quello per Napoli di cui all'argomento 2) e si arrivava a Roma alle 13,10. La tratta Napoli/Roma era coperta in 108 minuti; era il più veloce rapido a carrozze trainate; più volte ho cronometrato tra Formia e Latina un tempo da 30 a 31 minuti per 67 chilometri. Qualcosa come 130 di media. Undici anni dopo, nel 1984, si parte alle 6,50 (15 minuti più tardi) e si arriva a Roma alle 14,10 (un'ora più tardi) e da Napoli a Roma si impiegano 125 minuti. Mi sembra inutile fare commenti. In senso inverso tra Roma e Napoli il rapido delle 15,50 dovrebbe impiegare 122 minuti, ma porta sempre ritardo; l'espresso delle 22,45 impiega un solo minuto in più, ma è sempre in orario, e — quello che più interessa — non si paga supplemento.

Carlo Mascellaro - Taranto

Lei ama la ferrovia, è abbonato a «Voci», è un nostro affezionato lettore. Però non ci sembra che sia un lettore attento. Ossia, Lei ci elenca tre casi di «disfunzioni» ferroviarie, ci parla del TGV e sembra scoprire l'Araba fenice.
Cominciamo dal TGV. «Beati i francesi che ce l'hanno» dice lei, «beati i francesi che ce l'hanno» diciamo noi senza nessuna invidia o opposizione. Più volte, proprio in queste colonne (e lei dovrebbe ricordarlo) abbiamo parlato della diversa tradizione ferroviaria che esiste in Francia, della diversa struttura morfologica della rete, e anche delle diverse scelte politiche fatte nel passato. Nessun raffronto è quindi possibile tra le nostre e le loro strutture, tra i nostri treni e i loro.
Per quanto riguarda poi gli altri casi di disfunzione, potremmo citare altri casi di altri Compartimenti, anche del nord, dove le cose non funzionano affatto meglio.
È per questo che noi dedichiamo sempre ampio spazio al Programma Integrativo e al Piano Poliennale, perché riconosciamo che tante, troppe cose non funzionano bene nella nostra rete e sappiamo che solo portando avanti le numerose e importanti opere previste sarà possibile arrivare a una soluzione positiva dei nostri problemi.
Mentre il Piano Poliennale è ancora in fase di studio, il Programma Integrativo è già in avanzata fase di realizzazione e, se non interverranno contrattempi, i primi risultati positivi non tarderanno ad apparire. Certo, non si tratta di soluzioni immediate e miracolistiche nelle quali, del resto, è sempre meglio non credere, ma di riforme radicali e profonde di cui la rete e gli utenti hanno un'indubbia e sacrosanta necessità.

Di notte, in sala d'attesa

Egregio Direttore,
sono un Conduttore e girando sia per servizio che non, devo purtroppo constatare come le sale di attesa delle stazioni di piccola e media importanza, specialmente nelle ore notturne, siano diventate luoghi di albergo per persone senza famiglia e fissa dimora, elementi cioè che la vita civile nelle sue normali espressioni ha relegato ai suoi margini. Mi sembra semplice per chiunque comprendere i disagi di chi deve attendere un treno di notte all'aria aperta e ancor più elementare mi pare intuire quale immagine della nostra Azienda scaturisca da questa realtà.
Io credo che i dirigenti di detti impianti, con volontà e avvalendosi delle disposizioni previste dal punto 1 e 2 art. 4 del Condizioni e Tariffe per i Trasporti delle persone sulle F.S., possono dare un notevole contributo alla possibile eliminazione di questo indecoroso fenomeno.

Renzo Marchetti
Poggibonsi

Il Servizio Movimento, da noi interpellato, ci ha così risposto: «Il problema riguardante l'abusiva occupazione delle sale di attesa, particolarmente nelle ore notturne, è stato più volte affrontato da questa Sede. Infatti, sono stati invitati più volte gli Uffici Compartimentali ad adottare ogni possibile provvedimento al fine di eliminare il lamentato inconveniente.
In ordine ai risultati ottenuti, occorre tener presente che nelle medie e piccole stazioni non sono realizzabili i provvedimenti adottati (recinzione) per alcuni grandi impianti, entro i quali è stato possibile eliminare quasi del tutto l'abusivismo.
Comunque, anche di recente si è provveduto a richiamare, attraverso gli Uffici compartimentali, i Capi di impianto ad adottare provvedimenti concreti, se del caso anche la chiusura delle sale di attesa nei periodi in cui non circolano treni viaggiatori, in modo da evitare che «personaggi» non aventi alcun titolo si introducano in esse».

Adolfo Porry-Pastorel: *«Partenza per la Libia»*

L'età dei pionieri, in fotografia, non è tanto quella legata alle ricerche e alle scoperte degli esordi (sono ormai trascorsi oltre centocinquant'anni) quanto l'altra, molto più vicina a noi e al nostro costume di «moderni», indissolubilmente legata all'intraprendenza e alla faccia tosta di chi sa essere sempre puntualmente presente al fatto e di saper adeguatamente organizzare, intorno all'immagine, una vasta area di penetrazione e consenso.

A questo tipo di persone e, molto spesso, di personaggi, si rifanno le origini di Adolfo Porry-Pastorel, romano ma di nonna inglese, presenza puntuale ed irrequieta nel mondo della fotografia come notizia, chiamato da Alberto Giovannini al «Giornale d'Italia» per occuparsi dei servizi fotografici in un momento in cui la stampa quotidiana, ad eccezione del «Corriere della sera», dove lavorava Vincenzo Carrese, si interessava all'immagine solo a livello di semplice illustrazione.

La foto che abbiamo scelto è stata scattata il 27 ottobre 1938 alla stazione di Venezia Santa Lucia e coglie un gruppo di contadini veneti radunati davanti alla storica carrozza «cento porte» in attesa di partire per la Libia come coloni. La vastissima produzione fotografica di Porry-Pastorel riguarda, in modo particolare, gli anni compresi tra il 1922 (Marcia su Roma) e il 1943 (caduta del fascismo) ed è ricca di aneddoti personali e di un numero incredibile di negativi prodotti per la propria agenzia, «Vedo», con sede a Roma, in piazza di Pietra, e confluiti poi, intorno al 1950, nell'archivio milanese di Tullio Farabola.

Lo stesso Farabola ha recentemente ricordato la figura di Porry-Pastorel in occasione di una monografia, edita dall'editore Mazzotta, nella quale venivano soprattutto sottolineati prontezza, spirito d'iniziativa e tempestività d'intervento in ogni fatto che riguardasse l'attualità nonché l'ironia del nostro cronista, odiatissimo dal Duce quant'altri mai, avendo colto un giorno in flagrante il dittatore, durante alcune manovre militari in Irpinia, mentre faceva pipì dietro un cespuglio.

Campagna Internazionale Sicurezza del Lavoro 1984

BLS CFL DB DSB FS RENFE SNCF RATP CP SJ PKP

'lavoro ben fatto'
'lavoro sicuro'

UIC

Premio di Previdenza

La Banca Nazionale delle Comunicazioni ha il piacere di annunciare a tutti i Ferrovieri, in servizio od in pensione, che ha istituito per il 1984 uno speciale "PREMIO DI PREVIDENZA" con lo scopo di rafforzare il particolare rapporto di stima ed amicizia che intrattiene con tutti i propri assicurati "vita".

Il "PREMIO DI PREVIDENZA" si applica a contratti di assicurazione sulla vita sia di tipo previdenziale che di risparmio.

Il "PREMIO DI PREVIDENZA" si articola in varie iniziative gratuite a favore degli assicurati sulla vita e precisamente:

tutte le polizze di assicurazione sulla vita la cui scadenza contrattuale cade tra il 1° aprile 1984 ed il 31 marzo 1985 e tutte le polizze che vengono liquidate per "scadenza anticipata" o per sinistro in detto periodo, semprechè al corrente con il pagamento dei premi e con esclusione delle forme a premio unico e delle forme indicizzate, saranno liquidate incrementando la somma del capitale assicurato nella misura del 9% con un minimo di lire 10.000 ed un massimo di lire 500.000;

a tutti gli assicurati, i cui contratti godano dell'incremento sopradescritto, viene inoltre offerta gratuitamente una copertura per ulteriori cinque anni e comunque non oltre il 70° anno di età, del rischio di morte per infortunio per un capitale pari a cinque volte l'importo liquidato (con il minimo di lire 500.000 ed il massimo di lire 10.000.000);

tutte le polizze stipulate nelle forme indicizzate - mista "capitale crescente", mista a media indicizzazione, mista ad alta indicizzazione - in essere al 31.12.83 - godranno di una speciale rivalutazione del capitale, al momento del loro rinnovo nel corso del 1984, che tradotta in termini finanziari incrementa il rendimento contrattuale di circa il 4,5%.

La Banca, sensibile al mantenimento di un rapporto privilegiato con tutti i ferrovieri in servizio od in pensione, conta di poter ripetere l'iniziativa negli anni futuri sia per i contratti in portafoglio che per quelli di nuova stipulazione.

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXVII n. 9/settembre 1984

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

Viaggio nel pianeta CEU

notizie bnc

Il decreto Presidente della Repubblica n.517 del 4.8.84
dispone che i nuovi massimali minimi dell'assicurazione obbligatoria
di responsabilità civile siano pari a milioni:

studio savina

Per le autovetture il costo su base annua di tali aumenti è pari al 5% del premio calcolato sui vecchi massimali di 150/75/15 milioni.

La decorrenza del provvedimento è 1° settembre 1984, 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 la copertura sino ai nuovi massimali minimi, per cui essi sono in regola con le nuove disposizioni di legge.

La Banca provvederà all'adeguamento del premio
ed alla regolarizzazione per il periodo intercorrente dal 1° settembre 1984 solo alla prima scadenza di annualità, o di rata per le polizze senza ritenuta sullo stipendio.

BANCA NAZIONALE delle COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia
Anno XXVII n. 9/settembre 1984

Due immagini del C.E.U., il Centro elettronico unificato di Roma Prenestina.
(Foto di Bruno Di Giulio e Anastasio Grillini).

Ormai i «musi neri», protagonisti leggendari della storia ferroviaria, sono un ricordo lontano. A qualcuno questo dispiace, qualcun altro non lo vuole ammettere. In tutti c'è comunque una vena di sincera nostalgia di fronte a questa incontrovertibile realtà. I «musi neri» non ci sono più, sono stati sostituiti da una nuova generazione di ferrovieri che pur continuando a lavorare, come sempre, nei piazzali, nelle stazioni, nei depositi, sui treni e sulle linee, usano mezzi, strumenti e tecnologie sempre più avanzate.
L'ultima frontiera della modernizzazione del servizio ferroviario è certamente l'informatica, che sta lentamente ma progressivamente conquistando un ruolo sempre più di primo piano, cambiando le abitudini ma anche l'«immagine» dei ferrovieri.
Oggi sono ferrovieri con tutte le carte in regola anche i colleghi in «camice bianco» che dialogano quotidianamente con terminali, tastiere, programmi, soft e hard-ware.
A questa realtà nuova e ricca di futuro abbiamo dedicato l'ampio servizio di pag. 9. Un servizio che, com'è nella tradizione di «Voci della Rotaia», non dimentica la realtà che si chiama «uomo». Una realtà insostituibile e preziosa anche quando ci si avvia a grandi passi verso un'epoca contrassegnata dal dominio del computer.

In questo numero

4	IN BREVE DALL'ITALIA	
5	IN BREVE DALL'ESTERO	*Camillo Benevento*
6	LA POLFER E LA CRIMINALITÀ FERROVIARIA	*Giovanni Panunzio*
9	VIAGGIO NEL PIANETA C.E.U.	*Marcello Buzzoli*
15	GENOVA MARITTIMA	*Aurelio Battaglia*
18	IL RILANCIO DELL'I.N.T.	
20	DICONO DI NOI	*Maria Guida*
21	CASA NOSTRA Museo di Pietrarsa / Per voi amici in pensione / Notizie per il personale / Cronache del D.L.F. / Modi di dire / Un treno nel cassetto / Tuttarete	
33	LA FERROVIA DELL'ALTA ANAUNIA	*Renzo Pocaterra* *Ferruccio Barazzutti*
37	LETTERE A «VOCI»	
38	IL FUTURO È «UNDERGROUND»	*Renzo Nissim*
40	UN VIADOTTO CENTENARIO	*Renzo Marello*
42	PANORAMARETE	
44	CULTURA E TEMPO LIBERO Cinema / Libri / Televisione / Dischi / Filatelia	
50	UNA FOTO, UN TRENO	*P. Berengo Gardin*

PERIODICO MENSILE DELLE FS
Piazza della Croce Rossa, 00161 Roma
Tel. (06) 85.56.67 - Centralino FS 84.90
Interno 33210 - 2749
Direttore
Alberto Ciambricco
Redattore capo
Piero Spila
Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini
Grafica
Ennio Salvatore
Segretario di redazione
Ferruccio Facchinelli
Amministrazione
Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Rita Montuschi, Renato Napoli, Renzo Ramiconi
Redattori compartimentali
Aurelio Battaglia, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Giulio Giulietti, 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, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Bruno Cirillo, Anna D'Angelo, Francesco De Angelis, Antonio Dentato, Sebastiano Di Mauro, Claudio Giovanardi, Maria Guida, Giuseppe Labella, Antonio Licordari, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Aldo Sensi
Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Tonino Bortoletto, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Leonardo Chioccioni, Francesco Cirillo, Demetrio Costantino, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Nello Errica, Efrem Festari, Dario Fiorletta, Gianfranco Giovagnoli, 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, Mario Tafuro, Luigi Trucco, Gianfranco Zerbesi
Stampa
SO.GRA.RO.,
Società Grafica Romana S.p.A.,
Via I. Pettinengo 39, tel. 434541/2/3, Roma.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 novembre 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 lire 2.000 trattenute a ruolo; pensionati lire 1.000; privati lire 8.000; per l'estero lire 15.000. Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato al Servizio Ragioneria FS, «Voci della Rotaia», Direzione Generale FS, Roma.

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

ASSOCIAZIONE ALL'ASSOCIAZIONE DELLA STAMPA AZIENDALE ITALIANA

Il riassetto della stazione di Prato

Una delle realizzazioni più importanti in corso di effettuazione nella Stazione di Prato C.le (si inserisce nel quadro delle opere di riassetto del piano regolatore dell'impianto connesse con il quadruplicamento della linea Firenze-Prato) consiste nella costruzione del nuovo 4° marciapiede e relativa pensilina con i conseguenti prolungamenti delle canne dei due sottopassaggi (lato Firenze e lato Pistoia) al fine di consentire l'accesso alla nuova struttura.

In sede di verifica dei prescritti pareri di conformità agli strumenti urbanistici, il Comune di Prato, ravvisandone l'estrema utilità, ritenne opportuno proporre che almeno uno dei due sottopassaggi venisse prolungato fino in Via Luzzato permettendo in tal modo ai pratesi residenti «dall'altra parte della Stazione» non solo di accedere alla Stazione stessa senza fare lunghi giri, ma anche di adoperare il passaggio come transito pedonale indipendentemente dalle necessità connesse con l'uso del treno; il Comune stesso offrì la propria disponibilità a contribuire notevolmente alle spese occorrenti.

Il prolungamento del sottopasso (la scelta è caduta per motivi tecnici ed urbanistici su quello lato Pistoia) è stato recentemente inaugurato dal Direttore Compartimentale, Ing. Salvatori, alla presenza — tra gli altri — delle autorità comunali pratesi e regionali ed è stato benedetto dal Vescovo di Prato, Monsignor Fiordelli.

L'opera è stata costruita in struttura scatolare in cemento armato ed ha una lunghezza di m 17.20, una larghezza netta di m 4 ed un'altezza libera di m 4.15.

I lavori sono stati eseguiti a cielo aperto senza determinare alcuna soggezione all'esercizio ferroviario.

Un'immagine dei lavori in un tratto della Direttissima Roma-Firenze

Roma-Firenze: obiettivo 2 ore e 20

Si prevede che l'attivazione dei prossimi due tratti della Direttissima Roma-Firenze avverrà con l'entrata in vigore dell'orario invernale 1985 e l'orario estivo 1986. Un obiettivo per il quale l'Azienda sta lavorando con impegno e determinazione.

Il primo tratto collegherà le interconnessioni di Chiusi Sud-Città della Pieve ad Arezzo Sud. Con il secondo tratto verrà aperto all'esercizio il quadruplicamento tra Figline Valdarno e Rovezzano: su questo tratto sono in corso di ultimazione i lavori della Galleria di S. Donato, e quelli di finitura del corpo stradale.

Si tratta di un notevole complesso di opere, il cui costo si aggira sui 200 miliardi di lire.

L'ultimazione di questi lavori e la realizzazione contestuale del «blocco automatico banalizzato» tra Arezzo e Figline — con il quale si dovrà sopperire a tutto il traffico fra le due stazioni fino a quando non sarà attivato il relativo tratto di direttissima — favoriranno la riduzione dei tempi di percorrenza tra Firenze e Roma che dovrebbe attestarsi a circa due ore e 20 minuti.

La stazione di Prato

Anche gli autonomi siglano l'autoregolamentazione

I sindacati autonomi dei ferrovieri (Fisafs), dei marittimi (Federmar), degli autoferrotranvieri (Faisa), del soccorso stradale (Aci-Fialp), e la Cisal, cui queste organizzazioni aderiscono, hanno firmato il codice di autoregolamentazione degli scioperi, già siglato dai sindacati confederali.

Il documento è stato inoltre firmato dall'Anpac (piloti), dall'Anpav (assistenti di volo) e dall'Anpcat (controllori di volo) che hanno inserito nel protocollo autonomi codici di comportamento. La Faapac (federazione dei sindacati autonomi della gente dell'aria) e il sindacato dei tecnici di volo (Atv), pur dando un'adesione politica al documento, si sono riservati di consultare la base prima di firmarlo.

Il Ministro dei Trasporti, Signorile, ha preso atto con soddisfazione di tale accettazione e ha dichiarato di ritenere così conclusa la firma del protocollo di regolamentazione da parte dei soggetti contrattuali nel settore dei trasporti.

100 milioni di dollari per le ferrovie del sud

È stato recentemente stipulato tra l'Isveimer e la nostra Azienda un prestito di 100 milioni di dollari (oltre 170 miliardi di lire) da destinare al riclassamento e ammodernamento degli impianti e infrastrutture delle FS nell'area del Mezzogiorno continentale.

Il rilievo dell'operazione, oltre che nel suo ammontare, va ricercato nelle condizioni ottenute sia in termini di tasso che di durata (sette anni e mezzo di preammortamento). Il prestito è stato guidato dalla Manifactures Anover Trust Company di New York.

IN BREVE DALL'ESTERO

Polonia-URSS

Le aziende «Kolmex» di Varsavia e «Machinoimport» di Mosca specializzate nel commercio di materiale ferroviario, hanno concluso durante la Fiera di Poznam, svoltasi nello scorso giugno, un contratto di scambio articolato sulle seguenti operazioni: l'azienda polacca venderà alle Ferrovie sovietiche (SZD) 400 carri cisterna per una somma ammontante a circa 240 miliardi di lire e la Machinoimport fornirà alle Ferrovie polacche (PKP) 1400 carri autoscaricabili destinati al trasporto di minerali di ferro, per una somma pari circa alla metà (120 miliardi).

Gran Bretagna

Gli azionisti della più importante rete ferroviaria privata del Paese, la Seven Valley Ry, hanno autorizzato l'emissione di 30.000 nuove azioni da una sterlina, destinate a finanziare il prolungamento della linea Bridynorth-Bewdley, sino a Kiddermister. I lavori consentiranno l'allacciamento con la rete nazionale (Britail) in direzione Birmingham.

Giappone

In un ventennio le linee ferroviarie di Tokaido e di Shinkansen hanno trasportato due miliardi di viaggiatori, secondo un calcolo effettuato dalle ferrovie giapponesi (JNR). La linea di Tokaido è entrata in funzione il 3 aprile 1964.

Germania Est

Con le 30 locomotive della serie 119 commissionate all'industria romena, e ordinate nel corso della Fiera di Lipsia, le Ferrovie della Repubblica democratica tedesca hanno esaurito il proprio fabbisogno di locomotive Diesel, anche in considerazione dei progressi compiuti dalla elettrificazione. Sono oltre 4500 le locomotive diesel che formano oggi il parco delle Ferrovie della RDT.

Cina

Nei prossimi cinque anni sarà aperto il museo ferroviario della Manciuria nel recinto dell'antico deposito di Suchiatun presso Shenyang. Dodici locomotive a vapore sono conservate in questo museo, tra le quali la locomotiva Pacific 751 che trainò il treno più veloce dell'Asia, l'«Asia Express», che congiungeva Harbin a Dalian. Le locomotive, per la maggior parte, saranno messe in condizione di trainare treni turistici.

Svizzera

Funziona bene il servizio di noleggio biciclette dell'Azienda Ferroviaria Svizzera (CFF). Nel corso del 1983 sono stati registrati 32.000 noleggi, di varia durata, nelle 600 stazioni delle CFF o private. Creato nell'ormai lontano 1952 questo servizio conta oggi 1500 biciclette che possono essere prenotate, e, cosa molto importante per i gitanti, restituite presso qualsiasi stazione. Ottanta velocipedi di vario genere (tandem ecc.) sono stati inseriti quest'anno nel parco-biciclette.

Kenya-Uganda

Un nuovo servizio di trasbordo ferroviario è stato messo in funzione di recente sul Lago Vittoria, tra le città di Jirija (Uganda) e Mwanza (Tanzania). Le due navi utilizzate sono simili a quelle in navigazione nel Bosforo. Sinora le esportazioni dell'Uganda transitavano principalmente per il portò keniota di Mombasa (il cui traffico è per il 15,20% di origine ugandese). La creazione di questo servizio procura una nuova via di sbocco con la Tanzania e il porto di Dar-es-Salam.

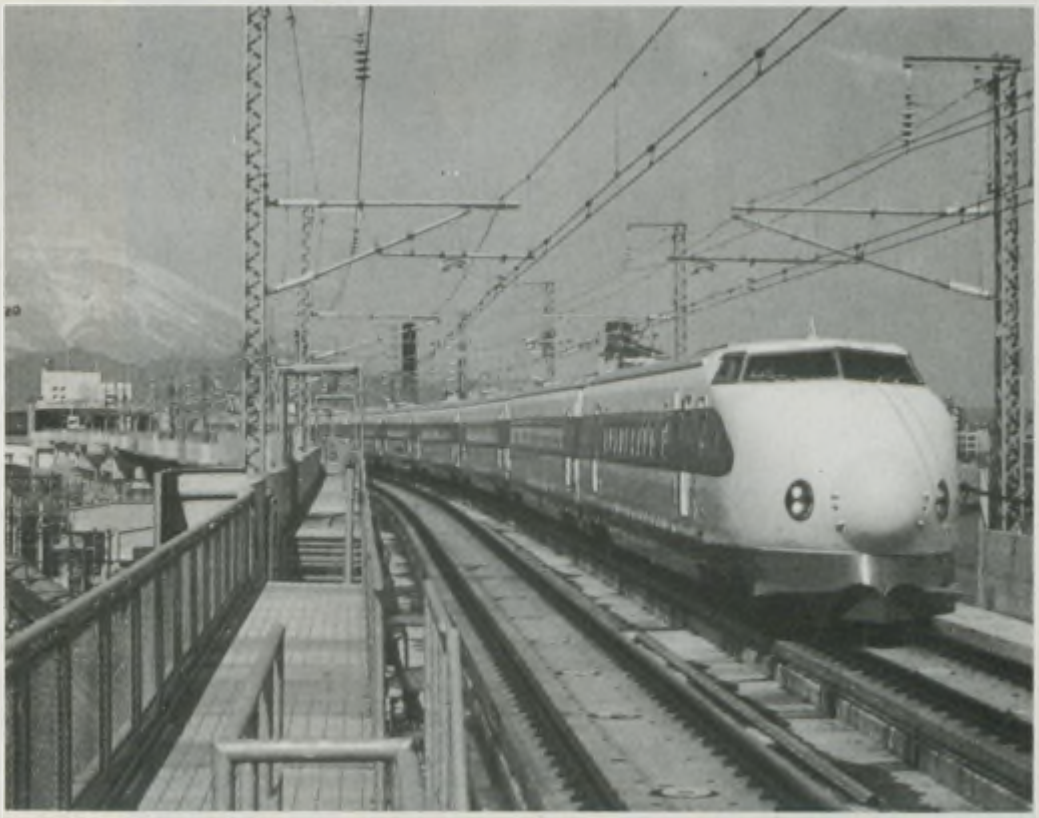
Canada

È stato firmato il contratto relativo al traforo di Rover Pass, nella Columbia britannica. Il costo del tunnel sotto il monte Mac-Donald, lungo 14,6 km è stato stimato in circa 822 miliardi di lire. I lavori saranno particolarmente difficili perché saranno effettuati ad un livello di 81 metri inferiore a quello di un altro tunnel esistente.

Tunisia

I lavori per la costruzione del nuovo stabilimento per la manutenzione dei veicoli delle Ferrovie tunisine (SNCFT) a Gafsa, sono in pieno svolgimento. Il costo previsto ammonta a circa 14 miliardi di lire. Il completamento della prima «trance» di lavori è previsto per la fine di quest'anno. Questa realizzazione viene a completare l'insieme dei progetti relativi alla linea Gafsa-Gabes, inaugurata nel luglio 1983 ed il cui costo totale è stato calcolato in oltre 60 miliardi di lire.

(a cura di Camillo Benevento)



Il superespresso Yamabiko sulla linea Shinkansen

Una Polfer più forte

di Giovanni Panunzio

Il potenziamento degli organici di polizia e alcuni accorgimenti tecnici capaci di migliorare la sicurezza attiva e passiva dei convogli, le prime risposte all'inquietante fenomeno della recrudescenza degli atti criminosi a bordo dei treni

Magari non saranno romantiche come quelle dei film di John Ford, che piacciono tanto al regista Sergio Leone (che un quotidiano ha scherzosamente candidato alla poltrona di Ministro dei Trasporti), ma è certo che le rapine ai vagoni postali sono diventate un punto d'attacco per la criminalità organizzata e hanno creato una situazione di emergenza tale da richiedere interventi immediati, soprattutto per tutelare la sicurezza del personale viaggiante e dei passeggeri.

L'escalation del fenomeno si è fatta drammatica negli ultimi tempi, con una sequenza senza precedenti nel mese di agosto. Lunedì 6 due banditi bloccano nella stazione di Comitini il treno Agrigento-Palermo e rapinano 600 milioni. Il giorno successivo a Vietri sul Mare viene assaltato il vagone postale del locale Battipaglia-Napoli, 500 milioni il bottino, un macchinista ferito. Martedì 8, in provincia di Cosenza, fallisce una rapina al vagone blindato dell'espresso Siracusa-Roma. Il 9 agosto viene preso di mira l'espresso Ventimiglia-Milano: il colpo frutta ai malviventi un bottino record da quasi due miliardi. Il giorno dopo fallisce una rapina alla stazione di Angri: i banditi giungono sul posto quando il treno è appena transitato. Lunedì 13 vengono razziati 300 milioni

sul locale Modica-Siracusa. Una breve pausa per Ferragosto e si ricomincia. Venerdì 20 viene assaltato il diretto Roma-Cassino, ma stavolta il bottino è magro: solo 30 milioni. Due giorni dopo un attacco in perfetto stile western al vagone postale del Siracusa-Roma: otto banditi armati e mascherati bloccano il treno nella stazione di Torre del Greco e trafugano 200 milioni. Sei rapine e due assalti falliti in quindici giorni, che portano a 24 il totale dei colpi messi a segno nei primi otto mesi dell'anno, a fronte delle 14 rapine del 1983.

Da quando, insomma, banche e uffici postali sono stati dotati di sofisticati sistemi di protezione, le ferrovie sono diventate un punto d'attacco della criminalità organizzata. E se si guarda alla localizzazione geografica del fenomeno, si nota che ben 15 delle 24 rapine sono state effettuate lungo la direttrice Napoli-Reggio Calabria-Palermo-Siracusa, e di queste nove nella sola Sicilia. Sono le zone di tradizionale insediamento mafioso e camorrista. «È un nuovo fronte che la mafia e la camorra hanno aperto: forse sono ancora frange marginali che operano nella complicità e tolleranza delle maggiori famiglie, ma forse per questo sono più pericolose, anche per la vita dei cittadini. E comunque possono aprire un varco che, in mancanza di efficaci contromisure, può allargarsi pericolosamente», scrive il Ministro dei Trasporti Signorile al collega dell'Interno Scalfaro, sollecitando provvedimenti per scoraggiare la delinquenza e rassicurare il personale e gli utenti.

C'è, infatti, anche il problema della sicurezza dei viaggiatori. È l'altra faccia della criminalità ferroviaria, quella che non fa notizia sulle prime pagine dei giornali, ma che viene consumata quotidianamente a bordo dei convogli, nelle cuccette e nei vagoni letto, e nelle stazioni ridotte a casbah. Uno stillicidio di rapine, borseggi, raggiri, piccole e grandi violenze, ai quali vanno aggiunti i furti compiuti ai danni delle Ferrovie sui vagoni e nei depositi.

Di fronte al dilagare della criminalità nel settore dei trasporti il governo ha deciso di intervenire drasticamente per stroncare il fenomeno. Il 23 agosto si è svolto al Viminale un vertice tra il Ministro dell'Interno Scalfaro, il Ministro dei Trasporti Signorile e il Ministro delle Poste Gava. Nel corso della riunione, alla quale hanno partecipato i vicecomandanti dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza e

POLFER

funzionari delle amministrazioni interessate, è stato messo a punto un piano organico di prevenzione e repressione. Innanzitutto il Ministero dell'Interno ha deciso di potenziare l'organico della polizia elevandolo di 8.500 agenti per tutte le specialità. In tale quadro verrà particolarmente rafforzato l'organico della Polfer che attualmente ammonta a 6.400 unità delle quali, però, sono effettivamente disponibili solo 4.000 fra agenti e sottufficiali.

Si tratta di un provvedimento che darà un contributo decisivo a risolvere il problema della criminalità sui treni, ma che comporta tempi di esecuzione non immediati. L'ostacolo della copertura finanziaria è stato superato con l'approvazione, in un successivo Consiglio dei ministri, del piano del governo contro la criminalità organizzata, ma tra arruolamento e addestramento dei nuovi agenti ci vorrà circa un anno per vederli in azione.

Per l'immediato, nel vertice del Viminale si è deciso di potenziare la polizia ferroviaria con un contingente di

agenti destinati a rafforzare le scorte ai vagoni postali che trasportano valori e a pattugliare treni e stazioni. Per quanto riguarda il trasporto di valori, il servizio sarà riorganizzato concentrando le spedizioni più rilevanti su lunga distanza in speciali treni blindati, privi di carrozze passeggeri, sul modello del convoglio attualmente in servizio sulla linea Milano-Napoli. I trasferimenti di piccole somme a breve distanza, che attualmente vengono effettuati su convogli non scortati e per questo presi particolarmente di mira dai rapinatori, saranno realizzati mediante furgoni blindati, il che consentirà l'utilizzazione di scorte della polizia stradale, dei carabinieri e della guardia di finanza.

Fin qui le misure di polizia necessarie per scoraggiare la criminalità organizzata. Ma oltre a queste è stata decisa l'adozione di accorgimenti tecnici capaci di migliorare la sicurezza attiva e passiva dei convogli e già allo studio dell'Azienda ferroviaria.

Oltre ai provvedimenti già attuati (controlli più rigorosi all'ingresso delle stazioni principali, nuovi dispositivi di chiusura per le cuccette ecc.) sono previsti ulteriori provvedimenti, quali ad esempio l'estensione del telefono terra-treno, la modifica del sistema del segnale d'allarme ecc.

Tempi più duri, insomma, si preannunciano per i predoni della rotaia. Il pacchetto di provvedimenti messo a punto non si propone certo effetti miracolistici ma, come ha rilevato il Ministro Signorile, consentirà di coordinare meglio le forze per offrire sicurezza al personale di servizio e agli utenti.

□

Viaggio nel pianeta C.E.U.

di Marcello Buzzoli

«Felice / il disciolto oceano irrompeva / fra le gelide stelle / mentre la terra si arrestava / e la spiaggia cristallina / si scioglieva silenziosamente». Bella o brutta, è una poesia di Nanni Balestrini, ottenuta imbeccando un elaboratore IBM 709 con una manciata di parole. Esercitazioni del genere hanno perduto d'interesse e d'attualità. Ormai sono foglie secche. I moderni strumenti di elaborazione, le macchine dal cuore freddo, sanno renderci ben altre prestazioni ai confini dell'inverosimile. Il timore prevale sull'ammirazione. L'uomo dovrà soccombere alle forze che egli stesso ha suscitato? Come estrinsecazione delle capacità umane, la tecnica è sempre esistita. Ma i suoi ritrovati erano empirici, occasionali, e magari tenuti nascosti per gelosia di mestiere. Quando la tecnica ha imparato ad attingere a piene mani alla scienza, si è verificato un grande cambiamento.

Il tempo con cui vengono utilizzate a fini pratici le scoperte scientifiche si è fatto sempre più stretto. Nell'Ottocento, oscillava in media sui trent'anni. Adesso si è ridotto a tre-quattro anni. Scienza e tecnica, ormai interagenti, condizionano incessantemente l'organizzazione sociale e la stessa vita familiare.

Nell'ultimo scorcio di questa estate, in un convegno ad Assisi, esperti di diverse discipline e sindacalisti, laici e cattolici, hanno dibattuto il tema: «La vicenda uomo tra computer e coscienza». Qui sarebbe impossibile dar conto dei vari interventi. Ma la singolarità del tema va sottolineata, come indicatore di una temperie culturale e riconferma di timori emergenti.

Eppure gli elaboratori sono un'estensione della nostra capacità di gestire una società complessa con le sue smisurate necessità di servizi: lo dimostra l'impiego ottimale delle apparecchiature elettroniche nel settore terziario. Questi progressi, che interessano anche la vita degli uomini e il loro modo di pensare, hanno avuto come motore di propulsione una scienza di sintesi: l'informatica. Con tale neologismo di origine francese che nasce dalla fusione di due vocaboli (informazione ed automatica), s'intende la disciplina che si occupa dello studio e dello sviluppo sistematico di processi automatizzati per la raccolta, l'analisi e l'elaborazione delle informazioni di qualsiasi tipo.

Una branca dell'informatica s'interessa degli studi concernenti le cosiddette macchine superintelligenti. In ambienti di ricerca avanzata, sono stati messi a punto sistemi che possono essere interrogati e svolgono compiti di consulenza in geologia, medicina, ecc. Parallelamente, procedono le ricerche per costruire robot e androidi, sempre più perfezionati.

Da qui il timore della supermacchina che sfuggirà al controllo dell'uomo e avrà potere d'imperio perfino sugli scienziati che l'hanno costruita.

Centinaia di racconti e di film sono stati ispirati da questi temi suggestivi, ma privi di vero fondamento. Karl Popper, il maggior filosofo della scienza contemporanea, dice che un cervel-

Una veduta esterna del Centro elettronico unificato di Via Prenestina

Alcune immagini della sala controllo del CEU. Le FS dispongono di una propria rete di trasmissione dati interessata da circa 55 mila messaggi

CEU

lo elettronico non riuscirà mai a dimostrare perché il lato e la diagonale di un quadrato sono incommensurabili tra loro e perché la radice quadrata di due è un numero irrazionale. Il filosofo austriaco entrò in polemica con uno scienziato che sosteneva l'eguaglianza tra uomo e robot. Qualche tempo dopo, lo scienziato si tolse la vita. «Ecco un gesto che un robot non potrebbe compiere mai», commentò Popper. E potete immaginare un robot innamorato?

Il cervello umano è diverso dalla somma delle sue componenti e perciò ha capacità e poteri che non si spiegano col meccanismo cerebrale e non si possono ridurre all'eccitamento di cellule e neuroni, anche se la controparte biofisica è indispensabile.

In conclusione, rimane alla responsabilità dell'uomo l'organizzazione razionale del lavoro, la scelta dei fini, la valutazione dei riflessi occupazionali, e la capacità di servirsi al meglio di quegli strumenti di collaborazione sempre più potenti che sono le macchine elettroniche. Non dovrebbe dunque spaventarci l'incombere dell'avvenire computerizzato. Preoccupante invece è il constatare come molta gente si disponga a vivere il nuovo mattino del mondo, tastierando il personal computer (ultima moda del consumismo) e s'illuda così di stare al passo con i tempi. E intanto sul piano nazionale mancano una cultura informatica, nonché sufficienti investimenti nella ricerca e una strategia per governare il processo di cambiamento.

La scuola italiana può a malapena fronteggiare nella misura del dieci per cento la richiesta di manodopera qualificata nel settore. E i professionisti del computer sono rari come le mosche bianche.

Le tecniche basate sull'elaborazione elettronica trovano un terreno d'elezione nell'esercizio ferroviario che si articola sostanzialmente in tre fasi interdipendenti (programmazione, esecuzione del servizio, notizie da dare all'utente), ognuna delle quali richiede la disponibilità di una massa di dati, per orientare le decisioni.

L'acquisizione e l'elaborazione di questi in tempo reale (istantaneo) costituiscono di per sé un risultato importantissimo, sia in condizioni di traffico ordinario che perturbato.

Alle più avanzate applicazioni dell'elettronica si ispirano il recente prestigioso impianto ACEI nella stazione di Milano e il controllo della circolazione dei treni nel Nodo di Genova.

Dopo i risultati positivi ottenuti con l'esperimento sulle tratte Roma-Formia e Lavino-Parma, è in atto l'estensione (rispettivamente sulla Roma-Napoli e Bologna-Milano) del sistema informativo automatico. Che consente di seguire visivamente la marcia dei convogli a livello di sezione di blocco, a mezzo di elaboratore centrale collegato ai minielaboratori periferici. Viene così visualizzato, istante per istante, lo stato della linea sotto controllo, mentre i dispacci di movimento vengo-

no diramati dall'elaboratore alle stampanti-periferiche. Sulle linee ricordate, gli interventi di potenziamento sotto il profilo impiantistico erano stati già attuati. Pertanto un aumento di potenzialità si sarebbe potuto ottenere o ricorrendo ad ulteriori interventi sulla struttura fisica (raddoppi) oppure automatizzando la gestione. Poiché la prima eventualità avrebbe richiesto tempi lunghi e ragguardevoli oneri finanziari, è stata attuata la seconda che apporta in breve tempo e con spese minori un incremento di potenzialità variante da un minimo del 10 ad un massimo del 20 per cento. Criteri analoghi hanno consigliato il ricorso all'impianto centralizzato (CTC) per snellire l'esercizio su numerose linee, evitando costose duplicazioni.

Abbiamo richiamato soltanto alcuni esempi.

Ma l'informatica F.S. si articola in sottosistemi che interessano la domanda viaggiatori e merci; il controllo della circolazione dei rotabili; la razionalizzazione del lavoro delle officine;

Elaboratori elettronici: come nacquero e come funzionano

La ricerca di metodi per accelerare e razionalizzare i calcoli rimonta alle epoche più remote. Una lunga storia alla quale troviamo nomi di grande calibro come Pascal e Leibniz. Noi però partiremo da più vicino. Nel 1944, all'università di Harvard, il professor Aiken realizzò il primo calcolatore aritmetico universale, Mark 1, servendosi di componenti elettromeccaniche. Era un pachiderma asmatico, che occupava quattrocento metri quadrati. Nel suo ventre aveva migliaia di valvole termoïoniche, centinaia di relè, accumulatori a ruote e ottocento chilometri di fili. Due anni dopo all'università della Pennsylvania fu messo in funzione un calcolatore elettronico. I relè e tutte le parti meccaniche erano state sostituite con tubi a vuoto attivati da impulsi elettronici, mille volte più veloci dei dispositivi elettromeccanici.

Nel 1952 l'americano John von Neumann riuscì a realizzare il vero prototipo dei moderni elaboratori, in quanto registrava al proprio interno non solo i dati su cui lavorare ma anche le istruzioni sul lavoro da eseguire. Invece del sistema decimale, fu adottata definitivamente la numerazione binaria che riconosce due soli simboli (zero ed uno) ed è facilmente applicabile alle condizioni di un sistema fisico. Ad esempio, un circuito elettrico può essere aperto o chiuso e le due evenienze si possono far corrispondere all'unità e allo zero. Con una serie di circuiti si può rappresentare qualsiasi numero.

Negli anni Sessanta nasceva la seconda generazione degli elaboratori, con dimensioni ridotte e maggiore potenza, grazie all'impiego dei transistori, prodigiose creature della fisica moderna, che hanno sostituito vantaggiosamente le valvole termoioniche. Ulteriori progressi a ritmo vorticoso sono stati ottenuti con il circuito integrato che consente di collegare decine di migliaia di transistori su una singola piastrina di silicio, grande non più di un'unghia. Ferme restando le dimensioni della base (20 millimetri quadrati) si potrà arrivare quanto prima a componenti integrati di milioni di transistori, denominati VLSI (*Very large scale integration*).

Un circuito integrato che compia certe funzioni aritmetiche e logiche si chiama microprocessore.

Dai microprocessori ha tratto grande impulso l'elettronica miniaturizzata.

Ma in definitiva che cos'è un elaboratore e come opera? L'elaboratore (*hardware*) è una macchina che agisce secondo un programma predisposto (*software*) e compie le seguenti funzioni:.

— riceve gli elementi da elaborare e le correlative istruzioni software, inseriti su schede perforate, oppure su nastri e dischi magnetici;

— converte i dati e le istruzioni in impulsi elettrici;

— raccoglie gli impulsi nella memoria che generalmente è costituita da un complesso di nuclei magnetici di proporzioni infinitesimali (esistono però memorie pellicolari ed altre ancor più evolute);

— invia i dati alla sezione di controllo che ne smista una parte alla sezione aritmetico-logica la quale compie le operazioni matematiche e logiche richieste dal programma;

— colloca i risultati nella memoria, mentre la sezione di controllo invia altri dati alla sezione aritmetico-logica che li elabora come sopra (l'afflusso e il deflusso proseguono fino all'ultimazione del lavoro);

— organizza i risultati accumulati nella memoria e, a lavoro finito, li trasmette alla sezione di uscita che li comunica all'esterno, stampandoli su carta o collocandoli su un video o riportandoli in codice su schede, bande magnetiche ecc.

Quelle sopra descritte sono le funzioni «tipiche».

Nei modelli più recenti il ciclo lavorativo può essere diversamente articolato.

Non si ripeterà mai abbastanza che il maggior pregio delle macchine elettroniche è la velocità con la quale operano, consentendo di compiere calcoli complessi o di analizzare quantità enormi di dati in tempi incredibilmente brevi, dell'ordine dei nanosecondi (miliardesimi di secondo).

M.B.

il trattamento economico e l'amministrazione del personale; gli approvvigionamenti. Se si aggiungono altri importanti compiti e funzioni, come la preparazione dell'orario ferroviario, si può dire senza incertezze che l'informatica si è irradiata a tutte le attività vitali ed è destinata ad influenzare sempre più la gestione nel suo complesso, i rapporti con gli utenti e la stessa collocazione delle F.S. sul mercato dei trasporti.

Un quadro sostanzialmente positivo che, proprio perché tale, offre il fianco a critiche, più o meno isolate, circa una potenzialità informatica che resterebbe ancora non utilizzata completamente in tutta la sua versatilità e duttilità. Pur riconoscendo ciò che è stato fatto, si afferma che si poteva fare di più. È questo il succo del discorso non sempre limpido e disinteressato. Un tema così importante non poteva essere lasciato cadere. Abbiamo cercato di andare in fondo alle cose, di capirne la radice. Abbiamo consultato, come diremo, anche i dirigenti del Centro elettronico unificato (CEU). Un colloquio aperto e concreto, senza i manierismi, le futilità e le riserve mentali che connotano le tante, le troppe interviste del giornalismo nostrano.

Riteniamo però di dover spendere ancora un po' di spazio per alcune notizie di base.

La data di nascita dell'informatica italiana è il 1954. In quell'anno, presso l'università di Pisa, venne impiantato il primo calcolatore elettronico e cominciò la collaborazione tra un gruppo di lavoro di una Società privata e dell'università toscana. Le successive vicende, a Pisa e altrove, non furono molto brillanti. La ricerca scientifica fu soffocata da personalismi, manovre politiche e dagli interessi dei produttori dell'*hardware*. Bisognerà attendere il 1979 per l'avvio del «Progetto finalizzato informatica» del CNR cui peraltro è stato assegnato un finanziamento limitato: 36 miliardi per un quadriennio.

Il 23 marzo 1984 il Consiglio dei Ministri ha approvato il disegno di legge che disciplina la costituzione e il funzionamento delle banche dei dati. L'obiettivo è la tutela del cittadino dagli effetti indesiderabili che potrebbero derivargli dalla schedatura e memorizzazione presso i centri magnetici di raccolta di dati. Il provvedimento, ora all'esame delle Camere, giunge con molto ritardo, a suggello della mancanza di una politica organica nel settore che ha provocato un'informatizzazione non coordinata e una sottoutilizzazione degli apparati elettronici.

Per la specificità del servizio ferroviario e in quanto Azienda autonoma, le F.S. hanno percorso una loro strada, non esente da grandi difficoltà, in certa misura inevitabili, trattandosi di procedimenti innovativi tra i più complessi ed avanzati che richiedono mezzi e preparazione fuori dell'ordinario. La linea di condotta seguita dall'Azienda è approdata ad alcuni risultati indiscutibilmente positivi, rilevabili anche da un'indagine svolta dal Provveditorato Generale dello Stato, in collaborazione con tutti i Centri elettronici statali. Il documento evidenzia tra l'altro il costo limitato dell'informatica ferroviaria; per contro l'aver affidato a Società private l'elaborazione dati comporta, per alcuni Ministeri, oneri rilevanti. Quest'ultima circostanza viene a dar ragione alla scelta dell'Azienda di non privatizzare l'attività del CEU.

A parte il peso finanziario, una decisione del genere avrebbe significato un inammissibile estraniamento e avrebbe sottratto alle F.S. un severo banco di prova, segnando un arretramento tecnico-culturale irreversibile.

La privatizzazione avrebbe contraddetto anche il ruolo attivo, se non pionieristico, svolto costantemente dalle ferrovie statali in tema di automazione. Da quando venne istituito presso il Servizio Approvvigionamenti un Centro meccanografico ed ebbero inizio le prime applicazioni di calcolo

automatico è trascorso più di mezzo secolo. Le F.S. riuscirono a stare al passo con i tempi per molti anni. Poi la sbalorditiva e rapida evoluzione dell'*hardware* di cui abbiamo parlato portò con sé una ventata di nuove idee e la possibilità di applicazioni intersettoriali che in passato non erano nemmeno immaginabili.

L'Azienda reagì col piano quinquennale dell'EDP (*Elaboration data processing*) che abbracciava il periodo 1 luglio 1972 - 30 giugno 1977 e poi fu prorogato al 30 giugno 1980.

Frattanto i Centri elettronici che operavano presso i vari Servizi furono riuniti nel CEU, cui venne assegnato l'edificio che era stato della «Provvida», presso la stazione di Roma Prenestina. (I nuovi occupanti furono chiamati scherzosamente «i borgatari del Prenestino»). Anche le macchine vennero portate nella nuova sede e sistemate in sale appositamente attrezzate.

Fu mantenuto a Villa Patrizi, il Centro elettronico direzionale (CED). Anche il Centro di controllo circolazione linee (CCL) ubicato a Roma Termini e i due Centri periferici di Bologna e Firenze rimasero nelle loro sedi.

A parte queste anomalie, l'unificazione fu accompagnata da varie circostanze non certo positive e tali da limitarne il significato. Il CEU fu istituito a livello di Ufficio e inserito, come tale, nel Servizio Affari Generali che non è specializzato nell'informatica ed è oberato da molteplici ed eterogenee incombenze. Per di più, gli analisti rimasero presso i Servizi di appartenenza. Soltanto gli operatori e i programmatori furono trasferiti al Centro del Prenestino che divenne pertanto l'esecutore della volontà dei Servizi. Mancò la necessaria fusione all'interno della nuova struttura. Gli operatori agivano in compartimenti stagni, ognuno curando lo specifico lavoro che si era portato dietro da Villa Patrizi. Formalmente riunita nella palazzina del Prenestino, l'attività informatica continuava ad essere scollegata e settoriale. Questo difetto d'origine, ben difficilmente avrebbe potuto essere evitato, agli inizi degli anni Settanta, considerate la difficoltà della materia e la scarsa diffusione delle conoscenze informatiche. Tuttavia ne sono derivati rilevanti condizionamenti per i successivi sviluppi.

Bisogna attendere il 1981 perché al CEU venga riconosciuta la dignità di Servizio, gerarchicamente subordinato soltanto al Direttore Generale e al Ministro.

Intanto nell'ambito aziendale maturava la convinzione che occorresse imprimere più forte impulso all'informatica, nel suo triplice aspetto di risorsa operativa, mezzo di controllo e strumento di decisione. Al grande progetto di dar vita nel prossimo futuro ad un Sistema Informativo Aziendale (SIA) si volgevano studi e ricerche. Il Consiglio di Amministrazione F.S. varava, per il periodo 1980-1985, un nuovo piano quinquennale che addita i due grandi obiettivi. Il SIA, per il controllo di tutte le componenti della produzione, e l'«informatica distribuita» per dotare la periferia dell'attrezzatura *hardware* integrata con quella centrale.

Si profilava dunque un rilancio. E in questo quadro, nella primavera del 1983, l'incarico di Direttore del CEU è stato affidato al dottor Luigi Ricagni. Un funzionario intelligente ed energico che ha un passato di ferroviere dell'esercizio e successivamente ha coordinato per ben sette anni lo staff tecnico del Direttore Generale, dottor Semenza. Ricagni sta sempre al chiodo e perciò non è stato difficile incontrarlo nel suo ufficio al Prenestino.

Dopo un breve scambio di idee, ha convocato alcuni suoi collaboratori, per un colloquio a più voci. Siedono intorno al tavolo gli ingegneri Brancaccio, Caccavale e Latini, il dottor Fasani, la dottoressa Caputo e Angelo Vella. Sono tutti funzionari giovani, fra i trenta e i quarant'anni. Parlano senza la prudenza circospetta del burocrate e le loro argomentazioni hanno la chiarezza perentoria del linguaggio binario. Tanto per cominciare, facciamo una carrellata su tutte quelle

procedure amministrativo-contabili che con il lavoro manuale richiedevano tempi lunghissimi ed un esercito di impiegati, mentre ora sono fluide e veloci. Basta pensare ai concorsi dove affluiscono decine di migliaia di candidati. Basta pensare alla liquidazione delle pensioni, agli stipendi. Prendiamo, ad esempio, gli stipendi. I ferrovieri da pagare sono più di 220 mila. Ogni mese pervengono al CEU circa seicentomila documenti riflettenti le variazioni intervenute nella posizione giuridica, nell'utilizzazione dell'agente, nella composizione del nucleo familiare, tutti elementi da tenere presenti nel calcolo dello stipendio. In media ogni mese vengono perforate oltre seicentomila schede. Guai se il CEU si rendesse responsabile di un ritardo, di un errore. Verrebbe messo alla gogna. Con le paghe non si scherza. E quando scattano gli aumenti di stipendio è sempre il CEU che prestampa gli elenchi, attiva le nuove tabelle e fornisce fulmineamente agli uffici interessati il supporto informatico per pagare le nuove retribuzioni e regolarizzarne contestualmente la parte retroattiva.

I mostruosi archivi cartacei di Villa Patrizi, con centinaia di metri cubi di pratiche, gli schedari sterminati dell'ufficio matricola sono spariti. L'archivio elettronico memorizza la posizione giuridica di 290 mila ferrovieri (220 mila in servizio e 70 mila collocati in quiescenza nell'ultimo quinquennio).

Nelle parole del dottor Ricagni e dei suoi collaboratori manca ogni accento di trionfalismo. Si tratta di realizzazioni ormai scontate per coloro che hanno esperienza di elaborazione elettronica. Conviene invece guardare più lontano, alzare il tiro. L'obiettivo è quello di arrivare ad una completa gestione del personale, ma c'è da percorrere ancora parecchia strada in questa direzione.

Passiamo rapidamente ad altri argomenti.

Le attività dell'informatica ferroviaria si irradiano su tutto il territorio nazionale e sono collegate con i sistemi delle ferrovie estere. Le F.S. dispongono di una propria rete di trasmissione dati che è stata potenziata ed è giornalmente interessata da circa 55 mila messaggi con un traffico giornaliero di circa cinque milioni di caratteri di cui cinquecentomila nelle ore di punta. La rete trasmissione dati è allacciata a quella del CDV (il sottosistema «Controllo domanda viaggiatori») che assicura la teleprenotazione posti, un servizio fondamentale per l'utente.

Con il CDV, che attualmente ha in funzione 279 terminali ubicati in settanta stazioni ed in venti agenzie di città, si effettuano ogni anno circa sette milioni di teleprenotazioni per i treni, centomila per i traghetti e si provvede alla teleemissione di un milione di biglietti.

Dal servizio viaggiatori a quello merci; dal controllo dei rotabili in linea ed in officina alla regolazione e comando della marcia dei treni, fino alla razionalizzazione degli approvvigionamenti, l'Azienda ha attuato (o in alcuni settori sta attuando) una ragguardevole serie di automatizzazioni. È un quadro dinamico in evoluzione che impone un notevole carico di lavoro agli uomini del CEU. L'informatica è una disciplina ad alto tasso di obsolescenza e si rendono necessari continue cure ed interventi per garantire il funzionamento delle procedure esistenti ed aggiornare, più o meno radicalmente, quelle superate. Gran parte della disponibilità degli analisti e dei programmatori è assorbita dagli obblighi della «manutenzione».

Ad aggravare la situazione concorrono le mutevoli necessità dei Servizi utenti i quali richiedono cambiamenti o rifacimenti dei programmi. Tali richieste derivano in certi casi da esigenze imprevedibili, ma più spesso da inadeguata impostazione iniziale. Il CEU, sebbene sia stato equiparato agli altri Servizi, è costretto in definitiva a subirne le iniziative.

Nell'interesse di tutti occorre che s'instaurino, tra la Direzione Generale e il Centro del Prenestino, canali efficienti di comunicazione e di confronto per il successo dei progetti che non sono mai esclusivamente informatici, ma impegnano sempre varie competenze e settori dell'Azienda.

In tale logica è urgente e necessario che, ampliando e perfezionando ulteriormente i corsi d'istruzione professionale, si istituiscano nell'ambito dei Servizi (o si rafforzino dove già esistono) nuclei di collegamento con il CEU in grado di mantenere un colloquio ad adeguato livello.

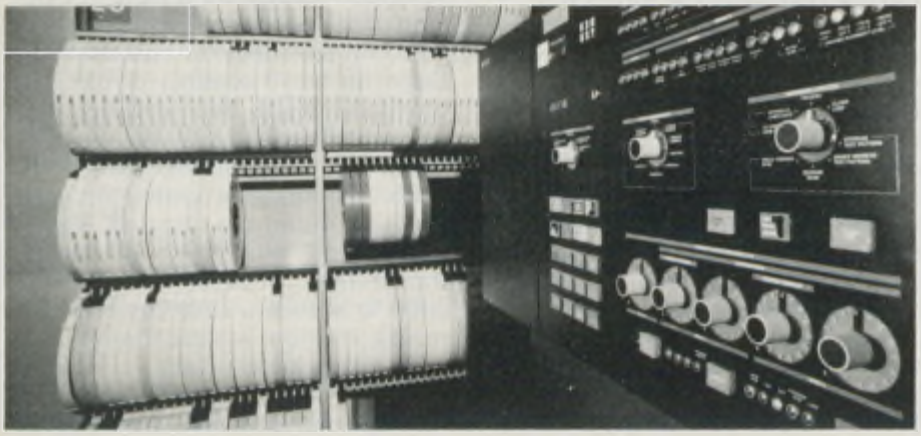
Malgrado l'aumento progressivo e considerevole dei progetti e delle applicazioni in esercizio, la pianta organica del CEU è ancora quella del 1972.

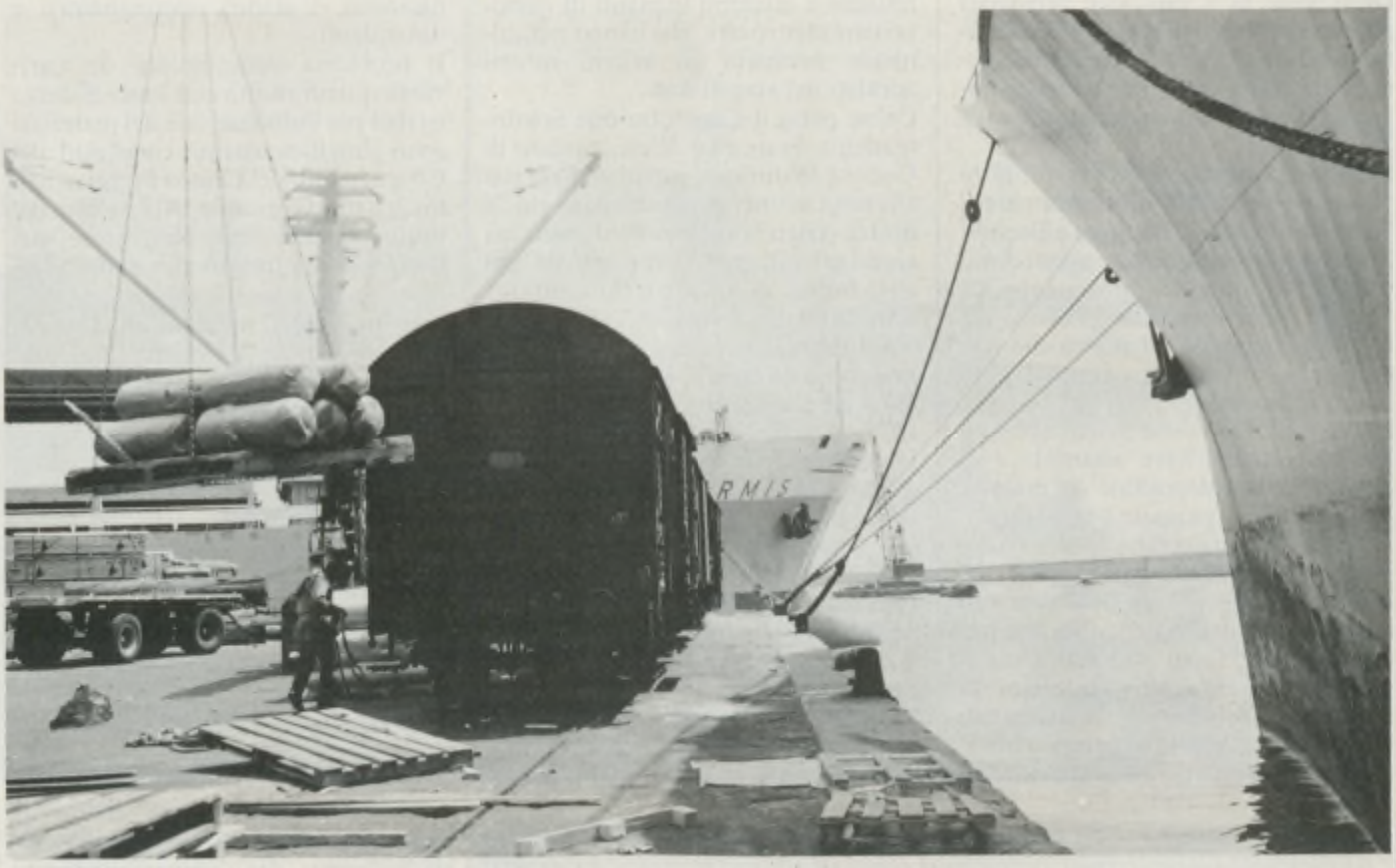
Povero di incentivi, e numericamente insufficiente, il personale qualificato è sempre più allettato dalle vantaggiose condizioni offerte da Società private d'informatica.

Il dottor Ricagni sottolinea fermamente l'assurdo di una tale situazione.

Le maggiori occorrenze di personale da selezionare e specializzare per il CEU sono state calcolate in 150 nuove unità, delle quali 20 appartenenti al profilo di Ispettore e le residue a quello di Segretario.

Ulteriori apporti si renderanno necessari per gli impegni di lavoro derivanti dalla progettazione esecutiva e dalla realizzazione del SIA. Se queste richieste verranno ignorate, o troppo diluite nel tempo, l'Azienda rischierà di perdere un importante appuntamento con il futuro. Invece di discutere accademicamente se l'informatica costituisce una rivoluzione o un'evoluzione, prepariamoci a fruirne nel modo migliore per la maggior efficienza del servizio di trasporto da rendere alla collettività. □





Genova Marittima

di Aurelio Battaglia

Parlare oggi del porto di Genova non è compito facile, soprattutto per quanti come noi non appartengono alla schiera dei veri addetti ai lavori.
Noi conosciamo il porto solo per i circa cento chilometri di strada ferrata che lo intersecano nei moli e nelle calate e conosciamo quanto si dice della sua crisi e del suo attuale momento delicato.
I freddi dati statistici non bastano a dare un giudizio sereno, ma sono, purtroppo, indicativi di una parabola discendente divenuta negli ultimi anni precipitosa.
Ai vecchi genovesi stringe il cuore; chi conosce bene le vicende del maggior porto d'Italia e ricorda le numerose navi alla fonda in attesa di approdo, a poco a poco scomparse, si rifugia nel mugugno o lancia accuse in tutte le direzioni: si cercano dappertutto i colpevoli. C'è in proposito un malessere diffuso che forse induce a sragionare, perdendo così il senso giusto del problema che è di grosse dimensioni.
Importante è non rassegnarsi, meditare e rimboccarsi le maniche, perché Genova non resti decapitata del suo cervello e perché al declino evidente non segua l'apocalisse totale.
Detto ciò evitiamo di entrare nel coro di voci delle polemiche roventi che rimbalzano da un settore all'altro del mondo portuale genovese, la cui crisi coinvolge tante e svariate attività collegate, anch'esse purtroppo a disagio, considerando anche che il male di Genova è avvertito in tutti gli scali marittimi italiani e che il problema, visto nel contesto europeo, presenta aspetti di estrema gravità, che richiedono interventi e rimedi non provvisori se non si vuole abbandonare la naturale vocazione marittima dell'Italia e il benessere che ne consegue.
Esattamente sessanta anni fa si aggirava su questi moli, inviato dal Corriere della Sera, l'illustre scrittore Ugo Ojetti che curava la rubrica, allora molto seguita, intitolata «Cose viste». Ojetti racconta di quel porto e di quei traffici con stupefatto entusiasmo e benché ancora non fossimo ai tempi d'oro di Genova che ricadranno nel decennio successivo, alla vigilia della seconda guerra mondiale, l'attività degli uomini, il fervore del movimento tra navi in arrivo e in partenza, le lunghe colonne di carri ferroviari sottobordo, esaltano il suo animo di poeta che traduce con vibranti parole il palpito e la forza vitale di una città che vive soprattutto del suo porto.
Quell'articolo ci rattrista e ci umilia, specie quando ci è dato di osservare, nel tempo dell'elettronica, molti carri ferroviari fermi e i pochi in circolazione carichi di materiale ferroso.

Genova Marittima

Dieci anni fa i vari scali ferroviari dislocati nell'arco di mare che da Caricamento raggiunge Sampierdarena sono stati raggruppati in un unico impianto che è stato denominato Genova Marittima.
Rimasero, tuttavia, nelle loro funzioni di sempre gli scali di Caricamento, Santa Limbania, S. Benigno e Bacino, le cui operazioni sono ora organizzate, per quanto attiene al movimento, da Genova Marittima, che presiede all'attività complessa ed atipica che vi si svolge: un'attività di controllo e di selezione in ordine ai vincoli doganali, alla destinazione delle merci, allo scarico da carro a nave accostata e al carico di merci depositate sul molo.
È un lavoro di paziente organizzazione e tempestività, che deve essere svolto con prontezza e in termini economici, sia per evitare pesantezza di costi a carico dell'Azienda FS, sia per corrispondere il più possibile alle esigenze dell'utenza che, in tempi di concorrenza di trasporti quali quelli attuali, non può essere delusa.
Questo esame di caratteristiche tecniche, di programmazione di treni, riducendo al minimo manovre e rispedizioni da uno scalo all'altro del porto, è affidato a moderni impianti di elaborazione elettronica, che hanno radicalmente sostituito gli antichi sistemi adottati nei singoli scali.
Ce ne parla il Capo Stazione Sovrintendente Francesco Ricci, titolare di Genova Marittima, appuntando la sua attenzione sulla prontezza con cui la nostra Azienda si è messa al passo nei confronti del porto, che già da più anni fruisce di un controllo centralizzato di rotabili ferroviari.
Ma a diffondersi con dovizia di informazioni e di esempi pratici è il Capo Stazione Giancarlo Gattino che dirige l'Ufficio Schedario.
In questo suo mondo di sigle e di cifre, coadiuvato da alcuni validi assistenti di stazione, c'è un'orchestra di dati che si impernia sullo stato fisico e su quello logistico dei carri.
Ci dimostra come si può fare a sapere subito se un carro è vuoto, utilizzabile, assegnato a una ditta per lo scarico, se è carico e in partenza, se è da scaricare e, quanto all'ubicazione, se è presente negli scali del porto, se è partito, se è in arrivo, se è arrivato a destinazione.

Sono perciò eliminate le perdite di tempo, gli inevitabili errori umani, le inesatte registrazioni, le tardive comunicazioni, i giudizi approssimativi e discordanti.
Il problema della ricerca dei carri viene quindi risolto con immediatezza e i dati per l'utilizzazione del materiale sono simultaneamente conosciuti dal Coordinatore del Centro Ferrovie dello Stato - Consorzio Autonomo del Porto, dal Dirigente Regolatore, dai Dirigenti del movimento e dai Capi piazzale.
Operano negli impianti di Genova Marittima circa 250 agenti, suddivisi secondo le quantità e le qualifiche indicate nella tabella, con incombenze di varia natura ad eccezione delle manovre che sono eseguite, sia in arrivo che in partenza, a cura del Consorzio Autonomo del porto.
La nostra attività negli ultimi cinque anni, malgrado la tempestività dei nostri aggiornamenti tecnologici e i lavori in corso di esecuzione nell'area del porto e in collegamento con la vicina stazione di Genova Principe su cui ci diffonderemo con un articolo a parte, appare in sensibile flessione, ma ciò è in rapporto alle diminuite attività portuali. Resta fermo, senza sintomi di flessione, soltanto il servizio a mezzo di containers, ma dobbiamo pur ammettere che esso non ha avuto quegli sviluppi che in proposito si prevedevano.
I sessanta metri di quadro schematico murale dello schedario fra gli scali di Campasso Nord e Sud, di Santa Limbania, di Dinegro, di San Benigno e Bacino, sono oggi ridotti alla metà, appunto per il calo che il traffico attuale ha imposto all'utilizzo dei carri: dai 119.000 carri presenti del 1979 ai 53.000 del 1983.
Anche il movimento tra scalo e scalo del porto risulta dimezzato nello stesso periodo di tempo.
Si salverà il porto di Genova, colpito anche dall'implacabile concorrenza di Marsiglia e Rotterdam? La risposta non è facile, ma non si può essere pessimisti: Genova, siamo certi, non potrà abdicare alle sue vocazioni, non può cancellare la sua storia.
La gestione del traffico ferroviario nel porto di Genova è affidata a un Ufficio Autonomo, indipendente da Genova Marittima.
Attualmente è diretto dal Capo Gestione Sovrintendente Francesco Pagella, egregiamente coadiuvato dal pa-

ri qualifica Gennaro D'Esposito.
Storicamente la Gestione Autonoma di Santa Limbania — così è denominato l'impianto — è stata costituita nel 1915, quando il porto aveva già un ragguardevole traffico e le Ferrovie si proiettavano nel futuro con ambiziosi progetti di espansione e quale mezzo di primaria importanza.
Il rapporto nave-treno assolveva il cento per cento dei traffici.
Come allora, ancora oggi, la Gestione Autonoma di Santa Limbania comprende la gestione di Piazza Caricamento da Molo Giano a Ponte Morosini, la gestione di Ponte dei Mille e Ponte Andrea Doria per il trasporto dei bagagli ordinari e di quelli appartenenti agli equipaggi che si avvicendano, quella del Ponte Caracciolo per i trasporti solo in arrivo, quella di S. Benigno con il settore Bacino, la Gestione Dinegro e l'Agenda Doganale.
Il lavoro riguarda essenzialmente le tassazioni e registrazioni di spedizioni e svincoli, la sorveglianza del carico e dello scarico di carri completi in darsena e nel deposito franco, le statistiche varie anche per conto del Consorzio Autonomo del Porto, le fatturazioni, le attività di sdoganamento dei carri a collettame e quant'altro attinente al volume dei traffici nave-treno che vi si svolgono.
Operano inoltre nell'area del Porto di Genova due tronchi Lavori, ubicati rispettivamente a Santa Limbania e a San Benigno, squadre di operai delle varie branche dell'Ufficio Impianti Elettrici e un Posto di manutenzione corrente.
Nonostante i dati piuttosto deludenti degli ultimi anni, è sempre vivo l'interesse delle Ferrovie dello Stato verso il più grande scalo marittimo italiano e già, come si è detto, sono in atto lavori di ammodernamento di nostri impianti ricadenti nell'area portuale: alcuni, decrepiti, richiedono un totale rifacimento, altri una notevole opera di restauro.
Dal Posto Verifica di San Benigno, infatti, si levano voci accorate di personale esposto a tanti disagi che obiettivamente riportiamo, anche se non entriamo nei particolari.
In proposito è opportuno dire che, su ogni decisione, è prioritario il problema cui abbiamo accennato in apertura, e cioè la ripresa del porto di Genova, di cui si intravede in questi ultimi tempi solo qualche piccolo segno.
Quanto all'invocato miglioramento ambientale dei nostri posti di lavoro le soluzioni non sono difficili, anzi certamente a portata di mano, ma ulteriori grandi spese vanno comunque orientate all'ago della bussola che governa tutta l'economia del porto di Genova, che interessa anche la portata della nostra presenza e la ragion d'essere sui suoi moli. □

Personale in forza a Genova Marittima

C. Stazione Sovrintend.	6
C. Stazione Superiore	24
Capo Stazione	22
C. Gestione Sovrintend.	1
Capo Gestione	5
Assist. Capo R.E.	62
Assistente Stazione	71
Manovrat. Capo	5
Manovratore	9
Deviatore Capo	4
Deviatore	12
Ausiliario Stazione	27
Manovale	1
TOTALE	249

«Segnali positivi per un necessario rilancio»

Le Ferrovie dello Stato partecipano, direttamente e indirettamente, al capitale di diverse importanti società operanti nel settore dei trasporti. Le sue principali partecipazioni azionarie nazionali riguardano, com'è noto, l'Istituto Nazionale Trasporti (I.N.T.) e la Compagnia Italiana Turismo (C.I.T.). «Voci della Rotaia» inizia con questo numero una serie di articoli e servizi per conoscere più da vicino queste realtà che rivestono notevoli riflessi economico-imprenditoriali e che possono svolgere un'importante funzione nella fase di riassetto e rilancio del trasporto.

L'On. Antonio Caldoro è il nuovo Presidente dell'Istituto Nazionale Trasporti.
Ferroviere, parlamentare del PSI dal 1968, Sottosegretario ai Trasporti nel periodo 1980-1982, primo firmatario della proposta di legge socialista per la riforma delle Ferrovie, l'On. Caldoro è certamente fra gli uomini politici che si sono occupati più a lungo di problemi dei trasporti, acquisendo un'esperienza preziosa e di «prima mano».
Abbiamo quindi voluto intervistare l'On. Caldoro, a pochi giorni dalla sua nomina, per conoscere realtà e prospettive dell'INT, ma anche per avere un quadro più generale sulla situazione del trasporto pubblico in Italia.
L'On. Caldoro ci accoglie nel suo studio al primo piano della bella palazzina liberty di Via Savoia a Roma, sede centrale dell'INT.

V.d.R.: Nella sua biografia spiccano due elementi particolarmente significativi per comprendere meglio la sua nomina a Presidente dell'INT: è un ferroviere e un politico. Per svolgere il nuovo incarico, Lei ha anche lasciato il Parlamento: cioè all'attività direttamente politica ha preferito una responsabilità tecnico-imprenditoriale. Quali sono i motivi di questa scelta?

R.: Devo dire che da quando ho lasciato l'attività sindacale per assumere incarichi di Partito e, poi, per adempiere al mandato parlamentare, non mi sono mai sentito un politico «puro». Per me quindi fare una scelta del genere non è stato un evento traumatico né una novità assoluta. Piuttosto è vero che nel nuovo incarico farò tesoro delle esperienze maturate in tanti anni di attività parlamentare, in particolare nell'ambito della X Commissione Trasporti.
Comunque le ragioni che mi hanno portato ad accettare l'invito del Ministro dei Trasporti ad assumere questo incarico risiedono certamente anche nelle mie origini di ferroviere, origini che hanno qualificato tutta la mia carriera politica. Queste cose le ho dette pure al personale e alla dirigenza dell'INT, già nel primo incontro che ho avuto con loro. In quell'occasione ho anche tenuto a sottolineare che assumere questa carica non mi è servito certo per occupare una poltrona comoda (che poi comoda non è, come tutti sanno) né per avere un trampolino di lancio per ulteriori incarichi.

V.d.R.: Ci aiuti a svelare un mistero. La formula INT — trasporto porta a porta e così via — sembrerebbe corrispondere ad un'effettiva esigenza di mercato. D'altra parte tutte le più importanti reti ferroviarie si avvalgono per certi servizi di società intermediarie molto simili all'INT. Eppure i risultati degli ultimi anni sono stati inferiori all'attesa. Come mai?

R.: Certamente l'attività dell'INT deve assumere modalità sempre più complete e integrate. È anche vero, però, che strutture come l'INT, da sole, non bastano. È necessario che l'intero sistema dei trasporti sia ordinato con norme certe di diritto. Questo è l'obiettivo principale da raggiungere per dare risposte concrete e positive agli utenti, agli operatori, ai cittadini.
Più in dettaglio l'INT ha assoluto

L'I.N.T. cos'è

L'Istituto Nazionale Trasporti (I.N.T.) è una società di diritto privato destinata a un'azione di sostegno per lo sviluppo dei traffici ferroviari.
L'I.N.T. svolge, in parte preponderante, attività strettamente collegate con l'esercizio ferroviario, quali l'acquisizione e l'incremento dei trasporti su rotaia (a carro completo, tramite containers ecc.), l'esercizio di servizi complementari (presa e consegna a domicilio dei bagagli e colli celeri ecc.).
L'I.N.T. ha 18 filiali dislocate nei punti nevralgici della rete ferroviaria e 480 agenzie attrezzate per la distribuzione capillare delle merci e per la presa e consegna a domicilio. Il suo parco veicoli conta più di 2.500 automezzi.

bisogno di una nuova regolamentazione del trasporto delle merci, di una nuova disciplina del trasporto in conto terzi, di una serie di riforme e interventi altrettanto importanti e urgenti, ma certamente anche di rivedere alcune cose interne.

V.d.R.: L'eccedenza di personale, ad esempio?

R.: Francamente io non sono del parere che sia questa la causa principale del deficit di bilancio. Tutt'al più si tratta di utilizzare meglio le energie esistenti.

V.d.R.: In che modo?

R.: Ad esempio provando a capovolgere i termini del problema. Guardiamo prima in quali zone di mercato è possibile puntare ulteriormente in termini economicamente vantaggiosi, se necessario anche diversificando la nostra attività, e poi andiamo a stabilire le quote di personale effettivamente occorrente. Se a questo punto ci saranno residui di personale inutilizzato, che allo stato delle cose considererei molto marginali, allora vareremo forme nuove di esodo anticipato e volontario. Ma ripeto, non mi pare che sia questo il problema più assillante.

V.d.R.: Lei è stato fra i primi ad intuire la necessità di una Riforma delle Ferrovie dello Stato. Qual è il suo parere, oggi, su questo problema?

R.: Effettivamente considero un vanto essere stato fra coloro che a suo tempo hanno inteso porre il problema della Riforma. E mi ha fatto molto piacere che recentemente il Ministro Signorile, con suo decreto, mi abbia affidato l'incarico, come esperto, di seguire nel quadro del Piano Generale Trasporti, l'attuazione della legge di riforma dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato.

Lei mi chiede un parere su questo problema. Di certo ci sono stati in passato alcuni errori di impostazione di fronte ai problemi che andavano maturando: legge 42, Programma Integrativo, introduzione di sistemi meno burocratici e così via. Si è ritenuto, allora, che fosse necessario andare rapidamente, e in anticipo rispetto al contesto generale del settore, ad una riforma delle ferrovie. Questa impostazione è stata corretta quando Parlamento e Ministero dei Trasporti hanno posto come priorità assoluta la realizzazione del Piano Generale Trasporti e delle strutture che ne derivano. Che mi sembra il modo giusto di procedere.

V.d.R.: A suo tempo Lei è stato il coordinatore di un apposito Gruppo di lavoro (INT, FS, Organizzazioni Sindacali ecc.) creato per studiare una serie di proposte di ristrutturazione dell'INT e anche di strategie commerciali di rilancio. Ce ne può parlare?

R.: Certo. Il Gruppo in questione ha svolto un'attività molto interessante. Ebbene, una delle prime cose messe in chiaro è stata la necessità di superare il concetto della difesa ostinata della

totalità del capitale pubblico in dotazione all'INT. Le indicazioni della Corte dei Conti di prevedere una pluralità di azionisti nella formazione del capitale sociale è stata certamente preziosa ma, devo dire, l'intendimento di utilizzare capitali privati, come vuole un'imprenditoria realmente moderna ed efficiente, era già maturata.
In questo senso stiamo già avendo alcuni importanti e positivi riscontri sia nel settore bancario tradizionale, sia con solide strutture cooperativistiche.
Considererei mortificante se solo per ottemperare alle indicazioni della Corte dei Conti avessi dovuto pregare la Banca Nazionale delle Comunicazioni di entrare come azionista (pur considerando che l'INT ha con questa Banca un prezioso e insostituibile rapporto di collaborazione).

V.d.R.: Ottimista, allora?

R.: Direi: fiducioso. E questa fiducia mi viene da una serie di segnali che ho avuto già nei primi giorni di attività. Dal Consiglio di Amministrazione dell'INT, che è un organo composto da elementi di elevatissima capacità professionale; dai rappresentanti delle Organizzazioni sindacali, con i quali sono certo di poter avere un confronto leale e responsabile; dall'azionista che proprio di recente ha deciso di allargare i compiti dell'INT anche alla gestione diretta delle strutture intermodali, possibilità che abbiamo immediatamente utilizzato per il Terminal di Pomezia.
Sono solo alcuni segnali, fra altri che potrei enumerare, che mi confortano e mi fanno guardare con fiducia al futuro. Per il bene dell'INT e dell'intero comparto del trasporto nazionale.

(a cura di Piero Spila)

DICONO DI NOI

Sulla stampa

L'infausta tradizione che ogni anno vedeva riaprirsi in estate la polemica sugli scioperi dei pubblici servizi quest'anno è stata interrotta con la firma del protocollo sull'autoregolamentazione degli scioperi promosso dal Ministro dei Trasporti Signorile, messo a punto con i sindacati confederali, nel quale — ha precisato **Il Popolo** — sono stati coinvolti anche gli autonomi; dunque, un Ferragosto tranquillo sul fronte degli scioperi.
Si tratta di uno strumento — ha sottolineato con soddisfazione **l'Unità** — con il quale finalmente il problema è stato impostato in termini corretti non imponendo solo ai lavoratori di limitare i danni all'utenza, ma imponendo anche alle controparti obblighi di correttezza nella conduzione delle vertenze sindacali.
Per **Il Messaggero** forse per la prima volta, dichiaratamente, ci si è dato carico non tanto degli interessi generali, ma degli interessi di una vera e propria «terza parte» non presente, l'utenza, a favore della quale sono state introdotte norme specifiche intese a realizzare e a far conoscere al massimo i danni di origine sindacale che l'utenza stessa normalmente è costretta a sopportare. Si è così cercato di dare, sia pure in misura parziale, applicazione al principio che il conflitto sindacale deve coinvolgere i soggetti interessati senza ledere gli interessi dei terzi.
«Pace sui trasporti d'agosto» ha scritto **La Stampa**, ricordando che a favore del clima disteso ha giocato l'applicazione ampia del «protocollo Signorile», che, peraltro, va ulteriormente migliorato e i cui contenuti forniscono un paradigma suscettibile di estensione ad altri servizi essenziali per la vita del Paese.
«Treni, traghetti e aerei: l'autodisciplina funziona» ha pure riconosciuto il **Corriere della Sera**. Con l'autodisciplina degli scioperi funzionano meglio i servizi pubblici — ha osservato **La Sicilia**. I fatti, dunque, stanno dando ragione a chi aveva individuato nella regolamentazione spontanea la strada più breve e meno accidentata per riportare il settore dei trasporti entro limiti accettabili di funzionamento e di produttività. Anche **Il Tempo** ha annunciato: «buone vacanze: si viaggia. Per i trasporti ritorna il sereno». E **Paese Sera**: «esodo d'agosto senza scioperi». **Il Giorno** si è chiesto: «Addio allo sciopero selvaggio? dopo il patto "storico" di autoregolamentazione dello sciopero nel settore dei trasporti». Anche la **Repubblica** lo ha definito un accordo positivo, una via da percorrere fino in fondo, uno sforzo di buona volontà, ma, a parere di molte forze politiche, non sufficiente, ragion per cui rimane in piedi l'ipotesi di una legge.
Il Giornale di Sicilia all'approssimarsi della fine di agosto, durante il quale, in base al protocollo, non si poteva scioperare, si è domandato: adesso cosa succederà? Riprenderanno gli scioperi?
Ma una risposta rassicurante è venuta subito dallo stesso Ministro dei Trasporti, in un'intervista apparsa su **Il Mattino**. «No, non è stato un modo di affrontare l'emergenza. L'accordo sul codice di autoregolamentazione degli scioperi nei trasporti continuerà a produrre i suoi effetti positivi anche in futuro, non finirà nel cassetto delle cose dimenticate una volta esaurita l'ondata di piena degli italiani in vacanza». Tanto è vero — ha aggiunto **La Gazzetta del Mezzogiorno** a commento dell'intervista — che all'interno del Gabinetto del Ministro Signorile è stato costituito un nuovo ufficio con il compito esclusivo di seguire l'applicazione del protocollo e di intervenire immediatamente ogni volta che nasce un problema. Questa volta si deve riconoscere — ha concluso il giornale — che il Governo non si è dimostrato né incerto né agnostico.
Dopo il susseguirsi di annunci e revoche di scioperi e le agitate cronache sindacali che avevano caratterizzato l'inizio dell'estate, come veri e propri bollettini di guerra, è stato un vero sollievo per tutti poter leggere quotidianamente sulla stampa titoli come «pace sulle rotaie e negli scali aerei», o «la burrasca è finita: revocati tutti gli scioperi», o ancora «torna il sereno nei trasporti».
Un altro grosso problema si è frattanto posto in termini drammatici e preoccupanti all'attenzione del Governo e dei Ministri dei Trasporti, dell'Interno e delle Poste, più direttamente interessati: è di moda l'assalto al treno. «Sono ventitre in Italia dall'inizio dell'anno — ha ricordato **La Gazzetta del Mezzogiorno** — le rapine ai vagoni postali, ultimo filone della malavita dopo la stagione degli assalti alle banche».
Pur nella generale inquietudine, qualcuno ha colorito il suo articolo parlando di «western all'italiana» o di «linee ferroviarie italiane su cui si viaggia come nel Far West» o ancora «dell'offensiva dei predoni del binario» o «dell'anno record degli assalti ai treni», per altri «ora manca solo John Wayne». Tutta la stampa ha però rilevato con soddisfazione l'immediato intervento del governo per fronteggiare in qualche modo questa inattesa offensiva scatenata su un nuovo fronte da mafia e camorra.
«Vertice al Viminale: duemila agenti subito in vettura» ha assicurato **La Nazione**, e **Il Messaggero**: «Tre Ministri si sono riuniti per affrontare l'emergenza e sconfiggere la paura sui treni». **Paese Sera** ha annunciato «scorte armate sui treni» e il **Corriere della Sera** «un corpo speciale di ottomila poliziotti difenderà dai ladri chi viaggia in treno». «Un Corpo di teste di cuoio è stato proposto per bloccare il fenomeno dell'assalto ai treni» ha aggiunto la **Gazzetta del Sud**. È una notizia che ci ridà un po' di speranza — ha commentato **Il Giornale**, osservando che la criminalità minore è la più pericolosa perché mina la fiducia della gente nelle istituzioni

Maria Guida

MUSEO FERROVIARIO DI PIETRARSA

Due anni di lavoro, buoni risultati

Con l'arrivo di giugno nelle scuole si tirano le somme di un anno, per qualcuno proficue, per altri negative.

Anche per il Museo di Pietrarsa, con il secondo anniversario, è tempo di bilancio e, come avviene per i bambini di quella età, cresce, si arricchisce di nuove esperienze e fa parlare di sé.

Pietrarsa cresce nei padiglioni ex fucine, centro molle, tubi bollitori e caldareria, il cui restauro conservativo sarà ultimato entro l'anno; si arricchisce di nuove locomotive, di altri modellini e materiale vario, ma soprattutto si arricchisce di quelle esperienze che il contatto con gli studenti o i singoli visitatori danno.

Ed infine fa parlare di sé con i lusinghieri giudizi espressi da tutti i visitatori, nonché dalla stampa e dalla televisione locale e nazionale.

Senza voler tediare il lettore con un'elencazione di dati, come ogni bilancio presuppone, cercheremo di dare comunque un'idea di un anno di vita trascorso al Museo di Pietrarsa.

Cominciamo dai visitatori stranieri, che hanno creato qualche leggero imbarazzo linguistico nel personale del Museo. Tra inglesi e francesi, tedeschi e svedesi, sono stati circa 1200, e non è mancato un gruppetto di giapponesi. Forse un'avanguardia in missione esplorativa?

I gruppi scolastici, anche quest'anno, hanno confermato, con 6250 unità, l'interesse per la storia del vapore legata alla storia di quella parte dell'Italia per tanto tempo dimenticata e che, ci auguriamo, riceva proprio dal Museo una spinta importante per il suo rilancio.

Tra le tante richieste di visita, ci ha piacevolmente sorpresi, ai primi di marzo, quella fatta per gli alunni della II E dall'ing. Sordello, preside dell'Istituto Tecnico «A. Volta» di Roma.

Oltremodo significative per il Museo sono state le visite di eminenti personalità del mondo della cultura partenopea che hanno aperto con la dirigenza ed il personale di Pietrarsa un dialogo basato sulle profonde conoscenze della storia dell'architettura napoletana, accomunata alla storia del vapore in Italia. Ne sono risultate delle visite notevolmente interessanti per tutti i partecipanti.

Tra gli altri ricordiamo il prof. Aldo Antonelli ed il prof. Antonio Speranza, dirigenti dell'associazione «Mondo Unito»; l'arch. Giancarlo Alisio e l'arch. Augusto Vitale, dirigenti dell'associazione «Archeologia Industriale»; ed ancora il prof. Alfonso De Franciscis, eminente museologo, intervenuto con i soci dell'associazione «Amici dei Musei».

Una citazione particolare spetta alla graditissima, quanto inattesa, visita del Console Americano a Napoli, dott. John Silva, accompagnato dal sindaco di Portici Francesco Tassiello, dal comandante della Scuola Specializzati delle Trasmissioni, colonnello Alfonso Pozzi, dal maggiore Neri e dal capitano Gamboni.

Nel consegnarci una targa ricordo con lo stemma della scuola, dichiaravano la loro fattiva collaborazione, da buoni vicini, alla divulgazione del Museo presso i giovani allievi della Scuola, prenotando per essi una visita settimanale.

L'attenzione di tutti è stata, ovviamente, attratta dalle «vecchie signore», le locomotive a vapore che, allineate nella loro posizione museale, con la lucente corazza nera ed i brillanti bronzi delle manopole, hanno suscitato in tutti sentimenti di stupore e di ammirazione per la loro maestosità e per l'ingegno che l'uomo ha profuso in esse.

Con la «480.017», giunta a Pietrarsa il 27 giugno, il numero delle locomotive esposte ha raggiunto la consistenza di 15 unità: 290.319; R370.023; 835.001; 744.118; 741.137; 625.030; 980.002; 735.128; MMO.22 (850.022 FS.); 851.110; 800.008; 896.030; 910.001; 905.032.

Rappresentano una parte della storia e dello sviluppo del vapore in Italia; infatti la capostipite delle locomotive esposte, la «290», con il vapore saturo, una potenza di 500 CV ed una velocità di appena 60 km/h, presenta le caratteristiche proprie della macchina agli albori della trazione a vapore. La «625.030», nata con il nuovo secolo, presenta notevoli miglioramenti quali il vapore surriscaldato, una potenza di 800 CV ed una velocità che sale a 80 km/h; ma la caratteristica

L'esterno del Museo visto dal mare

saliente di questo gruppo di locomotive è l'utilizzazione del «carrello italiano» che, con uno spostamento di pochi millimetri, consentiva alla locomotiva una perfetta iscrizione in curva. Caratteristica che consentì ai ferrovieri di battezzarla «signorina» sia per la pregevole estetica, sia perché adibita a servizi leggeri, ma soprattutto per il caratteristico «ondeggiare» della macchina in rettilineo.

La «741», beneficiando di tutti gli accorgimenti tecnici, frutto di anni di esperienze e perfezionamenti, nasce nel 1943 dalla trasformazione di locomotive del gruppo «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. Desta sorpresa nel visitatore, davanti a questa macchina, la caratteristica posizione del fumaiolo, non più collocato sulla parte iniziale della macchina, ma in posizione lateralmente spostata verso la cabina, in derivazione della caldaia di preriscaldamento posta sotto la caldaia di vaporizzazione.

La «744» costituisce l'ultimo gruppo di locomotive costruito in Italia, oramai avviata alla completa elettrificazione della rete ferroviaria. Oltre ad un iniettore di vapore di scarico, che costituisce una forma di preriscaldatore, 25 delle 50 unità costruite di tale gruppo, utilizzano la distribuzione «Caprotti».

È una delle più grandi locomotive italiane, con una lunghezza tra i respingenti di m 20,40, mentre le ruote motrici hanno un diametro di m 1,63, consentendo alla macchina di trainare treni viaggiatori e merci veloci sulle linee del Sud, non idonee a sopportare un alto carico assiale.

Tra le vecchie glorie conservate a Pietrarsa, ve ne sono due con una caratteristica particolare: la cremagliera, cioè una terza rotaia centrale dentata, cui corrisponde sotto la locomotiva una ruota dentata, il cui scopo è quello di vincere l'attrazione gravitazionale, dando aderenza alla macchina. Le due locomotive sono la «R370.023» e la «980.002»; due «loco-tender» da montagna, atte a superare dislivelli compresi tra il 70 ed il 90 per mille, in servizio fino a pochi anni fa collegavano, la prima, Piazza Armerina (Palermo) con Dittaino, la seconda, Paola a Cosenza. Le due locomotive sono state sistemate su delle rampe, che simulano l'inclinazione reale della linea, consentendo al visitatore di scendere sotto di esse per ammirare la complessità del meccanismo.

A conclusione di questo articolo, dopo aver tentato un primo bilancio su quanto fin qui fatto a Pietrarsa, vogliamo anche rinnovare un caldo invito a visitare il «nostro» Museo.

Enzo Rossi

Avviso agli abbonati

A seguito di un disguido tecnico ad alcuni ferrovieri in servizio, abbonati a «Voci della Rotaia», non è stata applicata, per il corrente anno 1984, la relativa trattenuta annua di lire 2.000. A tale proposito, il Servizio Ragioneria ha impartito disposizioni alle Sedi competenti di procedere al recupero delle quote dovute con il ruolo paga del prossimo mese di ottobre.

Restano peraltro invariate le consuete procedure per l'addebito delle quote riguardanti il 1985, che, come è noto, viene effettuato con il ruolo di novembre.

Certi della comprensione dei nostri lettori, ci scusiamo con quei colleghi (sono circa un migliaio) che troveranno una trattenuta a ruolo di lire 2.000 per due mesi consecutivi.

NOTIZIE PER IL PERSONALE

A cura dell'Ufficio O.M. del Servizio Personale

Trattamento economico del personale dirigente

Con Circolare n. P.3.1.3/908.3.0. del 2 giugno c.a., sulla base di istruzioni fornite dal Ministero del Tesoro — Ragioneria Generale dello Stato I.G.O.P. — sono state impartite disposizioni per la determinazione del trattamento di stipendio del personale dirigente FS, in attuazione della legge 17 aprile 1984, n. 79, concernente l'adeguamento provvisorio del trattamento economico dei dirigenti delle Amministrazioni dello Stato, comprese quelle ad ordinamento autonomo.

Compenso per lavoro straordinario del personale dirigente

Con Circolare n. P.3.1.6/910.4.3. del 6 giugno c.a. — in attuazione della legge 17 aprile 1984, n. 79 — sono state indicate le nuove misure orarie del compenso per lavoro straordinario da corrispondersi al personale dirigente e sono state altresì fornite le istruzioni per la determinazione del limite individuale massimo di prestazioni straordinarie da attribuire agli interessati.

Trattamento economico del personale FS

Con Circolare n. P.3.1.3/913.3.0 del 20 giugno c.a. sono state impartite disposizioni per l'applicazione dell'art. 7 — riguardante il trattamento economico con effetto dal 1° gennaio, 1° settembre e 2 settembre 1983 — della legge 10 luglio 1984, n. 292, concernente norme in materia di assetto giuridico ed economico del personale FS.

Premio di esercizio 1984

Con Lettera Circolare n. P.3.1.7/41183 del 6 giugno c.a. sono state emanate le disposizioni per la corresponsione, in favore del personale FS, del premio di esercizio relativo al periodo 1° luglio 1983 - 30 giugno 1984; con Lettera Circolare n. P.3.2.2/40618 del 4 giugno c.a. sono state altresì emanate le disposizioni per la corresponsione del premio stesso agli Incaricati, utilizzati in base all'art. 26 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236, a compenso delle maggiori prestazioni per qualità e quantità globalmente valutate e non altrimenti retribuite rese nel periodo 1° luglio 1983 - 30 giugno 1984.

Equo indennizzo

Con D.M. 9 giugno 1984, n. 1429 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 184 del 5 luglio successivo) sono state approvate modifiche ed integrazioni al regolamento per la concessione dell'equo indennizzo ai dipendenti dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato.

Nel suo testo regolamentare vengono meglio definiti i casi in cui, a seguito del decesso del dipendente per eventi dovuti a cause di servizio, l'indennizzo va concesso in base alla 1ª categoria della tabella A delle norme sulle pensioni di guerra; vengono regolamentati i casi di diniego dell'indennizzo, con attribuzione della relativa competenza decisionale ai Dirigenti centrali o periferici, i cui provvedimenti saranno impugnabili con ricorso gerarchico al Ministro; viene regolamentata la procedura per la definizione dei ricorsi gerarchici e quella per le nuove richieste di concessione, ove la precedente istanza non sia stata accolta perché la menomazione non era indennizzabile, e si prevede, infine, l'approvazione delle tabelle di liquidazione — da adeguare di volta in volta agli stipendi tabellari del personale — mediante delibera del Direttore del Servizio Personale, da pubblicare sul Bollettino Ufficiale delle FS.

L'Ufficio 5° del Servizio Personale è stato recentemente dotato, per la gestione delle pratiche di equo indennizzo, di un personal computer Olivetti M.20 in una configurazione che comprende «hard disk» ed una stampante, per cui è prevedibile che, nell'anno 1985, sarà possibile dare corso ad un razionale programma di elimi-

nazione delle numerosissime pratiche arretrate, compatibilmente con le disponibilità finanziarie richieste per l'attuazione del programma stesso. Nel frattempo, la divisione Informatica del Servizio Personale sta mettendo a punto una serie di programmi applicativi, che consentiranno al computer di controllare l'intero archivio dei dati concernenti le pratiche di equo indennizzo e, in un secondo tempo, di procedere anche alla stampa dei provvedimenti ed alla contabilizzazione della spesa, tenendo aggiornati i dati finanziari e statistici occorrenti per una gestione razionale dell'intera materia dell'equo indennizzo.

Assistenza sanitaria all'estero

Con Circolare n. P.5.1.S.2/919.5.0 del 18 luglio c.a. sono state indicate le modalità per usufruire dell'assistenza sanitaria all'estero, presso Stati appartenenti alla CEE o presso Stati con i quali vigono convenzioni bilaterali in materia di sicurezza sociale.

Nell'ultima settimana di giugno si è provveduto al rilascio, a tutto il personale delle FS residente in Austria (presso i vari Uffici ed Impianti di Vienna, Innsbruck ed Arnoldstein), delle attestazioni Mod. I/A 4 previste dalla recente Convenzione bilaterale per la sicurezza sociale, con le quali gli interessati potranno ottenere l'assistenza sanitaria in forma diretta in territorio austriaco per sé e per i familiari conviventi ed a carico. Si sta pure provvedendo alla richiesta delle attestazioni medesime per i dipendenti ancora iscritti presso le Unità Sanitarie Locali, nonché per alcuni pensionati che, dopo il collocamento a riposo, hanno stabilito definitivamente la propria residenza in Austria.

Aggiunta di famiglia

Con Circolare n. P.3.1.4/1/915.3.0 del 26 giugno c.a. sono state emanate le istruzioni per l'applicazione dell'art. 2 del decreto legge 17 aprile 1984, n. 70, convertito, con modificazioni, nella legge 12 giugno 1984, n. 219, concernente «Misure urgenti in materia di tariffe, di prezzi amministrati e di indennità di contingenza».

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

Perequazione automatica per il trimestre 1° agosto - 31 ottobre

In applicazione delle nuove norme introdotte dall'art. 21 della legge finanziaria 27 dicembre 1983 n. 730 e dal conseguente decreto interministeriale 24 febbraio 1984 i Centri meccanografici del tesoro hanno concesso, a partire dalla rata dello scorso agosto, gli aumenti previsti per il trimestre agosto-ottobre di quest'anno.

Infatti, tenuto presente il trattamento minimo INPS di lire 328.950 vigente nel trimestre precedente, è stato applicato l'aumento dell'1,9% sull'importo non eccedente lire 657.900 mensili, dell'1,71% (= 1,9 x 90%) sull'importo compreso tra lire 657.901 e lire 986.850 mensili e dell'1,425% (= 1,9 x 75%) sull'ammontare eccedente lire 986.850 mensili.

Ai fini della graduazione delle aliquote, da porsi in atto nel trimestre corrente, è stata dapprima considerata l'indennità integrativa speciale, per il fatto che essa — benché da includere nel trattamento economico complessivo usufruito alla data del 31 luglio 1984 (rappresentato dalla somma delle voci «pensione» ed «I.I.S.» riportate sull'assegno postale, entrambe da considerare al lordo della ritenuta dell'1 per cento relativa all'assistenza sanitaria) — ha conservato nel sistema delle pensioni pubbliche la caratteristica di emolumento accessorio autonomo e perciò il rispettivo importo deve continuare ad essere mantenuto distinto dalla voce pensione.

La variazione mensile di detta indennità è stata determinata computando l'intera percentuale dell'1,9 sull'importo vigente alla data surriportata (lorde lire 533.313), in quanto quest'ultimo è risultato compreso nel primo limite di lire 657.900 (doppio del minimo INPS): si è così ottenuta una maggiorazione di lorde lire 10.133 (= 533.313 x 1,9%).

Pertanto, l'indennità integrativa speciale in favore dei titolari di pensione diretta — che abbiano titolo all'intero emolumento —, di riversibilità, nonché di assegni vitalizi già a carico del soppresso Fondo di previdenza per gli assuntori, dal 1° agosto 1984, compete nella misura mensile di lorde lire 543.446 (= 533.313 + 10.133); aggiungo che, per effetto della ritenuta per l'assistenza sanitaria, l'importo dell'indennità stessa figura sull'assegno mensile della pensione in lire 538.012 (= 543.446 – 5.434).

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 di lire 90.152, alla quale il medesimo assegno è stato assoggettato durante il periodo di attività dei singoli interessati) in dipendenza della sua parziale inclusione nella base pensionabile; per costoro il nuovo importo mensile è di lorde lire 471.324 (= 543.446 – 72.122) e sul vaglia di conto corrente postale di serie speciale (Mod. S.M.8) detto importo risulta di lire 466.611 (= 471.324 – 4.713).

Nei casi in cui l'indennità integrativa speciale è dovuta nella misura fissa di lorde lire 376.432 (= 448.554 – 72.122) e, quindi, di nette lire 372.668 (= 376.432 – 3.764) a seguito del contributo a favore del Servizio sanitario nazionale, in forza delle note disposizioni legislative introdotte in tema di pensionamento anticipato, la variazione trimestrale è stata calcolata sull'importo della indennità che sarebbe effettivamente spettata in relazione alla durata del servizio utile maturato e l'importo risultante è stato portato in detrazione sulla quota di indennità integrativa speciale corrisposta a titolo di assegno personale nella misura necessaria a far conseguire l'ammontare di lorde lire 448.554. È evidente che in tali ipotesi non è possibile individuare il momento nel quale i singoli interessati assorbiranno l'assegno personale a lordo attribuito in sede di liquidazione dell'indennità integrativa, ma è chiaro che meno sono gli anni complessivi di servizio utile e più tempo necessiterà perché la detta indennità possa subire variazioni in aumento in una misura, peraltro, che rimarrà personalizzata e da computarsi individualmente.

Una volta determinata la nuova quota dell'indennità in discorso, i Centri meccanografici del tesoro hanno proceduto alla definizione della pensione lorda, indicata nell'apposito riquadro del tagliando superiore dell'assegno postale, applicando l'aliquota dell'1,9 per cento sull'importo di lire 124.587, pari alla differenza tra il limite di lire 657.900 e l'ammontare dell'indennità integrativa speciale di lorde lire 533.313 in vigore al 31 luglio 1984.

Sulla parte residua della pensione lorda mensile è stata utilizzata l'aliquota ridotta al 90 per cento (1,71%) sulle prime lire 328.950 (fino cioè alla concorrenza del secondo limite, pari al triplo del minimo INPS), mentre l'ulteriore eventuale eccedenza è stata maggiorata dell'aliquota ridotta al 75 per cento, ossia dell'1,425%.

Va precisato che, ai fini dell'applicazione delle aliquote del 100%, del 90% e del 75% sulle tre fasce (da stabilirsi in base all'importo del trattamento minimo INPS) nelle quali va distribuita la propria pensione nel suo importo lordo globale, la pensione stessa va comunque considerata comprensiva dell'ammontare dell'intera indennità integrativa speciale, anche quando l'indennità medesima non venga corrisposta

(perché sospesa a norma del vigente T.U. sulle pensioni) ovvero competa nella misura fissa di lire 135.191 (per i pensionati rioccupati alle dipendenze di terzi privati già alla data del 31 dicembre 1978) ovvero, ancora, spetti in misura differenziale (nei casi di prepensionamento volontario con anzianità di servizio inferiore a quella massima). Ciò perché, in tal modo, pensioni di uguale importo annuo lordo conseguono identica rivalutazione indipendentemente dalla circostanza che l'indennità integrativa speciale spetti o meno alla data di decorrenza della perequazione.

Risposte individuali

Purtroppo — ove i fatti e gli atti amministrativi, relativamente all'equo indennizzo, si sono succeduti secondo le cadenze indicate dal Sig. **Benito Pedani** da Livorno — la cui domanda presentata in data 20 luglio 1982 ed intesa ad ottenere la speciale indennità risarcitoria non può che considerarsi intempestiva. Tanto perché, trattandosi di menomazione dell'integrità fisica subita in conseguenza di infermità o lesione già riconosciuta dipendente da cause di servizio anteriormente al 28 ottobre 1981 (data di entrata in vigore della legge n. 564 del 1981), la domanda stessa andava prodotta improrogabilmente entro il semestre successivo alla data predetta, e cioè entro il 28 aprile 1982, così come tassativamente fissato dall'art. 11, 2° comma, della legge n. 564 succitata.

Di contro, ho il piacere di rassicurare la sig.ra **Giustina Pucci** da Polverigi, vedova del già ferroviere Alberto Asoli, che la sua domanda preordinata a conseguire la pensione di riversibilità a termini delle nuove disposizioni apportate dal T.U. n. 1092 del 1973 si trova in fase istruttoria, che si concluderà con esito favorevole. Circa la decorrenza del beneficio, essa sarà stabilita nella data del 1° luglio 1984, corrispondente al primo giorno del mese successivo a quello di presentazione della domanda (fatto che è avvenuto nello scorso giugno); in proposito, aggiungo che non vi è alcun rimedio giuridico che possa condurre ad acquisire gli emolumenti afferenti al periodo pregresso, a ciò opponendosi tassative disposizioni legislative.

Eccomi pronto a dare i chiarimenti giustamente sollecitati dal sig. **Domenico Lucianetti** da Pagliare concernenti la valutazione nella pensione del servizio da lui reso nelle assuntorie prima del passaggio nei ruoli delle FS e la richiesta di un assegno di accompagnamento inoltrata all'O.P.A.F.S. perché affetto da asserita malattia cardiaca, considerato che, nel frattempo, ha regolarmente ottenuto la riliquidazione della pensione per effetto dell'attribuzione nei di lui confronti della posizione stipendiale determinata in base all'art. 18 della legge n. 42 del 1979 (estensione della norma contenuta nell'art. 26 della legge n. 775 del 1970 al servizio di ruolo). Circa le due questioni che ancora stanno a cuore all'interessato rappresento quanto segue: a) il periodo pregresso prestato nelle assuntorie è stato valutato in pensione limitatamente al periodo reso a partire dal 1° febbraio 1938, in quanto quello precedente a detta data non può essere preso in considerazione ostandovi le norme vigenti. Tuttavia, tengo a precisare che su tale punto pende un ricorso costituzionale proposto dalla Corte dei conti, sicché, ove la sentenza conseguente dovesse essere favorevole, potrà essere prodotta apposita istanza intesa ad ottenere il computo del restante periodo utile, che, nel caso di specie, riguarda il periodo 1° febbraio 1929 - 1° febbraio 1938, ma del quale sarà sufficiente computarne soltanto tre anni per raggiungere l'anzianità massima (a. 36 m. 6 g. 1); in merito alla domanda prodotta all'O.P.A.F.S. per un preteso assegno di accompagnamento, nessuna delle disposizioni regolanti le prestazioni erogate dal predetto ente previdenziale prevede la concessione di un assegno del genere. Verosimilmente, l'interessato vuol riferirsi all'indennità di accompagnamento spettante agli invalidi civili — *dichiarati totalmente inabili e non deambulanti* — al solo titolo della menomazione e, perciò, indipendentemente dalla posizione economica sia patrimoniale che reddituale, incluso il godimento di altra pensione od assegno, ai sensi dell'art. 1 della legge 11 febbraio 1980 n. 18. Così stando le cose, l'interessato può presentare apposita istanza in carta semplice alla Commissione sanitaria provinciale competente in materia, soltanto se reputi di trovarsi nelle condizioni fisiche sopra specificate.

Confermo al sig. **Ciro Pischetola** da Napoli che, essendo in quiescenza dal 1982, non vi è alcun dubbio che il beneficio economico del riconoscimento dell'anzianità pregressa, attribuitogli come elemento distinto dalla retribuzione con i criteri di computo stabiliti dall'art. 4 della legge 1° luglio 1982 n. 426, esplichi i suoi effetti anche sulla indennità di buonuscita. Quanto alla fase terza del contratto 1981-83, essa ha trovato la sua conclusione con la pubblicazione della legge 10 luglio 1984 n. 292 sulla G.U. n. 193 del 14 luglio successivo. Tengo però a precisare che all'interessato l'entrata in vigore delle nuove norme in materia di assetto giuridico ed economico del personale ferroviario, previste dalla legge succitata, non reca alcun vantaggio, stante che il trattamento di quiescenza e di previdenza è regolato dalla posizione giuridico-economica usufruita dal ferroviere alla data di cessazione dal servizio, circostanza che, nella fattispecie, si è verificata sotto la vigenza del combinato disposto della legge n. 426 del 1981 e del DPR 6 ottobre 1982 n. 804. Queste ultime precisazioni sono dirette anche al sig. **Giovannino Derin** da Cagliari.

L'argomento che segue è stato richiesto dal sig. **Paolo Manzi** da Castellammare di Stabia e riveste carattere di piena attualità: si tratta del disegno di legge predisposto dal Governo in tema di modifica della disciplina fiscale sui trattamenti di fine rapporto con particolare riguardo alla retroattività delle nuove disposizioni. In proposito va detto che è l'art. 4 del disegno di legge ad enumerare i casi ai quali si applicherà la nuova normativa, che possono così sintetizzarsi: a) le indennità per le quali, alla data di entrata in vigore della emananda legge, risulti pendente un giudizio ritualmente promosso presso la competente Commissione tributaria (di primo, di secondo grado o centrale); b) le indennità per le quali, alla stessa data, non sarà decorso il termine di diciotto mesi dalla notifica del provvedimento che ha concesso la indennità di buonuscita, previsto dall'art. 38 del DPR n. 602 del 1973 per l'istanza di rimborso da produrre all'Intendenza di finanza, norma che si applica a tutte le ritenute non eseguite direttamente dalle Amministrazioni dello Stato, comprese quelle sulle indennità corrisposte da altri enti ai dipendenti dello Stato medesimo; c) le indennità per le quali, alla data sopra indicata, non sia decorso il termine di sessanta giorni dal rifiuto opposto alla domanda di rimborso presentata entro il 31 dicembre 1981, cioè prima dell'entrata in vigore del nuovo testo dell'art. 16 sul contenzioso tributario fissato dal DPR n. 739 del 1981; d) le indennità per le quali, alla data di entrata in vigore della futura legge, risulti prodotta, a partire dal 1° gennaio 1982, la tempestiva istanza di rimborso entro il citato termine di diciotto mesi dalla notifica del provvedimento liquidativo della indennità di buonuscita. Ciò premesso, è evidente che una normativa così articolata tagli fuori dai suoi effetti una larghissima parte dei pensionati e, precisamente, coloro che più ossequienti alle leggi dello Stato non hanno posto in essere alcun rimedio di autotutela. Ci si augura, quindi, e ciò è auspicato da un ampio ventaglio di forze politiche e sindacali, che in sede parlamentare le norme transitorie dirette ai già pensionati subiscano significative modificazioni, tali da condurre ad una generalizzata applicazione retroattiva delle nuove norme, ovviamente entro il limite invalicabile della prescrizione de-

cennale ordinaria.
Nei riguardi del sig. **Giuseppe Napoletano** da Bisceglie il trattamento di quiescenza, già attribuitogli, è stato regolarizzato con il provvedimento datato 5 dicembre 1983, il cui conseguente ruolo di variazione è stato inviato alla Direzione provinciale del tesoro di Bari in allegato al Mod. R.51 n. 822 del 30 maggio 1984. Ove il summenzionato non percepisca ancora l'importo aggiornato del rateo mensile e non abbia riscosso i relativi arretrati, potrà rivolgere sollecitazioni alla predetta Direzione segnalando gli estremi di tramissione sopra indicati.
Mi rendo conto del rammarico manifestato dal sig. **Biagio Spagnolo** da Bellizzi per non aver ottenuto la carta di libera circolazione per km 1.000 all'atto della dispensa dal servizio avvenuta il 2 febbraio 1980. Il fatto è che le norme vigenti prevedono la concessione di tale beneficio a tutti i dipendenti con profilo professionale appartenente alla quarta categoria al compimento di nove anni di anzianità nel profilo medesimo, tenendo conto, nel computo dei richiesti nove anni, anche dell'anzianità maturata nelle qualifiche in precedenza comprese nei livelli terzo e quarto dell'ex quadro di equiparazione allegato al D.M. n. 2011 del 1973. Ora, l'interessato, essendo stato promosso capo treno in data 1° gennaio 1972, alla data di cessazione dal servizio non aveva compiuto l'anzianità richiesta dalle norme regolamentari. Né ai predetti fini hanno alcuna rilevanza le circostanze segnalate, quali il periodo di attività svolto con funzioni di capo treno e la dispensa per inidoneità derivante da cause di servizio. Invero, le funzioni superiori, benché assicurino il trattamento economico della relativa qualifica, non hanno alcuna incidenza sulla decorrenza della nuova qualifica che rimane ancorata soltanto agli effetti giuridici della nomina; il fatto, poi, che la interruzione dell'attività sia dipesa da eventi di servizio è del pari ininfluente sull'anzianità maturata nell'ultima qualifica o profilo professionale, che va computata in rapporto all'effettivo servizio espletato nella detta posizione.
Non risponde neppure al vero l'asserzione che avrebbe potuto proseguire l'attività in mansioni sedentarie, dato che già all'epoca gli organi sanitari lo giudicarono non idoneo al servizio ferroviario in genere.
Sono lieto che alla scadenza di agosto il dott. **Mario Lucidi** da Roma abbia potuto percepire il rateo aggiornato della pensione, unitamente agli arretrati, per effetto della riliquidazione del trattamento di quiescenza a decorrere dal 1° febbraio 1981 in forza dell'art. 26 della legge n. 432 del 1981. Adesso, potrà affrontare l'intervento chirurgico all'occhio con maggiore serenità: tantissimi auguri.

CRONACHE DEL DLF

Qua e là per i DLF

Sabato 9 giugno si è svolta, presso il Dopolavoro Ferroviario di Perugia, la Gara Nazionale Ferroviaria di Bocce valevole come Campionato Italiano di Bocce per Ferrovieri. Alla manifestazione sono intervenute 105 coppie in rappresentanza di 23 Sezioni provenienti da varie Regioni d'Italia. Le gare si sono svolte su 32 corsie di gioco della Provincia di Perugia. Accedevano alla finalissima la coppia Funghini-Granai del DLF di Siena e Posti-De Martiis del DLF di Perugia. Dopo una combattutissima partita, la gara veniva vinta dai portacolori perugini col punteggio di 15-11. Grazie al 1° posto il DLF di Perugia vinceva anche la classifica a squadre, completando in modo trionfale una manifestazione che ha raccolto il plauso del pubblico presente e delle numerose Autorità intervenute, fra le quali il Sindaco di Perugia dott. Giorgio Casoli, nonché l'Assessore allo Sport sig. Franco Chiatti. Classifica finale delle coppie: 1° Posti-De Martiis, Perugia; 2° Funghini-Granai, Siena; 3° Scardellato-Gabriel, Treviso; 4° Tarantino-Iannone, Bari; 5° Burini-Scricciolo, Chiusi; 6° Saini-Fabbri, Milano; 7° Sanna-Usai, Cagliari; 8° Pellegrini-Ciani, Siena.
La gara dei ragazzi è stata vinta dal giovane Cortucci del DLF di Civitanova Marche, al 2° posto Bartoccini del DLF di Perugia, al 3° posto Todde del DLF di Cagliari e al 4° posto Topazi del DLF di Perugia. Durante lo svolgimento della gara, in una breve pausa, un gruppo di ragazze del DLF di Cagliari, invitate ed ospitate dal DLF si sono esibite nel «Twirling», sport spettacolare che si basa sull'abilità di far ruotare un bastone mentre l'atleta-ballerino marcia a tempo di musica.

Organizzato dal DLF di Trapani, con la collaborazione dell'AIACS, ha avuto luogo il 1° giro cicloturistico amatoriale. La manifestazione ha avuto notevole successo sia per la massiccia partecipazione degli amatori della bicicletta sia per la collaborazione offerta dalle Amministrazioni comunali di Trapani, Erice, Valderice e Custonaci che hanno garantito con la polizia urbana l'ordine al passaggio dei partecipanti, che hanno effettuato il percorso da Trapani a Cornino e viceversa. All'arrivo, fissato in Piazza Stazione, grande animazione per la distribuzione a tutti gli intervenuti di medaglie-ricordo e di articoli sportivi, offerti da ditte locali.

Un momento della premiazione al DLF di Perugia

La Sezione del DLF di Licata, una delle più piccole della Rete, ha organizzato la 1ª Festa del Ferroviere a riposo per ricordare i pensionati che, dopo lunghi anni di attività, sovente vengono dimenticati e messi in disparte. Per dare maggiore solennità alla festa è intervenuto il Direttore Compartimentale, ing. Armando Colombo, il quale, in un breve intervento, ha messo in particolare risalto i nobili e saldi valori morali del ferroviere. Lo stesso ing. Colombo ha poi consegnato medaglie-ricordo ai pensionati del sodalizio, ai donatori di sangue ed ai colleghi-artisti che, nella circostanza, hanno esposto nel salone del DLF le loro opere.

Con una cerimonia svoltasi nei locali della Sezione del DLF di Caltanissetta si è ufficialmente costituito, grazie all'iniziativa del collega Andrea Sgarlata, del Deposito Locomotive della stessa città, il Gruppo Ferrovieri Donatori di Sangue, al quale hanno già aderito oltre 200 colleghi. Alla cerimonia sono intervenuti Funzionari dell'Azienda ed i responsabili della locale Sezione dell'Associazione Donatori Autonoma Sangue.

Nel quadro dei festeggiamenti del «giugno modicano» si è tenuta, ad iniziativa del DLF di Modica, l'11ª rassegna d'arte figurativa a carattere regionale. La rassegna ha riscosso notevole successo di pubblico, che ha avuto occasione di apprezzare le opere di pregevole fattura dei ferrovieri-artisti. I premi più significativi sono stati attribuiti, nell'ordine, ai col-

leghi Giovanni Modica, Giuseppe Quadagna e Salvatore Adamo, mentre il premio speciale «Lillo Contino» è andato a Giuseppe Pellegrino. Alla premiazione erano presenti, oltre al Consiglio direttivo al completo, il Capo dell'Ufficio Materiale e Trazione, ing. Giovanni D'Angelo, in rappresentanza del Direttore Compartimentale, il Sindaco della città, prof. Terranova, e numerosi Funzionari dell'Azienda.

Ricami perfetti, terrecotte preziose, bellissime maschere in cartapesta, ottime operine in ferro battuto, legni traforati, ceramiche di buon gusto: a prima vista sembra una delle tantissime mostre di artigianato che ogni anno si tengono, con maggiore o minore risonanza, in infinite località italiane. E invece questa è davvero una cosa certamente unica; si tratta infatti della «Mostra-mercato dei lavori eseguiti da portatori di handicap» che da qualche anno viene organizzata dal Comitato Compartimentale FS pro-handicappati con il contributo del Dopolavoro Ferroviario di Firenze e la partecipazione, per questa edizione, del Cral dell'ATAF, del Cre dell'ENEL e della FLOG. La mostra, che è sempre accompagnata da interessanti iniziative parallele, dibattiti, conferenze, tavole rotonde vertenti sui gravi problemi dei minorati, è stata visitata da centinaia di persone, compresi gruppi di stranieri in visita a Firenze e coinvolti in certi argomenti, e lusinghiere sono state le vendite degli oggetti esposti, i ricavi delle quali sono destinati alle Associazioni che hanno esposto: tra queste sono da citare le ANFFAS di Firenze e di Livorno, le AIAS di Pistoia ed Empoli, i Centri di pre-formazione e riabilitazione professionale di Montalto di Fauglia, di S. Miniato, di Cerbaiola, il Gruppo Figli di Ferrovieri di Empoli.

Un momento della gara di «Pesca al guatto» svoltasi ad Ancona

Il 27 maggio 1984, a cura del «Gruppo Nautico» della Sezione DLF di Ancona, si è svolta la tradizionale gara annuale di «Pesca al Guatto» con natanti a motore. Alla gara hanno partecipato 24 imbarcazioni ed all'amo hanno abboccato «guatti» per un peso complessivo di kg 226. Il pescato è stato venduto a modico prezzo a tutti i presenti alla cerimonia di premiazione dei vincitori ed il ricavato devoluto in beneficienza.

Il Gruppo Filatelico-Numismatico del D.L.F. di Reggio Calabria, in attuazione del programma delle attività culturali relative al 1984, ha organizzato una mostra filatelico-numismatica a carattere intercompartimentale che avrà luogo nei giorni dal 3 al 7 ottobre 1984 nella sala del DLF, in via Caprera - Piazza Garibaldi del capoluogo reggino.
A tale mostra possono partecipare tutti i Soci del DLF (effettivi, pensionati, familiari, aggregati e frequentatori) ed iscritti al Gruppo Filatelico, non commercianti, con non più di una raccolta per ogni seguente categoria: Antichi, Moderni e Tematiche.
Il Comitato organizzatore deciderà l'accettabilità delle collezioni presentate limitando eventualmente l'assegnazione dei quadri in relazione alla disponibilità di essi, tenendo conto della priorità nella presentazione delle richieste.
La partecipazione alla mostra comporta una tassa d'iscrizione di lire 2.000 (duemila) ciascuno da versare all'atto della consegna dei quadri. La richiesta di partecipazione deve essere fatta presso il «Gruppo Filatelico» del DLF di Reggio Calabria ogni domenica dalle ore 10.00 alle ore 12.00.
I fogli da esporre devono essere delle dimensioni 30x25 cm., dovranno pervenire non più tardi delle ore 8,00 del 30 settembre e viene declinata ogni responsabilità per eventuale manomissione, rottura delle custodie e dei fogli interni.
Il Comitato organizzatore prenderà le precauzioni atte a garantire che il materiale esposto sia in permanenza sorvegliato; tuttavia declina ogni responsabilità. Eventuale assicu-

MODI DI DIRE

Fra «segnale» e «segnalazione»

Segnale e Segnalazione non sono la stessa cosa, altrimenti non ci sarebbe necessità di adoperare ora l'uno ora l'altro termine, ed anche il nostro **Regolamento sui segnali** non potrebbe giovarsi delle sfumature di significato che son proprie di codeste voci.
Esaminando tale pubblicazione, notiamo che vi sono inseriti numerosi capitoli che trattano di Segnali e numerosi altri che trattano di Segnalazioni; per conseguenza un titolo più consono, in luogo di quello sopra accennato, potrebbe essere, a parer nostro, «Segnali e segnalazioni in uso nelle FS». Analogamente nelle note «avvertenze generali», che sono nelle prime pagine, non stonerebbe annotare anche la parola Segnalazione.
Secondo quanto è dato leggere, parrebbe che soltanto ai Segnali si debba «obbedienza», che soltanto ai Segnali si debba «prestare attenzione», ed è pure scritto che da parte del «personale che ha l'obbligo dell'osservanza dei segnali», nel caso di Segnali che sono di fermata o di rallentamento, il «rispetto» deve essere «passivo».
Tanto riguardo dovuto ai Segnali induce a riterne che in seno alla normativa FS la nozione di Segnale soverchia e, diciamo così, assimila quella di Segnalazione, rendendo superflua qualsiasi distinzione.
In effetti si può ammettere, in senso lato, che a Segnale e Segnalazione sia attribuita la medesima definizione di segno convenuto o concordato adatto per la facile individuazione di chi ne abbia obbligo o interesse come destinatario, però, sotto altro riguardo, bisogna convenire che la parola Segnale denota propriamente gli apparecchi, i dispositivi, gli strumenti meccanici o elettromeccanici che servono a generare, nel senso sopraindicato, Segnalazioni ottiche o acustiche.
È pertanto il Segnale a produrre le Segnalazioni, e non viceversa; per contro con la parola Segnalazione è più corretto designare l'atto o l'effetto del segnalare, allo scopo di trasmettere, previe convenzioni, quegli ordini e quegli avvisi che nell'esercizio ferroviario rendono più sicura e regolare la marcia dei treni e l'esecuzione dei movimenti di manovra.
Tenendo bene a mente questa differenza fra Segnale e Segnalazione, si eviterà in qualche caso l'uso distorto dell'un termine al posto dell'altro.

Carmelo Neri

Offerta del ventennale

Subito a casa Vostra in visione gratuita per dieci giorni

16 GRANDI VOLUMI CIRCA 5000 PAGINE OLTRE 160.000 VOCI 10.000 ILLUSTRAZIONI IN NERO E A COLORI

GRANDE FORMATO: cm. 27,5x20 CARTA PATINATA DI LUSSO COPERTINA RILEGATA CON FREGI IN ORO

questa meravigliosa macchina per scrivere subito in omaggio PIU' un eccezionale sconto sul costo dell'enciclopedia

Il Mondo domani

EDIZIONE 83

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.

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, l'Enciclopedia IL MONDO DOMANI + macchina per scrivere.

La potrò esaminare per dieci giorni. Se mi piace e desidero trattenerla, come appartenente alle Ferrovie dello Stato o abbonato alla rivista, potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento:

- ☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 420.000 che verserò, senza anticipo in rate mensili di L. 30.000 consecutive
- ☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 380.000, che verserò entro dieci giorni dal ricevimento dell'opera

Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

FIRMA

COGNOME NOME

DIPENDENTE DA PRESSO

MATRICOLA O N. DI TESSERA

VIA N.

CAP CITTA' PROV.

SPEDISCA SUBITO! OFFERTA LIMITATA!

PREZZO DELL'OPERA	L. 596.000
SCONTO per gli abbonati alla rivista e per gli appartenenti alle Ferrovie dello Stato	L. 176.000
PREZZO NETTO	L. 420.000

PAGAMENTO: 14 RATE DA L. 30.000 MENSILI, SENZ
CAMBIALI, MA SOLO C/C POSTALI
MACCHINA PER SCRIVERE IN OMAG
GIO;
OPPURE: CONTANTI L. 380.000

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

F.S. - Ferrovie di Setaro? Uno scherzoso interrogativo che diventa legittimo dando una occhiata alle vicende di questa famiglia di ferrovieri. Si comincia con Antonio, il capostipite, in servizio sulla Napoli-Portici appena inaugurata (il fatidico 3 ottobre 1839), si passa a suo figlio Clemente alle dipendenze della Rete Adriatica, si continua sempre in linea diretta con Antonio, Controllore Viaggiante a Napoli, il cui figlio Luigi, Controllore Viaggiante Superiore di Ancona — e siamo all'attualità — è andato recentemente in quiescenza lasciando il figlio Clemente, Macchinista, in servizio al D.L. di Ancona. Tanti auguri a Luigi di serena quiescenza, a Clemente di buon lavoro, con la raccomandazione di prender moglie — ha ormai 28 anni — per non interrompere una così felice tradizione.

Lauree. Si è laureata in Lingue e Letteratura Straniera, a Macerata, col massimo dei voti la signorina Elisabetta Stacchiotti figlia di Amleto, Ausiliario del D.L. di Fabriano. Altra laurea, brillantemente conseguita, a Bologna, da Luisa Baldini, figlia di Piero, Tecnico I.E. di Ancona, in Scienze Naturali, Fisiche e Matematiche. Alle due brave giovani auguri di felice avvenire.

Nozze. Il Segretario Davide Primiterra dell'Ufficio Ragioneria si è sposato con la signorina Lucia Manna, a Lucera, città natale di entrambi. Alla giovane coppia gli auguri più affettuosi degli amici e dei colleghi.

Nascite. Tutti i lieti eventi di cui abbiamo avuto notizia sono, curiosamente, di secondogeniti: a dodici anni da Laura è giunta Elena alla signora Patrizia, per la felicità del Rev. Sup. Sandro Marrocco dell'Ufficio Movimento; a cinque anni dalla sorellina Morena, Giorgia Passalacqua, figlia del Capo Tecnico Antonio, Capo Zona I.E. di Rieti; invece, a breve distanza da Massimo, Maria Antonietta, nata a Foggia alla signora Addolorata Todisco, moglie del Segretario Angelo, in servizio alla Squadra Rialzo di Ancona; l'unico maschietto, Simone, è nato alla signora Nadia Fusconi, moglie di Fausto, Operaio Qualificato della Zona 4.4.TT di Foligno, per la felicità anche del fratellino Mirko.

Esodi. Tanti gli amici ed i colleghi che in questi due ultimi mesi hanno lasciato l'Azienda; siamo spiacenti di doverci limitare a riportarne i nomi: Segretari Superiori di 1ª cl. Ugo Rossi (collaboratore di «Voci» per tanti anni) e cav. Ampelio Piccinini dell'Ufficio Personale; C.S. Sovrintendente Mariano Montillo, Titolare di Pescara P.N. e Maestro del Lavoro; C.S. Sovr. Alberto Felici, Titolare di Perugia; Tecnico I.E. Ennio Rossini della Centrale Telefonica di Ancona, C.S. Sup. Diliero Zoppi del Centro Comitive della stazione di Ancona; Segr. Sup. Tullio Frigio, Capo Reparto 16 dell'Ufficio Ragioneria; C.G. Sup. Luigi Marconi della Gestioni Merci e Bagagli di S. Benedetto del Tronto; Macchinisti Carlo Marchionni, Francesco Cappelletti e Nazzareno Pacico della Rimessa Locomotive di Foligno. A tutti gli auguri più affettuosi di «Voci».

Profonda commozione e generale cordoglio ha suscitato la notizia del lutto che ha colpito il Macchinista Alvio Frulla del D.L. di Ancona con la tragica scomparsa del figlio Fabio appena diciassettenne il quale, colpito da un fulmine, ha trovato la morte insieme a un amico durante quella che doveva essere una felice e facile escursione sulla Marmolada. I colleghi che gli sono stati vicini negli interminabili giorni in cui non si avevano notizie sulla sorte dei due amici, gli rinnovano ora, da queste colonne, i loro sentimenti di profonda solidarietà e di sincera partecipazione al lutto.

I nostri lutti. È deceduto prematuramente il Macchinista Pietro Catacchio del Deposito Locomotive di Ancona; alla famiglia sentite condoglianze.

Bari

Nascite. È nata Tiziana all'Ass. di Staz. Emanuele Brizzi della stazione di Barletta. Ai genitori della piccola ed al nonno Gioacchino Brizzi, Commesso dell'Uff. Lav. Comp.le gli auguri di «Voci». Auguri anche all'Ausil. Antonio Lombardi del 4° Rep. Mov. di Taranto e alla sig.ra Palma per la nascita della figlia Sabrina.

Quiescenze. Dopo 44 anni di servizio, festeggiati da amici e colleghi, hanno lasciato l'Azienda il C.S. Sovr. Giovanni Cazzorla già Titolare della stazione di Taranto e il Capo Tecn. Sovr. Antonio Martucci dell'Uff. IE. Comp.le. Sono stati inoltre collocati a riposo il Segr. Sup. Armando Olivieri del D.L. di Foggia; il Macch. Luigi Quintavalle e gli Ausil. Marino Bulzacchelli e Giuseppe La Guardia del D.L. di Bari; il Macch. Leonardo Di Corcia e il Capo Sq. Manov. Saverio Pertosa del D.L. di Foggia; il Manovr. Capo Luigi Delfino ed il Csq. Manov. della stazione di Taranto; il Manovr. Vito Pasquale della staz. di Trani; i Capi Treno Antonio Cali, Benedetto Romano, Antonio De Mitri e Enrico Miolli del DPV di Brindisi; il Dev. Capo Francesco Doronzo della staz. di Bari; il Manovr. Antonio Finelli della staz. di Rocchetta SAL.; il Cond. Felice Ragone del DPV di Potenza; il Segr. Sup. 1ª cl. Michele Salomone dell'Uff. Lav. Comp.le; il Tecn. Luigi La Satta del 6° Tronco Lavori di Foggia e il Verificatore Francesco Albano della Sq., Rialzo di Taranto. A tutti gli auguri di lunga e serena quiescenza.

Lutti. Sono venuti a mancare il Gestore Capo r.e. Vincenzo Pace della staz. di Venosa e l'Ausiliario Giuseppe Vavalle del D.L. di Bari. Si sono spenti anche l'ex Capo Sq. Manov. Mario Daniele padre dell'Ausil. Enzo dell'Off. G.R. di Foggia e la madre del Macch. Vittorio Verzillo del D.L. di Bari e del Capo Tecn. Sup. Antonio Verzillo Dirigente del Rep. 11/E di Barletta. Alle famiglie le nostre più sentite condoglianze.
È morto Salvatore De Vita, Cavaliere di Vittorio Veneto, già Vice Capo Divisione Commerciale. Alla famiglia sentite condoglianze.

Bologna

Profonda costernazione ha destato l'improvvisa scomparsa del Capo Gest. Sovr. Paolo Coppa, titolare della Gestione Messaggerie di Bologna, alla vigilia del suo 58° compleanno. Alla moglie ed alla figlia Alessandra, Capo Gestione a Bologna Centrale, le più sentite condoglianze.

Sono stati collocati a riposo per raggiunti limiti di età: il Capo Treno Camillo Artusi del D.P.V. di

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
Unità dist.: Mario Petronilli	Tel.	3200
Genova: Aurelio Battaglia	Tel.	3633
Milano: Roberto Zilorri	Tel.	3354
Napoli: Pasquale Piscitelli	Tel.	833-395
Palermo: Giuseppe Giambanco	Tel.	3018
R. Calabria: Giulio Giulietti	Tel.	3307
Roma: Tommaso Dresda	Tel.	6483
Torino: Renzo Marello	Tel.	2370
Trieste: A. Pergola Quaratino	Tel.	323
Venezia: Laura Facchinelli	Tel.	3284
Verona: Fulvio Duzzi	Tel.	3908
Servizi:		
Approvv.nti: Antonio Sacchi	Tel.	7330
C.E.U.: Ugo Dell'Arciprete	Tel.	7703
Commerciale: Paola Morgia	Tel.	38435
Impianti elettrici: Gervasio Galiena	Tel.	2689
Lavori: Biagio Avenoso	Tel.	38688
Movimento: Alberto Amati	Tel.	2294
Personale: Vincenzo Cinque	Tel.	38563
Sperimentale: Giorgio Isgrò	Tel.	5687
Ragioneria: Marcella Mancianti	Tel.	2338
U.R.D.G.: Massimo Clerici	Tel.	38711

Rovigo; il Manovr. Capo Giuseppe Fiorini di Bologna Centrale; il Macchinista Franco Mazzetti del D.L. di Bologna Centrale; l'Ausiliario Mario Michelotti del D.L. di Rimini; l'Aiuto Macchinista Terzo Pagliarani del D.L. di Rimini; l'Ausiliario Vito Pellegrini del D.L. di Bologna Centrale; il Tecnico Luigi Poggi del 16° Tronco Lavori di Bol. S. Ruffillo ed il Guardiano Armando Vermiglio della stazione di Monselice. Auguri vivissimi a tutti.

Un saluto ed un augurio particolarmente affettuoso al C.G. Sov. Antonio Chiusi, titolare della Gestione Merci di Faenza e al Seg. Sup. di 1ª cl. Ferruccio Maltarello, Capo dell'8° Reparto Lavori, anch'essi in quiescenza, in ricordo di un lungo personale rapporto di stima e di amicizia.

Bramante Tamburini, Ausiliario di Staz. a Castelbolognese e noto cantautore romagnolo, ha dato l'addio al celibato. A lui ed alla moglie Anna Maria tanti auguri di cuore.

Il Capo dell'Ufficio Commerciale, dott. Giuseppe Vitiello, ha deciso di lasciare l'Azienda e di mettersi a riposo innanzitempo. Conoscendo il suo attaccamento al servizio ed il suo senso del dovere si può ben comprendere quanto la decisione sia stata sofferta. Auguri affettuosi di serenità e buona salute da tutti i suoi collaboratori.
Al nuovo Capo Ufficio, dott. Salvatore Persichino, un cordiale benvenuto e auguri di buon lavoro.

La nostra redattrice di Bologna, Anna Maria Pietroni, è recentemente diventata mamma del piccolo Fabio. Alla cara Anna Maria, al marito Vincenzo Sturniolo, Segretario presso l'Ufficio Ragioneria, e naturalmente a Fabio, vadano gli auguri affettuosi di «Voci della Rotaia».

Firenze

Dino Tommasi, Operaio Qualificato dell'Officina G.R. di Firenze P.P., dalle pagine del nostro giornale, desidera vivamente ringraziare tutti coloro, ferrovieri e non, che con slancio meraviglioso e calore umano hanno partecipato alla sottoscrizione (oltre 21 milioni raccolti) promossa per consentire alla figlia Fulvia, di cinque anni, di essere sottoposta ad un delicatissimo intervento chirurgico da effettuarsi a cuore aperto.
L'operazione è perfettamente riuscita e la bimba sta bene: auguroni, Fulvia!.

Mezzo secolo insieme: è certamente un invidiabile record; lo hanno battuto, ovviamente contentissimi, l'Ausiliario in quiescenza Eduardo Nicolosi e la gentile consorte Rosalia Giaimo.

Nozze d'oro anche per Mario d'Andrea e Vincenzina de Feo, genitori del nostro Redattore Compartimentale.
Ai cari... vecchietti, complimenti e tanti auguri di lunga e serena prosecuzione.

Presso il Deposito Locomotive di Pistoia, nel corso di una simpaticissima cerimonia, è avvenuto il passaggio degli «Stendardi della Sicurezza» dal predetto impianto al Deposito Locomotive di Savona che, nell'anno 1982, ha guadagnato il primo posto nella relativa graduatoria nazionale con il minore indice di frequenza degli infortuni sul lavoro per il personale di macchina.

Per raggiunti limiti di età e di servizio è andato in pensione il Segretario Superiore di 1ª cl. Ugo Mannelli, già Capo del Reparto «Concorsi Pubblici ed Assunzioni» dell'Ufficio Personale Compartimentale. Ci conosceva praticamente tutti, ma veramente tutti in quanto, ancor prima di diventarne Capo, aveva prestato l'intero suo servizio presso il predetto Reparto e tutti coloro che avevano iniziato la vita ferroviaria a Firenze erano passati per le sue grinfie.
Centinaia di concorsi, migliaia e migliaia di domande e quindi migliaia e migliaia di persone, giovani e giovanissimi aspiranti ferrovieri, «trattati» sulla sua scrivania in oltre quaranta anni di attività: era diventato una specie di istituzione che sembrava non dovesse mai passare la mano. La sua insostituibile esperienza e capacità ci creerà qualche problema: non sono parole di circostanza, ma il riconoscimento più vero e più sincero a un collega che con amore e dedizione ha trascorso tutta un'esistenza nella nostra Azienda.
In pensione anche un altro validissimo funzionario: il Capo Personale Viaggiante Sovrintendente Francesco Bacconi che per molti anni ha diretto il Deposito di Grosseto.

Andrea ha reso nonno il Conduttore Franco Giannini, del Deposito Personale Viaggiante di Firenze S.M.N.
Altri nastri rosa ed azzurri: Eleonora, al Capo Stazione Cosimo Di Prete di Livorno S.M.; Mattia, al Guardiano Silvio Carlini di Aulla; Roberto, al Capo Stazione Michele Biondi di Cecina; Tommaso, al Segretario Grazia Barbetti dell'Officina G.R. di Firenze P.P.

Firenze/Unità dist.

Partenze. Il dott. Francesco Vallone ha lasciato la Dirigenza della Divisione Contabilità Prodotti per assumere quella di Capo dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale di Reggio Calabria. È stato sostituito dal 1° Dirigente Salvatore Gentile di recente promosso.
Ai due funzionari molti complimenti e auguri di buon lavoro.

Esodi. Festeggiato da tutti gli amici, vecchi e nuovi, ha lasciato il servizio per limiti di età il Dirigente Superiore dott. Tommaso Lopez già Capo Ufficio Ragioneria M.T. Attraverso «Voci» desideriamo fargli giungere i nostri migliori auguri.

Nascite. Il Capo Gestione Superiore Francesco Neri, del Centro Tassazione e Contabilità di Livorno, annuncia la nascita del nipotino Ilario. Auguri.

Genova

Sono stati collocati a riposo per limiti di età il Capo Stazione Sovrintendente Vittorio Monte, titolare di Genova Brignole, il Segretario Superiore di 1ª classe Agostino Rossi, dirigente amministrativo del Deposito Locomotive di Savona, e l'Assistente Capo di Stazione Leo Martini, per 42 anni ininterrottamente in servizio alla stazione di Genova Campi. Formuliamo auguri di bene e di lunga vita.

Fiori d'arancio per Sabrina Celli, Capo Gestione in servizio all'U.P.C., e Federico Pollani; per Patrizia Campagna, Ausiliario anch'essa dell'U.P.C., e Maurizio Garbero. Alle due giovani coppie auguri di lunga felicità.

La cicogna ha portato in casa di Mario Catanese e Margherita Accetta, entrambi Capi Gestione a Genova Brignole, la secondogenita Simona Antonella, che si affianca alla sorellina Valentina; in casa di Marcello Fuoco, Ausiliario della Squadra Rialzo di Genova Trasta, il primogenito Matteo Marco; in quella di Emilio Cardaciotto, Operaio Qualificato del Reparto I.E. 21/E di Ovada, il secondogenito Stefano. Ai genitori e ai bambini congratulazioni ed auguri.

Formuliamo le più sentite condoglianze all'Assistente Sociale Carmela Puglisi, ora Segretario dell'U.P.C., per la morte del padre e alla signora Jolanda Terzolo, già dell'Ufficio del Direttore Compartimentale, per la perdita del marito Rino Corradi, Segretario Superiore 1ª classe a riposo, per molti anni dirigente amministrativo dell'Ufficio Sanitario.

Napoli

Nascite. Ha avuto di recente un gran da fare la buona cicogna nell'ambito della 4ª Unità Speciale. Infatti sono nati: Fabio alla Sig.ra Gilda Lepore, moglie del Segretario Renato Melillo; Anna alla Sig.ra Vincenza Romano, consorte del Segr. Sup. Michele Quarantà; Daniele alla Sig.ra Palma Lombardi, moglie del Segr. Alessandro Fusco; Giulia alla Sig.ra Maria Grazia Martone, consorte del Segr. Sandolo Visone; Gennaro alla Sig.ra Luisa Pirozzi, moglie del Segr. Sabatino De Biase. È anche nato Mirko alla Sig.ra Brigida Coppola, moglie dell'Ausiliario Sabato Marchetta, della Zona I.E. 32.1. di Salerno. A tutti rallegramenti vivissimi.

Lauree. Giovanni Paolo Piccolo, figlio del C. Gest. Sovr. Nicola, Capo Ufficio Economato della stazione di Napoli C/le, si è laureato in Medicina e Chirurgia con 110 e lode e plauso della Commissione; Giuseppina Aquino, figlia del Capo Treno Mario, del D.P.V. di Benevento, si è laureato in Scienze Biologiche; Gennaro Leva, figlio del C. Staz. Sup. Giuseppe, della stazione di Napoli Smistamento, si è laureato in Architettura, riportando la votazione di 110 e lode; Nunzia Iannone, figlia del Tecnico Antonio, del Deposito Locomotive di Napoli Smistamento, si è laureato in Architettura con 110 e lode; Clotilde De Geronimo, figlia dell'Applicato Corrado, dell'Officina Grandi Riparazioni di S. Maria la Bruna, si è laureata all'Accademia di Belle Arti di Napoli, pure con il massimo dei voti. Le nostre più vive felicitazioni.

Commiati. Hanno lasciato il servizio ferroviario perché collocati a riposo: il Segr. Sup. Armando Pacchiano, dell'Ufficio Materiale e Trazione; l'Appl. Capo r.e. Vincenzo Vanella dell'Officina G.R. di S. Maria la Bruna; il Capo Staz. Sup. Celestino Fusco, della stazione di Ponte Casalduni; il Capo Staz. Sovr. Ugo Gentile, della stazione di Cava dei Tirreni; il Capo Gest. Sup. Antonio Masullo, della stazione di Napoli Mergellina; il Capo Staz. Sup. Giulio Saccenti, dell'Ufficio Movimento Comp.le; l'Aiuto Macchinista Francesco Lampognana, del Deposito Locomotive di Napoli Smistamento ed il Capo Gest. Sovr. Giuseppe Borriello, Dirigente della Biglietteria di Napoli Centrale. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Palermo

Lauree. Si sono recentemente laureati col massimo dei voti: in lettere, la signorina Grazia Portale, figlia dell'Applicato Francesco, dell'Ufficio Esercizio Navigazione di Messina, discutendo, relatore il Ch.mo Prof. L. De Salvo, una interessante tesi su «Elementi di storia socio-economica della Sicilia imperiale e tardoantica»; in fisica, Vincenzo Purpura, figlio del Macchinista Giuseppe, del Deposito Locomotive di Catania; in economia e commercio, il Segretario Sebastiano Finocchiaro, dell'Officina G.R. di Catania Acquicella; in me-

CASA NOSTRA

dicina e chirurgia, Mariagrazia Saccà, figlia del Capo Stazione Superiore a riposo Antonino; in ingegneria civile (ramo trasporti) Massimo Di Ganci, figlio del Capo Stazione Superiore Calogero, Titolare della stazione di Villafranca Tirrena; in psicologia, la signorina Ada Sergi, figlia del Macchinista Pietro, in servizio presso il Deposito Locomotive di Messina.
Ai neo-dottori formuliamo l'augurio di un brillante avvenire.

Binario dieci per Silvana Rappazzo, figlia dell'Applicato Antonino, dell'8° Reparto Lavori di Catania, che ha conseguito la maturità commerciale con 60/60, e per Gaetano Vitale, figlio dell'Operaio qualificato Damiano, del 9° Tronco Lavori di Partinico, che ha conseguito il diploma I.S.E.F.
Complimenti.

Nozze d'oro. Attorniati da parenti ed amici hanno festeggiato le nozze d'oro il Macchinista a riposo Agostino Aiello, già in servizio presso il Deposito Locomotive di Palermo, e la gentile consorte Sig.ra Girolama Calì. Augurissimi.

Marcia nuziale per Francesca Tubolino, figlia del Capo Stazione Loreto, della stazione di Priolo Melilli, che ha sposato il Sig. Antonio Rinaldo; per Francesco Tringali, Capo Gestione a Tarvisio, figlio del Segretario Superiore di 1ª classe a riposo Giuseppe, che ha sposato la gentile signorina Maria Teresa Sillitto, figlia del Macchinista del Deposito Locomotive di Castelvetrano Giovanni; per Caterina Ricotta, figlia del Tecnico Vincenzo, dell'Officina Compartimentale I.E., che ha sposato il Sig. Mario Brunettini, per Angela Navarra, figlia dell'Applicato Giuseppe, dell'Ufficio Movimento, che ha sposato il Sig. Saverio Vanella e, infine, per il Segretario Giovanna Lo Giudice, dell'Ufficio Personale Compartimentale, che ha sposato il Sig. Giuseppe Orifici.
Alle novelle coppie l'augurio da parte nostra di ogni bene.

Cicogna express per Giuseppe Cirino, dell'Ausiliario di stazione Giovanni, della stazione di Messina, per Dalila Napoli, prima nipotina dell'Applicato Gaetano Alfano, del Centralino Compartimentale, per Pietra Marano, prima nipotina del Tecnico Vincenzo Ricotta, dell'Officina Compartimentale I.E..

Sono stati collocati a riposo per raggiunti limiti di età o per dimissioni: il Capo Stazione Sovrintendente Alberto Amella, Primo Addetto al Reparto Movimento di linea di Trapani, il Capo Gestione Superiore Antonino Carmona, dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, Antonio Carrera, Guardiano presso la stazione di Palermo Centrale ed esponente della FISAFS, il Capo Gestione Superiore Cav. Antonino Coppola, della Segreteria della stazione di Palermo Centrale, il Tecnico Antonino Spurio, del 15° Tronco Lavori di Patti, il Capo Tecnico Sovrintendente Silvio Visconti, Capo Reparto Compartimentale S.S.E. di Contesse.
A tutti auguriamo lunga e serena pensione.

I nostri lutti. Profonda costernazione ha destato fra amici e conoscenti l'improvviso decesso, ancora in giovane età, del Revisore Superiore di 1ª classe a riposo Antonino Terranova, Segretario Regionale della F.I.L.T.
Alla vedova ed al fratello, Rag. Giuseppe, Segretario Superiore di 1ª classe presso l'Ufficio Ragioneria, le nostre più sentite condoglianze.
Condoglianze altrettanto sentite al Capo Stazione Sovrintendente a riposo Stefano Carollo, già Titolare della stazione di Bagheria, per la morte della mamma.

Reggio Calabria

Nascite. Franca Scimone, Segreteria all'U.P.C., ci partecipa con grande gioia la nascita delle nipotine Laura e Valentina. Laura è figlia del Segretario Antonino Gattuso del Cantiere Iniezione Legnami e della sig.ra Enza e farà compagnia alle sorelle Emanuela e Chiara. Valentina, invece, è la primogenita dell'ex Capo Stazione Eugenio Delfino che prestava servizio presso lo scalo di S. Valentino V. (TO) e della sig.ra Luciana. All'amica Franca ed ai genitori giungano le più vive felicitazioni, alle neonate gli auguri di un roseo avvenire.

Lauree. Orazio Donato Tomasello, Segr. presso l'Ufficio Comm.le e del Traffico, si è brillantemente laureato in Lingue e Letterature Straniere alla Facoltà di Magistero dell'Università di Catania. All'amico Tomasello e al felicissimo papà Mario, Aiuto Macchinista — ora in quiescenza — al D.L. di Catania, i nostri più cari auguri.
Antonino Albanese, Segr. Sup. all'Ufficio Movimento ci comunica l'avvenuta laurea del figlio Gabriele in Scienze Biologiche conseguita presso l'Università di Messina con lusinghiera votazione. Al neo Dottore ed al felice papà porgiamo tanti, tanti auguri.
Patrizia Praticò, figlia del dott. Venanzio già Capo dell'U.P.C. da poco in pensione, ha conseguito con ottimi voti, presso l'Università di Messina, la laurea in Scienze Biologiche. Auguri infiniti.

Lutti. È morto Enrico Perrone, padre dell'amico e collega geom. Enzo, Rev. Sup. al Rep. Verifiche dell'Ufficio Comm.le e del Traffico. Sentite condoglianze.
È deceduta la sig.ra Pasqualina Ambrogio madre di Angelo Costantino e suocera di Gennaro Chirico entrambi Macchinisti al D.L. di Reggio Cal. Alle rispettive famiglie, così duramente provate, porgiamo le nostre più sentite condoglianze.

Roma/Impianti

Laurea. Vivissime congratulazioni per Rosetta Amodeo, figlia dell'Assistente di Staz. Carmine, in servizio presso l'Impianto di Roma S. Lorenzo, per aver conseguito, in modo brillante, la laurea in Psicologia presso l'Università di Roma.

I nostri lutti. Un mesto addio per un amico e collega deceduto improvvisamente. È il Capo Gest. Sup. a r. Ovidio Fulli già in servizio a Roma Termini che lascia rimpianto in tutti coloro che l'hanno conosciuto. È deceduto anche il C.S. Sovr. Nello Checcucci in pensione da circa 4 anni, già in servizio come 1° Agg. Esterno a Roma Termini. Condoglianze sentite ai familiari così gravemente colpiti che estendiamo anche all'Ass. Capo Andrea Felli di Roma Trastevere per la perdita della madre Costanza, e all'Ausil. Giuseppe Di Martino, anche lui di Trastevere, per il decesso della madre Anna.

Quiescenza. I più cordiali auguri di sereno futuro al C.S. Sup. Amilcare Notari, Titolare di Marino Laziale e precedentemente di Chiarone, collocato a riposo in questi giorni.
Nuovo titolare di Marino L. è il C.S. Sup. Eutizio Di Gregorio al quale rivolgiamo i più fervidi auguri di buon lavoro.

Nascite. Tanti e tanti auguri di ogni bene ai piccoli venuti ad allietare le famiglie dei seguenti colleghi: Giulia figlia dell'Operaio Elettricista Walter Tufo della Sq. Rialzo di Roma e nipote dell'Ass. Luigi dell'Uff. Economato di Roma T.ni; Giulio, secondogenito dell'Ass. Capo Carlo Trapanese di Trastevere, venuto a tener compagnia alla sorellina Flavia; Federico figlio di Aristide Ventresca Ingegnere presso l'Aviazione Civile e nipote del C.S. Sovr. Pasquale già in servizio quale 1° Agg. Sovrint. a Roma Termini; Alessandra figlia dell'Ausiliario Antonio Carbonaro dell'Off. G.R. di Foggia e Maria figlia dell'Aus. Savino Di Biase; ed infine Sara giunta ad allietare i colleghi Maria Centanni Capo Gest. a Roma Trastevere e Rinaldo Bova di Roma Tiburtina.

Nozze. Anna Maria Rigamonti, figlia del Capo Deposito Sup. Renzo di Roma Smistamento si è unita in matrimonio con il sig. Giuseppe Pala. Agli sposi gli auguri più affettuosi di tutti gli impiegati del Magazzino Scorte di Roma Smist.to.

Nozze d'oro. Walfrido Joudioux, ex Capo Gestore Sup. di Roma Tuscolana, ha festeggiato lo scorso 14 luglio il mezzo secolo di matrimonio con la signora Candida Cantalupo. Ai coniugi Joudioux tanti complimenti per l'invidiabile traguardo, e tanti auguri per ancora molti anni di vita felice.

Roma/Servizi

Affari generali

Un gravissimo lutto ha colpito il Prof. Francesco Pellegrini, Capo della Divisione Autonoma delle Relazioni Aziendali, per la scomparsa del padre, Comm. Aldo Pellegrini, deceduto il 30 luglio scorso. Al Prof. Pellegrini la fraterna solidarietà di collaboratori, colleghi e della redazione di «Voci della Rotaia».

Oreste Pastorelli addetto all'archivio del Gabinetto del Ministro ha sposato Vania Scaramuzzi. Auguri affettuosi.

È nata Cristina, primogenita del nostro collega Ubaldo Pacella del Reparto Stampa. Alla piccola Cristina, a Ubaldo e a sua moglie, sig.ra Daniela, la redazione di «Voci» augura tanta felicità.

Commerciale

Nella Cappella Palatina di San Giovanni Battista in Roma il Segr. Antonello Dierna si è unito in matrimonio con la signorina Antonella Palermo. All'amico Antonello e alla gentile signora giungano gli auguri più cari di ogni felicità.

Salutato da colleghi e amici ha recentemente lasciato l'Azienda, per dimissioni, il Segr. Sup. Ernesto Romani dell'Ufficio Viaggiatori. Al collega Romani giungano gli auguri di una lunga e serena quiescenza.

Le nostre più sentite condoglianze al Segr. Sup. Aldo Priaro per la perdita della madre.
Condoglianze sentite anche al Capo Gest. Sup. Domenico Morabito per l'improvvisa perdita della madre.

C.E.U.

Cicogna express. In casa dell'Appl. Clemente Vanacore, è arrivata Barbara. Vivissimi rallegramenti alla Sig.ra Maria.
La cicogna ha lasciato in casa del Segr. Luciano Maccaroni un bel

bambino, alla mamma Giuliana le nostre congratulazioni.

Nozze. Auguri vivissimi e congratulazioni al Segr. Marco Vinci che si è unito in matrimonio con la Sig.na Anna.

Lauree. Con brillante votazione si è laureata in Giurisprudenza, a Roma, Angela Bambara, Segr. Auguri.

Lavori

Fiori d'arancio per il Segretario Alfredo Dodero. Sentite congratulazioni a Cynthia e Alfredo da parte dei componenti l'Ufficio 2° BIS.

Nascite. Carlo e Stefania Quondam hanno avuto una bellissima bambina di nome Vittoria. Auguri cari dalla redazione di «Voci».

Ispettorato P.S.

Il Dirigente dell'Ispettorato PS del Ministero dei Trasporti, Vice Questore dott. Mario Esposito, è tornato a dirigere il Compartimento Polfer di Roma Termini.
Ha preso il suo posto il Questore dott. Pietro Allegra, proveniente dal Ministero dell'Interno.
Ai due valenti funzionari «Voci» augura buon lavoro nei nuovi rispettivi incarichi.

Antonella Ventura figlia del Maresciallo Luigi della POLFER, è diventata mamma di Agnese. Auguri vivissimi.

Istituto sperimentale

Si sono di recente uniti in matrimonio il dott. Fabio Cavallaro, Capo Sezione 1.0.S1 dell'Istituto Sperimentale, e la dottoressa M. Pina Bracciale. Agli sposi auguri di tanta felicità.

Movimento

Quiescenze. Si sono dimessi dal servizio i Segretari Superiori dell'Ufficio IV Ennio Zeppieri — Capo del Rep. M.422: Programmazione occorrenza materiali merci; UIC riguardante il servizio merci — e Biagio Montebello del Rep. M.424. Ad entrambi un fervido augurio di un futuro sereno.

U.R.D.G.

Profondo cordoglio ha suscitto la notizia della scomparsa del Seg. Sup. di 1ª cl. Francesco Catullo. Alla vedova e ai figli dello scomparso giungano le più sentite condoglianze di quanti ebbero modo di conoscerlo e stimarlo e dalla redazione di «Voci».

Torino

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda: il Segr. Sup. 1ª cl. Norma Sabbattini Caneva dell'Uff. Ragioneria; il C. Tr. Giuseppe Marenchino del DPV di Cuneo; il C.T. Sup. Atene Franchini del 17° Tr. Lav. di Borgomanero; al DL di Novara i Macch. Francesco Piantanida e Luigi Agazzoni; il Tecn. Geom. Luciano Raccagni del 23° Tr. Lav. di Torino Smist.; all'Uff. Collaudi i C.T. Sup. Mario Norgia, Giuseppe Vittone e Carlo Milone; alla Sq. Rialzo di Novara il Tecn. Renato Varallo nonché i Verif. Teresio Amelotti e Luigi Menani; il C.Tr. Giuseppe Guasti del DPV di Torino Smist.; all'OGR i Tecn. Modesto Bosia, Antonio Fissore, Giuseppe Toselli, Augusto Ceconi, Giovanni Ottobrino, Luigi Mancone, Alessandro Giraud, Mario Girino e Marino Saino nonché il C. Sq. Man. Claudio Gastino e l'Op. Q. Matteo Genca. A tutti i migliori auguri di lunga e serena quiescenza.

Marcia nuziale: il Segr. Ezio Graziano dell'Uff. Ragioneria con Fernanda Pisani; al DPV di Cuneo il Cond. A. Maria Matarese con Isidoro Vangi ed il C.Tr. Giampiero Plazzi con Dilva Ferrero; il C.T. Luigi Lisciandro dell'Uff. Collaudi con Maria Deluca; il Macch. Giacomo Rugiano del DL di Cuneo con Giovanna Mondino. Auguri di ogni bene e felicità.

Cicogna express: alla R.L. di Modane Marco al Macch. Raffaele D'Amato e Francesco all'Aus. Tommaso Marra; al DL di Cuneo Angela al Macch. Giuseppe Rapisarda e Mara al Macch. Corrado Goletto; all'Uff. Ragioneria Davide al Segr. Rag. Angelica Ferrari Fracchia, Viviana al Segr. Sup. Rag. G. Domenico Mondo nonché Aurora Marzia al Segr. Rag. M. Virginia Nocera ed al Segr. Sup. Ing. Primo Zanca dell'UPC; Elena al C.S. Giovanni Bovio di Bistagno; ad Omegna Matteo al Guard. Enzo Melesi ed Annalisa all'Assist. Pio Vicalvi; all'OGR oltre a Valentina all'Aus. Emilio Pica la cicogna è stata particolarmente generosa con gli Op. Q.: Flavio a Giuseppe Geracitano, Sabrina ad Aldo Ghio, Federico a Cosmo Rombolà, Giuseppe a Rosario Geraci, Daniela a Guerino Scarfò, Silvia a Rinaldo Toniato e Diego a Giovanni Vera; alla Sq. Rialzo di Novara Concetta Alessia al Verif. Andrea Giusti, Raffaella all'Aus. Vincenzo Russomanno e Laura al Verif. Carlo Platinetti; Anna Maria al Dev. Orlando Lamberti di Torino PN; a Cambiano Mirko al Dev. Giovanni Fratini e Valentina al Manovr. Francesco Busceddu; al DPV di Cuneo Cira al Cond. Bruno Peirce, Fabrizio al C.Tr. Donato Sordello, Federica al Cond. Claudio Pagliero e Paolo al CPV Guido Riba. Felicitazioni ed auguri.

Lutti: a soli ventinove anni di età è deceduto per infortunio sul lavoro il C.T. Andrea Cerrato del DL di Torino Smist.; in attività di servizio sono mancati: il Segr. Sup. Dott.ssa Caterina Massobrio dell'UPC; l'Assist. Giovanna Mazzoni Caliman di Derby; il Tecn. Pietro Borelli della Sq. Rialzo di Alessandria; l'Appl. C. Giulio Stefanucci del Controllo Merci, rappresentante Fisafs per gli uffici; il Cond. Luigi Tosello del DPV di Asti; l'Op. Q. Pasquale D'Aquino dell'Uff. Lavori; il Macch. Mauro Faure del DL di Bussoleno; il Dev. Silvio Rossi di Novara ed il Macch. Angelo Minetti del DL di Alessandria. Alle famiglie le più sentite condoglianze, che estendiamo all'Op. Q. Mario Capua dell'OGR per la morte della madre ed al Macch. Pietro Maccagno del DL di Cuneo per il decesso del padre Giovanni.

Trieste

La casa del Capo Uff. Pers. Comp.le di Trieste, 1° Dirigente dott. Giuseppe Lauria, è stata allietata dalla nascita di un bel maschietto che i genitori hanno chiamato Nicola.
Fiocco rosa sulla porta di casa del Segretario dell'Uff. Rag. Mariella Viezzoli e del Segretario Mario Tomasi del D.L. di Trieste C.le, per la nascita di Pamela.
Fiocco celeste, invece, sulla porta di casa del Segretario Giuseppe De Domenico, anch'egli dell'Uff. Rag., per la nascita di Vincenzo e del C.S. di Tarvisio Centrale Elvio Chiavotti per l'arrivo di Nicola.
La cicogna ha lasciato a casa dei Segretari dell'Uff. I.E. Carmelo Henke, Claudio Barbina, e Elisabetta Galatà tre graziose femminucce, Francesca, Irene e Giuliana.
È nata Stefania, figlia del Deviatore della stazione di Palazzolo della Stella Luigi Prospero.
Ai neonati e ai genitori giungano le nostre felicitazioni.

A Cordovado Sesto si sono uniti in matrimonio il Tecnico del VI Tronco Lav. di Portogruaro Angelo Blaseotto e Virginia Odorico. Ai novelli sposi giungano auguri di tanta felicità.

Il Capo Gestione di Villa Opicina Leda Bobbo, figlia del Capo Treno in quiescenza Iginio, ha conseguito presso il Magistero di Trieste, la laurea in Materie Letterarie, con il massimo dei voti e la lode. Alla neo dottoressa giungano auguri sinceri.

Hanno cessato di vivere le signore Elisa Ciuto, moglie dell'Op. Qualif. Giovanni Gastaldin, della Zona I.E. di Portogruaro; Argia Toffolo, moglie del Rev. Sup. dell'Uff. Mov. Giancarlo Marcuzzi e Marcella Vedoatto moglie del Manovratore della stazione di Portogruaro Angelo Simonetto.

Sono stati collocati in quiescenza il Dirigente Sup. dott. Bruno Regini, Capo del locale Ufficio Comm. e Traffico; il Capo Stazione Sovr. Antonino Catanzaro, Capo del 1° Reparto Mov. di Linea di Trieste e da anni apprezzato rappresentante sindacale della FILT/Cgil in seno alla Commissione di Disciplina Comp.le; il Segr. Sup. di 1ª Cl. Paolo Bagato, Capo Reparto Liquidatori dell'Ufficio Rag.; il Segr. Sup. Aurelio Scherbi; della Segr. dell'Uff. Ragioneria; il Segr. Sup. 1ª Cl., Armando Sabot, Capo Reparto Materiali dell'Uff. I.E.; il Segr. Sup. Giorgio Boschian, l'Appl. C. Carlo Cortellino, l'Appl. C. Antonio Milazzo, tutti del locale Uff. I.E.; il Capo Staz. Sup. Giuseppe Amadio della stazione di Portogruaro; il C. Stazione Sup. Angelo Cino, addetto al Reparto Circolazione Veicoli del locale Uff. Mov. Ai cari colleghi gli amici augurano una lunga e serena quiescenza.

Venezia

Il dott. Mario Cavanna, da undici anni Capo dell'Ufficio Movimento di Venezia, è andato in pensione nel mese di luglio per raggiunti limiti di età. Funzionario preparato e sempre attento agli interessi dell'Azienda, nella quale ha operato per oltre 40 anni, fino all'ultimo giorno di servizio è rimasto al suo posto di lavoro, accanto ai suoi collaboratori.
Al dott. Cavanna sono state rivolte innumerevoli espressioni di stima e simpatia. Calorosissimi sono stati i festeggiamenti, ai quali hanno partecipato: il Direttore Compartimentale, i collaboratori dell'Ufficio Movimento e delle stazioni, colleghi ed amici degli altri Uffici, nei confronti dei quali egli sempre si era manifestato pienamente disponibile per la soluzione dei problemi, aperto ad un cordiale rapporto umano.
È proprio le sue doti umane vogliamo sottolineare ai lettori di «Voci». Nel porgere il nostro saluto al dott. Cavanna, nel confermargli la stima e la simpatia di sempre, formuliamo il nostro augurio più affettuoso per una lunghissima quiescenza, serena tra gli affetti familiari.

Hanno lasciato il servizio, in questo periodo, anche: il Segr. Sup. 1ª cl. Nunzio Di Lucia Coletti, Capo del 1° Rep. Amministrativo del Deposito Locomotive di Mestre, il Segr. Sup. 1ª cl. Illes Ugelmo, Capo del Rep. di Belluno all'Ufficio Lavori, il Cs. Sovr. Giovanni Polo, titolare della stazione di Casarsa. Ai tre funzionari validissimi, oggi pensionati, rivolgiamo i più fervidi auguri di lunga, serena quiescenza.

Un treno nel cassetto

I «treni nel cassetto» sono, in genere, legati a ricordi piacevoli. Immagini di momenti di distensione e allegria, di «pose» davanti all'obiettivo sullo sfondo di locomotive e stazioni che diventano le quinte per mini-rappresentazioni di «come si può essere felici in ferrovia». E talvolta c'è il rischio di cadere nella retorica dell'immagine di circostanza. Ma la ferrovia, come la vita, riserva anche momenti duri, difficili. Quando l'obiettivo fotografico riesce a coglierli, ecco che la foto d'occasione si trasforma in documento drammatico. Come nelle due foto che pubblichiamo.

È l'alba del 1° novembre 1926. Il treno passeggeri 531, proveniente da Merano e diretto a Bolzano, all'altezza del km 24, in prossimità di Lana Postal, precipita nelle acque dell'Adige in piena. È un disastro. Il Conducente, Clodoveo Bruschi di Pistoia, Caporale Macchinista del Genio Ferrovieri e il Soldato Fuochista Guido Petreni di Siena, nonostante la disperazione del momento riescono ad azionare il fischio della locomotiva per segnalare il pericolo ai viaggiatori ed alla scorta del treno. Ma non c'è più tempo per mettersi in salvo: Bruschi e Petreni pagano il loro gesto di generosità con la vita. I flutti dell'Adige li inghiottono, mentre il Capotreno, un militare del Genio, e il Caposquadra Cantonieri Erpilio Talamoni — che erano di scorta — insieme a tutti i viaggiatori riescono a salvarsi.

Ricordano adesso questo gesto d'eroismo due cipressi nella stazione di Merano e un cippo marmoreo collocato al km 23+600 della linea, ma forse la testimonianza più toccante è proprio la foto che pubblichiamo.

Il disastro appare in tutta la sua drammaticità: il binario risucchiato dalla «rotta» del fiume, le carrozze stravolte nell'incidente e poi tutta quella gente china sulle macerie, lungo il greto fangoso dell'argine che ha ceduto alla piena. Uno solo, tra i tanti, guarda nell'obiettivo. È il Caposquadra Cantonieri Erpilio Talamoni, che vediamo in primo piano. Talamoni ha avuto tre figli maschi e tutti e tre sono diventati ferrovieri: Piero, Capostazione Sovrintendente a riposo, Benito, Tecnico I.E. (che cortesemente ci ha inviato la foto), Pino, Macchinista a riposo della linea secondaria Postal-Lana di Sopra.

Un'altra foto e un'altra sciagura. Ma questa volta non si tratta di una catastrofe naturale. Si tratta, invece, della guerra. Siamo nel 1941 in Iugoslavia. In primo piano, in posa, il Caporalmaggiore del Genio Ferrovieri Luigi Melucci, oggi Capo Stazione Titolare a Rimini, tragico sfondo un'automotrice semidistrutta da una bomba: è sempre l'uomo il più pericoloso dei fattori naturali.

La ferrovia dell'Alta Anaunia

di Ferruccio Barazzutti e Renzo Pocaterra

C'era una volta una ferrovia di montagna, si può dire unica nel suo genere di qua dalle Alpi. Superava rampe dell'80‰ in semplice aderenza; disdegnava le gallerie preferendo i percorsi panoramici. Non contenta di raggiungere i paesi della valle si spingeva fino al passo, oltre i boschi più alti e, nelle intenzioni del suo costruttore, sarebbe dovuta arrivare ancora più su, in cima al Penegal, dove l'orizzonte è illimitato.

Al giungere della buona stagione veniva agganciata alla motrice una carrozza giardiniera fatta venire apposta dalla Svizzera, praticamente senza pareti, i sedili protetti solo da un tettuccio di tela.

Si passava così in perfetta letizia fra luci e colori. Sembrava sufficiente allungare una mano per toccare erbe, fiori, boschi, cieli azzurri e mandrie all'alpeggio.

Si può affermare senza tema di smentita che un viaggio così era più ricco di soddisfazioni di quindici giorni di ferie ferragostane fatte oggi nelle più rinomate località alpine.

Ma questa meraviglia durò solo venticinque anni ed ebbe fine nel 1934, giusto cinquant'anni fa. Poco per una ferrovia, ma si sa che le cose più belle hanno vita breve.

Stiamo parlando della Ferrovia dell'Alta Anaunia, nome classicheggiante di una valle trentina più nota come Val di Non. Nella sua parte superiore è ancora oggi poco conosciuta ed esclusa dai grandi itinerari turistici.

Quanti fra i numerosissimi amanti della montagna trentina conoscono Amblar, Sàlter, Don, Brez, Cloz o Ruffrè? Nomi dal suono aspro per paesaggi dolcissimi di vasti altipiani con castelli, frutteti, boschi e prati con sullo sfondo le grandi catene del Brenta, dell'Adamello e dell'Ortles.

Poco noti luoghi e ferrovia: poco noto fuori del Trentino, Emanuele Lanzerotti, l'uomo che di questa fu, si può dire, l'unico artefice.

Si cerca una ferrovia e si trova un uomo. E dietro l'uomo un groviglio di passioni, interessi, entusiasmi, rivalità di cui si è spenta da tempo ogni eco.

Emanuele Lanzerotti era di queste parti, precisamente di Romeno. Nei venti anni a cavallo del secolo fu una figura di primo piano nella vita politica ed economica del Trentino.

Emanuele Lanzarotti, grande e unico artefice della ferrovia dell'Alta Anaunia e figura di grande spicco nella vita politica ed economica del Trentino. In alto, la stazione di Fondo in una foto d'epoca

A fianco dei movimenti liberali e socialisti anche i cattolici, dopo l'enciclica «Rerum Novarum», si inseriscono nella vita politica e sociale. I primi e più concreti effetti si videro nel campo della cooperazione per opera di alcuni sacerdoti che vollero denominare «famiglie cooperative» quelle prime associazioni di consumatori.

Nel 1894 Lanzerotti viene chiamato dal Comitato Diocesano di Azione Cattolica a sviluppare il movimento cooperativo. Aveva 22 anni e stava coltivando in Austria studi di ingegneria industriale dopo essersi già laureato in filosofia.

Ritornò in patria immediatamente e, dotato com'era di intelligenza vivissima, grande energia e facilità di parola, si mise all'opera portando avanti contemporaneamente mille iniziative.

Casse rurali, banche, società di consumo (come il SAIT ancora oggi fiorente) mulini, falegnamerie, segherie, officine vennero create da Lanzerotti in pochissimi anni con una frenetica attività di riunioni, conferenze, comizi, articoli, opuscoli ed una miriade di contrasti con amici e nemici perché l'uomo era incapace di mediazioni, non sottostava a compromessi e, cosa più grave di tutte, non volle mai rendersi conto che la forza dell'interesse porta più amici che il più puro degli ideali.

L'ambiente trentino, agricolo e pastorale, sottoposto ad un attento controllo da clero e nobiltà, venne sconvolto da questa ventata di innovazioni, tutte nuove, tutte rivoluzionarie.

Per comprendere meglio la portata della sua opera si pensi che riuscì a realizzare una centrale elettrica di 500 kw/h sul Novella, affluente del Noce, già nel 1903. La costruzione era stata affidata a cooperative di lavoro (le prime nel Trentino) costituite per l'occasione e la stessa società di gestione era cooperativa.

Nel 1904 la centrale alimentava la funicolare S. Antonio-Mendola, ultimo tratto del collegamento ferroviario con Bolzano.

Trattandosi di una personalità molto complessa è difficile sintetizzare efficacemente il pensiero politico di Emanuele Lanzerotti.

Fu sempre antiliberale e anticapitalista in economia. Riteneva che il progresso sociale potesse avvenire soltanto attraverso la cooperazione guidata da un movimento confessionale di matrice cattolica. Lo troviamo infatti nel 1902 presidente del Comitato promotore per il Partito Sociale Cristiano Trentino e nel 1904 fra i compilatori del programma dell'Unione Politica Popolare dalla quale deriverà poi il Partito Popolare.

Nel 1907, alle elezioni al Consiglio dell'Impero, l'Unione Popolare raccolse ben 40 mila voti contro i 12 mila dei liberali e socialisti, grazie anche ad Emanuele Lanzerotti che venne eletto deputato.

In questo periodo centrale e più fecondo della sua attività politica prende l'avvio anche la vicenda della Ferrovia dell'Alta Anaunia.

Era da tempo che i trentini chiedevano una rete di ferrovie locali al governo di Vienna. Il podestà di Trento, Paolo Oss-Mazzurana, aveva promosso la progettazione di una rete che interessava tutte le principali vallate trentine ma i rappresentanti del «Tirolo italiano» avevano poco peso nelle decisioni prese a Vienna e a Innsbruck, capoluogo della regione. Unica concessione, per tacitare le proteste ma anche perché vi erano interessi militari, venne autorizzata nel 1901 la Trento-Malè accordando sostanziosi contributi governativi.

Costruzione ed esercizio dovevano però essere affidate alle Ferrovie Austriache dello Stato.

Con questa ferrovia la Val di Non veniva servita solo nella sua parte inferiore lasciando isolata la parte alta che da Dermulo raggiunge il Passo della Mendola.

Convinto com'era che la sua valle fosse la più bella di tutto il Trentino e che dal turismo dovesse venire il benessere della regione, non appena saputa la decisione sulla Trento-Malè, Lanzerotti intraprese la sua battaglia solitaria per la ferrovia nella «sua» valle.

In quest'opera si mostra appieno la sua personalità di uomo tutto proiettato nel futuro ma non egualmente attento al presente.

Un primo progetto di massima, seguendo i criteri adottati per la Trento-Malè e per la maggior parte delle ferrovie locali del tempo, presentava caratteristiche di massima economicità: percorso tranviario, pendenze relativamente modeste, fabbricati al minimo indispensabile, materiale rotabile di tipo tranviario con scarso comfort e bassa velocità.

Ma Lanzerotti, che conosceva le ferrovie che si stavano costruendo in Engadina, aveva capito che non si potevano attirare turisti danarosi con tramway lenti, polverosi e traballanti. Pretese un nuovo progetto e riuscì a convincere i responsabili della Banca Cattolica Trentina, di recente costituzione, (egli stesso fra i fondatori) a finanziare un progetto ben più importante: percorso quasi tutto in sede propria, pendenze al 70-80‰ per accorciare il percorso, materiale rotabile confortevole e potente, stazioni dotate di tutti i servizi compreso il restaurant.

Convinti i finanziatori a costruire una ferrovia più costo-

Addetti della ferrovia nel deposito-officina di Fondo (circa 1910). A sinistra, la ferrovia dell'Alta Anaunia a Ruffrè. La linea fu soppressa nel 1934 dopo soli 25 anni di onorato servizio

sa, li persuase anche a rinunciare alla facoltà di ottenere contributi governativi.
«Piuttosto difficoltà economiche di ogni genere che accettare le sovvenzioni governative con le scritte e la lingua d'ufficio tedesche» scriverà nel 1919.
Fu sempre infatti decisamente autonomista fino a diventare addirittura irredentista alla vigilia della guerra.
In un opuscolo, pubblicato nel 1912, scrisse:
«La ferrovia Dermulo-Mendola venne proposta e costruita per tre motivi: per dimostrare che il partito popolare era capace di fare un'opera grande e nuova, e che meritava il favore e la fiducia delle popolazioni; per far vedere che gli italiani erano in grado di far da sè, avevano la cultura sufficiente ed i mezzi necessari; per favorire soprattutto l'indipendenza economica e con essa la sociale e la politica del popolo nostro, e per difendere anche il possesso linguistico italiano fino alla Mendola».
Definita la progettazione, il 15 luglio 1907 iniziarono i lavori, terminati nell'aprile 1909. Lanzerotti ne è l'anima, specialmente contro i funzionari governativi che frappongono ostacoli di ogni genere anche su opere già approvate in progetto.
Terminati i lavori della linea vennero le difficoltà maggiori. La Ferrovia Trento-Malè, non ancora inaugurata ma già funzionante, rifiutò il transito al materiale rotabile fino a Dermulo, tanto che la prima motrice (22 tonn.) venne trasportata di notte con veicoli stradali. Dato l'ingombro ed il peso non era stato infatti accordato nemmeno il permesso di transito sulle strade e di giorno i gendarmi stavano appostati per impedirne il trasporto.
Di fronte alla minaccia di citazione in giudizio le imperial-regie Ferrovie Austriache concedono il permesso di transito ai veicoli della piccola ferrovia ma negano l'alimentazione alla linea di contatto né permettono un collegamento provvisorio fra le due reti a Dermulo. Viene allora installato su di un vagone un generatore di corrente alimentato a benzina. In questo modo, faticosamente e con notevoli spese, il materiale rotabile raggiunge la propria sede.
Le traversie non sono finite. Continuano le ostilità da parte dei tecnici del ministero incaricati di eseguire le prove di collaudo. In tutto l'Impero non era mai stata costruita una ferrovia ad aderenza normale con pendenze dell'80‰.
I progetti, a suo tempo approvati, sono ricusati. Occorrono nuovi e diversi freni elettrici, nuovi sabbiatori, registratori di velocità e, nei tratti di più forte pendenza, l'applicazione di una rotaia centrale a cremagliera.
Per superare gli ostacoli Lanzerotti promuove un viaggio di istruzione dei funzionari austriaci per constatare il buon funzionamento della Ferrovia del Bernina, di caratteristiche analoghe, per la quale le autorità svizzere non avevano ritenuto necessarie tante precauzioni. Niente da fare.
I registratori di velocità sono indispensabili. Dal momento che non sono reperibili subito sul mercato lo Stato invierà propri impiegati sulla ferrovia a scortare i treni e controllarne la velocità.
I freni elettromagnetici non danno sufficienti garanzie. Alla fine, ad evitare i rischi da cadute improvvise di tensione, si giunge ad ottenere la frenatura elettromagnetica con avvolgimenti separati alimentati da apposite batterie di accumulatori. Tutti i lavori debbono essere eseguiti nelle rimesse della piccola società, a Fondo, per l'occasione trasformate in officine dove si lavorava giorno e notte.
Finalmente, dopo mesi di lavori, discussioni, trattative, modifiche, un altro viaggio in Svizzera per far constatare ad altri funzionari che la ferrovia del Bernina (due anni di vita) era perfettamente funzionante senza tante precauzioni, arrivò il sospirato «consenso di esercizio provvisorio».
Il 1° settembre 1909, dodici giorni prima della Trento-Malè, la Dermulo-Fondo-Mendola viene solennemente inaugurata, nello stile dell'epoca, con bande, fuochi, discorsi e luminarie. Lungo il percorso folla festante. Ecco come il cronista de «L'Alto Adige» ricorda l'ultimo tratto del percorso e l'arrivo alla Mendola: «... La salita si effettua con una bella velocità. In poco tempo l'Hotel Regina del bosco è raggiunto. La folta pineta, che copre all'interno le falde del Roen e del Penegal, fa ala al treno che supera con eleganza quasi l'erta via che conduce alla stazione climatica di fama mondiale. Un vermouth offertoci con delicato pensiero dalla proprietaria dell'hotel, che spazia solitario sopra tutta quella vasta distesa di verde, ci rinfranca e infonde (!) nuova forza al tram che, ripresa la corsa su per l'erta, passa l'ultima stazione del più remoto paese dell'Alta Anaunia, il piccolo Ruffrè, e raggiunge in breve la Mendola avvolto in una fitta nebbia e sotto un'acqua ghiacciata, che penetra fin dentro l'ossa.
La macchina adorna di bandiere, che ci ha trascinati svelta a 1400 metri d'altezza, riposa superba sul largo altopiano e ci depone a terra davanti all'Hotel Mendelhof della signora Spretter».
«La prima ferrovia trentina» come verrà chiamata dalla stampa era venuta a costare oltre quattro milioni di corone contro i tre preventivati. Le difficoltà già dette, la rinuncia alle soluzioni più economiche per motivi di prestigio, una conduzione dei lavori probabilmente non troppo oculata: ce n'era a sufficienza per i numerosi avversari che Lanzerotti si era creato nel suo stesso partito.
Per il suo entusiasmo e la sua volontà di fare presto, venne tacciato di leggerezza; i viaggi fatti in Svizzera con i tecnici del Ministero, utilizzando la propria automobile, ma a spese della Banca Cattolica, diventarono gite di piacere. Per colmare la misura un anno dopo l'apertura all'esercizio, dovendo acquistare due nuove elettromotrici, non volle più rivolgersi all'industria austriaca o germanica ma preferì farle acquistare in Svizzera dalla Società Alioth di Basilea. Questo gli mise contro anche i rappresentanti delle industrie dell'impero.
Anche se dai documenti del tempo non appare chiaramente è probabile che le sue idee

Caratteristiche della linea

Apertura all'esercizio: 1° settembre 1909
Ultimo giorno di esercizio: 31 gennaio 1934
Lunghezza km 23,641
Stazioni: Dermulo-Sanzeno-Romeno-Cavareno-Fondo-Mendola
Fermate: Corredo-Casez-Malgolo-San Bartolomeo-Cavareno paese-Sarnonico-Malosco-Belvedere-Ruffrè-Alle tre ville-Hotel Mendola.
Scartamento metrico - aderenza normale
Raggio minimo curvatura: m 40
Dislivello totale: m 810
Pendenza media: Tratto Dermulo-Fondo - 28,80‰ (mass. 70‰); Tratto Fondo-Mendola - 47,70‰ (mass. 77‰).
Trazione elettrica: cc 800 volt ottenuta dalla centrale del Novella e da due sottostazioni di trasformazione, una a Romeno ed una alla Mendola. A Sanzeno e Belvedere, punti intermedi, erano installate due batterie di accumulatori per sopperire alle eccezionali esigenze di corrente per bruschi avviamenti in salita o affluenza straordinaria di viaggiatori. In caso di guasto alla centrale la ferrovia disponeva di un gruppo di riserva con un motore Diesel da 150 cv e un gruppo alternatore-dinamo.
Opere d'arte: 1 ponte in cemento armato sul Rivo di S. Romedio e una breve galleria presso la stazione di Ruffrè.
Armamento: tratti in sede propria rotaie vignole da 21,8 kg/m; tratti in sede stradale rotaie a gola da 35 kg/m.
Materiale rotabile: 3 elettromotrici a carrelli e 3 rimorchi a 2 assi di costruzione austriaca (Grazer Waggon und Maschinenfabriks AG) più due elettromotrici di fabbricazione svizzera con equipaggiamenti elettrici della Soc. Alioth di Basilea.
Queste ultime di particolare interesse per la potenza notevole data da 4 motori da 70 cv ciascuno. (Una di queste elettromotrici presta tuttora servizio sulla ferrovia del Renon).
Date le notevoli pendenze esistenti sulla linea le motrici erano equipaggiate oltre che con frenatura a mano ed a vuoto tipo Hardy (presenti anche nei rimorchi), con un freno elettrico — ottenuto con i motori posti in corto circuito — e con freno elettromagnetico a pattini montato sui carrelli, alimentato sia con corrente di linea che con apposita batteria di sicurezza.

Una pagina dell'orario ferroviario del 1927

ANAUNIA

sulla cooperazione non fossero più condivise dai responsabili del movimento cattolico trentino.
Fin che si trattava di organizzare i consumi, nessun problema e nessuna grave conseguenza nel tessuto sociale. Lanzerotti pretese invece che la cooperazione entrasse anche nel campo produttivo: organizzare i consumi per arrivare a diventare produttori delle merci distribuite. Una teoria oggi largamente applicata. Allora ben poco gradita al sistema.
Lanzerotti era riuscito ad ottenere dalla Banca Cattolica investimenti per iniziative industriali ma dalle fabbriche uscivano ventate di sindacalismo poco gradite in un ambiente e in un partito largamente conservatori. La Banca Cattolica avrebbe ancora finanziato in seguito iniziative industriali ma tutte fuori della provincia.
Il suo dichiarato ed acceso irredentismo lo rende infine un isolato nel movimento cattolico, che, per i rapporti fra Stato e Chiesa in Italia, era più legato all'Austria.
Gli attacchi sulla stampa cattolica e dagli stessi pulpiti diventano sempre più accesi. Nessuno ricorda più di vent'anni di lavoro disinteressato ed entusiasta.
Gli era stato commissionato un progetto per la prosecuzione della Trento-Malè fino a Fucine. L'incarico gli viene tolto. Sentendosi oggetto di attacchi, a volte calunniosi, Lanzerotti tenta la via della difesa aperta. Dà alle stampe memoriali infuocati, cerca di resistere ma la sua tempra non è quella del politico scaltro e disincantato. Nel 1913 accetta di togliere dalla circolazione i suoi memoriali e di andarsene in Italia, a Malcesine, dove gli viene finanziata una azienda elettrica, la Società Elettrica Gardesana, di cui è fondatore e direttore.
La ferrovia dell'Alta Anaunia, pure non incontrando grande fortuna, svolge un compito importante per la mobilità locale e quella turistica.
Per i collegamenti con Trento deve dipendere dalla Ferrovia Trento-Malè. Anche dopo il passaggio all'Italia le due ferrovie resteranno sempre di amministrazioni diverse. La Trento-Malè è una tranvia lenta e polverosa; le coincidenze a Dermulo sono inesistenti. D'inverno il servizio della Dermulo-Mendola è limitato a quattro corse da Dermulo a Fondo. D'estate le corse diventano sei per l'intero percorso.
Costruita con criteri di vera e propria ferrovia alpina, presenta costi di esercizio superiori alle altre ferrovie locali.
Nel dopoguerra passa alla Società Trentina di Elettrificazione che rileva anche la centrale del Novella. Il servizio è sempre più scadente. Per avere la centrale la STE ha dovuto acquistare la ferrovia ma non è interessata alla sua buona gestione.
Ecco quindi che giusto 50 anni fa nel 1934 la Dermulo-Fondo-Mendola viene «provvisoriamente sospesa» e sostituita con poche vecchie e scomode autocorriere che allontanano il turismo dalla valle per molto tempo. Dopo poco tempo le rotaie vengono tolte e mandate in fonderia.
Era la vigilia della guerra d'Africa. Un migliaio di tonnellate di acciaio alla patria potevano rappresentare un buon motivo per sopprimere un'opera che, in certo modo, era la testimonianza di una cattiva azione.
Emanuele Lanzerotti non ebbe migliore fortuna della sua ferrovia. Allo scoppio della Guerra Mondiale venne internato perché sospettato di sentimenti filo-austriaci mentre l'Austria lo condannava a morte in contumacia per alto tradimento. Riuscito a dimostrare la sua lealtà all'Italia ritorna a Malcesine dove nel frattempo altri (leggi S.T.E.) si erano appropriati della centrale di cui non riesce più a rientrare alla direzione.
Alla fine della guerra nel Trentino la vita politica ed economica è in mano a elementi liberali. Lanzerotti crede di poter rientrare, continuare il suo lavoro a favore della cooperazione e a vantaggio del Trentino. Ma se i tempi son cambiati, per lui lo sono in peggio.
Morirà povero e dimenticato nel 1955 a Masnago, ospite di una figlia. Per tutto il resto della sua vita soffrì per l'incomprensione di cui era stato oggetto e per l'isolamento al quale era stato condannato. Soltanto dopo la sua morte ci fu una tardiva, parziale riabilitazione del suo operato.
Rimane forse sostanzialmente giusto quello che gli scrisse la sorella Amabile poco prima della sua morte:
«Una sola cosa voglio dirti. Ricordando il passato possiamo dire, e tu puoi dire: ho fatto tante cose buone, ho fatto bene al mio paese. Consolati che Iddio e i suoi santi, al momento del «passaggio», col nostro passaporto ci riconosceranno; e completa sarà la tua consolazione. Più umili, più premiati. I più tanti testimoni della tua opera sono ormai al di là. Passa egualmente i tuoi giorni tranquilli, non angosciarti. Non cercare il perché va così! Al mondo purtroppo le più tante cose sono storte e si perdono per essere riconosciute nel tempo, quando gli intellettuali sfoglieranno i tuoi opuscoli nella biblioteca trentina». □

LETTERE A VOCI

Cara vaporiera

Cara «Voci»,
ti ringrazio per il bel servizio sull'attivazione dell'ACEI di Milano Centrale.
Dopo tante stazioni vuote per l'unanime partecipazione a scioperi, dopo la dolorosa ed insensata soppressione della Roma/Fiuggi, dopo tanti autoservizi sostitutivi che sembrano voler gettare sull'intero sistema ferroviario italiano l'ombra del triste destino della Ferrovia delle Dolomiti o delle Tramvie dei Castelli Romani, finalmente si parla di entusiasmo, di soddisfazione e della realizzazione di un'opera che pone la nostra rete a livello europeo ed all'avanguardia del progresso ferroviario.
Grazie anche a tutti i bravi ferrovieri italiani! Purtroppo però proprio da una foto che illustra i lavori della predetta opera occhieggia un Forza Italia, concetto giusto in sé ma espresso nel modo e nel posto sbagliato.
Le ferrovie italiane soffrono di un avvilente degrado ambientale che in taluni casi arriva al ribrezzo. Certo il problema non è solo delle ferrovie ma riguarda l'intero territorio nazionale e non è di facile soluzione, mi spiace però che l'Azienda sembri ignorarlo.
Un altro motivo di rammarico trovo nella questione dell'archeologia industriale dell'Azienda. Le locomotive di Trieste Campo Marzio avranno anche fischiato e sbuffato durante la visita del ministro ma sono condannate a silenzio ed immobilità perenni, esse non sono nate a nuova vita ma ad una mezza vita.
Per me che ho avuto, non mi vergogno di dirlo, la fortuna di vedere le vaporiere in piena attività sulla costa adriatica (una ferrovia che nei miei ricordi resta sempre la più vera, cara e bella del mondo) una locomotiva sia pur restaurata e lucida ma per sempre silenziosa ed immobile è motivo di tanta tristezza. La parola Museo Vivente oggi tanto in voga, mi sembra per quanto riguarda la trazione a vapore di una logicità ed attualità prepotenti.

Romano Panetta

Sì, è vero, è sempre un po' triste vedere una locomotiva a vapore silenziosa e immobile sapendo che resterà così per sempre. È triste ma è spesso anche inevitabile, e in fondo, seguendo la logica dei tempi, giusto.
Oggi viviamo in un'epoca in cui tutto si consuma rapidamente, un'epoca in cui le distanze sembrano polverizzarsi, anzi si polverizzano, in un'epoca che ha visto la nascita di treni superveloci, un tempo impensabili. Le locomotive a vapore sono belle ma, purtroppo, appartengono a un'altra epoca, a un'altra età e anche un «museo vivente» non riuscirebbe a sovvertire questa verità.
Francamente pensiamo che sia più giusto che le locomotive a vapore siano presenti nei musei ferroviari per quello che oggi sono: simbolo e testimonianza di un tempo che non sarà stato certamente «la bella età dell'oro» ma che senz'altro aveva ritmi e sapori più umani e vivibili.

Argomenti superficiali, argomenti scontati...

Spett. «Voci della Rotaia»,
la vostra risposta al lettore Mascellaro («Quanti problemi!») su «Voci» di luglio-agosto '84, merita una replica da un altro «privato», che è poi tale solo perché, 20 anni fa, ingegnere neolaureato, venne autorevolmente dissuaso da un funzionario della V/s Direzione del Personale, dall'interessarsi di Concorsi per Ispettori, e invitato a rivolgere le sue preferenze all'Industria privata. Così oggi faccio il Direttore della Qualità in una Multinazionale, quando forse avrei poteto farlo con Voi, trovando certamente un terreno molto più vergine...
La risposta, a mio parere, non è «a tono» perché, a osservazioni forse superficiali, ma pertinenti, oppone argomenti superficiali e scontati: le condizioni della rete sono il frutto di una penuria di investimenti che risale a tempi ormai storici.
Lasciando stare la storia, sulla quale non si può che dissertare senza costrutto, la risposta trascura il fatto che un'Azienda, per quanto pubblica e di utilità sociale, che spende 28 milioni al minuto, incassandone dagli utenti meno di 5, può impostare i Piani Integrativi e Poliennali che vuole, ma difficilmente trova qualcuno che glieli finanzi, specialmente se c'è una concorrenza cui serve solo un 8% di Sviluppo per chiudere ogni discorso in merito. E sì che l'Erario Italiano è di bocca buona!
Non è un problema di facile soluzione, lo ammetto: e Vi assicuro che è un problema che sento mio, almeno come cittadino/contribuente. Ma troppi dipendenti, invece, e a tutti i livelli, ne sono estranei. Questo si traduce in mancanza di partecipazione ai problemini di dettaglio, la cui soluzione potrebbe contribuire ad aumentare le entrate, chiamare finanziamenti ed evitare lo scempio che stampa e televisione fanno dell'immagine Aziendale.
Un esempio?
Lunedì 25-6-84, treno «Aurora», tratto Messina Marittima-Paola, 3h45' di viaggio, compresi i ritardi: ho contato 27 inconvenienti vari, disfunzioni e piccole scomodità, cose che, in termine qualitativo si chiamano «Non-conformità»: a richiesta posso fornire l'elenco.
Ma il personale che accetta supinamente questo andazzo (ripeto, a tutti i livelli) sa che condanna l'Azienda a registrare solo sconfitte, sotto forma di riduzioni di traffico, e poi di ridimensionamenti di rete, e di ruolo, e di voce in capitolo?
Quando basta poco per avviare un'azione «dal basso» (e perciò più gradita ed efficace) per rendere il viaggio in treno una parentesi piacevole della giornata: per chi viaggia per lavoro, come me, un'occasione unica per prepararsi a una riunione difficile, o per leggere quei testi di aggiornamento per i quali non c'è mai tempo...
Credetemi, digerire le «non-conformità» per uno che fa il mestiere di eliminarle, è davvero difficile. E sapete come finisce? che mi propongo, per la prossima volta, di prendere l'ATI, che almeno, lascia meno tempo per accorgersi di ciò che non va...
Con i migliori saluti

Ing. Raimondo Garcea

Pubblichiamo volentieri la lettera dell'Ing. Garcea, anche se francamente ci sfugge la sua logica interna. Il nostro lettore ritiene «argomento superficiale e scontato» parlare di Programma Integrativo e Piano poliennale in contrapposizione alla penuria di investimenti del passato. Ed è un parere anche questo. Ma poi, dopo aver messo da parte la storia (sulla quale si «discetterebbe senza costrutto»), aver glissato con elegante nonchalance sul presente (un «problema di non facile soluzione»), il nostro lettore si limita a tirare fuori l'argomento vincente: una maggiore partecipazione «dal basso» del personale (che invece «accetterebbe supinamente l'andazzo») ai problemi dell'azienda e per rendere «il viaggio in treno una parentesi piacevole alla gente».
A parte il giudizio (questo sì superficiale) sul personale, è sicuro il nostro lettore che la sua argomentazione, ancorché condivisibile, non sia anche «scontata»? In ogni caso, «Voci della Rotaia» ha trattato l'argomento con decine di inchieste, articoli e servizi.

«Come sono belle le vostre ferrovie!»

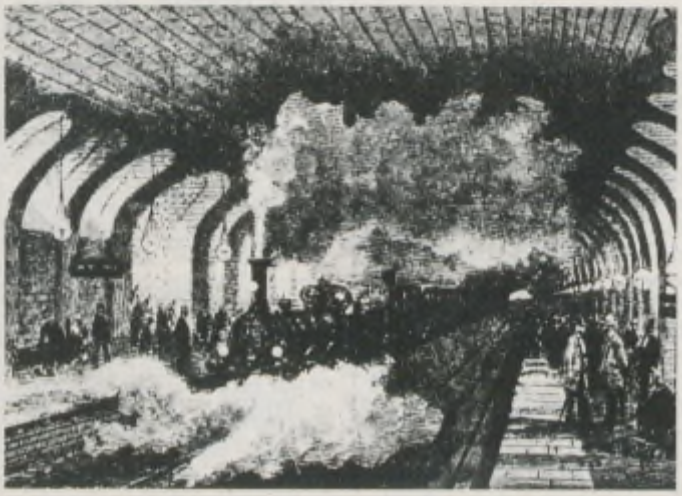
Egregi signori,
sono un cittadino tedesco appassionato di ferrovia e lettore di «Voci della Rotaia». Vi scrivo oggi questa lettera perché voglio dirvi che la rete ferroviaria italiana è molto bella e molto moderna. Altrettanto belle sono le locomotivie E444, E632, E633, inoltre i nuovi colori FS hanno avuto grande successo in tutta Europa.
Mi scuso per il disturbo arrecatoVi ma ogni volta che vengo in Italia sono talmente contento del servizio che desidero ringraziarVi.
Con i migliori auguri.

Waldemar Prentki
Bochum - Germania

Il futuro è «underground»

di Renzo Nissim

Renzo Nissim, che da questo numero inizia a collaborare a «Voci della Rotaia», ha vissuto a lungo negli Stati Uniti dove è stato corrispondente di importanti giornali italiani. In Italia è stato, fra l'altro, autore della fortunata trasmissione «Io e il mio amico Osvaldo» che negli anni sessanta aprì la strada ai programmi radiofonici in diretta.



Gli inglesi non sono soltanto i pionieri del té delle cinque e del pudding, ma detengono anche la palma per la prima ferrovia sotterranea inaugurata a Londra nel 1863. Una delle sue prime stazioni fu quella di Baker Street; e stando alle descrizioni di chi ne ha veduto le antiche piattaforme, dobbiamo concludere che la comodità e l'efficienza (per quei tempi, si capisce) si accompagnavano alle esigenze del tradizionale gusto inglese. Qualcuno si ricorda ancora gli effetti della luce naturale filtrante sui binari dalle aperture praticate sulla volta e le romantiche lampade a gas per l'illuminazione notturna, caratteristiche queste che evitavano alla prima metropolitana quel senso un po' opprimente delle ferrovie sotterranee moderne.

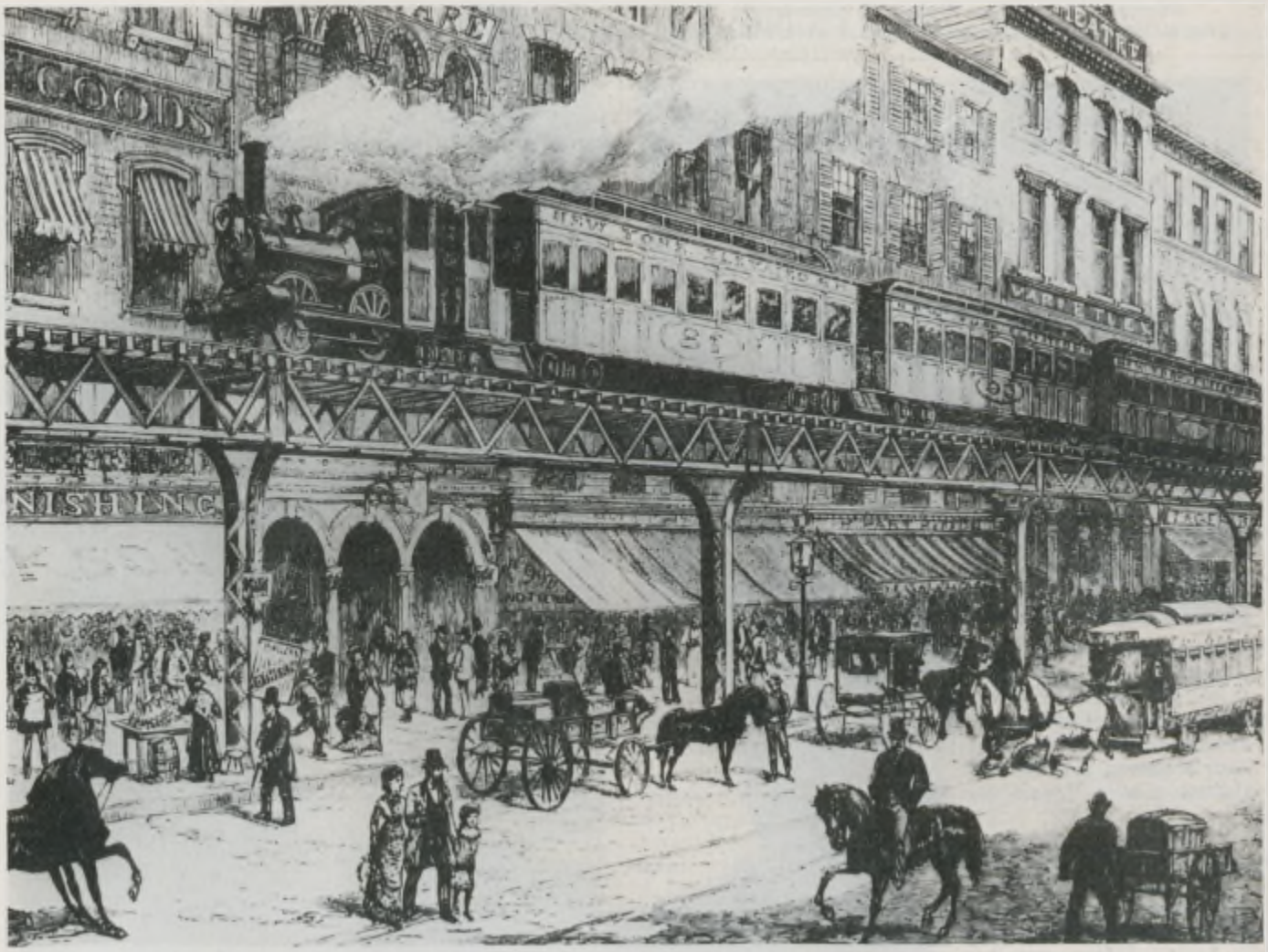
Ragioni tecniche, dovute specialmente alla pioggia tradizionalmente frequente nella capitale inglese, hanno imposto la chiusura delle finestre per la luce diurna, provocando qualche protesta; ma poi si è fatta abitudine alla luce artificiale anche di giorno. Ma, come si sa, gli inglesi sono conservatori e recentemente la stazione di Baker Street è stata rimessa a nuovo con l'intento di ripristinare, per quanto possibile, l'aspetto originario. Negli spazi un tempo occupati dai finestroni sono state applicate piastrelle luminescenti che danno l'illusione che la luce provenga dall'affollata arteria sovrastante. Si è recuperato e restaurato il colore ambrato della volta e il legno scuro dei pannelli delle pareti; anche i sedili, comodi ed eleganti, di legno levigato, ricalcano quelli del secolo scorso.

Di nuovo, ovviamente, ci sono i convogli e le motrici e naturalmente c'è la velocità e la frequenza, ed anche il costo, piuttosto alto, come sanno bene i turisti che visitano Londra.

La maggior parte delle grandi città del mondo hanno ormai una ferrovia metropolitana e quasi ogni sei mesi ne viene inaugurata una in qualche capitale. Città del Messico, per esempio, ha recentemente messo in funzione una metropolitana di tutto rispetto e ad Hong-Kong già da quattro anni è entrato in servizio un «metrò» che è costato quasi 600 milioni di dollari. Tuttavia ci sono ancora grandi metropoli prive di mezzi di comunicazione sotterranei, come Istanbul, Lagos e Bangkok, le quali avrebbero urgente necessità di alleviare il loro congestionato traffico di superficie.

Il «metrò» più moderno è, curiosamente, quello di una città relativamente piccola, Lilla, in Francia, con circa 200.000 abitanti, ma centro agricolo e industriale importante e sede di una antica Università. È questo il primo ed unico «metrò» al mondo funzionante senza personale a bordo, controllato completamente dall'esterno da una decina di persone. I suoi treni si succedono ad intervalli di trenta secondi. A differenza di quella londinese, la metropolitana di Lilla è fra le più economiche: il prezzo base del biglietto permette di viaggiare per un'ora.

Il «metrò» di Tokio è noto non solo per la sua efficienza e velocità, ma anche per certi suoi «poster» rivolti ai viaggiatori poco educati, che evidentemente non mancano neppure fra i giapponesi. Uno di questi



La sopraelevata di New York, nel 1864. Nella pagina accanto, le stazioni di Friedrichstrasse e di Baker Street

cartelli invita i passeggeri a non addormentarsi appoggiando la testa sulla spalla del vicino. Come si vede, ogni paese ha le sue abitudini.

Il «metrò» di Mosca è in linea con il tradizionale tipo di architettura russa ed ha un carattere piuttosto pesante e pomposo che ha mantenuto dalla sua inaugurazione avvenuta circa un secolo fa: vi abbondano gigantesche sculture in bronzo, pareti decorate con marmi pregiati, pietre provenienti da differenti regioni del Paese e mosaici raffiguranti eventi storici degni di ricordo, naturalmente secondo il giudizio di chi decide simili abbellimenti.

Nella metropolitana di Mosca niente cartelloni pubblicitari e proibizione assoluta di fumare, una regola, quest'ultima, da imitare ovunque. Chi si azzardasse a scrivere sulle pareti delle piattaforme o nell'interno dei treni frasi sia pure inoffensive e magari spiritose, verrebbe severamente punito. Il che non accade, per esempio, a Londra e in molte altre metropoli dove certi «graffiti» eseguiti da buontemponi e talvolta da veri artisti, sono spesso fonte di ammirazione da parte del pubblico.

Il «metrò» è stata la inevitabile risposta al congestionamento del trasporto di superficie e se non ha completamente risolto i troppi problemi del traffico stradale ne ha certamente ridotto gli effetti negativi. Alla soluzione sotterranea qualcuno ha proposto di affiancare quella aerea a mezzo di elicotteri, ma gli ostacoli che si frappongono a questo progetto sono molti e difficilmente superabili, almeno per ora: i principali sono i costi di gestione e la disponibilità di spazi per il decollo e l'atterraggio.

La British Broadcasting Corporation ha recentemente divulgato una notizia che ha del sensazionale. Uno scienziato californiano, secondo informazioni attendibili, avrebbe allo studio un sistema di trasporto sotterraneo e sottomarino in cui i treni dovrebbero procedere a centinaia di metri sotto la terra e sotto il mare ad una velocità superiore a quella del Concorde, stabilendo una netta priorità nei confronti del trasporto aereo. Tale sistema dovrebbe collegare tutti i continenti e ci si potrebbe recare da Londra a New York, tanto per fare un esempio, in meno di un'ora al prezzo di circa una lira sterlina, poco più di duemila lire italiane, eliminando l'inquinamento atmosferico.

Nonostante l'autorità della fonte, si rimane ovviamente scettici di fronte ad un simile progetto. Ammettendo che ciò sia tecnicamente possibile, dovranno certamente passare molti anni prima di raggiungere risultati concreti. Ma anche se il sogno dello scienziato californiano potrà diventare realtà, c'è da chiedersi se, tutto sommato, il risultato sarebbe auspicabile. C'è infatti chi già rimpiange i tempi in cui per recarsi oltreoceano si era obbligati a prendere la nave, un mezzo lento ma piacevole e rilassante in confronto al viaggio sbrigativo, ma spesso anche frenetico, per via aerea. Il libro della natura non perdona: ciò che si guadagna col progresso scientifico e tecnologico (e non c'è dubbio che i vantaggi sono infiniti) si paga inesorabilmente sotto altre forme, che è persino superfluo enumerare, principalmente con l'appiattimento delle relazioni umane, la schiavitù del consumismo, lo «stress» crescente.

Verrà dunque il momento in cui persino i «superjet» diventeranno obsoleti? La risposta è sigillata nel mistero del futuro.

Un viadotto centenario

Risale all'agosto del 1884 l'inizio della costruzione dell'ardita struttura che scavalca la vallata del torrente Pescone. Nel corso delle manifestazioni, premiato il nostro Direttore Generale, Dott. Semenza

di Renzo Marello

Il Lago d'Orta, l'antico Cusius, costituisce certamente una delle gemme dei laghi subalpini: tutto racchiuso in una cerchia verdeggiante di colline e monti che gli fanno corona, inserito tuttavia in un paesaggio dolce e tranquillo, ha un suo particolare fascino sognante e venato di malinconia, a formare il quale concorrono anche le leggiadre architetture ad archi dei numerosi paesi sparsi lungo le sue rive.

Il suo incantevole bacino, con il tempo, ha dato il nome a tutta una zona, il Cusio esattamente, cioè il comprensorio che si estende tra la Valsesia ed il Lago Maggiore, poco a sud dell'imbocco della Val d'Ossola.

La riva orientale del lago, pianeggiante e quindi più acclive ed amena, è percorsa dalla linea ferroviaria Novara-Domodossola, costruita in più riprese dalla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo; essa raggiunse Gozzano il 10 marzo 1864, Orta e Miasino il 18 agosto 1884 ed infine il 9 settembre 1888 Domodossola.

Per il Cusio, quindi, quest'anno ricorre il centenario dell'arrivo della ferrovia, che così profondamente ha mutato con la sua presenza le realtà sociali, economiche e culturali — dapprima di tipo eminentemente agropastorale — delle popolazioni del lago; in altri termini la strada ferrata ha contribuito in modo determinante alla presa di coscienza della vasta potenzialità delle risorse locali, tanto da fare del Cusio una zona ricca di piccola e media imprenditoria, sempre intraprendente e pienamente inserita nel contesto dei più articolati processi di sviluppo di un sistema produttivo già integrato nella grande area del cosiddetto «triangolo industriale», oggi purtroppo in fase di regresso.

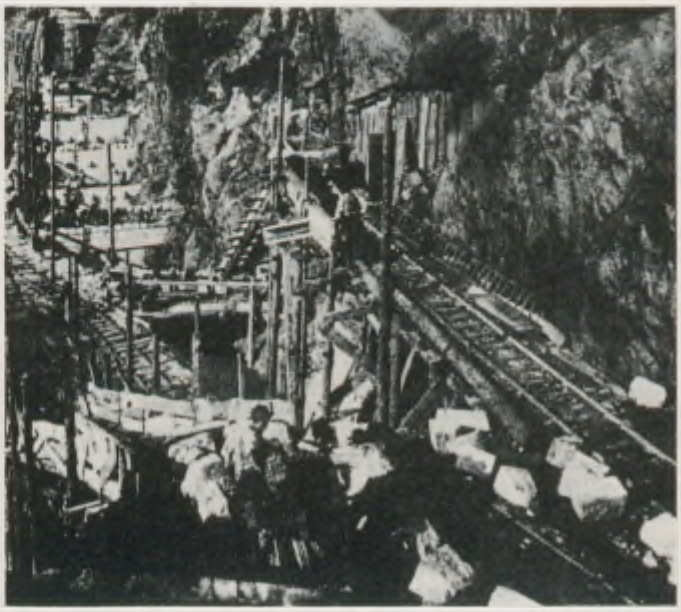
Per il proseguimento della linea verso il Sempione, nello stesso anno 1884 si dava l'avvio alla costruzione dell'imponente viadotto in curva (con un raggio di 500 metri) sul torrente Pescone. Progettata e diretta dall'Ing. Oreste Mugnaini del Genio Civile di Firenze, l'opera fu realizzata in due anni dall'impresa Visconti-Calegari con una struttura particolarmente ardita e suggestiva: sostenuta da piloni troncopiramidali di oltre 20 metri in blocchi di granito delle cave della vicina Alzo, essa si svilupppa con otto arcate a pieno centro, ciascuna di m. 16 di luce, per una lunghezza complessiva di m. 154. La profonda vallata del Pescone viene superata, a 32 metri di altezza, a monte dell'abitato di Pettenasco, una delle tante graziose e frequentate località di villeggiatura e di soggiorno disseminate lungo le rive del lago; dalla sua stazione, in dominante posizione collinare, la vista spazia sull'ampio e pittoresco paesaggio lacustre, fortemente segnato proprio dalla maestosità del viadotto, che ha ispirato numerosi artisti e che è ormai assurto a simbolo del dinamico e ridente centro cusiano.

Qui, pertanto, ha avuto luogo una serie di manifestazioni commemorative di grande risonanza, organizzate dall'amministrazione provinciale in collaborazione con l'Associazione «Pettenasco Nostra» e con il Museo Ferroviario Piemontese per solennizzare il centenario della ferrovia Novara-Domodossola e dell'inizio della costruzione del grandioso suddescritto viadotto sul Pescone.

Il momento più importante di questa vera e propria «kermesse» è stato il conferimento per il 1984 del premio «Cusiani Benemeriti» alla nostra Azienda nella persona del Direttore Generale, Dr. Semenza. È un riconoscimento che, a partire dal 1976, ogni anno viene assegnato a personalità cusiane, di origine (come per il 1982 il Vicario di Roma Card. Poletti) o di adozione (come per il 1978 Peter Benenson, fondatore di Amnesty International, premio Nobel per la pace ed assiduo frequentatore del lago d'Orta), che nei più svariati campi di attività abbiano concorso a dar lustro a questo stupendo angolo del Piemonte nord orientale.

L'assegnazione alle FS di un così ambito premio è assai significativa ed evidenzia non soltanto la pur importante ricorrenza storica, ma anche e soprattutto aspetti di attualità e di prospettiva certo non marginali, quali il costante ed ormai inscindibile rapporto fra ferrovia e realtà economica e

A sinistra, due immagini del viadotto sul Pescone che compie quest'anno il centenario. Sotto, in una vecchia foto (1882) i lavori in un altro punto della linea



turistica dell'alto novarese.
Infatti, nel contesto di iniziative di grande rilievo storico, culturale e sociale attuate nella circostanza, spiccano i due convegni tenuti rispettivamente su «Le ferrovie e la provincia di Novara - realtà e prospettive» e su «Ferrovie e turismo», durante i quali, alla presenza di numerosi politici e di autorità amministrative locali, è stato messo in risalto il ruolo insostituibile della ferrovia nella presente realtà del territorio e nelle previsioni di un auspicabile sviluppo regionale.
Quale importanza, d'altra parte, possa rivestire una linea considerata fino a pochi anni fa un «ramo secco», lo si è visto quando, interrotta nel 1977 per una furiosa alluvione la linea di Milano, la Novara-Domodossola sopportò lodevolmente anche il traffico internazionale che vi era stato deviato.

I due convegni si sono quindi rapidamente trasformati in un momento di verifica della situazione dei trasporti nel novarese, punto d'intersezione delle linee ferroviarie internazionali Sempione-Genova e Modane-Trieste e polo occidentale del cosiddetto «quadrilatero» di scorrimento lombardo delle merci.
Ciò è quanto hanno concordemente sottolineato, nei loro interventi, il Presidente della Provincia Fornara, il sindaco di Novara Riviera, l'assessore regionale ai trasporti Cerutti ed il Presidente dell'E.P.T. Cassietti.
Da parte aziendale tanto l'Ing. Rizzotti, Direttore della 1ª Unità Speciale di Novara, quanto l'Ing. Bertone, Capo dell'Ufficio Lavori di Torino, alla luce degli investimenti previsti dal Programma Integrativo e da quello Poliennale, hanno confermato l'importanza attribuita dalle FS al nodo novarese, illustrando quindi il sostanzioso impegno economico e tecnico sostenuto dall'Azienda per consentirgli di svolgere appieno il suo ruolo di cerniera tra il Piemonte e la Lombardia e tra il Nord Europa ed i porti liguri.
A conclusione dei vari interventi ha parlato il Direttore Compartimentale di Torino, Ing. Ballatore, svolgendo un'ampia ed esauriente relazione sullo stimolante impulso dato dal trasporto su rotaia alle azioni promozionali dell'alto novarese e, in particolare, sul considerevole contributo fornito dalla ferrovia all'espansione dell'industria turistico-alberghiera, oggi giustamente annoverata fra le principali risorse economiche dell'area cusiana.
In ultimo l'Ing. Ballatore ha ritirato il premio a nome del Dr. Semenza, materialmente impedito per altri inderogabili impegni, ricordando che la di lui lontana assunzione era avvenuta proprio nella zona, esattamente presso la stazione di Vercelli, e com'egli nel corso della sua quarantacinquennale carriera abbia sempre profuso il suo spirito d'iniziativa per programmare ed attuare, talvolta fra innumerevoli difficoltà, vari piani di ammodernamento e di potenziamento della rete ferroviaria.
Il nutrito programma dei festeggiamenti comprendeva inoltre: un viaggio andata e ritorno da Novara a Pettenasco con una delle gloriose locomotive a vapore «640», che per tanti anni prestarono servizio sulla linea alla testa di convogli formati dalle vecchie carrozze «centoporte»; un annullo postale speciale concesso dalla Direzione Provinciale P.T. a ricordo dell'avvenimento; l'apertura nella Casa Medioevale di Pettenasco di una interessante mostra, intitolata: «Storia di una ferrovia - cento anni sul Lago d'Orta», che ricostruisce l'intera vicenda della costruzione della linea e del suo emblematico secolare viadotto.
A conclusione delle cerimonie ufficiali per il conferimento del premio «Cusiani Benemeriti» alle FS, come in una vera sagra, il viadotto è stato alla sera suggestivamente inquadrato dai fasci di luce di tre fotoelettriche d'un reparto del Genio della Divisione «Centauro» di Novara, mentre numerose imbarcazioni portavano al largo sul lago i turisti richiamati dall'insolito spettacolo.
V'è ancora da ricordare che i cento anni della Novara-Domodossola saranno anche rievocati da tutti i Paesi dell'Unione Europea con l'emissione di una serie di francobolli, che avranno come soggetto proprio il ponte di Pettenasco. □

TORINO

Da Meana a Chiomonte attivato il binario «pari»

Il 26 luglio scorso è stato attivato sulla linea Torino-Modane il binario «pari» da Meana a Chiomonte: con tale fase viene ultimato il programma di nuove costruzioni per il completo raddoppio della linea.

Essa venne iniziata nell'anno 1853 e terminata nel 1860 con l'apertura della galleria del Fréjus, il primo lungo traforo (km. 13,636) ad attraversare le Alpi.

L'importanza dell'opera fu e rimane fondamentale, sia nei riguardi dei valori umani e politici (rapidità delle comunicazioni tra Francia ed Italia), sia per gli scambi commerciali tra due nazioni ad alto livello industriale.

La linea, della lunghezza complessiva di 106 Km, si sviluppa a doppio binario nella vallata della Dora Riparia da Torino a Bussoleno; era rimasta, invece, a semplice binario fra Bussoleno e Salbertrand, per un tratto di 25 Km, che presenta inoltre, sempre in ascesa, livellette del 30 per mille.

Tale situazione, insieme alla limitata capacità dei binari destinati agli incroci ed alle precedenze nelle stazioni di Bussoleno, Meana, Chiomonte, Exilles e Salbertrand, riduceva fortemente la potenzialità della linea, dovendosi inoltre contenere entro modesti limiti il peso dei convogli in salita.

Le condizioni di difficoltà erano anzi andate, nel tempo, via via aumentando, tanto che già nel decennio 1950-1960 il notevole incremento del volume di traffico interessante la Torino-Modane ed i ragguardevoli bacini industriali ad essa afferenti fece emergere non solo l'esigenza del suo completo raddoppio, ma altresì l'opportunità di potenziare, riclassare e rendere più sicure le strutture della vecchia linea.

Tali lavori vennero compresi nel piano decennale di rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento della rete FS (legge n° 211 del 27.4.1962), ed ebbero inizio nel 1969.

Come criterio esecutivo del progetto venne accantonato quello di affiancare il nuovo al preesistente binario, chè altrimenti si sarebbero determinate condizioni di scarsa sicurezza per i rilevanti tagli da praticare in terreni soggetti a forte degrado da parte degli agenti atmosferici (aggravando così il pericolo di caduta di massi) ed inoltre le nuove gallerie si sarebbero trovate accostate a quelle già esistenti (spesso assai parietali), con il rischio di comprometterne la stabilità.

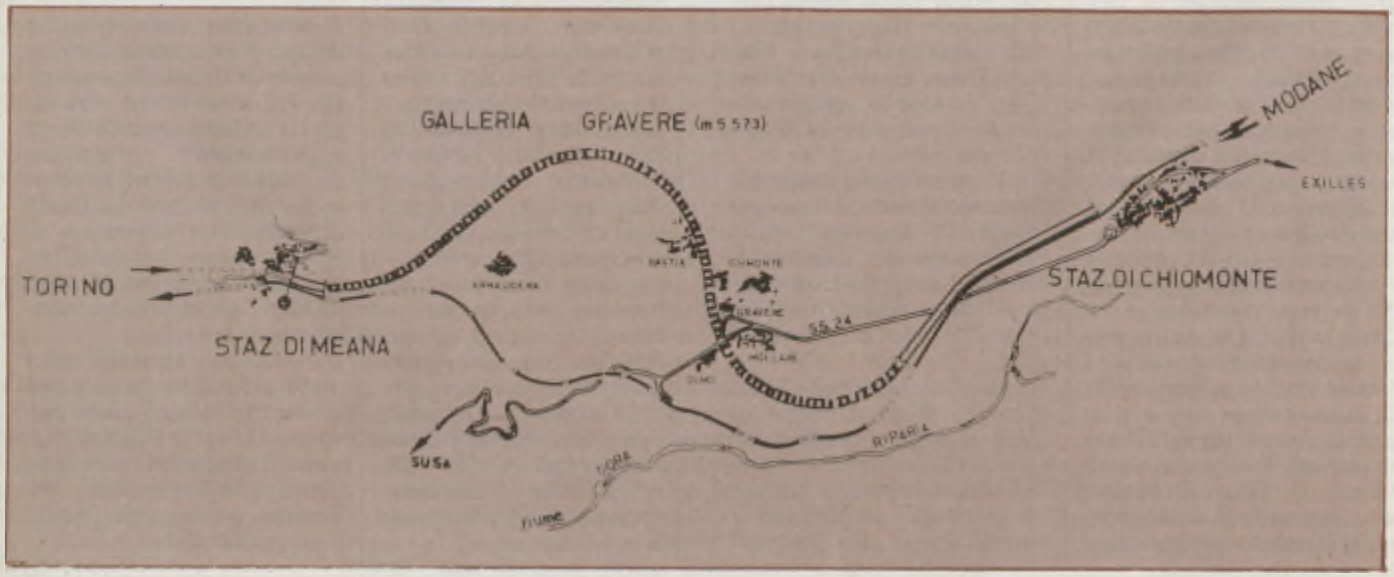
Il progetto prescelto fu, quindi, quello di costruire per il secondo binario una nuova sede a sé stante, a semplice binario, con prevalente percorso in galleria e con la possibilità di precedenze a Chiomonte; in più una opportuna limitazione della pendenza avrebbe portato notevoli benefici per la trazione, consentendo uno svelti-

Il nuovo binario sulla Meana-Chiomonte. Sotto, in una planimetria, lo sviluppo dei lavori previsti

mento nella marcia dei convogli ed un miglioramento nel servizio e nella regolarità della circolazione.

Il nuovo binario del tratto ora ultimato inizia con una galleria, denominata «di Gravere», il cui imbocco è situato nella stazione di Meana: con la lunghezza di 5.573 metri, rappresenta il 75% dell'intero percorso. Dal suo sbocco fino alla stazione di Chiomonte il binario corre a fianco dell'attuale su di un rilevato alto mediamente m. 3,5.

Sul tratto all'aperto si trovano il ponte sul Rio Balme di 20 metri di luce, quello sulla stra-



da statale n. 24 con una luce di 15 metri ed altri numerosi manufatti minori. Il nuovo tracciato si sviluppa prevalentemente in curva, il cui raggio minimo è di 800 metri. La pendenza massima è del 25,2 per mille, la velocità massima consentita di 100 km/h. I lavori hanno comportato uno scavo in roccia di 250.000 mc, l'impiego di 85.000 mc di calcestruzzo e 52.000 giornate di manodopera; e sono costati 19 miliardi, su un totale di 92 miliardi impiegati dal 1969 ad oggi per il raddoppio completo da Exilles a Bussoleno e per la sistemazione della vecchia sede.

Il binario, saldato in lunga barra, è stato armato con rotaie del tipo 60 UNI su traverse in cemento armato precompresso.

La maggior parte dei lavori per la nuova sede ferroviaria, la totalità di quelli di costruzione del binario e della linea di contatto sono stati eseguiti dall'impresa Cariboni Paride, che ha operato dal mese di febbraio 1983 fino al mese di luglio del corrente anno.

Per quanto riguarda gli impianti elettrici il nuovo binario è stato attrezzato con la linea di contatto a 3 Kv con sezione di 600 mmq, maggiorata rispetto alle altre linee per tener conto dei più alti assorbimenti di corrente dovuti alle prestazioni dei pesanti treni merci previsti.

È stata realizzata, anche in galleria, la regolazione automatica dei fili di contatto, per migliorare le condizioni di captazione della corrente di trazione e diminuire il consumo meccanico dei fili medesimi.

In previsione del futuro blocco automatico sono stati inoltre posati i cavi, le apparecchiature telefoniche e degli impianti di segnalamento per le nuove più moderne attrezzature.

Il binario in questione verrà utilizzato in entrambi i sensi di marcia fino all'estate 1985 per consentire una radicale sistemazione della vecchia sede, mediante il miglioramento del tracciato e l'eliminazione di zone di pericolo per caduta massi, delle vecchie gallerie di difficile manutenzione nonché della strettoia sulla S.S. n. 24.

Durante la cerimonia per festeggiare l'avvenimento l'Ing. Rizzotti, Direttore della 1ª Unità Speciale di Novara che dal 1982 ha curato l'esecuzione dei lavori, ha sottolineato come il raddoppio di quest'ultima tratta, assieme alla graduale attivazione degli impianti del nuovo grande scalo di Torino Orbassano e ad altre opere in corso o di imminente avvio nel nodo di Torino e sulla linea per Milano, eleverà decisamente la potenzialità globale effettiva di tutta la Torino-Modane; a ciò aggiungendo le maggiori possibilità di traino delle nuove locomotive, saranno garantite una regolarità ed una snellezza d'esercizio tali da assicurare una sostanziale equivalenza con il sistema ferroviario del versante francese.

Il Direttore Compartimentale Ing. Ballatore, a sua volta, ha puntualizzato che il completamento dell'importante ed impegnativa opera, eliminando l'ultima strozzatura a semplice binario sul fondamentale itinerario internazionale italo-francese, consentirà di normalizzare, in particolare, il movimento delle merci attraverso il transito di Modane, divenuto in questi ultimi anni uno dei punti di interscambio di maggiore importanza, sia per il volume complessivo dell'attuale traffico che per le prevedibili prospettive di futuro sviluppo.

Ha preso quindi la parola anche il Sig. Cariboni, titolare della ditta appaltatrice e decano degli impresari ferroviari, seguito dall'Ing. Couvert, Direttore Regionale SNCF di Chambéry.

Alla semplice manifestazione — svoltasi a Mompantero e che comprendeva l'inaugurazione d'una mostra fotografica relativa alle varie fasi dei lavori eseguiti — erano presenti tutti i Capi degli Uffici Compartimentali, l'Ing. Manto in rappresentanza dell'Assessore Regionale ai Trasporti, il Colonnello Cirnigliaro della Polfer, esponenti sindacali, i Sindaci della zona ed il Sen. Benedetti, Presidente della Comunità Montana della Valle di Susa.

Renzo Marello

CHIVASSO-VALENZA

Attivato il nuovo C.T.C.

Lo scorso luglio, dopo un periodo di pre-esercizio, è stato attivato il C.T.C. (Comando Centralizzato del Traffico) sulla linea ferroviaria Chivasso-Casale M.-Valenza.

La realizzazione di questo sistema ha comportato la radicale trasformazione degli impianti di linea: sono stati installati apparati centrali elettrici (ACEI) tramite i quali si manovrano elettricamente su comando del D.C.O., scambi, passaggi a livello e segnali e si realizzano automaticamente quelle condizioni di sicurezza che prima erano unicamente affidate all'uomo.

Tutto il sistema del C.T.C. si avvale di un elaboratore elettronico e di una sofisticata rete di comunicazioni; a maggior garanzia si è attuata la duplicazione delle apparecchiature sia del posto centrale che della linea di trasmissione dati. Infatti nel posto centrale esistono due elaboratori: uno permanentemente in funzione (normale) e l'altro (riserva) in posizione di «stand-by» pronto ad intervenire in caso di necessità (guasti o manutenzioni).

L'impiego del C.T.C. è stato scelto in funzione della quantità di traffico che sulla linea si svolge e sarà in grado di gestire in piena efficienza il maggior traffico che, in prospettiva, la stessa linea sarà destinata ad assorbire, allorché sarà attivato l'itinerario medio-padano, di cui la Chivasso-Valenza costituisce la parte iniziale.

Il potenziamento dei tratti Chivasso-Casale Monferrato-Valenza rientra in un programma più vasto che assume la denominazione di «Itinerario alternativo Medio-Padano» che da Chivasso a Padova passerà per Valenza - Torreberetti - Pavia - Codogno - Cremona - Mantova - Monselice; sulla quale verrà dirottato parte del traffico merci gravante sulla Torino - Milano - Venezia, ormai impegnata quasi al limite delle sue capacità. Il potenziamento servirà inoltre a migliorare la qualità del servizio viaggiatori locale e offrirà la possibilità di aumentare, occorrendo, il numero dei treni in circolazione.

L'opera realizzata dalla 1ª Unità Speciale per quanto riguarda l'installazione del telecomando e dal Compartimento di Torino per quanto riguarda l'installazione di apparati centrali elettrici e rinnovo di binario su alcuni tratti è venuta a costare circa venti miliardi. □

TRIESTE

Collegamenti con l'Austria più comodi e veloci

Nella Sala Convegni dell'Ente Fiera di Trieste, in una conferenza stampa congiunta delle ferrovie Italiane ed Austriache, tenutasi in occasione della 36ª edizione della «Fiera di Trieste», è stata annunciata dal Direttore del Compartimento triestino prof. Romano Troilo e dal Direttore Comp.le di Villaco Johann Pontasch, la messa allo studio dell'ipotesi di un servizio auto al seguito dei viaggiatori sul tratto Udine-Vienna e viceversa.

In un prossimo futuro, quindi, gli abitanti dell'Alpe Adria che decideranno di recarsi a Vienna potranno portare la propria autovettura al «Terminal» di Udine e caricarla sui treni 236 e 237 denominati «Italien Osterreich Express» con percorso notturno. Per i proprietari delle autovetture, poi, non sorgerà alcun problema, perché il tempo durante il quale effettueranno il percorso, filerà veloce nelle comode carrozze cuccette o nei vagoni letto.

Il progetto non è per niente astratto, tenuto conto che nella stazione di Udine esistono già le strutture per poter attuare la combinazione treno più auto al seguito.
Oltre a questo, il prof. Troilo, nel suo intervento, ha posto in risalto che si sta valutando anche la possibilità di «un'Antenna Veloce» da Trieste e da Udine per Villaco, con partenza alle sei da Trieste. Tale «Antenna Veloce» consentirebbe la rapida prosecuzione dei passeggeri per Vienna o Salisburgo. Ma non è tutto, perché stando alle dichiarazioni fornite dai due Direttori Comp.li, a rendere più veloce il percorso potrebbe intervenire anche un servizio a mezzo autobus che sfruttando l'autostrada potrebbe accorciare ulteriormente il tempo di percorrenza.

A. Pergola Quaratino

GENOVA

Due binari tra Ospedaletti e S. Lorenzo al Mare

Nel programma del Piano Integrativo di potenziamento della rete ferroviaria è previsto tra l'altro il raddoppio della tratta compresa fra S. Lorenzo al Mare ed Ospedaletti, della linea Genova-Ventimiglia, per una estesa di circa km 24 che si sviluppa per la quasi totalità in galleria, compresa la nuova fermata in sotterraneo di San Remo.
L'intervento si inquadra nel completamento del raddoppio di tutta la linea Genova-Ventimiglia il cui finanziamento sarà previsto nel prossimo Piano Poliennale.
Attualmente sono in corso di avanzata esecuzione i lavori dei primi due lotti per una estesa di 11 km che comportano un impegno finanziario, già assunto dalla nostra Azienda, di 123,5 miliardi.
Al fine di attivare la tratta S. Lorenzo al Mare - Ospedaletti nel 1990, il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 30 luglio 1981, ha approvato un finanziamento ulteriore di 70 miliardi per l'estensione della costruzione di 6,5 km di sede.
I suddetti lavori, di notevole impegno tecnico saranno eseguiti dall'Impresa «COGEFAR S.p.A. di Milano».
In particolare si dovrà realizzare la quasi totalità della galleria «Capo Nero» con sagoma adeguata all'interasse dei binari di 4 m del tipo già adottato per la nuova linea Direttissima Roma-Firenze; tale sagoma permette una velocità di 200 km/h ed è congruente con i moderni trasporti merci intermodali.
Sono state appaltate anche alcune opere accessorie quali un pozzo di areazione di 7,20 m di diametro ed il cunicolo di sicurezza lungo oltre 200 m della costruenda fermata in sotterraneo di S. Remo.
Per questo raddoppio sono già stati spesi complessivamente 193,5 miliardi di lire. □

Un tratto della linea ligure

BARI

Nuovi impianti a Molfetta e Bisceglie

Con l'intervento del Sindaco di Molfetta Di Cosmo, del Vescovo Mons. Bello, dell'Ing. Massaro, Direttore Compartimentale e dell'Ing. Consiglio, Capo dell'Uff. I.E. compartimentale, sono stati inaugurati a Molfetta e Bisceglie i nuovi impianti A.C.E.I. ed il Blocco Automatico di tipo reversibile sulla tratta interposta, che è anche la prima linea banalizzata del Compartimento.
I sistemi appena installati, i cui vantaggi sono stati messi in opportuna evidenza dall'Ing. Marin, Capo della 1ª Sezione Esercizio consentono di snellire il lavoro degli operatori e di aumentare la potenzialità della linea.
In particolare, tutte le operazioni che finora venivano realizzate con leve (A.C.E.), ora saranno attivate da un sistema elettromagnetico ad impulsi (A.C.E.I.) che snellirà il lavoro degli operatori.
Il sistema del «Blocco Automatico» poi, renderà possibile immettere sul tratto Molfetta-Bisceglie più treni, tanti quanti sono i segnali di blocco impiantati.
In futuro tale sistema eviterà anche errori umani. Se il macchinista, infatti, dovesse essere distratto e transitare malgrado il segnale a via impedita, alla locomotiva verranno inviati alcuni impulsi elettrici che ne provocheranno l'arresto automatico.

Armando Noya

REGGIO CALABRIA

Convegno su alcool e droga

È veramente encomiabile l'operato della Società Cooperativa «La nuova vita» per la prevenzione e riabilitazione degli alcoolisti e tossico-dipendenti del cui direttivo fanno parte diversi colleghi ferrovieri.
In questi ultimi mesi la loro azione è diventata sempre più incisiva promuovendo incontri anche tra i ferrovieri, per discutere sul grave e sempre più dilagante fenomeno della droga e dell'alcool.
Tali incontri sono stati resi possibili anche dalla sensibilità del Direttore Compartimentale Ing. Rizzuto che, nei limiti del consentito, ha messo a disposizione la sala conferenze della Direzione Compartimentale.
Dopo tanti incontri a vario livello lo scorso luglio ha avuto luogo il 1° Convegno interregionale alcool e droga organizzato dalla Cooperativa «La Nuova Vita» unitamente al Comitato Regionale ed all'Associazione Mondiale di prevenzione e riabilitazione degli alcoolisti e tossicodipendenti.
Il convegno, che si è tenuto al «Cipressetto», un locale della periferia reggina, è durato due giorni durante i quali numerose personalità hanno offerto la propria adesione con interventi altamente qualificati. Fra questi, molto apprezzato il discorso del Dott. Parasporo, Presidente Nazionale dell'A.E.C. e Capo dell'Ufficio Personale Compartimentale, che ha disquisito sul tema: «I Ferrovieri ed i problemi del reinserimento dei recuperati».
È intervenuto al Convegno anche l'Ing. Borrello in qualità di Assessore alla Polizia Urbana del Comune di Reggio Calabria.

Giulio Giulietti

CULTURA & TEMPO LIBERO

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

CINEMA

di Piero Spila

I sottintesi della scena

Di sosia, di doppi, di ombre, di relazioni interpersonali più o meno speculari o vampiriche, nel cinema c'è una lunga tradizione. Storie costruite sul rapporto totalizzante di due personaggi dello stesso sesso, spesso subalterni e mai perfettamente complementari, in cui uno prolunga vizi e attitudini dell'altro, o più semplicemente svela con la sua ossessiva presenza quello che l'altro mai vorrebbe sapere. Quindi adorazione e odio, ripulsa e attrazione. Sì, di storie come queste se ne sono viste tante al cinema, a volte con i toni della commedia (quanti tic e scintillanti qui pro quo fra Lemmon e Matthau), a volte, più verosimilmente, con asprezze da dramma esistenziale e ideologici sensi di colpa (pensate solo a Losey: da **Il servo** a **Mr. Klein**).

In questa tradizione si inserisce nobilmente anche **Il servo di scena** di Peter Yates, tratto da un testo teatrale di grande successo di Ronald Harwood e interpretato da due mostri sacri della scena, qui in splendida forma, come Albert Finney e Tom Courtenay.

Che siamo dalle parti del rapporto subalterno, se non addirittura vampirico, lo chiarisce già il titolo: se c'è un servo ci deve anche essere un padrone da servire, se c'è una scena ci deve anche essere una zona d'ombra. Il padrone, nella circostanza, è Sir, un attore-impresario magniloquente e vanesio che ha dedicato la vita a mettere in scena Shakespeare, con il cinismo tipico di chi in nome di una passione privata ed esclusiva cancella tutto quello che gli sta attorno, compresi sentimenti e aspirazioni di chi gli è più vicino. Ombra di Sir è il suo servo di scena, Norman, che passa la vita appiattito sulla figura del padrone, a sopportarne intemperanze e offese, a giustificarne debolezze e misfatti, ma soprattutto ad isolarlo dagli altri con premurosa e morbosa gelosia. Il loro è un rapporto sbilenco ma reciprocamente necessario: tra grandezza e miseria, pubblico e privato, Sir esprime nella sua vana grandezza quello che in Norman è inespresso e malato. Sir mette in scena sulla luce del palcoscenico quello che Norman mima nel buio del camerino. È l'interno e l'esterno, il dentro e il fuori, il detto e il sentito, che nel rapporto umano fra Norman e Sir trovano un punto di equilibrio miracoloso e precario.

E il film inizia proprio quando questo equilibrio si rompe. L'Inghilterra vive gli anni bui della guerra, tragicamente esposta ai raid aerei di Hitler. Sir, malato e stanco, è costretto a vagare in un paese indifferente con una compagnia ormai priva degli elementi migliori e più giovani, tutti partiti per il fronte. A seguirlo sono rimasti i vecchi compagni o i giovani invalidi e frustrati (da segnalare l'ottima caratterizzazione di James Fox), e inoltre un manipolo di donne tenute ferocemente a bada da Norman: la moglie, fredda ed egoista, la direttrice di scena che da più di vent'anni segue l'attore in un silenzio carico di rimproveri, l'assistente di scena, giovane e carina, pronta ad offrirglisi per un minimo di attenzione. Di fronte alle città devastate dai bombardamenti, ai teatri in fiamme, Sir è costretto a guardarsi intorno, a uscire dalla sua ossessione privata e a misurarsi con la barbarie degli altri.

I due drammi — la malattia di Sir e la guerra — vivono così, uno all'interno dell'altro, incomunicabili e interdipendenti. Il problema di resistere ai bombardamenti diventa per la compagnia teatrale di Sir quello di andare comunque in scena: il Re Lear dopo l'Otello e così via. E farlo con un attore ormai in pieno marasma fisico, senza forza né fiato, che scambia i ruoli delle commedie e non ricorda le battute, non è impresa da poco. Allo stesso modo, non è impresa da poco quella compiuta dal pubblico di riempire malgrado tutto la platea e di non lasciare il posto anche se le sirene degli allarmi squarciano l'aria e il rumore delle esplosioni si avvicina. Sir vince così la sua ultima battaglia attraverso la magia rituale del teatro, la perfetta scansione dei tempi, delle entrate e delle uscite, delle battute e dei silenzi. E tanto amara e violenta è la realtà delle strade (e del camerino di Sir), quanto è esaltante e ordinata quella del palcoscenico: Sir ritrova voglia di vivere e forza di lavorare, attori mediocri diventano improvvisamente accettabili, e anche vecchie inimicizie e gelosie vengono di colpo dimenticate. Naturalmente solo per un momento. Finita la recita si spengono le luci e tutto ritorna come prima. Nel suo camerino Sir muore da solo, schiantato dalla fatica e dalla malattia, facendo a Norman l'ennesimo affronto. Nei suoi appunti scritti per un libro di memorie

Albert Finney e Tom Courtenay in «Il servo di scena»

da lasciare a improbabili posteri, Sir si è ricordato di mettere ringraziamenti e riconoscimenti per tutti, tranne che per Norman. Ed allora lui, con la sua calligrafia, aggiunge il suo nome all'elenco dei beneficiati di Sir, ed è contento lo stesso. L'identificazione servo-padrone è raggiunta del tutto, e con la follia del suo gesto Norman regolarizza anche la sua ossessione.

Tratto da un testo teatrale il film non riesce purtroppo a dimenticarlo. Yates ha confessato di aver voluto fare un film per rendere omaggio al teatro, un'opera che mostrasse per la prima volta nel cinema come si costruisce dall'interno, e come vive, un meccanismo teatrale. Film sul teatro, fatto nel teatro, **Il servo di scena** non suggerisce ma enuncia quello che vorrebbe dimostrare, e la magia del teatro arriva in maniera indiretta e traslata, non per quello che si vede messo in scena, ma per quello che la scena sottintende, nello spazio astratto e illusorio del rapporto Norman-Sir, camerino-palcoscenico, in cui le debolezze diventano punti di forza, i difetti pregi, le sconfitte vittorie, e l'odio riesce a trasformarsi in amore.

In un film come questo svettano naturalmente gli attori: Albert Finney, ieratico e mellifluo, violento e lamentoso, con una recitazione tutta basata su un vaniloquio costante e ossessivo, tenuto su registri quasi impossibili (che il doppiaggio italiano naturalmente disperde) in cui il lamento diventa invettiva e viceversa; e Tom Courtenay, nella parte di un servo nevrotico e assillante, debole e intransigente, astuto e ugualmente perdente. □

LIBRI

Storie di miti

Secondo John Bierhost «un mito è una storia non verificabile e tipicamente fantastica, avvertita come vera e che, per di più, tratta temi ritenuti dal credente di una certa importanza».

Questa drastica e anche un po' semplicistica affermazione si trova nel saggio introduttivo di un volume pubblicato recentemente da Longanesi, **Miti pellerossa**, che raccoglie alcuni dei più famosi miti degli indiani d'America.

I racconti sono suddivisi, in base al contenuto, in quattro categorie: i miti che parlano dell'introduzione dell'ordine nel mondo, i miti che si riferiscono ai conflitti che sorgono nell'ambito di rapporti familiari, i miti che presentano la figura del «buffone», cioè dell'eroe ambivalente, a metà strada tra il genio e la follia e, infine, i miti sulle metamorfosi.

Ed è proprio tra questi ultimi che si trovano alcuni dei miti pellerossa più noti e al tempo stesso più belli.

Nel **Cerchio della prateria**, il protagonista è un giovane cacciatore forte e coraggioso che un giorno vede scendere dal cielo un gran cesto in cui si trovano dodici fanciulle provenienti dal mondo delle stelle. Innamoratosi della più bella, il giovane riesce ad afferrarla e a farne la sua sposa. Ma la ragazza soffre di nostalgia per il suo cielo infinito e così lontano e d'improvviso fugge lasciando il nostro eroe solo e disperato. Niente paura però, ricongiungersi nel mondo dei miti è sempre possibile e i due, trasformati in splendidi falchi bianchi, si ritroveranno e vivranno insieme per sempre.

Un altro mito particolarmente significativo è quello dell'«apparizione della notte». Nel mondo non esiste che il giorno, un giorno interminabile, eterno, ma ecco che la figlia del Grande Serpente rifiuta di unirsi con il marito perché «non è notte». I servi mandati dall'uomo sul fiume a cercare

la notte non resistono alla curiosità e aprono una noce in cui è racchiuso tutto il male del mondo. E improvvisamente appare la notte, tutte le cose prima immobili si animano e compare Lucifero, la stella che annuncia l'arrivo del mattino. Da quel momento la stella dividerà per sempre i due mondi: quello della luce e quello delle tenebre.

Un altro mito molto noto è quello del **Cigno rosso** in cui il protagonista porta a termine un'impresa in cui tutti avevano fallito. Inaspettatamente però, sul bordo del lago, appare un cigno rosso contro il quale il giovane eroe scaglia le sue frecce magiche e con l'ultima riesce a colpirlo. Il cigno ferito batte le ali, si libra nell'aria e sparisce laggiù, verso il tramonto. A questo punto il giovane vuole assolutamente ritrovare l'uccello scomparso e inizia un lungo viaggio alla sua ricerca. Dopo molte avventure e molte peregrinazioni lo ritroverà e scoprirà che il cigno rosso altri non è se non una splendida fanciulla.

Ho citato tre brani a caso tra quelli proposti da Bierhost, forse i più poetici, senz'altro i più vicini al nostro spirito europeo, ma tutti i racconti si assomigliano molto, così chiari, semplici, lineari (grazie anche all'ottima traduzione di Franco Meli) ma nello stesso tempo così difficili per il lettore non americano. Del resto è anche logico essendo miti che appartengono a una cultura tanto diversa dalla nostra, di cui conosciamo solo sommariamente le tradizioni storiche e religiose. Sono miti che appartengono a un mondo lontano e perduto di cui non è facile ricostruire la genesi, il lento sviluppo, la rapida dissoluzione.

Certo, anche i miti greci appartengono a un mondo lontano e perduto, anche loro sono nati, hanno brillato, si sono spenti, eppure noi, allevati nella culla di quella cultura, figli di quella tradizione, ne portiamo ancora impresso il marchio indelebile. Come il fanciullo di Platone sono miti che abbiamo succhiato con il latte materno, di cui ci siamo impadroniti completamente, di cui non potremo liberarci mai.

Naturalmente questo «humus» non esiste se ci troviamo di fronte ai miti degli indiani d'America a cui quindi conviene accostarsi con umiltà, scegliendo una chiave di lettura che sia solo ed esclusivamente letteraria, che privilegi l'emozione, a scapito di un'esegesi severa che risulterebbe senz'altro sterile.

Leggiamo quindi per partecipare non per capire, per andare alla ricerca di scalpi in un mondo di praterie, di boschi, di silenzi non per tentare di ricostruire un'estetica che, ahimè, avrebbe ben poche probabilità di sopravvivenza. Leggiamo per abbandonarci al sogno, all'emozione, al piacere della fiaba, del fantastico, del soprannaturale, tutti elementi di cui il mito, qualunque mito, ha bisogno per vivere.

Marina Delli Colli

John Bierhost, Miti pellerossa, Longanesi, pp. 282, lire 25.000.

Mitteleuropa oggi: è possibile?

L'interrogativo del titolo, forse leggermente provocatorio, nasce dalla lettura dell'ultimo volume di Claudio Magris, **L'anello di Clarisse** che si configura come una raccolta di saggi sui protagonisti della cultura mitteleuropea a cavallo dei due secoli. Il nome di Magris, uno dei massimi studiosi di letteratura centroeuropea, è di per sé garanzia di interesse e di fascino. Magris rappresenta infatti quel tipo di critico letterario che riesce a fare della propria

esegesi un'arte vera, grazie ad una scrittura tesa, magica, ammaliante, che fa vivere al lettore le stesse atmosfere che si respirano nei romanzi di cui si parla. È un tipo di critica, quella di Magris, che ha avuto, in vari campi della letteratura, dei prestigiosi interpreti: penso a Debenedetti per la letteratura italiana del primo Novecento; a Ripellino per la letteratura slava (dobbiamo a Ripellino la scoperta in Italia di scrittori del calibro di Pasternak e di Chlebnikov); a Macchia per la letteratura francese. Ciò che accomuna questi esimii studiosi è la raffinatezza di gusto (sia nell'interpretare sia nello scrivere in proprio) e, motivo ancora più importante, la consapevolezza di occuparsi di un periodo cruciale, nel quale si realizza il trapasso dalla concezione del mondo ottocentesca, intessuta di valori romantico-natural-positivistici, a quella novecentesca in cui, col venir meno di certezze precostituite e incrollabili, l'individuo è sempre più solo e sempre più frantumato il suo mondo psichico-ideale.

Nel volume di Magris, in particolare, il filo rosso che collega l'un l'altro i saggi su Musil, Walser, Rilke, Svevo, Canetti e altri, per dir così, minori è costituito dalla messa in rilievo dell'intimo rapporto che corre tra scrittura (artistica, ovviamente) e ideologia (o psicologia) dominante in una certa epoca. Così Magris ha buon gioco nel dimostrare quale e quanto sia il debito della letteratura mitteleuropea nei confronti della filosofia di Nietzsche e del suo «nichilismo». Sin qui, dunque, tutto bene. Ma ciò che ha destato maggior clamore presso la critica, è la dura requisitoria che Magris intenta contro la cultura d'oggi, a suo avviso assolutamente incapace di giungere a qualsiasi sintesi, sia essa di tipo positivo (come nell'Ottocento) o negativo (come nella prima metà del Novecento). Oggi prevale l'ideologia dell'effimero, la strategia dello spettacolo a tutti i costi, l'apologia dell'esteriorità, del futile e dell'inutile. Vagli a dar torto a Magris! Non mi pare, tutto sommato che la sua sia una posizione moralistica come da qualche parte s'è detto. Mi pare piuttosto che l'assunto del critico sia quello per cui in base ai criteri culturali che vanno per la maggiore in questo momento sia assolutamente impossibile imbastire una riflessione seria su qualsivoglia argomento. Non siamo capaci, insomma, di progettare una sintesi, ma soltanto possiamo limitarci a vivere di attimo in attimo qualche briciolo di (pseudo) cultura.

Certo, sono affermazioni dure, che non faranno piacere ai paladini dell'effimero e dei ludi circensi, a coloro che vogliono spacciare per nuovo ciò che essenzialmente è inconsistente. Eppure, finché personaggi del calibro di Claudio Magris avranno il coraggio e l'opportunità di denunciare il loro disagio in una situazione del genere, vi è da conservare la speranza che prima o poi il dibattito culturale, quello serio, possa riprendere in pieno e magari approdare a nuovi, indispensabili momenti di sintesi.

Claudio Giovanardi

Claudio Magris, L'anello di Clarisse, Torino, Einaudi, pp. 398, lire 30.000.

SEGNALAZIONI/LIBRI

Libri di base

Segnaliamo due tra gli ultimi libri pubblicati nella popolare collana degli Editori Riuniti diretta da Tullio De Mauro.

«Giocare a scacchi» di Juri Averbach e Michail Belijn (L. 6.000). Dopo una breve introduzione sulla grammatica degli scacchi, gli autori descrivono i «pezzi» uno a uno e le regole delle loro «mosse». La pedagogia degli scacchi è impresa difficile, ma gli autori hanno risolto il problema descrivendo in modo chiaro e conciso le più celebri partite giocate da scacchisti di fama internazionale. Chiude il libro un'appendice di esercizi ad uso dei principianti. Una deliziosa scelta di illustrazioni tratte dalla partita a scacchi di «Alice nel paese delle meraviglie» e dalla partita a scacchi del Cavaliere e la Morte del film «Il settimo sigillo» di Bergman, confortano l'occhio del lettore.

«Le donne e la letteratura» di Elisabetta Rasy (L. 6.000). Certamente sono molte di più le donne che sono state raccontate delle donne che si sono messe a raccontare. Un dato storico col quale fare i conti senza i pregiudizi che per secoli hanno spacciato per «naturale» il silenzio delle donne. Il libro della Rasy propone al lettore una carrellata sul rapporto donne-letteratura dalla preistoria fino agli esiti del neofemminismo. Un «libro di base» paradigmatico. L'argomento, dibattuto negli ultimi anni soprattutto tra donne «impegnate», è adesso divulgato tenendo presente un'ampia platea non più solo femminile. Si va così alla «questione» donne-letteratura, alla storia di questo non sempre facile rapporto, fino all'istituzione letteraria, e ai generi più tradizionali della letteratura delle donne come il «rosa», l'autobiografia, ecc., per concludere con un breve riepilogo delle presenze femminili nella letteratura inglese, francese, americana e italiana. Insomma, un utile strumento nella costruzione di una storia che voglia essere attenta anche all'altra metà del cielo.

«La diplomazia in Italia» di Enrico Serra, Ed. Franco Angeli, pagg. 238, L. 18.000.

La nuova collana di storia diplomatica edita da Franco Angeli si apre con il volume «La diplomazia in Italia» di Enrico Serra, che è anche il direttore della collana. Serra, titolare della Cattedra di Storia dei trattati e delle relazioni internazionali all'Università di Bologna e Capo del Servizio storico e documentazione del Ministero degli Esteri, da anni si misura «sul campo» con temi e problemi legati alle vicende diplomatiche e alla politica estera italiana.

In questo suo ultimo libro illustra i diversi aspetti della diplomazia del nostro paese: dalla tradizione al linguaggio diplomatico, dal rapporto con l'opinione pubblica alle fonti archivistiche (il capitolo relativo è una sorta di mini-guida su quello che deve fare lo studioso per accedere nei meandri degli archivi storico-diplomatici del Ministero degli Esteri, che sono le fonti più importanti d'Europa dopo quelle dell'Unione Sovietica). Un libro di storia, ma anche un manuale teorico-pratico per chi coltivi questo tipo di studi. Un libro che non è chiuso in se stesso, ma che — come dichiara programmaticamente l'autore — vuole «essere una base per ulteriori ricerche e altri studi». Un libro da cui nasceranno altri libri per conoscere meglio l'attività diplomatica italiana del passato ma anche per approfondire ricerche interpretative e previsionali sul fronte più importante: quello del futuro.

DISCHI

Quadri in musica

Nei nostri incontri mensili ci è capitato talvolta di dover parlare della musica a programma trovandoci spesso scettici sulla sua ragione d'essere; la musica è musica anche quando l'autore è portato, per motivi diversi, a ispirarsi ad un soggetto concreto, ad un'azione, ad un fatto e riprodurlo indulgendo alla musica descrittiva ed imitativa. Fra i molti, che annoverano nella loro produzione musica a programma, troviamo un italiano del nostro secolo, Ottorino Respighi che fu maestro nel fissare sul pentagramma quadri dipinti con le note: scene, paesaggi ed anche personaggi con le loro storie ma pur sempre fissati in quadri talché l'espressione di «quadri musicali» a nessuno forse si addice meglio come al Respighi. Rammentiamo in proposito gli scorci su Roma. L'ispirazione è tratta sempre da un'immagine statica, anche quando si tratti di vicende come quelle narrate nelle «Vetrate di chiesa». Emulo di Mussorgsky, nell'idea, e del Korsakov, nell'orchestrazione, egli si ferma a contemplarne quattro e le traduce in musica: scena da scena, quadro da quadro, con sapienti impasti di colori della sua ricchissima tavolozza. Nella prima, il motivo ispiratore è la «Fuga in Egitto», esposto con melodia dolce e serena che descrive il procedere della carovana, lento e sicuro perché protetto dalla volontà di Dio ma dal quale emerge, in con-

trasto con esso, l'agitazione tutta umana dei genitori, ansiosi per l'avvenire incognito. Escursioni fugaci sulla scala pseudo-orientale ci rammentano che la scena si svolge oltre l'Ellesponto.
Il furore di «San Michele Arcangelo», riprodotto nella seconda vetrata, nell'atto di combattere gli angeli ribelli per cacciarli nell'erebo, è descritto con musica violenta, con un ribollire di tutta l'orchestra sotto l'incalzare dei colpi della spada rutilante. Alla scala pseudo-orientale si sostituisce la nostrana scala cromatica tanto cara al Wagner per far comprendere che il momento è tempestoso. Il brano, cominciato tumultuosamente, si placa in elegìa: la pace e l'ordine sono ristabiliti in cielo.
Nel «Mattutino di Santa Chiara», la serafica compagna di Francesco è trasportata miracolosamente nella chiesetta lontana perché quivi partecipi al rito del Mattutino, sulle ali di una musica dolce e trasognata dominata dagli archi. Raggiunta la meta, i legni dialogano in antifona fra i rintocchi di campana e gli archi accennano ad un canto chiesastico («Preconciliare» naturalmente).
La figura carismatica di «San Gregorio Magno», il Romano che raccoglie l'eredità dell'Impero per rifondarlo cristiano e, perciò, Sacro, il pontefice che si erge a difensore del suo popolo abbandonato da tutti e che ha ragione di tutte le fantasiose interpretazioni eretiche e disgregatrici generate dalla mentalità speculativa greca ripresa e amplificata da Bisanzio; il creatore del canto che è capace, ancora nei nostri giorni disincantati, di suscitare emozioni indicibili. La maestà del pontefice, del protettore e difensore del popolo e perché no? del più antico compositore musicale, di cui si conservino le opere, traspare dalla solennità del brano respighiano. Mentre concludiamo questa breve passeggiata fra le vetrate, che potrete compiere anche voi ascoltando il disco della Columbia (CBS 61082) nell'interpretazione dell'orchestra di Filadelfia diretta da Eugène Ormandy, non sarà male tornare laddove ci eravamo mossi: la musica a programma e la sua ragione d'essere. Mi domando: se all'ignaro di cose musicali ma sensibile alla musica avessimo fatto ascoltare il disco senza dirgli né titolo né «trama», credete che il nostro ascoltatore disinformato ma attento avrebbe buttato indifferente il disco nel cestino?

Gianfranco Angeleri

Musica un po' per tutti i gusti

Aspettando le novità dell'autunno-inverno, conviene continuare il nostro excursus nella musica estiva liberi da vincoli precisi: andiamo un po' a caso alla ricerca di prodotti validi e che soddisfino le esigenze di diversi livelli di pubblico.
Un giovane molto interessante, al suo secondo LP, è Franco Serafini. Il suo album, **Più bella di lei** (Ricordi SMRL 6312) è infatti un prodotto del genere «disco» con una sua certa originalità. I pezzi sono molto ritmati e i testi per nulla scontati. Ne viene fuori un prodotto tutto sommato divertente e variato, privo delle cadenze un po' troppo monotone che spesso accompagnano la musica da discoteca. I brani migliori dell'album sono, oltre a «Più bella di lei», «Beverly Hills» e «Sombrero». Da chi è ancora alle prime armi, passiamo ad un gruppo di veterani che ha alle spalle anni e anni di onesta milizia canora. Si tratta dei Crusaders e del loro ultimo album **Ghetto blaster** (MCA 250 462, distr. WEA). Non si capisce perché, molto spesso, il successo stenta a sorridere ad alcune formazioni mentre è prodigo di sé nei confronti di altre il cui valore è sicuramente equivalente; evidentemente un pizzico di fortuna o di giuste coincidenze è sempre necessario. Tornando ai Crusaders, c'è da dire che al loro album hanno dato un notevole contributo ottimi musicisti come Cornell Dupree, Paulinho Da Costa e, per la prima volta in formazione, Leon Ndugu Chancler. Se di evoluzione si può parlare, essa è sicuramente nel senso di un addolcimento dei ritmi e di una ricerca maggiore di melodia e, quindi, di ascolto più facile. È comunque un album che mantiene una grande dignità formale, come era del resto da attendersi da musicisti che sono alla ribalta da decenni.

Steve Hacket

Spostiamoci ora su un versante musicale diverso. Vorrei brevemente parlare dell'album di Steve Hacket, **Bay of kings** (Lamborghini LMB 20390, distr. CGD). Hacket è un nome molto noto nel panorama della musica pop avendo a lungo militato nei Genesis. Dopo il distacco dal gruppo di origine, però, per Hacket sono stati tempi duri: non è infatti riuscito a crearsi un'immagine autonoma e a cancellare dalla propria memoria musicale il lungo periodo di militanza nei Genesis. Vi sono dei casi in cui si rischia di rimanere schiacciati dal proprio passato, di non avere le energie necessarie per recuperare un'immagine musicale che va lentamente appannandosi. Anche in questo ultipo LP, Steve Hacket conferma di essere ancora alla ricerca di soluzioni sicure e stabili. Gli auguriamo di trovarle prontamente, magari seguento la strada che ha portato Phil Collins, altro grosso nome della musica pop, a trovare un'espressività interessante anche come solista. Dopo il singolo omonimo, esce ora per la Atlantic il nuovo album **Against all odds.** È un album composito in cui converge il lavoro di musicisti di vaglia (tra cui, guarda caso, Peter Gabriel). La misura musicale di Phil Collins raggiunge un equilibrio eccellente e la grande cura delle sonorità conferisce al prodotto un'andatura di sicura classe.

Claudio Giovanardi

I Crusaders

INCONTRI

Silvan

L'ultimo dei frequenti «passaggi» di Silvan alla televisione, è avvenuto con il minitorneo di giochi e spettacolo intitolato «Il trappolone», con Renzo Montagnani, Daniela Poggi ed Enzo Garinei. Un mago, Silvan, che diverte grandi e piccini con i suoi «numeri» di magia e che, ancora una volta, è stato al centro delle attrazioni che il nuovo spettacolo di varietà televisivo è andato proponendo, per tutta l'estate, da un video sul quale si sono affollate (purtroppo!) numerosissime repliche.

Silvan è, ormai, una vecchia conoscenza; una delle presenze che «riempiono» il teleschermo; un personaggio dotato di grande abilità che dall'ormai lontanissima, prima esibizione alla TV (in uno spettacolo di dilettanti dal quale, presto, prestissimo, anzi, fece il gran salto verso la notorietà), è andato alla conquista del mondo intero. Las Vegas, Parigi, Londra, e poi spettacoli con Frank Sinatra, Barbra Streisand e Dean Martin. Una continua, inarrestabile scalata al successo.

«Ho lavorato con divi e stelle del firmamento cinematografico e teatrale», dice Silvan, «eppure mi ritengo soltanto a metà strada. C'è tanto ancora da imparare: ho scritto 5 libri e per me è sempre estremamente importante scavare nell'antica e affascinante scuola della prestidigitazione».

Gianni Boari

Il XII premio Aicret e il convegno «TV, radio e stampa: informazione domani»

Con la «notte delle stelle», fitta passerella dei personaggi più applauditi e più visti sul teleschermo, si è conclusa a Chianciano la XII edizione del premio dei critici radio-televisivi, della cui Associazione è Presidente Mino Doletti. Parata delle personalità dello spettacolo che maggiormente si sono distinte nella stagione passata, ma anche importante incontro su tutto quanto attiene all'informazione: a Chianciano si è discusso, si è dibattuto, si è cercato di puntualizzare l'attuale momento attraversato dalla carta stampata, dalla radio e dalla televisione. Quale sarà la sorte dell'informazione? Se lo sono chiesto Sergio Trasatti (che ha introdotto e moderato il dibattito nei due giorni del convegno), il Direttore dell'ANSA, Sergio Lepri, il Direttore del TG3 Luca Di Schiena, il vaticanista Dante Alimenti, il giornalista Piero Vigorelli, il Direttore del GR3, Mario Pinzauti.

Quali cambiamenti ci aspettano nel prossimo futuro e come cambierà l'informazione con l'introduzione delle nuove tecnologie?

Al Convegno di Chianciano si è azzardata più di una previsione per il futuro sulla sfida che si sta giocando nel mondo dell'informazione. Una sfida in cui gli sfidati — ha detto Trasatti — non sono soltanto i tecnici addetti alla telematica, o i giornalisti, ma siamo tutti noi, bersagli quotidiani di ogni tipo d'informazione. Un discorso serio e di grande attualità che la manifestazione dell'AICRET ha saputo affiancare al momento dello spettacolo, andato in onda su RAI UNO.

G.B.

FILATELIA

di Sebastiano Di Mauro

ITALIA

Il 26 giugno è stata emessa una cartolina postale ordinaria del valore facciale di L. 400.

L'impronta di affrancatura, racchiusa in riquadro fluorescente, è realizzata con vignetta simile a quella dei francobolli della serie Ordinaria «Castelli d'Italia» e riporta una veduta del Castello di Bardi.

Il 6 luglio è stato emesso un segnatasse del valore facciale di L. 900, simile a quello di precedenti valori realizzati in rotocalcografia.

Il 21 luglio è stata emessa una marca di Recapito Autorizzato del valore facciale di L. 270.

Il 27 luglio è stata emessa una marca trasporto Pacchi in Concessione del valore facciale di L. 3.000.

SAN MARINO

Il 9 giugno le Poste Sammarinesi hanno emesso due interi postali.

1) Un Aerogramma del valore facciale di L. 550 in occasione del Congresso che la Federazione Internazionale delle Società Aerofilateliche ha tenuto a San Marino nei giorni 9 e 10 giugno. Tiratura: n. 110.000 esemplari.

2) Una cartolina postale del valore facciale di L. 400 emessa per celebrare il XIX Congresso che l'U.P.U. ha tenuto in Amburgo dal giugno al 27 luglio 1984.

Il 14 giugno sono state emesse due serie.

1) Un foglietto per ricordare la partecipazione degli atleti Sammarinesi alla XXIII Olimpiade di Los Angeles.

La serie è composta da due valori del facciale di L. 550 e di L. 1.000 con interposto un chiudilettera.

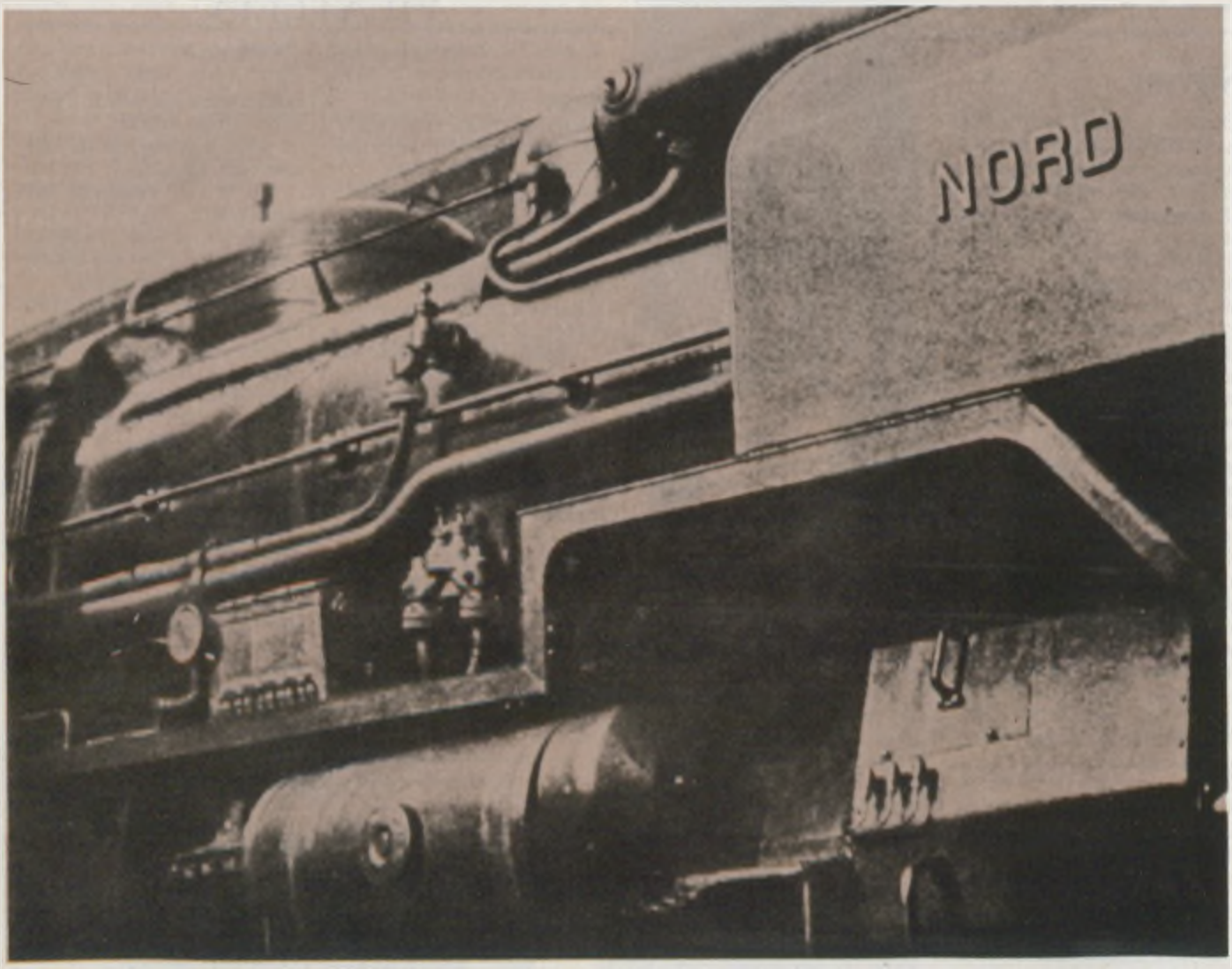
Il foglietto, nel suo complesso raffigura due atleti che accendono la fiamma olimpica.

La squadra sammarinese è formata da 19 atleti e 11 accompagnatori e ha gareggiato nelle seguenti specialità: atletica leggera, ciclismo, ginnastica, judo, nuoto, tiro a segno, tiro a volo e vela.

La tiratura originaria di n. 450.000 foglietti è stata aumentata a n. 500.000.

2) Un francobollo del facciale di L. 450 per celebrare il Gran Premio di Motocross, per la classe 125 cc; 7ª prova valevole per il campionato del mondo, disputato a San Marino il 17 giugno.

Tiratura: quattrocentocinquatamila pezzi.



Man Ray: *«Locomotiva Nord», 1922*

a cura di
Piero Berengo Gardin

Secondo alcune generiche convenzioni della storia, Man Ray è considerato anche «fotografo» ma tale titolo non gli si addice e il suo significato è addirittura bugiardo. Americano di Filadelfia, dove è nato il 27 agosto 1890, muore a Parigi nel novembre 1976, testimone indiscusso di un ribaltamento mentale che ha pochi riscontri nel quadro artistico del movimento moderno.

Man Ray, come fotografo, ha lavorato spesso anche senza la macchina e ha chiamato «Rayographs», cioè «radiografie», «radiogrammi» oppure «ossidazioni», un gran numero di immagini ottenute sovrapponendo semplicemente oggetti reali sulla carta sensibile ed esponendo quindi il tutto alla luce. Perciò è stato anche definito un fotografo «off camera», parola composta di lingua inglese che significa l'esclusione dello strumento tecnico, misterioso e persino sacrale, dal ciclo di lavorazione, affidando invece alla pura capacità inventiva della mente il carico di una progettazione pur sempre «medianica» e piena di mistero.

Il mistero, dunque, insieme all'ironia e al rovesciamento delle abitudini visive, è una delle chiavi di lettura della vastissima opera di Man Ray, come appare anche da questa «locomotiva nord» dove il fascino tradizionale del mostro meccanico, la potenza e la carica vitale, anche simboliche, che esprime, legate alla sua tradizionale immagine, sono messe in evidenza da quel semplice gesto della mano che ha inclinato la macchina fotografica rispetto al piano dell'orizzonte e dal risalto che la parola «nord» assume nel fotogramma a significare una possibile direzione di lettura e di movimento nonché il riferimento, anche questo un po' magico, all'ago magnetico di una bussola che orienta l'artista tra le mille insidie della creatività.

È stato anche scritto che Man Ray fosse un abile ritrattista. Ma Picasso, Cocteau, Schönberg o la Kiki di Montparnasse, che sono stati soltanto alcuni dei suoi tanti modelli, altro non sono che cosiddette «ipotesi visive», in quanto lo stesso Man Ray, come da lui stesso dichiarato, non dipingeva mai cose vere o recenti ma fotografava invece ciò che non poteva dipingere, giocando più sul buio che sulla luce, più sulla negazione delle apparenze che sulla loro evidente realtà.

Campagna Internazionale Sicurezza del Lavoro 1984

BLS CFL DB DSB FS RENFE SNCF RATP SJ PKP

'lavoro ben fatto'
'lavoro sicuro'

UIC

Il tuo nuovo portafogli

Portare i soldi in tasca non è né sicuro né conveniente. Lascia che le Banche lo facciano per te.

Ti basta una piccola tessera magnetica e potrai prelevare denaro contante quando e dove vuoi. Questo è BANCOMAT!!

Rivolgiti al più vicino sportello BNC, ti rilasceremo gratuitamente:

— Una tessera valida per prelevare denaro contante attraverso tutti gli sportelli BANCOMAT nonchè attraverso gli sportelli automatici riservati esclusivamente alla clientela BNC;
— Una miniguida contenente gli indirizzi di oltre 900 sportelli automatici sparsi su tutto il territorio nazionale;
— Un comodo contenitore tascabile.

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Con BANCOMAT, la tua Banca ti segue ovunque

voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXVII n. 10/ottobre 1984

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

NELL'INTERNO

Il saluto ai ferrovieri del nuovo Direttore Generale

notizie bnc

Il decreto Presidente della Repubblica n.517 del 4.8.84
dispone che i nuovi massimali minimi dell'assicurazione obbligatoria
di responsabilità civile siano pari a milioni:

studio savina

Per le autovetture il costo su base annua di tali aumenti è pari al 5% del premio calcolato sui vecchi massimali di 150/75/15 milioni.

La decorrenza del provvedimento è 1° settembre 1984, 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 la copertura sino ai nuovi massimali minimi, per cui essi sono in regola con le nuove disposizioni di legge.

La Banca provvederà all'adeguamento del premio ed alla regolarizzazione per il periodo intercorrente dal 1° settembre 1984 solo alla prima scadenza di annualità, o di rata per le polizze senza ritenuta sullo stipendio.

BANCA NAZIONALE delle COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia
Anno XXVII n. 10/ottobre 1984

La sfida della velocità tra le reti ferroviarie da pura questione d'immagine si è trasformata da tempo in un obiettivo funzionale allo sviluppo di una moderna politica dei trasporti. Treni come il giapponese Tokaido o il francese TGV sono sì parte della mitologia ferroviaria, ma sono soprattutto segnali di un nuovo modo di concepire il trasporto su treno. In un mondo sempre più «vicino», in cui le distanze non si misurano più in chilometri ma in ore e in minuti, si sta imponendo la prospettiva di trasporti terrestri di massa super-veloci. E anche la nostra Azienda (lo diciamo nel servizio a pag. 6) si sta muovendo in questa direzione: anche le FS avranno presto i loro super-treni.
Super-treni, ma anche super-navi. Con il varo della «Scilla» (pag. 11), si è inaugurata la serie di nuovi traghetti FS di tipo «unificato», destinati ai collegamenti con la Sicilia e la Sardegna. Nuove frontiere tecnologiche, alta velocità, super-traghetti, ma per chi viaggia in treno ci sono cose e abitudini che non cambiano e non cambieranno. Per esempio, anche nel più avveniristico futuro ci saranno sempre i «bagagli al seguito». Ma sarà ancora possibile scrutare l'anima del viaggiatore frugando all'interno della sua valigia? Ai pudori, alle gelosie, alle ansie «da bagaglio» è dedicato il servizio di pag. 15.

In questo numero

6	TRENI AD ALTA VELOCITÀ	*Marcello Buzzoli*
11	IL VARO DELLA NAVE TRAGHETTO «SCILLA»	*Tiziana Gazzini* *Fabio Maffi*
15	LE OFFICINE DI PORRENA	*Antonio D'Andrea*
16	L'ANIMA IN VALIGIA	*Aurelio Minonne* *Ivana Musiani*
20	DICONO DI NOI	*Maria Guida*
21	CASA NOSTRA Personaggi / Per voi amici in pensione / Notizie per il personale / Cronache del DLF / Modi di dire / Un treno nel cassetto / Tuttarete	
33	LE FERROVIE DELLA BIRMANIA	*Fernando Tilli*
36	A MARSIGLIA IN TGV	*Renato Moretti*
37	OPINIONI: LE RAGIONI DEGLI ALTRI	*Camillo Benevento*
38	PANORAMARETE	
43	CULTURA E TEMPO LIBERO Cinema / Libri / Televisione / Dischi	
49	LETTERE A «VOCI»	
51	UNA FOTO, UN TRENO	*P. Berengo Gardin*

Nel prossimo numero:

* **Un'intervista esclusiva del Presidente della Repubblica Pertini a «Voci della Rotaia»**
* **I 50 anni della Direttissima Firenze-Bologna: le celebrazioni, i festeggiamenti, il futuro della linea**
* **A Taranto, la Giornata nazionale del Ferroviere e a Melfi la nuova Officina Grandi Riparazioni**

PERIODICO MENSILE DELLE FS
Piazza della Croce Rossa, 00161 Roma
Tel. (06) 85.56.67 - Centralino FS 84.90
Interno 33210 - 2749
Direttore
Alberto Ciambricco
Redattore capo
Piero Spila
Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini
Grafica
Ennio Salvatore
Segretario di redazione
Ferruccio Facchinelli
Amministrazione
Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Rita Montuschi, Renato Napoli, Renzo Ramiconi
Redattori compartimentali
Aurelio Battaglia, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Giulio Giulietti, 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, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Bruno Cirillo, Anna D'Angelo, Francesco De Angelis, Antonio Dentato, Sebastiano Di Mauro, Claudio Giovanardi, Maria Guida, Giuseppe Labella, Antonio Licordari, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Aldo Sensi
Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Leonardo Chioccioni, Francesco Cirillo, Demetrio Costantino, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Nello Errica, Efrem Festari, Gianfranco Giovagnoli, 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, Mario Tafuro, Luigi Trucco, Silvia Ursillo, Luigi Zancan, Gianfranco Zerbesi
Stampa
SO.GRA.RO.,
Società Grafica Romana S.p.A.,
Via I. Pettinengo 39, tel. 434541/2/3, Roma.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 novembre 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 lire 2.000 trattenute a ruolo; pensionati lire 1.000; privati lire 8.000; per l'estero lire 15.000. Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato al Servizio Ragioneria FS, «Voci della Rotaia», Direzione Generale FS, Roma.

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

ADERENTE ALL'ASSOCIAZIONE DELLA STAMPA AZIENDALE ITALIANA

L'Ing. Luigi Misiti nuovo Direttore Generale

Il Consiglio dei Ministri ha nominato l'Ing. Luigi Misiti nuovo Direttore Generale dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato.

L'Ing. Misiti, nato a Sulmona nel 1922, laureato in Ingegneria Civile, entrò nel 1948, per concorso esterno, nei quadri direttivi della nostra Azienda.
Nel corso della sua carriera ha maturato, nei più disparati settori in cui è stato chiamato ad operare, solide esperienze nel campo della progettazione e manutenzione delle opere d'arte in genere, delle gallerie, del corpo stradale e dell'armamento ferroviario, acquisendo anche una vasta esperienza dell'esercizio, nonché della gestione e direzione dei lavori ferroviari.
Tra i numerosi e importanti incarichi svolti, ebbe modo di mettere in particolare evidenza le sue doti professionali come Direttore dei lavori per la costruzione del tratto a doppio binario fra Corniglia e Framura, della linea Genova-La Spezia, negli anni dal 1958 al 1965.
Nel 1965 fu chiamato a dirigere il settore normativo e regolamentare dell'esercizio per la parte «Infrastrutture».
Nel 1969 ebbe l'incarico di studiare e risolvere i molteplici problemi progettuali, contrattuali, di gestione e di esecuzione che la realizzazione della Direttissima Roma-Firenze poneva all'Azienda, nel contesto di una concezione del tutto nuova e, all'epoca, avveniristica dell'esercizio ferroviario a grande velocità.
Nel giugno del 1973, nominato Dirigente Generale, assunse l'incarico di Direttore del Servizio Lavori e Costruzioni. In questo periodo ha esercitato, tra l'altro, la sovrintendenza ai lavori per la costruzione del quadruplicamento della linea Roma-Firenze.
Nell'aprile del 1975 è stato nominato Vice Direttore Generale e, dal 1977, ha esercitato le funzioni di Vicario del Direttore Generale. Nel 1982 gli è stata conferita la delega di tutte le attribuzioni normative, operative, di coordinamento e di vigilanza e controllo relative al settore «Esercizio ferroviario».
L'Ing. Misiti ha fatto parte di numerose Commissioni, a livello internazionale, per lo studio di nuovi collegamenti ferroviari. Dal 1982 è Presidente del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani. Attualmente è Consigliere della Società Stretto di Messina e membro del Comitato Scientifico del Progetto Finalizzato Trasporti del C.N.R.,

L'Ing. Luigi Misiti

nonché del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.
Dal 1984 ha assunto la funzione di Vice Presidente della Società internazionale EUROFIMA.

Nel porgere al Direttore Generale il più cordiale e caloroso augurio di buon lavoro, esprimiamo la certezza che proprio in un momento così decisivo della storia delle ferrovie italiane, impegnate in una strategia di radicale rilancio, l'Ing. Misiti metterà pienamente a frutto la sua ricca e preziosa esperienza, nell'interesse dell'Azienda e dei ferrovieri.

Nella nostra attività abbiamo avuto più volte occasione di constatare l'attenzione e la disponibilità con cui l'Ing. Misiti segue il periodico aziendale e, più in generale, i problemi dell'informazione e d'immagine. Attenzione e disponibilità che — ne siamo certi — l'Ing. Misiti avrà modo di confermare anche nella sua nuova veste di Editore di «Voci della Rotaia».

L'Ing. Misiti ai ferrovieri

Cari amici ferrovieri, cari colleghi,
nel momento in cui, su proposta dell'On.le Ministro, mi è stata affidata la dirigenza della nostra Azienda, ritengo doveroso — come primo atto ufficiale del mio alto incarico — rivolgermi a voi con sincera modestia, consapevole della delicatezza ed importanza del difficile compito che sto per assumere.
Mi rivolgo a voi tutti, secondo un'antica consuetudine, con intimo e personale convincimento dell'importanza della vostra collaborazione, ritenendo mio dovere farlo senza retorica, ma con grande franchezza conscio delle difficoltà che dovremo superare per dare al Paese, al meglio, quello che lo stesso Paese si attende dai ferrovieri.
La dirigenza di un'Azienda così complessa, così sviluppata territorialmente e per settori tecnologici, così importante per la vita economica del Paese, un'Azienda così coinvolta — nel bene e nel male — nell'evoluzione e nello sviluppo dell'economia nazionale, è certamente un compito non facile.
Cionondimeno, sono sicuro che con il contributo di tutti — piccolo o grande che sia, secondo le possibilità e la coscienza di ognuno — qualcosa di buono e di lodevole possa essere fatto per aumentare l'efficienza, la regolarità, la puntualità del servizio reso e per assolvere gli essenziali compiti che la Comunità nazionale ci ha affidato e per i quali la stessa Comunità ha assunto, in questi ultimi anni, onerosi impegni finanziari.
Basta qui ricordare i cospicui finanziamenti del Programma Integrativo e quelli che il Parlamento, su proposta del Governo, si accinge ad approvare con la legge finanziaria per avere una prova certa del ruolo che, dopo anni di abbandono, le Ferrovie hanno riconquistato di fronte alle forze politiche ed all'opinione pubblica.
Mi sia tuttavia consentito di richiamare e soffermare la mia e la vostra attenzione — amici e colleghi — su un fatto importante e cioè che questa riconquistata fiducia nel ruolo delle Ferrovie — e le Ferrovie di fronte all'opinione pubblica siamo soprattutto noi ferrovieri — non può andare delusa.

Pur rendendomi conto che le strutture non sono ancora adeguate — anche se molto è stato fatto per recuperare decenni di scarsi investimenti e molto resta da fare per diventare competitivi ed alla pari di altri Paesi europei sul piano delle infrastrutture e dei mezzi — sono tuttavia convinto che se ognuno di noi, conscio dei propri doveri oltre che dei propri diritti, svolgerà per intero e senza riserve le proprie funzioni nell'interesse della Comunità, molto possa essere recuperato e migliorato sia come immagine dell'Azienda che come efficienza.

L'utilizzo delle grandi risorse esistenti, l'applicazione delle tecnologie e dell'informatica può portarci a fare un salto di qualità, in tempi anche brevi, sul piano della produzione senza che da ciò derivi mortificazione alla professionalità ed alla dignità del lavoratore ferroviere: professionalità e dignità che, in presenza delle tecnologie più avanzate già introdotte ed in via di estensione negli impianti e sui mezzi, troveranno invece la giusta ed apprezzata collocazione.

La vostra solidarietà, cari amici, e la consapevolezza del vostro attaccamento all'Azienda, della vostra professionalità, del vostro spirito di corpo, mi danno la forza e la serenità necessarie per affrontare il compito difficile ed oneroso che l'alto incarico affidatomi comporta.

Alle Organizzazioni Sindacali tutte ed ai loro dirigenti di qualsiasi livello — centrali e locali — va il mio saluto nell'auspicio più sincero di una costante e fattiva collaborazione che, nella salvaguardia delle rispettive posizioni, possa portare a quell'aumento di produttività necessario e atteso dall'utenza.

In questo momento il mio pensiero riconoscente va a voi ferrovieri e colleghi di ogni categoria e grado che diuturnamente negli uffici e nei piazzali, nelle stazioni, nelle Officine e nei Depositi, lungo le linee e nei cantieri, di giorno e di notte e con qualsiasi tempo, lavorate con dedizione per fare circolare i treni, in assoluta sicurezza, al servizio del Paese.

Nell'assumere l'impegno affinché il vostro lavoro, colmo di responsabilità e di rischi, venga compiutamente riconosciuto e valorizzato, rivolgo a tutti il più cordiale degli auguri di buon lavoro, a cui unisco quello di tanta salute e serenità che estendo anche alle vostre famiglie.

Luigi Misiti

Il Prof. Giovanni Coletti nuovo Vice Direttore Generale

Il Consiglio dei Ministri ha anche nominato il Prof. Giovanni Coletti, attualmente Direttore del Servizio Personale, nuovo Vice Direttore Generale dell'Azienda.

Al Prof. Coletti, le vive congratulazioni e un caldo augurio di buon lavoro nel nuovo prestigioso incarico, da parte di «Voci della Rotaia».

L'affettuoso saluto fra l'Ing. Misiti e il Dott. Semenza

Il commiato del Dott. Semenza

Cari colleghi ferrovieri,

dopo quarantasette anni di servizio, è giunta anche per me l'ora di lasciare l'Azienda alla quale ho consacrato le mie energie migliori e, posso ben dirlo, la mia stessa esistenza.

Nello scrivere queste righe di commiato, sento affiorare alla memoria il ricordo di tante vicende, le giornate d'intenso lavoro, le difficoltà superate con la volontà e la passione, i momenti di amarezza e anche quelli di soddisfazione.

Riconsiderando il passato, colloco tra le esperienze più valide i rapporti umani con i tanti ferrovieri che ho conosciuto in quasi mezzo secolo di lavoro, apprezzandone la capacità professionale e il senso del dovere. Nella persuasione che un efficiente servizio è il risultato della collaborazione di tutto il personale, non ho mai voluto trincerarmi dietro le prerogative del grado e dell'apparato gerarchico, ma ricercare ogni occasione di dialogo e d'incontro.

Come sapete, sono stato chiamato alla direzione dell'Azienda in uno dei momenti più difficili della lunga storia delle ferrovie. I sintomi della crisi si andavano aggravando, mentre l'Azienda, sotto il fuoco di accuse e di contestazioni, veniva sollecitata ad incrementare l'offerta dei servizi col duplice intento di limitare i consumi d'energia e di riequilibrare il mercato dei trasporti.

Oggi l'azione per riqualificare le F.S. è in pieno sviluppo. L'Azienda è impegnata nell'attuazione del Programma Integrativo, il più grande complesso di opere dopo la ricostruzione postbellica, e ha presentato all'Autorità politica il Piano poliennale. Con ritmo sostenuto è in corso il potenziamento di linee, impianti e materiale mobile, mentre si stanno preparando nuove ed ulteriori misure per verificare l'efficienza, sia degli uffici che degli impianti di esercizio, e migliorarne i livelli produttivi.

I risultati finora conseguiti, che si riflettono tra l'altro nella maggiore regolarità della circolazione, nell'articolazione e duttilità dell'orario dei treni, nella creazione di nuovi servizi viaggiatori e merci, tanto più sono considerevoli tenuto conto che le F.S. dispongono ancora di strumenti di gestione anacronistici ed inadeguati, causa il ritardo nella riforma. Tale ritardo ha anche impedito di portare più avanti la valorizzazione della specifica professionalità dei ferrovieri; tuttavia significativi cambiamenti e progressi sono stati realizzati nel trattamento del personale, sotto l'aspetto giuridico ed economico. Non ho dunque disatteso l'impegno che assunsi in tal senso nel maggio 1977 quando mi fu conferito l'incarico di Direttore Generale.

Nel ringraziarvi della collaborazione e nell'esprimere un sincero augurio per l'avvenire dell'Azienda e di ognuno di voi, sento di poter ripetere con serena coscienza questa bella frase: «*Bonum certamen certavi; cursum consummavi; fidem servavi*» (Ho combattuto per una causa giusta; ho portato a termine la mia missione; non ho tradito la fiducia).

Ercole Semenza

Nell'accomiatarsi dall'Azienda, alla quale, come significativamente sottolinea nel suo saluto, ha consacrato «le sue energie migliori e la sua stessa esistenza», il Dott. Semenza lascia anche l'incarico di Editore di «Voci della Rotaia».

Gli anni in cui il Dott. Semenza ha guidato l'Azienda sono stati tra i più importanti e difficili della lunga storia delle ferrovie. Fatte le debite proporzioni, sono stati anni importanti anche per la vita del nostro periodico aziendale che, grazie alla sensibilità, all'apertura, alla disponibilità dell'Editore, si è ulteriormente rafforzato conseguendo apprezzabili progressi nel consenso dei lettori e nel prestigio goduto in ambienti interni ed esterni all'Azienda.

Certi che il Dott. Semenza, fra i primi redattori di «Voci», vorrà continuare a seguire il nostro lavoro, gli inviamo un caldo e affettuoso saluto, e un ringraziamento particolare per il periodo di fervida collaborazione che abbiamo potuto trascorrere insieme.

Parola d'ordine: «Su con la velocità»

di Marcello Buzzoli

Le Olimpiadi dei treni non le hanno ancora inventate. Ma la storia delle ferrovie è attraversata dal filo rosso dei primati di velocità. La ricerca di questi record è motivata dalla necessità di studiare e sperimentare le possibilità dinamiche dei veicoli e la tenuta della linea. Concorrono in subordine finalità di prestigio e di propaganda; tanto più oneste e legittime in un'epoca di pubblicità sfrenata ed onnipresente.

Nel valutare le singole prove, occorre considerare il tipo di trazione, il peso e la composizione del treno, l'efficienza del materiale trainante e di quello rimorchiato, il sistema di frenatura, ecc. Pari importanza assumono la situazione fisica delle infrastrutture, l'andamento altimetrico e in particolare degli apparati di sicurezza e di segnalamento.

La velocità massima conseguibile nelle corse di prova è ovviamente superiore a quella di crociera (o commerciale) che è influenzata dalle reali condizioni dell'esercizio, a cominciare dai tempi di sosta dei treni nelle stazioni. Nei rapporti con gli utenti si fa riferimento sempre e solo alla velocità commerciale che è poi quella realmente utilizzabile.

I 100 chilometri l'ora vennero raggiunti per la prima volta nel 1845 in Gran Bretagna con una vaporiera di 24 tonnellate. Dopo più di mezzo secolo, una locomotiva della «Great Western Railways» toccò, sempre nel Regno Unito, i 161 chilometri orari (9 maggio 1904).

Alla trazione a vapore spettano altre medaglie. Il 12 giugno 1905 un treno della Compagnia «Pennsylvania» raggiunse i 205 chilometri orari fra Ay Tower ed Elida, nell'Ohio. Mancano peraltro prove incontestabili di questo record americano. È invece certo che i 200 chilometri l'ora vennero toccati il 30 maggio 1936, sulla linea Berlino-Amburgo, da un convoglio di 200 tonnellate. Il 3 luglio 1938, gli inglesi fecero marciare a 201 chilometri l'ora (con una punta di 204) un treno di sette carrozze sulla tratta da Stoke Summit a Petersborough. Fu questo il canto del cigno della gloriosa vaporiera, tra sbuffi di fumo e odore acre di carbone.

Intanto la trazione elettrica e diesel non erano state, come si dice, a guardare. Senza sfogliare tutto l'album d'onore, cominciamo dal 1939. Il 20 luglio sulla Firenze-Milano, un elettrotreno italiano a tre elementi (ETR 200) marciò alla media oraria di 165 chilometri con una punta massima di 203 chilometri. Poco dopo, sulla linea Berlino-Amburgo, un treno a trazione diesel toccò il traguardo dei 203 chilometri l'ora di media, con un picco di 215.

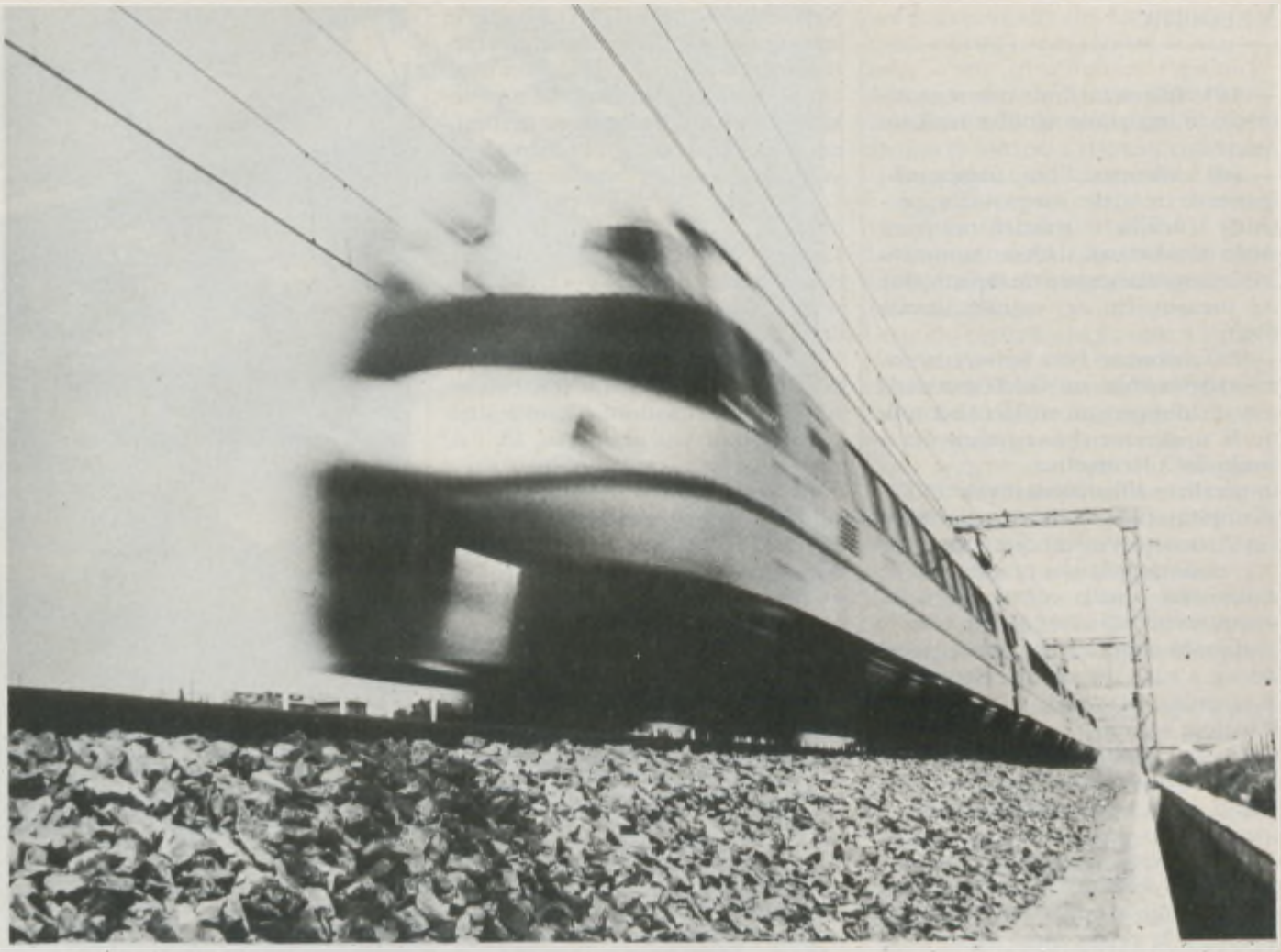
La seconda guerra mondiale interruppe questa pacifica gara animata da intendimenti di progresso tecnico e scientifico. La parola rimase al cannone per sei anni, cupi e terribili.

Nel dopoguerra, i cambiamenti del mercato dei trasporti, lo sviluppo dei mezzi concorrenti, le esigenze della vita moderna, furono elementi determinanti nella ricerca di più celeri comunicazioni su strada ferrata.

Al principio degli anni Sessanta, negli Stati Uniti, l'attenzione delle Autorità governative si volse ai servizi ferroviari del cosiddetto «corridoio di nordest». Una fascia che si snoda per circa 1.300 chilometri lungo la costa orientale statunitense, collegando centri importanti quali Washington, New York, Filadelfia e Baltimora. Con il potenziamento delle strutture e l'impiego di nuovo materiale rotabile, la velocità dei treni viaggiatori fu elevata a 130 chilometri l'ora. Ma nelle corse di prova con treni-tipo, formati da due elettromotrici accoppiate, erano state toccate velocità di 193 ed anche 274 chilometri orari. In questo quadro, fu immesso in servizio, nei collegamenti tra Boston e New York, un turbotreno, costruito dalla United Aircraft Corporation (UAC), con formula analoga, per certi aspetti, a quella adottata per gli aeromobili. In sintesi, un convoglio bidirezionale composto di due motrici belvedere e di un elemento intermedio, costruiti interamente in alluminio saldato e quindi molto leggeri. Ogni convoglio dispone di sei turbine a gas; cinque forniscono la potenza di trazione, mentre la sesta alimenta gli apparecchi ausiliari di bordo. La sospensione pendolare con autoinclinazione consente al turbotreno di percorrere le curve a velocità superiore del 40 per cento a quella ammessa per i convogli tradizionali.

Le Ferrovie giapponesi (JNR) furono le prime del mondo a dimostrare la possibilità di servizi commerciali giornalieri oltre il tetto dei 200 chilometri orari. Un risultato eccezionale che richiese però un'adeguata contropartita.

La Tokyo-Osaka, a scartamento ridotto, con frequenti curve ed accentuate pendenze, era un ridicolo ferrovecchio per la domanda di trasporto dell'area costiera fra le due città. Qui si concentrano infatti circa il 40 per cento della popolazione e i tre quarti degli insediamenti industriali che assicurano il 60 per cento del reddito nazionale. Venne dunque adottata la soluzione più radicale. Una nuova linea di 515 chilometri, a doppio binario, a corrente alternata (25 mila volt), ad altissimo livello di automazione e corredata dei più sofisticati dispositivi di controllo. Unità elettromotrici di due elementi di



materiale leggero, utilizzabili in composizioni multiple, furono espressamente progettate e costruite. Sulla *New Tokaido Line*, attivata nel 1964, i treni, i famosi *Shinkansen*, filano a 210 chilometri orari con intervallo cadenzato di venti minuti. Sull'abbrivo del successo, la linea è stata prolungata raggiungendo nel 1975, con l'apertura della Okayama-Hakata, un'estensione di 1.078 chilometri. Contemporaneamente è apparsa sulla scena la seconda generazione degli *Shinkansen* (serie 962) che possono correre a 260 chilometri; tuttavia le ferrovie nipponiche, per molteplici ragioni, hanno deciso di non superare i 210. Questa limitazione e l'aumento delle tariffe hanno vulnerato il prestigio dei «treni-lampo», già vacillante per l'affermarsi di efficienti collegamenti aerei. Il traffico si è ridotto notevolmente e in conseguenza è stato operato un taglio del servizio. Parimenti, il programma che prevedeva negli anni Ottanta la creazione di nuove linee veloci per settemila chilometri ha subito una battuta d'arresto, causa le gravi difficoltà finanziarie delle J.N.R.

Nel sistema ferroviario nipponico coesistono due regimi diversi, il moderno e l'antico, il futuro e il passato. L'estrema modernità dello *Shinkansen* contrasta con i servizi tradizionali effettuati sulla rete a scartamento ridotto (1.067 millimetri). In realtà ci troviamo di fronte ad un sistema di trasporto di carattere pressocché regionale o metropolitano. La costruzione di linee interamente nuove è stata attuata in Giappone per conquistare le alte velocità, ma anche per poter disporre di una rete organica di livello nazionale, sullo sfondo della sbalorditiva crescita tecnica ed economica del Paese.

Diversa è la condizione delle F.S. e delle altre ferrovie europee, che, avendo ereditato dall'Ottocento una rete di dimensioni nazionali con percorrenze medie superiori ai 100 chilometri, si sono adoperate a migliorarne le caratteristiche funzionali per accrescere la velocità al massimo consentita dai tracciati, impiegando tutte le risorse della tecnica più avanzata, sia nel settore degli impianti fissi che in quello del materiale mobile. Si è così proceduto al quadruplicamento o al raddoppio di linee a doppio o semplice binario, all'ampliamento di curve, all'eliminazione di passaggi a livello, all'estensione dell'elettrificazione e del blocco automatico. Contestualmente sono stati immessi in esercizio più potenti mezzi di trazione, elettrica e diesel, carrozze e carri idonei ai trasporti celeri.

Tale orientamento non esclude la costruzione di linee veloci interamente nuove, a condizione però che risultino interagenti e compatibili col sistema, evitando una dicotomia pregiudizievole sotto l'aspetto tecnico ed economico.

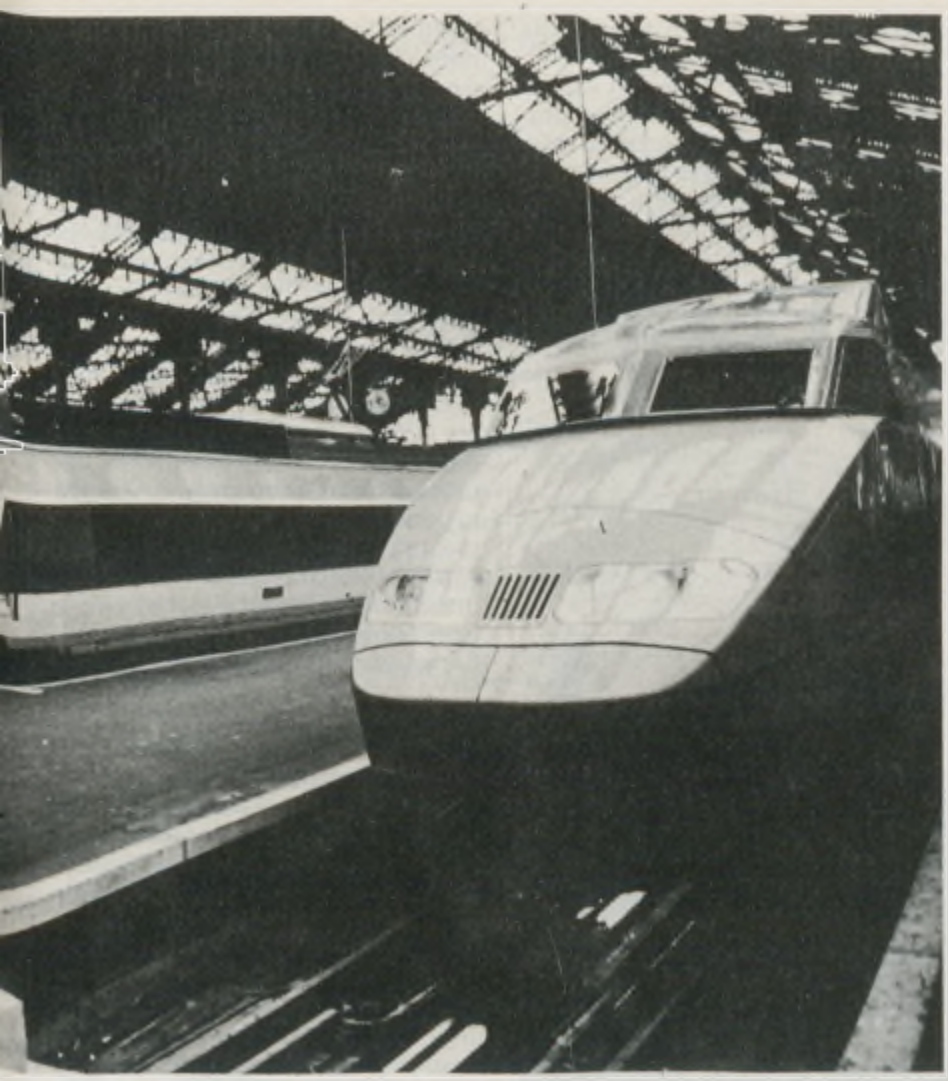
Con queste premesse le maggiori ferrovie dell'Europa occidentale hanno attuato o programmato incrementi di velocità sui tracciati esistenti entro i parametri normalmente consentiti che sono:

Velocità

— 140 chilometri l'ora con segnalamento e materiale mobile tradizionale;
— 160 chilometri l'ora, impiegando materiale rotabile adeguato, apportando rettifiche ai tracciati nei punti critici ed adottando il blocco automatico con segnalamento a tre aspetti (cioè col preannuncio del segnale successivo);
— 200 chilometri l'ora (misura massima raggiungibile sui vecchi tracciati) con gli adeguamenti anzidetti ed inoltre la ripetizione del segnalamento a bordo della locomotiva.
In parallelo all'ammodernamento degli impianti fissi, è venuta svolgendosi l'evoluzione dei mezzi di trazione che si è avvantaggiata dei progressi nella motoristica e nella concezione delle strutture meccaniche portanti. Ma il contributo di gran lunga più ragguardevole è stato offerto dall'elettronica di potenza e di segnale.
Il motore a turbina è in ribasso anche negli Stati Uniti e in Canada dove aveva mietuto i maggiori successi. Presso le ferrovie europee è stato sperimentato con vario esito, senza dar luogo peraltro ad applicazioni durature. In definitiva, la propulsione elettrica e diesel non sono state detronizzate; e la prima ancor meno della seconda.

Nell'impossibilità di riferire tutte le iniziative messe in cantiere e gli esperimenti più o meno avveniristici degli ultimi dieci-quindici anni, accenneremo ai supertreni a tecnologia avanzata ed a composizione fissa, capaci di sviluppare velocità commerciali dell'ordine dei 200 chilometri l'ora ed oltre.
L'*Advanced Passenger Train* (APT), che potremmo tradurre «Treno passeggeri d'avanguardia», fu realizzato dalle Ferrovie britanniche (B.R.) nel 1967. Ma poté essere utilizzato in maniera economicamente conveniente soltanto dopo quattordici anni di studi e di verifiche che portarono, fra l'altro, ad accantonare la turbina a gas e ad adottare la trazione elettrica. Nella versione APT-P, entrata in esercizio nel 1981, l'unità motrice che è al centro del treno assicura una velocità massima di 200 chilometri l'ora per un convoglio di dodici elementi in lega leggera a cassa oscillante. L'ultima versione (ATP-S) prevede nove elementi rimorchiati, una sola motrice d'estremità e, all'altro estremo, un'unità munita di cabina di guida e di apparecchiature ausiliarie. Comunque la velocità resta immutata. Per superare la soglia dei 200 chilometri, sarebbe stato necessario potenziare la rete elettrica d'alimentazione delle B.R., sostenendo spese sproporzionate al risultato.
Sulle relazioni Monaco-Stoccarda e

Lo Shinkansen, il famoso superespresso delle Ferrovie giapponesi. In alto, una coppia di TGV francesi



Colonia-Hannover, le Ferrovie tedesche (D.B.) hanno messo in esercizio un elettrotreno (ET 403) formato da quattro unità motrici. Dopo la costruzione di alcune unità prototipo, la produzione di serie è stata rinviata, in vista di un'interessante alternativa offerta da locomotive di nuovo modello in grado di trainare convogli tradizionali, merci e viaggiatori, rispettivamente a 130 e a 170-200 chilometri orari.

Nel quadro dell'intensa elettrificazione delle Ferrovie spagnole (RENFE) cominciata nel 1973, ha visto la luce il *Talgo pendular* che in circolazioni sperimentali ha marciato a 230 chilometri l'ora.

La Società Nazionale delle Ferrovie Francesi (SNCF), giocando a tutto campo, si è discostata dall'indirizzo favorevole all'utilizzo dei vecchi tracciati. E ha preferito l'alternativa «giapponese», ossia la costruzione di nuove infrastrutture riservate esclusivamente al servizio viaggiatori in regime di alta velocità con convogli omogenei a composizione bloccata. Ogni giorno, il famoso *Train Grande Vitesse* (TGV),a 260 chilometri l'ora, collega Parigi a Lione, percorrendo una linea nuova ed esclusiva. Il supertreno, che si spinge fino a Losanna, ed è in coincidenza con altri servizi interni ed internazionali, è nato dopo studi e sperimentazioni protrattesi per ben quattordici anni. Dall'iniziale versione diesel, si è passati alla turbina a gas per finire con la versione elettrica.

L'attuale complesso è composto di otto vetture e due motrici di estremità. Il rapporto potenza/peso è di 6.300 kW per 410 tonnellate; vale a dire quasi 16 kW per tonnellata, in confronto alle 9 kW dei complessi tradizionali. Tale surplus di potenza, oltre a garantire la marcia veloce sui tratti pianeggianti, consente di superare con una modesta decelerazione dislivelli che sono anche del 35 per mille. Un profilo eccezionale che è stato tollerato per evitare la costruzione di alcune opere d'arte ed affrettare l'apertura della nuova strada ferrata. Quest'ultima è dotata di blocco automatico con circuito di binario a correnti codificate. La segnaletica laterale, che è poco visibile alle alte velocità, è stata sostituita dalle ripetizioni in cabina di guida con un sistema particolare che fornisce al macchinista diciotto tipi di informazioni.

Un posto centrale che ha sede a Parigi sovrintende: al telecomando e alla regolazione della circolazione; alla distribuzione dell'energia nelle catenarie; alla gestione del materiale.

Dopo aver reso un convinto omaggio al TGV, dobbiamo ricordare che non sarebbe nato senza precisi indirizzi di politica dei trasporti accompagnati dai correlativi stanziamenti finanziari.

La stampa, che ha esaltato giustamente i «rossi bolidi» della SNCF, mette in sordina questo aspetto, pur essenziale, della grande conquista.

In Francia, il bilancio dei trasporti per il 1984 prevede che su uno stanziamento globale di 52 miliardi di franchi, vadano alle ferrovie ben 32 miliardi, ossia più del 60 per cento della spesa complessiva. Anche negli anni precedenti gli stanziamenti sono stati considerevoli. Duramente contestato dall'opposizione che l'ha chiamato il «Ministro dei ferrovieri», il titolare del dicastero dei trasporti ha difeso la decisione adottata. A quanto è dato sapere, la SNCF potrà investire soltanto una fetta dei 32 miliardi per il miglioramento delle infrastrutture, mentre una parte cospicua sarà assorbita dalle spese correnti. Si progettano intanto nuovi servizi TGV. Il primo, che dovrebbe entrare in funzione nel 1989, per collegare Parigi con la costa atlantica, richiederebbe una spesa di 13 miliardi di franchi (ai prezzi odierni).

Come abbiamo detto, notizie del genere non trovano rilievo sugli organi di stampa. Che sono invece solleciti a bollare le F.S. con le accuse di scarsa lungimiranza e di mentalità rinunciataria per non aver creato servizi ultraveloci. Un ritornello che è stato messo in onda con palese manovra denigratoria e viene ripetuto dagli sciocchi per disinformazione.

Non è difficile provare il contrario.

Al record del 1939 di cui abbiamo parlato potremmo aggiungerne altri debitamente documentati ed omolo-

gati anche se caduti stranamente nel dimenticatoio. Nel novembre 1967 (dunque diciassette anni or sono) una locomotiva E444 («La Tartaruga»), trainando sulla Roma-Napoli un treno di 314 tonnellate con sei carrozze viaggiatori e un bagagliaio, coprì l'intero percorso alla velocità media di 143 chilometri, con punte di 205.
Ancor prima, nell'ottobre 1959, sempre sulla Roma-Napoli, l'elettromotrice ALe 601 aveva stabilito il record della velocità massima, sfrecciando a 230 chilometri l'ora. L'elenco potrebbe continuare, ma non è necessario. Per trasferire al normale esercizio le velocità conseguite a titolo di prova occorrevano fondi da destinare alle rettifiche del tracciato, all'estensione del blocco automatico, alla ripetizione dei segnali ecc. Ma negli anni Sessanta e Settanta (anche questo è documentato) le ristrettezze finanziarie imposero interventi parziali e solo con il Programma Integrativo è stata avviata l'azione di recupero.
Con gli elettrotreni ETR 300 «Settebello» ed ETR 250 «Arlecchino» furono precorse alcune soluzioni che sono state adottate nei moderni convogli a tecnologia avanzata. Aspetti innovativi ancor più accentuati presenta l'ETR 401 ad assetto variabile, meglio noto come «Pendolino».
L'asserita inferiorità della nostra tecnica, rispetto a quella straniera, è dunque una favola, malgrado le note difficoltà dell'industria italiana delle costruzioni ferrotranviarie.
Disponiamo di un limitato contingente di rotabili idonei ai 200 chilometri l'ora, come le locomotive E444, le elettromotrici ALe 601, gli elettrotreni leggeri, nonché le carrozze gran confort ed Eurofima. Ma le condizioni delle strutture fisse non consentono un esercizio intensivo al ritmo di 200 chilometri l'ora. Forzare la marcia di alcuni treni per portarla al livello anzidetto (magari per motivi di propaganda), significherebbe introdurre elementi di squilibrio e di turbativa in tutto il sistema, penalizzare ulteriormente le circolazioni meno veloci, accrescere la saturazione nelle arterie già sovraccariche.
Dei 16 mila chilometri della rete nazionale, un solo segmento, identificabile con la dorsale Milano-Roma-Napoli, è gravato dalla stragrande maggioranza del traffico: un transito ininterrotto di treni a lungo percorso, di treni locali e pendolari, convogli merci e letto. È in fase di completamento la Direttissima Roma-Firenze, attrezzata per i 250 chilometri orari. Quadruplicando la Firenze-Bologna-Milano verrebbe a formarsi un grande Asse ferroviario per la circolazione veloce. La proposta in tal senso dell'Azienda non è stata peraltro accolta nel Programma Integrativo (si veda in particolare la Risoluzione del giugno 1978 della Commissione Trasporti della Camera) in considerazione di altri provvedimenti prioritari. Il progetto di quadruplicamento è stato ripresentato col Piano Poliennale che però dovrà essere definito nel contesto dell'avviata pianificazione di tutti i sistemi di trasporto. In conclusione si è determinato uno slittamento verso il periodo medio-lungo e di ciò si è tenuto conto per il sincronismo nella preparazione del materiale rotabile.
È certo che quando sarà possibile disporre sulla Firenze-Milano di un'infrastruttura analoga a quella della Direttissima, le F.S. saranno provviste anche dei «bolidi» in grado di viaggiare a 250-300 chilometri l'ora. L'Azienda è in procinto di affidare all'industria la realizzazione di un convoglio-laboratorio prototipo, finalizzato alla successiva costruzione in serie di treni superveloci che, in base agli studi già condotti, saranno composti da speciale materiale rimorchiato intermedio con due motrici elettriche alle estremità.
Restano inoltre confermati i progetti per la costruzione di locomotive di nuova concezione con caratteristiche differenziate (i prototipi saranno quattro) e il progetto del treno leggero automotore per servizi vicinali nelle grandi aree metropolitane.
Abbiamo idee chiare sulla strada da percorrere e la percorreremo con decisione.
Le Olimpiadi dei treni non le hanno ancora inventate. Quando le inventeranno, le F.S. non saranno agli ultimi posti. □

Una prova di velocità effettuata su una nostra linea

Una strategia mediterranea

di Tiziana Gazzini

«Il Mezzogiorno deve credere in se stesso» ha detto il Ministro dei Trasporti, On. Signorile, nel corso del suo intervento al varo della Nave Traghetto FS «Scilla», destinata al collegamento Calabria-Sicilia, avvenuto il 22 settembre scorso presso lo stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia.

«Il Sud — ha continuato il Ministro — svolge un ruolo di primo piano in una nuova strategia economica in cui la nostra penisola dovrà sempre più porsi come molo geografico di raccordo tra Europa e Nord Africa. Un obiettivo che richiede lungimiranza e realismo da parte dei responsabili del Governo».

Si tratta di operare una riqualificazione «mediterranea» del Paese. E in

La madrina della nave, sig.ra Calef Signorile, dà il segnale per il varo. A destra, la «Scilla» prende il mare

Il Ministro Signorile, accompagnato dal Presidente della Fincantieri avv. Basilico, nello stabilimento di Castellammare di Stabia

«Scilla»

questo quadro il Ministro ha auspicato un potenziamento della cantieristica come condizione prioritaria per lo sviluppo di un soddisfacente flusso di traffico nord-sud e viceversa. La flotta e i trasporti via mare si dovranno inserire in una dialettica terra-mare capace di aprire nuovi sbocchi, nuove occasioni di traffico e scambi. Per fare questo, certo è necessaria la fiducia dell'intero Paese verso il Mezzogiorno, ma come ha ricordato l'on. Signorile, è altrettanto indispensabile che sia per primo il Mezzogiorno a credere in se stesso.

Purtroppo la situazione della cantieristica nazionale è quanto mai difficile, come è emerso più volte nel corso della cerimonia.

A Castellammare, ha detto il rappresentante del Consiglio di Fabbrica, lo stabilimento Fincantieri attraversa un momento difficile. Dopo la «Scilla» non sono previste altre commesse. E visto il degrado anche sociale della zona, il problema del lavoro assume un rilievo ancor più marcato. Anche per questo i lavoratori sono impegnati in una lotta per il rilancio del loro cantiere, e della cantieristica del Mezzogiorno. Ma quello che le forze del lavoro non vogliono è il ricorso all'assistenzialismo e chiedono solo la possibilità di mettere a frutto le riserve di capacità e la professionalità di cui i lavoratori dispongono.

D'altro canto il varo della «Scilla» è stato un'ulteriore conferma del contributo delle FS allo sviluppo della cantieristica e dell'industria del Mezzogiorno. Alla Fincantieri di Castellammare, ad esempio, nel corso di tre anni sono state costruite tre navi traghetto FS: nell'82 la «Garibaldi» destinata alla Sardegna, nell'83 la «Riace» che naviga sullo Stretto di Messina e, nell'84, la «Scilla», anche essa destinata al collegamento Calabria-Sicilia. Un impegno quindi molto concreto, quello della nostra Azienda, e che si ispira a quella «lungimiranza» e a quel «realismo» di cui ha parlato Signorile. E il futuro?

L'avv. Basilico, Presidente e Amministratore delegato della Fincantieri ha ricordato che a novembre a Palermo ci sarà un'altra cerimonia e un altro varo. «Non è una coincidenza — ha detto — che si tratti ancora di una nave traghetto FS, la "Villa"». Le FS, insomma, stanno onorando gli impegni (quando il Parlamento approverà la legge finanziaria, la Fincantieri avrà la commessa per altre due navi traghetto FS), ma certamente questo non basta a sollevare le sorti della cantieristica. «I lavoratori di Castellammare meritano fiducia — ha sottolineato l'avv. Basilico — eppure il cantiere rischia di restare senza lavoro». Un passo dell'intervento del Ministro Signorile è suonato quasi come una risposta. «Ai lavoratori non si possono più chiedere solo sacrifici, ma bisogna garantire prospettive sicure».

Una cerimonia, quindi, con qualche tono amaro ma ricca di prospettive e impegni concreti; ed anche una festa salutata dal cantiere, dalle autorità e dal fitto pubblico che ha assistito al varo con grande e sincero entusiasmo. Sulle colline che cingono la baia di Castellammare, dai terrazzi delle palazzine prospicienti il cantiere, una folla improvvisata e per nulla ufficiale ha applaudito la «Scilla» con la stessa partecipazione degli addetti ai lavori. Insomma il «paese reale» ha spontaneamente salutato questa nave voluta dalle FS e costruita al Sud, come un tassello del suo auspicato riscatto economico.

Poi, dopo i discorsi, c'è stata la benedizione dello scafo, il «taglio del nastro» (madrina è stata la signora Fiorella Calef Signorile), e la tradizionale bottiglia di champagne si è infranta sulla prua della nave. Tra i sibili di sirene e gli applausi degli spettatori la «Scilla» ha preso il mare. Con lei hanno preso il mare anche un po' delle speranze del Paese. □

Quattro binari per una nave

di Fabio Maffi

Il Programma Integrativo prevede la costruzione di tre navi a quattro binari tipo «Iginia potenziato» atte anche al servizio fra il Continente e la Sardegna, oltre che naturalmente al servizio sullo Stretto.

L'impostazione del progetto era legata a diverse condizioni, quali ad esempio, la necessità di limitare la lunghezza fuori tutto a non più di 145 m onde venire incontro alle ristrettezze di spazi di manovra nei porti di Messina e Civitavecchia e negli altri eventuali porti nei quali le navi potrebbero essere chiamate a prestare servizio, e la larghezza fuori tutto a non più di 18.80 m per tenere conto della larghezza delle «invasature» entro le quali le navi opereranno.

Pure con la lunghezza delle attuali Iginia maggiorate da 141,5 a 145 m, non erano prevedibili aumenti di capacità di binari in conseguenza dell'installazione dell'accesso di poppa, necessario per entrare nei terminali di Civitavecchia e Golfo Aranci.

È stato previsto quindi, sin dall'inizio degli studi, un completo rifacimento del piano binari passando dal classico sistema a due cofani centrali delle attuali «Iginia» ad un sistema ad un solo cofano centrale che ha modificato totalmente l'architettura generale della nave. Con ciò si è potuti passare dai 433 m di binari a 454 m, e dalle 15 carrozze tipo X attuali a 16, mentre le normali composizioni di elettromotrici oggi previste sullo Stretto potranno essere traghettate senza «taglio» e cioè in unica composizione.

Riguardo alle autovetture si è previsto di abolire le due verande per passeggeri sul «ponte auto» spostando i relativi posti sul soprastante «ponte saloni». Ne è derivato un aumento di capacità di autovetture dalle attuali 130 delle navi tipo Iginia (peraltro basate all'atto della costruzione su una larghezza dei veicoli di 1,50 m allora normale) a 170 nelle attuali navi, con larghezza di m 1,70, mantenendo ovviamente gli spazi di sicurezza fra i mezzi richiesti dalle norme.

I saloni per passeggeri sul ponte sono stati quindi aumentati in superficie, anche per aderire alle attuali norme che richiedono, pure per servizi locali come quello dello Stretto, di preventivare superfici minime al chiuso di 0,8 m^2/passeggero, anziché gli 0,5 m^2/passeggero precedentemente possibili per i casi di massimo affollamento.

Con un accurato studio delle forme di carena e della stabilità prevista è stato possibile, senza sostanziali variazioni in altezza della nave, aumentare l'altezza interna della galleria binari in maniera da consentire in futuro il traghettamento di veicoli con carico contenuto entro la sagoma C1.

L'apparato motore è stato mantenuto nell'ormai ampiamente collaudato sistema su due linee d'assi con quattro motori Diesel, collegati due a due tramite giunti elettromagnetici e tramite un riduttore dotato di due ingressi ai predetti assi, portanti a loro volta eliche a pale orientabili ed invertibili, telecomandate direttamente dalle plance di prora e poppa.

I motori, di tipo GMT. 420.6 come quelli delle precedenti tipo «Iginia», si avvalgono peraltro di tutti i progressi costruttivi realizzati nell'arco di quindici anni. La loro potenza normale continuativa, che era di 2250 CV per i precedenti motori che allora potevano considerarsi prototipi, è salita a 4200 CV, per un totale di 16800 CV installati.

Sarà quindi possibile operare sullo Stretto, ed ancor in buone condizioni di esercizio, con tre od anche due motori, con evidente influenza sull'affidabilità delle navi, potendosi anche eseguire riparazioni a nave navigante.

In eventuali servizi fuori Stretto le navi potranno navigare normalmente a velocità di 20 nodi con quattro motori, il che consentirà traversate di 6 ore sulla rotta Civitavecchia-Golfo Aranci e quindi l'effettuazione di servizi diurni senza alcuna modificazione d'impianto delle navi nei riguardi delle sistemazioni per passeggeri ed equipaggio.

Va detto tuttavia che, allo scopo di consentire la massima apertura a future previsioni di traffico ed utilizzazioni di queste ed ulteriori navi da impostare, già nell'attuale fase costruttiva è prevista la possibilità di modestissime varianti strutturali qualora le navi dovessero essere dotate di cabine e locali per poltrone reclinabili di tipo aeronautico.

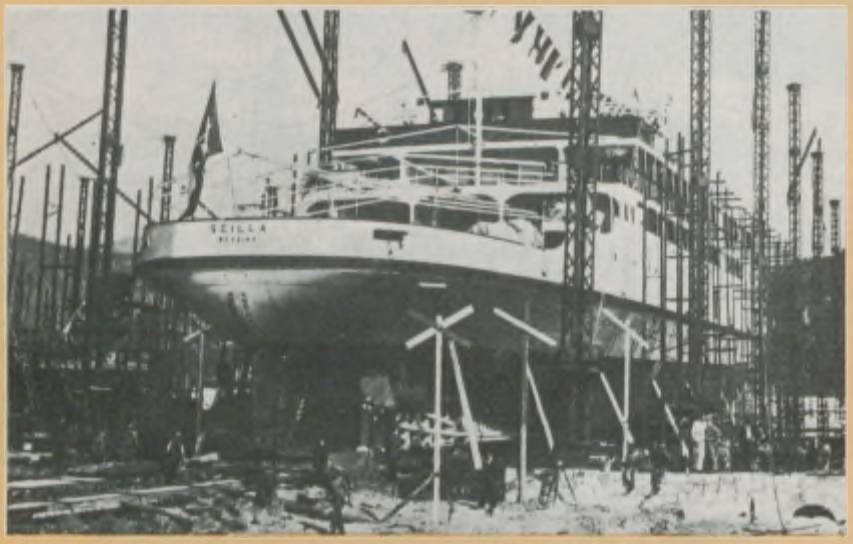
La nave «Scilla» e la sua gemella «Villa» saranno le prime ad entrare in servizio con sistemazioni atte ai movimenti interni degli handicappati. Questi infatti, utilizzando anche un apposito ascensore di adeguate dimensioni, potranno muoversi con le relative carrozzelle dal ponte binari, e quindi dai treni e dal ponte auto sino al ponte saloni, dove si trovano il bar ed il

Una fase della costruzione della «Scilla», la prima nave traghetto FS a quattro binari

Nuove navi e nomi antichi

La «Scilla», varata a Castellammare di Stabia, e la «Villa», a cui sta lavorando il cantiere di Palermo della Soc. Fincantieri, sono le più recenti navi-traghetto FS. Per loro sono stati scelti dei nomi che hanno avuto una storia. Eccola, in breve.

La prima nave traghetto di nome «Scilla» entrò in servizio nel 1896, costruita dal Cantiere - Odero di Sestri Ponente per conto dell'allora Società italiana delle Strade Ferrate della Sicilia. Si trattava di un un classico ferry-boat dell'epoca, con propulsione a ruote ed apparato motore a vapore. La capacità di trasporto, date le modeste dimensioni (lunghezza fra le perpendicolari di m 50,50) e la presenza a bordo di un solo binario, era di cinque carri o due carrozze.
La seconda «Scilla» entrò in servizio nel 1922, costruita dall'allora Regio Cantiere di Castellammare di Stabia. Si trattava di una nave più lunga (lunghezza fra le perpendicolari m 77,62) ma ancora ad un binario, con una portata di otto carri o quattro carrozze. Originariamente l'apparato motore della nave era a vapore con due eliche di propulsione. Esso venne trasformato nel 1931 in apparato motore Diesel, quando, entrando in servizio una terza nave cui venne dato il nome di «Scilla», la seconda ebbe il nome mutato in «Aspromonte».
Il nome «Scilla» venne dato per la terza volta ad una nave traghetto, costruita dal Cantiere navale di Pietra Ligure ed entrata in servizio nel 1931. Si trattava questa volta di una nave di caratteristiche molto superiori, essendo a tre binari, e soprattutto all'avanguardia nella tecnica della propulsione di allora, essendo dotata di un apparato di propulsione diesel-elettrico a corrente continua tipo Ward-Leonard su tre gruppi elettrogeni e due motori elettrici su due assi.
È quindi pienamente giustificata la decisione aziendale di riassegnare il nome «Scilla», così glorioso, ad una nave destinata allo Stretto, in costruzione a Castellammare di Stabia, nello stesso Cantiere, che — anche se sotto nomi diversi — è stato nel passato legato alle sue omonime.
Una sola fu invece la Nave traghetto col nome «Villa» in servizio nella flotta FS, ma fu straordinariamente longeva, circa settant'anni di una intensa vita passata attraverso tutti gli avvenimenti della storia d'Italia, anche i più drammatici, ed attraverso diverse modifiche e destinazioni di servizio.
Costruita nel Cantiere Orlando di Livorno ed entrata in servizio nel 1910, la «Villa» era praticamente gemella o, per meglio dire, prototipo della «Scilla» (divenuta poi Aspromonte).
Essa venne autoaffondata dal proprio equipaggio, per ordine dell'Autorità Militare nel porto di Villa San Giovanni il 17 agosto 1943. Venne in seguito ricuperata nel 1944 e rimessa in servizio nel 1945. Nel 1954 venne trasformata con l'aumento dei binari da uno a due e con la sostituzione dell'apparato motore a vapore con un apparato Diesel e continuò a prestare servizio, finché venne radiata per vetustà e demolita nel 1981.
Ma prima di dire l'addio al mare, nel 1965, la nave venne trasformata in «bidirezionale» e per diversi anni prestò ottimo servizio per traghettamento del gommato pesante, in attesa delle più moderne e specializzate «Agata» e «Pace».



La nave traghetto «Scilla» entrata in servizio nel 1931

self-service, ed alle passeggiate esterne.
Molto curato è stato inoltre il comfort dell'equipaggio, per il quale sono state osservate le norme stabilite negli accordi riguardanti gli ambienti di lavoro a suo tempo stipulati fra il Settore della Navigazione e le Organizzazioni Sindacali.
Il locale apparato motore, nel quale è particolarmente alta la rumorosità, sarà telecomandato e telecontrollato da apposita centrale isolata, ad aria condizionata e con livelli di rumore non superiori a 75 dBA.
Ugualmente negli alloggi, anch'essi condizionati, sono previsti livelli massimi di rumorosità di 60 dB, condizione questa particolarmente onerosa in locali ubicati sotto il ponte binari.
In generale sono state previste ed installate in tutta la nave pannellature di pareti e soffitti di elevata attitudine ad abbattere i rumori ed, in diversi locali, pavimenti «flottanti» con analoghe coibentazioni.
Le pannellature sono pure viste in funzione antincendio in accordo con il sistema di protezione generale delle navi. In esse infatti sono completamente soppresse strutture ed arredamenti in legno con utilizzazione massima di materiali metallici o ad elevata resistenza al fuoco in accordo con le più avanzate norme internazionali.
La nave traghetto «Scilla», prima della serie di navi a quattro binari previste nel Programma Integrativo, è da considerarsi il prototipo di quello che potrebbe chiamarsi il «tipo unificato FS», in considerazione della sua flessibilità ed adattabilità a vari servizi non ultimi quelli che potrebbero essere imposti da necessità gravi, come quelle previste dalla Protezione Civile. È stata installata infatti anche una rampa poppiera per imbarco automezzi pesanti, della quale a suo tempo, in occasione del dirottamento della flotta a Vibo Valentia nella difficile situazione creatasi per i noti fatti di Reggio Calabria, fu molto sentita la mancanza sia pure per altri motivi.
Nel Piano Poliennale sono state inserite per il rinnovo della flotta a più lungo termine diverse navi di tale tipo avvalendosi soprattutto della notevole esperienza maturata in questi ultimi anni nel pesante servizio dello Stretto dalle attuali navi a quattro binari. □

Le Officine di Porrena

La «Officina Metalmeccanica Specializzata» nacque, con altra denominazione e con diversa ragione sociale, nel 1963 a Stia. Nel 1964, a causa dell'angustia di spazio in cui venne quasi subito a trovarsi, fu traslocata a Bibbiena dove rimase fin verso la fine del 1972. Ma, per buona fortuna di chi vi prestava il proprio servizio, il lavoro era tanto che si rese obbligatorio un nuovo spostamento alla ricerca di aree, non solo di già più estese ma che consentissero, se necessario, ulteriori espansioni.

Nel 1973, assunto l'attuale nome e trasformatasi in Società a responsabilità limitata, conservando soci e maestranze preesistenti, prese stabile dimora in località Porrena, nel Comune di Poppi (Arezzo), sempre nel Casentino. Mirabile lungimiranza dei responsabili in quanto l'Officina è attualmente nuovamente interessata ad una fase di ampliamento e, essendo finalmente circondata da spazi utilizzabili, non è costretta a nuovi traslochi.

I lavori che le Ferrovie dello Stato affidano all'Officina sono di «revisione, riparazione, trasformazione di materiale rotabile e costruzione di particolari per detto», ma l'Officina stessa sarà, in un futuro non eccessivamente lontano, pronta al grande passo consistente nella vera e propria costruzione di carri.

Oggi occupa una superficie di circa 46.000 metri quadrati di cui 10.000 sono coperti; consta di 7 grandi capannoni, una tettoia per lo stivaggio dei legnami, un deposito tipo bunker per i prodotti vernicianti, una palazzina per gli uffici oltre a un parco veicoli di 19 linee di binari, giacenti su un'area di circa 5.000 metri quadrati e servite da un carrello trasbordatore di 30 metri.

Vi prestano attività 49 dipendenti di cui 41 operai suddivisi in tre categorie: lavorazione del ferro, lavorazione del legno e vernici, impianti elettrici.

A descriverla così sembra una cosettina, quasi, o poco più, l'officina dell'autoriparatore in fondo alla piazza.

E se si pensa ai grandi colossi che operano nel campo non può non meravigliare l'esistenza di una struttura che di colossale non ha nulla, ma che sostituisce alla «colossalità» altri attributi: se la si visita e si osserva con attenzione non può non notarsi la razionale distribuzione dei posti di lavoro e l'ottima utilizzazione degli spazi, l'adozione di tutti quegli accorgimenti che non consentono sprechi di personale e di tempi, l'utilizzo di tecniche e di ritrovati che costituiscono l'«essenziale» di una moderna impresa industriale il cui scopo è quello di lavorare e produrre con serenità e giusto profitto.

Gli stessi rapporti tra le persone che ci lavorano sono improntati ad una cordialità, ad un'assenza pressoché totale di qualsiasi astiosa conflittualità, che apparirebbero sospette se non vi fosse il suffragio di tutto il resto a confermarne la veridicità.

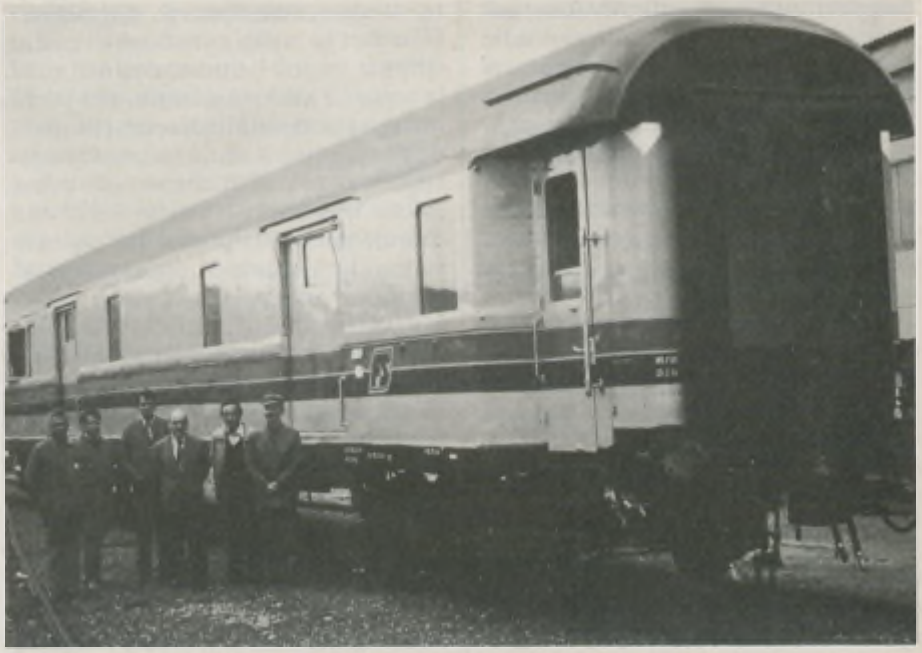
Nella nostra visita all'impianto siamo stati accompagnati dai due massimi responsabili: il sig. Luigi Loddi, il «nonno» — amministratore unico della Società — e il di lui nipote, anch'egli Luigi — procuratore speciale.

Ottantasei anni, la maggior parte dei quali passati a lavorare duramente, non li dimostra neanche per idea, vuoi nell'aspetto fisico esteriore, vuoi per ciò che ti dice, per le idee che gli attraversano il cervello e che ti espone pacatamente ma con una nascosta baldanza giovanile: progetti, miglioramenti, riconversioni, il tutto con un senso del futuro che lo stesso nipote, di mezzo secolo più giovane, fa fatica a stargli dietro.

Abbiamo voluto seguire passo passo l'attuale «commessa» delle F.S.: stanno lavorando alla trasformazione di tutta la serie di bagagliai postali per renderne possibile l'utilizzazione in composizione ai «treni vicinali» attualmente incompatibili. Con l'occasione i bagagliai stessi vengono adeguati alle norme di sicurezza per il personale prescritte dall'Amministrazione delle Poste e delle Telecomunicazioni.

La visita è interessante e di grande conforto. È proprio grazie all'esistenza di certe strutture che l'economia del paese viene a dimostrare, nonostante tutto, la sua vitalità.

Antonio D'Andrea



Alcuni tecnici dell'officina accanto a un carro bagagliaio FS trasformato

L'anima in valigia

di Aurelio Minonne

«Millenovecentodieci, o giù di lì: il ricco signore sceso alla stazione avanzava con sussiego seguito da uno stuolo di facchini con valigie e baulì. Sui quali, applicate bene in vista, occhieggiavano smaglianti etichette con panorami di sogno e mitici nomi di alberghi». Così Enrico Castruccio, uno dei maggiori esperti di collezionismo minore, inizia un breve articolo sulle etichette da viaggio, diffusissime ai primi del secolo e decadute intorno agli anni '50, quando persino le pensioni e le locande le distribuivano, sempre più vistose e brutte, e il facoltoso signore, che «non gradiva essere accomunato ad anonimi viaggiatori, da tempo aveva preso l'abitudine di coprire le valigie con una fodera per evitare l'etichettatura; la quale, perciò, non era più segno di distinzione». 1984: nell'anno di George Orwell, tornano le buone maniere e i manuali che le insegnano. Lina Sotis, nel suo acclamato *Bon Ton*, alla voce *Valige*, consiglia: «In tempi di rapidi spostamenti, improvvisi scioperi, coincidenze saltate, imparate a viaggiare con una valigia leggera e pratica. Deve essere sobria e non sembrare la réclame di una "griffe" alla moda. Evitate accuratamente tutti i bagagli firmati, anche se da uno stilista famoso. Metteteci invece ben visibile il vostro indirizzo. Sarà infatti l'unico modo sicuro per ritrovarla in caso di smarrimento».

Tra questi due limiti temporali si consumano miseria e nobiltà, ascesa e caduta, etica e pragmatica di un oggetto fondamentale per il viaggiatore. Giacché la valigia non può essere definita se non contestualmente a chi la regge, a quel viaggiatore, per pochi metri o per molti chilometri, che decide di recare con sé, in un contenitore apposito, ciò che ritiene gli possa essere necessario o anche solo utile quando sarà giunto alla fine del suo viaggio o durante il suo corso. Al contrario, un viaggiatore senza valigia è cosa tanto fuori dal comune che, nota Isabella Pezzini nel suo spiritoso *Elogio della valigia*, «se ci si presenta a un albergo almeno dignitoso senza bagaglio, si viene subito guardati con sospetto. Si è già anormali, possibili forieri di guai».

La valigia, per definizione, nasconde il suo contenuto: è una sorta di appendice esteriore dell'anima del viaggiatore e dell'anima ha tutte, o quasi, le caratteristiche sociali. Della valigia si è gelosi come del proprio intimo; se si

è costretti ad aprirla in presenza di altri si cerca un oggetto al buio, aprendone solo un angolo e tastandovi al suo interno con circospezione e delicatezza insieme. Un viaggiatore che apra la sua valigia si trova improvvisamente al centro dell'attenzione, bersagliato dagli sguardi curiosi di chi, vedendo una parte del contenuto della valigia, crede di poter ricostruire la personalità di chi la possiede e conta di poter proseguire il suo viaggio con la tranquillità che ha chiunque riesca ad eliminare qualsiasi incognita un problema — nella circostanza: un viaggio in compagnia d'altri — gli presenti. Fondamentale è, tuttavia, quello che chiameremo il «fattore sorpresa», la possibilità logica di operare induzioni, di allineare indizi e ricostruire processi. Chi viaggia reca con sé, in una borsa d'affari, nelle tasche della giacca, in un borsello o in un *beauty-case*, quanto gli è necessario in corso di viaggio: gli spiccioli per pagarsi un caffé, il pacchetto delle sigarette, il libro per ammazzare il tempo, il pettine per ravviarsi i capelli. Ciò di cui avrà bisogno al termine del viaggio o ciò che si riporta a casa dopo il viaggio costituiscono invece i segni palesi delle sue debolezze e delle sue inclinazioni, dei suoi drammi e delle sue speranze, della sua anima, appunto, e come tali vanno custoditi in valigia, al riparo dall'indiscrezione altrui. La valigia, in società, si presenta come un oggetto chiuso. «La controprova», scrive ancora Isabella Pezzini, «è che se diciamo che qualcuno viaggia con la valigia chiusa con lo spago, immediatamente lo assimiliamo alla figura meno nobile del viaggiatore, quella dell'emigrante che viaggia per necessità e non certo per diletto, e che per giunta viene anche guardato con spocchia dai compagni di percorso. La legatura della sua valigia viola le norme della categoria, esibendo all'esterno ciò che dev'essere chiuso dentro».

Nelle norme che regolamentano il traffico dei viaggiatori sulla rete e sui mezzi delle ferrovie italiane, le valigie rientrano nella categoria dei bagagli e sono assoggettate a limitazioni particolari soprattutto nel caso, che è poi quello che ci interessa in modo particolare, in cui prendano posto, insieme al viaggiatore, negli scompartimenti dei treni. Il trasporto dei colli a mano nelle carrozze è assicurato gratuitamente a patto che non eccedano, in complesso, «il peso di 20 kg e il volume corrispondente allo spazio ordinariamente posto a disposizione» del viaggiatore. Così recita l'art. 15 delle *Condizioni e Tariffe*, che aggiunge: «Può essere tollerato che tali colli comprendano oggetti eccedenti detto limite di volume, a condizione che gli oggetti stessi possano essere collocati sulle reticelle o sotto i sedili senza incomodare per gli altri viaggiatori». E siccome la quantità di bagaglio è funzione dello scopo di un viaggio, senza indagare ancora sul contenuto dei bagagli stessi, le *Condizioni e Tariffe* stabiliscono che per i viaggiatori in possesso di «abbonamenti a riduzione e settimanali e festivi per impiegati, operai e braccianti, il limite massimo di peso per il trasporto gratuito in carrozza di colli a mano è stabilito in Kg 5». È ovvio che i limiti di 5 e di 20 kg sono considerati congrui alle necessità ordinarie dei tipi particolari di viaggiatori; il superfluo, fino a un limite di 50 kg complessivi, si può recare con sé in carrozza semplicemente pagando il trasporto per l'eccedenza di peso. Oltre i 50 kg, le valigie, i bauli, le ceste e ogni altro contenitore viaggia in bagagliaio.

Oltre ai limiti di peso (vincolanti) e di volume (elastici), il regolamento ferroviario prevede limiti di contenuto (generici): sono ammessi gli oggetti di uso personale, ma sono escluse le cose pericolose e nocive, e sono considerate come inesistenti le carte valori, il numerario, gli oggetti d'arte e quelli preziosi, ecc. In un'edizione del 1929 delle *Norme per il servizio della gestione bagagli*, si è ancora più analitici: disquisendo sul valore semantico del termine «uso personale», nelle valigie e, genericamente, nei bagagli si comprendono biancheria da letto o da tavola, coperte, stoviglie e posate ma non brande e materassi; in tempo di caccia è ammesso portare cartucce e

polvere da sparo; purché non diano luogo a «esalazioni di odore sgradevole» si possono portare in carrozza anche avanzi di macelleria, nonché pesce fresco, tartufi, ecc. Infine, a testimoniare come le valigie siano specchio dei tempi oltreché dell'anima, a quell'epoca era consentito portare con sé, osservando le dovute cautele, «piccole quantità di fiammiferi (kg tre al massimo), di alcool o di acqua di colonia (al massimo un litro)», a condizione che i liquidi fossero contenuti in recipienti di vetro, che questi fossero assicurati in modo da non rompersi e che soprattutto l'alcool non fosse bruciato sulle carrozze. Limiti e raccomandazioni che oggi ci fanno sorridere così come sorrisero i nostri padri davanti alle gags cinematografiche di Totò e di Peppino De Filippo quando, giunti a Milano con le loro valigione di cartone pressato, legate proprio con lo spago, ne traevano anziché biancheria e guide turistiche, macchine fotografiche e spazzolini da denti, un gran pezzo di pane, salumi assortiti, una forma gigantesca di pecorino e perfino una gallina ancora viva. Il film, val la pena ricordarlo, era *Totò, Peppino e la malafemmina* e per sottolineare il contrasto fra l'entusiasmo popolano dei due napoletani e la freddezza civilizzata della Milano metropolitana usava, tra le altre cose, la valigia come segno esteriore di processi interiori. Nel caso di Totò e Peppino, l'apertura della valigia la dice lunga sulla previsione, a dir poco pessimistica, intorno a ciò che il viaggio a Milano si porterà dietro.

Con molta acutezza, Isabella Pezzini rileva, infatti, che «nel segreto della valigia non si nascondono soltanto i segni dell'appartenenza sociale, si nascondono almeno altre due forme di identità, quella personale, caratteriale e quella previsionale o, per meglio dire, quella che svela il nostro atteggiamento passionale nei confronti del viaggio che stiamo facendo». Il fatto è che se noi siamo tutti noi stessi dentro la valigia, gli altri ci vedono soprattutto fuori della valigia. Le sue dimensioni ci danno informazioni sulla lunghezza e sulla durata del viaggio, il suo materiale ce ne dà sulla capacità economica del proprietario, la sua forma sulla professione, il suo disegno sul gusto e così via. La CIT, per facilitare il rintraccio dei colli ferroviari eventualmente dispersi, ha preparato un «Album dei colli bagaglio più in uso» in cui sono elencati oltre cento tipi di contenitori per bagagli a cui si possono assimilare altre centinaia di sottotipi a dimostrazione che ciascuno fa del proprio bagaglio un segno di se stesso e, in quanto segno, può utilizzarlo anche per mentire.

Tito Fontana, titolare di una delle più prestigiose aziende produttrici di valigeria, la Valextra, delinea, ad esempio, il proprio cliente come «un cliente naturalmente raffinato, che ami i particolari e abbia cura di essi. Chi usa Valextra considera tutto quello che è spesa personale come una sacrosanta forma di autoapprezzamento, come un riflesso di ciò che uno è a priori, per il piacere di trattar bene se stesso». Se chi usa Valextra è tutto questo, nulla osta che, volendo dare di sé un'immagine simile, un viaggiatore usi Valextra a scopi tattici, per fare una conquista femminile o per concludere un affare. L'importante è che stia bene attento a non farsi mai sorprendere con la valigia aperta. La commedia cinematografica italiana ci dà reiterati esempi di come funzioni l'immagine pubblica, coerente o no a quella privata, in certi ambienti sociali.

Una valigetta ventiquattrore che universalmente individua l'uomo d'affari, oggi può contenere documenti e perfino computer da viaggio, ma anche — chi potrebbe mai pensarlo? — un tavoliere per il gioco del Backgammon: è un'idea-regalo dello scorso Natale, dovuta ai creativi dell'azienda The Bridge e venduta in Italia al prezzo di oltre 400.000 lire. Proprio la Ventiquattrore, negli anni '50, aprì un nuovo, inesplorato settore della valigeria e si propose nella molteplice funzione di bagaglio, di accessorio, di fatto di costume. Sulla scia di quella fortunata intuizione commerciale, che consentiva ingombri minori, che prendeva in considerazione le necessità dei viaggiatori aerei oltreché ferroviari, che prendeva atto della riduzione delle distanze ottenuta con la riduzione dei tempi di viaggio, ai produttori di valigie si chiese vieppiù un bagaglio leggero, ma robusto, capiente, ma adattabile a più esigenze e si ottenne la valigia di oggi, quella che consente di portare tutto ciò che serve senza che sia necessario fare appello al facchino e soprattutto di offrire spazi separati e non comunicanti al suo contenuto. Dalle rubriche di moda dei giornali, Laura Dubini c'informa infatti che Mandarina Duck ha brevettato «un sistema componibile per farci andare in viaggio con un unico bagaglio, staccando via via le parti che occorrono, dalla cartella porta-documenti alla tracolla dello shopping», e Grazia Baccari presenta il nuovo sacco della linea Fendi che ha la «tracolla che fa da chiusura e una cerniera esterna che permette di "pescare" sul fondo anche quando la borsa è chiusa». Oggi chi è costretto ad aprire la sua valigia può anche farlo senza timore che la ponderosa *Critica della ragion pura* di Kant si trascini dietro un meno decoroso sfilatino imbottito di mortadella e provolone. □

La mano al seguito

di Ivana Musiani

«... e sollevò il coperchio, che si arrovesciò dall'altra parte, infrangendo la serratura». E quale visione si presentò agli occhi esterefatti di Roberto Alimena, nell'appartamentino n. 11 dell'Hôtel d'Europe, piazza Mignanelli in Roma?

«Sopra un morbido letto di velluto nero, posava una mano femminile ingemmata. Non solo la mano, precisamente: ma anche un pezzo di braccio, troncato quattro dita sotto il gomito... La mano tagliata e ingemmata era bellissima. Lunga, con le dita tagliate e affusolate, come quella dell'amante del divino Raffaello, aveva delle linee perfette. Era anche posata artisticamente, col polso appoggiato al velluto, con la palma leggermente sollevata e la punta delle dita appena appoggiate, in una giacitura composta, lieve, quasi immateriale. Le unghie, rosee, lucide, riflettevano il chiarore della lampada: erano lunate e tagliate a mandorla... La mano non era né rosea, né bianca: era color carne, color naturale, del bianco avorio con una venatura di sangue dietro la pelle liscia, senza una ruga. Mano di tinta viva, di persona che era giovane, bella e sana...».

Questi erano gli inconvenienti in cui poteva incorrere, agli inizi del secolo, un giovin signore durante il viaggio Napoli-Roma, sul diretto delle quattordici e cinquanta, che era un po' l'equivalente del jet per gli snobboni degli anni Sessanta, quelli che dopo aver fatto colazione a Roma andavano a prendere il té a Londra. Così come ce lo illustra Matilde Serao nel romanzo *«La mano tagliata»* (pubblicato nel 1912), *«il diretto di Roma delle quattordici e cinquanta, mentre vi permette di far colazione a Napoli, vi dà agio di pranzare comodamente a Roma, dove arriva verso le otto».*

Il conturbante ritrovamento di una mano tagliata in una scatola nera di pelle di chagrin (ovvero di zigrino, ma il termine francese ha anche il significato di disgrazia, qui più pertinente che mai), dà l'avvio ad una serie di terrificanti vicende, al limite dell'inverosimiglianza, che però l'autrice giustifica ricorrendo alla parapsicologia, allora scienza nascente. Non a caso Matilde Serao, oltre ad essere come si diceva a quei tempi, «una bella penna», era anche giornalista, e le novità del giorno, dopo averne informati i lettori sui quotidiani, le travasava nei libri.

Di schietta informazione giornalistica, frammista alla suspense, sono anche le prime venti pagine del racconto dalle quali si può minutamente ricostruire lo stato di servizio delle ferrovie italiane, *«così mancanti di agi e di comodità»*. È ben vero che la rampogna parte dal giovin signore (che la Serao taccia come *«grazioso egoista»*) e il tutto perché egli, pur avendo regalato cinque lire al capotreno perché non facesse salire altri viaggiatori nel suo scompartimento (ma il capotreno lo aveva avvertito onestamente di non poter rispondere delle fermate intermedie), dopo aver sonnecchiato un poco, al risveglio si ritrova in compagnia di un sinistro individuo.

Roberto Alimena viaggia *«tutto chiuso in una preziosa pelliccia di lontra fumando una fine e odorosa sigaretta russa; prima ancora che partisse il treno si era seduto al suo posto, coi piedi sullo scaldapiedi; si era messo un berretto di lana inglese, invece del cappello; si era avvolto le ginocchia e i piedi in un plaid di pelliccia e aveva appoggiato la testa a un lungo cuscino di pelle imbottito di piume, con cui egli viaggiava sempre... I forti guanti di pelle foderati di lana gli garantivano le mani».* E tuttavia, nonostante il conforto di *«una borraccia di cuoio di Russia e di argento, dove vi era un cognac vecchissimo»*, patisce un freddo cane e rimpiange di non esser partito di notte in sleeping-car, che allora si chiamava *«la Pullman»* ed era provvista di caloriferi. E sì che, durante il percorso, i bracieri venivano continuamente rinnovati, e con tanto garbo, che lo schizzinoso Alimena se ne ritrova uno nuovo sotto i piedi senza neanche essersi accorto a quale stazione fosse avvenuto il cambio. Ma forse non erano del tutto ingiustificate le recriminazioni del giovanotto, se è vero che il suo compagno di viaggio, pur abbondantemente imbottito di lana (ma non di «preziosa lontra») è così intontito dal freddo da lasciare nello scompartimento il suo unico bagaglio, appunto la scatola con la mano tagliata.

Come questa finisse poi nell'appartamentino n. 11 di piazza Mignanelli, è facilmente spiegabile con l'incredibile quantità di colli con cui viaggiavano i giovani signori di quel tempo. Nelle prime righe, leggiamo infatti di un *«facchino dalla blusa azzurra che, ritto nel compartimento di prima classe, collocava pazientemente sulla reticella i bagagli eleganti e ricchi del giovane viaggiatore, le valigie, i sacchi da viaggio, i portamantelli, le borsette di cuoio*

La mano al seguito

dalle cifre d'argento». In tutto, dodici colli, tra cui «il nécessaire *da toilette, il baule speciale per le camicie, la scatola di pelle con manico dove metteva le sue cravatte...».* Ma bisognava pur comprenderlo e compatirlo: Roberto Alimena lasciava Napoli perché, a gennaio, non vi faceva più caldo e il sole lo andava a cercare a Nizza, dopo una sosta mondana a Roma per i balli del Quirinale, secondo l'itinerario di lusso dei ricchi dell'epoca. Insieme a lui, infatti, prendevano il treno delle quattordici e cinquanta (che tra l'altro, nota sempre la Serao, *«era famoso per le partenze degli sposini»), «inglesi, americani, russi che avevano già passato una settimana, due, tre a Napoli e che risalivano a Roma, a Firenze, a Venezia, a Nizza, soprattutto a Nizza...». «Ma nessuno di loro* — riflette Roberto Alimena — *ha mai trovato, in un viaggio, una stupenda mano di donna, tagliata, tutta ricca di gemme preziose e come viva. Queste cose, anticamente, non accadevano: sono cose modernissime,* vingtième siècle*!».* Decisamente esagerata, la nostra Matilde.

□

DICONO DI NOI

Sulla stampa

Con la firma, da parte del Presidente del Consiglio, del decreto che istituisce il Comitato dei Ministri che dovranno elaborare il Piano Generale dei Trasporti, è stato davvero compiuto il primo passo concreto — come ha rilevato **IL SOLE/24 ORE** — per arrivare a un coordinamento del settore, che attraverso la razionalizzazione e l'integrazione dei vari modi di trasporto, consenta di realizzare una maggiore efficienza e consistenti economie. Anche per **LA REPUBBLICA** si tratta di un «piano nazionale per trasporti meno cari».

L'inizio è stato più che buono, giacché il Comitato, presieduto dal Ministro Signorile — come hanno informato **IL FIORINO, IL POPOLO** e molti altri quotidiani più o meno diffusamente — ha subito iniziato i suoi lavori ed ha già fissato alcune scadenze fondamentali, che intende rispettare. Ne ha dato conferma **L'AVANTI!**, riferendo su un'intervista del Ministro ad un settimanale sindacale.

La parola d'ordine è «stringere i tempi» ha confermato **IL QUOTIDIANO** di Brindisi. Entro il 15 febbraio 1985 Signorile intende presentare il Piano, ed è per questo che la «tre giorni» romana, iniziata con i lavori del Comitato tecnico, si è conclusa con una conferenza alla quale hanno preso parte esponenti del mondo politico, sindacale e industriale. Nell'occasione — ha detto **IL CORRIERE DEI COSTRUTTORI** — il Ministro Signorile ha delineato le linee generali, metodologiche e tematiche su cui gli esperti e i tecnici cooptati dal Ministero stanno lavorando. Va tenuto ben presente frattanto che la validità del Piano non potrà prescindere dalla complessità dei provvedimenti relativi al settore e ancora in via di definizione e di varo in Parlamento, come la riforma dell'Azienda ferroviaria o la questione del trasporto merci.

L'AVANTI! da parte sua ha posto in risalto il fatto che ai primi del prossimo dicembre sarà possibile avere una «fotografia» di tutti gli investimenti e di tutte le ipotesi di movimentazione, sulla cui base studiare gli effetti delle linee di intervento programmate, in termini anche di ricaduta economica sui settori limitrofi, per poi preparare il piano vero e proprio che andrà alla verifica politica. Non si tratterà di un documento «chiuso», ha precisato **IL PICCOLO**, ma di un programma di base da aggiornare continuamente a seconda delle necessità, tenuto conto, come ha ricordato **L'ARENA**, che i trasporti sono il volàno dello sviluppo economico di tutto il Paese.

«Gran consulto per i trasporti italiani» ha definito gli incontri delle scorse settimane **LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO**, che, tra l'altro, ha sottolineato il particolare interesse del mondo produttivo al problema dei trasporti espresso attraverso il presidente della Confindustria, Lucchini, che — come ha riferito **LA REPUBBLICA** — non ha risparmiato qualche puntata polemica al progetto di Piano. «Al capezzale dei trasporti» ha scritto con tono più pessimistico **PAESE SERA**.

Per il **CORRIERE DELLA SERA** si tratta di un piano che ha già smosso impegni finanziari per 31 mila miliardi di lire e che dovrebbe richiederne altri 77 mila. «Claudio Signorile ha bisogno di 100 mila miliardi per dare piena attuazione al Piano dei Trasporti» ha precisato **IL GIORNALE**, rilevando che esso si propone obiettivi ambiziosi ma validi, primo fra tutti quello di dare sistematicità a tutto il sistema dei trasporti.

Ad elaborare questo Piano il Ministro ha chiamato non solo i tecnici più qualificati italiani, ma anche il premio Nobel per l'economia Wassily Leontief e l'esperto tedesco dei trasporti Helmut Seindenfus. In proposito **IL MONDO** ha scritto: «Con Leontief treni in orario. Il prossimo scenario sul quale il premio Nobel per l'economia dovrà cimentarsi con la sua tecnica di analisi in put-out put è sicuramente tra i più complessi che abbia mai dovuto affrontare nella pratica se non nella teoria. Si tratta infatti del Piano nazionale dei trasporti italiano». Pure **LA NAZIONE** e **IL RESTO DEL CARLINO** hanno commentato: «Anche un Nobel aiuta l'Italia a recuperare il tempo perduto nel settore dei trasporti».

Una nota di preoccupazione è stata espressa da **LA STAMPA**, dall'**AVVISATORE MARITTIMO** e da **L'UNITÀ** per quelli che potrebbero essere gli effetti della legge finanziaria sul Piano: se essa infatti andrà nel senso opposto alla filosofia del Piano si creerebbero gravi problemi e la discussione in corso rischierebbe di diventare un puro esercizio retorico.

È naturale che un programma della mole e della vastità del Piano non potesse trovare un'unanimità di consensi. **LA BORSA DEI NOLI** ha affermato che esso è la rivoluzione di tutto quello che studiosi, economisti e operatori economici stanno sostenendo da tempo. Qualche perplessità è stata manifestata da **IL TIRRENO**, soprattutto per quanto riguarda la futura politica portuale. Anche **IL LAVORO** e **LA REPUBBLICA** hanno mosso critiche alle linee del Piano che sembravano intese a sminuire il ruolo dei porti del centro-nord a vantaggio degli approdi del sud. Ma dopo le precisazioni e le assicurazioni fornite dal Ministro Signorile, gli stessi quotidiani si sono affrettati a tranquillizzare la pubblica opinione: «Genova ritroverà un ruolo primario nel Piano nazionale dei trasporti» ha scritto **IL SOLE/24 ORE**, e **IL LAVORO**: «Il futuro dei trasporti passerà dalla Liguria».

Le speranze della Calabria per quello che potrà venire alla Regione dal Piano sono state espresse dalla **GAZZETTA DEL SUD**, mentre la certezza della Puglia di una sua liberazione da una condizione ancora segnatamente marginale e subalterna della vita economica dell'Italia è stata dichiarata da **METROPOLITANA**.

In attesa della realizzazione del collegamento stabile fra la Sicilia e il Continente, continua intanto il potenziamento della flotta delle F.S. in servizio sullo Stretto di Messina. È stata varata a Castellammare di Stabia la nave-traghetto «Scilla», in grado di trasportare contemporaneamente, come hanno informato **IL MATTINO**, il **GIORNALE DI SICILIA** e la **GAZZETTA DEL SUD**, anche 44 carrozze ferroviarie e 170 autovetture. Il costo previsto è di 57 miliardi. Essa entrerà in servizio nel prossimo giugno sullo Stretto, ma potrà essere utilizzata anche per i collegamenti con la Sardegna.

Maria Guida

PERSONAGGI

Giovanni Gamenara: Macchinista al traguardo del secolo

Ancora un macchinista di Genova si segnala per longevità e a pochi giorni dal suo collega di Sampierdarena, di cui abbiamo recentemente riferito, taglia il traguardo dei cento anni.
Siamo andati a trovare anche lui proprio sulla dirittura di arrivo, avvertiti da un più giovane pensionato che con passi felpati ha fatto capolino nei nostri uffici.
Forse non si aspettava la nostra pronta disponibilità, tanto discretamente ci ha rivolto l'invito a far visita, per la ricorrenza, a Giovanni Gamenara, autentico genovese, che vive in una nitida casetta appollaiata nelle verdi colline che salgono da Pontedecimo fino al Passo dei Giovi.
Il nostro arrivo sembra atteso da tutti: volti schivi ma sorridenti, vocio di bambini fra cui si mescolano i pronipoti del festeggiato. Ma più curioso e desideroso ad attenderci è proprio lui, Giovanni Gamenara, l'antica «pala d'oro» dei fuochisti, che ci viene sorprendentemente incontro scendendo agevolmente la scala interna della sua casa, che risale poi con noi per accoglierci nel tinello dove si può parlare più da vicino e confidenzialmente. La sala è piena di regali, di fiori, di telegrammi, cose che ingombrano e ci impediscono di guardarci negli occhi. L'intervista non lo coglie impreparato, anzi fa di tutto per metterci a nostro agio, esibendo una voce accogliente, che non ha tentennamenti, calda, virile, senza toni di vecchiezza.
Le risposte alle nostre domande sono pronte, spesso particolareggiate, specie nell'indicazione delle date, dei luoghi, delle persone.
Percorriamo insieme le sue tappe ferroviarie dal 1904, quando, ventenne, venne assunto al Deposito Locomotive di Genova Rivarolo per essere utilizzato agli impianti fissi della Centrale Elettrica della Chiappella e subito dopo alla circolazione dei treni alle dipendenze di Novi S. Bovo. Ma il suo discorso si fa più vivo e commosso quando ricorda i suoi cinque anni trascorsi a Reggio Calabria: vi fu trasferito d'autorità nel 1912, quando ancora la città presentava marcatamente le rovine del cataclisma che l'aveva sconvolta nel dicembre del 1908. Erano tempi in cui l'obbedienza e il senso del dovere e della responsabilità sovrastavano gli interessi personali, qualcosa che si riscontra ancora nei discorsi del Gamenara, il quale, preparate le valigie e presa sottobraccio la giovane sposina, Geltrude Risso, si congedò dagli amici per avviarsi, senza paura della terra ballerina e senza pregiudizi, all'altra estremità d'Italia, dove la Ferrovia aveva bisogno della sua opera.

Giovanni Gamenara fotografato nella sua casa il giorno del suo centesimo compleanno

La descrizione che fa di Reggio e della sua gente è degna di uno scrittore: «quelle baracche di legno e cemento, incatramate, i cortili di ulivi, di fichi, di banani, dove vivevano tanti ferrovieri scampati al terremoto, quella chiesetta di legno del Sacro Cuore e la festa di luglio coi mortaretti...». Immagini cariche di sentimento, anche di un po' di nostalgia cose mai dimenticate dal Gamenara, riprodotte con precisione fotografica. Poi ritorna da solo sui binari, parla dei suoi viaggi prima lungo il litorale ionico fino a Cotrone (non si chiamava ancora Crotone, ci precisa), del Macchinista Pensabene col quale era in coppia, che spesso si addormentava in certe soste lunghe nelle stazioni deserte, dietro le quali c'erano solo la spiaggia dorata e la profonda voce del mare.
Successivamente fu assegnato a una linea più importante, quella tirrenica, fino a Paola, di cui ricorda nitidamente i nomi di alcune stazioni: «Amantea, Fiumefreddo, Bruzio, San Lucido...».
E poi ricorda che a Reggio è diventato papà, perché nel 1914 è nato lì il primogenito Giacomo, che oggi è con noi; ricorda persino l'ostetrica che curò l'assistenza della moglie, la sua figura longilinea, i suoi capelli ricci, i suoi occhi neri come carboni.
Non interrompiamo l'incanto della sua narrazione: ci riporta così al Nord, dove ritorna nel 1917, precisamente a Novi S. Bovo e qui nel 1919 riceve i galloni di Macchinista. I cinque anni in Calabria erano stati premiati.
Nel 1924 Gamenara viene trasferito a Savona dove rimane per sei anni e nel 1930 va ad Alessandria dove nel 1932 finisce la sua attività ferroviaria. Molti aneddoti del suo tempo

sulle locomotive di ogni tipo intercalano il suo discorso, come, ad esempio, quello della multa per essere arrivato in anticipo, quello delle riparazioni di fortuna con mezzi e pezzi raccolti e tenuti sulla macchina, per evitare di chiamare riserva.

Quando nel 1932 gli viene richiesta d'autorità la tessera del partito fascista, Gamenara la rifiuta non per una vera e propria avversione al regime, ma perché accettarla non corrispondeva a un preciso dovere verso la Ferrovia, cui solamente doveva obbedienza.

La forma ricattatoria lo umiliava. Viene perciò esonerato, come tanti altri, ma anche — aggiunge sinceramente — perché non gradiva guidare i locomotori elettrici che già sostituivano le vaporiere sulle linee piemontesi e liguri. Le seicento lire di pensione al mese e la sua campagna sulle pendici dei Giovi gli andavano bene, anche se intanto erano nati, dopo Giacomo, Maria Teresa, Lina e Luciano, i quattro figli da cui avrà tanti nipoti e pronipoti.

L'attività di Gamenara non si ferma: oltre alla campagna si dedica a lavori di meccanico, sa fare un po' di tutto. Collabora allo smontaggio del villaggio balneare di Genova dove poi sorgerà l'attuale Piazza della Vittoria, assume l'accudienza dei carri riscaldatori e tanti lavori su macchine agricole. Ma Gamenara ha fatto giornalmente tanti chilometri a piedi lungo l'Appennino ligure e forse anche in ciò risiede il suo lungo cammino di vita e nelle condizioni fisiche e di mente ancora pienamente intatte.

Tutto ciò ci ha raccontato con semplicità e freschezza e il suo discorso continuerebbe senza smarrirsi nelle nubi della memoria se non fossimo noi a congedarci. Ci accompagna alla macchina parcheggiata nel cortile con una punta di tristezza.

Aurelio Battaglia

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

La perequazione delle pensioni

Il primo argomento del mese lo dedico alla rivalutazione delle pensioni cosiddette d'annata per un duplice ordine di motivi: a) continuano a pervenire in redazione numerose lettere che sollevano tale problema; b) qualche amico lamenta che la rubrica trascuri la questione, mentre, invero, mi sono dilungato su questo tema più volte negli anni decorsi, ogniqualvolta sembrava che qualche iniziativa legislativa stesse per andare in porto. Se poi i progetti si sono arenati lungo il percorso parlamentare per effetto di vicissitudini politiche e sindacali non è certo con il parlarne di continuo in questa sede che la questione possa trovare l'auspicata conclusione.

Tuttavia, l'occasione — che mi consente di aderire alle richieste avanzate dai seguenti amici: **Mario Bonafoglia** da Casagiove, **Albino Cogotti** da Cagliari, **Antonio Di Matteo** da Bari, **Arnaldo Lombardi** da Roma, **Lorenzo Lucchetti** da Capezzano Pianore, **Luigi Mauro** da Torino, **Bruno Pancíroli** da Rapallo, **Vittorino Pase** da Roncade, **gruppo di pensionati** da Trieste, **Mario Santagati** da Catania, **Aldo Schembri** da Cairo Montenotte, **Francesco Volpe** da Padova — mi viene data dal fatto che in data 4 giugno 1984 il Governo ha presentato alla Camera dei deputati il disegno di legge n. 1789 riguardante la **perequazione dei trattamenti pensionistici in atto dei pubblici dipendenti**.

Come ho avuto modo di scrivere in circostanze analoghe, mi riservo di fare una esposizione completa ed organica delle disposizioni contenute nel detto disegno di legge quando esso sarà divenuto legge dello Stato — la qualcosa, questa volta, dovrebbe sicuramente verificarsi, in base ad alcune considerazioni che non ritengo necessario riportare — limitandomi qui di seguito ad indicare le linee generali del provvedimento.

Esso trova la sua logica giustificazione nel presupposto che la mancanza di una previsione legislativa di un diretto agganciamento delle pensioni dei pubblici dipendenti ai miglioramenti economici concessi al personale in attività di servizio con cadenze temporali ha creato una situazione anomala che è motivo di risentimenti da parte degli interessati; è sorto, cioè, un divario a parità di anzianità e di qualifica fra le pensioni dei dipendenti pubblici posti in quiescenza in epoche diverse; divario che è tanto maggiore quanto più lontana è la data di collocamento a riposo.

Com'è noto, per ovviare ad una siffatta situazione, il Governo aveva già predisposto un disegno di legge (del quale ho riportato il contenuto nel numero di giugno del 1982), che non ha potuto avere realizzazione per lo scioglimento anticipato del Parlamento.

Il nuovo disegno di legge, ricalcando nella sostanza quello suddetto, che aveva già riportato l'approvazione della Commissione Affari costituzionali della Camera dei deputati, assicura un parziale allineamento delle pensioni, mediante una loro rivalutazione in base a criteri di uniformità per tutto il personale dello Stato.

In particolare, per quanto riguarda le pensioni dei ferrovieri, il disegno di legge, tenendo in considerazione gli incrementi stipendiali concessi al personale in servizio sino all'entrata in vigore della legge 6 febbraio 1979 n. 42, prevede due serie di miglioramenti, distinte per fasce di pensionamento, di cui la prima provvisoria a decorrere dal 1° gennaio 1984, meno articolata ma di facile e tempestiva applicazione, e la seconda a partire dal 1° gennaio 1985, di più complessa realizzazione, ma articolata in maniera tale da raggiungere il fine proposto, con aumenti in parte percentuali ed in parte fissi in modo da avvicinarsi quanto più possibile all'importo effettivamente richiesto per l'esatta perequazione nei singoli casi concreti con riferimento ai trattamenti di quiescenza liquidati sulla base delle tabelle introdotte, appunto, dalla legge n. 42 del 1979.

Sarebbe stato auspicabile che il disegno di legge avesse previsto il totale allineamento delle pensioni, tenendo in considerazione anche i miglioramenti retributivi concessi dopo il 1° ottobre 1978 (data degli effetti economici della legge succitata n. 42), ma il Governo, per ora, non ha ritenuto di poter attuare la completa perequazione a motivo della particolare politica economica nella quale attualmente è impegnato.

Valutazione dell'anzianità pregressa ai ferrovieri posti in quiescenza durante il contratto ponte

Altro tema reiteratamente segnalato (mi riferisco agli amici **Giacomo Barocci** da Senigallia, **Francesco Berti** da Milano, **Claudio Carena** da Carmagnola, **Lorenzo Cecchi** da Firenze, **Francesco Contiello** da Napoli, **gruppo di pensionati** da Roma, **Giorgio Pignatone** e **Michele Pilato** da Caltanissetta, **Angiolo Pini** da Firenze, **Salvatore Privitera** da Catania, **Oronzo Sponziello** da Taranto) è quello dell'attribuzione ai ferrovieri collocati a riposo nel periodo 1° luglio 1979 - 31 dicembre 1980 del beneficio economico denominato delle anzianità pregresse.

Come si sa, i provvedimenti legislativi del giugno 1981 recanti le nuove misure degli stipendi, decorrenti dal 1° febbraio 1981, in favore del personale civile, dei militari e dei dirigenti dello Stato, ivi compresi quelli delle Aziende autonome, hanno previsto, tra l'altro, norme per la determinazione di nuovi stipendi, anche in relazione agli anni di effettivo servizio prestato dal suddetto personale esclusi i dirigenti, alle dipendenze dello Stato. Giustamente, nella parte finale dei provvedimenti medesimi è stato stabilito che l'inquadramento nei nuovi livelli retributivi — da valere ai soli fini del trattamento di quiescenza — va effettuato anche nei confronti dei dipendenti cessati dal servizio nell'arco temporale compreso tra le decorrenze del triennio contrattuale 1979-1981 fissate per le diverse categorie ed il 1° febbraio 1981. Dette decorrenze sono state così individuate:

a) 1° gennaio 1979 - personale dei Ministeri, personale non docente delle Università, personale militare con grado inferiore a colonnello;

b) 1° aprile 1979 - personale della Scuola di ogni ordine e grado;

c) 1° luglio 1979 - personale dell'Amministrazione dei Monopoli di Stato;

d) 1° maggio 1979 - personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

Pertanto, nei confronti di detto personale, esonerato dal servizio successivamente alle singole date di decorrenza sopra indicate, è stata effettuata la riliquidazione delle pensioni a partire dal 1° febbraio 1981, tenendo conto, ovviamente, delle anzianità maturate — con esclusione dei dirigenti nei cui riguardi le anzianità pregresse sono state valutate in quiescenza ad iniziare dagli esoneri del 2 giugno 1982 (nel senso che il personale dirigente appartenente a qualsiasi amministrazione doveva essere in attività almeno il 1° giugno 1982) — fino alla data di cessazione dal servizio.

I ferrovieri, da parte loro, i quali, anteriormente ai provvedimenti delle altre categorie del personale dello Stato, avevano ottenuto un certo miglioramento retributivo con la legge n. 885 del 1980 (nota come contratto ponte) a decorrere dal 1° luglio 1979, per la valorizzazione delle anzianità pregresse hanno dovuto attendere l'emanazione della legge n. 426 del 1982, il cui art. 4 ha riconosciuto il pregresso servizio reso sino al 31 dicembre 1980 con effetto dal 1° gennaio 1981, da estendere ai dipendenti in attività almeno alla predetta data del 31 dicembre 1980, sulla base di importi annui, fissati per categoria di personale, per ogni anno di servizio di ruolo o non di ruolo prestato presso l'Azienda delle F.S. o altra Amministrazione dello Stato. Tuttavia, a differenza degli altri settori del pubblico impiego, non è stata prevista alcuna decorrenza retroattiva per l'applicazione del meccanismo di valutazione dell'anzianità, di fatto instaurando un trattamento pensionistico deteriore per i ferrovieri cessati dal servizio a datare dalla scadenza del precedente contratto e cioè dal 1° luglio 1979.

La sanatoria per questi ultimi

Viaggio di istruzione a Vienna

Dal 9 al 15 settembre u.s. ha avuto luogo il viaggio di istruzione a Vienna di 100 ferrovieri estratti a sorte negli impianti della Rete che nell'anno 1983 hanno avuto un indice di infortuni sul lavoro inferiore alla media nazionale.

Il viaggio, promosso dalla Sezione «Sicurezza del lavoro» del Servizio Personale, è stato organizzato dal D.L.F. di Roma, che si è prodigato con tutti i suoi mezzi per l'ottima riuscita.

La comitiva era guidata dal Dirigente Generale dr. Cesare Cingolani, presidente del Comitato Centrale per la sicurezza del lavoro, dal dr. Salvatore Vitiello, Capo della Sezione «Sicurezza del lavoro» del Servizio Personale e dal sig. Luigi Dominici dello stesso Servizio.

Oltre ad ammirare le bellezze naturali ed artistiche della capitale austriaca, vivo interesse hanno mostrato tutti i partecipanti per la visita all'Officina di Floridsdorf delle OBB. La comitiva è stata ricevuta dal Capo dell'Impianto dr. ing. Alfred Kempfer il quale, unitamente ai suoi principali collaboratori, ha illustrato con particolare cura le caratteristiche dell'impianto stesso accompagnando poi personalmente i ferrovieri italiani in una dettagliata visita ai vari reparti.

Al termine della visita i ferrovieri italiani sono stati ospitati presso la mensa aziendale dell'Officina, dove hanno avuto modo di fraternizzare con i colleghi ferrovieri austriaci.

Un momento della visita effettuata presso l'Officina di Floridsdorf. A sinistra, la comitiva dei ferrovieri durante la visita al castello di Schonbrunn

va, quindi, considerata una vicenda a se stante rispetto al problema più generale, che è quello della seconda fase della rivalutazione delle pensioni dei pubblici dipendenti, onde allineare tutte le pensioni cosiddette d'annata a quelle derivanti dai contratti più recenti con incluse le anzianità pregresse, così come ho già accennato nel punto precedente.
L'Azienda ferroviaria, condividendo l'impostazione sindacale del problema, aveva predisposto un apposito disegno di legge che sanciva la riliquidazione del trattamento di quiescenza, per l'inclusione nella base pensionabile del beneficio concesso dal citato art. 4 della legge n. 426 del 1982, in favore del personale, escluso quello dirigenziale, in servizio alla data del 30 giugno 1979 cessato dall'impiego dopo tale data e fino a tutto il 31 dicembre 1980.
Purtroppo, detto progetto di legge non ha ottenuto il consenso del Ministero del tesoro e non ha, perciò, potuto completare il suo cammino procedurale.
I Sindacati, da ultimo, per dare soluzione al problema in parola, avevano tentato di fare inserire uno speciale articolo nel disegno di legge che dava attuazione alla terza fase del contratto 1981-1983, ma anche questo esperimento non è andato a buon fine. Così stando le cose che rimane da fare ai ferrovieri interessati? Secondo la nostra struttura costituzionale e sociale, è necessario intensificare il rapporto con le forze politiche e sindacali per sviluppare in forma organizzata la necessaria azione di pressione per superare l'ostacolo rappresentato dal diniego del Ministero del tesoro.
D'altra parte, la soluzione della questione s'impone anche con riferimento al disegno di legge sulla perequazione delle pensioni, del quale ho parlato nel punto precedente. Infatti, se le cose rimanessero allo stato attuale, detto disegno di legge rischierebbe di creare altri motivi di scontento e di conflittualità tra coloro che sono andati in quiescenza nel periodo 2 luglio 1977 - 1° ottobre 1978 e quelli ricadenti nell'arco di tempo successivo, ivi compresi quelli del cosiddetto contratto ponte, i quali ultimi si vedrebbero ulteriormente penalizzare nelle loro posizioni pensionistiche.

Benefici economici ai grandi invalidi per causa di servizio

Le notizie che seguono sono rivolte ai pensionati titolari di pensioni privilegiate per mutilazioni ed infermità classificate di prima categoria comportanti l'attribuzione di assegni accessori. Esse sono dirette, tra gli altri, agli amici **Francesco Cannizzaro** da Misilmeri, **Alfonso Cocozziello** da Montefalcione e **Gianluigi Guaschino** da Casale Monferrato.
Si tratta della legge 2 maggio 1984 n. 111 (pubblicata sulla G.U. n. 124 del successivo 7 s.m.), la quale, finalmente, ha esteso ai mutilati ed invalidi per servizio i miglioramenti del trattamento accessorio accordati ai mutilati ed invalidi di guerra con il D.P.R. 30 dicembre 1981 n. 834 ed alcune innovazioni normative introdotte con il medesimo decreto presidenziale.
La predetta legge statuisce che dal 1° gennaio 1984, ai fini della concessione dei trattamenti privilegiati ordinari, la classificazione delle mutilazioni ed infermità dipendenti da causa di servizio va effettuata applicando, secondo i casi, le tabelle A, B, E ed F allegate al D.P.R. n. 834 del 1981.
Consegue che le predette tabelle dovranno essere applicate per le liquidazioni delle pensioni privilegiate ordinarie che verranno disposte con provvedimenti adottati a decorrere dal 22 maggio 1984, data di entrata in vigore della legge n. 111. Inoltre, le più favorevoli assegnazioni delle invalidità devono trovare attuazione, sempre con effetto dal 1° gennaio 1984, nei confronti dei titolari di pensioni liquidate con decreti emanati precedentemente alla succitata data del 22 maggio 1984. A tal uopo, è opportuno che gli interessati segnalino con apposita istanza (diretta ai competenti Uffici Personale) l'opportunità che si proceda ad una ricognizione della loro posizione, al fine di accertare l'eventuale variazione nella classificazione delle invalidità stesse e la relativa revisione della pensione già conferita.
Gli assegni accessori che vengono rivalutati a partire dal 1° gennaio 1984 sono i seguenti: 1) assegno di superinvalidità; 2) indennità di assistenza e di accompagnamento; 3) assegno per cumulo di infermità.
Una novità assoluta è rappresentata dalla disposizione contenuta nell'art. 5 della legge, che introduce l'adeguamento automatico dei tre assegni sopra elencati in misura pari al sessanta per cento di quello previsto per i pensionati di guerra per il triennio 1982-84, mediante la concessione di un assegno aggiuntivo. Lo stesso art. 5 stabilisce che le successive quote di adeguamento saranno determinate, con cadenza triennale, mediante un decreto del Ministro del tesoro.
Il suddetto beneficio decorre dal 1° gennaio 1984 e viene corrisposto d'ufficio dalle Direzioni provinciali del tesoro. Pertanto, le predette Direzioni provinciali, contestualmente all'attribuzione dei nuovi importi dell'assegno di superinvalidità, dell'indennità di assistenza e di accompagnamento e dell'assegno per cumulo d'infermità, provvederanno a corrispondere un assegno aggiuntivo pari al 19,2 per cento di ciascuno di tali emolumenti.
In proposito, aggiungo che la Direzione generale del tesoro con circolare dell'agosto scorso ha impartito le opportune disposizioni applicative affinché i miglioramenti economici anzidetti vengano erogati nel prossimo mese di novembre, sia per quanto concerne la nuova rata mensile che per quanto attiene agli arretrati maturati.

Liquidazione dei trattamenti di quiescenza e di buonuscita in base ai nuovi stipendi

Con recente circolare è stato disposto che la liquidazione dei trattamenti di fine rapporto vengano determinati sulla base dei nuovi stipendi decorrenti dal 1° gennaio 1983 a partire dai collocamenti a riposo per limiti di età e di servizio ai sensi dell'art. 165 S.G. decorrenti dal **2 marzo 1985**, e naturalmente, anche per le altre forme di cessazioni che saranno incluse negli stessi elenchi degli esoneri programmati.
In conseguenza dell'efficacia retroattiva delle nuove tabelle stipendiali, è stata disposta altresì la regolarizzazione dei trattamenti di quiescenza e di buonuscita per i dipendenti in attività di servizio almeno al 1° gennaio 1983 ed esonerati dal 2 gennaio in poi, nonché per gli aventi causa dei ferrovieri deceduti in attività a datare dal medesimo 1° gennaio 1983. Si ritiene che le riforme delle pensioni e delle indennità di buonuscita nei confronti degli interessati possano essere ultimate entro il 30 aprile 1985.

MODI DI DIRE

Quali sostituti per la parola «pensione»?

Giunto il tempo in cui «ciascun dovrebbe / calar le vele e raccogliere le sartie» (Dante, *Inferno* - XXVII, 80-81), i ferrovieri lasciano l'Azienda, e ciò fanno o per volontarie dimissioni o, come suol dirsi con locuzione del gergo amministrativo, «per raggiunti limiti d'età».
Conseguito il diritto alla pensione, si viene «posti in quiescenza» ovvero si è «collocati a riposo».
Son questi modi degli uffici, che dicon quiete e riposo, e che

tuttavia non riescono particolarmente graditi ai neopensionati, la cui mente non può certo essere rivolta all'ombra dei pioppi o al cantare degli uccelletti.
La nuova condizione spiace a molti, perché in genere si accompagna a preoccupazioni per l'avvenire ed all'urgenza di dare nuovo ordine e nuove abitudini al proprio vivere quotidiano. E verosimilmente a molti spiace la stessa definizione di «pensionato», perché legata ai concetti negativi di inabilità, noia, inattività, ozio, età matura (pensionabile) e sim.
Nei dizionari, s.v. Pensione, leggiamo che si tratta di un assegno per lo più mensile e vitalizio che lo Stato ed altri enti pubblici accordano ai dipendenti che cessano dal servizio «per anzianità».
C'è pertanto qualche buona ragione per evitare la parola «pensione». Ciò può farsi ricorrendo a quei «sostituti eufemistici» di cui l'interdizione rappresenta la più comune causa psicologica. Alcuni esempi di tali sostituti troviamo nella rubrica TUTTARETE del nostro periodico: in luogo di «pensione» si adoperano formule come «esoneri», «congedi», «cambio della guardia», «esodi», «commiati» ecc.
Queste dizioni sono l'evidente risultato dell'attribuzione di un nuovo significato a parole già esistenti, cosicché la loro introduzione può dirsi frutto di semplici rassomiglianze o di impressioni del momento. E tale introduzione, per gli accennati motivi di eufemismo, rappresenta a parer nostro un tentativo da non riprovare. Osserviamo però che tanta varietà di termini non soltanto genera inquietudine e perplessità in qualche attento lettore (si confronti a tal riguardo la lettera del Sig. Donato Letterio di Messina, pubblicata sul fascicolo 4/1984 di «Voci»), ma anche testimonia della difficoltà di trovare un valido sostituto per la parola «pensione», che sia destinato ad attecchire e ad essere convenientemente accolto nei vocabolari.

Carmelo Neri

NOTIZIE PER IL PERSONALE

A cura dell'Ufficio O.M. del Servizio Personale

Trattamento di quiescenza del personale F.S.

Sono state ultimate le riforme dei trattamenti di quiescenza determinate dall'applicazione della legge n. 426/82 e del D.P.R. n. 804/82.
Inoltre, a seguito della pubblicazione sulla G.U. n. 193 — del 14-7-1984 — della legge 10 luglio 1984, n. 292, recante «Nuove norme in materia di assetto giuridico ed economico del personale dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato», si è predisposta la circolare n. P.1/P.4.926/5.1 del 27-8-84 relativa alla liquidazione ed alle riforme dei trattamenti di quiescenza, in applicazione dell'art. 7 della legge medesima che, tra l'altro, prevede:
— dal 1° gennaio 1983, una nuova tabella degli stipendi in sostituzione di quella allegata al D.P.R. 6 ottobre 1982, n. 804;
— dal 1° settembre 1983, una ulteriore nuova tabella degli stipendi in sostituzione di quella in vigore dal 1° gennaio 1983, con contemporanea soppressione della maggiorazione di L. 93.132 mensili lorde di cui al 3° comma dell'art. 1 della legge 22 dicembre 1980, n. 885, ferma restando la riduzione, prevista dal 4° comma del citato art. 1 della legge n. 885, di L. 90.152 mensili della misura dell'indennità integrativa speciale;
— dal 2 settembre 1983, il conglobamento nello stipendio in godimento al 1° settembre 1983, dell'assegno personale di cui al 3° comma dell'art. 15 della legge 6 febbraio 1979, n. 42, e dell'elemento distinto dalla retribuzione di cui all'art. 4 della legge 1° luglio 1982, n. 426;
— nei confronti del personale in servizio alla data del 1° luglio 1983 e cessato dal servizio successivamente a tale data e fino al 2 settembre 1983, la trasformazione tabellare ed il conglobamento previsto per il personale in servizio a quest'ultima data, con effetti economici 2 settembre 1983.

Rideterminazione delle indennità fisse mensili stabilite in favore dei dipendenti inviati in missione continuativa in varie località della rete

Con D.M. 13 luglio 1984, n. 1739, sono state rideterminate, a decorrere dal 1° gennaio 1984, le misure delle indennità fisse mensili, stabilite, in base al primo comma dell'art. 14 delle D.C.A., dall'art. 1 del D.M. 1385/83 per i dipendenti in missione continuativa in Alto Adige e dalle tabelle 1, 2 e 3 unite allo stesso D.M. 1385/83 per i dipendenti inviati in missione continuativa in varie località della rete per lo svolgimento di particolari incarichi.
Il suddetto D.M. 13 luglio 1984, n. 1739, è stato trasmesso ai Servizi e ai Compartimenti con lettera circolare n. P. 3.1.5/51020 del 27 luglio 1984.

Concorso «Genio Ferrovieri»

I. - GENERALITÀ
Scadenza presentazione domande: 20 novembre 1984. Posti disponibili: n. 295, che saranno così ripartiti: 55 allievi capi stazione; 80 allievi macchinisti; 90 allievi manovratori-deviatori; 70 allievi ferrovieri (addetti alle squadre ponti e lavori d'ammodernamento).
Date incorporazione: 15 maggio 1985 per allievi manovratori-deviatori; 1° luglio 1985 per allievi capi stazione, allievi macchinisti ed allievi ferrovieri.
II. - REQUISITI
Possono aspirare all'arruolamento i cittadini italiani residenti in territorio nazionale che: a) siano celibi o vedovi e comunque senza prole; b) siano in possesso, all'atto della presentazione della domanda, dei seguenti titoli di studio: *per gli aspiranti allievi capi stazione:* diploma di scuola media di secondo grado; *per gli aspiranti allievi macchinisti:* diploma di maturità rilasciato da licei classici, scientifici, artistici, linguistici, istituti magistrali, istituti d'arte applicata, istituti tecnici commerciali, per geometri, industriali, agrari, nautici, aeronautici e sezioni di istituti tecnici per periti aziendali e corrispondenti in lingue estere per il turismo; diploma di maturità professionale rilasciato da istituti professionali – statali o pareggiati – per le specializzazioni previste dall'art. 3 della legge 27 ottobre 1969, n. 754, e successivo aggiornamento stabilito con ordinanza del Ministero della Pubblica Istruzione in data 16 aprile 1975; diploma di licenza liceale rilasciato ai sensi della legge 3 gennaio 1960, n. 102, dalla Scuola Europea; *per gli aspiranti allievi manovratori-deviatori ed allievi ferrovieri:* licenza di scuola media di primo grado. Gli aspiranti a tali qualifiche, in possesso di titolo di studio superiore o attestato di frequenza rilasciato da un istituto di istruzione secondaria superiore, devono esibire tali eventuali titoli in aggiunta al diploma di scuola media di primo grado, comunque necessario. Non è ammessa equipollenza di titoli di studio. I candidati muniti di titolo di studio superiore debbono comunque esibire uno di quelli sopra indicati; c) abbiano alle date di incorporazione, l'età minima di 18 anni e massima di 26 ed abbiano la statura minima di m. 1,60; d) non siano incorsi in condanne penali e non siano imputati in procedimento penale per reati incompatibili con l'acquisizione o conservazione dei gradi militari (art. 1 legge 2 maggio 1969, n. 304); e) siano di buona condotta morale e civile; f) siano riconosciuti in possesso dei necessari requisiti fisio-psico-attitudinali.
III. - DOMANDA
La domanda di ammissione all'arruolamento volontario deve essere presentata: dagli aspiranti non alle armi, su carta legale, al Comando del Distretto militare di residenza; dagli aspiranti alle armi, su carta semplice, al Comando del Reparto o Ente di appartenenza.
La domanda deve essere consegnata personalmente dall'interessato o da un suo incaricato al Comando competente.
Per gli aspiranti che alla data di presentazione della domanda non raggiungano la maggiore età (anni 18), occorre il consenso di entrambi i genitori, espresso di comune accordo ai sensi dell'art. 138 della legge 19 maggio 1975, n. 151, ovvero quello del tutore, salvo che abbiano già concorso alla leva e siano stati arruolati.
Tale consenso deve essere espresso in calce alla domanda.

Al Dopolavoro Ferroviario la Presidenza Generale dell'U.S.I.C.

Il dott. Romano (il primo a destra) al tavolo della presidenza del Congresso USIC

Nei giorni dal 4 all'8 settembre u.s., nel corso dei lavori del Congresso Biennale dell'Unione Sportiva Internazionale dei Ferrovieri (U.S.I.C.), svoltosi a Balaton Füred con l'organizzazione dei colleghi ungheresi, il Dr. Giovanni Romano, Capo dell'Ufficio Centrale del Dopolavoro Ferroviario, è stato nominato Presidente Generale dell'U.S.I.C. stessa.

La Federazione, che annovera tra i suoi membri le Aziende Ferroviarie di 27 Paesi europei nonché la Corea, l'India e l'Iran, rappresenta senz'altro uno dei più cospicui esempi d'associazionismo tra lavoratori di ogni parte del mondo, sia per numero di aderenti che per estensione territoriale.

Le manifestazioni indette dall'U.S.I.C. costituiscono, su tali basi, delle magnifiche occasioni d'incontro tra migliaia di sportivi dilettanti, che si confrontano con sano agonismo nelle più diverse discipline, ponendo la fratellanza tra i popoli al primo posto tra gli scopi del proprio statuto.

L'unanimità dei consensi ottenuti nell'elezione del Dr. Romano ha sottolineato non soltanto i suoi meriti di funzionario aziendale ed esperto dei problemi del tempo libero dei lavoratori, ma soprattutto la costante, fattiva ed appassionata opera svolta nell'U.S.I.C. dall'intera Istituzione dopolavoristica dell'Azienda F.S., che pur non perseguendo nel settore finalità prettamente agonistiche, non ha mai mancato, ogni qualvolta le circostanze lo consentissero, di assicurare la partecipazione del D.L.F. alle numerose e qualificate manifestazioni U.S.I.C., non di rado cogliendo lusinghieri risultati.

La nomina a Presidente Generale sarà di sprone, per il Dr. Romano, per i suoi collaboratori e per tutta l'Istituzione Dopolavoristica a proseguire con rinnovata energia sulla strada intrapresa, nella consapevolezza di apportare un concreto contributo alle attività del tempo libero; problema, questo, che trova sensibili tutte le grandi Aziende in campo nazionale ed internazionale.

Virginio Pantano

IV Campionato Internazionale di Pesca alla lenza

Si è recentemente svolto a Muszina Zcochie (Polonia), il IV Campionato Internazionale Ferrovieri di Pesca alla Lenza, organizzato dall'USIC.

Hanno partecipato alla Gara, oltre all'Italia, le rappresentative di: Repubblica Federale Tedesca, Lussemburgo, Olanda, Polonia, Belgio, Gran Bretagna, Jugoslavia, Bulgaria, Portogallo.

La rappresentativa italiana, formata da pescatori ferrovieri selezionati in base ai risultati delle ultime gare nazionali, era composta dal Capo Delegazione Marcello Dalpozzo di Bologna, dal Direttore Tecnico Pier Luigi Zavattaro di Voghera e dagli atleti: Quinto Magni (capitano) di Bologna, Francesco Milone di Roma, Antonio Zucchi di Fidenza, Igino Dondi di Voghera, Francesco Mandarino di Torino e Walter Favalini di Bologna.

La squadra si è comportata egregiamente, conquistando il V posto nella classifica a squadre dietro a: Germania, Lussemburgo, Olanda e Polonia, nonché l'VIII posto nella classifica individuale assoluta grazie al collega Igino Dondi.

Tali piazzamenti assumono ancor più valore se si considerano gli ostacoli che i nostri colleghi hanno dovuto affrontare, fra i quali la conservazione delle esche per un così lungo tragitto ferroviario e, soprattutto, l'inclemenza del tempo durante lo lo svolgimento della gara, che ha indubbiamente favorito i concorrenti dei paesi nordici.

Durante la serata conclusiva della manifestazione, la delegazione italiana ha inoltre avuto l'onore di essere designata a rappresentare tutte le nazioni partecipanti nell'esprimere il ringraziamento di rito all'USIC ed al Comitato Organizzativo polacco, la cui opera è stata perfetta sotto ogni punto di vista.

Stefano Bisazza

Qua e là per i D.L.F.

Nella cornice dell'ex-convento S. Domenico, sono state esposte le circa 65 opere dei pittori convenuti al 12° Concorso Esposizione Nazionale di Pittura Estemporanea «Gentile da Fabriano». La manifestazione era organizzata dal Dopolavoro Ferroviario di Fabriano e patrocinata dalla Banca Nazionale delle Comunicazioni. Tutte le opere sono state sottoposte al giudizio della Giuria, composta dal dr. Franco Brogi, pittore, dal prof. Gigino Falconi, anch'egli pittore, dal dr. Elverio Maurizi, critico d'arte, dal prof. Guido Pinzani, scul-

tore, e da padre Stefano Troiani, critico d'arte.
La gara pittorica aveva poi il suo naturale epilogo con la premiazione alla presenza dell'On. Melillo, Sottosegretario ai Trasporti, il quale si è detto felice di essere per la seconda volta a Fabriano accanto ai pittori ferrovieri di ogni parte d'Italia, sottolineando il notevole livello artistico della manifestazione ed auspicando sempre maggiore successo artistico ai pittori. Erano anche presenti il dr. Ciambricco, Direttore di «Voci della Rotaia», l'ing. La Rosa, in rappresentanza della Direzione Comp.le FS, il dr. Merloni, Sindaco di Fabriano. Tutti gli oratori intervenuti hanno esternato l'apprezzamento per la maturità espressiva delle opere ed hanno lodato la bravura dei pittori ferrovieri.

Il DLF Nuoto Pistoia è rientrato in Italia dopo una settimana trascorsa ad Hannover dove insieme ad una formazione locale, ad un'altra squadra tedesca di Amburgo ed al Gruppo Belga di Seraing, ha disputato la seconda edizione di un meeting internazionale di nuoto.
La manifestazione agonistica, svoltasi alla presenza delle autorità cittadine, ha entusiasmato gli spettatori che, numerosissimi, hanno assistito alle gare incitando rumorosamente i concorrenti. Il successo è andato alla fortissima formazione di Hannover pur priva di un atleta olimpionico. Al secondo posto si sono piazzati i ragazzi del DLF che hanno superato di un soffio l'altra formazione tedesca di Amburgo.
Nel 1986 Pistoia ospiterà la quarta edizione di questo meeting.

Come già nella passata stagione agonistica saranno ben tre gli atleti della Sezione Pattinaggio Artistico del DLF di Trieste C.le che, per rinverdire gli allori del passato, rappresenteranno la Regione Friuli-Venezia Giulia nelle fasi nazionali dei «Giochi della Gioventù». Altri tre atleti, invece, difenderanno i colori bianco-celesti del Sodalizio dopolavoristico nelle gare del «Campionato italiano».

La bicicletta come alternativa al treno, almeno nei momenti di relax e di tempo libero, questo lo scopo di una nuova iniziativa del DLF di Portogruaro che ha organizzato un gruppo di cicloturisti. Questi i nominativi dei ferrovieri che fanno parte della nuova sezione: Luigi Gastaldin, Armando Durigon, Giacomo Cricco, Corrado Basso, Olivio Fanzel, Giorgio Bravin, Antonio Bergamasco, Silvano Travain, Galdino Ronco, Rodolfo Drigo, Tommaso Baldissarra.

Si è conclusa con notevole successo la 3ª edizione del Premio letterario «Superba» indetto per il 1984 dal Dopolavoro di Genova, un'edizione ragguardevole per la qualità delle opere presentate e per la massiccia partecipazione da ogni parte d'Italia.
Il concorso, articolato in quattro settori (poesia in lingua italiana, poesia nei dialetti del ceppo ligure, narrativa con un tema fisso sulla stazione, e poesia e narrativa riservata agli studenti della scuola media inferiore) è stato presieduto dalla scrittrice ligure Elena Bono, coadiuvata da Margherita Faustini, Sandra Ramella, Millo Balduzzi, Roberto Della Vedova, Lelio Mensi, Umberto Rossi e Armano Tognocchi. La premiazione si è svolta nel salone dei ricevimenti del Dopolavoro di Genova P.P. alla presenza dell'Assessore Silvio Ferrari in rappresentanza del Sindaco di Genova e del dott. Tortonese per l'Azienda FS.
Sono risultati vincitori, nell'ordine, per ciascun settore: Domenico Navaresco di S. Bernardo di Carmagnola; Eugenio Giovando di La Spezia; Enzo Sonato di Bosco di Zevio (Verona); Patrizia Branchini di Bologna. Numerose le segnalazioni e le menzioni d'onore.

Si è svolta ad Alassio, a cura del Dopolavoro Ferroviario di Albenga, una Rassegna fotografica interessante «La pietra nel Ponente Ligustico». L'esposizione ha ottenuto vivo successo di partecipanti e di pubblico.

Prestigiosa presenza del DLF di Portogruaro alla 8ª Mostra ferroviaria di artigianato e fermodellismo a livello nazionale svoltasi al Museo nazionale ferroviario di Napoli Pietrarsa. Manuela Urbani, associata come familiare al sodalizio portogruarese, ha ottenuto infatti il primo posto assoluto nella categoria artigianato femminile, con uno splendido centrotavola a uncinetto.

Esordio in grande stile per il neocostituito gruppo bocce del DLF di Gorizia, che al termine di un incontro durato ben sei ore e mezzo, si è imposto sugli irriducibili ferrovieri jugoslavi di Nuova Gorizia. L'incontro di bocce, cui ha fatto seguito una gara di briscola, nella quale i ferrovieri jugoslavi si sono presi la rivincita, ha costituito il primo passo per la ripresa dei tradizionali scambi ricreativi e sportivi con i paesi confinanti.
Hanno collaborato: Aurelio Battaglia, A. Pergola-Quaratino, Fabrizio Romagnoli.

CALENDARIO TURISTICO DLF

Viaggi	*Sezioni DLF organizzat.*	*Data di partenza*	*Durata del viaggio*	*Quota circa Lit.*
Spagna e Portogallo				
Spagna-Portogallo (treno+pullman) (Natale e Capodanno)	Firenze	23/12	14	640.000
Francia				
Capodanno a Parigi				
— (cenone escl.)	Verona	29/12	6	225.000
— (cenone escl.)	Firenze	28/12	7	287.000
Fontainebleau - Vaux Le Vicompte	Verona	6/12	6	225.000
Parigi - Versailles (Capodanno)	Roma	29/12	6	135.000
Cecoslovacchia e Polonia				
Cecoslovacchia - Praga - Konopiste (Capodanno - cenone incl.)	Bologna	28/12	7	200.000
Cecoslovacchia: Praga (aereo) (mezza pensione) (Capodanno - veglione incl.)	Roma/Napoli	31/12	5	530.000
U.R.S.S.				
Leningrado-Mosca (treno+aereo)	Roma	28/12	8	1.100.000
Africa e America				
Caccia in Egitto (aereo+pullman)	Foggia	8/12	5	860.000
Soggiorni				
Isole Canarie: Gran Canaria (mezza pensione) (aereo+pullman)	Genova	9/12	8	580.000

Il simpatico gruppo cicloturistico del D.L.F. di Portogruaro

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

Cicogna express. Il Capo Stazione Gualtiero Tulli che presta servizio presso la stazione di Orte è diventato papà per la seconda volta. È infatti nata Azzurra a cui rivolgiamo i nostri auguri di felice avvenire.

La casa del Capo Gestione Franco Lilliù dell'Ufficio Teleprenotazioni di S. Benedetto del Tronto è stata allietata dalla nascita del primogenito Fabio; al piccolo, al papà e alla mamma, signora Jolanda, giungano i nostri auguri.

Una secondogenita, Serena, è giunta per la felicità della signora Maria Adele e del Tecnico Renzo Fioretti del Deposito Locomotive di Fabriano che ha simpaticamente festeggiato il lieto evento con tutti i colleghi di lavoro.

Il Capo Gestione Sovrintendente, cav. Antonio Cuomo ha lasciato la titolarità della Gestione Merci e Bagagli di S. Benedetto del Tronto per assumere la dirigenza della Scuola Professionale di Ancona. Il personale tutto dell'impianto lo ha salutato affettuosamente porgendo nel contempo un cordialissimo saluto di benvenuto al subentrante pari grado Francesco Scartozzi, proveniente dalla stazione di Porto d'Ascoli, ma già «di casa» nella sua qualità anche di Presidente del DLF di S. Benedetto del Tronto.

Nozze d'oro. Il Tecnico IE Cesare Dubinelli del Reparto TT4 di Ancona ha festeggiato con altri settanta congiunti i propri genitori che sono arrivati in ottima salute al traguardo delle nozze d'oro. Anche i colleghi formulano gli auguri più affettuosi.

Amici e colleghi della stazione di S. Benedetto del Tronto hanno salutato affettuosamente il Capo Gestione Superiore Luigi Marconi dell'Ufficio Gestione Merci, recentemente collocato in quiescenza. Anche «Voci» si associa augurandogli ogni bene.

I nostri lutti. Il Gestore 1ª cl. Antonio D'Angelo, Titolare di Cittaducale, ha perso improvvisamente il padre, signor Andrea. Al collega D'Angelo ed ai suoi sette fratelli le condoglianze di «Voci».

Bari

Nozze. Il Segretario Michele Colamaria dell'Uff. I.E. Comp.le, figlio dell'ex Segr. Sup. di 1ª cl. Filippo dell'Uff. Ragion. Comp., si è unito in matrimonio con la dott.ssa Maria Marinelli. Alla coppia l'augurio di tanta felicità.

Festeggiato da superiori, amici e collaboratori, il cav. Cosimo De Padova, già Capo della Sezione 1ª dell'Uff. Mov. Comp., è stato promosso 1° Dirigente con destinazione Napoli. All'amico Mimì congratulazioni e felicitazioni vivissime.

Laurea. Maddalena Scattarelli, figlia del Macch. Tommaso della Sq. R. di Bari, si è laureata in Giurisprudenza con 110 e lode. Congratulazioni vivissime.

Nascite. È nata Roberta figlia di Carmelo Micali della Rimessa Locomotive di Brindisi. Ai genitori, ai fratellini Nico e Francesco auguri affettuosi.

Quiescenza. Festeggiato calorosamente da colleghi ed amici, ha lasciato l'Azienda il Dirigente Superiore ing. Giovanni Mauceri, Capo dell'Uff. Materiale e Trazione Comp. Ai sentimenti di stima e di gratitudine per chi ha dato, per tanti anni, il frutto migliore della propria intelligenza e del proprio lavoro, esternati dal Direttore Compartimentale ing. Massaro, aggiungiamo i nostri più fervidi auguri di bene e lunga vita.

Anche il C.S. Sovr. Giovanni Sabastiani, Dirigente della Scuola Professionale, ha lasciato l'Azienda festeggiatissimo da colleghi ed amici.

Inoltre, sono stati collocati a riposo: il C.S. Sovr. Salvatore Carrozzo, Segr. del 2° Rep. Mov. linea Bari; il Macch. Antonio Trentadue del D.L. di Bari; l'Appl. Capo Rocco Giuseppe Tramutola della Zona 23.1 di Potenza; il C.S. Sovr. Ciro Sammartino ed il Manovr. Capo Francesco Lepore della staz. di Foggia; il Dev. Capo Luigi Carrapa della stazione di Lecce; il C.S. Sup. Francesco Paolo Vinelli della staz. di Taranto; l'Aus. Domenico Marziliano della staz. di Bitetto; il Segr. Sup. Mauro Amendolara dell'Uff. Comm.le e del Traff. Comp.; il Segr. Sup. Vito Ranieri dell'Uff. Lav. Comp.; l'Op. Qual. Santo Moccia del 7° Rip. Lavori di Brindisi; il Tecn. Pietro Michea della Zona 11.1 I.E. di Barletta; il C.S. Nicola Di Leo dell'Uff. Mov. Comp.le; il C.S. Sovr. Nicola Catalano della staz. di Lecce; l'Appl. Pasquale Carofiglio dell'Uff. Mov. Comp.le; il C.S. Giovanni Lacoppola della staz. di Margherita di S.; il C.S. Sup. Walter Di Marcantonio della staz. di Foggia; il C.S. Sup. Michele Tosques della staz. di Termoli; il C.S. Sup. Antonio De Donatis della staz. di Lecce; i Macch. Gerardo Sinigaglia e Luigi Ferrara del D.L. di Foggia; il Verif. Nicola Toscano della Sq. Rialzo di Lecce; il Capo Gest. Sup. Francesco Amoriello della stazione di Foggia; il Tecn. Giuseppe Germone del D.L. di Bari e il Capo Gest. Sup. Nicola Ferrara della stazione di Bari C.le. A tutti infiniti auguri di lunga e serena quiescenza.

Lutti. È morto il cav. Attilio Gonzales, Segr. Sup. dell'Uff. Materiale e Traz. Comp.le. La prematura scomparsa dell'amico sincero e del collega stimato, lascia in noi tutti un profondo rimpianto. Alla moglie ed ai figli così duramente colpiti, le nostre più sentite condoglianze.

Bologna

I nostri lutti. Sono mancati all'affetto dei loro cari l'Appl. Capo Ezio Scala dell'Ufficio Movimento, l'Operaio Qualificato Fedele Abazia del Tronco 10 di Isola della Scala, il Conduttore Stefano Leonardi del D.P.V. di Bologna Centrale, il Capo Stazione Giovanni Casadio della stazione di Russi. Ai familiari le più sentite condoglianze.

Sono andati in quiescenza per raggiunti limiti di età il Macch. Elio Bertolani del Dep. Loc. di Bologna S. Donato; il Capo Staz. Sovr. Salvatore Celi, titolare della stazione di Cesena; il Tecnico Giuseppe Gamberini dell'O.G.R. di Rimini; l'Ausiliario Bruno Guidotti dell'Off. T.E. di Bologna; il Tecnico Gualberto Marchi dell'8° Tronco Piacenza; il Guardiano Lucia Mazza di Forlì; l'Ausiliario Ruggero Monti della Sq. Rialzo di Bologna Centrale; il Capo Gest. Sup. Ivan Pennesi della stazione di Rimini; il Capo Treno Gualtiero Prati del D.P.V. di Bologna Arcoveggio; il Tecnico Giuliano Zappoli del Dep. Loc. di Bologna Centrale; il Tecnico IE Duilio Alberti del Rep. 14/E di Ferrara; il Tecnico Gino Alessandrini dell'Off. T.E. di Bologna; il Manovratore Capo Emilio Pantaleoni della stazione di Bologna San Donato; il Segr. Sup. Ivano Neri dell'Uff. Lavori di Bologna; il Macch. Ugo Spaggiari della Rimessa Loc. di Parma; il Capo Gestione Spartaco Spina della stazione di Ravenna; il Tecnico Marino Zoboli del Rep. 23/E di Modena; l'Op. Qualificato Arturo Poppi del Tr. 3° di Modena; il Macch. Artemio Rossi del Dep. Loc. di Rimini; gli Assistenti Capo Enzo Bronzetti e Vincenzo Mussoni della stazione di Rimini, nonché, sempre di Rimini, il Manovratore Giorgio Balacchi ed il Capo Gest. Sup. Luciano Muratori.

Un saluto ed un augurio particolari all'Appl. Capo Vilmo Bellei dell'O.G.R. di Bologna dagli amici del Reparto 10 ed al Capo Stazione Sovr., titolare di Rimini, Luigi Melucci da tutti gli amici della sua stazione.

Onorificenze. Rallegramenti vivissimi all'Appl. Capo a riposo Vincenzo D'Agostino, già dell'O.G.R. di Bologna per il conferimento dell'onorificenza a Cavaliere Ufficiale O.M.R.

Fiocco rosa. È nata Elena, figlia del Capo Treno Virgilio Resta del D.P.V. di Bologna C.le. A Virgilio ed alla sig.ra Silvana le più vive felicitazioni.

Vive felicitazioni all'ing. Giorgio Zennaro, Capo della 5ª Sezione Lavori di Bologna ed alla signora Ivana Tiraferri, Segretario all'O.G.R. di Bologna, per la nascita di Francesca. Complimenti anche al nonno Graziano Zennaro, Capo Stazione Titolare di Chioggia.

Nozze. Giuseppe Ignaccolo, Ass. di Deposito dell'Imp. Appr. di Bologna Centrale, ha sposato la signorina Licia Adamo. Auguri affettuosi di un futuro felice.

Cagliari

Il dottor Salvatore Polizzi, dopo dodici anni di servizio in Sardegna, è stato trasferito a Firenze ove ha assunto la dirigenza dell'Ufficio Sanitario con promozione a 1° dirigente. Gli giunga, a mezzo di «Voci», l'augurio di buon lavoro e di rinnovate soddisfazioni a Firenze da parte degli amici isolani.

Lo «Specchio» è stato uno dei complessi musicali più acclamati nel corso delle serate estive nelle diverse rinomate sedi turistiche italiane. Tra i 5, ben assortiti, figurano i fratelli: Gabriella, Salvatore e Giuseppe Melis, figli del Tecnico Pasquale dell'Officina Lavori di Cagliari. Allo «Specchio» le nostre felicitazioni.

Un simpatico ricevimento ha concluso il lavoro ferroviario del Macchinista Gervasio Bianco, utilizzato negli ultimi anni presso la Segreteria dell'Ufficio Movimento. Lo ha salutato a nome dell'Azienda il Capo dell'Ufficio Movimento ing. Silvano Campedel davanti a colleghi dei vari uffici e settori di lavoro ringraziandolo per l'opera svolta in trenta anni nell'esercizio, nel sindacato e ultimamente negli uffici. Auguri di lunga pensione.

È nata Laura Deplano, primogenita del Revisore Superiore Giusep-

pe dell'Ufficio Movimento. Auguri affettuosi.

Le sorelle Maria Antonietta e Rosaria, figlie del Segretario Superiore Romolo Pinna, fotografo compartimentale di «Voci», si sono laureate nell'Università di Cagliari rispettivamente in Lingue Straniere e Letterature e in Scienze Biologiche. Sergio Loi, Segretario Superiore dell'Ufficio I.E., ha conseguito la laurea in Giurisprudenza. Maria Gavina Solinas, figlia del Guardiano Bachisio della fermata di Oschiri si è laureata presso l'Università di Sassari in Scienze Biologiche. A tutti le nostre congratulazioni e i nostri auguri.

Firenze

Unità dist.

Esoneri. È stato di recente collocato in quiescenza il cav. Gino Giusti Segr. Sup. di 1ª cl. dell'URMT. Tanti cari auguri per una lunga e serena quiescenza.

Nozze. Il Segretario della D.C.P. Cinzia Meucci si è unita in matrimonio con il signor Riccardo Vannacci. Alla cara amica e a suo marito desideriamo augurare tanta felicità.

Mat. e Traz.

Giorgio Corti, figlio del Capo Tecnico Superiore Carlo dell'Ufficio Centrale OM, si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia, con 110 e lode, presso l'Università degli studi di Firenze. Al neodottore le più vive felicitazioni ed i migliori auguri per un promettente avvenire.

Genova

Sono stati collocati di recente a riposo: il Capo Stazione Sovrintendente Pietro Valega, per molti anni titolare di Pietra Ligure e, alla fine della carriera, di Alassio; il Capo Gestione Sovrint. Natalino Bottaro, dirigente dell'Ufficio Gestione Merci di Genova P.P.; il Capo del 3° Reparto Traffico di Genova Brignole Peirano al quale è subentrato il Capo Gestione Sovrint. dott. Vincenzo D'Alessandria; il Capo Tecnico Superiore Paolo Raiteri della Squadra Rialzo di Ventimiglia; il Segretario Superiore Giovanni Fazio dell'Ufficio Commerciale; il Macchinista T.M. Mario Giorgi, poeta vincitore di numerosi premi nazionali; il Conduttore Nicola Fuoco del D.P.V. di Genova P.P. A tutti giungano i nostri più fervidi auguri di bene e di lunga vita.

Il Conduttore Gian Franco Badino del D.P.V. di Genova P.P. ha vinto la Targa di bronzo alla «Settimana di Pittura» organizzata dagli enti locali nel Centro Storico di Genova. All'ottimo Badino le nostre felicitazioni.

Maria Cristina Rossi, figlia del dott. Luciano dell'Ufficio Movimento, ha conseguito la laurea in Farmacia col lusinghiero punteggio di 110 e lode. Alberto Battiloro, figlio del Revisore Superiore di 1ª classe Giovanni, Capo Reparto Merci dell'Ufficio Movimento, si è laureato in Ingegneria Meccanica, col massimo dei voti, al Politecnico di Torino. Ai due neo-laureati auguri di successo e di luminoso avvenire.

La cicogna ha portato Giada in casa di Umberto Burgato, Deviatore a Novi S. Bovo; Valentina in casa di Franco Risso, Conduttore del D.P.V. di Genova Brignole. Congratulazioni e auguri. Fervidissimi auguri e congratulazioni anche all'Applicato in pensione Giulio Tondo, divenuto nonno per la nascita di Eugenio.

Si è spento dopo breve malattia il dott. Romualdo Faggioni che fu per molti anni Delegato ai Contratti del Compartimento e che ricordiamo anche per la sua grande umanità, la sua sensibilità artistica, la sua preparazione culturale. Formuliamo alla vedova i sensi del nostro profondo cordoglio. Condoglianze sentite anche alla famiglia del Segretario Superiore Franco Cionini dell'Ufficio I.E. e a quella dell'Applicato Capo a riposo Guido Mari, recentemente scomparsi.

Milano

È stato recentemente insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito R.I. Teobaldo Bolla, ora pensionato. Rallegramenti per il meritato riconoscimento. Rallegramenti anche a Giuseppe Gheda, Capo Treno di 1ª cl. a riposo che è diventato Commendatore.

Nascite. Jordan al Guardiano Domenico Maidò e Roberto all'Operaio Giovanni Razzani, entrambi della stazione di Vigevano. È nato anche Alessandro al Macch. Orazio Perrotta del D.L. di Milano Smistamento. Vivissime felicitazioni.

Lutti. È recentemente deceduto Guglielmo Pasotti, ragazzo del '99, Cavaliere di Vittorio Veneto, già Controllore Viaggiante di 1ª cl. Condoglianze al fratello Remigio. Si sono spenti Albino Comi, Capo Treno in pensione del Dep. Per. Viag. di Lecco ed il padre del collega Gaetano Tomasi, Verificatore di Brescia. Il nostro cordoglio anche alla famiglia del Guardiano Cosimo Camara per la perdita della madre.

Lauree. Annalisa Celino, Segretario del locale Ufficio Movimento, ha conseguito brillantemente la laurea in Lettere presso l'Università Statale di Milano. Felicitazioni e... ad maiora!

Napoli

Nascite. Domenico è nato alla sig.ra Carmela Petrillo, consorte dell'Op. Qual. Sossio Parolisi, della Zona I.E. 12.4 di Aversa; la casa del Capo Tecn. Sovr. dell'Ufficio Lavori Andrea Feltrino è stata allietata dall'arrivo della nipotina Serena; Francesca è nata alla sig.ra Lia Martuscelli, moglie dell'Isp. P.le Francesco Iannuzzi, della 4ª Unità Speciale; Claudia alla sig.ra Giuseppina Santovito, moglie dell'Op. Qual. del 1° Tronco Lavori di Minturno, Pasquale Zagarese. Rallegramenti a tutti.

Lauree. Salvatore Coppola, figlio del C.S. Sup. Giuseppe, dell'Ufficio Comitive Comp.le di Napoli C.le, si è laureato in Medicina e Chirurgia; Elvira Chiara Papa, figlia del Dev. Capo Giovanni, della stazione di Avellino, si è laureata in Lingua e Letteratura Inglese con il massimo dei voti; Ferdinando Landolfi, figlio del Seg. Sup. di 1ª cl. a r. Domenico, si è laureato in Medicina e Chirurgia; col massimo dei voti e dignità di stampa si sono laureati in Medicina e Chirurgia Decio Capobianco figlio dell'Appl. C.r.e. dr. Riccardo, dell'Ufficio Personale Comp.le, ed in Lettere Classiche Antonietta Barone, figlia dell'Appl. Gerardo, della Squadra Rialzo di Napoli C.le; in Ingegneria Civile Edile si è laureato il Segr. della 4ª Unità Speciale Armando Baccari e in Filosofia Edda Franzese figlia del Capo Dep. Loc. di Salerno, Sabato.

Nozze. L'Ausiliario della stazione di Terzigno Antonio Maracino si è unito in matrimonio con la dottoressa Imma Fatatis. Alla coppia felice gli auguri di ogni bene.

Commiati. Hanno lasciato il servizio perché collocati a riposo: il Macch. del D.L. di Napoli Smist. Cesare Barone; il C.P.V. Sovr. Ciro De Sio, i Capi Treno Giuseppe Lamberti e Pasquale Ferrante ed il Commesso Antonio Tortoriello, tutti del D.P.V. di Salerno; il Tecnico Pasquale Ascione, della Zona 21.1 di Cancello; il Tecnico Gennaro Bencivenga, della Zona 44.2 TT di Napoli C.le; il C.S. Sup. Ettore Bianco, della stazione di Torre C.le; il Tecnico Gennaro Cerbone, dell'Off. G.R. di S. Maria La Bruna; il Macch. T.M. Raffaele Cristiano, del D.L. di Napoli Smist.; il Tecnico Carmine D'Andrea, della Zona T.E. 17.3 di Napoli CF; il Segr. Sup. 1ª cl. Antonio D'Angelo, dell'Ufficio Lavori Comp.; il Capo Treno Matteo Di Lillo, del D.P.V. di Caserta; il Verificatore Alfonso Di Pace, del D.L. di Salerno; il C.G. Sovr. Sebastiano Marano, della stazione di Cancello; l'Aiuto Macch. TM Renato Memoli, del D.L. di Salerno; il Tecnico Nicola Moscariello, della Zona 25.2 di Salerno; il Verificatore Leonardo Palladino, della Squadra Rialzo di Napoli Smist.; il Capo Treno Michele Celiento, del D.P.V. di Napoli C.le; il Guardiano Assunta Saldutti, della stazione di Torre C.le; il Guardiano Tommaso Risi, della stazione di Mignano M.L.; il Tecnico Vitaliano Spiezia, del D.L. di Napoli C.F.; il Verificatore Antonio Garofalo, del D.L. di Benevento; il Manovr. Pasquale Carletti, della stazione di Napoli C.F.; il Verificatore Luigi Gallo, della Squadra Rialzo di Na-

Movimenti nell'alta dirigenza

Il Consiglio dei Ministri ha recentemente nominato Dirigenti Generali delle Ferrovie dello Stato i seguenti funzionari: Ing. Giulio Caporali, Dott. Cesare Cingolani, Rag. Roberto Coppari, Dott. Aldo Cosentino, Ing. Gaetano De Marco, Ing. Pietro Remo Di Mario, Ing. Spartaco Lanni. Il Dott. Cosentino ha assunto l'incarico di Direttore del Servizio Personale, mentre il Rag. Coppari quello di Direttore del Settore Navigazione. Il Dott. Cingolani è il nuovo Direttore del Compartimento di Ancona. A tutti vivissimi rallegramenti e i più fervidi auguri di buon lavoro nei rispettivi incarichi.

Tradizioni nostre

Per eccezionale comportamento in servizio, il Direttore Generale ha conferito, nel periodo dall'1-5-1984 al 30-9-1984, gli Elogi seguenti:

ELOGI

Guardiano	MOLINARO Marcello	(872053)
Ausiliario	IELE Umberto	(870271)
Operaio Qualificato	PASTORINO Giacomo	(793400)
Manovratore	INSIRELLO Sebastiano	(518919)
Manovratore	SALMERI Tommaso	(760806)
Applicato	ALBERTARIO Franco	(768212)
Capo Treno	BAGATINI Giovanni	(491390)
Capo Treno	BOCCHINO Mauro	(799158)
Capo Treno	POLLI Pierluigi	(509886)
Macchinista	BRUGNARA Renato	(494830)
Macchinista	SCORZINO Luciano	(452581)
Capo Stazione	STENTELLA Giuseppino	(768925)
Segretario Superiore	DI BLASI Francesco	(495989)

CASA NOSTRA

poli C.le; l'Ass. di Staz. Mario De Robbio, della stazione di Bagnoli A.T.; il Capo Treno Michele Iovino, del D.P.V. di Napoli C.le e il Tecnico Francesco Matrone, della Zona 24.2 di Torre C.le. Sono stati anche collocati a riposo il C.P.V. Sup. del D.P.V. di Salerno Giuseppe Fiorillo, che per vari anni ha collaborato egregiamente con la Redazione Comp.le di «Voci», ed il Dirig. Sup. dell'Ufficio C.le 5° del Servizio Movimento dr. Mariano Paternoster, che per lunghi anni ha prestato la propria validissima opera presso l'Ufficio Movimento Comp.le di Napoli. A tutti l'augurio di una lunga e serena quiescenza.

Decessi. Sono venuti recentemente a mancare all'affetto dei propri cari il padre del C.P.V. Nino Zompa, titolare del D.P.V. di Isernia; il padre dei colleghi Raffaele e Lina Saviano, rispettivamente in servizio presso la 4ª Unità Speciale e l'Ufficio Lavori Comp.; il cav. Eugenio Gargiulo, ferroviere in pensione dal 1947, padre del C.P.V. Sovr. Mario, titolare del D.P.V. di Napoli C.le; il padre del C.G. Salvatore La Barbiera, dell'Ufficio Informazioni di Napoli C.le; l'Op. Qual. Michele Tufano, del 29° Tronco Lavori di Nocera Inferiore e la madre del C.S. Sup. Vittorio Iannotti, titolare di Ponte Cagnano e di Michele, Conduttore a Genova Brignole. A tutti le nostre più sentite condoglianze.

Onorificenza. Il Capo Treno Rosario Debenedettis, già in servizio presso il D.P.V. di Avellino, è diventato Cavaliere. Congratulazioni vivissime.

Palermo

Lauree. Si è brillantemente laureato in Giurisprudenza, con 110 e lode, Paolo Ielo, figlio del Capo Treno Nicolino, del Deposito Personale Viaggiante di Messina. Al neo-dottore gli auguri di «Voci». Auguri anche per Erminia Trizzino, figlia del Capo Treno Vincenzo, del D.P.V. di Palermo, che ha conseguito la laurea in Filosofia ottenendo la votazione di 110.

Fiori d'arancio per Pietro Marrone, Capo Gestione Superiore presso la Gestione Viaggiatori della stazione di Palermo C.le, che ha sposato la signorina Maria Conigliaro, e per il dott. Filippo Priolo, figlio del Primo Dirigente a riposo dott. Lorenzo, già in servizio presso l'Ufficio Impianti Elettrici, che ha sposato la dott.ssa Marina Lo Giudice. Alle novelle coppie l'augurio di un sereno avvenire.

Cicogna express. Felicitazioni al Capo Treno a riposo cav. Edmondo Norrito, già in servizio presso il DPV di Palermo, per la nascita della nipotina Simona Valentina Tornabene, figlia del Conduttore Giuseppa Norrito, del DPV di S. Agata Militello; per Quinzio Eros Mirabella, figlio del Deviatore Riccardo, in servizio presso la stazione di Castellammare del Golfo e per il Macch. Pagano, cui è nato il primogenito Giuseppe.

Esodi. È stato collocato a riposo, per raggiunti limiti di età, l'Applicato Capo cav. Gioacchino Geraci, dell'Ufficio Commerciale e del Traffico. Nella circostanza il neopensionato è stato festeggiato da superiori, colleghi ed amici che gli hanno augurato una lunga e serena quiescenza.

I nostri lutti. Sono deceduti, in attività di servizio, il Capo Stazione Gaetano Palmeri, di appena 49 anni, della stazione di Palermo Brancaccio, ed il Capo Stazione Superiore Giuseppe Basile, del Reparto MU 33 dell'Ufficio Movimento Compartimentale. Ai familiari, così duramente colpiti, formuliamo le nostre più sentite condoglianze. Condoglianze anche ai fratelli Domenico Renda, Ausiliario di Stazione, attualmente distaccato presso la Segreteria particolare del Ministro, e Girolamo Renda, Operaio Qualificato, in servizio presso l'8° Reparto Lavori di Palermo Notarbartolo, per la morte della madre.

Reggio Calabria

Nascite. Fiocco rosa in casa del Capo Stazione Giacomo Zaccuri in servizio presso lo scalo di Brancaleone. La moglie, sig.ra Maria, ha dato alla luce Valentina che farà compagnia al primogenito Tonino. Felicitazioni ed auguri. La sig.ra Anna Maria Neri, C.S. a Villa S.G., moglie del collega Lorenzo Paturzo in servizio presso l'Ufficio Movimento, ha dato alla luce Claudio Domenico che si aggiunge ad Emilio e Giulia. Tantissimi auguri.

Nozze. Fiori d'arancio in casa del Tecnico I.E. a riposo Pasquale Cloro. La figlia, dott.ssa Carolina, ha sposato il dr. Pino De Luca. Auguri di ogni bene.

Lauree. Graziella Idone, figlia di Pasquale del Dep. Pers. Viagg. di Paola si è brillantemente laureata in Giurisprudenza presso l'Università di Salerno. L'amico Domenico Plutino già Applicato Capo all'U.P.C. ci partecipa la laurea della figlia Silvana conseguita presso l'Ateneo Reggino in Architettura. Auguri vivissimi. Con 110 e lode ed il plauso della commissione si è laureato in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Napoli Giuseppe Tortoriello, figlio del Capo Tecnico Sup. Linea a r. Antonio. Al neo dottore porgiamo i migliori auguri di una brillante carriera professionale. Maria Francesca Caserta, figlia dell'Applicato Capo a r. Francesco e sorella del Segretario Nando in servizio all'U.P.C., si è brillantemente laureata in Medicina e Chirurgia con 110 e lode e diritto di pubblicazione della tesi. Infiniti auguri. Francesco Cosso, C.S. Sup. presso la stazione di Vibo Marina, ci annuncia la laurea del figlio Annunziato in Scienze Economiche e Bancarie conseguita con il massimo dei voti presso l'Università di Siena. Augurissimi. Roberto, figlio del C.S. Sovr.te Vincenzo Galtieri, ha conseguito la laurea in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Messina, completando il «mosaico» iniziato dai suoi fratelli nel 1970: cinque figli e tutti laureati. Ci complimentiamo col collega Galtieri ed auguriamo a questi bravi giovani un avvenire colmo di soddisfazioni.

Lutto. Le più sentite condoglianze all'amico Francesco Foti, in servizio presso l'anticamera dell'U.P.C., per la scomparsa del padre.

Roma/Impianti

Quiescenze. Continua inarrestabile l'esodo di Capi Gestione Sovrintendenti da Roma Termini. Questa volta rivolgiamo caldi auguri di sereno futuro a Leonardo Lenza, Dirigente l'Ufficio Economato e Rolando Lucarelli, Capo Ufficio Sale e Posti Prenotati. Ancora dell'Ufficio Economato è andato in quiescenza Rolando Verduchi, Assistente Capo addetto alla massa vestiario. Anche a lui, che per tanto tempo è stato il fornitore di divise a tutto il personale, vadano gli auguri di tutti per molti anni felici.

I nostri lutti. È deceduto dopo lunga malattia l'Assistente Capo r.c. Leonardo Calvani, addetto all'Ufficio autoaccompagnate di Roma Termini, lasciando in tutti i colleghi un grande rimpianto. Lascia la moglie alla quale porgiamo i sensi del nostro profondo cordoglio. All'età di 58 anni è deceduto Aldo Vignoli, Capo Gest. Sovr. Dirigente la Biglietteria ed il C.R.C. di Formia. Alla vedova e ai due figli le condoglianze più sentite da parte di colleghi ed amici. Condoglianze particolarmente sentite anche per l'Assistente Luigi Passa addetto al C.R.C. 8 per la morte della madre Luisa.

Lauree. Anna Maria Borgia, figlia del C.S. Sovr. Manlio, Titolare della stazione di Roma Trastevere, si è brillantemente laureata in Economia e Commercio riportando la votazione di 110 e lode. Amato Polidoro, figlio del C.T. a riposo Vinicio, già in servizio presso il Sottocentro P.V. di Formia, si è laureato in Lettere con il massimo dei voti. Roberto Napoleoni, Capo Gest. Sup. Capo Turno dell'Ufficio Prenotazioni di Roma Termini si è laureato in Lingue e Letterature Straniere con brillante votazione. Ai neo-dottori le felicitazioni più vive per aver coronato i loro studi universitari.

Cicogna express. Sono nati Chiara, figlia primogenita dell'Assist. Antonella Merlino di Roma Trastevere e di Francesco Troncarelli; Pier Paolo, figlio del Manovratore Salvatore Panzini di Roma Termini e della signora Concettina. Ai due bimbi giunti per la gioia dei familiari tutti, i nostri più fervidi auguri di ogni bene ed ai genitori le nostre sentite felicitazioni. Giuseppe Pallini, Operaio Spec. presso la Squadra Rialzo di Roma Prenestina, è diventato padre di una bella bambina di nome Valentina. Al collega Giuseppe, alla moglie sig.ra Lina, al fratellino Riccardo, al nonno Mario, ex Capo Stazione Sup., e naturalmente a Valentina, gli auguri più belli di «Voci della Rotaia».

Un nostro collega, il C.P.V. Salvatore Maiorano, ha una bambina, Manuela, nata con una malformazione agli occhi. Manuela ha subito vari interventi al centro «Retina Associated» di Boston ma altri interventi sono ancora necessari per sconfiggere definitivamente il pericolo della cecità. Il collega Maiorano ha dovuto sostenere ingenti spese (mediche, di viaggio, di soggiorno), spese che ora non è più in grado, con le sue sole forze, di fronteggiare. Gli amici che vogliono dimostrargli la loro solidarietà possono effettuare dei versamenti presso il Conto corrente bancario n. 47136/14 della Banca Nazionale delle Comunicazioni Agenzia P.C.S. di Roma Termini intestato al Capo Treno Bruno Niccoletti e al Cond. Luigi Corcelli membri del Comitato Promotore.

Roma/Servizi

Affari generali

Franca Graziani, da tanti anni «cuore» e «anima» delle Relazioni Aziendali FS, è diventata una felicissima nonna per la nascita di un bellissimo nipotino di nome Federico. Ai genitori Alessandro e Patrizia, ai nonni Franca e Nerio, e naturalmente al piccolo Federico, gli auguri più affettuosi della Redazione di «Voci».

C.E.U.

Si sono di recente uniti in matrimonio la sig.na Raffaella Paolucci, Segretario del Centro Elettronico Direzionale ora trasferita presso la terza Unità Speciale, e il sig. Mau-

rizio Lancia. Ai novelli sposi la redazione di «Voci» augura tanta felicità.

Nicola Di Giulio, Programmatore al CEU, ci annuncia la nascita del figlio Tullio. Auguri a Nicola, alla signora Milena, alle sorelline Alessia e Ada e, naturalmente, al piccolo Tullio.

Commerciale

La casa della collega dottoressa Serena Gentili, Segretario presso l'Ufficio Sviluppo Merci, è stata allietata dalla nascita di Bernardo. Al neonato ed ai felici genitori giungano i nostri più cari auguri.

Salutato dagli amici, colleghi e superiori che ne hanno apprezzato sempre l'alta professionalità, ha lasciato l'Azienda — per dimissioni — il Segr. Sup. di 1ª classe dott. Alceo Cuneo.

Istituto sperimentale

Fiocchi rosa. Gran lavoro per la cicogna in servizio... all'Istituto. Egidio Costanzo è divenuto padre per la prima volta. La piccola Manuela è arrivata ad allietare l'amico Egidio e la signora Rossana. In casa di Pasquale Aceto è giunta Daniela, che va a far compagnia alla sorellina Maria Luisa e a mamma Anna. Anche Carletto Scafati è divenuto papà per la seconda volta. È arrivata Ilaria, per la gioia di mamma Marisa e del fratellino Andrea. L'ultimo viaggio, la nostra cicogna, l'ha dovuto fare a casa dell'amico Massimo Maggi, dove ha portato la piccola Chiara, per la gioia del neo papà e della signora Annunziata. Ai quattro colleghi e alle loro famiglie le più sincere felicitazioni di «Voci».

Lavori

Nastro rosa in casa del Tecnico Nonzeta per l'arrivo della secondogenita Alessia. I colleghi dell'Ufficio B.C.P. e gli amici porgono a Loredana, a Furio e al piccolo Luca sentite felicitazioni che vanno estese anche al nonno Angelo. Doppio fiocco rosa in casa del Segretario Dolce per l'arrivo di due bellissime gemelline. Congratulazioni e auguri da parte dei colleghi dell'Ufficio Collaudo Materiali a Giuliano e a sua moglie.

Ha lasciato l'Azienda il Segretario geom. Giancarlo Romagnoli. I colleghi e gli amici gli augurano una lunga e serena quiescenza.

Movimento

Quiescenza. Auguri di lunga e serena quiescenza al dimissionario Capo Gestione Sup. Luigi Mannoni che ha prestato servizio per molti anni presso l'Ufficio Telegrafico della sede centrale.

Nascita. Ai coniugi Francesco Costantini, CS Sup. dell'Ufficio I, e Maria Rosina Lucchetti, Aus. Viagg. dell'Ufficio II, formuliamo i nostri migliori auguri per la nascita del loro primogenito Marco.

Lutto. Si è spento all'età di 63 anni il Segr. Sup. a riposo Alberto Castrica ex capo di una delle segreterie di questo Servizio. Ai congiunti dell'amico scomparso giungano le nostre profonde condoglianze.

Ragioneria

Ilaria è venuta a far compagnia al fratellino Giuseppe. Ai felici genitori Franco e Maria Rosaria Borreca i nostri più vivi rallegramenti ed affettuosi auguri.

Torino

Cambio della guardia alla Direzione Regionale del limitrofo compartimento S.N.C.F. di Chambéry: all'ing. Raymond Hanicotte, esonerato per limiti di età, è recentemente succeduto l'ing. Jacques Couvert, proveniente dalla regione di Lilla. Nel suo saluto di commiato l'ing. Hanicotte ha ricordato gli importanti lavori di raddoppio della Torino-Modane ed ha reso un particolare omaggio alla competenza ed alla laboriosità dei ferrovieri piemontesi. Nel porgergli da queste colonne i migliori auguri per la sua quiescenza, lo ringraziamo vivamente per questa sua attestazione di stima e di considerazione. Un cordiale «buon lavoro» al suo successore, con l'auspicio che sia mantenuto quello spirito di proficua collaborazione che ha sempre contraddistinto i rapporti intercorrenti tra le due amministrazioni.

Hanno lasciato da poco l'Azienda: il CPV Sovr. Osvaldo Calvano, Titolare del DPV di Cuneo ed assiduo collaboratore di «Voci»; il Segr. Sup. Altier Muletta dell'Uff. Movimento; il C.T. Sup. Luigi Grossi, Dirigente del Posto Verifica di Torino P. Nuova; al DL di Cuneo gli A.M. Giuseppe Graglia e Luigi Daniele; all'OGR i Tecnici Primo Goglio ed Antonino Scarpinato nonché l'Aus. Bernardino Barbuto. A tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Marcia nuziale. All'Uff. Ragioneria il Segr. rag. Milena Cappellari con il geom. Lorenzo Grasso ed il Segr. rag. Rosaria Bonomo con il p.i. Franco Gazzera; fer-matrimonio fra l'Assist. Raffaele Caccavale di Settimo Torinese ed il C.G. Tiziana Lalà di Chivasso; il Segr. Tecn. Giuseppe Gruppuso dell'OGR con Margherita Clemente; l'Aus. Vincenzo Piccirillo del DL di Cuneo con Carmela Damiano. Ai giovani sposi ogni bene e felicità.

Cicogna express. Ilaria al CS Antonino Sergi di S. Antonino di Susa; Serena all'Op.Q. Roberto Cusano del 56° Tr. Lav. di Torino Orbassano; Maria Giovanna all'AM Emanuele Lombardi della Rimessa Locomotive di Modane; all'OGR Antonio all'Op.Q. Pietro Alampi, Davide Ivano all'Op.Q. Sante Bertolotti ed Andrea all'Op.Q. Francesco Santangelo; al DL di Cuneo Elia al Macch. Ezio Giordano, Silvano al Macch. Fiorenzo Bernardi, Raffaele al Macch. Franco Poggi, Davide al Macch. Alvaro Dutto e Rocco all'Aus. Elio Cairone. Felicitazioni ed auguri.

Lutti. In attività di servizio è deceduto l'AM Nicola D'Amore del DL di Bussoleno. In pensione, invece, sono venuti a mancare: l'ex CS Sup. Marco Vaccino, già Titolare di Borgovercelli, dove ora presta servizio la figlia CS Laura, e per lunghi anni Presidente del DLF di Vercelli; a 94 anni l'ex Dev. Giacomo Magliano, già della stazione di Cuneo, padre del Macch. Cesare del locale DL; l'ex Appl. C. Alfredo Guidetti, già del Rep. Ragioneria OGR. Alle famiglie le più sentite condoglianze, che esterniamo ad alcuni colleghi recentemente colpiti dalla perdita di persone care: il sig. Teobaldo Ruffa, padre del Segr. Sup. Giuseppe dell'Uff. Ragioneria; il padre del Tecn. Vito Castro dell'OGR; la sig.ra Teresa Enrici, madre del Macch. Carlo Giordano del DL di Cuneo; la sig.ra Angela Giraudo ved. Cigna, madre di ben 4 agenti FS, tutti donatori di sangue: Giuseppe, Tecn. del 47° Tr. Lav. di Fossano, Bartolomeo, C.G. Sup. di Carmagnola, Giorgio, Dev. di Cavallermaggiore, e Mario, Manovr. di Racconigi.

Trieste

A casa del caro amico Giovanni Vito Tomasello, Segretario dell'Ufficio Personale Comp.le, la cicogna ha lasciato un bel maschietto, Daniele, e non una femminuccia di nome Filomena, come erroneamente è stato riportato sul precedente numero di «Voci». Ci scusiamo con Tomasello per l'errore in cui siamo incorsi e gli rinnoviamo le nostre felicitazioni. La casa del Capo Uff. Pers. Comp. di Trieste, 1° Dirigente dr. Giuseppe Lauria è stata allietata dalla nascita di Nicola. Fiocco azzurro sulle porte di casa del Segretario dell'Uff. Pers. Comp. Walter Valdrè per la nascita di Michele e del Segretario del locale Ufficio Ragioneria Claudia Pecar per la nascita di Federico. Dean ha emesso il suo primo vagito in casa del Tecnico del Reparto Collaudi dell'Uff. Mater. e Traz. Luigi Furlan. Anche in casa dell'Ispettore C. Agg. dell'Ufficio Mater. e Traz. ing. Lucio Zupin è arrivato un bambino, Paolo. Festa grande all'Ufficio Lavori per la nascita di Sara, figlia del Segretario Mauro Damiani. È nata Keti, primogenita dell'Operaio Qualif. del 4° Tr. L. di Portogruaro Giorgio Bellotto e della signora Rosa Simonatto. Ai neonati e ai genitori giungano le nostre felicitazioni.

Proveniente dalla Direzione Generale, è giunto, per assumere l'incarico di Capo della Divisione Commerciale e del Traffico di Trieste, il 1° Dirigente dottor Luigi Bianchi, al quale tutti gli amici inviano saluti di «Ben tornato tra noi».

Si sono uniti in matrimonio il Capo Treno del D.P.V. di Trieste C.le Mario Paschetto e la signorina Liliana Lucchesi. Tanti confetti per il Segretario dell'Ufficio Lavori Mauro Pulitanò, unitosi in matrimonio con la signorina Renata Franchini. Ai novelli sposi giungano auguri di tanta felicità.

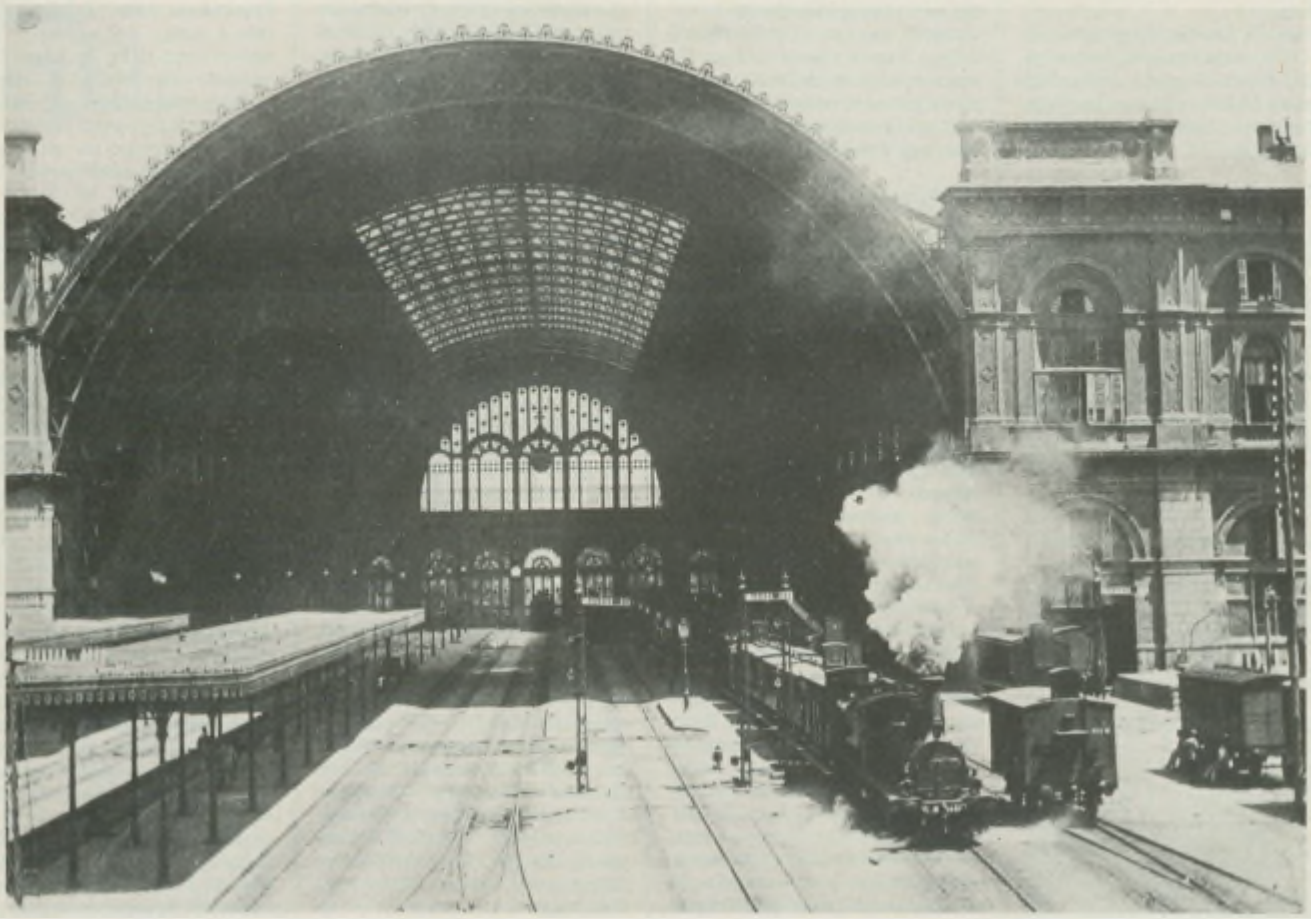
A soli 49 anni è deceduto l'Applicato r.s.e. dell'Ufficio I.E. Claudio Goitan. Ha cessato di vivere il sig. Gino Bozzato, padre dell'Operaio Qualificato del Reparto I.E. di Portogruaro Sergio. È venuta a mancare la mamma dei fratelli Paolo e Gianfranco Orso, entrambi Operai Qualificati dell'Ufficio I.E. Lutto in casa della signorina Milva Fantuz per la morte della madre, signora Maria Stringhetta, incaricata presso il Dormitorio del Personale Viaggiante e di Macchina di Portogruaro. Condoglianze.

Sono stati di recente collocati in quiescenza l'Oper. Qual. Aldo Pevere del 6° Tr. L. di Portogruaro; il Capo Stazione Sup. Giuseppe Amadio della stazione di Portogruaro; il Commesso r.s.e. Luigi Coballi dell'U.P.C.; il Segretario Sup. di 1ª cl. Vittorio Di Biagio, Capo del Reparto Materiali e Inventario dell'Ufficio Ragioneria; il Macchinista Elio Martari dell'Uff. Mater. e Traz. e l'Appl. Capo Giuseppe Carbone, addetto al Nucleo dati elettrocontabili del locale Uff. Mater. e Traz. Ai cari colleghi gli amici augurano una lunga e serena quiescenza.

Venezia

Questo mese iniziamo dalle belle notizie. La prima ci viene dall'Ufficio Lavori con la nascita di tre bambine: Arianna, figlia del Segr. Sup. Andrea Zane; Carlotta, dell'Appl. Claudio Florean; Silvia del Disegnatore Edoardo Clementi, sposato con Teresa Rampazzo dell'UPC. Un'altra bimba, Sara, è stata data alla luce dall'Appl. Maria Elisabetta Zanini dell'Ufficio Trazione, già mamma di due sorelline. Un maschietto, Andrea, è giunto in casa dell'Aus. di Staz. Roberto Visentin, dipendente del medesimo Ufficio. E infine Niccolò ha allietato la casa del geom. Aldo Nicoletti, Aus. al D.L. di Padova. Ai neonati e ai loro genitori rivolgiamo il più affettuoso pensiero augurale.

È andato in pensione il Tecnico Lino Paschin della Zona 16.4 TE di Casarsa. Tanti auguri di una lunghissima quiescenza.



Un treno nel cassetto

Una foto davvero eccezionale è quella che ci è stata cortesemente inviata dal Conte Giuseppe Rovasenda. Una foto eccezionale per più di un motivo. Si tratta di un'immagine molto antica, scattata alla stazione di Torino Porta Nuova tra il 1890 e il 1895 dalla madre del Conte. L'immagine è costruita dalla mano (o piuttosto dall'occhio) del professionista: il treno che esce dalla tettoia metallica con i suoi sbuffi di bianco vapore è in equilibrio formale con la pensilina sulla sinistra; il controluce illumina le vetrate della facciata trasformandole in trine leggere, ricami delicati dall'anima di ferro. L'atmosfera ricorda uno dei più celebri quadri di Angelo Morbelli, «La stazione di Milano Centrale». Poi c'è il punto di vista: la fotografia è stata scattata dall'alto, probabilmente da un manufatto sopraelevato al centro del piazzale (ponte, o passaggio pedonale, o deposito). Comunque il fotografo si trovava a circa 10 metri da terra e in posizione centrale rispetto alla volta della stazione. L'elemento umano è solo marginale: qualche ferroviere a destra in un momento di riposo, qualche viaggiatore a sinistra, sotto la pensilina. Nel complesso è un'immagine di taglio «impressionistico» che può essere definita «natura morta con treno».

Ma questa foto è storica soprattutto per un altro motivo. L'occhio dietro l'obiettivo è quello di una donna. Per la prima volta compare nella nostra rubrica una foto «al femminile». Certo, si tratta di una signora appartenente all'aristocrazia locale, quindi forse più libera dai condizionamenti sociali che decidevano dei destini delle altre donne. Tutto questo non attenua, però, i meriti della Contessa Rovasenda. La condizione femminile attraversa orizzontalmente tutti gli strati sociali. E se la signora di Rovasenda godeva di qualche privilegio in più, di qualche condizionamento in meno, era pur sempre una donna del suo tempo. La scelta dell'hobby della fotografia era, insomma, in una donna dell'ottocento, anche se nobile, il segno di un temperamento e di una personalità non comuni. Anche la scelta del soggetto ci suggerisce qualcosa su questa donna. Un soggetto — la stazione, il treno, la ferrovia — tradizionalmente non tra i più femminili, per di più inquadrato da una prospettiva difficile. Immaginiamo la Contessa Rovasenda salire sul manufatto di stazione. Qualche difficoltà per la gonna lunga e poco pratica e per la macchina fotografica (all'epoca erano attrezzi di non poco ingombro), ma lei è determinata a scattare la «sua» foto e immortalare la «sua» stazione. E lo fa, con la capacità tecnica del professionista: il risultato parla da solo.

E allora la bellissima immagine di Torino Porta Nuova che pubblichiamo racconta un po' di storia della ferrovia, illustra un genere artistico-fotografico, ma soprattutto narra di una donna di cui ci piacerebbe sapere di più.

Le ragioni degli altri

di Camillo Benevento

La firma del protocollo di intesa per il «codice di autoregolamentazione» o meglio del «codice di comportamento in materia sindacale» non è stato un episodio qualsiasi della vita sociale nel nostro Paese. Al di là dei risultati che potranno (o potrebbero) essere assai rilevanti per l'economia generale, deve essere infatti sottolineata la natura specifica di questo accordo che associa Governo, imprese pubbliche e private e Organizzazioni sindacali in una iniziativa spontanea, non gravata dalle sempre pesanti ipoteche della costrizione o della imposizione autoritaria, ma frutto della libera scelta delle parti sociali nel comune interesse del Paese e degli stessi operatori del settore dei trasporti.

Sono queste caratteristiche che hanno consentito di realizzare, attorno al «codice» una unanimità di adesioni forse non prevedibile soltanto alcuni mesi or sono: e infatti l'accordo porta la firma, oltreché del Ministro dei Trasporti, delle Organizzazioni imprenditoriali pubbliche e private e delle grandi Organizzazioni sindacali confederali e di categoria, anche dei Sindacati autonomi, sino ad ora vera e propria «spina nel fianco» per ogni organica regolamentazione di così incandescente materia.

Va detto subito che a tanto non si sarebbe potuto arrivare se l'oggetto del protocollo fosse rimasto circoscritto alla pura e semplice disciplina dello sciopero: miraggio e incubo dei tanti (troppi...) nostalgici dei «treni in orario» ai quali spesso una memoria certo labile fa dimenticare che lo sciopero è soltanto l'atto finale, e drammatico, di un malessere che ha radici più lontane e complesse della «sospensione del lavoro».

Cogliendo questa verità il protocollo intende essere un codice dei comportamenti sindacali nel loro sviluppo dialettico precontrattuale, contrattuale e post-contrattuale: con ciò eliminando, almeno potenzialmente, l'insorgere delle plurime mini-conflittualità che ad ogni pié sospinto, minacciavano le basi di corrette relazioni sociali.

È stata probabilmente proprio questa pluralità di mini-conflitti ad alimentare in tempi recenti e meno recenti la proliferazione dei Sindacati autonomi nei tanti settori del comparto dei trasporti: la difficoltà di comporre a sintesi spinte contraddittorie (non abbiamo detto «ingiuste») e avulse dal quadro di riferimento generale di un piano nazionale dei trasporti (che d'altronde latitava da molti anni) ha sovente sospinto gruppi non sempre sparuti di lavoratori a tentare altre strade che non fossero quelle del Sindacato confederale nella speranza di poter ottenere, o difendere, quanto pareva difficile ottenere o difendere ai livelli nazionali più generali. Le spinte cosiddette corporative hanno certamente avuto il loro peso in queste vicende: va da sé che un settore altamente specializzato o peraltro determinante (macchinisti, piloti, autisti ma l'elenco è lungo e difficile) acquista la consapevolezza di poter risolvere da sé, e con la ragione della forza anziché con la forza della ragione, i problemi che più gli stanno a cuore, e questo settore è innegabilmente tentato a farlo anche in deroga alla «disciplina di organizzazione» o alla «solidarietà del movimento» (una volta si diceva «di classe» ma adesso non sembra più di moda...). E tuttavia se osserviamo con sufficiente obiettività i fatti come si sono succeduti negli ultimi quattro o cinque anni, possiamo constatare che, sì, queste spinte ci sono state, ma anche all'origine della nutrita diaspora che ha condotto molti lavoratori nei Sindacati autonomi ci sono state anche ragioni o mini-ragioni niente affatto «corporative» e comunque queste ragioni hanno sovrastato in numero e in conflittualità le «spinte corporative».

Mancato rispetto di contratti pur liberamente sottoscritti con la ragione formale e ufficiale che «non ci sono soldi»; condizioni di lavoro (turni, sicurezza, igiene ecc.) non conformi alle norme; attesa di leggi promesse e mai varate; licenziamenti e cassa integrazione; dilatori comportamenti nelle fasi contrattuali e relativi ritardi (anche annosi) dei rinnovi.

Abbiamo tracciato un elenco sommario, ma eloquente, di situazioni non certo anomale. Da questa «non anomalia» di situazioni che dovrebbero invece costituire un'assoluta eccezione per tutti, è nata una conflittualità di difficile gestione, e poiché non governabile, spesso sfociante in iniziative definite «selvagge».

Sta di fatto che il nuovo «codice» coglie in gran parte queste indicazioni e fa sue le preoccupazioni di non alimentare ulteriormente cause piccole e grandi di conflittualità sociale.

Se molti «passaggi» carenti nello sviluppo dialettico dei rapporti sindacali avevano creato le condizioni per uno «scollamento» del rapporto consensuale tra lavoratori e Organizzazioni sindacali, adesso dovrebbe essere possibile ripercorrere la strada inversa: e il solo dubbio rimane quello del che fare se qualcuno dovesse mostrarsi recidivo.

Perché non c'è dubbio che il «protocollo» segni un recupero alla logica di programmazione e non c'è nemmeno dubbio che lo stesso protocollo costituisca un successo del metodo del confronto democratico e della libera ricerca del consenso sull'autoritarismo e il «verticismo» decisionale: ma il giorno che un'azienda di trasporto si rimangiasse gli impegni già assunti, o un contratto dovesse essere rinviato «sine die», o magari un gruppo particolare di lavoratori chiedesse la luna per continuare a lavorare, che cosa accadrebbe? È meglio non chiedercelo: e porre subito le condizioni perché queste siano proprio domande oziose. □

Il paese dei sorrisi

di Fernando Tilli

«Se qualcuno ti avvicina senza un sorriso offrigli subito il tuo»: questa è la scritta che, in inglese, saluta i turisti all'ingresso dell'Hotel Inya Lake a Rangoon ed è il migliore biglietto da visita che i birmani possano presentare agli stranieri ora che il paese si è riaperto, sia pure parzialmente, ai rapporti con l'estero. La riapertura è seguita ad un periodo di isolamento dovuto non solo alle rigide direttive politiche del dopoguerra, ma anche, specie in passato, alle barriere naturali, quali le coste di non facile accesso e le montagne che raggiungono i 6.000 metri negli ultimi contrafforti dell'Himalaya, che da sempre hanno reso difficili i contatti con gli altri paesi. Comunque per chi è curioso di notizie storiche, si hanno descrizioni della Birmania già da parte di Tolomeo (II sec.) e poi dal veneziano Niccolò Conti (XV sec.).

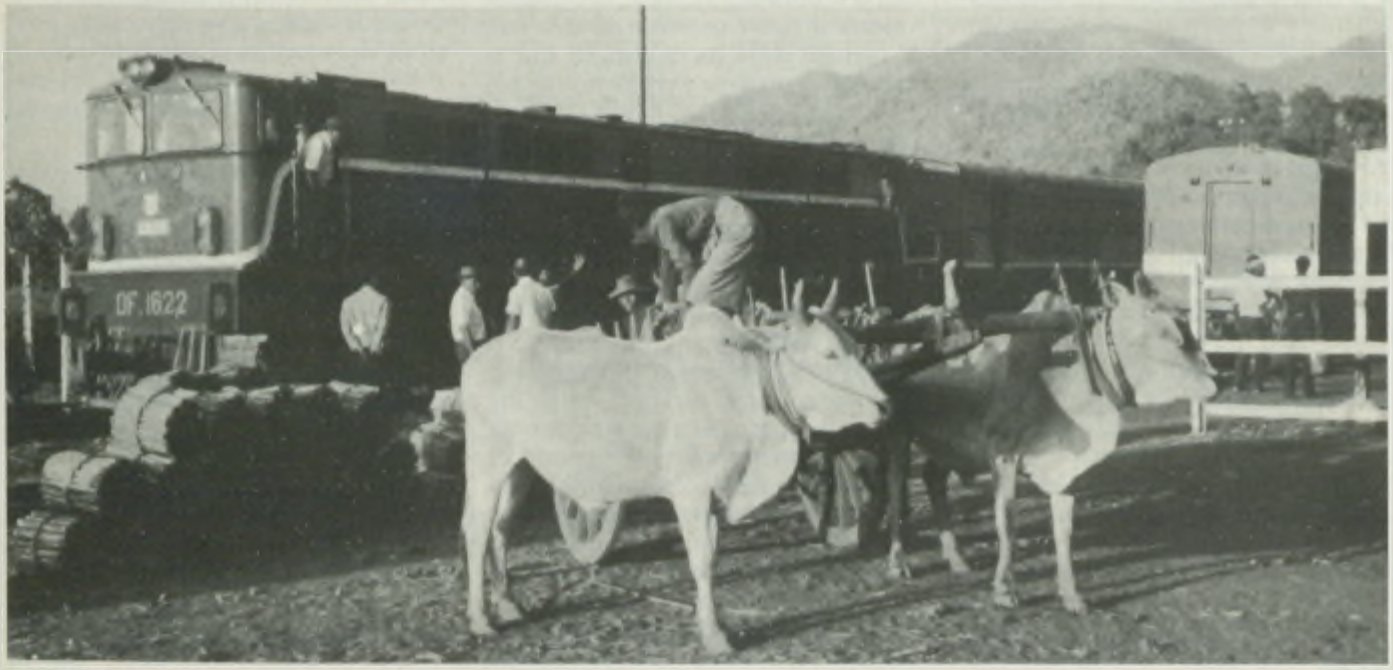
La Birmania è stata quasi sempre indipendente anche se sotto il dominio di re dispotici e, non di rado, sanguinari. Presto influenzata dalla dottrina buddista, importata dai mercanti indiani fin dai suoi primi albori e affermatasi verso l'XI secolo, la civiltà locale registra un primo periodo PYU intorno al IV e V secolo d.C. e, successivamente, un periodo d'oro durante i Regni aventi come capitale Pagan al centro del paese (IX-XIII sec.) e un altro a partire dal XVI secolo con capitale Mandalay.

Nel 1886 infine, dopo tre guerre, il paese fu occupato dagli inglesi che spostarono la capitale a sud, a Rangoon, porto sul delta dell'Irawaddy a soli 32 km dal mare e, per essi, assai più facilmente raggiungibile.

Dopo i tanti splendori del passato cosa hanno lasciato gli inglesi al paese andandosene nel 1948? Hanno lasciato soprattutto cose pratiche: una organizzazione burocratico-amministrativa efficiente, tuttora in piedi, la conoscenza generalizzata della loro lingua ancora insegnata fin dalle scuole elementari, una rete ferroviaria di 3.137 Km ed una stradale di circa 25.000 Km, nonché la nuova capitale, Rangoon, con 2,5 milioni di abitanti, avente un centro tipicamente inglese e perfino, nella piazza principale, l'alta torre in mattoni rossi col grosso orologio caratteristico di tante città britanniche.

Dal 1962 in Birmania vige un regime militare di stampo socialista, basato sul principio dell'assoluta neutralità internazionale. Ovviamente sono state attuate varie nazionalizzazioni nelle industrie e nel commercio per eliminare il predominio degli europei, dei cinesi e degli indiani in quei settori; nell'agricoltura, che tuttora occupa il 53% della popolazione, vennero invece attuate forme cooperativistiche. Il risultato generale fu una grave depressione economica, causata particolarmente dalla diminuita produzione del riso ma anche dalle diminuite esportazioni in conseguenza della chiusura dei contatti con l'estero. Nel 1975/76 il paese si è però riaperto al mondo esterno e al commercio con gli altri paesi con crescenti risultati positivi.

È stato parzialmente riaperto il paese al turismo come abbiamo già accennato: parzialmente perché sono concessi visti solo per sette giorni, di cui il primo e l'ultimo devono essere trascorsi nella capitale, mentre i viaggi all'interno sono consentiti solo in zone limitate a causa della guerriglia esistente nel nord. Gli alberghi sono come i nostri di 2ª categoria e non di lusso com'è generalmente in Oriente. I redditi e i salari sono bassi e le cariche importanti sono occupate dai militari; la Birmania è compresa fra i dieci paesi più poveri del mondo ma è però autosufficiente per la sua alimentazione grazie alla pesca e all'agricoltura, ora in ripresa, basata soprattutto sulla coltivazione del riso (ma anche sesamo, miglio, arachidi, cotone, tè, tabacco, canna e palma da zucchero, nonché legno di tek). In Birmania c'è anche un discreto allevamento di bovini e bufali ed una buona produzione mi-



Un treno di cintura entra nella stazione di Rangoon, la capitale della Birmania. A sinistra, Kweyok, piccola stazione della linea Mandalay-Maymyo. Sotto, la caratteristica facciata esterna della stazione di Rangoon. Nella pagina accanto, due epoche a confronto nella stazione di Maymyo

neraria (wolframio, stagno, piombo, tungsteno, oro, argento e pietre preziose). E, dulcis in fundo, il paese è anche autosufficiente per il petrolio.

C'è da aggiungere che sia l'assistenza sanitaria che l'istruzione elementare, e in parte anche quella secondaria, sono oggi gratuite; il paese dispone inoltre di due ottime Università a Rangoon e a Mandalay.

Abbiamo già accennato alla natura dolce e cortese dei birmani specie delle donne piuttosto piccole e graziose. Tutti sono, comunque, facili al sorriso e accoglienti tanto che, spesso, i bimbi ti corrono incontro offrendo un fiore e cercando di infilarlo nei capelli delle signore com'è qui abitudine nelle giovani. Ma quello che ancor più colpisce è la profonda religiosità di questo popolo; il 90% e forse più dei birmani segue il buddismo tharaveda o hinayana dominante nel sud-est asiatico. Nel buddismo tharaveda, a differenza di quello tibetano (mahayana), l'esperienza religiosa è un fatto individuale e non ammette gerarchie religiose; così ogni monastero è dottrinariamente e amministrativamente autonomo ed è soprattutto un centro di formazione e di cultura.

Lo spirito di dolcezza e rassegnazione cui abbiamo accennato, viene instillato fin dall'infanzia nel periodo di alcuni mesi che, maschi e femmine, devono trascorrere intorno ai sette anni in monastero dopo il «pathsin», grande cerimonia alla quale i bimbi vengono accompagnati dai genitori, tutti festosamente e riccamente abbigliati; segue la rapatura e la vestizione con i rozzi sai arancioni, dopodiché ha inizio l'insegnamento della scrittura, della lettura e dei princìpi del buddismo, uno dei quali condanna esplicitamente l'ignoranza. Si comprende quindi come nel paese sia molto raro l'analfabetismo poiché, quasi in ogni villaggio, esiste un monastero e il 10% degli uomini sono bonzi.

Una conferma dell'animo semplice e gioioso di questa gente è data poi dal modo con cui celebrano in aprile l'inizio dell'anno buddista. Questo viene salutato nei tre giorni precedenti da festose... annaffiate: infatti i birmani si rovesciano addosso l'un l'altro, per le strade, secchiate di acqua che vengono accolte da tutti, con l'augurio di Buon Anno, allegramente; non solo perché servo-

Cenni geografici e storici

La Birmania ha una superficie di 678.000 Kmq, più del doppio dell'Italia, ed è popolata da 35,3 milioni di abitanti secondo l'ultimo censimento del 1983 (+2,02% all'anno negli ultimi dieci anni). Ha una densità teorica di 52 abitanti per Kmq che, in realtà, è assai più elevata nelle zone abitate se si pensa che il 57% del territorio è coperto dalla jungla (siamo a cavallo del Tropico del Cancro) e, in più, ha vaste zone montagnose di difficile penetrazione. È un paese che si allunga per circa 1.900 Km, dal nord al sud, a cavallo del Tropico del Cancro, stretto fra il Bangla Desh, l'India, la Cina, il Laos e la Thailandia, con una grande depressione longitudinale al centro lungo la quale scorre il grande fiume Irawaddy, navigabile per circa 1.200 Km, nonché altri tre fiumi minori. Le coste sono bagnate dalle acque del Golfo del Bengala e dal Mare delle Andamane. Si chiama ufficialmente «Repubblica socialista dell'Unione Birmana»: Unione perché è una Federazione di 7 Stati popolati da razze diverse e cioè: Birmani veri e propri (2/3) di lontana origine tibetana e, poi, Shan, Mons, Kachin, Arakanese, Karen, Kayach e Chin, minoranze etniche di difficile integrazione, oltre ai soliti indiani e cinesi sparsi in tutto il sud-est asiatico. Fra i Chin sono da ricordare, per mera curiosità, anche i Pelaung famosi per le loro «donne giraffa» che portano al collo e alle gambe — dicono come antica difesa dalle tigri — cerchi pesanti in tutto fino a 25 Kg di ottone, metallo qui un tempo assai prezioso. Le zone poste al nord e nord-est sono sedi di gruppi turbolenti e ribelli ed infatti non è consentito ai turisti l'accesso oltre Maimyo ove ancora esistono formazioni comuniste dell'Esercito di Liberazione dei Karen, nonché resti delle Armate di Chiang Kai-Shek che, dal 1949, vivono là del traffico dell'oppio, una volta fiorente in tutto il paese, ed oggi ufficialmente combattuto.

no a lavare via i misfatti e le sfortune dell'anno morente, ma anche perché, essendo la temperatura intorno ai 40°, una rinfrescata non dispiace a nessuno.

A parte i resti delle prime civiltà PYU di Prome, conservati nei musei di Pagan e di Rangoon, lo splendore dell'arte birmana si può ammirare soprattutto nei suoi templi che, a migliaia, sorgono dappertutto nel paese.

Un cenno particolare merita Rangoon, la capitale, con la sua pianta fatta a griglia e, quindi, con lunghe strade perpendicolari, bei palazzi in stile vittoriano non molto alti e immersi in una lussureggiante vegetazione. Intorno al nucleo centrale si estende la città asiatica fatta di piccole e basse abitazioni e anche di capanne di bambù e stuoie. Per le strade una miriade di gente, autobus stracarichi, vecchie auto inglesi e americane, e nuove macchine giapponesi.

Ma l'impronta veramente birmana della capitale è data, insieme ad altre pagode, dalla «Swedagon», la Pagoda d'oro, il santuario più venerato del sud-est asiatico. Costruito ben 2.500 anni fa agli albori del buddismo, sembra per conservare e adorare otto capelli del Budda, è stato ovviamente più volte danneggiato e, per ultimo, riparato nel 1774. Intorno ad esso vi è un brulichio di fedeli che salgono e scendono le grandi scalinate di accesso e girano nella grande terrazza ottagonale (450 metri di perimetro) sulla quale 64 piccole pagode, sembra private, circondano la base della grande pagoda centrale dominata dalla cupola a forma di campana allungantesi verso l'alto. Questa è alta 99 metri, così ci ha detto la guida birmana, è interamente ricoperta di foglie d'oro (20 t) ed è arricchita da pietre preziose racchiuse nel parasole, simbolo della regalità, che sormonta il pinnacolo avente anche 350 diamanti, ammirabili dal basso a mezzo cannocchiale; quattro pagode principali sono inoltre situate in corrispondenza dei quattro punti cardinali. La terrazza superiore è tutta lastricata in

Un affollatissimo treno birmano. Numerosi viaggiatori si sistemano sul tetto delle carrozze. A destra, un treno in transito in una piccola stazione nei pressi di Rangoon

marmo: data la temperatura dominante è assai piacevole passeggiarvi a piedi nudi come d'obbligo in tutte le pagode. Agli angoli della terrazza vi sono otto cappelle, una per ogni giorno della settimana (il mercoledì è diviso in due parti), davanti alle quali i fedeli, secondo il giorno in cui sono nati, si inginocchiano e pregano. Vi sono anche monaci che, previo pagamento possono pregare, salmodiando, per voi; il rituale dei fedeli comprende anche l'aspersione di acqua sulla testa del piccolo Budda delle cappelle d'angolo e questo per lavare i propri peccati.
Oltre alle città, di particolare interesse sono i numerosi villaggi con strade in terra battuta: sono tutti formati da costruzioni basse in muratura ma anche, non di rado, in bambù o stuoie di cocco o juta, coperte di paglia e poggianti su basse palafitte, alte circa un metro, per proteggere gli abitanti dal fango che, con la stagione delle piogge, dilaga dappertutto.
In questi piccoli centri abbiamo assistito alla lavorazione della juta, delle lacche, dell'avorio e alla fabbricazione dei sottilissimi quadratini d'oro, di cui abbiamo già parlato, ad opera di fonditori-battitori che lavorano in coppia con ammirabile sincronia. Uno spettacolo interessante è stato anche il lavoro dei bufali, in un villaggio semiprimitivo in riva all'Irawaddy, lavoro fatto per raccogliere e tirare a riva i tronchi di tek giunti per fluitazione dalle foreste del nord.
Ed eccoci finalmente arrivati alle ferrovie, l'argomento che più interessa un giornale come questo.
Quale curiosità di cronaca dobbiamo fare anzitutto una confessione: prima di partire dall'Italia abbiamo scritto alla Direzione della «Burma Railways Corporation» (BRC) e poi, a Rangoon, abbiamo cercato di stabilire contatti diretti, come ci era stato facile fare a suo tempo in Cina, Giappone e Malesia. Qui, invece, ci siamo trovati di fronte all'impenetrabilità ed alla impossibilità di avere dati recenti, impossibilità che, evidentemente, hanno incontrato anche le grandi pubblicazioni mondiali annuali, specializzate per il settore ferroviario. In effetti, sia la «Jane's World Railways» che il «Railway Directory and Year Book», mentre riportano, via via, i dati di ogni anno per le altre ferrovie di tutto il mondo, per la Birmania sono ferme ai dati del 1977-78. Probabilmente è da pensare che i dati successivi non vengano pubblicati per ragioni, non sappiamo quanto attendibili, di riservatezza militare.
Tuttavia un successo parziale l'abbiamo potuto registrare: la nostra giovane guida birmana ci ha fatto omaggio, alcuni momenti prima della partenza da Rangoon, del volume «1877-1977» pubblicato dalle BRC stesse per il loro centenario. Unico inconveniente è che tutto il volume è scritto in birmano, bello quindi a vedersi nella simpatica ed elegante scrittura tondeggiante, ma assolutamente impossibile da decifrare anche per i dati numerici perché, a differenza dei cinesi, giapponesi, malesi e indonesiani, i birmani neanche per le cifre hanno adottato i nostri numeri.
Ma ecco alcune notizie delle Ferrovie birmane:
— la prima linea da Rangoon a Prome (250 Km) venne realizzata come già indirettamente accennato, ad opera degli inglesi, nel 1877;
— seguì quella per Mandalay a 620 Km da Rangoon, prolungata poi a nord, verso i confini della Cina, fino a Myitkyinia;
— quella per il nord-est, da Mandalay a Lashio, traversante il grande ponte di Awa;
— la linea di cintura, a doppio binario, di 46 Km, intorno a Rangoon;
— e infine, un'altra dozzina di antenne minori verso il nord-ovest e verso il sud del paese per un totale generale di 3.137 Km, a scartamento metrico e per un peso massimo ammesso di 12 t per asse.
I dati dell'esercizio 1977-78 indicano una dotazione di:
— 217 locomotive a vapore e 117 diesel;
— 13 automotrici diesel utilizzate sulla cintura di Rangoon;
— 1.214 carrozze a due classi;
— 9.500 carri merci.
Introiti del traffico: 229 milioni di Kyat (1 Kyat = 210 lire circa).
Spese: 215 milioni di Kyat.
Passeggeri-km 2.863 milioni.
Tonnellate-Km 445 milioni.
La rete presenta particolari difficoltà di esercizio perché ha pendenze fino al 40 ‰ e curve di soli 103 metri di raggio; nelle zone montagnose vi sono tratti che, a causa della forte acclività e della difficile conformazione orografica, vengono percorse dai treni lungo itinerari rettilinei, in ascesa, con retrocessione successiva in contropendenza.
I treni viaggiatori sono sempre affollatissimi coi passeggeri sistemati fin sul tetto delle vetture, e trasportanti ogni genere di vettovaglie e piccoli animali.
Fra Rangoon e Mandalay circolano anche due espressi, uno di giorno e uno di notte con servizio WL, nonché un treno omnibus diurno; gli espressi impiegano 12 ore circa a coprire il percorso di 620 km alla velocità max di 52 km/h.
Sono allo studio programmi di elettrificazione da parte dei francesi — qui bene introdotti avendo fornito tutte le locomotive diesel e avendo organizzato le officine di riparazione — nonché da parte dei giapponesi che vogliono conquistare anche il mercato ferroviario.
In effetti le ferrovie locali hanno bisogno di miglioramenti e modernizzazioni e ogni iniziativa di chi ha capacità e spirito di intrapresa può trovare in Birmania un campo fruttuoso.

A Marsiglia in TGV

di Renato Moretti

Ad un anno esatto dal completamento della nuova linea a grande velocità Parigi-Lione, le Ferrovie francesi hanno compiuto un ulteriore salto di qualità, estendendo l'alta velocità anche alle relazioni rapide che si spingono a sud di Lione, verso Avignone, Marsiglia e Montpellier.

«Leader» mondiale nel campo dell'alta velocità ferroviaria (unica rete ferroviaria al mondo che contempli orari tracciati ad oltre 200 km/h di velocità media commerciale), la SNCF riduce ulteriormente le già spettacolari percorrenze realizzate dagli elettrotreni TGV.

Come è noto, il TGV (train à grande vitesse) deve il proprio successo (le ultime statistiche segnalano ben 60.000 viaggiatori al giorno, con un incremento del 45 per cento rispetto al periodo in cui la nuova linea non era ancora in esercizio) alla possibilità di viaggiare indifferentemente sia sulle linee a grande velocità appositamente realizzate, sia su quelle già esistenti (le cosiddette infrastrutture «classiche»).

All'indomani della decisione di costruire la nuova linea a grande velocità Paris-Sud-Est, i progettisti ravvisarono la necessità di estendere anche a sud di Lione le relazioni ultrarapide che inizialmente avrebbero interessato le sole città di Parigi e di Lione. Tra Lione e Marsiglia vennero, pertanto, individuati un centinaio di chilometri di linea le cui caratteristiche di tracciato, alquanto favorevoli nella vallata del Rodano e nella Crau (Bouches du Rhône), avrebbero consentito di portare a 200 km/h la velocità di esercizio, grazie all'adeguamento delle infrastrutture esistenti. Modifiche sostanzialmente riguardanti le conduttore di contatto, l'incremento del numero delle sottostazioni elettriche di conversione e del segnalamento di blocco automatico (préannonce) che, ultimate nel corso dell'estate, hanno consentito di introdurre l'alta velocità in concomitanza con l'entrata in vigore dell'orario ferroviario invernale.

In pratica gli elettrotreni TGV, dopo aver impegnato alla velocità di crociera di 270/280 chilometri orari la nuova tratta Parigi (Combs-la-Ville) - Lione (Sathonay), si immettono nell'esistente infrastruttura Lione-Marsiglia, che percorrono alla velocità di 200 km/h per alcuni tratti. Ciò consente di ridurre ulteriormente i tempi di percorrenza tra Parigi e Marsiglia, percorrenza che ora risulta essere di 4 ore e 40 minuti, contro le 6 ore e 50 minuti occorrenti soltanto tre anni fa.

Per avere un'idea dell'eccezionalità dei tempi di percorrenza realizzati dalle dieci coppie quotidiane di TGV-Midi, basti osservare che la distanza tra Parigi ed Avignone, la medesima esistente tra Roma e Reggio Calabria, viene coperta in 3 ore e 45 minuti, alla velocità media commerciale di 176 km/h.

Domenica 30 settembre è il giorno di entrata in vigore dell'orario ferroviario invernale. Saliamo a bordo di uno dei primi TGV-Midi che ufficializzano l'introduzione dell'alta velocità sulla «artère impériale». È il TGV 815, delle ore 11,42, che muove dalla Gare de Lyon in perfetto orario. Un rallentamento per lavori in corso a Montgeron-Crosne, poco prima dell'ingresso nella sezione a grande velocità, causa tre minuti di ritardo. Trascorrono appena un paio di minuti dal momento in cui abbiamo superato Combs-la-Ville che già il TGV «vola» a 270 km/h. Usiamo questo verbo di chiara impronta aeronautica perché la sensazione che se ne ricava è la medesima di quando si è a bordo di un jet di linea. Assenza assoluta di rumorosità o di vibrazioni, si scivola silenziosamente come sopra un tappeto. Divoriamo i primi 162 chilometri della nuova linea, tra Combs-la-Ville e Pasilly, in 38 minuti netti, alla media di 256 km/h, e l'orario risulta così prontamente ristabilito.

Transitiamo senza arrestarci a Lione dopo un'ora e 59 minuti (media di 214 km/h), immettendoci lungo la direttrice Lione - Avignone - Marsiglia. Tutto fila liscio fino alle porte di Valence, ma il segnale di ingresso ci blocca per quattro minuti e di altrettanti minuti saremo in ritardo alla prima fermata.

Oltrepassata Valence, iniziano i tratti autorizzati all'alta velocità. Filiamo a 200 km/h tra Donzère e Bollene-la-Croisière e ad Avignone il ritardo è ridotto alla metà. Si riparte dalla città dei papi con circa quattro minuti di ritardo, mancano appena 121 chilometri al terminale di Marsiglia e l'orario è talmente teso (appena 51 minuti per la tratta Avignone-Marsiglia) che risulta problematico il recupero del pur esiguo ritardo.

Ma alle porte di Tarascon il nostro TGV inizia una rimonta sul filo dei 200 km/h: ecco già Arles alle 15 e 47 e Miramas alle 15 e 57, avendo coperto i 48 chilometri da Tarascon al termine della tratta ad alta velocità in 14 minuti, alla velocità media di 205 km/h. Su di un'infrastruttura classica che risale a oltre cento anni, pur se dotata delle più moderne apparecchiature di segnalamento e di sicurezza, la velocità si avverte ovviamente più di quanto non avvenga sulla sezione ad alta velocità tra Parigi e Lione. Rallentiamo la velocità in prossimità del tunnel della Nerthe, sono già visibili le innumerevoli ciminiere del centro siderurgico di Fos-sur-Mer, mentre si dissolvono all'orizzonte le sterminate paludi salmastre della Camargue. Ed ecco improvvisamente apparire i primi agglomerati urbani di Marsiglia. Sono esattamente le ore 16.21'30" quando il TGV 815, con 30" di anticipo, si arresta sotto le volte della stazione di Saint-Charles. Ancora una volta in orario. Non un exploit, ma una consuetudine. Perché il coefficiente di regolarità dei novantasette complessi TGV che ogni anno trasportano venti milioni di viaggiatori, nella massima sicurezza, a 270 km/h, è pari al 97,5%! «Ab assuetis, non fit passio» □

I TEMPI DEL T.G.V.

Relazione	Distanza km	Tempi di percorrenza	Velocità media km/h
Paris-Mâcon	363,4	1h41'	215,800
Paris-Le Creusot	303,2	1h25'	214,000
Paris-Lyon	427,3	2h00'	213,600
Paris-Montbard	213,4	1h05'	197,000
Paris-Dijon	284,7	1h36'	177,900
Paris-Avignon	660,0	3h45'	176,000
Paris-Marseille	778,4	4h40'	166,800

MESTRE

Un'idea per far presto

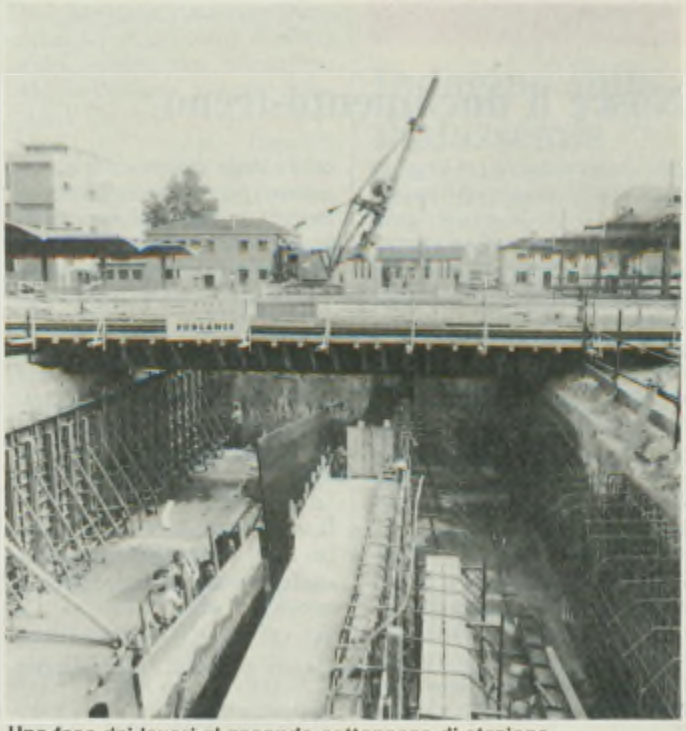
In stazione, il viaggiatore in partenza ha necessità di accedere rapidamente e facilmente al treno. Per questo dev'essere in grado di conoscere da quale binario il treno partirà. Questo è anche il caso della stazione di Mestre, alla quale fanno capo, ogni giorno, migliaia di viaggiatori, in buona percentuale pendolari.
Il viaggiatore riceve indicazione del binario di partenza fondamentalmente da tre fonti di informazione: i fogli-orario affissi nelle apposite bacheche, i cartelli teleindicatori ubicati nel FV e, in corrispondenza dei vari marciapiedi, gli annunci per altoparlante. A Mestre, questo schema di informazione è apparso, a un certo punto, insufficiente rispetto ai treni in partenza per Venezia S.L., giacché i viaggiatori si trovavano spesso disorientati di fronte a treni in arrivo da due o più destinazioni (ricordiamo che nel nodo mestrino convergono ben cinque linee ferroviarie nelle direttrici di Portogruaro, Treviso, Castelfranco, Padova, Adria) che si apprestassero a proseguire a distanza di qualche minuto l'uno dall'altro verso il terminale veneziano. Si presentava, in tali casi, l'obbiettiva difficoltà di individuare il treno che sarebbe partito per primo.
La soluzione è stata trovata dalla Direzione Compartimentale veneziana, che da alcuni mesi ha fatto installare, nel sottopasso di stazione di Mestre, in corrispondenza delle scalinate di accesso ai marciapiedi, appositi quadri indicatori luminosi recanti l'indicazione «Venezia», che si accendono quando il treno è al binario, dando segnalazione a luce lampeggiante nell'imminenza della partenza.
Nella realizzazione dell'impianto si è cercato di introdurre un meccanismo il più automatico possibile, giacché affidare il compito ad operatori della stazione avrebbe comportato una procedura laboriosa e di esito incerto. Si è, perciò, provveduto ad un apposito collegamento elettrico degli indicatori con il quadro di comando della cabina ACEI in modo tale che la luce si accenda con la formazione dell'itinerario di ricevimento del treno e lampeggi con la disposizione a via libera del segnale di partenza. L'operatore interviene solo per i casi in cui il treno non prosegua per Venezia.
Ed ecco che il viaggiatore diretto a Marghera-Zona Industriale o a Venezia S. Lucia (soprattutto il viaggiatore pendolare già munito di abbonamento, il quale è abituato a calcolare al minuto i tempi occorrenti per gli spostamenti) può scendere direttamente nel sottopasso, dove a colpo d'occhio vede da quale binario parte il primo treno (scegliendo, fra gli indicatori accesi, quello che lampeggia).

Laura Facchinelli

Un altro sottopasso

In stazione di Mestre si sta lavorando alacremente. Mentre si sta ultimando il fabbricato che ospiterà, in un prossimo futuro, il nuovo ACEI e relativi operatori, mentre ci si appresta alla realizzazione del modernissimo apparato che avrà giurisdizione sull'intero nodo di Mestre, così da accrescerne notevolmente la potenzialità, un'altra opera di vaste proporzioni è stata intrapresa e prosegue speditamente: il secondo sottopasso di stazione.
I lavori, eseguiti a cura del Comune, comprendono l'opera di scavo per la costruzione di tre distinti settori sotterranei che debbono attraversare la sede ferroviaria per tutta la sua larghezza: un sottopasso promiscuo suddiviso tra parte pedonale e parte ciclabile e, inoltre, un collettore fognario in collegamento con la fognatura cittadina. La nostra Azienda partecipa all'impegno finanziario con un contributo di oltre 600 milioni riferito al sottopasso pedonale e ai relativi punti di accesso ai marciapiedi di stazione.
Una volta ultimato l'intervento, la stazione di Mestre disporrà — prima nel Compartimento — di due sottopassaggi, e questo risulterà assai comodo per i numerosi viaggiatori che fanno capo all'importante nodo ferroviario.
Il recente ampliamento del piazzale con prolungamento dei binari e dei relativi marciapiedi dalla parte di Venezia ha provocato un vistoso «sbilanciamento» della zona viaggiatori rispetto all'esistente sottopasso di stazione: attualmente, il viaggiatore giunto con treno di lunghezza notevole deve percorrere qualche centinaio di metri per raggiungere l'unico sottopasso, ubicato in posizione centrale rispetto al fabbricato di stazione. In futuro la presenza del nuovo passaggio sotterraneo lato Venezia consentirà al viaggiatore di muoversi rapidamente fra il treno e le arterie stradali adiacenti, con sbocco sia lato città che lato Marghera.
La nuova opera sarà motivo di soddisfazione per la cittadinanza anche indipendentemente dall'accesso al treno, giacché essa costituirà un punto di congiungimento fra il tessuto urbano mestrino e l'abitato di Marghera.
Certo è che, una volta ultimata l'impresa, sarà opportuno non solo prevedere nuovi punti di fermata degli autobus urbani ed extraurbani, ma anche disporre una nuova organizzazione degli spazi stradali adiacenti alla stazione ricavando ampi parcheggi per auto e pullman da entrambi i lati della ferrovia. La Direzione Compartimentale veneziana da tempo ha studiato e presentato ufficialmente una proposta di nuova strutturazione della stazione e delle aree adiacenti per favorire l'interrelazione spaziale, il coordinamento funzionale del treno con i veicoli stradali. Col sottopasso oggi in costruzione si sta compiendo una fase importante nel cammino da compiere verso l'integrazione.

L. F.



Una fase dei lavori al secondo sottopasso di stazione

CAGLIARI

Nasce il documento-treno

Nel Compartimento di Cagliari dal 1° ottobre viene utilizzato il modulo M. 16/E quale nuovo documento-treno. Con tale innovazione, per il momento a titolo sperimentale, si vuole conseguire, secondo un programma elaborato dalle Sedi Centrali e condiviso dalle OO.SS., la documentazione di base dei treni. La fase sperimentale prelude, ovviamente, all'estensione dell'uso razionale dell'elaborato nell'intera rete FS.

Ma di che cosa si tratta? Ecco in breve la sua storia: alla fine degli anni '60, sempre nel Compartimento di Cagliari, fu disposto un primo esperimento tendente all'unificazione del foglio di corsa con il bollettino di trazione. Il tentativo, però, si rilevò scarsamente incoraggiante per via dei risultati poco apprezzabili. Successivamente, alla luce di altri aspetti del problema nel frattempo emersi, si ripropose la ricerca della soluzione ottimale. E proprio nell'ambito della Commissione per l'analisi del disavanzo aziendale, si rivelò necessaria l'istituzione di una sotto-Commissione che, unitamente alla razionalizzazione delle procedure e all'estensione del sistema di liquidazione elettrocontabile delle competenze accessorie al personale viaggiante, si occupasse dell'unificazione del foglio di corsa mod. M 14 con il bollettino di trazione mod. TV 306.

Conclusi i lavori della Commissione, il Servizio Movimento e il Servizio Materiale e Trazione decisero di proseguire sulla strada intrapresa. Ben presto, l'Ufficio O.P. del Servizio Movimento promosse e coordinò i successivi adempimenti, che furono perfezionati in collaborazione dell'Ufficio O.M. del Servizio Materiale e Trazione e della Sezione C.E.U. di Firenze. È stato così realizzato un documento-treno che assicura la raccolta minuziosa dei dati per la liquidazione elettrocontabile delle competenze accessorie al personale di scorta e di macchina, nonché fornisce tutte quelle informazioni necessarie al Servizio Affari Generali. L'esperimento è iniziato dopo che un gruppo di colleghi dei Servizi interessati, capeggiati dal Capo Personale Viaggiante Sovr. Aldo Pallotti, ha illustrato ampiamente gli intenti e l'importanza dell'innovazione agli addetti ai lavori provenienti dai Depositi dell'Isola. Abbiamo chiesto al collega Pallotti: quali vantaggi deriveranno dall'elaborato unitario. E la risposta è stata:

1) riduzione ad un unico documento dei due non sempre concordi;

2) eliminazione delle doppie scritturazioni e recupero di tempo da parte dei Capitreno;

3) introduzione di nuovi criteri che, con l'estensione dell'uso di appropriati codici, rendono possibili e con immediatezza i controlli della regolarità delle scritturazioni;

4) semplificazione del sistema di codificazione e di registrazione meccanografica dei dati;

5) riduzione numerica degli elaborati (fogli di corsa e bollettini di trazione).

Ancora altre novità? Per il personale di macchina si prevede la sollecita istituzione di un «libretto di servizio», simile al modulo M. 80/E del personale di scorta. Servirà per avere in ogni momento la sequenza cronologica di tutta l'attività. Il libretto soddisferebbe l'esigenza aziendale di formalizzare i servizi del personale di macchina con le precise indicazioni degli orari d'inizio e di termine delle varie prestazioni. Chi ha buona memoria ricorda sicuramente che già esisteva nel Compartimento di Cagliari il libretto TV 307/E, che fu soppresso, dopo breve apparizione, con qualche rimpianto.

Franco Delli Carri

FONTANIVA

Un monumento per ricordare

Dieci anni fa, nei pressi di Fontaniva, si verificò un pauroso incidente: in corrispondenza di un passaggio a livello (purtroppo rimasto aperto) il treno 167 «Freccia delle Dolomiti» investì un camion carico di ghiaia. Fra le lamiere schiacciate persero la vita tre ferrovieri e quattro viaggiatori.

Quest'anno, a ricordo degli amici scomparsi e mai dimenticati, i colleghi della Rimessa Locomotive di Vicenza hanno voluto che venisse eretto un monumento nella stazione ferroviaria di Fontaniva.

L'opera commemorativa è stata realizzata a cura della Direzione Compartimentale veneziana. Disegnata dall'arch. Fabio Zampiero del locale Ufficio Lavori, è costituita da una forma cubica di pietra calcarea bianca, affiancata da un elemento verticale di granito scuro, entrambi poggianti su un ampio basamento di calcestruzzo. Tre rotaie s'adagiano, affiancate, sugli spigoli acuti della pietra.

Alla cerimonia d'inaugurazione hanno partecipato i Direttori dei Compartimenti di Verona e Venezia, ing. Puccio e ing. Castellani e il Sindaco di Fontaniva, accanto ai familiari dei tre agenti che sono stati ricordati con commosso sentimento: Florio Candian, macchinista; Gerardo Guglielmo, aiuto macchinista, Fausto Nicelli, Capotreno.

L. F.

MONFERRATO

C.T.C. sulla Chivasso-Casale-Valenza

Dopo un periodo di pre-esercizio, è stato recentemente attivato il C.T.C. (Comando Centralizzato del Traffico) sulla linea ferroviaria Chivasso - Casale Monferrato - Valenza.

Si tratta, com'è noto, di un moderno sistema per regolare la circolazione dei treni, che si avvale delle tecniche più recenti nel campo dei telecomandi e dell'elettronica.

Dal Posto Centrale, ubicato in questo caso ad Alessandria, un unico operatore, denominato Dirigente Centrale Operativo, segue su un quadro luminoso la marcia dei treni dell'intera linea, impartendo a distanza tutti i comandi necessari per ga-

rantire la regolarità e la sicurezza della circolazione.
La realizzazione di questo nuovo e modernissimo sistema ha comportato la radicale trasformazione dei precedenti impianti di linea.
Sono stati infatti installati gli apparati centrali elettrici (ACEI), tramite i quali, oltre a manovrare elettricamente — su comando del D.C.O. — scambi, passaggi a livello e segnali, si instaurano automaticamente quelle condizioni di sicurezza che prima erano unicamente affidate all'azione dell'uomo.
Inoltre, i passaggi a livello, che erano quasi tutti manovrati a mano da personale incaricato e venivano chiusi «ad orario», cioè all'approssimarsi dell'ora di transito prevista del convoglio, sono oggi in gran parte azionati elettricamente e vengono chiusi poco prima dell'effettivo passaggio del treno, evitando così le prolungate chiusure, sovente oggetto di lamentele e di proteste. La sicurezza reciproca delle circolazioni stradale e ferroviaria è poi garantita dal fatto che i segnali ai treni si dispongono a via libera soltanto se i passaggi a livello sono regolarmenre chiusi.
Tutto il sistema del C.T.C. si avvale di un elaboratore elettronico e di una sofisticata rete di comunicazioni; a maggior garanzia è stata attuata la duplicazione delle apparecchiature, sia del posto centrale che della linea di trasmissione dati. Allo scopo nello stesso Posto Centrale sono stati installati due elaboratori: uno, il «normale», permanentemente in funzione e l'altro, di «riserva», in posizione di «stand-by», cioè pronto ad intervenire in caso di necessità per guasti o per le manutenzioni.
L'impiego del C.T.C. su questa linea a semplice binario è stato scelto non solo in funzione del volume di traffico già in atto, ma soprattutto della maggiore quantità di trasporti che la linea sarà destinata in prospettiva ad assorbire, allorché verrà completamente attivato l'itinerario medio-padano, di cui la Chivasso-Valenza costituisce la parte iniziale.
Con l'adozione del C.T.C., infatti, vengono notevolmente aggiornate tutte le apparecchiature di sicurezza, facilitando così l'azione del personale e migliorando la produttività globale dell'Azienda. Conseguentemente la circolazione acquisterà in speditezza e velocità: fino ad oggi i treni dovevano sostare nelle stazioni intermedie per consentire, con l'intervento manuale dell'agente, la manovra dei dispositivi locali per la partenza, mentre d'ora in poi le operazioni stesse saranno comandate automaticamente.
Per di più in avvenire, in caso di guasti — peraltro poco probabili, data l'alta tecnologia applicata — il Dirigente Centrale Operativo (D.C.O.) avrà la possibilità di adottare interventi di emergenza che gli permetteranno di superare la fase critica con celerità ed in totale sicurezza.
Il potenziamento dei tratti Chivasso - Casale Monferrato - Valenza rientra in un programma di lavori più vasto, denominato «Itinerario alternativo Medio-Padano», il quale collegherà Chivasso a Padova, passando per Valenza - Torreberetti - Pavia - Codogno - Cremona - Mantova - Monselice; su di esso verrà dirottato gran parte del traffico merci oggi gravante sulla Torino - Milano - Venezia, ormai impegnata quasi al limite della potenzialità.
L'ammodernamento in corso servirà inoltre a migliorare la qualità del servizio viaggiatori locale e consentirà altresì di aumentare, occorrendo, il numero dei treni in circolazione.
L'opera — realizzata dalla 1ª Unità Speciale di Novara per quanto riguarda l'installazione del telecomando e dal Compartimento di Torino per ciò che concerne gli apparati centrali elettrici ed il rinnovo di binario su alcuni tratti — è venuta a costare circa venti miliardi. ***Renzo Marello***

TREVISO

Al D.L. di Udine lo stendardo della sicurezza

Con una semplice cerimonia si è provveduto, a Treviso, alla consegna dello «stendardo della sicurezza» da parte del Deposito Locomotive di Treviso, vincitore del concorso '81 per il «migliore indice di frequenza» sotto il profilo infortunistico (cioè minor numero di infortuni), al corrispondente impianto di Udine vincitore per l'82. È intervenuto il Capo dell'Ufficio Trazione di Venezia ing. Esposito, accompagnato dal Capo Sezione Sicurezza sul lavoro del medesimo Ufficio, ing. Conigliaro.
Contemporaneamente è passato dal Deposito di Siracusa a quello di Padova lo stendardo per la «riduzione percentuale dell'indice di frequenza».

L. F.

PALERMO

Indagine sulla thalassemia

A Palermo l'Unità Mobile Sanitaria realizzerà un'indagine sulla thalassemia e uno studio sull'epatite virale con la ricerca dell'antigene HBS (antigene australe). La lodevole iniziativa del Servizio Sanitario, già in parte realizzata, avrà adesso modo di esplicarsi nella città di Palermo e provincia che, a causa delle particolari carenze igieniche della regione, è un fertile terreno per la ricerca dell'antigene HBS e per l'indagine sulla thalassemia. L'anemia mediterranea (o morbo di Cooley) ha in Sicilia una marcata incidenza. Su 5 milioni di abitanti ci sono mille malati, ma ben l'8%, cioè 400.000 persone sono portatori sani. Come si sa la thalassemia è una malattia caratteristica dei gruppi etnici che si affacciano sul bacino del Mediterraneo che può essere sconfitta nel tempo solo grazie alla prevenzione, attraverso un'adeguata informazione che consenta ai portatori sani di evitare la procreazione di figli colpiti dal male.
Proprio per questo fine altamente sociale, l'U.M.S. nella sua sosta a Palermo estenderà l'indagine — che ha carattere volontario — oltre che ai ferrovieri, ai familiari, fornendo loro utili informazioni igienico-profilattiche.
L'arrivo dell'U.M.S. a Palermo è stato preceduto da un intenso lavoro preparatorio da parte dell'Ufficio Sanitario Compartimentale che ha compiuto una vasta opera di sensibilizzazione tra ferrovieri e non ferrovieri attraverso una capillare campagna d'informazione (volantini, manifesti, articoli, servizi tv, ecc.). Ha offerto la sua collaborazione all'iniziativa anche l'Associazione Donatori Volontari di Sangue che realizzerà presso la stazione di Palermo C.le durante la permanenza dell'U.M.S. una campagna trasfusionale pro emopatici che si affida al senso civico della generosa famiglia dei ferrovieri. ***Carlo Consales***

Offerta del ventennale

Subito a casa Vostra in visione gratuita per dieci giorni

16 GRANDI VOLUMI CIRCA 5000 PAGINE OLTRE 160.000 VOCI 10.000 ILLUSTRAZIONI IN NERO E A COLORI

GRANDE FORMATO: cm. 27,5x20 CARTA PATINATA DI LUSSO COPERTINA RILEGATA CON FREGI IN ORO

questa meravigliosa macchina per scrivere subito in omaggio PIU' un eccezionale sconto sul costo dell'enciclopedia

Il Mondo domani

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.

EDIZIONE 83

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, l'Enciclopedia IL MONDO DOMANI + macchina per scrivere.

La potrò esaminare per dieci giorni. Se mi piace e desidero trattenerla, come appartenente alle Ferrovie dello Stato o abbonato alla rivista, potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento:

- ☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 420.000 che verserò, senza anticipo in rate mensili di L. 30.000 consecutive
- ☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 380.000, che verserò entro dieci giorni dal ricevimento dell'opera

Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

FIRMA

COGNOME NOME

DIPENDENTE DA PRESSO

MATRICOLA O N. DI TESSERA

VIA N.

CAP CITTA' PROV.

SPEDISCA SUBITO! OFFERTA LIMITATA!

PREZZO DELL'OPERA	L. 596.000
SCONTO per gli abbonati alla rivista e per gli appartenenti alle Ferrovie dello Stato	L. 176.000
PREZZO NETTO	L. 420.000

PAGAMENTO: 14 RATE DA L. 30.000 MENSILI, SENZ CAMBIALI, MA SOLO C/C POSTALI MACCHINA PER SCRIVERE IN OMA GIO;

OPPURE: CONTANTI L. 380.000 +

CULTURA & TEMPO LIBERO

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

CINEMA

di Piero Spila

Un gangster sogna il luna-park americano

Un «kolossal» può mai essere un film intimista? Guardando **C'era una volta in America** sembrerebbe di sì. Tre ore e quaranta minuti di proiezione (ma il metraggio originale del film montato inizialmente da Sergio Leone supera le quattro ore e mezza), 40 miliardi di costo, 12 anni impiegati fra preparazione e realizzazione, centinaia di set ricostruti con meticolosità e dovizia di mezzi in varie parti del mondo, e tutto questo per raccontare tristi amori e inutili violenze, sogni e delusioni di un modesto gangster di New York, una semplice comparsa in un'epoca — quella del proibizionismo — contrassegnata da ben altri protagonisti. Un uomo sfortunato che non è riuscito neppure ad avere la donna che ha sempre amato, se non facendole violenza, ossessionato dai ricordi e da un malinteso senso dell'amicizia e dell'onore, da una solidarietà sempre passiva votata a far del male, non certo a generare benefici. Un uomo, il protagonista di **C'era una volta in America,** che non vive ma preferisce osservare, non ricorda ma rimpiange, non sceglie ma è costretto a fuggire: un piccolo personaggio ripiegato su se stesso e sulla sua piccola storia di amori, amicizie, desideri, rimpianti. Se non è intimismo questo. E invece no. Un «kolossal» potrà pure essere intimista, ma di certo non lo è **C'era una volta in America,** che non è neppure un «kolossal», almeno nell'accezione che si usa dare comunemente a questo termine. Intimista solo per scelta stilistica e «kolossal» soprattutto per gusto della provocazione. **C'era una volta in America** con il suo «passo» maestoso e il suo tono romantico e crepuscolare riesce a rompere una serie di importanti tradizioni cinematografiche.

Ho detto intimista per scelta stilistica perché Leone con il suo film ha voluto fare un monumento cinematografico all'America degli anni trenta (del proibizionismo, dei gangster, delle minoranze etniche ecc.) utilizzando il punto di vista «anomalo» e «minore» di un personaggio di secondo piano, che guarda il grande paese in cui vive spiandolo da un buco nella parete del bagno o attraverso le smemoratezze di una fumeria d'oppio. Un punto di vista anomalo e anche fuorviante, che assomiglia molto a quello del consumatore di cinema che si è costruito una cultura e un'identità nelle terze visioni del dopoguerra, scambiando le amare realtà del New Deal con gli accenti ottimistici di Frank Capra e la bonomia di James Stewart, o la ferocia di una società dominata da gangster e capitalisti con l'ineluttabilità del destino incarnata da Paul Muni «Scarface» ed Edward G. Robinson.

Partendo da questo patrimonio della memoria, onirico e visionario prima che realistico e culturale, Sergio Leone ha ricostruito con il suo film un'America mediata dal mito, fondata sul «genere» e sullo «stereotipo», un'America tutta inventata eppure verosimile, idealizzata e quindi illusoria e appagante. Un paese della memoria ma anche una grande metafora della vita, in cui le cose belle finiscono immediatamente e l'unica chance che rimane è quella del ricordo. Ed è per questo motivo che **C'era una volta in America** è un «kolossal» anomalo e malato (e non è un caso che sia stato contestato, mutilato e neutralizzato dai produttori americani), perché privilegiando il tempo dilatato della memoria sulla scansione emotiva della cronaca diretta, lo stile compiaciuto e barocco del dettaglio

Robert De Niro in una scena di «C'era una volta in America»

al colpo d'occhio appagante dell'insieme, non offre al pubblico la facile gratificazione di quello che s'aspetta ma solo l'ambigua insicurezza del sogno. Film sull'America, quindi, o meglio sul mito occidentale costruito per anni intorno al «sogno americano» che ha alimentato ed esaltato intere generazioni di uomini, **C'era una volta in America** è anche una sontuosa celebrazione delle immense capacità espressive ed evocative del cinema e un'ulteriore tappa dell'itinerario creativo di un autore importante come Leone. Così come **C'era una volta il West** significò la celebrazione, ma anche la fine, del genere western, non è un caso, credo, che **C'era una volta in America** inizi nel momento in cui i film di «genere» usano terminare. Il momento in cui il protagonista, Noodles (Robert De Niro), decide — per amore — di tradire i suoi amici denunciandoli alla polizia coincide con la fine del proibizionismo, e cioè con la conclusione di una stagione cruciale della storia americana. Mentre gli amici di Noodles cadono tragicamente in un'imboscata della polizia, lui si ritira in una fumeria d'oppio a rimirare le ombre di un teatrino cinese e ad evocare i fantasmi del passato e del futuro. Si mette da parte la vita per recuperare la magia del cinema, che è poi l'universo morale di Sergio Leone, fatto di inganni e nostalgie, scommesse e riscatti. Un traditore che in realtà è stato tradito, un rinnegato che non riesce a rinnegare nessuno, un amico che si rivela infido, una violenza che governa il mondo e unisce vittime e carnefici e dove il destino umano è un'avventura a termine e senza consolazione.

Sergio Leone

Lussuoso, maestoso, lirico, **C'era una volta in America** fa l'elegia di ciò che manca e non è mai stato, parla di buoni sentimenti mostrando stupri, omicidi, pestaggi. Il plot è assai semplice — un piccolo gruppo di balordi che si ritaglia una fetta di potere nella malavita americana degli anni trenta — ma la struttura è labirintica, con tre piani temporali che si intrecciano e si inseguono lungo tutto l'arco del film: l'infanzia vissuta nel ghetto ebraico di New York; la maturità fra il 1925 e il 1934; e la vecchiaia alla fine degli anni sessanta, quando Noodles improvvisamente ritorna, dopo 35 anni di silenzio, sui luoghi del passato perché richiamato da un misterioso messaggio. Gli amici sono invecchiati, il vecchio locale di un tempo appare ormai ingrigito e in disarmo, nel jukebox i Beatles cantano «Yesterday», ma il vecchio Noodles ricorda sempre le ingenue e struggenti note di «Amapola», la canzone di quando un bambino spiava l'America — una ragazzetta che balla sullo sfondo di un magazzino pieno di farina — da un buco fatto nel muro, e un piccolo gangster, drogato e sfortunato, credette per una breve stagione di aver realizzato il suo sogno.

Non è una morale ma un modo di vedere la vita, dice Noodles in una delle ultime sequenze del film. E aggiunge: «Una volta c'era un amico che io tradii per salvargli la vita». Ma il fatto è che Noodles lo dice proprio all'amico da cui è stato tradito. Testardo come sempre, Noodles continua a credere ciecamente al suo sogno. La realtà è un teatro di ombre cinesi, i sentimenti una nuvola d'oppio: il cinema è tutto qui.

LIBRI

Morte e resurrezione del signor Bougran

È passato quasi sotto silenzio il centenario della pubblicazione di «A rebours» (1884). Eppure questo romanzo (tradotto in italiano col titolo di «Controcorrente») è il più conosciuto dei libri di Joris Karl Huysmans e, al suo apparire, segnò una svolta nella letteratura francese. Ne è protagonista il duca Des Esseintes, capostipite del decadentismo estetizzante, da Wilde a D'Annunzio ed altri epigoni.

Scrittore tra i più problematici dell'Ottocento, Huysmans nacque nel 1848 a Parigi e qui trascorse tutta la sua esistenza, senza allontanarsi dal quartiere di Saint-Sulpice, se non per brevi periodi. Appena ventenne entrò nella pubblica amministrazione e per molti anni fu irreprensibile funzionario del Ministero dell'Interno. Collocato in pensione, si ritirò nell'abbazia benedettina di Ligugè, dove in seguito alla conversione al cattolicesimo, vestì l'abito di oblato. Soppressi in Francia gli ordini religiosi, tornò a Parigi e qui morì nel 1907.

Nel primo periodo della sua attività letteraria, Huysmans si conformò ai canoni del naturalismo e, come altri giovani scrittori dell'epoca, riconobbe in Zola il proprio maestro.

Ma con «A rebours» si fece portabandiera del decadentismo simbolista più ostentato.

I successivi libri segnarono ancora un cambiamento di rotta, verso uno spiritualismo d'ispirazione cattolica. Trasmigrando dall'una all'altra espressione, portò sempre nelle sue opere il peso delle proprie vicende personali e delle proprie frequentazioni intellettuali. I suoi libri hanno un unico protagonista che è l'autore stesso e anzi si può dire che Huysmans è uno di quegli autori per i quali la pagina diventa un'alternativa alla vita.

Era inevitabile che anche la lunga milizia nei ranghi della burocrazia statale influenzasse lo scrittore parigino. Oltre «A vau l'eau» («Alla deriva»), radiografia crudele e malinconica della decadenza di un impiegato, egli scrisse «La retraite de Monsieur Bougran». Un racconto altrettanto amaro che però, a differenza del primo, è rimasto quasi sconosciuto. Ora la casa editrice Sellerio ha avuto il merito di riesumarlo e di pubblicarlo in traduzione italiana.

Il signor Bougran, dopo vent'anni di onorato servizio, si vede allontanato da un giorno all'altro dal suo ufficio. L'Amministrazione lo colloca anticipatamente in quiescenza, avvalendosi di una legge farraginosa sulle pensioni civili, piena di trabocchetti e suscettibile delle più distorte interpretazioni. Un super raccomandato, un giovincello entrato al seguito del Ministro, va ad occupare il posto di Bougran.

Solo, celibe, senza parenti, senza amici, sprovvisto di attitudini ad intraprendere un lavoro diverso da quello compiuto per vent'anni, l'ex funzionario sprofonda nella più cupa malinconia. Le passeggiate solitarie nei giardini del Lussemburgo, le visite ai musei, la lettura di qualche libro non lo distraggono né lo rasserenano. Il Ministero, visto da lontano, gli appare come un luogo di delizie. Dimentica le iniquità patite, il peso di un lavoro meccanico ed obbligato e gli torna invece la «visione di una vita ben assestata, soffice, tiepida, allietata dai discorsi dei colleghi, da povere celie, da burle meschine». Quando sta per annegare, si aggrappa all'ultima tavola di salvezza. Cambiando mobili e carta da parati, arreda una stanza della sua abitazione in modo identico alla stanza che occupava in ufficio. Sulla scrivania d'abete dipinta di nero dispone tutta la serie dei suoi portapenne e matite, il calamaio di porcella-

na, il puntaspilli, una ciotola colma di segatura di legno, il manuale di diritto amministrativo e tanti fascicoli con la copertina gialla. Riprodotto con meticolosa esattezza quello che era stato il suo ambiente di lavoro, intraprende una frenetica e fittizia attività burocratica, s'inventa questioni da trattare, costruisce sul nulla pratiche pletoriche e complesse, sguazzando nel ginepraio delle leggi e regolamenti. Per dare maggiore credibilità alla commedia, arriva al punto di assoldare un ex inserviente del Ministero, affinché gli tenga bordone.

Nel delineare crudamente il profilo di un uomo in fallimento, Huysmans raggiunge un'efficacia esemplare. Anche Des Esseintes, il protagonista di «A rebours», chiuso nel suo cosmo metaforico, ha sostituito l'artificio alla vita di ogni giorno. Ma questo manichino, elegante e bizzarro, gelido e delirante, se può ancora interessare col suo sfarzoso cerimoniale non riesce certo a convincere. Come non convince lo spiritualismo estetizzante e il preziosismo delle opere che Huysmans compose dopo la sua conversione, con mille lucidi acrobatismi e mille ambizioni. L'eco dello scrittore parigino si va affievolendo. Ma per recuperare lettori o acquistarne di nuovi, racconti come questi del signor Bougran possono forse costituire il tramite migliore.

Marcello Buzzoli

Joris-Karl Huysmans: «Il pensionato signor Bougran» (Traduzione e nota di Anna Zanetello) Sellerio editore, Palermo, pagg. 54, Lire 5.000.

Medea e le altre

Correva l'anno 543 a.C. quando Tespi scrisse il primo dialogo tra il Coro e un attore che via via rappresentava vari personaggi. Nasceva così, nella Grecia antica, la tragedia.

Etimologicamente tragedia deriva dal greco tragodìa o canto del capro, inno a cui si era soliti accompagnare il sacrificio di un capretto. Secoli e secoli più tardi Nietzsche teorizzò la

nascita della tragedia dalla fusione di due principi: l'apollineo, momento della serena luce dell'intelletto e il dionisiaco, momento di esaltazione mistica.

La tragedia attica fu comunque una produzione nata improvvisamente e di breve durata che non oltrepassò i confini del V secolo a.C. ma la cui importanza è stata ed è tuttora di natura incalcolabile. Il teatro, qualunque genere di teatro, continua infatti ad essere in debito nei confronti dei grandi tragici greci, che poi furono solo tre, per qualcuno addirittura solo due, continua a riproporre passioni che lo scorrere del tempo non ha appannato, continua a ripetere uno schema che può variare all'infinito ma che è sempre uguale, eterno. Come eterna è appunto la tragedia greca.

Pubblicazioni, libri, saggi, controsaggi su questo argomento ce ne sono a centinaia. Per l'appassionato del genere non c'è che l'imbarazzo della scelta ed è proprio a lui che voglio segnalare, fra i tanti, due volumi freschi di stampa, **Le origini della tragedia e del tragico** di Mario Untersteiner e **Le sacre sponde/Storie e miti del mondo greco** di Lidia Storoni.

Il primo, frutto di una dotta ricerca e di una dolorosa sensibilità, è un volume strettamente «teatrale», un lungo excursus sulla nascita della tragedia greca, sul suo periodo di massimo splendore, sulla sua prematura decadenza. Un excursus sulla tragedia e anche sul tragico come dice il titolo del libro, intendendo per tragico quella categoria dello spirito che comprende l'aspro conflitto tra il giusto e l'ingiusto, tra legge di natura e legge scritta, tra autonomia e volere imperscrutabile degli dei.

Per Untersteiner da questa contraddizione insanabile, da questo grido di dolore, nasce la tragedia intesa come celebrazione religiosa, come «mimesi» che si verifica durante lo spettacolo e infine come catarsi.

Meno specifico, meno «teatrale» è invece il volume di Lidia Storoni, una raccolta di saggi sui miti del mondo greco.

Di particolare interesse è il capitolo sull'Edipo Re di Sofocle (**Gli enigmi di Edipo**), la tragedia delle tragedie, la tragedia «perfetta», dove in poche pagine e con il supporto di scarsissime indicazioni bibliografiche, la Storoni scolpisce una figura che non ha eguali nella realtà teatrale sia antica che moderna.

Ma le pagine che mi sembrano di particolare interesse, in entrambi i volumi, sono quelle dedicate alle figure femminili. E non dimentichiamo che si sta parlando di un'epoca in cui le donne vivevano recluse nei ginecei, in cui non partecipavano alle questioni pubbliche, né avevano alcuna influenza sulla vita familiare.

Eppure i tragici greci ci presentano, realizzandole in altissime creazioni di poesia, figure di donne dalla personalità prepotente, dalle passioni violente, capaci di toccare gli estremi del bene e del male.

Alcesti, eroica e devota, si offre come vittima volontaria per salvare il marito da una morte immatura; Macaria sceglie la morte per assicurare la vittoria agli Eraclidi contro Euristeo compiendo l'oracolo che esigeva il sacrificio di una vergine; Andromaca, l'infelice moglie di Ettore, difende disperatamente contro la superbia e la gelosia di Ermione i suoi affetti di donna e di madre; Ifigenia dona la sua giovane vita per propiziare felice esito alla spedizione contro Ilio; Antigone, figlia di Edipo, è condannata a essere sepolta viva per aver reso gli onori al fratello Poliuce contro il volere del re Creonte.

E ancora le eroine «negative», prima tra tutte Medea che dopo Euripide affascinò anche Grillparzer, Anouilh, Alvaro, la spietata e feroce Medea che di sua mano sacrifica i figli per punire atrocemente Giasone vile e traditore; Dejanira e Clitennestra che uccidono i rispettivi mariti; Agave che, nel delirio dell'orgia dionisiaca, dilania il proprio figlio; Fedra, tanto amata da Swimburne, da Racine, da D'Annunzio, personaggio tragico per eccellenza col suo amore peccaminoso per il figliastro Ippolito e con la sua irresistibile frenesia di vendetta.

Tutte queste anime sono la voce dell'anima unica e molteplice della poesia. Le figure della leggenda si appropriano di contenuti nuovi e anche se sembrano scadere dalla grandezza eroica della tradizione, acquistano una loro verità viva e dolorosa, una loro intimità di sentimenti, di affetti, di passioni, rivendicano, pur tra contraddizioni e dissonanze, una loro sofferta e consapevole umanità.

Il teatro greco è dunque un teatro «al femminile» e sia Untersteiner che la Storoni lo evidenziano assai bene.

Eschilo, Sofocle, Euripide, proprio perché grandi poeti, hanno saputo indagare nell'animo delle loro eroine, rendendo reali e vibranti dei vuoti simulacri. Dopo di loro, con Aristofane, Menandro e tutti gli altri, la donna tornerà ad essere una pupattola di cera e bisognerà aspettare molti secoli prima che un altro grande,

Shakespeare, riesca a dare a quella povera pupattola un nuovo alito di vita.

Marina Delli Colli

Mario Untersteiner, Le origini della tragedia e del tragico, Istituto Editoriale Cisalpino, pp. 580, Lire 25.000.
Lidia Storoni, Le sacre sponde / Storie e miti del mondo greco, Bompiani, pp. 182, Lire 25.000.

La civiltà medievale delle immagini

La Jaca Book, come spesso accade per le case editrici medio-piccole, trova nelle pubblicazioni specializzate e specialistiche la maniera di mantenere vitale il canale di comunicazione con il pubblico. È noto che tale casa editrice è espressione e punto di riferimento dell'area dei cattolici popolari e di tutti i movimenti a sfondo comunque cristiano che non si riconoscono nella tradizionale rappresentanza politica dei cattolici italiani. Risulta quasi superfluo, a questo punto, ricordare che l'area di pubblicazioni coperta dalla Jaca Book si richiama di preferenza alle fonti del pensiero mistico-religioso inteso nella sua accezione più larga; come pure scontato mi pare il fatto che parlando di mistica e di religiosità il pensiero debba correre immediatamente all'epoca in cui questi due concetti hanno raggiunto l'apice dell'operatività: il Medioevo.
La recente ristampa di un volume interamente dedicato alla simbologia medievale, di cui la Jaca Book ha curato l'edizione italiana, offre lo spunto per una serie di considerazioni che possono avere interessanti proiezioni anche sulla realtà attuale. La nostra epoca, infatti, è più che mai caratterizzata dall'uso e abuso dell'immagine che sempre più sovrasta e soffoca le altre forme di comunicazioni. Ebbene, anche nel Medioevo, fatte le dovute e ovvie differenze, vi è un versante espressivo che si affida più all'immagine che non alla parola, al *verbum*, pur fondamentale nell'ermeneutica cristiana. Il versante dell'immagine e del simbolo medievale si dipana lungo due itinerari precisi: l'uno è quello dell'interpretazione del mistero rappresentato dal cosmo nella sua naturalità e fisicità concrete; l'altro è quello del rapporto con la divinità, del tentativo di formalizzare tale rapporto in una serie di immagini più o meno elementari ma sempre piene di una grande carica di mistica allusività.
Se questi sono i presupposti per così dire teorici da cui muove il nostro volume, va dato atto ai curatori di aver fornito al lettore una documentazione ricchissima e soprattutto non limitata alla religiosità cristiana ma per quanto possibile allargata al mondo classico e a quello delle grandi religioni monoteistiche. Tutto ciò nell'intento di dar vita a un affresco sintetico dei grandi motivi simbolici, la cui presenza è rintracciabile ovunque si sia posto con forza drammatica il rapporto uomo-divinità. Direi proprio che il merito maggiore del libro è quello di regalarci un quadro molto mosso e ben articolato della rappresentazione prescientifica del mondo, e anche quello di fare giustizia del luogo comune che vede nel Medioevo l'epoca della fede ingenua, priva di dubbi e di ricerche personali. Viceversa la fitta trama dell'immaginario simbolico che, con opportune suddivisioni, viene presentata nel volume, mette in luce un'insospettata capacità di andare a fondo al problema da parte dell'uomo medievale e, ancora una volta, ci presenta il Medioevo come la culla delle contraddizioni e delle smentite.
Si tratta, insomma, di un volume certo di non facile lettura, che richiede passione e pazienza, ma che si lascia raccomandare, oltre che per quanto mi sono sforzato di evidenziare sin qui, anche per un apparato fotografico di tutto rilievo e per delle illustrazioni assai belle che aiutano molto nella penetrazione del testo.

Claudio Giovanardi

I simboli del Medio Evo, a cura di Sandro Chierici, Milano, Jaca Book, pp. 491, Lire 46.000.

DISCHI

Un cavaliere d'eccezione

È il Cavaliere della Rosa, di Riccardo Strauss, rappresentato in occasione del Festival di Salisburgo del 1983 e ripreso in quello di quest'anno. Un «Cavaliere» superlativo, ineguagliato nella sua storia di ben 97 rappresentazioni: una presunzione, d'accordo, ma credo difficile si sia mai potuto fare meglio di così. A tal punto da indurre la D.G.G. a incidere l'opera, così come è stata rappresentata a Salisburgo, non solo su disco tradizionale (con analisi digitale) ma anche su nastro di cassetta e su CD. Di questa registrazione intendo parlare, con ancora negli occhi la rappresentazione salisburghese cui ho avuto la buona sorte di assistere. Una rappresentazione fastosa nelle scene, ricca nei costumi — fastosità e ricchezza improntate però a buon gusto — nella quale ho trovato con soddisfazione conferma che nella lirica il miglior regista è il direttore d'orchestra, come accadeva quando gli autori erano lì presenti e vigilanti perché le proprie opere fossero eseguite come le avevano intese, create ed espresse. Quando poi questo direttore-regista è un Von Karajan... ma di ciò avrete sentito parlare i giornali. Non desidero addentrarmi in un'analisi critica delle origini del soggetto e del testo di questa «commedia scritta per essere musicata», tratta dalla commedia e dalla letteratura francesi del 18° secolo con escursioni nella commedia dell'arte italiana. Un pasticcio tutto sommato che solo la musica riesce a rendere accettabile. Ma, si sa, a giudicare dalle trame e dai testi, quante opere si salverebbero?
Ma è ora che si parli della musica: la musica che non sempre riesce a far dimenticare, sin dall'attacco, il sinfonismo dell'autore che veste la scena ambientata nei primi anni turbinosi, insicuri, immiseriti dalle vicende belliche di Maria Teresa, con la musica del tramonto malinconico dell'impero di Francesco Giuseppe, ravvivata dal ritmo ternario, dolce ed ossessionante del valzer viennese. Un ritmo pacato che avvince con quell'anticipare la seconda battuta e ritardare la terza e ti convince che un'epoca capace di esprimerlo non poteva essere che bella e felice. Felix Austria... Ed il nostro Riccardo ti ricrea l'ambiente, tra il nostalgico e l'ironico, consapevole che quell'epoca sta per scomparire per sempre. Un epicedio (involontario?) sul valzer e su ciò che rappresenta che tuttavia l'autore non destina alle scene d'amore di cui è ricca l'opera, ma riserva a sottolineare l'euforia grossolana del barone Ochs (un lontano parente del Falstaff verdiano: una parentela certamente involontaria, stante l'antipatia dello Strauss per il melodramma italiano) l'euforia, dicevo, nel pregustare l'avventura galante con una cameriera. Come dire: non esageriamo nel sognare, badiamo alla vicenda; se poi sono riuscito a farvi intravvedere come erano i tempi della mia gioventù, tanto meglio! Ma non è certo in questo famoso valzer che si riassume il Cavaliere della Rosa. Tutto il melodramma si svolge con musica ispirata sulle orme del modello wagneriano che assegna, nel melodramma, un'importanza all'orchestra sconosciuta in passato e dal quale assimila prolissità di espressione, staticità d'azione e, naturalmente, asprezza di lingua, non avvertiti qui, grazie alla delicatezza della melodia, intrisa di nostalgia per il passato e del rammarico del tempo che passa.
L'esecuzione è esemplare: l'orchestra filarmonica viennese non è un insieme di strumenti ma un solo strumento nelle mani di un Von Karajan misurato (limitato nel gesto dal male che da tempo lo affligge), sempre vigile ed attento durante le quasi quattro ore di musica. Tutto è stato detto, istillato

Un momento della messinscena salisburghese de «Il Cavaliere della Rosa», per la regia di Von Karajan

negli esecutori durante le prove, sì che bastano pochi movimenti delle mani, per guidare l'orchestra, del viso e degli occhi, per le entrate dei solisti e del coro. Ottima la prestazione del complesso vocale: tutti nomi pressocché sconosciuti a noi italiani; ma molto ben preparati. A mio giudizio eccellono Anna Tomowa Sintow (la Feldmarescialla), patetico personaggio-chiave, e Kurt Moll (il barone Ochs); non altrettanto Agnes Baltsa (il Cavaliere che, come si sa, è interpretato da un mezzo Soprano) un po' per la figura non proprio adatta per impersonare un baldo cavaliere (ma questo nell'ascolto della registrazione non ha rilevanza) e un po' per la voce non eccelsa.

Una voce non da mattatore, per cui il protagonista passa alla Feldmarescialla, personaggio emblematico dell'intero melodramma.

In complesso, un'incisione irrinunciabile per gli amanti della lirica e del decadentismo straussiano. Per chi non volesse sentire tutta l'opera, ma averne una sintesi, consiglio il disco della Philips 6570-101: due sole facciate; ma è tutt'altra cosa!

Gianfranco Angeleri

I nipotini degli Squallor

Quando comparvero sul mercato discografico gli Squallor destarono curiosità e ilarità. Si era sul finire degli anni sessanta e la canzonetta d'amore all'italiana andava a gonfie vele. I testi strampalati degli Squallor rappresentavano un soffio di novità, talvolta graffiante e intelligente, che il pubblico mostrò tutto sommato di apprezzare. Poi, però, come purtroppo spesso succede, la vena iniziale di umorismo si è andata man mano attenuando in favore di canzonette sempre più «sbracate» e di gusto discutibile, prive della freschezza dei primi tempi. Negli ultimi anni la smania di originalità che ha ormai invaso il mondo della musica leggera ha determinato la fioritura di alcuni personaggi che, in un certo senso, si possono ricondurre al filone «demenziale» di cui gli Squallor hanno rappresentato il prototipo.

Ecco allora i Righeira, campioni della stravaganza musicale, che dopo il successo di «Vamos a la playa» e «Non tengo dinero», replicano con un nuovo singolo, *Hey Mama* (CGD NT 10573). Che dire di questo disco che presenta sul retro la stessa canzone in versione spagnola? I Righeira sono indubbiamente degli abili amministratori della loro immagine; sanno bene che la gran parte del loro successo è dovuta al look particolarissimo che si sono imposti, un look in cui volutamente trionfa il cattivo gusto e la ricerca di effettacci vari. Così, fra corna da antico barbaro e occhialoni stile spiaggia, il fenomeno Righeira, peraltro sostenuto persino dalla televisione, continua a travolgere tutti gli ostacoli e a imporre dei prodotti molto scarsi se non addirittura inconsistenti.

Accanto ai Righeira metterei senza imbarazzo gli Skiantos, un altro gruppo che aveva iniziato anni or sono con qualche velleità di musica rock, ma che ora ha frettolosamente imboccato la strada del revival degli anni sessanta con condimento di qualche pezzo nuovo. Tutto ciò nell'ultimo ellepì dal titolo *Ti spalmo la crema* (CGD 20425). Il disco è stato realizzato in collaborazione con i fratelli La Bionda, specialisti nel creare il successo di questo tipo di formazioni musicali (va a loro il grande merito del lancio dei Righeira). Nell'intero album gli unici pezzi nuovi sono solo due: «Ti spalmo la crema», già molto noto e «Canzone per l'estate». Si tratta di due motivetti facili facili, senza nessuna pretesa, ma che commercialmente hanno avuto una loro giustificazione.

I Righeira

A proposito di revival, vorrei concludere questa breve carrellata parlando di un altro gruppo di recente formazione, i Volpini Volanti, che durante l'estate hanno furoreggiato con il loro album *Volpini Volanti* (CGD 16001) in cui vengono riproposte canzoni degli anni Trenta e Quaranta. È un prodotto gradevole, ben confezionato grazie ad arrangiamenti dance e pop. Ancora una volta, comunque, al successo del disco ha contribuito in modo decisivo il look del gruppo, accuratamente studiato all'uopo.

Si intensificano sempre di più, insomma, questi fenomeni musicali per i quali si punta più sull'immagine che non sulla qualità dei prodotti. Dagli esordi degli Squallor è passato parecchio tempo, e forse ci si è dimenticati che stupire è lecito, sarebbe meglio farlo con note e acuti, anziché con corna ed occhiali.

Claudio Giovanardi

Clash!

«Il futuro non è segnato, conosci i tuoi diritti!!». In questa frase scritta sul retro di copertina di «Combat Rock», album dell'82 dei Clash, è racchiusa la filosofia di questo gruppo.

Nati nel 1976-77, in quella fucina di idee e movimento di rottura che fu il fenomeno del Punk inglese di quegli anni, i Clash sono uno dei pochi esempi di rock-band che rimanendo coerente ai propri principi, ha saputo evolversi e rinnovarsi senza compromessi.

Infatti i loro orizzonti musicali si sono notevolmente ampliati pur nel quadro di un impegno sociale e politico che ne fa tra l'altro elemento di spicco nella «sinistra Rock internazionale» e soprattutto nel Movimento Britannico «Rock agaist the racism» ossia Rock contro il razzismo.

I loro album, in special modo «London Calling», «Sandini-

sta», «Combat Rock», sono una multiforme tavolozza di generi musicali, dal Rock allo swing, dal reggae al funk, riprodotti in maniera molto efficace e personale e con testi delle canzoni ricchi quasi sempre di contenuti allegorici.
Nella tournée italiana, svoltasi quest'estate con molto successo, abbiamo trovato intorno ai membri fondatori, Joe Strummer e Paul Simmonon, chitarrista showman il primo, bassista il secondo insieme al batterista Pete Howard, i due nuovi chitarristi Vince White e Nick Sheppard in sostituzione della terza vera anima dei Clash, cioè Mick Jones. Il suo allontanamento o meglio «licenziamento», perché di questo si è trattato, dovuto in realtà a profonde divergenze musicali, ha fatto ipotizzare la fine del complesso, o quanto meno la fine della leggenda che voleva questo gruppo fuori dagli schemi del Rock-Business con i suoi condizionamenti e compromessi.
Per concludere, bisogna ricordare a chi vuol saperne di più, oltre agli album menzionati, i loro primi due lavori: «The Clash» del 1977 e «Give 'em Enough Rope» del 1978 nonché una lunga serie di 45 giri fra i quali spicca la versione «extended» di uno dei loro brani più famosi: Radio Clash.
I concerti italiani di quest'estate hanno dato comunque la possibilità di constatare direttamente come nonostante i timori i Clash siano sempre uno dei gruppi Rock più validi ed importanti degli ultimi anni.

Roberto D'Amico

TELEVISIONE

di Maurizio Valadon

«Che fai, mangi?» e la cucina diventa salotto

Eva Express le ha dedicato un servizio presentandola come l'anti-Raffaella. E certamente per Enza Sampò, conduttrice e co-autrice della trasmissione **Che fai, mangi?** sarà difficile evitare di fare i conti con il fantasma di «Raffa». **Che fai, mangi?** va in onda in diretta dallo Studio 2 di Milano dall'8 ottobre (e durerà fino all'estate) tutti i giorni tranne sabato e domenica, su Rai Due. Fascia oraria (dalle 12 alle 13) sostanzialmente comune a **Pronto Raffaella?**, diretta quotidiana di Rai Uno dalle 12 alle 14 con l'intervallo del TG 1. Il confronto, quindi è automatico, ma è anche molto facile e scontato vedere due conduttrici, due noti personaggi televisivi,... due donne, come inevitabili rivali.
Ma chi ha visto qualche puntata di **Che fai, mangi?** sa che Enza Sampò non ha gettato l'occhio sull'altra rete. Sampò non fa concorrenza a nessuno, semmai fa concorrenza a se stessa, sviluppando in questo programma il filo tessuto nel corso di altre trasmissioni come **Tandem** e **Tivvutrenta**. In **Che fai, mangi?**, per esempio, non c'è nessun gioco, o quiz e nessun premio per i telespettatori. Anche Enza usa il telefono, certo, ma per parlare con la gente e soprattutto per farla parlare.
La trasmissione, già in onda lo scorso anno, ha sfoderato un nuovo «look» in cui il momento della cucina è ridotto ai consigli del cuoco che illustrerà una ricetta per la cena.
Il filo conduttore è diventato, invece, la discussione in studio di un tema di interesse generale. Non i grandi problemi dell'umanità che richiedono sempre l'intervento di illuminate personalità, ma i problemi semplici, dell'uomo comune, quelli che tutti conoscono perché li sperimentano quotidianamente. Così si è già parlato dei «vicini di casa», o degli «amori estivi», del «diritto alla scuola», e così via. A discuterne in studio con Enza Sampò, è un gruppo di persone scelte in rappresentanza dello spettatore «tipo» della trasmissione. Data l'ora si tratta di pensionati, casalinghe, studenti, lavoratori turnisti. Certe mutazioni sociali intervenute nel nostro paese discostano il gruppo dai vecchi stereotipi: siamo in un periodo di «cassintegrazione», «part-time»,... arresti domiciliari, tutte realtà che emergono nel corso della trasmissione. Il gruppo d'ascolto viene rinnovato ogni settimana, tenendo anche conto delle diverse fasce d'età e della collocazione geografica. Una scelta che nell'arco di nove mesi fornirà un ampio campione di una realtà sociale del paese quantitativamente rilevante, e nell'arco della settimana offrirà anche agli ospiti più timidi la possibilità di uscire dall'anonimato e di trasformarsi in personaggi. Superati gli imbarazzi della diretta ciascuno potrà dare un contributo prezioso al dibattito grazie alle proprie esperienze personali. C'è poi il momento del «se dipendesse da me...». La discussione si allarga ai telespettatori che possono proporre telefonicamente la loro «soluzione» al problema sul tappeto. Le loro proposte sono di volta in volta approfondite da un esperto in studio.
Naturalmente non manca una pausa di spettacolo e l'ospite «particolare» che parla del tema in discussione da un personalissimo punto di vista. In futuro sono previsti anche collegamenti con piccole TV locali e l'angolo del «saranno famosi». Giovani studenti di scuole di recitazione, danza, ecc., commenteranno in studio un loro provino, dentro e fuori la scena per confermare che anche chi opera nel campo dello spettacolo è impegnato in una

Enza Sampò, la nota conduttrice Tv che sta attraversando un momento di particolare successo

professione seria che non ammette improvvisazioni, ma che necessita, invece, di una seria preparazione.

Che fai, mangi? si chiude con un altro momento di spettacolo, ma questa volta per ricordare come certe trasmissioni TV ormai storiche hanno scandito la vita degli italiani. Anche qui è la gente la vera protagonista. La TV è solo un sottofondo a volte amichevole e compiacente, a volte rumoroso e invadente. Ed Enza Sampò che ha vissuto in prima persona gran parte della storia della nostra TV, è senz'altro la più adatta a «fare televisione», ma per uscirne, per ricondurre le figurine che si agitano sul piccolo schermo a quello che veramente sono: ombre cinesi illusorie ed evanescenti, ritagliate da un'onda elettromagnetica che attraversa l'etere.

Cari spettatori — sembra dire Enza Sampò — «non perdiamoci di vista», ma soprattutto non perdete di vista la vita. Amori, affetti, problemi, ricordi, nostalgie è sempre lei quella che conta. E per fare tutto questo Sampò non deve occhieggiare sulle altre reti.

Che fai, mangi una trasmissione popolare? Certamente una trasmissione dalla parte della gente.

INCONTRI

Oreste Lionello

Il pubblico del cabaret da anni apprezza Oreste Lionello come uno degli autori-attori più originali e graffianti. Il pubblico cinematografico lo conosce soprattutto come la «voce» del maggior autore-attore comico americano, Woody Allen... Il pubblico televisivo lo segue con simpatia da quando conduce lo spettacolo TV «Al Paradise», tradizionalmente messo in onda da RAI UNO il sabato sera e nel quale Lionello ha riscosso un suo personale successo. La trasmissione anche nella sua terza edizione che andrà in onda nel corso dell'85, avrà Lionello come «buttafuori d'eccezione», spigliato padrone di casa delle 20 puntate ambientate nel circo-night club del «Paradise».

Accanto a Lionello ci saranno poi nuove vedettes americane: il regista Antonello Falqui è andato appositamente negli USA per scoprire giovani talenti.

Intanto a sancire i talenti televisivi di Oreste Lionello è venuta la «Rosa d'oro» di Montreux, prestigioso riconoscimento attribuito ai più brillanti personaggi della TV.

Allora il teleschermo ha preso il posto del cabaret nel cuore di Lionello? Forse. Ma grazie alla sua sapienza comica Lionello ha saputo trasformare lo schermo TV nel più affollato dei cabaret.

Gianni Boari

LETTERE A VOCI

Einstein sul «Marco Polo»

Egregio Direttore, vorrei parlarle dell'ex «Freccia della Laguna», oggi «Marco Polo», treno rapido che congiunge Roma con Venezia. A questo treno le FS hanno di recente cambiato nome ma la sostanza è rimasta la stessa. Intendo dire, la «Freccia della Laguna» era un treno che aveva parecchi difetti, il «Marco Polo» è un treno che tali difetti ha ereditato in pieno (si tenga presente che sto parlando di un treno rapido anche parecchio costoso).

Innanzitutto le porte che non sono porte ma vere e proprie maledizioni dotate come sono di una chiusura a scatto rumorosissima. Il malcapitato viaggiatore che siede nei primi posti non ha un attimo di pace per tutte le sei ore di viaggio (in una sola ora ho contato ben 26 aperture e chiusure di porta). Adesso, ritengo che non serva Einstein per progettare un sistema più silenzioso, una normale porta a soffietto, in dotazione su moltissimi treni non rapidi, andrebbe benissimo.

Un discorso a parte meritano poi le poltrone che sono quanto di più scomodo si possa immaginare e sfido chiunque a dimostrare il contrario. Anche qui, senza scomodare Einstein, mi sembra non dovrebbe essere difficile studiare poltrone più consone a un lungo viaggio. Al limite basterebbe copiare quelle dell'Alitalia che occupano poco spazio, sono reclinabili e davvero molto comode.

Terzo punto: l'aria condizionata. Io mi domando se è mai possibile che sul «Marco Polo» si debba o gelare dal freddo o boccheggiare dal caldo. La mezza misura non esiste e guardi, Direttore, che parlo per esperienza visto che questo treno lo prendo con regolarità ogni venerdì.

Mi dispiace dover fare questi appunti perché amo le ferrovie, sono un attento lettore del vostro giornale vedo nel treno il futuro dei trasporti, però mi fa rabbia dover rilevare che dei problemi che in fondo sono piccoli e di facile risoluzione, possono rendere spiacevole un viaggio e danneggiare la vostra immagine.

Con stima

Ing. Carlo Biondi
Roma

Rispondiamo volentieri alla sua cortese lettera e, al di là di qualche esagerazione, almeno sul primo punto le diamo ragione. In effetti, le porte del «Mar-

co Polo» sono rumorose e possono creare, anzi creano senz'altro, notevoli fastidi ai viaggiatori che siedono nei primi posti. Sugli altri punti restiamo un po' più perplessi.
Innanzitutto, vogliamo ricordarle una cosa, ossia che non è che la «Freccia della Laguna» e il «Marco Polo» siano due cose diverse e che quindi il «Marco Polo» abbia ereditato i difetti della «Freccia». Semplicemente i due treni sono la stessa cosa, si è solo cambiato nome al convoglio, ma il materiale rotabile è rimasto lo stesso.
Per quanto riguarda le poltrone non troviamo, a dire la verità, che siano scomodissime anche se senza dubbio si può fare di meglio. Senza scomodare né Einstein né l'Alitalia, l'Azienda ha studiato e realizzato un tipo di poltrona che già adesso è in uso sul nuovo materiale rotabile e che segue avanzati criteri sia di comfort che di design. Quanto prima tale modello sostituirà gli altri ormai sorpassati, così come un nuovo sistema di climatizzazione sostituirà la vecchia aria condizionata.
Come dice lei, si tratta di piccoli problemi non di grandi scelte gestionali, però anche i piccoli problemi possono danneggiare l'immagine di un'Azienda che, malgrado tutto, vanta molti meriti.

Questione di necessità

Spett. Redazione,
vorrei segnalarvi un inconveniente che si verifica spesso nelle stazioni ferroviarie molto grandi, in particolare in quella di Roma Termini. Mi spiego con un esempio da me supposto.
Un viaggiatore si trova appunto a Termini su di una carrozza che sosta a fianco del marciapiede che serve il secondo e il terzo binario. Il suo treno, di passaggio per Roma, si ferma in stazione per un tempo molto ridotto. Egli, stando sulla carrozza, nota l'imbocco di un sottopassaggio sul quale è scritto «ai WC».
Colto da necessità, il passeggero si chiede se il ristretto tempo che ha a disposizione sarà sufficiente per consentirgli di raggiungere le «ritirate» e di ritornare. Ma al riguardo manca un'indicazione sulla relativa distanza.
E qui bisogna notare che la stazione di Roma Termini ha per il pubblico un solo impianto di toilettes (peraltro, pulito ed efficiente) il quale è prossimo alla galleria di testa. Sarebbe quindi opportuno provvedere al riguardo con ripetute indicazioni, possibilmente in varie lingue.
I treni a volte sono composti da una dozzina di carrozze, il che, per il passeggero che si trovi in testa al convoglio, dà per certa l'impossibilità di soddisfare l'accennato bisogno, circostanza questa che è bene egli sappia subito. Ritengo che sarebbe opportuno richiamare su questo punto l'attenzione degli organi competenti.

Giulio Giatti - Roma

E noi, proprio per richiamare questa attenzione, pubblichiamo la sua lettera. Vogliamo però ricordarle che la stazione di Roma Termini è stata progettata e realizzata molti anni fa quando il traffico viaggiatori era minore e i convogli erano composti da un numero di carrozze assai ridotto.
Ciò non toglie che ora che la situazione, con il trascorrere degli anni, è mutata, non si possa cercare di fare qualcosa per eliminare gli inconvenienti che lei denuncia.

Inidonei e ruoli ad esaurimento

L'Amministrazione delle F.S. non sempre si comporta come dovrebbe nei confronti di quei dipendenti che i Sanitari dell'Azienda stessa dichiarano inidonei alla propria qualifica, contrariamente a quanto previsto dallo Statuto dei Lavoratori.
L'inidoneità comporta per gli interessati la preclusione della progressione economica ed il blocco della carriera.
Questi provvedimenti violano leggittimi diritti previsti dalle attuali disposizioni di legge in vigore.
Altro scottante problema rimasto a tutt'oggi irrisolto, malgrado le numerose promesse, è quello dei «ruoli ad esaurimento». Tali ruoli istituiti con la legge 42/79 hanno comportato per molti dipendenti la mancata progressione economica col maturare dell'anzianità.
Una delle qualifiche r.e. che ha subito danni maggiori è quella dell'ex Applicato Capo, qualifica che si poteva raggiungere solo dopo molti anni di permanenza in quella di Applicato: essa conservava il parametro 285, pari a quello di Segretario tecnico Capo perché era qualifica di vertice e pertanto consentiva una pensione pressappoco adeguata.
Le Organizzazioni sindacali d'intesa con l'Azienda, prima dell'ipotesi contrattuale 76/79 e prima ancora di sopprimere le qualifiche ed istituire i r.e. avrebbero dovuto collocare tutti gli interessati al corrispondente profilo di appartenenza così come prevede lo S.G.P. delle F.S. — solo così poteva essere evitato soprattutto un danno economico a molti dipendenti F.S.
Si vuole sperare che il prossimo D.L. del Ministro Signorile potrà almeno sanare finalmente questa questione che continua a mortificare molti lavoratori dell'Azienda F.S. determinando privazioni di diritti e preclusione dello sviluppo di carriera.

Antonio Scambia
Reggio Calabria

Pubblichiamo questa lettera, fra le tante che sullo stesso argomento continuano a giungere in redazione, per assicurare i lettori che abbiamo provveduto ad interessare i competenti organi aziendali e che ritorneremo appena possibile sulla questione.

Bassa velocità?

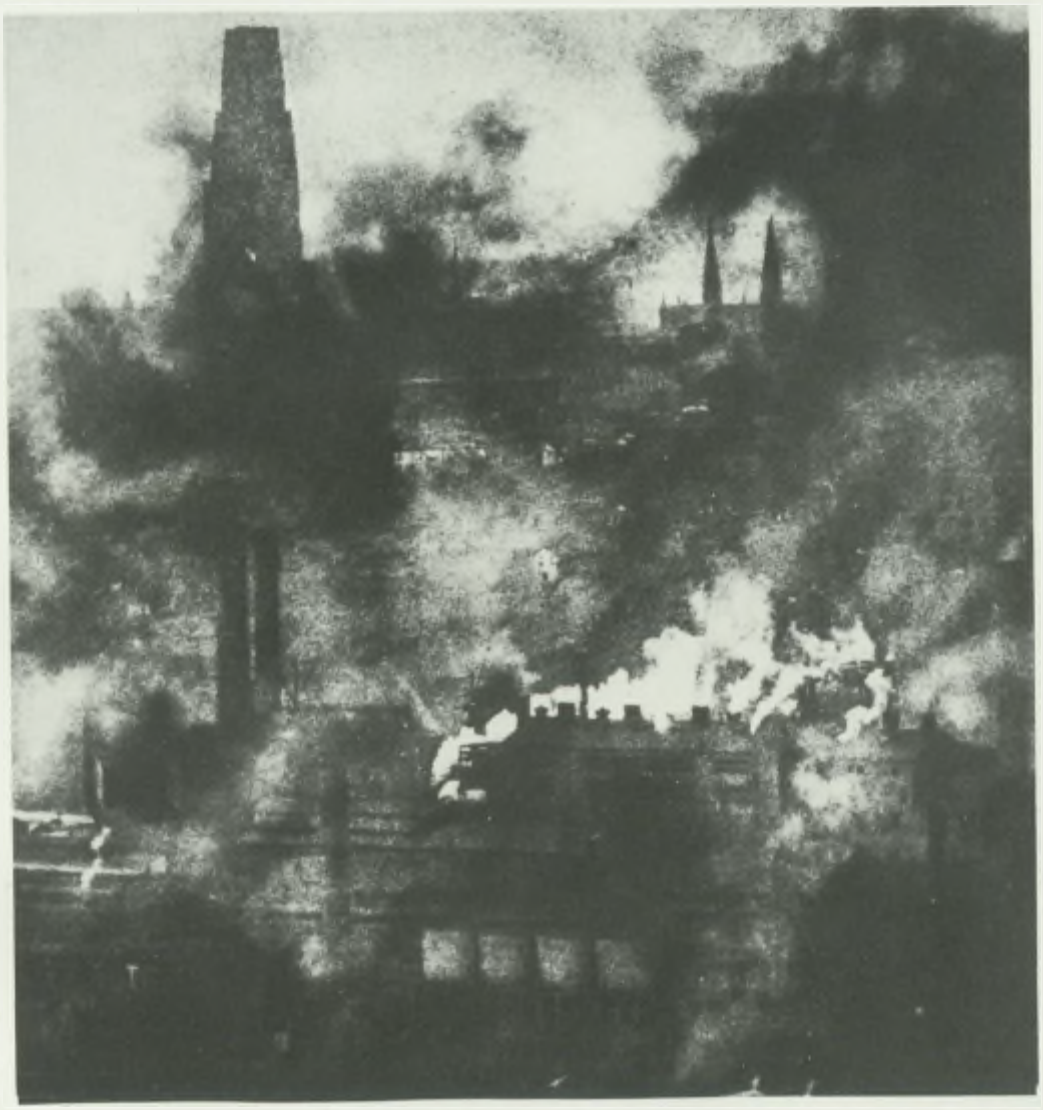
Cara «Voci»,
sono un diciottenne figlio di un ferroviere ed abbonato alla vostra rivista da circa due anni.
Sono un appassionato di tutto ciò che riguarda il mondo ferroviario, ed anche un fermodellista.
Vicino al paese dove abito, passa la linea ferroviaria che collega la cittadina di Fabriano con quella di Pergola.
È una linea non elettrificata, dove le ALn 668 svolgono efficacemente e costantemente il loro lavoro, anche se il traffico viaggiatori e merci non è molto elevato.
Il 3 ottobre 1983 sono iniziati i lavori di ristrutturazione della linea (fino alla stazione di Bellisio Solfare) i quali sono terminati in coincidenza con l'entrata in vigore dell'orario estivo.
Sono rimasto impressionato dalla tecnica di lavorazione con la quale è stato sostituito il vecchio armamento con quello nuovo, ma sono rimasto deluso il primo giorno che sono state aumentate le velocità di percorrenza dei treni (il rango A è stato portato da 40 Km/h a 75 Km/h, ed il rango B da 55 Km/h a 80 Km/h).
Ora io domando, perché le velocità di percorrenza sono state limitate a valori così bassi, dato che il nuovo armamento è del tipo pesante con rotaie da 60 Kg/m e traverse di cemento armato precompresso site nei tratti rettilinei?
Grazie

Tonino Artigiani - Sassoferrato

Abbiamo «girato» la lettera del nostro lettore al Servizio interessato che ci ha così risposto:
«La velocità massima ammessa per un tracciato ferroviario è determinata dal valore dell'accelerazione centrifuga che si accetta di fare subire ai viaggiatori in curva, senza danneggiare il grado di comfort che si vuole ragionevolmente conferire ai viaggiatori in treno. Tenendo conto del sovralzo della rotaia esterna ed esprimendo le velocità in Km/h e i raggi in metri, le velocità massime dei ranghi A e B sono date rispettivamente dalle formule

$$VA = 4{,}6 \sqrt{R}$$
$$VB = 4{,}8 \sqrt{R}$$

corrispondenti ad accelerazioni centrifughe rispettivamente di 0,6 e 0,8 m/sec² (nel rango B — automotrici — l'accelerazione è più elevata per la più moderna concezione dei mezzi e la più elevata percentuale media di viaggiatori seduti).
Sulla linea Fabriano-Pergola è molto diffuso il raggio minimo di 300 m per cui le massime velocità ammissibili, che si approssimano di 5 in 5 Km/h al valore inferiore, sono proprio quelle indicate in 75 Km/h in rango A e 80 Km/h in rango B».
Sperando che la risposta — molto tecnica ma convincente — abbia soddisfatto la legittima curiosità del nostro giovane lettore, lo ringraziamo per l'attenzione.



William Eugene Smith:
«Paesaggio con treno»

Alzi la mano chi non si è lasciato tentare almeno una volta, occupandosi di fotografia, dai rami secchi di un albero in controluce (specie d'inverno) oppure da un fascio di rotaie inquadrate in piena fuga. Anche i grandi fotografi sono spesso caduti in questi gratificanti tranelli, com'è successo, per esempio, allo statunitense William Eugene Smith, nato a Wichita, Kansas, il 30 dicembre 1918, figura di primissimo piano nella storia della fotografia, inquieto e tormentato protagonista dell'avventura fotogiornalistica degli anni centrali del nostro secolo, fotoreporter e corrispondente di guerra sul fronte del Pacifico meridionale (nomi indimenticabili come le isole Marshall, Jwo Jma, Okinawa, Guadalcanal) ma anche delicatissimo testimone di storie e di vicende umane, tra tutte il famoso «villaggio spagnolo» o quella del dottor Schweitzer, il cosiddetto «uomo carità» di Lambaréné, pubblicate entrambe in ampi e articolati servizi su «Life».

Quando partiva per una missione, Smith era solito portare con sé un vecchio grammofono con alcuni dischi preferiti. Lo aveva ancora con sé quando, nel 1944, durante l'ultimo attacco americano ad Okinawa, fu colpito alla testa da alcune schegge, ferita molto grave e profonda che lo rese per sempre vulnerabile nelle facoltà mentali. Dopo essere stato ferito, Smith restò inattivo per più di due anni. Riprese poi l'attività in un momento della sua vita in cui sembrava aver perduto ormai ogni speranza e con una fotografia che gli fu sempre molto cara: «The Walk To Paradise Garden», la passeggiata verso il paradiso, nella quale, si vedono due dei suoi figli, allora bambini (1946), camminare per un sentiero tenendosi delicatamente per mano. Tale foto divenne presto un «classico» e lo stesso Edward Steichen se ne ricordò al momento giusto inserendola a chiusura della sua biblica mostra, «La famiglia dell'uomo».

Tra i grandi fotografi degli anni trenta e quaranta Eugene W. Smith, morto il 15 ottobre 1978, si distingue per due motivi essenziali: la maturità e la scioltezza dell'impianto narrativo delle sue storie ma, soprattutto, la profonda partecipazione umana all'evento. «Può capitare che il giornalista fotografo», scrisse una volta Smith, «abbia talvolta con la realtà un semplice approccio personale, ma è del tutto impossibile per lui, una volta nella mischia, essere completamente obiettivo. Onesto sì, obiettivo no, mai».

Il tuo nuovo portafogli

Portare i soldi in tasca non è né sicuro né conveniente. Lascia che le Banche lo facciano per te.

Ti basta una piccola tessera magnetica e potrai prelevare denaro contante quando e dove vuoi. Questo è BANCOMAT!!

Rivolgiti al più vicino sportello BNC, ti rilasceremo gratuitamente:

— Una tessera valida per prelevare denaro contante attraverso tutti gli sportelli BANCOMAT nonchè attraverso gli sportelli automatici riservati esclusivamente alla clientela BNC;

— Una miniguida contenente gli indirizzi di oltre 900 sportelli automatici sparsi su tutto il territorio nazionale;

— Un comodo contenitore tascabile.

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Con BANCOMAT, la tua Banca ti segue ovunque

Voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXVII n. 11/novembre 1984

redazione: piazza della Croce Rossa (0161 Roma sped. in abb. post. gr. III/70)

FIRENZE

Il cinquantenario della Firenze-Bologna

Nostra intervista al Presidente Pertini

NOTIZIE BNC

da 1.000.000 a 2.000.000

La Banca Nazionale delle Comunicazioni ha elevato a due milioni il limite entro il quale i dipendenti delle FS possono effettuare prelevamenti dal conto corrente allo scoperto qualora abbiano rilasciato delega per l'accreditamento delle competenze presso la Banca.

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia
Anno XXVII n. 11/novembre 1984

Il Presidente Pertini nella piazza del Comune a Castiglione dei Pepoli e, nella foto piccola, intervistato a bordo del treno.
Foto di Bruno Di Giulio e Anastasio Grillini

Le celebrazioni per il 50° anniversario della Direttissima Firenze-Bologna, svoltesi alla presenza del Capo dello Stato, hanno ricordato nel modo migliore un momento leggendario della storia delle nostre ferrovie, ma hanno anche permesso di portare alla ribalta le importanti innovazioni che hanno radicalmente trasformato la linea negli ultimi anni. Il passato e il futuro si sono così intrecciati nello stesso avvenimento. Così come la Giornata Nazionale del Ferroviere (articolo a pag. 15), quest'anno svoltasi a Taranto, è stata anche l'occasione per parlare dei numerosi interventi previsti nella rete ferroviaria del Mezzogiorno, uno dei quali è esemplarmente rappresentato dalla nuova Officina Grandi Riparazioni di Melfi (articolo a pag. 17), considerata fra gli impianti tecnologicamente più avanzati in Europa. Scorrendo gli articoli di questo numero di «Voci» — le cronache e le schede tecniche, le rievocazioni e le puntualizzazioni sul presente — ci si rende facilmente conto del particolare momento attraversato dalle nostre ferrovie. Un momento in cui si sta lavorando molto — la rete FS è oggi un grande cantiere aperto, è stato giustamente rilevato — per risultati che dovranno venire nell'immediato futuro. E allora, nel momento in cui si dà il giusto risalto all'elemento celebrativo, bisogna però sforzarsi di guardare oltre, per documentare nel miglior modo possibile il grande sforzo in cui è impegnata in questi mesi la nostra Azienda. Le grandi opere di ieri, vedi la Direttissima dell'Appennino, servono anche a far comprendere meglio il significato e la necessità delle grandi opere di oggi. È quello che ci siamo sforzati di fare realizzando questo numero di «Voci», è quanto vogliamo fare con i numeri che verranno.

In questo numero

4	In breve dall'Italia/In breve dall'Estero	*Camillo Benevento*
5	Il cinquantenario della Firenze-Bologna	*Tiziana Gazzini, Renzo Pocaterra, Aldo Sensi*
15	La Giornata Nazionale del Ferroviere	*Armando Noya*
17	La nuova Officina G.R. di Melfi	*Piero Spila*
20	E lo Sperimentale arriva a domicilio	*Giorgio Isgrò*
22	Dicono di noi	*Maria Guida*
23	Casa Nostra Iniziativa handicappati / Per voi amici in pensione / Notizie per il personale / Cronache del DLF / Tuttarete / Un treno nel cassetto	
33	Più veloci in Europa	*Antonio Dentato*
35	De Nittis: Il treno è una matassa di fumo	*Armando Noya*
36	Panoramarete	
42	Cultura e tempo libero Cinema / Libri / Televisione / Dischi / Filatelia	
48	Quando la storia scende da cavallo	*Marcello Buzzoli*
50	Lettere a «Voci»	
51	Una foto, un treno	*P. Berengo Gardin*

PERIODICO MENSILE DELLE FS
Piazza della Croce Rossa, 00161 Roma
Tel. (06) 85.56.67 - Centralino FS 84.90
Interno 33210 - 2749
Direttore
Alberto Ciambricco
Redattore capo
Piero Spila
Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini
Grafica
Ennio Salvatore
Segretario di redazione
Ferruccio Facchinelli
Amministrazione
Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Rita Montuschi, Renato Napoli, Renzo Ramiconi
Redattori compartimentali
Aurelio Battaglia, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Giulio Giulietti, 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, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Bruno Cirillo, Anna D'Angelo, Francesco De Angelis, Antonio Dentato, Sebastiano Di Mauro, Claudio Giovanardi, Maria Guida, Giuseppe Labella, Antonio Licordari, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Aldo Sensi
Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Leonardo Chioccioni, Francesco Cirillo, Demetrio Costantino, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Nello Errica, Efrem Festari, Gianfranco Giovagnoli, 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, Mario Tafuro, Arturo Trinito, Luigi Trucco, Silvia Ursillo, Luigi Zancan, Gianfranco Zerbesi
Stampa
SO.GRA.RO.,
Società Grafica Romana S.p.A.,
Via I. Pettinengo 39, tel. 434541/2/3, Roma.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 novembre 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 lire 2.000 trattenute a ruolo; pensionati lire 1.000; privati lire 8.000; per l'estero lire 15.000. Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato al Servizio Ragioneria FS, «Voci della Rotaia», Direzione Generale FS, Roma.

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

ASAI Aderente all'Associazione della Stampa Aziendale Italiana

IN BREVE DALL'ITALIA

4 binari e una galleria sulla Messina-Palermo

La galleria dei Peloritani, che diminuirà sensibilmente i tempi di percorrenza sulla linea Messina-Palermo, sarà uno dei più lunghi trafori ferroviari italiani. Misurerà dodici chilometri e costituirà un esempio di alta ingegneria.
L'inizio dei lavori del lungo tunnel è previsto per i primi mesi del prossimo anno. Notevole sarà l'impegno finanziario che rientra nel piano di rinnovamento che contempla il raddoppio graduale dell'intera Messina-Palermo, la linea più importante della Sicilia. Il doppio binario è già in funzione tra Palermo e Fiumetorto (diramazione Agrigento e Caltanissetta) e tra Messina e Milazzo. E si sta lavorando, proprio in questi giorni, al raddoppio del binario tra Fiumetorto e Pollina e tra Milazzo e Patti.
Il raddoppio è funzionale al piano Tres per trasporti nord-sud a inoltro rapidissimo del settore merci. Anche nel tratto Messina-Palermo è previsto uno scalo importantissimo per il settore merci. La sede sarà a Zappulla, tra Capo d'Orlando e Sant'Agata Militello.

Natale con il «Roma-day»

Il «Roma-day» è un biglietto giornaliero che consentirà di usare per 24 ore tutti i bus dell'Atac; le linee «A» e «B» del metrò; le tratte urbane della Roma-Fiuggi e della Roma-Viterbo dell'Acotral; i treni urbani FS tra La Storta e Monterotondo. Costerà 1.500 lire e sarà in vendita dal 1° dicembre.
Il ticket giornaliero dovrà essere annullato dal passeggero con un foro in prossimità del mese e del giorno in cui viaggia; poi, obliterandolo per una sola volta in una delle macchinette in funzione dei bus Atac o nelle stazioni della metropolitana e in quelle FS, potrà essere usato senza limitazioni di viaggi per un giorno intero.
Accanto al biglietto giornaliero sarà anche varato l'abbonamento mensile unico, una tessera «passepartout» con la quale si potranno prendere gli stessi mezzi del «Roma-day».
Con l'operazione «tariffa unica» (la prima del genere in Italia) Roma si allineerà alle altre città europee che già utilizzano questo comodo sistema e in più manterrà il primato dei prezzi più bassi.

Matera avrà la sua ferrovia

Entro i prossimi mesi sarà definito sotto il profilo tecnico-amministrativo il progetto per la realizzazione della Ferrandina-Matera, mentre i lavori prenderanno il via nella primavera del 1985. Tali indicazioni sono scaturite dall'incontro tra l'Assessore regionale ai trasporti, Covelli, e il Direttore della quarta Unità Speciale, Ing. Ippolito, per una verifica dello stato di attuazione del Programma Integrativo dell'Azienda, con particolare riferimento alle iniziative previste per la Basilicata.
L'Assessore Covelli nei prossimi giorni convocherà la Co.Ge.I., l'impresa appaltatrice dell'opera, affidata con il sistema delle prestazioni integrate, per mettere a fuoco le varie procedure amministrative ed evitare, quindi, che la data di avvio dei lavori possa subire slittamenti.

Il potenziamento della Campiglia-Piombino

Il 9 novembre scorso è stato inaugurato il nuovo raccordo nord che collega la linea Piombino-Campiglia alla rete nazionale, e in particolare alla Roma-Pisa. Il collegamento rientra nell'ambito delle opere previste dal Programma Integrativo, destinato al potenziamento dell'itinerario Campiglia-Piombino realizzato dalla Seconda Unità Speciale.
Per il momento, negli interventi di rettifica e di raddoppio della linea e per la costruzione della stazione di Fiorentina, sono stati investiti circa 20 miliardi di lire.

IN BREVE DALL'ESTERO

Germania Federale

Le Ferrovie federali tedesche hanno deciso l'acquisto di 36 locomotive della serie 120 a motore trifase asincrono. A questa commessa ne seguirà un'altra di 24 unità dello stesso tipo. Si attende tuttavia ancora l'autorizzazione di spesa da parte del Ministero delle Finanze. Del pari è attesa l'autorizzazione del medesimo Ministero per l'ordinativo di centocinquanta automotrici della serie 628. Queste vetture, che possono essere impiegate con un solo agente, sono destinate alle linee secondarie quali la ferrovia dello Schleswig-Holstein e quella della Foresta Nera.

Grecia

La elettrificazione degli 80 km della linea ferroviaria di Idomeni (alla frontiera con la Jugoslavia) che congiunge questa città a Salonicco, dovrà essere completata entro il 1985. Si è trattato di una spesa aggirantesi attorno al miliardo di lire.

Bulgaria

Entrerà in servizio il prossimo anno il primo tronco del metrò di Sofia, otto chilometri con sette stazioni, che congiungerà il centro della città al nuovo quartiere di Ljubin, ad ovest dell'agglomerato urbano. Il nuovo tragitto sarà coperto in quindici minuti. Per il 1995 la rete metropolitana si snoderà per 25 km con l'allacciamento diretto all'aeroporto.

Gran Bretagna

Il Governo britannico ha dato via libera alle Ferrovie di Stato (British Railways) per la elettrificazione della linea della costa est, tra Hitchin (attuale terminale della «banline» nord Londra - King's Cross, già elettrificata) e Doncaster, Leeds, Newcastle ed Edimburgo. Si prevede il completamento del servizio per il 1991.

Svizzera

La città di Losanna vuole «riscattare» il proprio metrò, il Losanna-Ouchy (L.O.). E per riscattarlo ha offerto alla compagnia attualmente proprietaria della linea 2,3 milioni di franchi svizzeri, l'equivalente di un miliardo e settecento milioni di lire italiane: ma la compagnia ha «mirato alto» chiedendone molti di più, addirittura 13 milioni di franchi, vale a dire nove miliardi e seicento milioni di lire. Poi, la decisione del tribunale federale ha sancito: il prezzo giusto è 8 milioni e mezzo di franchi (sei miliardi e trecento milioni di lire). E come si vede, anche in Svizzera «in medium stat virtus...». Quanto al «L.O.», si tratta di un buon investimento: nel 1983 infatti il metrò di Losanna ha trasportato oltre sei milioni e mezzo di viaggiatori ed ha registrato un attivo di oltre quattrocento milioni di lire (55.000 franchi svizzeri).

URSS

È stato inaugurato il metrò di Minsk, capitale della Bielorussia. La prima linea, lunga 8,6 km, con 6 stazioni intermedie, viene percorsa in undici minuti e trenta secondi (!). Minsk è ora la nona città sovietica a disporre di un linea metropolitana. La decima sarà Novosibirsk nel 1985.

Germania Est

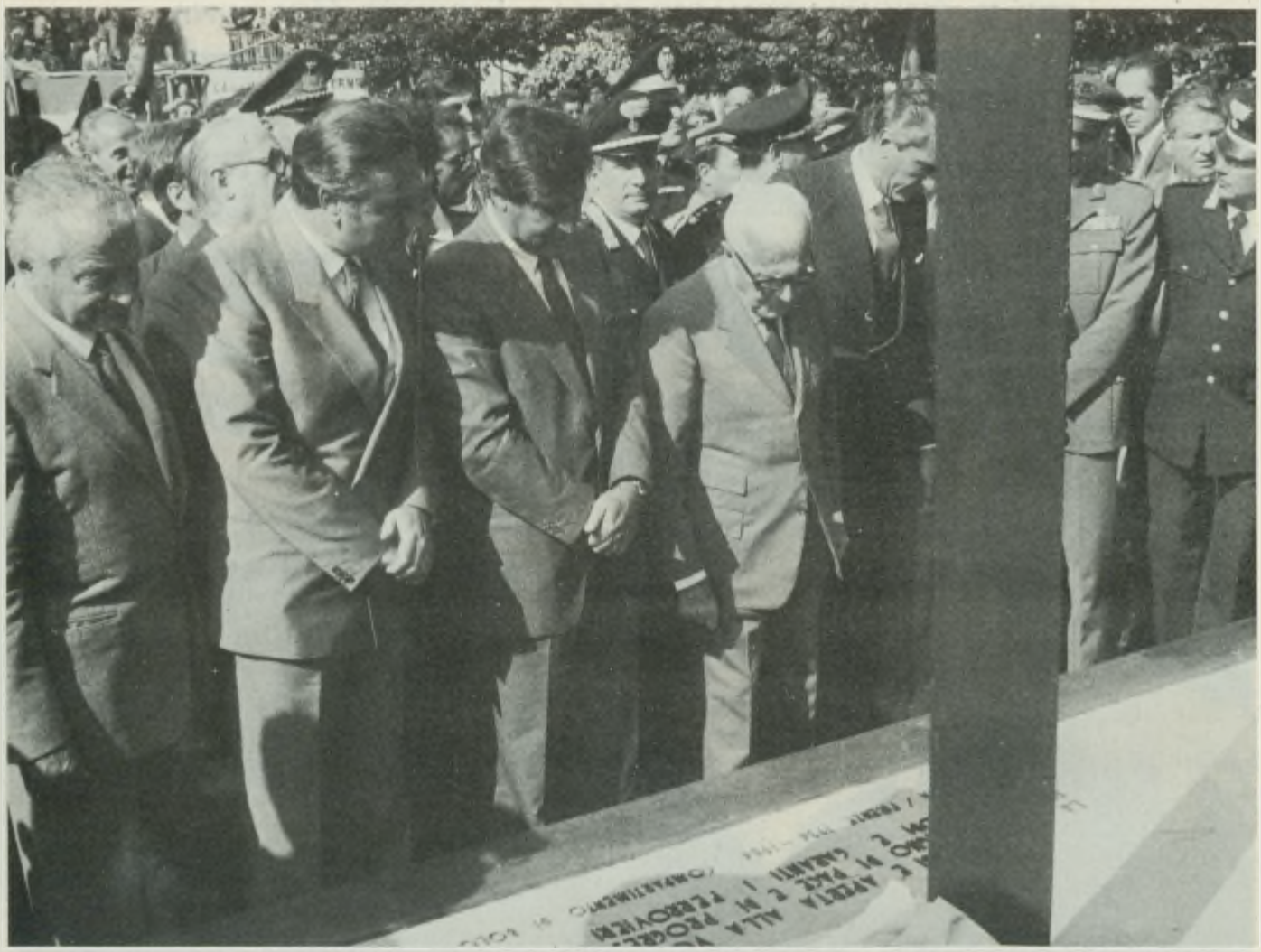
La Mitropa, filiale della DR (Azienda ferroviaria della Repubblica democratica tedesca, vale a dire la Germania Est), azienda specializzata per le riconversioni e l'allestimento del materiale ferroviario, ha consegnato o si accinge a consegnare in queste settimane venticinque nuove vetture ristorante costruite dalla VEB - Waggombau di Bautzen. Queste vetture, a quarantacinque posti, sono fornite di un barbuffet, a differenza di quanto avveniva per le precedenti vetture ristorante in circolazione sinora nella R.D.A. Sono anche fornite di docce e servizi igienici per il personale e possono circolare a una velocità massima di 160 km orari.

(a cura di Camillo Benevento)

Ricordando una leggenda

La visita del Capo dello Stato momento culminante delle manifestazioni per i 50 anni della Direttissima. Le festose accoglienze delle popolazioni dei Comuni della montagna appenninica, da Vernio a Castiglione dei Pepoli a Grizzana. L'omaggio del Presidente della Repubblica alle vittime delle stragi di Bologna e San Benedetto Val di Sambro.

Servizi di Renzo Pocaterra, Tiziana Gazzini e Aldo Sensi



A Vernio, il Presidente Pertini e il Ministro Signorile sostano davanti al monumento eretto in ricordo del cinquantenario della Galleria dell'Appennino. L'opera è stata ideata da Adriano Piazzesi e realizzata dall'Officina I.E. di Bologna

«La montagna si è aperta alla volontà dell'uomo e di questo segno di pace e di progresso sono custodi e garanti i ferrovieri». Queste parole sono poste alla base del monumento inaugurato a Vernio dal Presidente Pertini, il 14 ottobre scorso.

È stato questo il primo momento della cerimonia conclusiva delle celebrazioni, a ricordo del cinquantenario della Firenze-Bologna, promosse da tutti i Comuni interessati dell'Appennino toscano e bolognese.

Il treno speciale proveniente da Bologna era atteso da ore da una folla incredibile che ha accolto il Capo dello Stato con grande affetto ed entusiasmo.

C'erano i bambini delle scuole con cartelli di «Benvenuto, nonno Sandro» e a un certo punto, rivolto al servizio d'ordine che circondava il Presidente, si è sentito un grido: «Fatecelo vedere!».

Pertini si è fermato di frequente a salutare lungo il percorso, allestito per l'occasione, che dalla ferrovia portava al monumento collocato sopra l'imbocco sud della Grande Galleria.

Ideato dall'architetto fiorentino Adriano Piazzesi e realizzato dall'Officina Compartimentale IE di Bologna sotto la guida del Capo Reparto, cav. Ottavio Savoia, e di Walter Veronesi, ferroviere assai noto per le sue sculture in ferro, il monumento rappresenta la galleria come una porta («incontro fra due popoli, due valli, due culture») accostata ad un grande triangolo («il segno del pensiero geometria»). Vi sono inoltre grandi lamiere puntute come elemento frontale ma di incontro («le valli e i loro popoli») e «piccoli denti in basso come macchine e roccia».

Caduto il drappo tricolore, al fischio delle locomotive, il Presidente si è complimentato con gli autori del monumento ed in particolare ha abbracciato l'architetto Piazzesi, dotato fra l'altro di una barba imponente.

Subito dopo Pertini si è trovato di fronte alla signora Fulvia Buongiovanni, giovane addetta alla segreteria del Direttore Compartimentale di Bologna. Passandosi una mano sulla guancia ha esclamato, visibilmente sollevato: «Sono costretto sempre a baciare visi barbuti. Finalmente posso baciare una signora!».

Risaliti in treno si è percorso la Grande Galleria per giungere a San Bene-

continua a pag. 8

Pertini: «Quel rientro in treno, da clandestino...»

A bordo del treno speciale organizzato per le celebrazioni del 50° anniversario della Direttissima Firenze-Bologna abbiamo realizzato un'intervista esclusiva al Presidente della Repubblica, Sandro Pertini. Siamo molto grati alle Relazioni Aziendali FS, la cui collaborazione ci ha facilitato l'incontro e il colloquio con il Presidente: colloquio all'insegna di quella schiettezza viva e a tratti pungente che è una delle caratteristiche più tipiche di Pertini, uomo e Presidente. Ecco il testo del colloquio.

V.d.R.: Signor Presidente, nell'arco del suo mandato, anche per evidenti ragioni di funzionalità, questa di oggi è la prima volta che compie un viaggio ufficiale a bordo di un treno italiano. Ma in passato qual è stato il suo rapporto col treno? C'è qualche ricordo «ferroviario» che può raccontarci?

Pertini: **Di ricordi particolari ne ho parecchi. Ad esempio, quando dalla Francia sono rientrato clandestinamente in Italia. L'ho fatto in treno, attraverso la Svizzera, passando da Lugano. Avevo un passaporto elvetico falso, intestato a un certo Roncaglia: di falso, naturalmente, c'era solo la mia fotografia che non era quella di Luigi Roncaglia, di Bellinzona. Quando il treno passò la frontiera, venne il Commissario di Pubblica Sicurezza italiano, chiese i passaporti a tutti e li portò via con sé. Finché non me lo restituì provai una grande angoscia, perché — pensavo — se per caso hanno (e infatti l'avevano) la mia foto segnaletica mandata da Roma, e si accorgono che non sono Roncaglia ma sono Pertini, per me è finita. Il Commissario torna e fa: «Il signor Roncaglia!». Io fingevo di dormire, inoltre non ero ancora abituato al nome di Luigi Roncaglia che avevo usurpato. «Luigi Roncaglia! Luigi Roncaglia! Ah — dice il Commissario — Mi scusi, era addormentato. Ecco il suo passaporto. Buon viaggio e buona permanenza in Italia». Faccio tra me: «Mi è andata bene».**

V.d.R.: Ci sarà un'altra direttissima, la Roma-Firenze, che ci auguriamo inaugurata da Lei, Signor Presidente. Si tratta di un'opera che già è entrata nella storia del progresso ferroviario, come quella di cui oggi è stato celebrato il 50° anniversario. Cosa può dire ai ferrovieri impegnati nello sforzo di migliorare sempre più un servizio fondamentale per la vita del Paese?

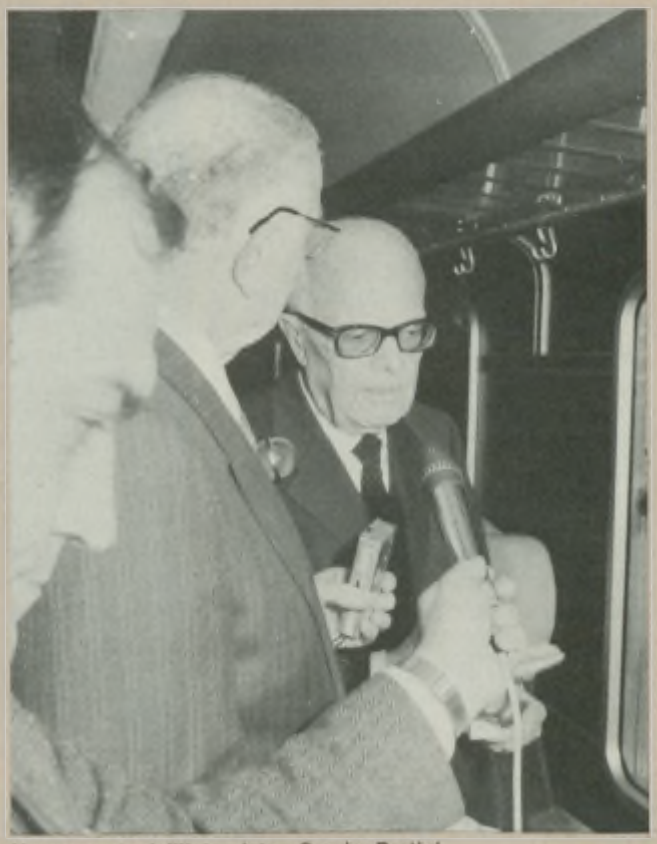
R.: **Quando sarà inaugurata?**

V.d.R.: Nel 1985, il 90%.

R.: **Ma nell'85 io non sono più Presidente.**

V.d.R.: Il nostro augurio è che lo sia ancora.

R.: **Per carità! Lei si fa una quantità di nemici se mi fa questo augurio. Per carità, non dica questo! Può esserci qualcheduno che le manda un'imprecazione. Non dica una cosa di questo genere! I ferrovieri? Sì, io ho una grande fiducia nei ferrovieri. Ho sempre seguito le loro lotte: dal 1919 e anche prima. La classe dei ferrovieri, la categoria dei ferrovieri è sempre stata combattiva. È stata ed è una delle categorie di punta della classe lavoratrice italiana. Quando vi erano le dimostrazioni, le agitazioni — parlo del 1919-1920-1921 — i ferrovieri erano in testa. È sempre stata una categoria combattiva e compatta.**



Un momento dell'intervista a Sandro Pertini

V.d.R.: La ringraziamo molto, Signor Presidente. Le auguriamo buon viaggio e speriamo di rivederla ancora sui treni delle ferrovie italiane.

R.: **C'è ancora qualche mese... come Presidente, non come vita! Come vita, no. Come vita ci sono degli anni!**

V.d.R.: Certo, Signor Presidente. Moltissimi anni!

R.: **La ringrazio. E molti auguri ai ferrovieri.**

La Direttissima, specchio del Paese

A volere una celebrazione storica per i cinquant'anni della Direttissima dell'Appennino sono stati i cittadini dei paesi toccati dai quattro binari tra Firenze e Bologna. E quando il Comitato promotore, con alla testa il Sindaco di Castiglione dei Pepoli, ha invitato il Presidente della Repubblica a prendere parte ai festeggiamenti, Pertini ha detto subito di sì.

Dell'accoglienza calda, al di fuori di ogni convenzione, che la gente dell'Appennino ha tributato a Pertini, se ne parla nella cronaca. Ma dietro ogni «Viva Pertini», dietro lo sventolio di ogni bandierina tricolore, c'è il mezzo secolo di storia di questa linea. Sì, perché questi quattro binari hanno contribuito a unificare l'Italia, come hanno scritto i giornali, ma hanno anche rispecchiato, nel bene e nel male, le vicende che il Paese ha attraversato in quest'ultimo mezzo secolo di storia.

Nei cinquant'anni di attività della linea Firenze-Bologna, ma anche prima, dalla fase dell'ardita progettazione all'eroica realizzazione, fino all'esaltazione che ne fece la retorica fascista, c'è stato uno scambio costante tra la macrostoria della politica e delle guerre e la microstoria di direttissimi e accelerati, tradotte militari e treni crociera che la percorrevano. La Direttissima, infatti, ha sempre rappresentato qualcosa di più, è sempre andata oltre se stessa. La gente l'ha sempre saputo ed è per questo che i cittadini della zona hanno voluto festeggiare la linea come si festeggia il mezzo secolo di una persona: una persona che ha saputo conquistarsi tanti amici con la generosità e il coraggio tipici della popolazione di queste parti.

Ma proprio per questo suo particolare legame con la gente, per questo suo essere punto d'incontro e di movimento, punto di aggregazione di popolazioni che anche grazie ai suoi quattro binari si sentono sempre meno «meridionali» o «settentrionali», la Direttissima Firenze-Bologna, negli ultimi dieci anni, è stata purtroppo luogo ricorrente della geografia del terrore. Tra Firenze e Bologna dal 1974 al 1983 ben sei attentati e due stragi. Quando si è voluto lanciare un segnale di morte, diffondere un senso d'insicurezza, sfiducia, paura, si è colpita la ferrovia. Ma non è un caso, come ha ricordato nel corso della celebrazione il Sindaco di Castiglione dei Pepoli, Carboni, che fra tante linee il terrorismo abbia attaccato così massicciamente proprio la Firenze-Bologna. Se l'obiettivo era colpire il cuore del sistema ferroviario italiano, era proprio qui che si doveva colpire, spaccando di nuovo in due la penisola, ricreando l'antica frattura dell'Appennino che l'arditezza ingegneristica della Direttissima era riuscita a ricomporre.

Avrebbe potuto essere tutto festa e allegria, questo cinquantenario, ma troppe vittime innocenti, troppe stragi su quei 96 km di binari. E così, il gesto con cui il Presidente della Repubblica ha aperto la manifestazione di domenica 14 ottobre, è stato l'omaggio alle vittime della strage della stazione di Bologna. Nell'ala ricostruita, davanti alla lapide con quegli 85 nomi di donne, bambini, ragazzi, vecchi, cittadini, tutti incisi nel marmo, ancora una volta il dolore e lo sdegno del Presidente è stato il dolore e lo sdegno di tutti gli italiani democratici. L'abbraccio con i parenti delle vittime, la partecipazione al loro dolore per una strage ancora impunita, il ricordo di una ferita ancora aperta nel corpo del Paese, sono stati la premessa morale della manifestazione. A San Benedetto Val di Sambro un'altra amara tappa per il Presidente: il monumento alle vittime dell'Italicus. E non si è trattato mai di rituali, di ripetitivi gesti ufficiali. Far festa sì, ma senza dimenticare.

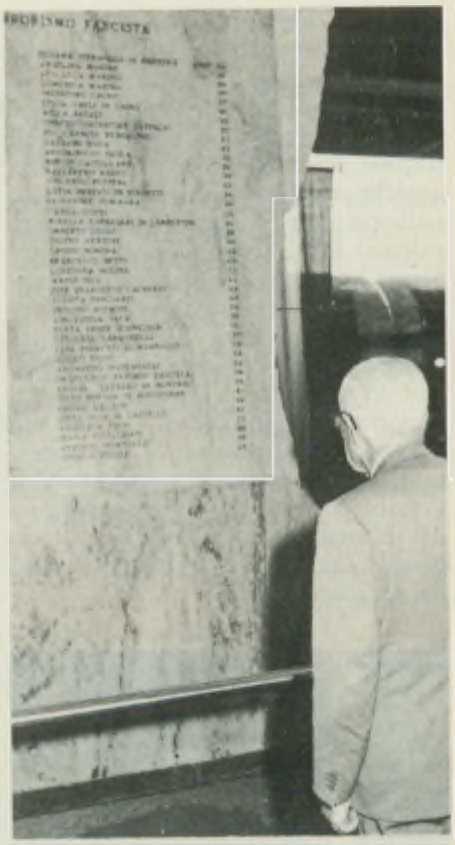
Tiziana Gazzini

detto Val di Sambro, la stazione della strage dell'Italicus.

Il Presidente ha sostato in silenzio nella sala d'aspetto, di fronte all'affresco di Carlo Caporale e, nel piazzale, di fronte al monumento di Walter Veronesi. Era accompagnato dai rappresentanti della Camera, Amadei, e del Senato, Enriquez-Agnoletti e da quello della Corte Costituzionale, Malagugini, oltre che naturalmente dall'On. Signorile, Ministro dei Trasporti, dal Direttore Generale, Ing. Misiti e dal Direttore Compartimentale di Bologna, Ing. Marino.

In auto ha raggiunto poi Castiglione dei Pepoli, l'antico capoluogo della montagna bolognese, da dove tanti minatori si recavano a lavorare alla ferrovia.

Le vie erano imbandierate a festa e tutte le vetrine allestite con fotografie, pubblicazioni, oggetti e attrezzi del lavoro ferroviario. Gli addetti al servi-



Il Capo dello Stato nell'atrio della stazione di Bologna. Le celebrazioni per il cinquantenario sono iniziate con un omaggio alle vittime della strage. A sinistra, il treno giunge a Vernio. Sotto, i bambini di Vernio accolgono festosamente il Presidente

zio d'ordine hanno dovuto faticare per proteggere il Presidente dall'entusiasmo della folla.

Dopo il benvenuto del Sindaco, Giancarlo Carboni, ha preso la parola il Ministro Signorile.

«Cinquant'anni fa — ha detto, fra l'altro, il Ministro dei Trasporti — la Direttissima Firenze-Bologna veniva inaugurata costituendo l'asse centrale dei collegamenti fra il nord e il centro-sud, rappresentando un salto in avanti di tecnologia e di modernità, di cui gran parte del merito veniva a ricadere sulle spalle e sull'intelligenza di coloro che, nelle Ferrovie, questa Direttissima vollero e realizzarono».

«Credo che in questa celebrazione ufficiale, così sentita e così importante, in un momento della vita del paese nel quale ogni sforzo deve essere richiamato perché la nostra economia riprenda la strada dello sviluppo, vada ribadito il ruolo delle Ferrovie e dei

ferrovieri, che attraverso questa Direttissima trovano una testimonianza importante e significativa».
«La Direttissima Firenze-Bologna è stata forse l'ultimo atto nel quale il sistema ferroviario ha proceduto in qualche modo di pari passo con lo sviluppo industriale ed economico nazionale. Poi le cose si sono fermate. Siamo andati avanti piuttosto con atti migliorativi che con interventi profondamente innovativi, come fu certamente la Direttissima Firenze-Bologna. Vi sono stati passaggi e momenti importanti e significativi, ma solo ora noi sappiamo di poter riprendere quella strada che in qualche maniera lega lo sviluppo delle ferrovie allo sviluppo del sistema economico, alla sua possibilità di crescita, alla qualità della vita dei cittadini».

«La Grande Galleria dell'Appennino — ha aggiunto l'On. Signorile — sta a dimostrarci quanto è possibile fare, con la volontà, con l'impegno, con il coraggio e l'intelligenza. Ebbene, oggi come allora, le Ferrovie dello Stato hanno le capacità tecniche e umane per riportare il trasporto su rotaia al passo con i tempi».
È stata quindi la volta delle premiazioni. Sandro Pertini ha consegnato a cinque lavoratori che costruirono la Galleria ed a cinque ferrovieri che aprirono la linea all'esercizio, una medaglia-ricordo realizzata per l'occasione dallo scultore castiglionese Giuseppe Bartolomei.
Per primo è stato premiato Armando Borgognoni, che fu Capo Stazione Titolare di Vernio. I suoi 80 anni non gli impediscono di salire con scioltezza alla tribuna. E toccato, poi, ad Arturo Borgognoni, Capo Tecnico della linea, di 84 anni. Sofferente, camminava con difficoltà, sorretto da due familiari; ma il Capo dello Stato ha subito abbandonato la tribuna d'onore per scendere nella piazza incontro al vecchio ferroviere, consegnandogli la medaglia e abbracciandolo affettuosamente.
Poi è rimasto ad attendere gli altri: il Macchinista Frangiotto Pallotti di 87 anni, il Capo Stazione Gino Fogagnolo di 86 anni, titolare di Precedenze, ed il Capo Stazione Luigi Perotto, il primo istruttore della Scuola Professionale sugli apparati della Direttissima. È stata poi la volta dei minatori: Gino Bartoli, Giuseppe Costa, Antonio Mascagni, Gino Mocali, Nelo Menichieri.

Il Ministro dei Trasporti, Signorile, durante il suo discorso a Castiglione dei Pepoli. A destra, il Presidente cerca di farsi largo fra la folla festante. Ovunque il Capo dello Stato ha ricevuto grandi manifestazioni di affetto

Mentre il coro castiglionese «I amig ed Geppe» intonava i canti creati nei cantieri dagli stessi minatori e recuperati dalla memoria degli ultimi sopravvissuti, una lapide veniva scoperta sulla facciata del Palazzo comunale: «A perenne ricordo dei caduti e di quanti lavorarono con grande ingegno e fatica alla realizzazione della Grande Galleria dell'Appennino».
Il Presidente Pertini, salutato da tutta la popolazione di Castiglione, è ripartito alla volta di San Benedetto per il terzo suo impegno della giornata: la visita a Grizzana per l'inaugurazione della mostra «Immagini dell'Appennino, dai disegnatori dell'Ottocento a Giorgio Morandi», la visita alla casa del pittore e l'incontro con la sorella.

Renzo Pocaterra

Incontri a Grizzana Morandi

Devo incontrare il Sindaco di Grizzana e prima di salire a quota 650 slm lo cerco in stazione chiedendo di lui al primo ferroviere che incontro, un giovane alto ed in tuta da lavoro, che, rivolto alla parete del FV, traffica su un congegno elettrico. Si gira sulla scala: to', è proprio lui. Cesare Calisti mi sorride e si china a stringermi la mano.
Nato nel 1954, è ferroviere da dieci anni, prima Manovale indi Deviatore nello Scalo Merci di San Donato; dopo una presenza intermedia al Magazzino Approvvigionamenti è poi transitato agli Impianti Elettrici, avendo vinto un concorso interno per Operaio qualificato degli Apparati Centrali, quegli apparati che consentono e garantiscono la marcia dei treni. Mi ha poi detto per inciso che, giunto pressoché digiuno a San Donato («Sa, dai 14 ai 20 anni si fa ben poca politica»), in quel crogiuolo di lavoratori si è ben presto maturato («È stata quasi una folgorazione. La ferrovia in questo senso è aperta e consente molto dialogo fra i lavoratori. A San Donato ci sono tante squadre di lavoratori ed in ognuna il dibattito è presente ed appassionante»).
Ha trent'anni, ripeto, e da quattro è Sindaco del Comune di Grizzana, quello che dà il nome alla stazione sulla Direttissima Bologna-Firenze, di fatto sita nella frazione di Pian di Setta, sulla sinistra del fiume omonimo, a 36 km da Bologna.
Finita la scuola dell'obbligo a quattordici anni, si è subito impiegato in un'officina elettromeccanica. Non ha mai conosciuto la disoccupazione; anzi, è sovraoccupato al punto che, pur dandoci sotto senza risparmio, troverebbe utile la giornata di almeno 25 ore. Una giornata, la sua, che da un lato lo stressa fin quasi al groggy ma dall'altro lo arricchisce di rapporti umani variegati, di spessa cultura in senso lato. Quando gli fu proposta la cintura tricolore di sindaco meditò un attimo se porsi in aspettativa per essere più libero o se mantenere il contatto diretto col mondo del lavoro di cui fa parte; ha scelto la soluzione più allettante per un militante di sinistra, più incline a tale tipo di retorica: prima il lavoratore, poi l'amministratore civico. Ma la pratica quadriennale sembra averlo convinto del contrario perché in effetti il lavoro ferroviario gli sottrae del tempo prezioso e gli impone degli stacchi da una realtà in marcia continua che, in similitudine con quella di un pesante treno fatto di innumeri vagoni eterogenei, subito rallenta se la locomotiva di spinta prende fiato. Dice e non dice, ma gioco che se dovesse essere rieletto rivedrebbe la sua primitiva scelta.
Il sociologo De Marchi, docente universitario a Trento ed a Trieste, mi diceva un giorno del grande impulso dato dalla ferrovia alle città ed ai borghi nelle cui adiacenze passano le sue linee e sorgono le relative stazioni, un impulso addirittura stupefacente laddove si dipartono diverse linee; ma aveva anche constatato che i vertici FS tenevano l'Azienda splendidamente isolata, tetragona non solo a stimolare ma anche ad accettare collaborazioni con l'esterno. Nei Corsi di informazione e formazione del personale direttivo FS, denominati «Ciclo '70» e nei quali abbiamo insieme collaborato, egli non si stancava di incitare le giovani leve dirigenziali aziendali ad aprirsi verso l'esterno, intraprendendo e vivificando rapporti biunivoci, cioè ad andata e ritorno.
Bene, anche se non c'è una relazione diretta con tali insegnamenti (ma di riflesso sicuramente sì, perché ai vertici stanno giungendo quei dirigenti), è bello constatare che, in linea con gli stessi insegnamenti, sotto la gestione Calisti sono stati risolti vari problemi fra FS ed esterno, fra cui non piccolo quello della fornitura di acqua potabile — quella che zampilla dal traforo della grande galleria dell'Appennino — alla frazione di Pian di Setta che nella piana a valle della stazione nei cinquant'anni di vita della Direttissima si è a dir poco decuplicata. Sindaco e ferroviere ad un tempo, Calisti si è adoperato non poco per quella felice

soluzione che, annosa e ritardataria, sempre più inaridiva rubinetti e rapporti sociali. E così dicasi per l'ampliamento del piazzale antistante la stazione in cui i tanti pendolari che si servono del treno per raggiungere quotidianamente il posto di lavoro parcheggiano le loro auto. Qui è doveroso dire che Calisti fila sottovento all'eccezionale apertura del Direttore Compartimentale, Ing. Marino.

Chiunque si cimenti nella civica amministrazione ha il diritto e la furbizia di tenerne per sé le motivazioni recondite; quanto meno, non le scodella di sua iniziativa. Per questo mi aggiro con cautela nei pressi della psiche di Calisti; ma ancora una volta è lui a disarmarmi, accattivante. Senza verecondia né spocchia, mi dice che due sono le sue motivazioni di fondo: l'impegno in un'attività che favorisca in generale la maturazione del cittadino (con libere estrinsecazioni in atti concreti, positivi) ed in particolare la divulgazione dei meriti e dei valori della peculiare cultura dell'Appennino.

Che l'abbia forse intuita, e la voglia strozzare sul nascere, la mia critica alla discutibile validità di una biblioteca per un esiguo numero di cittadini-lettori, sparpagliati in un territorio vasto oltre misura e non avvezzi né incitati a leggere? Infatti incalza: «Vista in senso stretto, la biblioteca di libri da prestare è un non senso in queste dimensioni: voce sicuramente passiva nel conto economico, quanto impiegherebbe a spronare la promozione sociale? Ma come centro di documentazione, come luogo di raccolta delle ricerche e degli studi sulle ragioni storiche del territorio montano, sulla conoscenza, sulla tutela delle forme artistiche e storiche della montagna, credo proprio che stia in piedi. O no?». Si tace prontamente, sempre disarmante (il sorriso disarmante dovrebbe proprio essere un requisito d'obbligo per quanti «stanno di sopra». A Grizzana, comunque, è una piacevole novità); taccio, pensoso. E quando finalmente rispondo mi esce soltanto un «Vòja!» (voglia, in grizzanese, che sta per «L'hai detta giusta, per la madaja», altra espressione di lassù, termine che svicola per evitare il blasfemo).

«E allora converrà con me che non è stato uno sfizio esibizionistico chiamare "Centro Morandi" tale iniziativa, a ricordo di quel bolognese dell'Appennino che aveva sentito la bellezza dimessa, quasi nascosta del paesaggio di Grizzana» (io che scrivo avevo una quindicina d'anni allorché fui presentato a Morandi da mio fratello Armando, entrato con me in Azienda ma prima commesso in quella mesticheria in cui il Maestro si forniva di tubetti ad olio e ad acquarello; ricordo il suo sorriso dolce, quasi mesto, ed il suo modo di fumare, quasi da novizio inesperto: sbuffava il fumo di lato per non affumicarmi e teneva la sigaretta molto meno bene che il pennello, fra le dita della mano fermata in fuori, quasi a segnare una svolta. Alle nostre rispettose domande sussurrò assorto: «Ben ottanta gradazioni di verde ho trovato da queste parti»; se avesse trovato una pepita d'oro sarebbe apparso meno stupito e compiaciuto).

Giorgio Morandi, l'unico grande uomo di quella plaga, anche se tanto riservato e solingo (ma quanta parte ebbe quel timido misogino nel placare gli animi fra quella gente turbata dalla guerra e più ancora dall'immediato dopo-guerra), assurge — per la scelta adottiva da lui fatta, per la vita vissuta lassù e per le tante opere artistiche colà eseguite — assurge incoercibilmente a simbolo del legame fra il territorio e gli abitanti. Non basta quindi intitolargli il Centro e ben si addice l'invocata aggiunta del suo nome al nome del paese. Un democratico referendum lo sancisce e la dizione «Grizzana Morandi» darà presto un po' da fare per aggiornare documenti, segnaletica e quant'altro lo possa richiedere; ma sarà un giusto contraltare ai pur giusti Sasso Marconi, San Mauro Pascoli, Andorno Micca et similia.

La pensa così anche il Presidente Pertini. L'ha detto esplicitamente nel primo pomeriggio di domenica 14 ottobre quando, in una col tiepido sole autunnale, ha allietato la popolazione grizzanese. A felice conclusione della cerimonia tenuta a Vernio, Castiglio-

Sandro Pertini firma il registro dei visitatori della mostra organizzata dal Centro Morandi di Grizzana. Al suo fianco, il sindaco Cesare Calisti (foto U. Gaggioli)

ne dei Pepoli e San Benedetto Val di Sambro per il cinquantesimo anno di vita della linea Direttissima Bologna-Firenze, descritta in altra parte del giornale, ha messo in atto la promessa che gli aveva strappato al Quirinale la scolaresca di Grizzana guidata dal sindaco Calisti. Ha restituito la visita, inaugurando la mostra documentaria approntata dal Centro Morandi sotto il titolo «L'immagine dell'Appennino bolognese dai disegnatori dell'800 a Giorgio Morandi». E dopo essersi appartato un momento in affettuoso colloquio con le sorelle Morandi (Pertini e Morandi erano vecchi amici), è tornato giù alla stazione, nella quale era stato ricevuto da tanti ferrovieri che al suo arrivo gli si erano stretti attorno festosi e che egli ha ricercato («Dove sono i miei amici?») prima di ripartire per la capitale. Con la sciarpa tricolore ben drappeggiata sull'abito scuro il primo cittadino di Grizzana aveva porto il benvenuto al primo cittadino d'Italia ed ora gli dava il buon viaggio. È un personaggio interessante, promettente, Cesare Calisti. Con quella sua partenza alla Giovanni XXIII — che passava per un signifero di transizione e poi si è visto quale segno ha lasciato — Cesare Calisti, Operaio IE e Sindaco («Sì, è un bravo ragazzo, ma ha 26 anni» e la vox populi, non dicendo altro, anche di lui ne faceva un segno di transizione), è partito in umiltà ed in umiltà opera, con un modesto retroterra culturale ma con tatto, intelligenza ed abnegazione. E da tempo sta risalendo alle fonti della cultura, cui attinge assetato e costante. Bianca Verri, ufficialmente bibliotecaria, di fatto polo e motore di ogni attività culturale del nuovo corso grizzanese, in ciò favorita dalla sua laurea in scienze politiche (indirizzo storico) dice che Calisti è fra i più assidui utenti della biblioteca. Ora, poi, che ha la protezione e l'amicizia di Pertini, gioco che manterrà la promessa e vincerà la scommessa: prevedo un personaggio fattivo, basilare; un grosso personaggio, punto e basta. Ed io che da alcuni decenni ho eletto Grizzana a mia seconda residenza, anche se non do voti alla parte di Calisti faccio voti che Grizzana, anzi Grizzana Morandi, lo abbia a lungo come sindaco.

Aldo Sensi

22 aprile 1934 alla stazione di Pianoro. Una foto ricordo per l'inaugurazione della linea

Una linea antica pronta per il futuro

Sempre quella, eppure tanto diversa. In questo mezzo secolo sono state tante le innovazioni, tanti i miglioramenti.

In luogo delle rotaie da 50 kg/m a tratti di 18 metri vi è oggi un'unica rotaia saldata da 60 kg. La velocità massima che era di 100/120 km/h, a seconda delle tratte, è ora di 135/160. Gli apparati centrali sono ora i più recenti Acei telecomandabili mentre il distanziamento dei treni è assicurato dal blocco automatico a correnti codificate.

I segnali vengono così ripetuti in macchina e i binari sono normalmente percorribili in ambedue le direzioni.

È questa la prima linea della rete sulla quale siano stati attuati banalizzazione e Controllo Centralizzato del Traffico. Già cinque stazioni (Precedenze inclusa) sono totalmente impresenziate. Il Dirigente Centrale Operativo provvede a tutto da Bologna, regola la circolazione, dispone gli instradamenti aiutato da un calcolatore che non dimentica nulla e non sbaglia mai.

Nelle stazioni le luci si accendono e si spengono con una fotocellula; un nastro magnetico provvede ad annunciare arrivi e partenze, qualcuno arriva periodicamente per le manutenzioni: poche ore e via alla successiva stazione. I biglietti si fanno in treno.

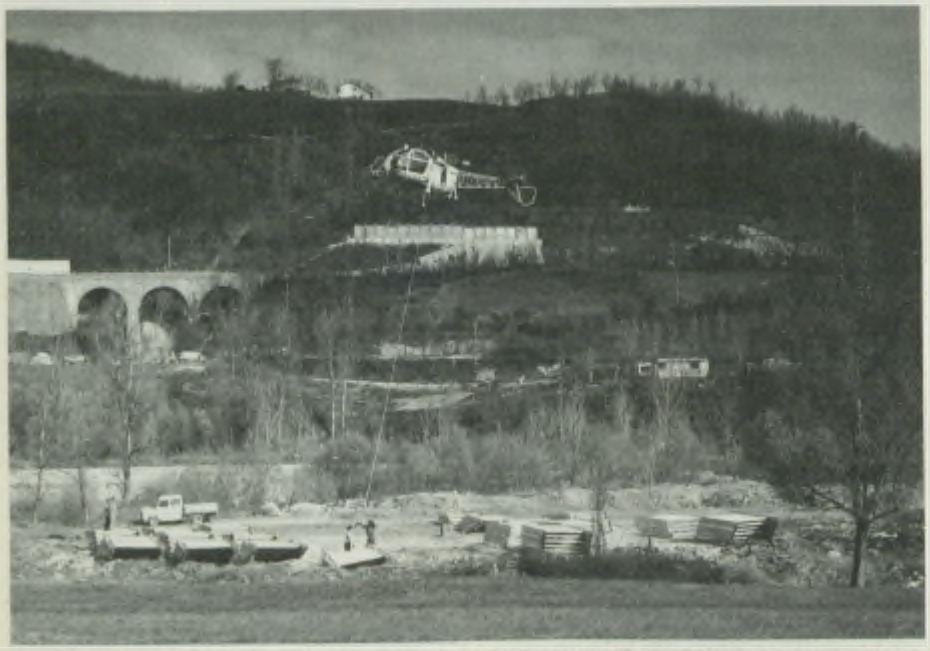
Tutto questo sarà poco romantico ma è l'unica via (seguita in tutto il mondo) per fare ritrovare al mezzo ferroviario efficienza ed economicità.

La nostra Direttissima si può quindi considerare a buon diritto pronta per il futuro. Non si può dire però che sia immune da problemi. Basti pensare che i tempi di percorrenza dei treni viaggiatori sono superiori, sia pure di poco, a quelli di cinquant'anni fa, al tempo dell'apertura della linea. E questo nonostante i miglioramenti già ricordati e l'enorme progresso intervenuto sulla potenza dei mezzi di trazione e la qualità delle carrozze. Per comprendere meglio questa situazione occorre rifarsi proprio alla situazione di cinquant'anni fa.

Oltre a richiedere (era appena finita) una manutenzione minima, la linea sopportava un traffico che era circa la metà di quello odierno e questo consentiva intervalli, per i necessari interventi, molto più lunghi di quelli attuali.

Infine si sa che allora la montagna era densamente popolata, ogni superficie

era controllata e curata, boschi, campi o semplici corsi d'acqua e i compiti dello stesso Corpo Forestale ne erano assai agevolati.
Negli anni del dopoguerra, per oltre vent'anni, le disponibilità economiche hanno consentito all'Azienda di mantenere efficiente e sicura la sola sede ferroviaria mentre il territorio, l'Appennino in particolare, non più abitato, si andava degradando progressivamente per circostanze non certo imputabili alle Ferrovie.
È ancora vivo il ricordo del disastro delle Murazze. Bastò un improvviso, imprevedibile smottamento di ridottissime dimensioni ed un complesso di circostanze incredibilmente sfavorevoli, malgrado i servizi di vigilanza FS regolarmente in atto, per provocare una tragedia.
In quella come in altre occasioni (vedi il ponte sul Taro) le Ferrovie hanno subìto gravi eventi e si sono fatte carico di problemi che avrebbero dovuto essere risolti da altri.
Data l'impossibilità di sistemare tutti i pendii che interessano la sede ferroviaria si è ricorso ad un sistema di protezioni passive con la funzione di intercettare venute di materiali e cadute di massi provenienti dalle pendici montane sovrastanti.
Ciò al fine non solo di aumentare il livello di sicurezza dell'intera linea, che è sempre stato altissimo, ma anche allo scopo di prevenire ogni possibile sia pur modesto inconveniente che potesse causare irregolarità e ritardi alla circolazione dei treni. Tali lavori, per i quali sono stati stanziati nell'ambito del «Piano Mappa» oltre 40 miliardi, sono già in buona parte eseguiti. Ogni tratto esposto della linea è stato protetto con opere imponenti, in cemento armato ed in acciaio.
Sono stati inoltre sistemati gli alvei ed eseguite opere di protezione dei ponti.
Tutto questo è stato fatto, e si sta facendo, come si suol dire «sotto esercizio». I treni sono tanti, gli intervalli utili pochi e brevi. Per tutti i lavori che abbiamo detto la Direttissima è stata, ed è tuttora in parte, un immenso cantiere. E non si può attraversare un cantiere a 160 chilometri l'ora. In alcuni tratti della linea sono inoltre iniziati i lavori per la costruzione di gallerie artificiali, sei nel versante toscano e quattro nel versante emiliano, per una lunghezza complessiva di oltre 800 metri.
Anche queste opere comportano evidenti difficoltà esecutive. Basti pensare alle interferenze con l'esercizio, sia durante l'esecuzione vera e propria delle opere, sia per gli interventi preliminari consistenti nello spostamento dei cavi elettrici delle linee aeree di alimentazione sotto alta tensione.



Un elicottero collabora alla messa in opera delle protezioni della linea contro i movimenti franosi. Gli interventi di manutenzione sono molto impegnativi

Ma, oltre a queste opere di carattere straordinario, vi è la necessità di provvedere alla manutenzione ordinaria.
Lo mette bene in evidenza l'Ing. Gianfranco Venturi, Capo della Divisione 2ª dell'Ufficio Lavori di Bologna.
«La linea ferroviaria Firenze-Bologna è stata progettata e realizzata cinquanta anni fa con modalità e criteri tuttora validi e moderni, tanto che alla luce dei fatti essa si comporta addirittura meglio e dà meno problemi della ben più giovane e moderna Autostrada del Sole che corre più o meno parallela nello stesso tratto appenninico. Pur tuttavia interventi manutentivi, proprio per l'età, per l'intensità del traffico, per la ricchezza delle opere d'arte, per la natura dei terreni attraversati, si rendono sempre più necessari. Ebbene questi interventi, lo posso ben dire io che mi occupo di questa linea ormai da 15 anni, divengono sempre più problematici e costosi.
«Più problematici perché i lavori, che rispondono ad esigenze manutentive via via crescenti proprio per il naturale invecchiamento delle infrastrutture e per gli impianti sempre più sofisticati che vengono introdotti, disturbano la circolazione che a sua volta tende ad essere sempre più intensa; assai costosi perché gli operatori e le ditte appaltatrici possono lavorare, nell'arco delle 24 ore, solamente ad intervalli assai limitati e quindi con oneri molto gravosi. È chiaro quindi che si deve trovare una soluzione, se non si vuole correre il rischio, alla lunga, di incappare in un degrado sempre più difficilmente controllabile. Ne consegue che la necessità di disporre di linee alternative entro tempi ragionevoli non va riferita solo alla esigenza di fare fronte alla saturazione del traffico già in atto ed ai programmi di incremento, ma anche alla necessità di programmare più estesi interventi di manutenzione con intervalli adeguati e quindi a costi contenuti sulla linea esistente.
«Oltre al traffico intenso, questa linea presenta notevoli difficoltà di accesso per tratti lunghissimi. Si pensi che la messa in opera delle protezioni contro i movimenti franosi è stato necessario ricorrere all'uso dell'elicottero».
Insomma il futuro della Direttissima appare sempre più legato al suo quadruplicamento.

R.P.

Il rilancio parte dal Sud

L'Ing. Misiti durante il discorso pronunciato a Taranto in occasione della Giornata del Ferroviere

di Armando Noya e Piero Spila

Nel suo lungo itinerario attraverso l'Italia, quest'anno la Giornata Nazionale del Ferroviere è giunta a Taranto. E mai scelta è sembrata così tempestiva e significativa. Lo ha sottolineato all'inizio del suo intervento anche l'On. Signorile. «L'anno scorso — ha detto il Ministro dei Trasporti — la Giornata del Ferroviere, questa grande e tradizionale occasione di incontro e di riflessione, si svolse a Voghera, una città che si trova nel cuore del sistema produttivo e dell'area industriale nazionale; oggi siamo invece a Taranto, non solo, almeno nel mio caso, per motivi affettivi o biografici, ma perché Taranto rappresenta attualmente un importante nodo strategico dello sviluppo dell'intera rete mediterranea dei trasporti, rimasta a lungo immersa in una profonda zona d'ombra. Una scelta, quindi, quella di Taranto, che è anche un modo per richiamare l'attenzione di tutto il Paese sulla necessità di una strategia ferroviaria di profondo e radicale rinnovamento». E all'importanza di tale scelta, o meglio alla sua connotazione politica, si sono ampiamente rifatti tutti gli oratori intervenuti nel corso della manifestazione, che quest'anno si è celebrata eccezionalmente l'8 ottobre.

Sede della manifestazione è stato il grande capannone del Deposito Locomotive di Taranto, che i progettisti e i tecnici del Reparto Mostre delle Rela-

zioni Aziendali FS avevano trasformato, per l'occasione, con una scenografia di grande effetto. Teloni rossi a vela sospesi dal soffitto e sulla parete di fondo losanghe rosse e grigie e un pannello gigantesco nei colori nero, giallo e blu, facevano da quinta al palco degli oratori, mentre in un angolo del capannone una ricca mostra informativa, realizzata con pannelli e gigantografie, documentava gli ospiti sui programmi di potenziamento e ammodernamento attualmente in corso.

La manifestazione è stata aperta dal Direttore Compartimentale, Ing. Massaro, che dopo aver ricordato i lavori di potenziamento previsti nella zona, si è soffermato sulle caratteristiche peculiari di una celebrazione come quella della Giornata del Ferroviere, che già con il suo titolo evidenzia come protagonista soprattutto l'uomo. «La nostra è un'epoca di elaboratori elettronici — ha detto, fra l'altro, l'Ing. Massaro — ma è innegabile che il ferroviere rimane sempre il rappresentante di una categoria di punta nel mondo del lavoro. Una categoria che per un verso si rinnova, come è giusto che sia, ma che per altro verso conserva gelosamente un patrimonio di umanità operosa, spesso tramandato di padre in figlio».

Il Sindaco di Taranto, Prof. Buttafarano, a sua volta, dopo aver ringraziato le autorità ferroviarie per aver scelto la città pugliese come sede della manifestazione, ha ribadito la piena disponibilità degli amministratori locali per affrontare e cercare di risolvere i comuni problemi del territorio e per rendere sempre più efficiente e produttivo il trasporto ferroviario.

Ha preso quindi la parola l'Operaio Gaspare Belvito, rappresentante del personale dell'impianto, che, dopo aver ricordato i numerosi problemi ancora aperti nel Compartimento, ha sottolineato come l'auspicato sviluppo del trasporto ferroviario sia strettamente legato al varo della riforma dell'Azienda.

Dopo un breve saluto del Presidente dell'Organizzazione Mutilati e Invalidi FS, ha preso la parola l'Ing. Cardini, Direttore del Servizio Materiale e Trazione. L'Ing. Cardini ha rilevato come sia stato scelto ancora una volta per ospitare la Giornata del Ferroviere un impianto della trazione. «È un fatto — ha detto l'Ing. Cardini — che riempie di legittima soddisfazione un settore che, in genere, rimane nascosto pur essendo fondamentale all'esercizio ferroviario».

Ha quindi preso la parola l'Ing. Misiti, che, nell'occasione, parlava anche a nome del Direttore Generale, Dott. Semenza, impossibilitato ad intervenire alla manifestazione. Dopo aver rivolto un reverente pensiero ai colleghi caduti o rimasti feriti nell'ultimo anno di lavoro, anche l'Ing. Misiti ha voluto esprimere la sua soddisfazione per la scelta di Taranto come sede della «Giornata». Secondo l'Ing. Misiti la serie di interventi eccezionali ultimamente decisi nella rete pugliese faranno di Bari e del suo territorio una importante cerniera di collegamento fra le relazioni della dorsale ionica e adriatica. Ma la cerimonia di Taranto è stata importante per l'Ing. Misiti anche per un altro motivo. Qualche giorno prima, infatti, il Consiglio dei Ministri lo aveva nominato nuovo Direttore Generale. L'Ing. Misiti ha colto questa particolare occasione per ringraziare il Ministro Signorile e il Governo della fiducia accordatagli e per rivolgere a tutti i ferrovieri un caldo e affettuoso invito ad assicurargli, come sempre, la loro preziosa e costruttiva collaborazione. «Senza questa collaborazione — ha detto l'Ing. Misiti — sarebbe vano sperare in qualsiasi risultato positivo».

Ha concluso la manifestazione il Ministro Signorile, che si è dichiarato molto soddisfatto degli importanti risultati conseguiti negli ultimi tempi. La legge finanziaria non solo non ha apportato tagli nei finanziamenti previsti per le ferrovie, ma assicura ormai la completa copertura del Programma Integrativo. Un risultato di grande rilievo — ha detto il Ministro — che viene a coronare un lungo lavoro di sensibilizzazione e realizza una radicale inversione di tendenza se si pensa che solo qualche anno fa le ferrovie si trovavano fuori da ogni linea di finanziamento.

L'On. Signorile si è quindi soffermato in particolare sui tre interventi che stanno per trasformare radicalmente il ruolo e la portata del trasporto su rotaia: il Programma Integrativo, il Piano Generale dei Trasporti, la Riforma dell'Azienda.

«Il Programma Integrativo — ha detto l'On. Signorile — nel corso dell'ultimo anno è giunto alla sua fase decisiva, riducendo gradualmente l'obsolescenza di impianti e materiali e consentendo la realizzazione di un modernissimo parco rotabili».

«Il Piano Generale dei Trasporti — ha continuato il Ministro — cambia totalmente la visione del sistema italiano dei trasporti, dando alla ferrovia un ruolo determinante per lo sviluppo del Paese, ma anche segnando la fine di

Il Ministro Signorile e l'Ing. Misiti si complimentano con un ferroviere premiato

una separazione fra i diversi modi di trasporto, che produce dispersioni e diseconomie». Infine la Riforma dell'Azienda, per cui, come ha detto il Ministro, esiste ormai una larga convergenza di tutte le forze politiche, e quindi si può oggettivamente pensare a una sua rapida definizione.
La cerimonia di Taranto si è conclusa con la tradizionale consegna di attestati e medaglie ricordo ai mutilati, agli anziani e ai benemeriti della Rotaia.
La calda partecipazione alla manifestazione da parte dei ferrovieri di Taranto e anche l'eco che la Giornata del Ferroviere ha avuto sulla stampa, hanno sottolineato come i trasporti e le ferrovie in particolare stanno vivendo un momento di grande rilancio nella considerazione dell'opinione pubblica, proponendosi ormai come elemento fondamentale, se non addirittura prioritario, nello sviluppo economico del Paese. Come ha detto l'On. Signorile, il costo del trasporto realizzato dalle FS è ancora molto alto, ma a fronte di una crisi vertiginosa del trasporto su strada e su acqua. Ciascuno dei modi di trasporto, da solo, è antieconomico, ma insieme e opportunamente integrati, formano un potenziale di modalità di trasporto che non ha eguali nel mondo. Una nuova visione dei trasporti e la loro integrazione sono le grandi scommesse da affrontare nel prossimo futuro. □

LA NUOVA OFFICINA G.R. DI MELFI

Un cuore industriale per la zona del Vulture

San Nicola di Melfi. Delle tre nuove officine Grandi Riparazioni, previste nel piano di potenziamento degli impianti fissi FS, quella di Melfi (le altre due sorgeranno a Saline e a Nola) è stata la prima ad essere ultimata, e nel rispetto dei tempi di consegna. Era quindi legittima, il giorno dell'inaugurazione, l'atmosfera festosa e la soddisfazione dei rappresentanti delle società costruttrici dell'impianto (il Consorzio Colfemel e la Saem) e dell'alta dirigenza aziendale, rappresentata, fra gli altri, dal Dott. Semenza (che nell'occasione era all'ultima apparizione ufficiale come Direttore Generale) e dall'Ing. Misiti.
La cerimonia inaugurale si è svolta nella scenografia suggestiva e inusuale fornita dal grande capannone centrale dell'Officina, trasformato in una specie di immenso teatro di posa attraversato dai fasci di luce dei parchi lampade, con i tralicci e le volte altissime imbandierate a festa e le passerelle sopraelevate tirate a lucido e prese d'assalto dai fotografi e dagli operatori. Era presente il Ministro dei Trasporti, On. Signorile, accompagnato dal Sottosegretario ai Trasporti, On. Melillo, e da numerosi esponenti della classe politica locale, fra cui l'On. Emilio Colombo.
La manifestazione è stata aperta dall'Ing. Massaro, Direttore Compartimentale di Bari, che ha sottolineato, in particolare, l'altissimo livello tecnologico dell'impianto che lo pone certamente fra i più moderni d'Europa nel campo delle riparazioni al materiale rotabile.
Ha quindi portato il suo saluto l'Avv. Salvatore, Sindaco di Melfi. «Questa inaugurazione è per noi soprattutto

Una panoramica della nuova Officina G.R. di Melfi. L'impianto ha creato le premesse per più di 500 nuovi posti di lavoro

A Taranto e a Melfi una risposta ai problemi del Sud

Il Mezzogiorno ha bisogno dell'Italia per svilupparsi, ma per l'Italia non può esserci sviluppo economico senza il Mezzogiorno. Lo ha ribadito, ancora una volta, il Ministro Signorile. Oggi a Taranto, nel corso della Giornata Nazionale del Ferroviere, e a San Nicola di Melfi, durante la cerimonia di inaugurazione della locale Officina Grandi Riparazioni; ieri a Castellammare di Stabia, in occasione del varo della nave traghetto «Scilla», e in decine di altre situazioni.

In realtà il concetto della necessità nazionale dello sviluppo economico-sociale del Mezzogiorno, unito alla rivalutazione delle sue immense e ancora inutilizzate risorse, è entrato ormai a far parte della cultura politica più avveduta e lungimirante, ma è divenuto anche un elemento che ha ispirato e qualificato largamente il programma di potenziamento in atto per le ferrovie. Percorrendo in lungo e in largo il sud del paese, per rincorrere e raccontare le tante opere ferroviarie già ultimate o in via di ultimazione, mi sono reso conto che attualmente la ferrovia rappresenta, forse, il punto più alto del sostegno attivo fornito al Mezzogiorno dal potere pubblico. Sostegno tanto più meritorio in quanto si manifesta con opere e interventi concreti, non più solo con intenzioni.

Se è vero che nello sviluppo economico del meridione un ruolo decisivo spetta all'iniziativa pubblica, le FS già da molti anni, e in particolare con il Programma Integrativo, stanno lavorando in tale prospettiva.

L'insediamento al sud di tre nuove Officine G.R., per non dire dei Terminal intermodali di Bari e Reggio Calabria, sono solo le manifestazioni più recenti di un programma di interventi che vuole incidere profondamente nella realtà meridionale. Tanto più che tali interventi non sono frutto di iniziative sporadiche ma fanno parte di un organico piano di sviluppo. Con il Programma Integrativo, che com'è noto prevede lo stanziamento di una cifra imponente per il potenziamento e l'ammodernamento ferroviario, le FS hanno stabilito un record nei confronti del Sud. Della somma destinata alle nuove opere (raddoppi, elettrificazioni ecc.) più del 52% riguarda il meridione, e nel settore delle forniture e delle lavorazioni il 45% dell'importo complessivo è riservato a industrie dell'Italia meridionale e insulare.

È facile comprendere cosa questo significhi, come segnale, per una parte del Paese che, se non si interviene drasticamente (cioè: se non cambia tutto), è avviato su una drammatica rotta alla fine della quale c'è stagnazione, recessione economica, disoccupazione e così via.

A Castellammare, a Taranto, a Melfi, era palpabile un'attenzione nuova verso le ferrovie da parte dei politici presenti, degli amministratori locali e dell'opinione pubblica (e penso alle migliaia di persone plaudenti sotto le volte e la lunga serpentina di passerelle della grande Officina di Melfi). In tutti questi casi le cerimonie sono andate ben oltre l'aspetto formale e rituale, per diventare vere occasioni politiche, in cui c'era spazio per la soddisfazione di un lavoro ben fatto e di un impegno rispettato, ma soprattutto convergenza di pareri, di volontà e obiettivi su quello che resta ancora da fare.

Di fronte alla vastità e all'acutezza del problema meridionale, la ferrovia e, più in generale, il trasporto pubblico, non possono sorreggere autonomamente un piano di risanamento e sviluppo generale, ma certamente devono svolgere un ruolo fondamentale.

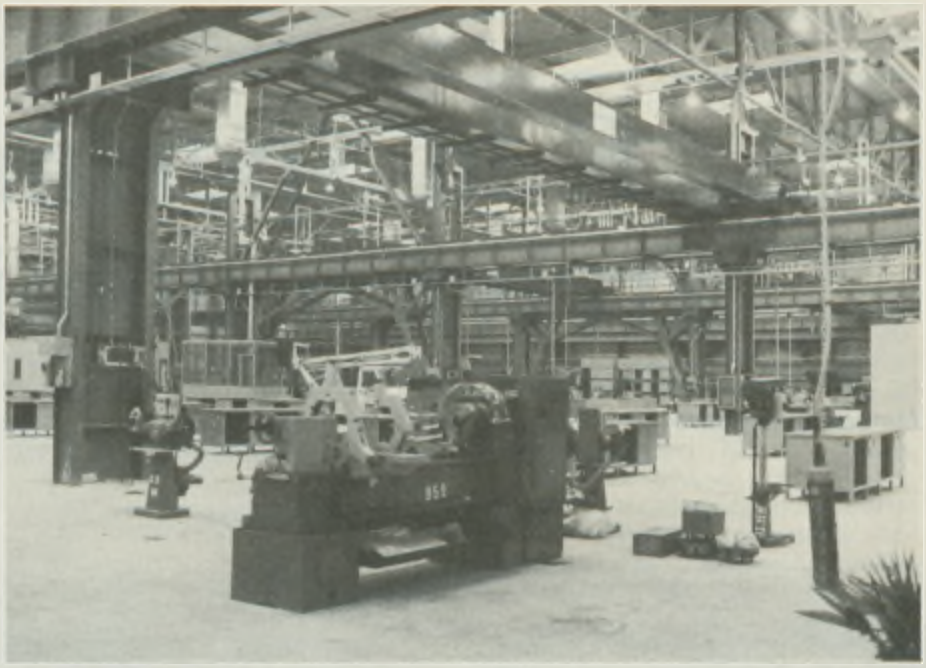
Se la questione meridionale è da anni purtroppo sempre la stessa, occorre dare ad essa una risposta diversa. Trasformare l'assistenzialismo e la marginalità in un'occasione di crescita per l'intera economia nazionale. Il 52% di finanziamenti impiegati nel Sud può rendere il 100% al Paese. E questo deve essere vero non solo per le ferrovie.

Piero Spila

una grande festa — ha detto — per quello che il nuovissimo impianto significa per la città, per la zona del Vulture, per la Basilicata. Con l'Officina si creeranno almeno 500 nuovi posti di lavoro, che solo parzialmente allevieranno la disoccupazione che affligge la nostra zona; tuttavia l'Officina costituirà un nucleo industriale di base che ha tutte le garanzie per operare e svilupparsi nei decenni a venire, una struttura che insomma non rischierà di interrompere la sua attività come purtroppo è avvenuto nel caso di altre iniziative industriali». Per la nostra Azienda ha preso quindi la parola il Dott. Semenza. Il Direttore Generale ha tenuto in particolare ad esprimere il suo vivo compiacimento per la collaborazione ottenuta dagli Enti locali nella realizzazione dell'impianto. «L'Officina — ha detto il Dott. Semenza — anche grazie all'aiuto della Regione Basilicata è stata realizzata nel rispetto dei tempi previsti. Questo è stato un risultato di grande valore, soprattutto se si considerano le difficoltà incontrate nel corso della costruzione. Le ragioni che ci

hanno portato a scegliere la località di Melfi, anche alla luce di questi risultati, si sono quindi rivelate valide».
Il Dott. Semenza ha quindi affrontato temi più generali della politica aziendale («l'ultimo anno è stato importante per le Ferrovie per molti aspetti, ma soprattutto per il recente rifinanziamento ottenuto delle opere previste nel Programma Integrativo»). Di questi risultati, il Dott. Semenza ha voluto ringraziare il Ministro Signorile, che con forza e lungimiranza si sta battendo per il rilancio del trasporto pubblico. «Il mio unico rammarico — ha detto il Dott. Semenza rivolto al Ministro — è di aver potuto collaborare con lei solo due anni».
Dopo gli interventi dell'Assessore ai Trasporti della Basilicata, Covelli, e del Presidente della Giunta, Azzarà, che hanno affrontato i gravi problemi del trasporto regionale, ha concluso la manifestazione l'On. Signorile.
«La costruzione a Melfi di un'Officina Grandi Riparazioni può essere considerato un atto di lungimirante politica meridionalistica — ha detto il Ministro dei Trasporti — non solo per le centinaia di posti di lavoro che assicura alla zona, ma perché l'impianto potrà costituire il centro motore di una serie di insediamenti industriali coordinati e collegati fra loro, il cuore di un'area industrializzata, magari diversificata ma che avrà comunque con la ferrovia un rapporto diretto e privilegiato».
Le caratteristiche tecniche dell'Officina erano state in precedenza illustrate dal Direttore del Servizio Lavori e Costruzioni, Ing. Ruoppolo, e dal direttore del Servizio Materiale e Trazione, Ing. Cardini, che avevano commentato le efficaci immagini di un audiovisivo appositamente realizzato dalla Divisione Autonoma Relazioni Aziendali.

P.S.



L'Ing. Misiti intervistato a San Nicola di Melfi. A sinistra, il Ministro dei Trasporti nel corso del suo intervento. In alto, un interno della grande officina

... E lo Sperimentale arriva a domicilio

Uno dei settori più delicati, la sperimentazione, sta mutando radicalmente la sua «filosofia». Da qualche tempo, infatti, non sono più i materiali ad essere inviati in laboratorio, ma è quest'ultimo a recarsi sul posto per controllare quanto si sta per costruire.

di Giorgio Isgrò

L'edificio della Stazione di Roma Trastevere prima di diventare la sede dell'Istituto Sperimentale

Dell'attività svolta dall'Istituto Sperimentale FS di Roma, non tutti sono al corrente. Colpa, forse, del fatto che l'Istituto è un impianto decentrato, un Servizio che esce sostanzialmente fuori dai canoni della struttura ferroviaria vera e propria per approdare a quelli della ricerca scientifica. Tuttavia l'importanza di tale attività è vitale non solo per la sicurezza del trasporto ferroviario ma anche per il miglioramento e l'ammodernamento delle sue strutture e dei suoi mezzi; così come non va dimenticata la funzione «fiscale» svolta dallo stesso Istituto ed indirizzata a verificare la rispondenza qualitativa dei materiali in rapporto al prezzo pagato, nonché il deterrente che qualsiasi tipo di controllo ha nei confronti dei fornitori.

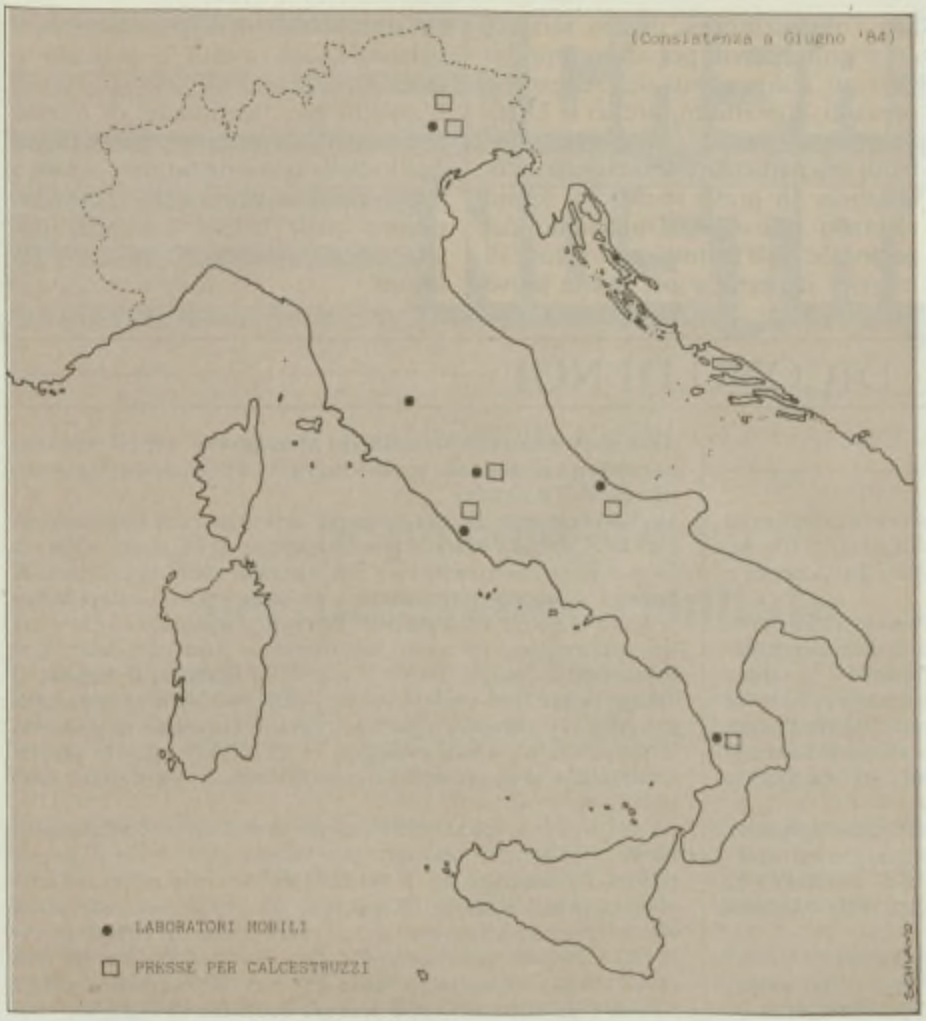
Tutto ciò che riguarda la Ferrovia, siano materiali, mezzi, strutture, sicurezza, ha comunque qualcosa a che vedere con l'attività dell'Istituto che, peraltro, svolge ormai da quasi ottant'anni il proprio servizio.

Certamente, nel corso di questi anni, anche la funzione dello Sperimentale è andata via via mutando, adeguando la propria attività alle novità tecnologiche che via via sono state introdotte anche in campo ferroviario ed anzi contribuendo concretamente all'introduzione di queste nuove scelte.

Il varo del Programma Integrativo con la realizzazione delle numerose e impegnative opere previste ha, per esempio, reso necessario un nuovo modo di operare per quanto riguarda i controlli sui materiali, in particolare su terre e materiali da costruzione.

Se prima, per la costruzione di un'opera in terra o in calcestruzzo, i tempi di controllo erano notevoli stante la necessità del prelievo del materiale, imballo, spedizione, ritiro a destinazione, identificazione, ecc., oggi questi tempi sono stati «tagliati» con l'enorme vantaggio di avere un giudizio sul materiale in tempo reale con la possibilità, quindi, di intervenire immediatamente qualora non vi fosse la rispondenza tecnica del materiale stesso.

Una sede mobile dell'Istituto Sperimentale



In una piantina, la consistenza al giugno 1984 dei laboratori mobili operanti sulla rete. Nelle altre due foto, alcune strumentazioni a bordo delle unità dell'Istituto Sperimentale

Ma come avvengono questi «tagli»? È stata in pratica adottata la teoria secondo cui «se la montagna non va da Maometto...» con tutto quel che segue. E pertanto, se i materiali non vengono inviati al laboratorio per le necessarie sperimentazioni e controlli, è il laboratorio che si muove e va ad analizzare, controllare e sperimentare sul posto quanto si sta per costruire.

Non si tratta, è vero, di una novità assoluta per l'Azienda, in quanto da anni esiste una carrozza laboratorio che viene portata in giro per l'Italia ad analizzare le acque di scarico dei vari impianti ferroviari. Ma è la prima volta che tale modo di operare viene utilizzato in maniera organica, diversificata e soprattutto tempestiva. Attualmente infatti l'Istituto Sperimentale dispone di otto laboratori mobili, dei quali due semoventi e sei trainati (roulottes), ubicati dove più intensa è l'attività cantieristica. Dopo poco più di un anno di esperienza è possibile dunque tirare le somme di un primo bilancio che, peraltro, non può che essere positivo. Il laboratorio mobile, che è attrezzato per l'esecuzione di tutti i controlli di routine su terre, calcestruzzi e conglomerati bituminosi, non è altro che una «dependance» dell'Istituto che provvede sul posto alle stesse prove che verrebbero eseguite presso il laboratorio centrale.

I vantaggi sono indiscutibili: conoscenza dei risultati nel momento stesso della esecuzione delle prove, e quindi possibilità di intervento immediato per eventuali correzioni; economia relativa al trasporto e maneggio dei materiali stessi, che non vengono, ovviamente, spediti a Roma; sensibilizzazione delle Direzioni dei Lavori alla importanza dell'accertamento della qualità dei materiali impiegati; inserimento dello sperimentatore nella realtà operativa dei cantieri.

Inoltre, una appropriata gestione di tutti i risultati che si ottengono nel cantiere (e la presenza del laboratorio sul posto permette anche una intensificazione delle prove a tutto vantaggio di una approfondita e generalizzata conoscenza della qualità dei materiali impiegati), pone delle premesse sostanziali per un collaudo in corso d'opera ben più efficace di quello ad opera ultimata.

Dal punto di vista operativo, poi, si evitano i periodici intasamenti del laboratorio centrale dovuti alle prolungate chiusure dei cantieri (Natale, Fer-

ragosto, Pasqua), quando questi si «liberano» di tutte le giacenze.
Naturalmente il decentramento dell'attività di sperimentazione ha posto il problema del personale da inviare presso i laboratori mobili.
A questo problema si sta rispondendo con l'organizzazione di una serie di corsi professionali per «laboratoristi» riservati a dipendenti dell'Azienda e operanti, soprattutto, presso le Unità Speciali; a questi infatti è stata attribuita una particolare abilitazione all'esecuzione di prove specifiche, fermo restando comunque l'intervento del personale dell'Istituto per i casi di maggior impegno o per quelle prove che, per obbligo di legge, solamente il personale dell'Istituto è abilitato a fare.
L'aspetto più importante di questo nuovo modo di procedere è comunque quello della sensibilizzazione, a tutti i livelli, della necessità della sperimentazione quale fattore essenziale per una buona riuscita di un qualsiasi lavoro.

DICONO DI NOI

Sulla stampa

La Giornata del Ferroviere che, com'è noto, si celebra ogni anno in tutta Italia, è stata caratterizzata da due avvenimenti di rilievo, uno più che altro rivolto al passato, l'altro al futuro dell'Azienda e dei ferrovieri.
Accompagnato dal Ministro dei Trasporti, il Presidente Pertini è intervenuto alle celebrazioni per il cinquantenario della Direttissima Firenze-Bologna, quella che ancora oggi rimane — ha scritto **Il Resto del Carlino** — il capolavoro del genio umano in Italia in materia di strade ferrate. Le manifestazioni per il «Direttissima day» hanno suscitato un interesse superiore alle previsioni: il fascino del treno, dunque, ha colpito ancora, ha concluso il giornale.
«Onori alla direttissima», opera che è vanto dell'ingegneria ferroviaria italiana, ha aggiunto **La Notte**, ricordando in particolare la grande galleria dell'Appennino, di km 18,5, una delle più lunghe del mondo a doppio binario, caratterizzata dalla «stazione delle precedenze» a metà lunghezza.
È stata una celebrazione della civiltà tecnologica e del progresso ed una celebrazione dell'uomo e del suo lavoro. Uno sforzo immane la «direttissima», del quale — secondo **Paese Sera** — molti non si sarebbero resi conto, se non posti di fronte a cifre, fatti, sopravvissuti.
«Costruita in venti anni di dura fatica, che costò la vita a quasi cento lavoratori, la linea permise di collegare in tempi brevi il Nord col Centrosud dell'Italia, ha messo in rilievo **Il Giorno**, e con essa ebbe inizio l'era moderna dei trasporti ferroviari in Italia.
Anche per l'**Avvenire** quello che ieri era considerato un mito, è diventato realtà, grazie all'ardimento di tanti valorosi sconosciuti: la Direttissima ha tolto di mezzo quel diaframma che divideva la Valle Padana da Roma, il Nord dal Sud, alimentando la stessa unità d'Italia e oggi, in versione moderna, l'Europa unita.
Per la **Nazione**, la Direttissima ha cinquant'anni e molti acciacchi, però ha aggiunto **Il Fiorino**, regge bene il confronto coi tempi moderni, sol che si pensi che attualmente viene percorsa da 180 convogli al giorno.
La Stampa ha riferito le parole del Ministro Signorile, il quale ha ricordato come la Direttissima abbia portato avanti l'Unità del Paese. **Il Corriere della Sera**, invece, ha riportato il passo del discorso del Ministro in cui egli ha, tra l'altro, manifestato la volontà di arrivare alla realizzazione di un asse Milano-Roma, più moderno e adeguato alle esigenze crescenti dei traffici.
La XXVI Giornata nazionale del Ferroviere è stata celebrata a Taranto, con l'intervento dello stesso Ministro dei Trasporti, per una scelta ben precisa — ha affermato **Il Messaggero** — visto che la Puglia sta per diventare un punto strategico importante, un punto di snodo essenziale per il traffico su rotaia verso il Sud e, nel più ampio contesto europeo, verso il Nord Africa e il Medio Oriente. La manifestazione di Taranto, ha ricordato **l'Avanti!**, è stata l'occasione per fare il punto sull'attuale situazione e sui programmi futuri. «Signorile, al Sud più investimenti FS» ha scritto **Il Sole/24 Ore**, e **Il Messaggero:** «Ferrovie: lo Stato rilancia», e ancora **La Gazzetta del Mezzogiorno**: «Per il trasporto su rotaia tre rivoluzioni: piano integrativo FS, piano dei trasporti, riforma dell'Azienda».
Ma l'avvenimento di gran lunga più importante che ha caratterizzato la Giornata è stata l'inaugurazione della nuova Officina Grandi Riparazioni delle FS a San Nicola di Melfi, in provincia di Potenza. L'imponente struttura — ha commentato **La Repubblica** — segna la nuova strategia delle Ferrovie, impegnate a sviluppare «in orizzontale» un polo ferroviario a supporto delle aree industriali di Napoli, Bari e Taranto. **Il Mattino, Il Popolo, Il Tempo** hanno fatto presente come l'Officina costituirà sostanziali incentivi allo sviluppo e porterà rilevanti economie di gestione, incrementando i servizi passeggeri e merci delle quattro regioni interessate e la disponibilità di mezzi locomotori e di intervento sulle linee.
Ha avuto intanto inizio l'effettuazione di due nuovi servizi speciali merci, studiati per collegare più velocemente il Nord con le regioni del Mezzogiorno. **Il Sole/24 Ore** ha scritto nell'occasione: «Per la prima volta le FS lanciano un programma che potrà effettivamente costituire motivo di concorrenza per l'autotrasporto sulle lunghe distanze nazionali». Per la **Gazzetta del Sud** l'importanza dell'iniziativa delle FS è di tutto rilievo, perché consente di orientare verso formule moderne di trasporto non soltanto la grande utenza industriale e commerciale, ma soprattutto le piccole e medie aziende meridionali, situate a grande distanza dai mercati più attivi.
Anche **La Gazzetta del Mezzogiorno** ha notato che con questo servizio le FS compiono un salto di qualità nell'offerta di traffico da semplice trasporto a servizio completo; in sostanza il Nord è più vicino.
Dal Sud con rapidità, economia, sicurezza: si chiama TRES ed è il nuovo tipo di trasporto merci proposto dalle Ferrovie dello Stato per collegare in tempi celeri e senza alcun supplemento di tariffa le regioni meridionali con quelle del Nord del Paese — ha scritto il **Giornale di Sicilia**, e **La Borsa dei Noli**: «TRES - Sfida ferroviaria al trasporto su strada. L'obiettivo è quello di recuperare il terreno perduto a vantaggio dei più veloci trasporti sui TIR, negli ultimi anni, durante i quali i dati per le FS sono diventati piuttosto allarmanti».
M. Righetti, su **Il Giornale**, ha ricordato che treni di questo tipo sono già in circolazione da tre anni in servizio internazionale e che è stato appunto il successo sinora conseguito che ha indotto le Ferrovie ad utilizzarlo anche in servizi interni. Le Ferrovie cercano di risalire la china — ha commentato l'A. — Il cammino però sarà ancora lungo e arduo, perché non basta istituire nuovi servizi se poi scarseggiano i mezzi di trazione o se le linee, specie al sud, hanno una potenzialità limitata.
Vale, comunque, la pena di concludere con una nota di ottimismo portata dallo stesso Righetti, sempre su **Il Giornale**: in sensibile aumento il trasporto merci FS. Nei primi otto mesi di quest'anno si rileva un confortante incremento nel tonnellaggio delle materie prime e dei prodotti finiti. Si tratta di utili indicazioni relative alla ripresa economica in atto, che offrono anche una prospettiva più ampia proiettata negli anni futuri.

Maria Guida

L'INIZIATIVA PER GLI HANDICAPPATI

Un piccolo sforzo per un grande risultato

Sul numero di maggio scorso, si era anticipata la notizia che i competenti Organi aziendali avevano aderito alla proposta della Commissione Esecutiva del Fondo di Solidarietà pro handicappati di aggiornare le quote dei contributi volontari dei ferrovieri, adeguandole al processo inflattivo che, in questi anni, aveva determinato una notevole diminuzione del valore originario. Si era accennato ad un «piccolo sforzo» per un «grande risultato».

Il Servizio Ragioneria ha ora emanato la nuova normativa in materia di sottoscrizione di deleghe pro handicappati e ritenute a ruolo paga; e ne ha già curato la diffusione presso le sedi destinatarie. Qui di seguito si riporta, per la maggior diffusione possibile, il testo integrale di tale circolare (n. 289.649/114 dell'11/10/84):

«Si fa seguito alla circolare n. R. 114/056528 del 31/10/1979 con cui sono state emanate disposizioni per la trattenuta a ruolo paga delle quote pro handicappati, per far presente che il Sig. Direttore Generale, tenuto anche conto che il processo inflattivo ha determinato una sensibile diminuzione del valore della quota unitaria, ha autorizzato l'elevazione della quota medesima da lire 150 a lire 1.000.

Poiché la nuova quota avrà decorrenza dal mese di gennaio 1985, il C.E.U., d'intesa con questa Sede, imposterà a partire da tale mese nei confronti dei dipendenti già sottoscrittori di una o più quote, una ritenuta di lire 1.000, in luogo della precedente, corrispondente, come accennato, all'importo della nuova quota unitaria.

Conseguentemente, tenuto conto che i dipendenti già sottoscrittori di una o più quote che intendano per l'anno 1985 sottoscrivere più di una quota dovranno entro il mese di novembre p.v. produrre nuova delega, gli Uffici Ragioneria nei confronti di detti dipendenti medesimi prenoteranno con gli R.41 del successivo mese di dicembre utili per la liquidazione dei ruoli paga del mese di gennaio 1985, una ritenuta di importo corrispondente al numero delle quote sottoscritte con l'accennata delega meno una quota, quella appunto trattenuta automaticamente, secondo quanto appena esposto. Nei confronti, poi, di quei dipendenti che entro il mese di novembre p.v. avranno inoltrato la revoca della delega per la trattenuta a ruolo al titolo in parola, gli Uffici Ragioneria, con gli R. 41 del mese di gennaio p.v., utili per la liquidazione dei ruoli paga del successivo mese di febbraio, provvederanno alla cessazione di detta ritenuta, nonché al rimborso dell'importo di lire 1.000 trattenuto automaticamente, come sopra esposto, per il precedente mese di gennaio».

f.to Il Direttore del Servizio Ragioneria

In calce si riproduce il nuovo modulo di delega per gli eventuali sottoscrittori di più quote, *oltre quella trattenuta automaticamente*. La «posizione meccanografica» dovrà essere desunta dai dati riportati sul ruolo paga.

Coloro che invece preferiscano revocare la delega o le deleghe a suo tempo sottoscritte, come previsto dall'ultimo capoverso della circolare, dovranno prendere opportuni contatti con il proprio liquidatore, che provvederà a definire procedure e tempi.

Il primo passo, quello forse più importante, è così compiuto e dal prossimo anno, si può fondatamente presumere che il bilancio del «Fondo» con un minimo sacrificio dei sottoscrittori subirà un positivo scossone.

Ma tale innovazione porta come logica conseguenza un nuovo problema che, già da qualche tempo, è allo studio della Commissione Esecutiva: quello della creazione di una Segreteria Centrale che coordini le attività delle Segreterie locali, ove già esistano (e se inesistenti dovrebbero essere promosse ed organizzate in tempi brevi) e che gestisca i fondi sotto la diretta dipendenza e controllo della Commissione Esecutiva stessa.

Il problema del personale da adibire a tali piccole unità è di ovvia soluzione: chi meglio degli handicappati che la nostra Azienda sta cercando di inserire nel mondo lavorativo? Sarebbe una soluzione che soddisferebbe appieno lo spirito dell'iniziativa e renderebbe merito ed importanza alla categoria per la quale ci battiamo.

Siamo certi che le decisioni definitive possano fra poco confortare tali aspettative.

Nel frattempo, il settore competente, sta procedendo a compilare gli elenchi dei beneficiari dei contributi che verranno concessi ai genitori o congiunti di handicappati per il 1984 e che saranno inoltrati per l'approvazione al Consiglio di Amministrazione.

Concludiamo, come sempre, questa nota con i nostri più sentiti ringraziamenti a coloro che hanno voluto versare contributi extra-sottoscrizione al Fondo di Solidarietà.

In particolare, la nostra gratitudine va al Dr. Fernando Tilli, non dimenticato funzionario del Servizio Movimento, ora in quiescenza, che con frequenza e generosità si ricorda dei nostri ragazzi in difficoltà. Ricordiamo inoltre in questa gara di solidarietà, gli Amici della Squadra Rialzo di Torino P.N. e, per essi, Sergio Valentini; l'amico Arvenise Vangelisti, che a nome del D.L. di Pistoia, ha organizzato una colletta per commemorare la memoria delle madri di alcuni colleghi; il Personale dei Reparti zona 11.1.TE e zona 11.3.IS di Barletta, che per commemorare la memoria della madre del C.T.S. Antonio Verzillo e la madre dell'Op. Qual. Ruggiero Dimatteo, recentemente scomparse, hanno devoluto l'esito di due sottoscrizioni; mentre un gruppo di Consiglieri e collaboratori del D.L.F. di Milano (che vogliono conservare

l'anonimato) ha donato un premio eccezionale conferito dal Sig. Direttore Generale per l'organizzazione di una manifestazione sociale di particolare rilevanza; infine in memoria della Signora Angela Girando ved. Cigna, madre di ben quattro colleghi, i ferrovieri della Stazione di Carmagnola hanno devoluto al Fondo il ricavato di una colletta. A tutti il nostro più sentito grazie.

A tutti coloro che intendano contribuire direttamente all'iniziativa con l'invio di somme da destinare ai nostri ragazzi, ricordiamo che l'indirizzo è *esclusivamente* il seguente: Commissione esecutiva - «Fondo di Solidarietà - pro handicappati» - Direzione Generale FS - piazza della Croce Rossa 1 - 00100 ROMA.

Attraverso queste pagine vorremmo far pervenire un ultimo, fervido ringraziamento, a una Signora tedesca, di Amburgo, astenendoci dal rivelarne il nome, per ovvi motivi.

Trascrivendo la sua lettera, raccontiamo un fatto raro e insieme bellissimo, per i nostri tempi: «Signori Dirigenti delle Ferrovie italiane, sono trascorsi quasi 20 anni da quando venni in Italia in compagnia di un amico e viaggiammo sulle FS da Genova a Roma senza biglietto per una serie di circostanze fortunate da noi stessi assecondate.

Oggi, dopo un periodo di ripensamento mistico, ho deciso di mettere ordine ai miei problemi di coscienza, incominciando dalle mancanze, anche minime, compiute nei tempi più antichi. Mi sentirò rasserenata solo dimostrando concretamente il mio pentimento.

Accludo alla presente una somma di danaro a tardiva riparazione del mio atto riprovevole. Fatene l'uso che riterrete più opportuno e concedetemi quella solidarietà che chiedo per tranquillizzare la mia coscienza.

Con vivo ringraziamento».

(lettera firmata)

Il nostro Direttore Generale ha disposto il versamento dei 70 marchi inviatici dalla gentile viaggiatrice «pentita» a beneficio del «Fondo di Solidarietà». Ci sembra che migliore uso non se ne poteva fare.

SCHEDA PERSONALE DI ADESIONE INIZIATIVA PRO «HANDICAPPATI»

Cognome e nome del dipendente

Qualifica

Impianto di appartenenza

Matricola cod. C.P.C.

POSIZIONE MECCANOGRAFICA

Ragioneria Serv. Impianto Progressivo

MODULO DI DELEGA

DELEGO

l'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato a procedere alla trattenuta a ruolo per l'importo mensile di lire .....
(.....), pari a n. ..... quote da lire 1.000 cadauna, salvo successiva revoca e, comunque, non oltre la data del mio collocamento in quiescenza. L'importo predetto dovrà essere utilizzato per il finanziamento delle iniziative che verranno assunte per i figli ed i congiunti «HANDICAPPATI» dei ferrovieri in servizio ed in quiescenza.

Firma

La presente scheda, completa dei dati richiesti e firmata, deve essere consegnata alla Segreteria dell'Impianto di appartenenza, che provvederà ad inoltrarla al competente Ufficio Ragioneria.

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

Perequazione automatica per il trimestre 1° novembre 1984-31 gennaio 1985

Col primo di questo mese è scattato l'adeguamento automatico trimestrale delle pensioni previsto dall'art. 21 della legge finanziaria per il 1984, in base al quale, anziché col precedente sistema del computo dei punti di contingenza uguali per tutti, le pensioni (come già a maggio e ad agosto) sono state rivalutate trimestralmente in relazione all'indice del costo della vita. Come ho detto in altre occasioni, ricordo che i conteggi sono stati effettuati in rapporto al tasso d'inflazione programmato fissato per il 1984 al dieci per cento, con l'intesa che i conguagli, derivanti dagli eventuali scostamenti tra i valori delle percentuali di variazione predeterminati e quelli delle percentuali definitivamente accertati, verranno ricalcolati dal 1° maggio, dal 1° agosto e dal 1° novembre di quest'anno e conguagliati (in aumento o in diminuzione) in occasione del pagamento della prima rata di pensione successiva al gennaio del prossimo anno.

In particolare, per quanto riguarda il trimestre corrente, tenuto presente il trattamento mensile minimo dell'INPS di lire 335.150 vigente nel trimestre precedente, è stato applicato l'aumento dell'1,6% sull'importo non eccedente lire 670.300 (doppio del minimo INPS), dell'1,44% (= 1,6 x 90%) sull'importo compreso tra lire 670.301 e lire 1.005.450 (triplo del minimo INPS) e dell'1,20% (= 1,6 x 75%) sull'ammontare eccedente lire 1.005.450 mensili.

Ai fini della graduazione delle aliquote, da porsi in atto nel trimestre attuale, è stata dapprima considerata l'indennità integrativa speciale, per il fatto che essa — benché da includere nel trattamento economico complessivo usufruito alla data del 31 ottobre 1984 (rappresentato dalla somma delle voci «pensione» ed «I.I.S.» riportate sull'assegno postale, entrambe da considerare al lordo della ritenuta dell'1 per cento relativa all'assistenza sanitaria) — ha conservato nel sistema delle pensioni pubbliche la caratteristica di emolumento accessorio autonomo e perciò il rispettivo importo deve continuare ad essere mantenuto distinto dalla voce pensione.

La variazione mensile di detta indennità è stata determinata computando l'intera percentuale dell'1,6 sull'importo vigente alla data surriportata (lorde lire 543.446), in quanto quest'ultimo è risultato compreso nel primo limite di lire 670.300: si è così ottenuta una maggiorazione di lorde lire

8.695 (= 543.446 x 1,6%).
Pertanto, l'indennità integrativa speciale in favore dei titolari di pensione diretta — che abbiano titolo all'intero emolumento — di riversibilità, nonché di assegni vitalizi a carico del soppresso Fondo di previdenza per gli assuntori compete, a partire dal 1° novembre 1984, nella misura mensile di lorde lire 552.141 (= 543.446 + 8.695); aggiungo che, per effetto della ritenuta per l'assistenza sanitaria, l'importo dell'indennità stessa figura sull'assegno mensile della pensione in lire 546.620 (= 552.141 - 5.521).
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 di lire 90.152, alla quale il medesimo assegno è stato assoggettato durante il periodo di attività dei singoli interessati) in dipendenza della sua parziale inclusione nella base pensionabile; per costoro il nuovo importo è di lorde lire 480.019 (= 552.141 - 72.122) e sul vaglia di conto corrente postale di serie speciale (Mod. S.M.8) detto importo risulta di lire 475.219 (= 480.019 — 4.800).
Una volta determinata la nuova quota dell'indennità in discorso, i Centri meccanografici del tesoro hanno proceduto alla definizione della pensione lorda, indicata nell'apposito riquadro del tagliando superiore dell'assegno postale, applicando l'aliquota dell'1,6 per cento sull'importo di lire 126.854, pari alla differenza tra il limite di lire 670.300 e l'ammontare dell'indennità integrativa speciale di lorde lire 543.446 in vigore al 31 ottobre 1984.
Sulla parte residua della pensione lorda mensile è stata utilizzata l'aliquota ridotta al 90 per cento (1,44%) sulle prime lire 335.150 (fino cioè alla concorrenza del secondo limite, pari al triplo del trattamento minimo INPS), mentre l'ulteriore eventuale eccedenza è stata maggiorata dell'aliquota ridotta al 75 per cento, ossia dell'1,20%.
Va precisato che, ai fini dell'applicazione delle aliquote del 100%, del 90% e del 75% sulle tre fasce (da stabilirsi in base all'importo del trattamento minimo dell'INPS) nelle quali va distribuita la propria pensione nel suo importo lordo globale, la pensione stessa va comunque considerata comprensiva dell'ammontare dell'intera indennità integrativa speciale, anche quando l'indennità medesima non venga corrisposta (perché sospesa a norma del vigente T.U. sulle pensioni) ovvero competa nella misura fissa di lire 135.191 (per i pensionati rioccupati alle dipendenze di terzi privati già alla data del 31 dicembre 1978) ovvero, ancora, spetti in misura differenziale (nei casi di prepensionamento volontario con anzianità di servizio inferiore a quella massima). Ciò perché, in tal modo, pensioni di uguale importo annuo lordo conseguono identica rivalutazione indipendentemente dalla circostanza che l'indennità integrativa speciale spetti o meno alla data di decorrenza della perequazione. Tuttavia, per le pensioni liquidate al personale cessato anticipatamente dal servizio, va precisato che nella determinazione del trattamento teorico complessivo deve tenersi conto della quota di indennità integrativa speciale effettivamente spettante ai titolari, con esclusione dell'eventuale assegno personale riassorbibile.
A proposito di quest'ultima categoria di pensionati, sempre in tema di I.I.S. si impongono altre puntualizzazioni.
Invero, l'art. 10 del d.l. 29 gennaio 1983 n. 17, nel testo sostituito dalla legge di conversione 25 marzo 1983 n. 79, ha stabilito che, nei confronti del personale cessato dal servizio volontariamente in anticipo, le variazioni della indennità in discorso vanno attribuite nell'intera misura a decorrere dalla data di raggiungimento dell'età pensionabile prevista dagli ordinamenti delle Amministrazioni di appartenenza.
Con la nota circolare del 2 giugno 1983, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, nel fornire i criteri di attuazione del citato art. 10, ebbe ad ampliare la portata della surriferita disposizione — anche in adesione all'ordine del giorno approvato dal Senato il 23 marzo 1981 — affermando che la predetta indennità (e quindi non soltanto i successivi incrementi), attribuita in misura parziale all'atto della liquidazione della pensione, avrebbe dovuto essere ripristinata nel suo importo integrale a partire dalla data di compimento dell'età stabilita per il collocamento a riposo d'ufficio.
Se non che tale principio non è risultato condiviso dalla Sezione di controllo della Corte dei conti, dalle cui deliberazioni è emerso un diverso orientamento interpretativo, recepito poi in sede amministrativa dal Ministero del tesoro con la circolare del 25 novembre 1983.
Pertanto, le Direzioni provinciali del tesoro, dalla data di compimento dell'età massima stabilita per il collocamento a riposo d'ufficio, corrispondono in misura intera, ai titolari di pensioni della specie, soltanto gli incrementi della indennità integrativa speciale da sommare alla indennità stessa, la quale continua invece a spettare nella misura ridotta originariamente attribuita.
Il criterio suesposto è stato ritenuto valido anche dopo il 30 aprile 1984, pur avendo tenuto presente che dal 1° maggio c.a. è divenuto ormai inoperante il meccanismo di adeguamento dell'indennità in parola basato sul valore unitario del punto di contingenza; la concessione degli incrementi trimestrali percentuali ai titolari delle pensioni di cui si tratta è stata infatti disciplinata dalle disposizioni di attuazione della nuova disciplina vigente dalla data suddetta (1° maggio 1984), nel senso che gli incrementi vengono conferiti sulla indennità attribuita in ragione degli anni di servizio utile quiescibile e vengono portati in detrazione dell'eventuale assegno personale fino al suo totale riassorbimento.
Il quarto comma del più volte citato art. 10 prescrive inoltre che le variazioni dell'indennità integrativa speciale vanno corrisposte per intero dalla data di decorrenza della pensione di riversibilità a favore dei superstiti del personale sopra menzionato. Al riguardo va detto che da tale disposizione non può dedursi — a differenza di quanto si è visto per le pensioni dirette — che l'indennità base debba essere liquidata in misura ridotta, pari a quella attribuita al dante causa.
Ai suindicati superstiti, infatti, va applicata la disciplina generale regolante l'indennità integrativa speciale, secondo la quale, tra l'altro, il beneficio in argomento si configura come emolumento accessorio non riversibile, spettante per diritto proprio al titolare della pensione di riversibilità e, quindi, non ricollegabile nella misura al trattamento già conferito al pensionato diretto. Ne consegue che, nei confronti di tali soggetti, l'indennità in questione deve essere liquidata nell'intero ammontare in vigore alla data di decorrenza dei relativi trattamenti di quiescenza di riversibilità.
In relazione ai vari criteri surriportati, il Ministero del tesoro ha impartito le necessarie disposizioni ai dipendenti Centri meccanografici affinché, con la rata di agosto ultimo scorso, le pensioni dirette, relative a cessazioni volontarie anticipate a seguito di domande di dimissioni presentate dal 29 gennaio 1983 in poi, fossero regolarizzate con l'attribuzione delle perequazioni trimestrali già maturate.
Infatti, per il conferimento di tale beneficio ai suindicati trattamenti ferroviari, sui quali finora è stata in ogni caso corrisposta l'indennità integrativa speciale nella misura fissa di lire 376.432 (= 448.554 - 72.122) e, quindi, di nette lire 372.668 (= 376.432 - 3.764), si è reso necessario determinare preliminarmente la quota dell'indennità medesima effettivamente spettante ai titolari, in proporzione all'anzianità di servizio utile compiuta ai fini della pensione. Ove l'I.I.S. sia risultata d'importo superiore alle lire 448.554 dalla decorrenza originaria o da un trimestre successivo, i relativi maggiori importi hanno sostituito quello fisso differenziale di lorde lire 376.432, previa effettuazione del necessario conguaglio; qualora, invece, l'ammontare dell'I.I.S. non abbia raggiunto il detto minimo garantito, quest'ultimo continua ad essere corrisposto e la differenza conservata a titolo di assegno personale fino a totale riassorbimento per effetto dei successivi incrementi trimestrali dell'indennità in parola.

Come si è accennato, in esecuzione dei suindicati adempimenti, i Centri meccanografici del tesoro hanno provveduto alla regolarizzazione della rata continuativa a partire dal mese di agosto 1984 nonché alla liquidazione delle eventuali differenze arretrate, che sono state erogate nello stesso mese, mediante distinti assegni, a seconda che si riferiscano al presente o al corrente anno.
Infine, è stato chiarito che, ai fini della perequazione automatica trimestrale, le pensioni (tutte) liquidate con decorrenza dal primo giorno di ciascun trimestre, ovvero con inizio intermedio, devono essere rivalutate applicando la percentuale di variazione stabilita per lo stesso periodo.
Quanto sopra in conformità al criterio già seguito per la indennità integrativa speciale (che viene attribuita nella misura vigente nel trimestre di decorrenza del trattamento di quiescenza) ed al fine di allineare l'incremento della pensione a quello già compreso nell'importo aggiornato dell'indennità medesima, in quanto la perequazione automatica trimestrale deve incidere sul trattamento pensionistico complessivamente considerato.

Risposte individuali

I trattamenti di pensione dei seguenti amici sono stati regolarizzati in via definitiva a seguito dell'attribuzione nei loro confronti della posizione stipendiale spettante in base al D.P.R. n. 804 del 1982; i relativi ruoli di variazione sono stati trasmessi alle competenti D.P. del tesoro in allegato al mod. R. 51, di cui qui appresso indico gli estremi (numero e data) a fianco di ciascun nominativo: 1) *Francesco Calzona* da Mantova con mod. n. 465 del 6 agosto 1984; 2) *Osvaldo Ferrando* da Torino con mod. n. 910 di pari data; 3) *Giov. Battista Givogre* da Torino con mod. n. 900 del 25 giugno 1984.
Anche la posizione di quiescenza del sig. *Biagio Presutto* da Eboli è stata aggiornata con l'inclusione nella base pensionabile dello stipendio attribuitogli in forza del medesimo provvedimento normativo ed il ruolo di variazione è stato trasmesso dalla D.P. del tesoro di Salerno in allegato al mod. R. 51 n. 824 del 30 agosto 1984. Tuttavia, la predetta posizione dovrà nuovamente essere modificata in meglio in applicazione dei miglioramenti economici concessi dalla recente legge n. 292 del 1984 a decorrere dal 1° gennaio 1983.
Nei riguardi del sig. *Sergio Ginepro* da Santhià, dimessosi dall'impiego in data 1° maggio 1984 con 40 anni di servizio utile, la liquidazione della pensione è stata definita ed il ruolo di pagamento è stato inoltrato alla D.P. del tesoro di Vercelli con il mod. R.51 n. 539 del 21 aprile 1984. Naturalmente, anche quest'ultima posizione dovrà essere rielaborata per la stessa motivazione indicata nel caso precedente.
Informo il sig. *Luigi Crobu* da Cagliari che la domanda intesa ad ottenere il riconoscimento di infermità da cause di servizio può essere prodotta dai dipendenti a riposo entro il termine perentorio di cinque anni dalla data di cessazione dal servizio. Ove la predetta domanda sia finalizzata al conseguimento della pensione privilegiata, essa sarà esaminata e definita nell'ambito della normativa pensionistica; di contro, ove non venga proposta al citato scopo, dovendosi intendere rivolta al fine di ottenere il beneficio dell'equo indennizzo, essa va trattata alla stessa stregua delle domande dei dipendenti in costanza d'impiego, per cui si renderà indispensabile accertare, in questa seconda ipotesi, che essa sia stata presentata entro sei mesi dalla data in cui l'interessato è venuto a conoscenza «sicura ed esatta» della natura e della gravità della malattia, che assume essere strettamente connessa alle prestazioni dell'attività svolta durante il servizio per le particolari mansioni svolte. In ogni caso è bene allegare alla domanda — redatta in carta semplice e diretta al competente Ufficio Personale Compartimentale — la necessaria documentazione sanitaria in proprio possesso (certificati medici, cartelle cliniche, esami radiografici, ecc.).
Purtroppo, la sig.ra *Lidia Giuliattini* ved. *Pichi* da Arezzo non ha titolo ad ottenere sulla pensione ferroviaria di riversibilità la quota di indennità integrativa speciale, pari alla differenza tra il trattamento minimo del'INPS e quello della pensione ferroviaria in godimento. □

NOTIZIE PER IL PERSONALE

A cura dell'Ufficio O.M. del Servizio Personale

Assunzioni effettuate nei mesi di luglio e agosto
Settore degli Uffici: n. 4
Settori dell'Esercizio: n. 798

Normativa in materia di trasferimenti

A seguito di intese intercorse con le Organizzazioni Sindacali, si è convenuto di porre in essere, di volta in volta, una programmazione dei trasferimenti a carattere biennale, con l'individuazione dei posti disponibili che, per ciascuna annualità del biennio, saranno formalizzati con apposita delibera.
Per la realizzazione di quanto sopra, sono state impartite le relative disposizioni con Circolare n. P. 2-1-6/920/2-3 del 18-7-1984, che sostituisce la Circolare n. P. 2-1-6/775/2-3 del 9-1-1982, tranne per la parte relativa alla formulazione delle «Graduatorie di trasferibilità». Inoltre, con deliberazione D.S.P. n. 2/P.10-0-1. del 17-7-1984 sono stati individuati i posti disponibili per il biennio 1985-86 da destinare ai trasferimenti del personale rivestente i profili di Capo Stazione, Capo Stazione Superiore, Capo Gestione, Capo Gestione Superiore, Manovratore, Manovratore Capo, Deviatore, Deviatore Capo, Capo Treno, Conduttore, Assistente di stazione, Macchinista, Verificatore, Tecnico, Operaio qualificato, Assistente di Magazzino, Ausiliario.
Infine, sono state approvate le graduatorie nazionali di trasferimento, in conto anno 1984, del personale rivestente il profilo professionale di Operaio qualificato, Macchinista, Applicato-Applicato Capo r.e., rispettivamente con delibere D.S.P. n. 188 P. 2-1-6/Trasf. del 30-6-1984, n. 219 P. 2-1-6/Trasf. del 25-7-1984 e n. 237 P. 2-1-6/Trasf. dell'1-8-1984.

Reperimento di personale per il centro elettronico unificato

Con Lettera Circolare n. P. 2-1-6/049830 del 19-7-1984 sono state impartite disposizioni per il reperimento di personale appartenente alle categorie 4ª, 5ª e 6ª con esclusione del personale direttivo e dei profili ad esaurimento, per il Centro Elettronico Unificato.

Impariamo a mangiare

«La salute con un sapore in più». Così s'intitola una recente serie di opuscoli basati sugli studi condotti dall'Istituto di Terapia Medica Sistematica dell'Università di Roma «La Sapienza», per conto della CEE e da altri istituti universitari del settore. Uno studio documentatissimo e scientifico, ma diretto non tanto agli addetti ai lavori, quanto alla gente comune. Attraverso una serie di schede di facilissima lettura, vengono forniti utilissimi suggerimenti per un'alimentazione corretta.
La salute, precisano gli autori, non è solo «semplice assenza di malattia», ma benessere e prevenzione di eventuali malattie. Un maggior controllo nell'alimentazione diminuisce, infatti, i rischi legati al colesterolo, alla pressione arteriosa, alla glicemia, ecc. Allora per star bene impariamo a mangiare bene.
Negli opuscoli pubblicati, si trovano consigli pratici per tutte le esigenze alimentari. Si tratta di pubblicazioni fuori commercio. Si possono però richiedere gratuitamente scrivendo a: SIPR - Via Tomassetti, 5, 00161 ROMA, indicando il numero di copie richieste e, naturalmente, l'indirizzo del richiedente.

Assemblea Generale FISAIC

L'Istituzione dopolavoristica italiana ha avuto l'onore di organizzare, quest'anno, l'Assemblea Generale della FISAIC (Fédération Internationale des Societés Artistiques et Intellectuelles des Cheminots). Tale organismo raggruppa venti paesi europei ed extraeuropei, coordinando i vari settori culturali delle singole istituzioni dopolavoristiche interne, nell'ambito delle attività da queste svolte in campo internazionale.

È stato quindi motivo di grande soddisfazione, per il DLF, avere avuto l'incarico di realizzare tale riunione che, per contenuti e prestigio, è la più importante fra quelle indette dall'organismo internazionale.

L'Ufficio Centrale DLF, avvalendosi della preziosa collaborazione della Sezione di Napoli, ha realizzato l'iniziativa stessa a Sorrento, sulla costiera amalfitana, nel periodo dall'11 al 14 ottobre.

Inutile dire che la località ha favorevolmente impressionato gli animi dei rappresentanti delle Nazioni affiliate, ed in particolar modo di quelle nordiche. Erano rappresentate nella cittadina campana le reti di: Svezia, Svizzera, Germania, Austria, Belgio, Olanda, Jugoslavia, Finlandia, Norvegia, Danimarca, Lussemburgo oltreché, ovviamente, Italia.

Molti gli argomenti sia di carattere tecnico che amministrativo all'ordine del giorno dei lavori, al termine dei quali, durante la cerimonia conclusiva, il Presidente Generale della FISAIC, Schmit, ha consegnato al Dr. Romano, in qualità di Capo dell'Istituzione italiana, una copia della famosa «Venus d'Arles», quale riconoscimento per l'attività che il DLF svolge nel settore culturale, in campo internazionale.

Tale riconoscimento è annualmente assegnato alle singole istituzioni, in base alla loro attività, ed è quindi motivo di particolare prestigio l'assegnazione all'Italia, specie considerando che il settore culturale viene effettivamente sostenuto ed incentivato, a differenza di quello sportivo in cui molte discipline sono suscettibili di sviluppo ed incremento autonomi.

Tra una seduta di lavoro e l'altra, comunque, ai graditi ospiti non è certo mancata l'occasione di ammirare le rinomate attrattive turistiche e folcloristiche locali, comprese, ovviamente, le specialità culinarie tipiche della tradizione campana.

Ed è con tali ricordi che, al termine della troppo breve permanenza a Sorrento, i convenuti all'Assemblea hanno fatto ritorno alle sedi di provenienza contribuendo, ne siamo certi, a migliorare la nostra immagine all'estero.

Un doveroso ringraziamento non può non andare, infine, allo staff organizzativo della Sezione DLF di Napoli, che, dal suo Presidente Carlo Cossu, ai suoi collaboratori De Simone, Cuccurullo, Castaldo e tutti gli altri, nulla hanno tralasciato col proprio impegno incondizionato, affinché la Manifestazione potesse ottenere un pieno successo.

Stefano Bisazza

Un momento dei lavori dell'Assemblea Generale FISAIC

DLF Sulmona

Vacanze invernali a

ROCCARASO

Altitudine 1250 m.

Casa per Ferie

VETTA D'ABRUZZO

Confortevole struttura alberghiera nel cuore d'Abruzzo, in un incantevole e suggestivo paesaggio. Numerosi impianti di risalita.

Apertura: 22 dicembre 1984
Chiusura: 8 aprile 1985

Pensione settimanale completa in camere a due, tre, quattro letti, tutte servite di acqua calda e fredda.

Prezzi da L. 135.000
(tassa di soggiorno ed Iva comprese. Le bevande sono escluse dal prezzo)

Per informazioni telefonare al
Dopolavoro Ferroviario di Sulmona
Tel. SIP: 0864/31191
Tel. FS: 970/834/367 (ore ufficio)
oppure direttamente a Roccaraso dal 22 dicembre 1984 dalle ore 10 alle 20 ai seguenti numeri:
Tel. SIP: 0864/62285
Tel. FS: 970/834/434

Per prenotazioni scrivere a:
Dopolavoro Ferroviario di Sulmona
Via A. Volta, 7 - 67039 Sulmona

Importante iniziativa del Servizio Sanitario

Oltre 10.000 i ferrovieri donatori di sangue

Il Servizio Sanitario, ritenendo utile una ricerca immediata di donatori di sangue in caso di bisogno da parte dei ferrovieri o anche in caso di incidenti o calamità, ha effettuato un censimento tra i dipendenti della rete, al fine di individuare i donatori di sangue, sia abituali che occasionali, i quali, sensibili a tale iniziativa, hanno risposto positivamente in massa.
A tutt'oggi sono pervenuti i dati di oltre diecimila ferrovieri donatori, dati che sono stati memorizzati in un apposito elaboratore allo scopo di individuare rapidamente il tipo di sangue richiesto nonché le generalità ed il recapito dei donatori che possono soddisfare la richiesta stessa.
È stato così istituita presso la Sede centrale del Servizio Sanitario una segreteria telefonica avente i seguenti numeri:
— telefono urbano - 06/867673
— telefono F.S. - 970/2530.
A tali numeri possono accedere 24 ore su 24 ore i ferrovieri abbisognevoli di sangue a partire dal 1° gennaio 1985.
Il richiedente dovrà fornire alla persona che risponderà o alla segreteria telefonica tutti i dati necessari: nome e cognome, località di residenza e recapito, numero telefonico, gruppo del sangue richiesto; in modo da dare la possibilità di individuare tramite l'elaboratore, i donatori residenti nella zona aventi lo stesso gruppo sanguigno e comunicarne telefonicamente le generalità all'interessato, il quale potrà così contattarli direttamente per l'eventuale donazione.

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

I Macch. Americo Mazziotti e Roberto Di Marco, in occasione del loro collocamento a riposo, sono stati festeggiati a Pescara da un folto gruppo di amici.
Salutiamo anche il Segretario Superiore, cav. Angelo Antonini, Capo del Reparto 14/15 dell'Ufficio Ragioneria Comp.le, Otello Principi e Elio Flamini, Revisori Superiori dell'Ufficio Movimento Compartimentale e il Capo Stazione Superiore Furio Tenenti, della stazione di Jesi.
Tanti auguroni al nonnetto pensionato Raffaele Trentanove, conosciutissimo a Falconara M., che ha compiuto, in buona salute, i suoi 100 anni.
Cicogna Express - È nata Azzurra secondogenita del Macchinista Gabriele Agioletti del D.L. di Ancona, che farà compagnia al fratellino Fosco Maria. Auguri da parte di «Voci».
Il Cappellano compartimentale di Ancona sta allestendo, da qualche tempo, un piccolo museo ferroviario presso la cappella della stazione Ferroviaria di Ancona. Per completare l'opera è alla ricerca di cappelli dell'esercizio di ogni qualifica, di lanterne, di trombette da Capotreno, Cantoniere ecc. degli anni '20 e successivi. Il Cappellano rivolge un invito agli agenti in servizio o in quiescenza, possessori di tali cimeli e prega d'inviarli all'Economato della stazione di Ancona. Il Cappellano ad ogni offerente ricambierà con un attestato l'avvenuta consegna.

Bari

Lauree. Il Macch. Attilio Scarpiello, figlio del Macch. Giuseppe del D.L. di Foggia, si è brillantemente laureato in Ingegneria Elettrotecnica presso l'Università di Napoli. Congratulazioni vivissime che estendiamo anche ad Angela Iacobazzi, figlia dell'Ass. C. di Stazione Michele della stazione di Bari che si è laureata in Medicina e Chirurgia con 110 e lode.
Quiescenze. Festeggiati calorosamente da amici e collaboratori hanno lasciato l'Azienda il C. Gest. Sovr. Giovanni Sebastiani dell'Uff. Comm. e Traff. Comp.le e il Manovr. Capo Emanuele De Florio della staz. di Taranto. Inoltre, sono stati collocati a riposo: il Commesso Capo Domenico Pompa della 2ª Sez. I.E. di Foggia; i Macch. Giuseppe Losurdo e Onofrio Signorile, e l'A. Macch. Vito Squicciarini del D.L. di Bari; il C. Tecn. Sup. Giuseppe Bruno della staz. di Lecce; i C.S. Sovr. Donato Matrodonato e Alessandro Palumbo, il C.S. Sup. Savino Di Dona della D.C. di Foggia; gli Ass. Capo Alfonso di Lorenza e Antonio Perdonò della staz. di Foggia; il C.S. Sup. Vincenzo Tutolo della staz. di Termoli; il C.S. Sovr. Ignazio Iovine e il C.S. Sup. Biagio De Gennaro della staz. di Bari; il C.S. Sup. Lucio Mele della staz. di Barletta; il C.S. Sup. Antonio Romantini della staz. di Rignano G.; il C.S. Sup. Giuseppe Accoto della staz. di S. Pietro Vernotico; il C.S. Sup. Angelo Borgatta dell'Uff. Mov. Comp.le; il C.S. Sup. Gaetano Bottalico della staz. di Bari Parco N.; il C.S. Sovr. Giuseppe Scarciello della D.C. di Bari; il Dev. Domenico Parisi della staz. di Potenza Sup.; l'Aus. di Staz. Paolo Di Pietro della staz. di Rionero; i Macch. Giuseppe Buono e Dante Scarano del D.L. di Foggia e il Tecn. Domenico Grasso della Sq. R. di Lecce. A tutti infiniti auguri di lunga quiescenza.
Lutti - È deceduto l'Op. Spec. a riposo Gioacchino Altomare già del D.L. di Bari. Alla famiglia le nostre più sentite condoglianze che estendiamo ai fratelli Capurso Giovanni, Tecnico dei Lavori di Santeramo, Franco, Macch. della R.L. di Gioia del Colle e Aldino, C.T. del D.P.V. di Gioia del Colle, per la scomparsa della madre Crescenza.
La cicogna ha portato Daniela in casa del Tecnico Francesco Grande della Squadra Rialzo di Bari. Auguri e felicità alla piccola ed ai genitori.
Fiori d'arancio. Enzo Quaratino, giornalista dell'ANSA, figlio del C.S. Titolare della staz. di Potenza Inf., si è unito in matrimonio con la sig.na Antonella Muoio; Tommaso Di Troia, figlio del Commesso Luigi dell'Uff. Mov. Comp.le ha sposato la sig.na Dina Bussetti; la C. Gest. Rosita Marinelli della staz. di S. Severo, ha coronato il suo sogno d'amore sposando Camillo Prospero, figlio del C. Gest. Giovanni, pure della staz. di S. Severo; il dott. Antonio Lattanzio, figlio del Macch. Michele del D.L. di Foggia, ha sposato la prof. Antonietta Di Paola, figlia del C.S. Pasquale della staz. di Lesina. Alle coppie felicità ed auguri.

Bologna

Esodi - Vittorio Fantuzzi, C.S. Sovrintendente, Capo del 3° Reparto Movimento ha lasciato l'Azienda. Un altro «vecchio drago» che ha gettato la spugna. Auguri vivissimi di quiescenza lunga e serena.
Binario 110 - Gli amici di Joves Scagliarini, Tecnico IE a riposo di Bologna Centrale, gli rivolgono le più vive congratulazioni per la laurea della figlia Lorella in Lingue e Letterature Straniere con 110 e lode.
Fiocco rosa per Eleonora figlia di Antonio Ferro dell'Ufficio Lavori. A lui ed alla moglie Rosalba rallegramenti ed auguri.
Nozze - Andrea Melloni, Segretario dell'O.G.R. e brillante fotografo compartimentale del nostro periodico, per una volta ha dovuto invertire i ruoli mettendosi in posa davanti agli altrui obbiettivi. A lui ed alla moglie Floriana auguri affettuosi.
Onorificenze. Al dott. Romano Bolognesi, Segr. Sup. dello staff del Direttore Compartimentale è stata conferita l'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica. All'amico Bolognesi, molto noto anche per la sua attività a favore della diffusione dell'esperanto, i più vivi rallegramenti per il meritato riconoscimento.
È deceduto Igino Tinti, Capo Stazione Superiore a riposo, già Dirigente Movimento a Modena e in precedenza Dirigente Centrale. Alla famiglia sentite condoglianze.
A Castel Bolognese la Giornata del Ferroviere ha avuto un momento assai significativo nell'incontro del personale con i familiari dei colleghi deceduti in servizio nel corso dell'anno. Si tratta del Dev. Elio Bambi, del C.S. Sup. Mario Fregnani e dell'Ass. Capo Ugo Samorini. Ci uniamo ai colleghi di Castel Bolognese per esprimere ai familiari la partecipazione al loro dolore.

Cagliari

Cicogna express. È nata Ilaria Sessini, figlia del C.S. Pierangelo della stazione di Cagliari e della C.S. Franca Cardis dell'Ufficio Movimento. È nato Michele Piga, figlio di Alberto, nonché nipote del Capo Stazione Sovrintendente Primo Aggiunto della stazione di Cagliari, Giuseppe Piga. Ai due bimbi ed ai rispettivi familiari auguroni.
I neo pensionati sono molti. Salutati e festeggiati nei vari impianti sono da ricordare: Mario Bacconi, Capo Reparto Treni dell'Ufficio Movimento, Domenico Marzilli, Titolare del D.P.V. di Sassari, Biagio Picciau e Carlo Defraia del Deposito Personale Viaggiante di Cagliari, il Capo Treno Paolo Congiu,

Giovanni Incani di Oristano e i Capi Treno Arnaldo Melis e Vincenzo Martini di Sassari. A tutti auguriamo una lunga e serena quiescenza.

Firenze

Sono nati: Fabrizio, al Manovratore Luigi Pantini, della stazione di Chiusi; Laura, al Segretario Tecnico Superiore Ezio Cecchi, della Squadra Rialzo di Pisa; Noemi, al Conduttore Giorgio Pellini, del Deposito Personale Viaggiante di La Spezia; Veronica, al Manovratore Francesco Piazzini, della stazione di Firenze Campo Marte.
Lunga e serena quiescenza al Segretario Superiore di 1ª classe Antonio Romano, già Capo dei Reparti 21/b e /c e 23 dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale, che ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età.

Firenze/Unità dist.

Esodi - Diversi amici, dell'Ufficio Controllo Viaggiatori e Bagagli, hanno lasciato di recente l'Azienda. Essi sono: i S.S. 1ª cl. Giancarlo Bartoli, Idrio Casini, cav. Osvaldo Paggetti, cav. Carlo Martuscelli, gli Applicati Capo Giovanni Bessi, Maria Alinari, Alberto Carraresi, il Conduttore Adriano Brilli, l'Op. Qualif. Pierluigi Bacci. A tutti gli auguri per una lunga e serena quiescenza.
Lutti - È di recente deceduto il padre del Segretario Gianna Chiappi, la madre del S.S. 1ª cl. cav. Osvaldo Paggetti, la madre dell'Appl. Capo Vera Buccelli. Ai sopraddetti amici, tutti del Controllo Viaggiatori e Bagagli, vadano le più sincere condoglianze.

Genova

Molto festeggiati dai colleghi hanno lasciato recentemente l'Azienda il Segretario Superiore 1ª classe Tommaso Leone dell'Ufficio Movimento, il Capo Stazione Sovrintendente Vincenzo Turturro, Capo del Circolo Ripartizione Veicoli di Genova Terralbà, e il Tecnico I.E. Giuseppe Tripodi di Ventimiglia. Ai tre neo-pensionati i nostri affettuosi auguri di bene e di lunga vita.
La cicogna ha allietato per la seconda volta le famiglie di Maria Giustra, Ausiliario dell'U.P.C., e di Aldo Ottonello, Tecnico I.E. di Ovada, portando rispettivamente Beatrice ed Elena. Ai genitori e alle bambine felicitazioni e auguri.
Francesca Romana Bino, figlia di Giorgio Revisore Superiore 1ª classe, da qualche mese a riposo, si è laureata in Giurisprudenza conseguendo il lusinghiero punteggio di 110 e lode. Formuliamo vivissime congratulazioni e auguri di successo.

L'INAF compie 30 anni

In occasione del 30° anniversario della fondazione dell'I.N.A.F. (Istituto Nazionale Assistenza Ferrovieri), il Ministro dei Trasporti, On.le Claudio Signorile, ha ricevuto il Consiglio di Amministrazione dell'Istituto il giorno 9-10-84.
Nel corso dell'incontro il Presidente, Dott. Mario Miniaci, dopo aver evidenziato le più significative realizzazioni conseguite nel trentennio di attività, ha illustrato il ruolo, la struttura e gli strumenti assicurativi dell'I.N.A.F che associa, presso le F.S., più di 128.000 iscritti.
Al termine della riunione, per sottolineare in maniera adeguata tale importante ricorrenza, sono state consegnate al Ministro una targa ed una medaglia-ricordo.

Si è spento in ancor giovane età il Capo Stazione Sovrintendente, a riposo da brevissimo tempo, Alberto Sirito, già titolare di Mele, uomo di grande sensibilità e di raffinata cultura. Giungano alla vedova le espressioni del nostro commosso cordoglio. Sentite condoglianze esprimiamo anche al Macchinista a riposo Piero Gatti per la morte della madre e alla famiglia di Enrico Verda, Tecnico I.E. di Alassio e collaboratore attivo di quel Dopolavoro, recentemente scomparso.

Milano

Encomi - Desideriamo congratularci per l'encomio che il Direttore del II Circondario delle SBB ha rilasciato al Macch. Vincenzo Stella ed al suo vice, la sig.na Enrica Molfino del D.L. di Milano C.le, per aver prevenuto in stazione di Chiasso un sicuro inconveniente di esercizio grazie alla pronta ed accorta reazione.
Quiescenze - Dopo 41 anni di servizio ha lasciato l'Azienda il Capo Tecn. Sup. Giovanni Canola, Dirigente il 18° Tr. Lav. di Como.
Fiocco azzurro - Molti sinceri auguri all'amico Enzo Rivoira, Segr. Sup. dell'Uff. Impianti Elettrici ed apprezzato fotografo, per la nascita di Marco.
Felicitazioni anche al Dirigente della Gestione VO di Brescia Capo Gestione Sovr. Gaetano Altamura per la nascita di Luca. Auguri alla mamma ed al fratellino Gianfedele.
È festa anche nelle famiglie dell'Op. Qual. Vincenzo Castrovinci del 36° Tr. Lav. per la nascita di Lorena e dell'Op. Qual. Pellegrino Tiso, anch'egli del 36° Tr. Lav. per la nascita di Agostino.
Lutti - È improvvisamente deceduto il C.S. Celeste Vecchio per lunghi anni Capo Scalo alla stazione di Milano Certosa, da qualche anno pensionato. Condoglianze alla famiglia dai colleghi tutti.
Condoglianze anche al Dev. Pietro Delfrate della stazione di Vigevano per la perdita della madre.

Napoli

Nascite - Davide Rocco è nato alla sig.ra Domenica Bux, moglie del Segr. Pietro Antonicelli della 4ª Unità Speciale; Gennaro è nato alla sig.ra Luisa Pirozzi, consorte del Segr. Sabatino De Biase pure della 4ª Unità Speciale; Andrea è nato alla sig.ra Giuseppina Musco, moglie del Segr. Giacomo Borea e Candida è nata alla sig.ra Anna Vella moglie del Segr. Giovanni Silvestri, entrambi della 4ª Unità Speciale. A tutti auguri vivissimi.
Nozze - Il Segretario, avv. Rosario Buccione, della 4ª Unità Speciale, si è unito in matrimonio con la dottoressa Francesca Fusaro. Alla felice coppia gli auguri più sentiti.
Commiati - Hanno lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età e di servizio: l'Applicato Capo r.e. Emilio Abbatangelo, dell'Ufficio Lavori Comp.le; il C.S. Sup. Antonio Aversano, della stazione di Benevento; il Macch. Michele Belfatto, del D.L. di Napoli Smist.to; il Segr. Sup. Fausto Borganti, del 9° Rep. Lav. di Salerno; l'Applicato Capo r.e. Mario Bruno, dell'Ufficio I.E. Comp.le; il Macch. Domenico Cerbone, del D.L. di Napoli Smist.to; il C.S. Sup. Rolando Miceli, della D.U. di Campobasso; il Tecnico Gennaro Lista, del D.L. di Napoli Smist.to; il Tecnico Mario Maio del D.L. di Benevento; il Tecnico Umberto Nappi dell'Officina G.R. di S. Maria La Bruna; il C. Tec. Sup. Umberto Oliva del D.L. di Napoli Smist.to; il Tecnico Virgilio Romano della Sq. Rialzo di Napoli C.le; l'A. Macch. r.e. Vito Sparano, del D.L. di Salerno; il C. Tec. Sovr. Nicola Di Leno, dell'Ufficio Collaudi Trazione; il Tecnico Mario D'Amico, della Zona 25.1 di Salerno; il Macch. Rocco Faruolo, del D.L. di Salerno e il Manovratore Gennaro Notaro, della stazione di Pontecagnano. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.
Decessi - È improvvisamente venuta a mancare la madre dell'Ispettore Capo dott. Felice Cantone, dell'Ufficio Personale Compartimentale di Napoli. All'amico Felice le nostre più sentite condoglianze.

Palermo

Esodi. Hanno lasciato l'Azienda, per raggiunti limiti di età o per dimissioni il Dirigente Superiore dott. Mario Coniglio, Capo dell'Ufficio Personale Compartimentale; il Capo Stazione Sovrintendente Attilio Brucato, Capo dell'Ufficio D.U. di Trapani; il Capo Gestione Sovrintendente Carlo Surdi, Capo Reparto Magazzino Approvvigionamenti di Palermo Lolli; il Capo Treno Guido Sollima, del DPV di Palermo. A tutti i neo-pensionati formuliamo l'augurio di lunga e serena pensione.
Fiori d'arancio per il Guardiano Giuseppe Ingrassia, della stazione di Alcamo Diramazione, che ha sposato la signorina Rosa Spina, e per la signorina Nunzia Loredana Bonanno, figlia del Conduttore Rosario, del DPV di Messina, che ha sposato il sig. Matteo Romano. Augurissimi.
Cicogna express. Festa grande per la nascita di Francesco Vizzini, figlio del Segretario dott. Maurizio, dell'Ufficio Lavori Compartimentale. Partecipano la nascita con tanta felicità il nonno, rag. Pietro, Capo Stazione Superiore presso il Circolo Ripartizione Vei-

CASA NOSTRA

coli di Palermo, e lo zio, Conduttore Marcello del D.P.V. di Milano Centrale.
Festa altrettanto grande per l'arrivo di Maria Sansone, figlia dell'Assistente Capo Paolo della stazione di Palermo Notarbartolo e del Segretario Rosalia Li Causi, dell'Ufficio Personale Compartimentale. Della nascita ci dà notizia il nonno dott. Antonino Li Causi, Ispettore Capo Superiore dell'Ufficio Movimento Compartimentale.
Il Tecnico Sanitario Comm. Mario Zagarella, dell'Ufficio Sanitario di Palermo, partecipa con gioia di essere diventato per la prima volta nonno. Sua figlia Carla ha dato alla luce un maschietto, Mario.
Augurissimi anche per l'Assistente di Stazione Antonino Randazzo, della stazione di Campobello di Mazara, che quasi contemporaneamente è diventato nonno due volte; le sue figlie, Caterina e Donatella, hanno dato alla luce due maschietti ai quali sono stati imposti, rispettivamente, i nomi di Antonino e di Giuseppe.
I nostri lutti. È venuto recentemente a mancare il Segretario Superiore di 1ª classe a riposo Francesco La Mantia, già in servizio presso l'Ufficio Ragioneria Compartimentale. «Voci» si associa al dolore dei familiari.

Reggio Calabria

Nascite - Si chiama Enrico il primogenito del collega Franco Nicoletti in servizio presso l'Ufficio Ragioneria. Enrico come il nonno, Segr. Sup.re di 1ª cl. già Capo del Reparto 1.1. dell'U.P.C., al quale, unitamente ai genitori del bimbo, porgiamo tantissimi auguri.
È nato Carmelo primogenito del C.S. Sup. Nino Rosace in servizio a Reggio Pentimele. All'amico Nino e alla consorte, sig.ra Maria, le più vive congratulazioni. È nata Elvira figlia di Eugenio Filici, Ausiliario di Staz. a S. Marco R. All'amico Eugenio, alla moglie, sig.ra Maddalena e naturalmente a Elvira, i nostri migliori auguri.
Il Cav. Domenico Albanese, Capo Gestione Sovr., dirigente la Gestione Viaggiatori di Reggio C.le, ci partecipa le avvenute nozze del figlio Lorenzo, Segretario all'Ufficio Lavori, con la sig.na Carmen Romeo. Agli sposi, giungano tanti auguri di felicità.
La sig.na Angela, figlia dell'Assistente Capo Umberto Greco in servizio presso lo scalo di Villa S.G., si è unita in matrimonio col sig. Giuseppe Mercuri. Al tempo stesso l'amico Greco ci dà notizia anche della laurea in Medicina e Chirurgia conseguita dal figlio Vincenzo presso l'Università di Messina riportando la lusinghiera votazione di 110 e lode. È il caso di dire auguri doppi.
Lutti - È morto Carmelo Elia, Segr. Sup. di 1ª cl. all'Ufficio Trazione. La prematura ed improvvisa scomparsa dell'amico Carmelo ha destato in tutti viva commozione. Ci uniamo con profondo cordoglio al dolore della famiglia. Le nostre più sentite condoglianze giungano al dr. Giuseppe Bazzano, Capo della I/II Sezione Unificate dell'Ufficio Movimento, per la morte del padre. Sentite condoglianze anche all'amico Amedeo Galtieri, Capo del Rep. 1.1. dell'Ufficio Personale Comp.le, per la scomparsa del fratello Antonio.

Roma/Impianti

Laurea. Presso l'Università degli Studi «La Sapienza» di Roma si è brillantemente laureato in Giurisprudenza Maurizio Scelli, figlio del Segr. Sup. 1ª cl. Aldo, Capo del 3° Reparto Amministrativo Periferico del Dep. Loc. di Sulmona. Auguri vivissimi.
Fiori d'arancio. Due colleghi di Roma Termini hanno coronato il loro sogno d'amore. Sono: l'Assistente di Staz. Angelo Pesciaroli che ha sposato la sig.na Mariarosaria; l'Ausil. di Staz. Ivano Molinari che, a Rocca di Papa, ha sposato la sig.na Bruna. Ad ambedue, unitamente alle consorti, gli auguri più belli per anni felici.
Cicogna express. È nata la secondogenita al Cond. Massimo Speranza del D.P.V. di Roma Termini. Ai genitori tante felicitazioni ed alla piccola Valentina i migliori auguri di una vita lunga e serena.
I nostri lutti. Tristi notizie sono giunte da Orte. In poco tempo sono deceduti il C.S. Sovr. Mario Piciucchi, per molti anni 1° Aggiunto di quella stazione ed il C.S. Sup. a r. Roberto Scapigliati, Dirigente Mov. Alle famiglie, duramente colpite, i sensi del profondo cordoglio di tanti amici.
Un grave lutto ha colpito il Capo Gest. Sup. Roberto Pianella, in servizio presso il Transito Unificato di Roma Termini ed instancabile dirigente del gruppo radioamatori del D.L.F. di Roma, è deceduta la moglie Wanda. Tanti e tanti colleghi ed amici gli porgono le più sentite condoglianze. Un pensiero ed un ricordo anche per Osvaldo Della Rocca, C.P.V. Sovr. a r., già in servizio presso i Dep. P.V. di Viterbo ed Orte e per il Verif. a r. Ernesto Innocenzi della stazione di Roma Tiburtina deceduti durante il periodo estivo. Alle rispettive famiglie porgiamo i sensi del nostro più sentito cordoglio.
Quiescenze. Hanno lasciato l'Azienda, per limiti di età e di servizio, il 1° Dirigente dr. Ubaldo Orlandella dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, il Segr. Sup. Angelo La Porta, Capo Reparto dell'Uff. Ragioneria con oltre 42 anni di servizio, il Capo Reparto Off. D.L. Smist. Pasquale Lucci, il Capo Tecnico Sovrint. D.L. Smist. Romano Silani e il Capo Squadra Manovali D.L. di Roma Smistamento Felice Savina. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Roma/Servizi

Il Maresciallo Luigi Ventura, Comandante dell'Ispettorato della Polizia Ferroviaria di Villa Patrizi, è andato in pensione. Gli amici e i colleghi gli augurano una lunga e serena quiescenza.

Approvvigionamenti

Onorificienze. Il Segr. Sup. di 1ª classe Alfredo Filippucci è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine al merito della Repubblica Italiana. Congratulazioni vivissime.
Esodi. Salutati con affetto da tutti i colleghi, recentemente hanno lasciato il servizio: il Segr. Sup. di 1ª classe Sebastiano di Mauro, il Segr. Sup. Paola Marino e il Commesso Mario Tramentozzi. A tutti gli auguri di «Voci della Rotaia».

C.E.U.

Laurea. Il Segr. Eugenio D'Angelo si è brillantemente laureato in Economia e Commercio, con il massimo dei voti, presso l'Università di Roma. Al neo laureato i nostri migliori auguri di successo professionale.
Nascite. Fiocco rosa in casa dell'Appl. Vincenzo Vitiello, per la nascita di Simona. La cicogna ha fatto un'altra tappa a casa del Segr. Elio Bianchini, lasciando la piccola Manuela. Auguri affettuosi.
Lutti. Una triste serie di lutti ha colpito il CEU. Hanno perso la madre il 1° Dir. ing. Maurizio Latini; il padre, l'Isp. Princ. dott. Irma Scapigliati; la sorella il Seg. Sup. 1ª cl. Remo Restante ed infine si è spenta l'Appl. Ornella Amerini. Alle famiglie, così duramente colpite, giungano le nostre più sentite condoglianze.

Commerciale

Doppie congratulazioni al Capo Gestione Francesco Bottigliero del Reparto Posto di Controllo TPN presso il CEU di Roma Prenestina per la nascita del terzogenito Gianmaria e per la laurea in Giurisprudenza brillantemente conseguita presso l'Università di Roma.

Impianti elettrici

Nascite. Auguroni alla collega Gemma Bianco per la nascita del figlio Iari. Felicitazioni alla sorellina Maya ed al papà. In casa del collega Marino Gianangeli è arrivato Francesco. Auguri al papà, alla mamma, al piccolo ed alle sorelle Marina e Cristina. Auguri per la nascita della primogenita al collega Vincenzo Romano ed alla mamma Patrizia. Fiocco rosa in casa del collega Mauro Merelli per la nascita della figlia Maria Grazia. Auguri al papà, alla mamma ed alla piccola. In casa del collega Vincenzo Pepe è arrivata Martina, al papà alla mamma ed alla sorella Daria tanti auguri. Auguroni al collega Claudio Meliffi per la nascita della figlia Giorgia. Auguri e felicitazioni a tutta la famiglia. In casa del collega Pietro Palmerio è arrivato Gianni. Al papà, alla mamma ed alla sorellina tanti auguri.
Esoneri. Hanno lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età il Dir. Sup. ing. Salvatore Del Parco e il Segr. Sup. di 1ª cl. Remauldo Bergamini. Ad entrambi i più fervidi auguri di una lunga e serena quiescenza.

Lavori

Nastro rosa in casa dell'Isp. P.le ing. Giuseppe Giangreco per l'arrivo della primogenita Eliana. Ai coniugi Giangreco vive felicitazioni da parte dei colleghi dell'Ufficio C.le 5° e felicitazioni anche al nonno, sig. Spartaco Adiutori ex ferroviere.

Movimento

Nascite. La dottoressa Paola Del Ferro, Segratario dell'ufficio IV, ha dato alla luce Alessia. Auguri vivissimi alla neonata, alla madre ed al padre ing. Massimo Romanelli.
Quiescenze. Formuliamo gli auguri più fervidi di lunga e serena pensione alla signorina Lucia Marchesani, Appl. C. r. e., che ha prestato la sua opera per molti anni presso il nucleo corrispondenza di questo Servizio. Auguri che estendiamo anche al cav. uff. Mario Donfrancesco, Segr. Sup. di 1ª cl., capo del rep. M. 321: Composizione treni viaggiatori e treni autocuccette, che è andato in quescenza per raggiunti limiti d'età, dopo 40 di servizio, di cui 32 trascorsi nello stesso reparto. Per l'esperienza acquisita nel campo del suo lavoro, la sua collaborazione è risultata sempre utile e talvolta preziosa.
Lutto. Il cav. Fioravante Morucci C. S. Sup. dell'Uff. III, Presidente del DLF di Civitavecchia, ha perso immaturamente la consorte. Per la grave perdita subita, partecipiamo all'amico ed ai suoi congiunti le nostre più profonde condoglianze.

U.R.D.G.

Fiocco azzurro. La casa dell'App. Caterina Abbatangelo e di Enrico Baiocco è stata allietata dalla nascita di un bellissimo bambino, Francesco.
Al neonato ed ai genitori i nostri vivissimi auguri.

Torino

Cambio della guardia al Comando del 2° Battaglione Genio Ferrovieri (Esercizio) con il passaggio di consegne fra il Ten. Col. Giacomo Cellerino, trasferito ad altra sede, ed il p.g. Onorato Mattiassi, al quale porgiamo un cordiale benvenuto. Ad entrambi i valenti Ufficiali auguriamo inoltre buon lavoro nei loro rispettivi nuovi incarichi.
Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda: il Dirigente Sup. dott. Alberto Zagaria, Capo dell'Ufficio Sanitario; il Segr. Sup. 1ª cl. cav. Giuseppe Calamo dell'Ufficio Personale; il Macch. Secondo Borghese del DL di Cuneo; il C.S. Sup. Giovanni Planca, titolare di Oleggio, sostituito dal p.q. Ivo Ardizzoia; il Tecn. Luigi Pesce del Reparto 14.E Zona 14/4 IE di Torino P. Nuova. A tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.
Onorificienze. Sono stati ultimamente nominati Cavaliere e Commendatore dell'O.M.R.I. rispettivamente: il C.S. Sovr. Lelio Bruno, Capo Ufficio D.U. di Cuneo e da tanti anni solerte Presidente di quel DLF e l'ex C.S. Sovr. Angelo Marchettini, già Titolare di Torino P. Susa. Vivissime congratulazioni.
Marcia nuziale per il Macch. Mario Prette, del DL di Cuneo, che ha condotto all'altare la sig.na Mirella Fenoglio. Ai giovani sposi tanti auguri di ogni bene e felicità.
Cicogna express. Il secondogenito Francesco al Dev. Antonino Romeo di Salussola; alla Squadra Rialzo di Novara Andrea al Tecn. Damiano Nardulli e Sara all'Aus. Salvatore Greco; la primogenita Cristina al Macch. Diego Bruno del DL di Cuneo. Felicitazioni.
Lutti. In attività di servizio sono deceduti l'Assist. C. Luigi Albesano di Fossano ed il Dev. Renato Sposato di Candiolo; in quiescenza è invece mancato l'ex Macch. Battista Falco, già del DL di Cuneo. Alle famiglie le più sentite condoglianze, che estendiamo a due colleghi dell'Uff. Ragioneria per la perdita di persone loro care: la sig.ra Felicia Grisorio, madre del Segr. Luigi Inversi, e la sig.ra Marianna Pizzi, madre del Segr. Sup. rag. Concetta Ferrara Lionello.

Trieste

Nella chiesa di Latisana si sono uniti in matrimonio la signorina Daniela Sclosa e l'Ausiliario Renato Compagnone della Zona I.E. 14.1/I.S. di Portogruaro. Hanno pronunciato il loro «Sì» l'Operaio Qualificato della Zona 14.1/I.S. di Portogruaro Tarcisio Pitton e la signorina Antonella Salvador. Ai novelli sposi giungano auguri di tanta felicità.
Fiocco azzurro sulla porta di casa del Capo Gestione Walter Zugna, del Reparto Vertenze Merci del locale Ufficio Commerciale e del Traffico, per la nascita di Luca. La casa del Tecnico della Zona 14.1/I.S. di Portogruaro, Giuseppe Simon, che ricopre anche la carica di Presidente dei Sindaci del Dopolavoro Ferroviario di quella località, è stata allietata dalla nascita di Martina. Ai neonati e ai genitori le nostre felicitazioni.
A poco meno di un anno dal suo collocamento in quiescenza, ha cessato di vivere il Segretario Sup.re di 1ª cl. Romolo Cortese, già apprezzato Capo Reparto Manutenzione Fabbricati del locale Ufficio Lavori. È deceduto a Portogruaro il Capo Squadra Lavori in quiescenza Erminio Gaiatto. Lutto in casa del Manovratore della stazione di Portogruaro Angelo Simonetto per la morte della madre, signora Marcella Vedoatto.

Venezia

Tempo fa il Gazzettino dedicò un ampio servizio al caso drammatico di un bambino che aveva bisogno, per poter sopravvivere, di essere sottoposto a un difficile e costosissimo intervento chirurgico presso un centro ospedaliero specializzato degli Stati Uniti. Alla sottoscrizione promossa dal giornale hanno partecipato con generosità anche i ferrovieri del nostro Compartimento: in pochi giorni è stata raccolta la somma di due milioni di lire.
È deceduto improvvisamente, a soli 43 anni, Pietro Rinaldo, titolare della stazione di Alano Fener. Alla consorte, al fratello Giancarlo, in servizio presso l'Ufficio Movimento, ai familiari tutti rivolgiamo i sensi della nostra sincera, fraterna partecipazione al lutto che li ha colpiti.
È mancato il Man. Primo Fregonese, pensionato da 15 anni dopo aver prestato servizio nella stazione di Vigonza. Alla famiglia giungano le nostre più sentite condoglianze. Giungano i sensi del nostro cordoglio anche al Rev. Sup. Luigino Panciera dell'Ufficio Commerciale per la morte del padre e all'Aus. di Staz. Zefferino Callegari dello stesso Ufficio, al quale è pure mancato il padre.
Due belle notizie giungono una dall'Ufficio Lavori con la nascita di Cristina in casa del Segr. Giampaolo Nalesso e una da Camposampiero con l'arrivo di Davide, figlio dell'Operaio Qualificato Lino Verzotto. Felicitazioni e tanti affettuosi auguri.

Concorsi a borse e premi di studio per l'anno scolastico/accademico 1984-85

La **Banca Nazionale delle Comunicazioni**, nel quadro delle iniziative di carattere sociale previste dalle norme statutarie in favore dei suoi iscritti, indice i seguenti concorsi a borse e premi di studio per l'anno scolastico/accademico 1984-85, riservati ai figli dei dipendenti delle Ferrovie dello Stato, soci della Banca medesima, per l'importo complessivo di **L. 480.000.000.**

CONCORSO A

- ☐ **340 borse di studio di L. 550.000 ciascuna** - al lordo della ritenuta fiscale (10%) prevista dall'art. 3 della legge 3-11-1982 n. 835 - per studenti universitari o di istituti di istruzione superiore;
- ☐ **700 borse di studio di L. 400.000 ciascuna** - al lordo della ritenuta fiscale (10%) prevista dall'art. 3 della legge 3-11-1982 n. 835 - per studenti di scuole secondarie di secondo grado.

Possono concorrere i figli e le figlie dei ferrovieri dello Stato, in servizio o in pensione, che risultino possessori di quote di partecipazione al capitale della Banca, sottoscritte in data non posteriore al 31-10-1984, nonché gli orfani di ferrovieri che prima del decesso erano soci della Banca medesima, iscritti per l'anno scolastico/accademico 1984-85 a scuole governative o pareggiate.

Non sono ammessi a concorrere coloro che partecipano ad analoghi concorsi indetti da altri Enti in favore dei figli dei ferrovieri.

Le domande per l'ammissione al concorso debbono essere presentate non oltre il 31 dicembre 1984 agli Sportelli od ai Fiduciari della Banca; se inviate per posta (mezzo consentito solo ai ferrovieri residenti in località in cui la Banca non ha Sportelli o Fiduciari; in quest'ultimo caso i plichi debbono essere indirizzati alla Banca - Direzione Generale - S/g - Via Abruzzi, 10 - 00187 ROMA), vale come data di presentazione quella del timbro postale.

CONCORSO B

- ☐ **5 premi di studio di L. 2.000.000 ciascuno** - al lordo della ritenuta fiscale (10%) prevista dall'art. 3 della legge 3-11-1982 n. 835 - per cinque studenti che, al termine dell'anno accademico 1984-85, conseguano la laurea in Economia e Commercio;
- ☐ **2 premi di studio di L. 1.500.000** - al lordo della ritenuta fiscale (10%) prevista dall'art. 3 della legge 3-11-1982 n. 835 - per due studenti che, al termine dell'anno scolastico 1984-85, conseguano il diploma di ragioniere.

I vincitori dei suddetti premi saranno invitati, in relazione alle esigenze di rinforzo degli organici della Banca, a partecipare ad una delle prove di selezione per l'assunzione, alle dipendenze della Banca stessa, di personale impiegatizio di 1ª categoria e, a parità di classificazione, avranno titolo preferenziale nei confronti degli altri candidati.
Possono partecipare al concorso esclusivamente i vincitori del concorso A in possesso dei requisiti indicati nelle relative norme.

Gli interessati sono invitati a prendere visione delle norme particolari che regolano i concorsi alle quali dovranno scrupolosamente attenersi.

Verona

Lauree. Loris, figlio dell'Op. Sp. IE a riposo Giovanni Tomelleri, si è laureato con il massimo dei voti in Filosofia presso l'Università di Venezia. I nostri rallegramenti con i migliori auguri di successo professionale.
Rettifica. Sul n. 6/giugno 1984 di «Voci della Rotaia», nella rubrica «Laurea» era stata segnalata quella di Mirco, ma senza l'indicazione del cognome. Si precisa che si tratta di Mirco, figlio dell'Applicato Capo Sergio Beghini in servizio presso il DL di Verona, laureatosi con la puntazione di 110 e lode in Ingegneria Meccanica presso la «Scuola Superiore di Pisa». Ancora auguri.
Quiescenze. Smobilitazione al Deposito Personale Viaggiante di Mantova: Capo Pers. Viagg. Sup. Gaetano Sodano; Capi Treno Ercole Riccardi, Giuliano Zuffi, Luigi Sogliani, Gianfranco Lipreri; Conduttori Ivanoe Marchesini, Armando Peverada, Franco Pistoni e Capo Treno Lino Crivellaro. Anche il titolare del DPV CPV Sovr. Renato Alibrandi ha lasciato, come si dice, la stecca all'amico Amerigo Soccornini. Dalla stazione di Carpi: Capo St. Sup. Giacinto Antonucci, Ass. Capo Gianfranco Evangelisti, Deviatore Ivo Arletti, Guardiano Danilo Albertin. Il Capo St. titolare di Terlano-Andriano cav. Ulderico Degano, dopo 35 anni, ha passato le consegne al Capo St. Sup. Dario Danieli. In pensione, dopo i festeggiamenti di rito, il Capo dell'Officina del Deposito Locomotive di Verona, Capo Tecn. Sovr. Enio Burti. Dal DL di Verona il Macch. Danilo Buniotto. Dalle Unità Compartimentali: Movimento: Segr. Sup. 1° cl. cav. Sergio Ruggeri; Materiale e Trazione: Segr. Sup. 1ª cl. Eugenio Olivieri. Augurissimi.

Un treno nel cassetto

La prima foto che pubblichiamo ritrae un gruppo di agenti in servizio alla stazione di Loreto, presso Ancona, nell'anno 1920. Ci è stata inviata dal Capo Stazione Superiore Aldo Belli, attualmente in servizio a Loreto. Ma vediamo chi sono i protagonisti della foto: secondo da sinistra, C.S. Aggiunto Pietro Bentivoglio; primo in alto da sinistra, Guardiamerci Antonio Arbuatti, padre del Macchinista Giovanni del D.L. di Ancora, in pensione; il terzo in alto da sinistra, il Deviatore Amedeo Belli, padre del segretario Bruna (già in servizio all'U.P.C. di Ancona) e zio del C.S. Aldo; a destra, defilato sullo sfondo, l'unico facchino dell'impianto, Ildebrando Belli, nonno di Bruna e Aldo. Ci sono poi i bambini, i figli. Si riconoscono il primo a sinistra, Alberto Arbuatti e la bambina più piccola figlia di Bentivoglio. Altro, purtroppo non si sa.

Ma forse non serve saperne di più per apprezzare tutto il fascino di questa foto. Il tempo ha sbiadito le immagini dei bambini che sono diventate figurette ectoplasmatiche, bianche apparizioni sullo sfondo scuro delle divise dei genitori.

E poi, che tenerezza, i maschi da una parte tutti seri e orgogliosi dei loro baschetti e le femmine, dall'altra, già vezzose, col capino reclinato, e mentre la più grande sfoggia una collana «da grande» forse di corallo, la piccina la sua cuffietta ricamata. L'aria severa dei ferrovieri impettiti, ufficiali nella posa e nello sguardo si smorza nel ruolo di padri affettuosi.

Anche l'altra è una foto di «gruppo in posa». Ce l'ha inviata Ferruccio Barazzutti di Bolzano, ferroviere in quiescenza, come lui si definisce, ed è stata scattata a Divaccia San Canziano (Grotte di Timavo), una stazione della linea Postumia-Trieste Centrale, nella seconda metà degli anni '30. Una stazione e una località che dopo la seconda guerra mondiale è passata alla Repubblica Federativa Jugoslava.

Nella foto è ritratto l'«esecutivo» della stazione. Barazzutti ci ha elencato i nomi che ancora ricorda: Dondi, Di Rocco (Capostazione Titolare), Iorio, Volpe, Riccardo Barazzutti (padre di Ferruccio), Della Valentina, Martini, Cesari, Pavan (suonatore di Saxofono). Anche questa seconda foto è divisa in orizzontale. In piedi lo «stato maggiore», in terra, accovacciati sui binari, i ferrovieri di grado inferiore: le divisioni di classe negli anni '30 passavano anche attraverso la posa di una foto d'occasione.

Ma Barazzutti figlio ci ha comunicato anche una ricca serie di notizie relative alla stazione. Nella rimessa era custodito tra gli altri, un treno dell'ex esercito austroungarico completo di locomotiva a vapore. Un treno molto particolare: era attrezzato, infatti, per il servizio docce alle truppe imperiali combattenti sul Carso.

In quegli anni a Divaccia transitava anche il favoloso Simplon-Orient Express. Era ancora il periodo del vapore (la Postumia-Trieste C.le è stata elettrificata fra il 1934 e il 1937), e l'Orient Express in viaggio verso l'est (era servito da trazione ex austroungarica) fermava a Divaccia per «acqua locomotive». Una sosta fissa alla quale è legato un episodio curioso.

Ad attendere il famoso treno a Divaccia c'era sempre il cane lupo del Capostazione Di Rocco che conosceva bene l'orario d'arrivo e il binario (due) e l'esatta ubicazione della carrozza ristorante. Tanta sistematica fedeltà era però interessata: il raffinatissimo cuoco di quel lussuoso treno preparava sempre del cibo per il suo amico del binario due.

Più veloci in Europa

di Antonio Dentato

La Conferenza Generale delle Reti ferroviarie e Compagnie di Navigazione Europee che, periodicamente, definisce gli orari dei treni viaggiatori internazionali quest'anno, a Parigi (18-27 settembre), ha programmato la circolazione dei treni per il biennio 1985-1987.
Pur senza solenni affermazioni di principio, i partecipanti alla Conferenza hanno convenuto su un obiettivo comune: maggiore velocità, minori costi. In pratica sono stati accorciati i tempi di percorrenza su molte relazioni, mentre alcune offerte non rispondenti ad una effettiva domanda della clientela saranno oggetto di attenta valutazione per gli opportuni ridimensionamenti.
All'origine della concezione di imprimere maggiore velocità alla circolazione dei treni viaggiatori internazionali, vanno ricordati due fatti fondamentali che, ormai, datano già ad alcuni anni addietro:
1) la creazione di treni «Intercity» che collegano grandi centri urbani sia all'interno dei singoli Paesi sia sul piano internazionale, con vetture e servizio di alto conforto;
2) l'entrata in servizio dei treni francesi a grande velocità, ormai a tutti noti con la famosa sigla «TGV».
Obiettivamente occorre riconoscere che il loro ingresso sul mercato del trasporto ferroviario ha portato come effetto indotto una circolazione più veloce dei treni in tutta l'Europa.
Solo per dovere di cronaca ricordiamo, ad esempio, che i collegamenti fra Milano e Parigi, con i treni «Lemano», «Lutetia», «Cisalpino» trovano coincidenze comode e puntuali con coppie di treni TGV a Losanna. I minori tempi di percorrenza, rispetto al passato, sono di circa due ore sia nel senso nord-sud che nel senso sud-nord.
Quest'anno, però, alla Conferenza europea degli orari treni viaggiatori (comunemente nota con la sigla «CEH» a livello internazionale) il fatto nuovo è venuto dall'Italia. Pur senza essere presentate come scelte eclatanti, e fuori da ogni pretesa di avere trovato soluzioni definitive ai numerosi problemi che ancora sono presenti nella circolazione dei treni nel nostro Paese, le proposte delle FS hanno trovato, via via, accoglimenti unanimi con apprezzamenti positivi da parte di tutte le Reti partecipanti.
In concreto l'Italia, partendo dagli orari dei treni in transito su Chiasso e Domodossola, ha presentato proposte di relazioni internazionali collegate ad un orario cadenzato che fa perno su Milano C.le e che si irradia su Genova, Torino e Venezia. Anche l'Italia dunque, dopo le positive sperimentazioni fatte nella relazione Roma/Napoli, ha scelto di avviare la sistemazione dell'orario della circolazione dei treni secondo un «cadenzamento». Orario cadenzato, significa appunto che, ad intervalli regolari, c'è un treno per una determinata destinazione. Ad esempio un treno I.C. in partenza da Milano per Genova alle ore 13,15 - 15,15 - 17,15 ecc. e un Espresso alle ore 6,05 - 8,05 - 10,05 ecc.
E così pure per Torino e per Venezia, e viceversa.
Era il primo passo, necessario per inserire anche le FS nel complesso mosaico di orario cadenzato che la maggior parte dei Paesi europei si sta dan-

Un convoglio a due piani delle Ferrovie francesi. In alto, una E 444

PIÙ VELOCI

do. E questo risponde a due obiettivi. Il primo è quello di presentare tutte le Reti europee con un piano definito di orari, tale da garantire collegamenti puntuali e sicuri sulle più importanti relazioni internazionali. Il secondo è conseguenza del primo: la clientela deve poter vedere soddisfatta la sua domanda di trasporto per ferrovia con maggiore velocità, più «comfort», e a prezzi convenienti.

A partire dall'orario estivo che entrerà in vigore il 2 giugno 1985, il minor tempo di percorrenza, su talune relazioni, è quasi di quattro ore. Così è, per esempio, nelle relazioni Francia - Italia - Germania - Austria e viceversa. Altrettanto significativi sono i più rapidi collegamenti con la Spagna, l'Olanda e la Russia (vedi tabella in basso).

E ciò senza dimenticare i migliorati collegamenti con la Svizzera, dove già dalla scorsa estate circolano treni in collegamento con TGV a Losanna e dove sulla relazione Roma / Ginevra / Berna / Basilea vi sono minori tempi di percorrenza di un'ora circa sia nel senso sud-nord che nel senso nord-sud.

C'è dunque una spinta generale verso una integrazione di tutte le reti europee, in modo da presentarsi sul mercato come unico vettore, con lo stesso volto. E ciò portando il servizio ai migliori livelli qualitativi. L'idea di creare una ferrovia veloce in Europa comincia a diventare realtà.

La conferma al perseguimento di questo disegno è venuta da una dichiarazione rilasciata alla stampa, nel corso dei lavori della Conferenza di Parigi, dal Direttore del Servizio Movimento FS, Dott. De Chiara. «Non ci nascondiamo — ha detto — le notevoli difficoltà che ancora oggi incontra la circolazione dei treni sui percorsi italiani, a causa dei numerosi lavori in corso per la realizzazione del Programma Integrativo. Ma molte opere sono già un fatto concreto e se ne avvertono gli effetti positivi. E perciò è possibile soddisfare talune attese dell'utenza sia nazionale che internazionale. Le innovazioni introdotte dall'orario estivo 1985 ne sono una prova tangibile».

«L'idea di aumentare progressivamente la velocità dei treni viaggiatori sulle lunghe distanze rende più attraente il trasporto per ferrovia e, per conseguenza, crea una alternativa al trasporto aereo o al trasporto individuale con autovettura. Ma la maggiore velocità dei treni viaggiatori va considerata sotto un profilo più ampio. Le tracce orari dei treni internazionali consentono una nuova strutturazione anche degli orari interni e avviano così, anche in Italia, un sistema di cadenzamento. In pratica, un treno, a cadenza fissa ogni ora o, in qualche caso, ogni due ore. Il sistema dell'orario cadenzato, che troverà aggiustamenti progressivi nei prossimi anni, dovrà consentire, altresì, più spazio al traffico merci, troppo condizionato, attualmente, dai limiti imposti dal traffico viaggiatori. Una equilibrata programmazione che risponda adeguatamente alla domanda dei due mercati, traffico viaggiatori e traffico merci, sembra il modo più giusto, da parte delle ferrovie italiane, per contribuire allo sviluppo economico e sociale del nostro Paese, nel contesto europeo».

Riduzione dei tempi di collegamento ferroviario fra città europee a partire dall'orario estivo 1985

Collegamenti	Relazioni	Treni	Minor tempo di collegamento
Francia-Italia-	Marsiglia-Monaco	47/48/565/286	3h 31' (a)
-Austria-Germania	Marsiglia-Vienna	47/48/565/232	3h 31' (a)
	Marsiglia-Trieste	47/48/565/2741	3h 27' (a)
	Monaco-Marsiglia	287/532/533/46	2h 37' (b)
	Vienna-Marsiglia	233/532/533/47	2h 37' (b)
	Trieste-Marsiglia	2470/532/533/46	1h 52' (b)
	Nizza-Venezia	549/550/551	2h 28'
	Venezia-Nizza	546/547/580	55'
	Nizza-Milano	1149/557/558	3h 55'
	Milano-Nizza	541/542/1148	1h 40'
Francia-Italia	Parigi-Brindisi M.	1127	30'
	Parigi-Milano	217	22' (c)
	Bordeaux-Milano	343/344	10' (d)
	Milano-Bordeaux	538/340	43' (d)
Olanda-Italia	Roma-Amsterdam	200	1h 35'
Italia-Germania	Milano-Dortmund	202	45' (e)
	Milano-Dortmund	277	22'
	Milano-Amburgo	275	27'
	Dortmund-Milano	276 (IC)	14'
	Amburgo-Milano	274 (IC)	24'
	Dortmund-Ancona	297	1h 19'
	Norimberga-Sestri Lev.	383	30'
	Stoccarda-Ventimiglia	381	1h 44'
	Stoccarda-Ventimiglia	387	14'
	Stoccarda-Milano	389	19'
	Ventimiglia-Stoccarda	380	30'
	Ventimiglia-Stoccarda	386	1h 14'
	Stoccarda-Milano	388	34'
Italia-URSS	Mosca-Torino	260/262	2h 30'
	Torino-Mosca	269/261	40'
Belgio-Italia	Bruxelles-Ancona	291	39'
Italia-Spagna	Roma-Irun/Port Bou	349	2h 10'
	Irun/Port Bou-Roma	346	1h 25'

(a) con trasbordo a Milano C.le; (b) con trasbordo a Genova P.P.; (c) via Modane; (d) via Ventimiglia; (e) via Duisburg.

Il treno è una matassa di fumo

In occasione del centenario della morte di Giuseppe De Nittis, il pittore barlettano che visse e lavorò a Londra e Parigi, è quasi d'obbligo fare una visita alla pinacoteca di Barletta dedicata a suo nome. Vi si trovano ben 171 opere donate dalla moglie del pittore alla città di Barletta, fra le quali spiccano anche le celebri tele ispirate alla ferrovia.

Nato a Barletta (Bari) il 25 febbraio 1846, De Nittis morì a Parigi — dove si era trasferito definitivamente nel 1872 — il 21 agosto del 1884 quando, ancora giovanissimo, era nel pieno del fulgore artistico (il certificato di morte fu controfirmato da Alessandro Dumas figlio).

Studiò all'Accademia di Napoli col Calò, col Dattoli e con lo Smargiassi, ma sua unica e vera maestra fu la natura che cominciò a riprodurre con profondo senso realistico. A 20 anni fu a Firenze, poi si portò a Parigi da dove, ogni anno, si recava a Londra, di cui sentiva così intensamente il fascino severo e grandioso e dove nei brevi soggiorni dipinse alcuni tra i suoi quadri più belli («Piccadilly», «Trafalgar Square», «Domenica a Londra»).

Fu comunque a Parigi che De Nittis espresse il meglio della sua pittura; amava la Francia che considerava sua seconda patria anche se la nostalgia per l'Italia e per la sua Barletta era sempre viva e presente.

Gli proposero di naturalizzarsi francese, ma rifiutò. Si racconta in proposito che, giunto all'apice della fama, fosse ricevuto da Umberto I, il quale gli disse: «Quando un artista della vostra valentia ha avuto la fortuna di nascere in Italia, è a Roma che deve stabilirsi, ed è di Roma che deve ritrarre gli aspetti sulla tela».

«Maestà — rispose con franchezza il pittore — se fossi rimasto in Italia non sarei probabilmente il poco che adesso sono. È a Parigi che debbo la mia fama ed anche la soddisfazione di vedermi rivendicato dai miei compatrioti». Evidentemente De Nittis presagiva che all'estero gli sarebbe stata dedicata quell'attenzione che non avrebbe avuto in patria.

«Il treno che passa» di De Nittis, una delle opere conservate al Museo civico di Barletta

Suoi modelli i cieli, le nebbie, la strada e soprattutto sua moglie Leontine Gruville che, morta nel 1913, donò 171 opere del marito alla città di Barletta che le conserva, come già detto, nella omonima galleria.

Ma anche la ferrovia ha lasciato un solco profondo nell'arte di De Nittis. Una locomotiva, un treno in corsa, il candido fumo mosso dal vento sono sicuramente temi impressionistici. Il treno, come la stazione, diventa quasi elemento della natura.

Nelle tele «Strada Ferrata», «Ferrovia di Torre Annunziata», ma molto più in «Passa il treno», De Nittis non vede che una bianca matassa di fumo che rileva e nasconde, con effetto suggestivo, il treno sbuffante. Si resta affascinati e incantati ammirando quelle tonalità basse e delicate, quei paesaggi sfumati: si è al di fuori eppure ci si sente partecipi del paesaggio.

Tutte le opere del De Nittis, da alcuni definito il «re del grigio» (ma è proprio grigio?) sono incipriate da una nebbiolina argentea e trasparente, avvolte da una luce che dà ombre perlate, impalpabili.

Nei 171 quadri conservati a Barletta c'è il De Nittis delle prime esperienze napoletane, dell'esperienza fiorentina, quello di Parigi e Londra; c'è il De Nittis dell'olio, del pastello, del disegno. Insomma c'è tutto De Nittis.

La città di Barletta, in questo centenario della morte, ha commemorato il suo grande concittadino e, per l'occasione, è intervenuto anche l'Istituto Poligrafico dello Stato che ha curato l'emissione di un foglietto commemorativo.

Ma De Nittis è un impressionista, un macchiaiolo o cos'è? De Nittis è il pittore dell'eleganza, aperto ad ogni esperienza e sempre alla ricerca di nuove forme pittoriche. Come dice il prof. Enrico Piceni, uno dei più autorevoli studiosi dell'artista, De Nittis è un grande pittore nel senso che è unico. Un pittore che ha attraversato tante esperienze, ha conosciuto tante scuole, ma ha sempre dipinto come voleva lui.

Fulminato troppo presto da un ictus, ci ha lasciato, purtroppo, una produzione scarsa, ma come i suoi contemporanei Manet, Degas, Pissarro, Cèzanne e Renoir, De Nittis ha trasmesso nelle sue opere la gioia di vivere, la genialità, la nostalgia per la terra natia.

Armando Noya

BOLOGNA

Una mostra per Mazzoni

Si è di recente inaugurata presso la Galleria comunale d'arte moderna di Bologna la mostra «Angiolo Mazzoni 1894-1979» realizzata con il contributo delle Relazioni Aziendali FS, del Ministero delle Poste e in collaborazione con il Museo Depero di Rovereto.

Mazzoni, nato a Bologna ma senese d'origine, realizzò tra il 1920 e il 1943, in qualità di ingegnere architetto delle Ferrovie dello Stato, un'intensa attività di progettazione di stazioni e palazzi postali: le sue opere attuano uno svecchiamento dell'architettura ministeriale con l'introduzione di una serie di riferimenti, risolti in maniera geniale, all'architettura moderna europea, dalla Secessione viennese al Costruttivismo russo.

L'attività mazzoniana non si limita però alla progettazione laboriosa di edifici o alla sistemazione a scala urbanistica di organismi ferroviari: la sua attenzione scende di scala fino all'arredo, all'utensile per il ristorante, al carrello per il trasporto della posta e dei bagagli.

La mostra, che resterà aperta fino al 3 gennaio p.v., presenta per la prima volta l'intero percorso artistico mazzoniano attraverso l'esposizione di disegni originali, mobili e oggetti d'arredo e di oltre trecento ingrandimenti fotografici.

Nel catalogo, edito dalla Grafis di Bologna, trovano spazio un'ampia documentazione fotografica e interventi di Giovanni Klaus Koenig, Alfredo Forti, Anna D'Angelo, Carlo Severati, Cesare Columba.

Nel prossimo numero «Voci» dedicherà alla mostra e alla figura del Mazzoni un ampio servizio. ***A. D'a.***

VERONA

Il 24° Convegno del C.I.R.U.

Il Convegno Nazionale del C.I.R.U. di quest'anno, 24° dalla costituzione del Centro, si è svolto a Verona dove abbiamo trascorso quattro giorni, dal 6 al 9 settembre, di riflessione su un tema senz'altro attuale: «La condizione del ferroviere lontano dalla propria terra di origine».

L'argomento ha coinvolto noi tutti in una delle problematiche più complesse e spinose della nostra realtà aziendale.

Le giornate dei cento e più convegnisti sono state scandite dal ritmo ormai consueto di questo appuntamento annuale: al mattino relazione dell'esperto, quindi discussione nell'ambito dei gruppi di studio; ripresa del dibattito nel pomeriggio, quindi incontro conclusivo con l'oratore.

Primo intervento, dopo l'introduzione di P. Carlo Messori Roncaglia, è stato quello dell'On. Savino Melillo, Sottosegretario ai Trasporti, il quale ha delineato le «esigenze del servizio ferroviario e i problemi dell'occupazione», evidenziando le ragioni storico-sociali che hanno determinato, all'interno del nostro Paese, quella situazione di squilibrio economico che sta all'origine del fenomeno del flusso migratorio fra sud e nord.

Nel suo intervento, l'On. Melillo ha anche avanzato alcune proposte intese a rendere meno acuta la crisi che spesso si verifica nel rapporto ferrovieri-Azienda in tema di trasferimenti.

Sulle componenti squisitamente umane della posizione di «immigrato» si è soffermato il prof. Carlo Remondino, docente di psicologia all'Università di Padova, che ha focalizzato gli «aspetti psicologici dell'adattamento» fra uomo e ambiente, come tensione verso l'equilibrio delle differenti consuetudini ed esigenze.

Molto circostanziata la relazione dell'Ing. Salvatore Puccio, Direttore del Compartimento FS di Verona, sulle «iniziative R.U. per favorire l'adattamento». Oltre al tema del meridionale «trapiantato» al nord l'ing. Puccio ha affrontato la complessa situazione dell'Alto Adige rispetto alle normative per l'assunzione di personale nella Pubblica Amministrazione.

Si è così concluso questo incontro dedicato alle relazioni umane, che ancora una volta si è dimostrato fertile di spunti preziosi, una felice parentesi che ogni anno si rinnova. ***Laura Facchinelli***

Il Direttore Compartimentale di Verona, Ing. Puccio, al Convegno C.I.R.V.

MILANO CERTOSA

Un nuovo scalo merci e un nuovo F.V.

Ancora qualche mese e l'impianto di Milano Certosa sarà affidato alle cure dei tecnici della 1ª Unità Speciale di Novara che seguiranno i lavori di ammodernamento della stazione. Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo scalo merci e di un nuovo fabbricato viaggiatori.

L'impianto di Milano Certosa, prima stazione a Nord-Ovest di Milano, è un nodo fondamentale per lo smistamento di convogli, sia merci sia viaggiatori, diretti nella Cintura di Milano verso Milano Lambrate, Milano Centrale e Milano Porta Garibaldi. Giornalmente transitano sui quattro binari di corsa circa 350 convogli in direzione di Milano, da una parte, e di Rho dall'altra. La mole di lavoro che impegna gli agenti non riguarda il solo servizio interessante i treni pendolari, intenso dal lunedì al venerdì, ma anche quello inerente il transito dei convogli merci presenti tutta la settimana.

Con la realizzazione del nuovo fabbricato viaggiatori, e il conseguente inserimento di un impianto ACEI, la stazione di Milano Certosa vedrà snellito notevolmente il proprio carico di lavoro.

Attualmente l'impianto è dotato di tre cabine. Una lato Milano Porta Garibaldi, una lato Rho, interessate agli arrivi e alle partenze, e infine una prospicente lo scalo merci, utile per le manovre e per il ricovero nel fascio merci di treni in deposito, sosta o manovra.

L'apparato ACEI consentirà inoltre, all'agente operatore, di coordinare con maggiore celerità gli arrivi, le partenze e le manovre.

Il nuovo fabbricato viaggiatori comporterà anche la realizzazione di sottopassaggi pedonali di cui l'impianto è attualmente sprovvisto.

Lo scalo merci ora adiacente al quarto binario di corsa linea Varese, lato Rho, verrà spostato lungo la linea Domodossola, sempre lato Rho in posizione parallela al primo binario di corsa. Milano Certosa dispone attualmente di 8 binari nel fascio merci. A questi si devono aggiungere due precedenze dispari e una pari. Con l'ultimazione del nuovo scalo l'impianto avrà a disposizione circa 10 binari nel fascio merci che si sommeranno alla precedenza pari e ai quattro binari di corsa esistenti.

Inoltre da Milano Certosa partiranno altri due binari facenti parte del «Fascio Passante» di Milano. I lavori di ammodernamento dello scalo saranno coordinati dal distaccamento di Monza della 1ª Unità Speciale di Novara diretta dall'Ing. Rizzotti. I tecnici di Novara seguiranno invece i lavori di costruzione del nuovo fabbricato viaggiatori.

Il progetto per l'approntamento del fascio merci è stato suddiviso in tre fasi. Sono inoltre previsti degli interventi preliminari che serviranno per agevolare gli agenti nelle fasi successive. I lavori consisteranno dapprima nella modificazione di alcuni dispositivi di armamento.

I tecnici passeranno quindi alla prima fase dei lavori per il fascio merci demolendo inizialmente il deposito materiale del Servizio Lavori per dare spazio al nuovo fabbricato della Gestione Merci. Nella palazzina troveranno posto l'ufficio del Capo Gestione Titolare, di accettazione e svincolo merci, dell'Assistente al piazzale, l'archivio della Gestione, il magazzino del Servizio Lavori, due centrali elettriche e il magazzino merci con il relativo piano caricatore. La seconda fase consisterà nella posa dei dispositivi del piazzale a cui farà seguito l'attivazione del nuovo scalo merci.

«La creazione del nuovo fascio merci e di un moderno fabbricato viaggiatori — sottolinea Ferruccio Tomasi, Titolare di Milano Certosa — trasformerà la nostra stazione in un impianto all'avanguardia. Da anni ormai Milano Certosa è diventata una stazione di smistamento dei convogli merci diretti allo scalo di Milano Smistamento e a Milano Lambrate per il proseguimento su altre linee. La funzione del nostro impianto è soprattutto quella di ridurre il numero di treni diretti nella Cintura di Milano, rafforzandone la composizione.

L'allargamento dello scalo merci ci darà così la possibilità di lavorare al meglio delle nostre possibilità».

Il progetto della nuova stazione per Milano Certosa è parte integrante di uno a più ampio respiro, denominato «Progetto 2000», e che vede coinvolte, oltre all'Azienda delle Ferrovie dello Stato, la Regione Lombardia, le Ferrovie Nord Milano e l'azienda della Metropolitana Milanese. Con questo progetto il Comune di Milano realizzerà un grande Passante Ferroviario che collegherà in città tutte le tratte ferroviarie esistenti rendendo più agevoli e veloci gli spostamenti dei pendolari.

Stefano Biserni

Il 4 novembre a Villa Patrizi

Nel quadro delle manifestazioni celebrative del 4 novembre si è svolta, come ogni anno, una cerimonia ufficiale all'ingresso di Villa Patrizi. Ai piedi del monumento che ricorda i ferrovieri Caduti in guerra sono state deposte corone di alloro benedette dal Cappellano militare. Erano presenti, fra gli altri, il nostro Direttore Generale, Ing. Misiti, e, per lo Stato Maggiore dell'Esercito, il Colonnello Corsini e il Tenente Colonnello Schiariti. Erano inoltre presenti numerosi rappresentanti delle Associazioni combattenti, fra cui il Presidente dell'Ass. Genio Ferrovieri, Massarotti, accompagnato dal Consigliere Nazionale, Veschi.

CATANIA

Il 34° Congresso dell'ASAI: la «rivoluzione aziendale»

«L'eccessivo pragmatismo è l'utopia al negativo» ha detto l'editore Enzo Sellerio nel corso del 34° Convegno dell'ASAI (Associazione della Stampa Aziendale Italiana) svoltosi il 13 e 14 ottobre scorso a Catania.

Ma cosa c'entra l'utopia con la stampa aziendale? Parecchio, almeno a quanto è emerso durante la discussione del tema del convegno: «La stampa aziendale nell'azienda che cambia». L'utopia c'entra perché nell'attuale fase dello sviluppo della società il cambiamento non si attua più per «scatti», il cambiamento è ormai la normalità, la caratteristica permanente del mondo tecnologico e industriale costantemente teso al superamento dei livelli via via raggiunti. E la stampa aziendale — come hanno ricordato il Prof. Francesco Leonardi, Preside della Facoltà di Scienze Politiche di Catania e l'Ing. Pasquale Pistorio, Presidente della Società SGS-ATES — può favorire la partecipazione del personale e dei lavoratori a questo processo di «cambiamento normale». Un cambiamento che avviene dentro la struttura dell'azienda e fuori l'azienda. Un cambiamento che ha i suoi costi, certo, ma secondo l'Ing. Pistorio molto maggiori, a questo punto, sono i costi del «non cambiamento».

Le aziende non sono isole, ha detto il Dott. Paolo Benzoni, Presidente dell'ASAI (Benzoni è Presidente e Amministratore delegato della SIP) nel corso della sua relazione introduttiva: le aziende cambiano in un mondo che cambia. L'ottica della stampa aziendale, al-

lora può e deve diventare «planetaria» (Prof. Leonardi). Ecco l'utopia: realtà particolari, aziende dalla svariatissima attività e produzione, si aprono alla molteplicità e agli stimoli complessi di un universo sociale e produttivo fondato sull'interazione e lo scambio.
Ma l'attenzione della stampa aziendale va orientata anche sulla coesistenza tra i processi di cambiamento e i fattori di stabilità. Superato il pragmatismo col quale si è contrabbandato a lungo l'equivoco «aziendalistico» («la stampa aziendale non può essere più la voce della direzione», ha chiarito il Dott. Benzoni) l'utopia negativa è ormai scongiurata.
E l'utopia al positivo? L'ha detto sempre Sellerio: «Quando ho collaborato a testate aziendali non le ho mai considerate come un settore a parte della stampa». La stampa aziendale è prima di ogni altra cosa semplicemente «stampa». L'azienda cambia in un mondo che cambia e allora alla stampa aziendale spetta registrare, spiegare, illustrare, i termini della «rivoluzione aziendale» in atto.
E per raccontare questa «rivoluzione», che è stata al centro anche della relazione del Prof. Francesco Testa, Consigliere dell'Associazione Italiana Direzione del Personale, la stampa aziendale deve muoversi con criteri di alta specializzazione professionale: insomma seguire e uniformarsi agli sviluppi della realtà che ha il compito di descrivere. Solo dei professionisti dell'informazione possono rendere pienamente conto della «rivoluzione aziendale», fatta proprio di specializzazione e professionismo.
Una «rivoluzione» che tocca anche il meridione. L'Ing. Pistorio che ha illustrato l'attività della SGS-Ates produttrice di sofisticati componenti elettronici all'altezza della concorrenza giapponese e americana, si trova a gestire un settore all'avanguardia, in cui il cambiamento è la ragione stessa della produzione, la sua caratteristica permanente. In questo quadro, l'Ing. Pistorio ha detto di valutare la comunicazione sistematica e ripetitiva uno degli strumenti privilegiati per instaurare un dialogo con i dipendenti sui temi delle trasformazioni aziendali.
Ancora una volta, insomma, la stampa aziendale è emersa con caratteristiche del tutto aderenti ai mutamenti economici e sociali avvenuti nel nostro paese. Chi sostiene un uso dell'organo d'informazione aziendale in funzione esclusiva delle ragioni della «direzione» guarda indietro, a un passato ormai lontano. Il futuro delle aziende e della stampa aziendale è nell'apertura più completa al dialogo, allo scambio, all'incontro tra gli operatori a tutti i livelli e il «management».
Questo per i contenuti. E la forma? Come ha ricordato il dott. Benzoni, anche le forme sono contenuti. E allora conviene far tesoro delle indicazioni di un editore raffinato e intelligente come il catanese Sellerio: «I tempi dei tramonti sono tramontati» ha detto, riferendosi a certe pubblicazioni d'immagine super-patinate e super-illustrate. La ricetta Sellerio per un giornale aziendale al passo coi tempi prevede sobrietà e discrezione. Insomma meglio puntare sul bianco/nero e su una grafica rigorosa. Inoltre, Sellerio ha indicato l'importanza di un riscontro del gradimento dei lettori compiuto nell'unico modo veramente serio: la vendita del giornale.
A questo punto, noi di «Voci» ci siamo sentiti un po' la punta di diamante dei periodici aziendali «evocati» nel Convegno di Catania: siamo, infatti, tra i pochi ad aver scelto da tempo la formula dell'abbonamento volontario, a pagamento (anche se simbolico). D'altra parte, siamo convinti che è meglio entrare in un numero minore di case, ma almeno dietro un preciso invito. E se il giornale funziona o va corretto in qualcosa è proprio l'analisi delle «vendite» a dircelo. L'obiettivo della stampa aziendale è offrire un servizio ai lettori ed è quindi a loro che conviene attribuire la funzione di arbitri della qualità della stampa aziendale.
Un convegno, dunque, particolarmente ricco di stimoli e spunti di riflessione e di indicazioni operative. Per i contributi di grande interesse, tra cui anche quello del prof. Giarrizzo, Preside della facoltà di Lettere di Catania, e per il dibattito particolarmente vivace e molto centrato sul tema, il 32° convegno della Stampa Aziendale va annoverato tra i più riusciti degli ultimi anni. L'azienda cambia e cambia anche la stampa aziendale. E, a quanto pare, sta cambiando in meglio.

Tiziana Gazzini

Si è svolta in Calabria dal 14 al 17 ottobre una esercitazione per pubbliche calamità in cui si è ipotizzato un evento sismico coinvolgente le province di Cosenza, Catanzaro e Reggio Calabria. Nel suo ambito, su richiesta e per il coordinamento dell'Ufficio Movimenti e Trasporti dello Stato Maggiore dell'Esercito, la nostra Azienda, insieme alla Croce Rossa Italiana, ha contribuito ad allestire un treno sanitario adibito al trasporto di feriti. Durante l'esercitazione il treno ha sostato nella stazione di Gizzeria Lido.

MILANO

Un corso sui problemi della sicurezza

Ha avuto luogo qualche tempo fa un corso di aggiornamento con lo scopo di far conoscere ai diretti responsabili nei Depositi Locomotive e nelle Squadre Rialzo i problemi della salute e sicurezza sul lavoro. I lavori sono stati organizzati, diretti e in massima parte svolti dal Capo Sezione alla sicurezza dell'Ufficio Trazione

Ing. Giampietro che ha voluto e saputo offrire ai circa 30 partecipanti Capi Tecnici e Capi Deposito Titolari degli Impianti della Trazione di tutto il Compartimento di Milano, un quadro delle disposizioni vigenti in materia di igiene e sicurezza del lavoro coinvolgendoli in modo concreto e responsabile.

In maniera particolare, anche con l'ausilio di sussidi audiovisivi, sono state illustrate le disposizioni previste, dal DPR 547/55 - DPR 469/79. Legge 191/74 e altre normative, per gli ambienti di lavoro e i rotabili.

Oltre all'Ing. Giampietro sono intervenuti i medici Dott. Serio — del Servizio Sanitario e Dott. Sergi dell'Ufficio Sanitario di Milano che hanno presentato agli attenti e qualificati partecipanti, esposizioni eccellenti sui pericoli che maggiormente incombono nei nostri Impianti e i relativi modi e mezzi per prevenirli e combatterli nonché gli interventi degli Organi Sanitari Aziendali.

È intervenuto anche il Dott. Cortinelli della Pretura di Brescia, esperto dei problemi del lavoro, che ha presentato un interessante quadro normativo tendente a tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori viste come bene collettivo da rispettare e proteggere.

Al termine di ciascun intervento è seguita una interessante e animata discussione che ha permesso di comprendere ed approfondire gli eventuali punti oscuri.

Al termine dei lavori si è consolidata la convinzione della utilità di simili iniziative, auspicando la necessità di ripeterle, anche per altri argomenti che ogni giorno, i Dirigenti degli Impianti incontrano e affrontano, risolvendoli di volta in volta, spesso grazie ad iniziative personali.

Dario Caporali

SARZANA

Un nuovo sottopasso

È stato inaugurato il sottopassaggio costruito nella Stazione di Sarzana, sulla linea Genova-Roma, allo scopo di consentire l'accesso pedonale al marciapiede dei binari 2 e 3 senza più dovere attraversare a raso il primo.

L'opera ha una lunghezza di metri 11,20, esclusa la rampa delle scale, una larghezza ed una altezza di pari misura di metri 2,50. È stato necessario eseguire scavi fino alla profondità di circa sei metri sotto il piano del ferro con asportazione di circa 1150 mc di materiale. I lavori di scavo sono stati preceduti da opere di consolidamento delle fondamenta del Fabbricato Viaggiatori mediante l'incastro, ad una profondità di oltre 16 metri, di una serie di micropali, nonché da opere provvisionali le più importanti delle quali sono state la captazione di acque di falda e la deviazione di scarichi di acque nere.

Si è provveduto anche a prolungare, lato La Spezia, il 3° marciapiede per una lunghezza di 80 metri.

Le giornate di lavoro impiegate sono state 1.500. Il costo, di circa 250.000.000 di lire, ha gravato sui fondi di cui alla legge 17/1981.

NUOVO!

Elettronica e Microelettronica

STUDI CIÒ CHE HA UN FUTURO CERTO!

Il nuovo corso per corrispondenza IST è davvero efficace e professionale. **ELETTRONICA E MICROELETTRONICA** è la via più diretta per inserirsi in questo importante settore della tecnica di oggi.

Le sue 24 dispense consentono un facile accesso alla teoria; i suoi 100 e più esperimenti rendono lo studio un'affascinante avventura.

SI IMPADRONISCA DELLA MICROELETTRONICA!

Mediante lo studio di questo nuovo corso Lei avrà l'opportunità di acquisire una formazione ricca di contenuti, solida e fondata sulla pratica.

ELETTRONICA E MICROELETTRONICA Le spiegherà gli sviluppi più recenti e le novità più significative dell'elettronica moderna. Grazie alla microelettronica Lei scoprirà la tecnica dei microprocessori!

UN METODO VIVO ED EFFICACE!

Fin dalla prima pagina Lei si "immergerà" nell'elettronica.

Potrà verificare subito, sperimentalmente, le nozioni apprese passo dopo passo. Con il materiale in dotazione al corso Lei costruirà, in modo completamente autonomo, circuiti e strumenti elettronici; esaminerà a fondo numerosi circuiti integrati!

STA A LEI DECIDERE!

Questo nuovo corso rappresenta un ottimo investimento per il suo futuro professionale. A conferma del suo successo nello studio otterrà anche un certificato finale.

Ci spedisca subito il tagliando: riceverà - in **visione gratuita** e solo per posta raccomandata - la 1ª dispensa e la documentazione completa per una **prova di studio**.

Così potrà toccare con mano la bontà del metodo IST e decidere in assoluta libertà.

Compia questo primo passo verso un futuro di successo!

IST ISTITUTO SVIZZERO DI TECNICA, LUINO

- Associato al Consiglio Europeo Insegnamento per Corrispondenza
- Insegna a distanza da oltre 77 anni, in Italia da oltre 37
- Non effettua mai visite a domicilio

Da compilare, ritagliare e spedire in busta a: 8452A - 193

IST - ISTITUTO SVIZZERO DI TECNICA
Via S. Pietro 49 - 21016 LUINO VA
Tel. 0332/53 04 69 (dalle 8.00 alle 17.30)

SI', desidero ricevere - in **VISIONE GRATUITA**, per posta e senza alcun impegno - **la prima dispensa per una PROVA DI STUDIO** e la documentazione completa del Corso.

Cognome
Nome Età
Via N.
CAP Città
Professione o studi frequentati: Prov.

CANTIANI P&M

REGGIO CALABRIA

Sono partiti i «TRES»

Dal 2 ottobre 1984 «disco verde» per i «TRES» (Trasporti Rapidi Economici Sicuri). Collegheranno, con cadenza pentasettimanale — da martedì a sabato — l'Italia meridionale, compresa la Sicilia, con le principali stazioni dell'Italia settentrionale per il trasporto delle merci, ad esclusione dei prodotti ortofrutticoli per i quali oltre ai treni TEEM (Trans Europ Express Marchandises), esiste già un sufficiente numero di treni derrate per far fronte alle diverse campagne ortofrutticole.

Una approfondita indagine di mercato, condotta dai consulenti dell'Ufficio Marketing dei Compartimenti di Reggio Calabria, Bari e Palermo con la valida collaborazione delle Associazioni Industriali interessate, ha preceduto la partenza dei TRES.

L'indagine si è svolta nel periodo ottobre-novembre 1983. In tale periodo i consulenti della clientela hanno contattato numerosissime piccole e medie industrie e ciò ha dato la possibilità di realizzare un quadro chiaro sui flussi di traffico, sulla loro periodicità, sul tipo delle merci, sui principali poli di produzione e sulle località di destinazione dei trasporti di maggiore interesse, sui tipi di carro, sui tempi di resa. Nel rispetto di queste indicazioni l'Azienda ha realizzato i nuovi servizi TRES le cui caratteristiche coincidono pienamente con le esigenze della clientela.

Il servizio, offerto per la prima volta nell'ambito del traffico nazionale, è simile a quello già sperimentato positivamente a livello internazionale per i traffici diretti in Francia via Modane e consentirà di migliorare i collegamenti merci nel senso Sud/Nord per soddisfare e favorire in modo particolare le imprese del Mezzogiorno interessate ai mercati delle Regioni settentrionali.

Il servizio viene realizzato a mezzo «treni blocco» multiclienti ed è destinato soprattutto ad operatori medio-piccoli che per i loro trasporti a carro isolato possono beneficiare dei vantaggi del treno completo senza per ciò pagare alcun supplemento di tariffa.

Le direttrici di traffico individuate partono dalle Regioni Sicilia, Calabria e Puglia e sono rivolte verso le zone dell'Emilia Romagna, del Piemonte, della Lombardia e del Veneto.

I due treni completi multiclienti partono da Villa S. Giovanni e Bari percorrendo rispettivamente la dorsale tirrenica e la linea adriatica.

Il treno proveniente da Villa S.G. serve la clientela siciliana e delle zone occidentali della Calabria e Basilicata; quello in partenza da Bari, oltre la Puglia, serve anche le zone orientali calabresi.

Ecco alcuni esempi di durata globale del trasporto con l'istituzione del nuovo servizio: per raggiungere Milano bastano 31 ore da Villa S.G., 42 da Crotone, 44 da Catanzaro, 52 ore da Reggio Calabria, 57 da Cosenza e Castiglione Cosentino; per raggiungere Torino 50 ore da Villa S.G., 61 da Crotone, 63 da Catanzaro, 71 da Reggio Calabria e 76 da Cosenza e Castiglione Cosentino.

Il rispetto della puntualità, inoltre, è reso possibile dalla sorveglianza continua del servizio da parte di operatori degli Uffici Movimento e Commerciale dei Compartimenti interessati in stretta collaborazione con i Servizi della Sede Centrale.

Prima di dare il «via libera» ai TRES, il 26 settembre si è tenuto presso la Camera di Commercio di Reggio Calabria un incontro, organizzato dalla nostra Azienda, con gli operatori economici calabresi al fine di illustrare loro le principali caratteristiche del nuovo prodotto offerto. Per l'Azienda erano presenti il Direttore Compartimentale Ing. Rizzuto, il Dr. Bagnai ed il Sig. Casagrande del Servizio Commerciale, l'Ing. Zecchi del Servizio Materiale e Trazione, l'Ing. Millemaci, l'Ing. Borrello, il Dr. Minniti rispettivamente capi degli Uffici Movimento - Trazione e Commerciale del Compartimento di Reggio Calabria; per la Confindustria ha partecipato la D.ssa Piva.

Nell'ampio salone della Camera di Commercio oltre a un buon numero di operatori economici erano presenti rappresentanti della stampa, RAI 3 Calabria e l'emittente reggina R.S.T. che hanno dato alla nuova iniziativa una ampia divulgazione.

I «TRES» stanno ora correndo speditamente verso il Nord. Sono nella fase iniziale di «rodaggio» e qualche eventuale difficoltà, è giustificata.

Con la nuova iniziativa, la nostra Azienda non ha soltanto contribuito a ridurre in termini accettabili le distanze esistenti fra il Sud e il Nord del Paese ma ha anche fatto un passo in più verso un nuovo e più moderno modo di assolvere ai compiti istituzionali nel settore dei trasporti. ***Giulio Giulietti***

GENOVA

Concorso abbellimento stazioni e impianti 1984

Cordiale accoglienza e giornata di festa, sabato 20 ottobre, per la numerosa schiera dei Capi delle stazioni e di altre unità, premiati al concorso compartimentale per l'abbellimento e il decoro degli impianti per l'anno 1984.

Due Comuni del Ponente Ligure hanno voluto ospitare i partecipanti e rendere omaggio alla Ferrovia: Loano e Boissano, il primo, lungo la linea Genova-Ventimiglia, il secondo, limitrofo del primo nell'entroterra, hanno offerto un'ospitalità squisita che ha reso più festosa la cerimonia.

Prima a Boissano, i partecipanti giunti in pullman hanno assistito allo scoprimento della targa di una nuova piazza dedicata al noto attore genovese Gilberto Govi, figlio di ferroviere, e, nella nuova sala consiliare del restaurato Palazzo Durante, al saluto del Sindaco Francesco Cenere e dell'Assessore Provinciale Vaccarezza.

Non sono mancati accenni al tormentato problema della Genova-Ventimiglia, che nella zona è ancora a semplice binario, al trasferimento a monte della sede attuale e alle varie soluzioni prospettate, su cui l'Ing. Gallo, che parlava a nome del Direttore Compartimentale, ha espresso la necessità di un attento esame del problema, che non deve trascurare le esigenze, non solo tecniche ed economiche, ma anche ambientali per la popolazione interessata alla ferrovia, in presenza di una strada, l'Aurelia, asfittica, non suscettibile di ampliamenti e incapace di sostituire localmente la ferrovia.

La comitiva si è poi trasferita a Loano dove, nella sede comunale, sono stati consegnati i numerosi premi offerti da Enti locali e da Banche liguri e piemontesi.

Qui, dove il Sindaco Galassini ha avuto parole di apprezzamento per la nostra Azienda, molto sensibile, egli ha detto, alle necessità della graziosa cittadina rivierasca, in cui col treno giungono numerosi turisti da ogni parte d'Europa, i Capi degli impianti, chiamati nell'ordine, hanno ricevuto i rispettivi premi.

La cerimonia si è conclusa con un commosso saluto di commiato all'organizzatore da tanti anni del Concorso e della cerimonia: Giuliano Retteghieri ha concluso, per limiti di età proprio il 20 ottobre scorso, la sua lunghissima stagione ferroviaria: alla sua popolarità, al suo grande impegno, alla sua onestà, l'uditorio ha tributato una lunga sincera ovazione.

Aurelio Battaglia

Offerta dell'editore

Subito a casa Vostra in visione gratuita per dieci giorni

20

16 GRANDI VOLUMI CIRCA 5000 PAGINE OLTRE 160.000 VOCI 10.000 ILLUSTRAZIONI IN NERO E A COLORI

GRANDE FORMATO: cm. 27,5x20 CARTA PATINATA DI LUSSO COPERTINA RILEGATA CON FREGI IN ORO

questa meravigliosa macchina per scrivere subito in omaggio PIU' un eccezionale sconto sul costo dell'enciclopedia

Il Mondo domani

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.

Tagliando da inviare incollato su cartolina postale o in busta chiusa a Soc. SIVE - Via Costantino Maes 66, 00162 Roma - Tel. 83.93.448 - 83.58.24

Desidero ricevere in visione gratuita, senza impegno d'acquisto, l'Enciclopedia IL MONDO DOMANI + macchina per scrivere.

La potrò esaminare per dieci giorni. Se mi piace e desidero trattenerla, come appartenente alle Ferrovie dello Stato o abbonato alla rivista, potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento:

- ☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 420.000 che verserò, senza anticipo in rate mensili di L. 30.000 consecutive
- ☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 380.000, che verserò entro dieci giorni dal ricevimento dell'opera

Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

FIRMA

COGNOME NOME

DIPENDENTE DA PRESSO

MATRICOLA O N. DI TESSERA

VIA N.

CAP CITTA' PROV.

TEL

SPEDISCA SUBITO! OFFERTA LIMITATA!

PREZZO DELL'OPERA	L. 596.000
SCONTO per gli abbonati alla rivista e per gli appartenenti alle Ferrovie dello Stato	L. 176.000
PREZZO NETTO	L. 420.000

PAGAMENTO: 14 RATE DA L. 30.000 MENSILI, SEN
CAMBIALI, MA SOLO C/C POSTAL
MACCHINA PER SCRIVERE IN OMA
GIO;

OPPURE: CONTANTI L. 380.000 +
MACCHINA PER SCRIVERE IN OMAGGIO.

CULTURA & TEMPO LIBERO

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

CINEMA

di Piero Spila

Woody Allen e il rimorso quotidiano

Decentrato, ironico, sarcastico, anticonformistico, antiromanzesco. Ad ogni nuovo film Woody Allen propone delle conferme ma anche delle novità, quasi sempre significative. Ad esempio, a circa metà di **Broadway Denny Rose**, Woody Allen rende esplicito quello che fino ad ora aveva solo sottinteso. Tina (Mia Farrow) è a casa di Denny Rose e guarda con ammirazione un'intera parete ricoperta di fotografie di grandi attori che ricevono premi o festeggiano qualcosa. Denny — che è un agente teatrale — è loro amico, sicuramente in quelle situazioni era presente eppure non appare in nessuna fotografia. Perché? Perché, come spiega lui stesso, è rimasto fuori quadro per una decina di centimetri, o perché è stato impallato da una pianta o da un cameriere, o perché la cornice era troppo piccola. Se **Zelig** era un geniale e delizioso film sul vuoto e l'assenza, un'ironica esercitazione cinematografica sull'ambiguità etica di essere e di rappresentare, **Broadway Denny Rose** porta conseguentemente il cinema di Woody Allen ancora oltre, affrontando il tema della marginalità e del decentrato, del fuoriscena che diventa più importante (creativamente) della scena. Tutto questo senza concedere nulla né all'intellettualismo di maniera né al preziosismo tecnico fine a se stesso. Il cinema di Woody Allen è intelligente ma mai intellettuale, è «difficile» ma continua a divertire al ritmo di una gag ogni trenta secondi, nello stile dei disegnatori di «comics» o dei comici abituati all'impazienza del pubblico del cabaret. Un cinema, quello di Woody Allen, mai realistico perche si basa su situazioni emotive, ma neppure semplicemente allusivo o mimetico perché si fonda sempre sulla messinscena.

Potrà sembrare un'affermazione azzardata ma a me sembra che malgrado i riconoscimenti ufficiali, i numerosi premi, i puntuali riscontri di pubblico e di critica, a Woody Allen non sia ancora stato dato quanto dovuto. Di volta in volta incensato come gagman originale e fecondo, come rappresentante esemplare della commedia slapstik o come epigono contemporaneo di Chaplin e Keaton, per Woody Allen il referente rimane sempre la comicità. In realtà Woody Allen è molto di più, è infatti uno dei pochissimi autori ad essersi ritagliato un proprio spazio creativo, autonomo e personale, e a far lievitare, di film in film, un suggestivo discorso intorno alla natura del cinema e, soprattutto, al rapporto fra narrazione e messinscena.

Ho detto prima «cinema allusivo e decentrato», e in effetti **Broadway Denny Rose** è in questo senso esemplare. Il film nasce intorno al tavolo di un ristorante, per merito di un gruppo di amici e colleghi — tutti attori di teatro — che rievocano le gesta di un personaggio a suo modo leggendario, appunto Denny Rose. Personaggio che quindi più che essere il protagonista del film, è un protagonista del racconto fatto dai protagonisti del film: un personaggio evocato e dunque invulnerabile (riesce a passare indenne attraverso una serie di pericoli), irrealistico a causa delle iperboli di un racconto fatto a braccio, e romantico per la malinconia

Woody Allen e Mia Farrow in una scena di «Broadway Denny Rose»

che viene ogni volta che si pensa a quello che si è stati o si poteva essere.

Ma chi è Denny Rose? È un agente teatrale entusiasta e masochista, freneticamente votato a combattere guerre perse in partenza. I suoi clienti, infatti, formano una specie di incredibile corte dei miracoli: ballerini con una gamba sola, ventriloqui balbuzienti, xilofonisti ciechi, pappagalli travestiti da rabbino, coppie di mezza età che strozzano palloni e così via. Eppure, ogni volta che uno dei suoi protetti ha successo, puntualmente lo abbandona per andare per la sua strada. La storia si ripete anche con Lou Canova, un cantante italo-americano bolso e semialcolizzato che, sull'onda del gusto revival, si trova a vivere con le sue smielate canzoni un inaspettato successo. Il film si svolge lungo l'arco della giornata decisiva per la carriera di Lou, che deve cantare in un locale alla moda della città. A complicare le cose ci sono Tina, amante di Lou ma anche di un gelosissimo padrino di «Cosa Nostra», che non accetta l'idea di essere stato tradito e vuole a tutti i costi vendicarsi. Denny Rose, per salvare Lou, si presta a figurare come amante di Tina e, quindi, a imbarcarsi in una sarabanda di fughe, inseguimenti, sparatorie ed equivoci. Quando tutto alla fine è sistemato e il concerto ha avuto un buon esito, Lou Canova, come previsto, tradisce Denny per un agente più prestigioso, che gli era stato presentato, pensate un po', proprio da Tina. Irriconoscenza, tradimento, cinismo, ma anche una compensazione esistenziale per Denny Rose che ha infatti elaborato una sua personale teoria (non si sa se effetto o causa dei suoi guai) sul «rimorso necessario». Siamo sempre, come vedete, al discorso della marginalità. Anche qui, come già tra scena e fuoriscena, palcoscenico e quinta, Woody Allen con il suo cinema non sembra avere dubbi: tra il peccato e il rimorso, preferisce incarnare (e rappresentare) sempre quest'ultimo. Per Denny Rose il male non viene mai solo per nuocere, e infatti l'infelice Tina (malgrado sembri la «sinopsi di un film sulla mafia», definizione da inserire immediatamente nell'antologia delle battute memorabili di Woody Allen), alla fine si pentirà di averlo tradito e andrà a chiedergli scusa. La riconciliazione fra i due avviene nel traffico assordante della metropoli, proprio davanti alle porte del ristorante in cui gli amici stanno raccontando la storia di Denny. Attraverso una straordinaria ellissi narrativa Denny Rose da personaggio evocato diventa così personaggio effettivo, e non importa se «Denny Rose» è solo il nome di un sandwich-extra. La teoria del «rimorso necessario» continua. A un sandwich gustoso non si può mai dire no, anche se poi ci si rovina la cena.

Pessimistica elegia della sconfitta, travestita da commedia dei buoni sentimenti, **Broadway Denny Rose** è soprattutto l'occasione di un esercizio stilistico di gran classe. Rispetto ai suoi film precedenti, Woody Allen accelerà ancora di più il ritmo della narrazione, contrae al limite i «tempi morti» e accentua il peso espressivo del fittissimo «parlato». Il risultato è smagliante: una sapiente orchestrazione di fughe, gag e monologhi, siparietti umoristici e riflessioni morali, per dimostrare ancora una volta che il ritmo è un fatto narrativo prima che stilistico (la drammaticità delle situazioni vissute da Denny Rose sono date unicamente dalla concitazione del montaggio) e che, nel cinema, il frammento (un piccolo personaggio, una piccola storia) e la sintesi possono essere molto più significativi e suadenti dell'insieme. Cose ovvie, risapute, ma nel cinema rutilante di questi anni spesso anche dimenticate. Dagli Stati Uniti Woody Allen continua a riproporle con gusto filologico e amore della provocazione (l'uso del bianco nero, le citazioni di Bergman, Fellini ecc.). Forse è destino che, con la morte di François Truffaut e la progressiva autoemarginazione di Godard, l'ultimo convinto cinephile abiterà a Manhattan.

Antonio Tabucchi

LIBRI

Il gioco delle ombre

Antonio Tabucchi non è un nome molto noto nel panorama della narrativa italiana contemporanea. Non molto noto al grande pubblico almeno perché gli appassionati di letteratura «fantastica» lo avevano già consacrato grande scrittore nel 1981 quando fu pubblicata una sua raccolta di novelle, **Il gioco del rovescio**.

Oggi, il giudizio si riconferma con l'uscita di un romanzo breve, o forse di un racconto lungo, pubblicato dalla Sellerio, **Notturno indiano**.

L'autore stesso definisce questo suo libro «un'insonnia», la prefazione di Maurice Blanchot ribadisce: «Le persone che dormono male sembrano essere più o meno colpevoli: che cosa fanno? Rendono la notte presente». Infine, il titolo stesso, «Notturno indiano», è molto sintomatico. La notte, l'insonnia, le ombre, assumono subito una posizione di primo piano in una esplicita dichiarazione di poetica. Anche chi non ha letto il già ricordato **Il gioco del rovescio** o **Piazza d'Italia** o **Il piccolo naviglio** o **Donna di Porto Pim**, ha subito un'idea precisa di quale sia il mondo, o l'ombra del mondo, in cui si muove Tabucchi.

Che cos'è **Notturno indiano?** È il racconto di un viaggio, o dell'ombra di un viaggio, che l'io narrante dell'autore compie alla ricerca di un amico portoghese scomparso.

Xavier Janata Pinto, intellettuale deluso, ha distrutto tutto ciò che aveva scritto ed è partito per l'India. Da quel momento di lui si sono perse le tracce.

Inizia così un lungo pellegrinaggio, prima nel sordido «Quartiere delle Gabbie» di Bombay dove vive una giovane prostituta che ha conosciuto Xavier, quindi al Breach Candy Hospital. Il protagonista cerca tracce di un ricovero di Xavier, vorrebbe consultare l'archivio. Ma quale archivio può esistere in quello spaventoso formicaio umano? «Lasci da parte le sue categorie europee, qui sono un lusso superbo» gli dice il medico che l'accompagna.

E ancora il viaggio prosegue all'hotel Taj Mahal dove l'India non è più India, dove Bombay non è più Bombay, dove la ricchezza è davvero sfrenata e sfacciata, quindi a Madras, alla sede della Theosophical Society, e infine a Gora, prima al Collegio di S. Bonaventura, poi all'hotel Oberoi.

Ogni tappa del viaggio in quest'India mai descritta ma soltanto sfiorata con rapidi flash, rappresenta anche un'occasione di incontri. La prostituta, il medico, il signore del treno, la giovane ladra, il bambino decenne che gira per i templi con il fratello, un mostriciattolo di vent'anni che per cinque rupie legge il karma, il postino di Filadelfia e, infine, Christine, la giornalista che è andata in India per fotografare l'«abiezione» di Calcutta.

Ed è proprio con Christine, seduti a un tavolo dell'Oberoi, che Tabucchi ritroverà, o crederà di ritrovare, Xavier.

La cena è ormai terminata e la

voce del cameriere annuncia cortesemente che il conto è stato pagato da «un cliente dell'albergo che desidera restare anonimo».
Chi è quel cliente? Forse Xavier apparso e di nuovo sparito? Ma esiste poi davvero Xavier? E se fosse soltanto il karma dell'io narrante?
Le ombre si infittiscono proprio quando sembrano diradarsi, ammiccando sornionamente alle teorie psicoanalitiche del Doppio, alla narrativa surrealista dell'Altro.
Seguendo la logica del «gioco del rovescio», il viaggio reale, esteriore, diventa il viaggio irreale, interiore, di un uomo alla ricerca della propria coscienza, della propria identità. O forse alla ricerca della propria ombra, perché ombra è Xavier, ombra è l'India stessa. Questo paese dove ognuno può «trasmigrare» in un altro, dove ieri e domani si dicono alla stessa maniera — kal —, dove ciò che esiste non sempre è ciò che appare.
Guidato dalla raffinatissima penna di Tabucchi, il vagare dal miserabile quartiere delle prostitute al Taj Mahal, dallo spaventoso ospedale di Bombay alla dolce spiaggia di Calangute, assume una sua logica intrinseca, diventa un itinerario di formazione. Come itinerario di formazione era il folle peregrinare, di borghesiana memoria, dello studente indiano alla ricerca di Almotasim. Diventa vita e quindi letteratura.
Catturando il lettore nelle spire di un esotismo programmatico, Tabucchi lo conduce per mano nel labirinto non solo del pianeta India ma in quello ben più impervio delle parole. Di quelle parole «penose e magiche» che costituiscono il fascino principale di questo «penoso e magico» libro.

Marina Delli Colli

Antonio Tabucchi, «Notturno indiano», Sellerio, pp. 109, lire 5.000.

La paura maestra della storia

Rosellina Balbi si era già segnalata qualche anno fa con il libro **Lungo viaggio al centro del cervello**, scritto in collaborazione con il fratello Renato e divenuto un vero e proprio best-seller. Con quel libro la Balbi era riuscita a coniugare la correttezza di informazione scientifica con un linguaggio divulgativo brioso e affascinante. Ora la Balbi, stavolta da sola, torna in libreria con un titolo di per sé attraente: **Madre paura**, con un sottotitolo ancor più invogliante: «quell'istinto antichissimo che domina la vita e percorre la storia». Titoli del genere non dissipano in pieno il mistero del contenuto del libro; si potrebbe trattare di un argomento a sfondo psicanalitico, oppure di un qualcosa connesso con l'etologia, o con la letteratura, la politica, la storia, e chi più ne ha più ne metta. In realtà il libro è un po' tutto questo. Potremmo definire il tipo di scrittura della Balbi «pansaggistica», nel senso che, evitando rigidi steccati fra le varie discipline umane, si muove agilmente dall'una all'altra toccando svariati campi e diverse tematiche. Mi rendo conto che a questo punto alcuni potrebbero pensare che operazioni del genere rischiano l'indesiderata convivenza con la superficialità o con la genericità, ma vorrei fugare subito tal genere di dubbio, chiarendo che il libro della Balbi ha tutti i requisiti del saggio serio e ponderoso. Non bastassero le mie parole, sarà sufficiente dare uno sguardo alla nutrita e accuratissima bibliografia che chiude il volume, dalla quale si deduce l'ampiezza e la eterogeneità di letture di cui si è nutrita la Balbi prima di affrontare la stesura del volume.
La tesi di fondo sostenuta dall'autrice è che la paura nell'accezione più onnicomprensiva del termine, è uno dei motori non solo dell'azione individuale, ma addirittura della storia dell'umanità. In sede di recensione non vorrei insistere troppo su che cosa si debba intendere con «paura» (al riguardo mi sembrano illuminanti le pagine in cui l'autrice si sofferma sulla differenza che passa fra la paura e l'angoscia), ma piuttosto illustrare brevemente i diversi momenti storico-sociali che la Balbi indaga alla luce del concetto di paura come componente essenziale del comportamento culturale dell'umanità. Molto belle, ad esempio, le pagine dedicate alla paura dell'uomo primitivo, come pure quelle che descrivono la società spartana, passata alla storia per l'imposizione di una disciplina ferrea ai cittadini, come una società dominata da sensi fobici collettivi. Affascinante la ricostruzione del panico derivato dalla diffusione della peste nera nel 1347; interessante il capitolo dedicato a spiegare, sotto una luce diversa, antecedenti e cause della Rivoluzione francese del 1789. Indubbiamente, però, la parte che più tocca l'uomo di oggi è quella dedicata alle paure contemporanee. Su queste ultime non voglio anticipare nulla, lasciando il gusto (o l'amarezza?) della scoperta al lettore stesso.

Claudio Giovanardi

Rosellina Balbi, Madre paura, Mondadori, pp. 178, L. 15.000.

Un uomo in cammino

«Il Papa che viene da lontano» questa denominazione, spesso usata da giornalisti e saggisti negli ultimi anni per definire i contorni di una personalità complessa e di un insegnamento che sembra sfuggire alle facili interpretazioni, ha rapidamente contagiato anche l'uomo della strada che vede oggi in Giovanni Paolo II un Pontefice «diverso», un uomo in cammino.
Egli appare protagonista della storia di tutti i giorni, inserito nella quotidianità e non più relegato in un'aura misteriosa che per molti secoli aveva circondato i successori al soglio di Pietro.
Un'altra frase sembra coniugarsi efficacemente alla prima per penetrare il senso del messaggio di Karol Woitjla: «Un uomo che guarda lontano». La sua è infatti una voce di speranza, una testimonianza incrollabile di fede, uno stimolo prorompente rivolto a tutti gli uomini perché si adoperino per il bene comune.
La figura di Karol Woitjla e l'essenza della sua missione nella chiesa sono al centro di due recenti volumi (AA.VV. Karol Woitjla Il Papa della Speranza - Le Vie della Pace «Editrice Velar Bergamo) dedicati al Sommo Pontefice, del quale ripercorrono il cammino pastorale e spirituale, scandito attraverso le significative tappe di tutti i suoi viaggi.
I due libri ricostruiscono, grazie ad un'incalzante sequenza fotografica, la vita di Giovanni Paolo II, dalle sbiadite immagini di Wadowice ai primi passi da sacerdote, da giovanissimo Vescovo a Pontefice.
Ma l'opera si pone a mezza via tra il saggio critico e la biografia, non si accontenta solo di offrire al lettore un prezioso diario di alcuni momenti «storici» in cui Giovanni Paolo II è stato protagonista.
In queste pagine la cronaca si fa storia e questa ultima rifluisce nella prima ogni volta che dal tempo religioso, dal discorso pastorale o evangelico si sposta sul gran mare di folla, sull'entusiasmo popolare, sui piccoli gesti d'amore che hanno immancabilmente scandito i momenti di un dialogo sincero e corale, di una comunione di fede che ha visto accomunati nel nome di Cristo i popoli della terra.
I due volumi, insomma, si inseriscono degnamente nella discussione aperta su questi primi 6 anni di pontificato, sul futuro ruolo della Chiesa e su quali possibili svolte porteranno gli atti e le scelte di questo Papa.
Un libro semplice ed efficace in cui ognuno può cogliere, nei diversi piani narrativi, ciò che più lo interessa dall'aneddoto alla riflessione teologica.
È questo un modo per scrivere la storia durante il suo farsi; ad altri in futuro spetterà il compito di analizzarla.

Ubaldo Pacella

SEGNALAZIONI/LIBRI

Fëdor Dostoevskij, Note invernali su impressioni estive, Editori Riuniti, pp. 104, lire. 8.000

Dal giugno al settembre 1862 Dostoevskij compì, per la prima volta, un viaggio attraverso l'Europa visitando la Germania, la Francia, l'Inghilterra, la Svizzera e l'Italia. Dalle sue note di viaggio è nato questo libro che fu stampato in volume a Leningrado nel 1865.
Tra le tante considerazioni sociali, politiche, letterarie, umane, emerge chiaramente la delusione di Dostoevskij per un'Europa così diversa da quella che aveva immaginato. Per il «barbaro» scrittore russo la civilissima società europea è infatti priva di un elemento essenziale all'uomo: la libertà di coscienza.
Il resoconto del viaggio si trasforma così in una disquisizione filosofica sui mali che affliggono non solo l'Europa ma tutti i paesi del mondo e tutta l'umanità. Il libro è quindi un prezioso documento per meglio avvicinarsi alle complesse problematiche dostoevskiane.

«Immagini e fotografi dell'Umbria 1855-1945», Edizioni Oberon, pp. 213, L. 25.000

Il primo fu Pirro Vitali, farmacista e appassionato di pittura, seguito a ruota dal conte Alessandro Baldeschi Eugenij e dal marchese Ludovico Florenzi. Poi vennero gli altri, dilettanti o professionisti, che passarono buona parte della loro vita a fotografare l'Umbria — terra e gente — nei suoi molteplici aspetti. A «Immagini e fotografi dell'Umbria 1855-1945» è dedicato un volume recentemente uscito per i tipi delle Edizioni Oberon. Un volume che, dopo una sintetica introduzione storica, si trasforma in un affettuoso album di famiglia in cui trovano spazio vedute e ritratti, pose in studio e gruppi «plein-air». Storia visiva dell'Umbria e storia dei suoi fotografi (in appendice ci sono le schede biografiche e l'indice ragionato delle foto pubblicate) che significativamente si conclude con le immagini documentarie della Liberazione.
Nella storia dell'Umbria per immagini non potevano mancare i treni. Una locomotiva sbuffante è colta mentre attraversa un ponte di ferro sullo sfondo di una campagna alberata: una bella foto dell'anno 1880 e anche una foto curiosa, perché la locomotiva non trasporta nessun vagone e sembra servire solo il senso estetico dell'anonimo fotografo. Tra il 1900 e il 1904 è stata invece scattata a Città di Castello una foto di gruppo degli operai della Società Ferroviaria dell'Appennino Centrale che hanno scelto come palcoscenico un'imponente locomotiva tirata a lucido. Del 1911 è la foto scattata da Antonio Buranelli a Perugia: giovani soldati ammassati in una tradotta militare salutano i loro cari prima di partire per l'avventura coloniale della guerra di Libia.
La storia di un paese, di una città, di una regione è sempre, anche, storia di treni.

TELEVISIONE

di Maurizio Valadon

Il sogno australiano

L'avventura è tornata di moda. Ci hanno pensato film come «I predatori dell'arca perduta», «All'inseguimento della pietra verde», e altri ancora. Insomma ha ripreso vita un filone che per diversi anni era stato soffocato e stretto solo in qualche prodotto di serie B.
Ma l'avventura è ancora possibile al di fuori di spericolate sceneggiature, di improbabili «finzioni» da schermo panoramico? E dove è possibile, oggi, consumare avventure?
In Australia, per esempio. Il continente «nuovissimo» è una delle ultime frontiere dove c'è ancora qualcosa da scoprire. Non solo per i vasti territori ancora inesplorati (su di una superficie di circa 7 milioni di chilometri quadrati vive una popolazione di 15 milioni di abitanti, l'80% dei quali è urbanizzata), ma anche perché l'immagine di questo continente è legata a resistenti stereotipi come il canguro, il «boomerang» o la colonia penale che l'Inghilterra vi impiantò alla fine del '700 dopo la dichiarazione d'indipendenza degli Stati Uniti.
A svelare per il grande pubblico i lati oscuri di questa terra nascosta nell'altro emisfero, è venuto in questi giorni il documentario della Rete Due **You Australia** in onda per quattro settimane da venerdì 2 ottobre, in seconda serata.
Per realizzare questo documentario «d'avventura» la troupe, diretta dal regista Sandro Spina, si è spinta in zone ancora vergini e la macchina da presa ha visto e registrato luoghi, terre, su cui l'occhio dell'uomo non si era ancora posato. Altro che Indiana Jones! Ma se le riprese di fenomeni naturali sono l'aspetto più spettacolare della trasmissione, la vera scoperta, la vera avventura attraverso il continente australiano è stata un'altra. Gli aborigeni, ad esempio. Sorprenderli mentre vivono in libertà il loro rapporto magico e drammatico con la natura è sì avventura, ma lo è forse di più riprenderli mentre seguono un corso di danza aborigena all'interno delle riserve costruite dagli australiani «bianchi», mentre i docenti — cioè aborigeni veri, ancora non abbruttiti dall'alcool e dall'inedia della vita in riserva — danzano sul piccolo schermo di un televisore. Un bianco controlla che la lezione venga seguita e ripetuta con diligenza: la cultura aborigena va protetta. Ed ecco la contraddizione, una delle tante contraddizioni che caratterizzano l'Australia.
L'uomo bianco insidia e allo stesso tempo protegge gli aborigeni e le loro tradizioni (sul dramma delle tribù aborigene che vanno verso l'estinzione, Werner Herzog ha girato un

Carlo Dapporto: una vita per l'umorismo

I giurati della terza edizione del Premio Tabiano Terme, «Una vita per l'umorismo», nato per iniziativa dell'Associazione Albergatori dell'Azienda di Soggiorno e del Comune di Tabiano, hanno assegnato il premio di quest'anno a Carlo Dapporto. Come è detto nella motivazione, Dapporto è il più «inglese» dei comici italiani. Dal dopoguerra in poi, Dapporto si è sempre segnalato per la sua straordinaria versatilità d'interprete sensibile e intelligente che gli ha permesso di proporre al pubblico personaggi diversissimi tra loro eppure tutti di uguale vivacità e successo, dal raffinato e ammiccante «Maliardo» all'ingenuo e popolaresco «Agostino». Attraverso una lunga attività teatrale, cinematografica, radiofonica e televisiva, Dapporto ha davvero dedicato una vita all'umorismo, conquistandosi ammirazione, stima e simpatia del pubblico e della critica.

film, presentato allo scorso Festival di Cannes). Prima di Capitan Cook, che la scoprì nel 1606 e dell'insediamento della colonia penale (1788), l'Australia non aveva storia, ma viveva in una preistoria senza tempo. Agli australiani di oggi non bastano i due secoli di passato che hanno alle spalle e allora ecco che si storicizza il mito e si cerca di ricostruire il sogno atemporale infranto dalla civiltà.

Molti documentaristi si sarebbero fermati qui, alla parte arcaica del sogno australiano, incantati dal fascino di una natura sempre eccezionale, grandiosa, dominatrice. Ma l'avventura continua attraverso altri momenti del sogno australiano, per il pubblico televisivo in gran parte inediti (certi aspetti della vita australiana sono stati illustrati nello sceneggiato «Uccelli di rovo», tratto da un romanzo dell'australiana McCoullogh, andato in onda più volte su Canale 5). Paese dai grandi spazi e dalle risorse ancora non del tutto sondate, offre all'uomo la possibilità di confrontarsi con se stesso e con le proprie capacità di sopravvivenza in una avvincente avventura quotidiana. I coloni vivono in fattorie vastissime, tanto vaste che talvolta il «vicino di casa», cioè il fattore confinante, è a diverse centinaia di chilometri di distanza. E allora anche servizi comunissimi come la posta, la scuola o... la religione vengono segnati dall'eccezionalità. L'aereo diventa l'unico mezzo di comunicazione possibile, il mezzo più abituale. Ed ecco un'altra caratteristica di questo incredibile paese. Soluzioni sociali e imprenditoriali, servizi e organizzazione della vita di tutti i giorni sono in anticipo sui tempi dell'altro emisfero. L'uomo australe è l'avanguardia dell'uomo occidentale. Sperimenta, struttura situazioni che per noi diverranno familiari chissà fra quanti anni. Se ha poco passato alle spalle, l'Australia ha però in mano il futuro. Un motivo in più per osservarla con curiosità e attenzione. Ma queste cose, chi ha visto qualche puntata del programma, le sa già.

E allora conviene dire due parole sulla documentaristica in TV. Spina, che ha al suo attivo programmi sull'India, le Fiji, il Tibet, si è ritagliato una sua personale strada attraverso gli esempi di «mostri sacri» del settore, come un Rossif o un Attenbourough, di cui abbiamo recentemente visto su Rai Uno la serie **Il pianeta vivente**. Questo **You Australia** ha una sua peculiarità di stile e contenuti: non ci sono i canguri e il boomerang, come non ci sono zoom e rallenty (o solo in minima parte). Il rischio del romanticismo elegiaco alla Rossif è schivato, senza cadere nelle riprese a macchina fissa di Attenbourough che, montate una accanto all'altra, danno allo spettatore la sensazione di sfogliare un album di fotografie naturalistiche.

In **You Australia**, la fedeltà documentaristica si accompagna ad alcune idee di cinema-cinema. Un esempio? La città fantasma dei cercatori d'oro — che sembra il set di un film western-gotico — deserta e polverosa, si anima d'improvviso di voci fuori campo. Presenze del passato, protagonisti invisibili che, come nei canti di **Spoon River** rievocano memorie, sogni, nostalgie dei tempi andati. Insomma, il documento (il villaggio) si trasforma in racconto magico e suggestivo.

E la realtà? La fedeltà alla Storia, alla Natura, alla Cultura? Mito irraggiungibile anche per il più oggettivo dei documentaristi, viene sfiorato proprio da certe trasgressioni allo pseudo-verismo.

Per conoscere davvero l'Australia, una terra in cui gli aborigeni ancora credono che i bambini vengano concepiti in sogno dai loro padri, non è forse meglio abbandonarsi, almeno un poco, alla fantasia? □

DISCHI

Il «CD» compie un anno

Si compie un anno da quando il Compact disc — il CD — è comparso nei negozi italiani. Bisogna subito ammettere che la reazione degli appassionati di musica registrata e degli acquirenti in generale non è stata travolgente. Ma non si può negare che sia mancata l'affermazione: cauta e riflessiva come deve essere di fronte ad un prodotto decisamente caro: 27.000 lire nelle edizioni meno costose. Cauta e riflessiva soprattutto per saper riconoscere e rifiutare le «bidonate» che le case discografiche hanno immesso sul mercato, mimetizzate dalla etichetta CD e dalla presentazione lussuosa. Perché bidonate? Perché contro la capacità di un'ora abbondante di incisione, ci sono CD con poco più di 30 minuti di ascolto (sempre a 27.000 lire) e poi perché parecchie registrazioni sono risultate scadenti, peggiori di quelle su disco tradizionale. Che sia stato fatto ad arte per evitare l'affermazione del CD? Non è pensabile che si siano spese somme enormi per attrezzature che si sarebbero dovute buttare. Si tratta più semplicemente di «patacche» da rifilare ai gonzi, sotto l'etichetta della novità. Fortunatamente il mercato si è, come dire? smaliziato come da tempo si è smaliziato nei confronti delle apparecchiature di alta fedeltà (i famosi coordinati a prezzi stracciati che talvolta di alta fedeltà non hanno che l'etichetta) ed ha rifiutato di essere bidonato. Oggi si cominciano a vedere CD con 63 minuti di incisione e registrazioni nuove, tutte digitalizzate. È forse opportuno ed utile ricordare ai profani che sui CD di propria produzione, la Polygram ha deciso di apporre una sigla di tre lettere, con l'impiego della A (analogico) e D (digitale), riferentesi ai tre stadi di produzione: registrazione dal vivo — mixaggio — stampa. La sigla DDD per esempio ricorda che tutte e tre le operazioni sono state effettuate con analisi numerica.

L'ultima lettera delle tre non potrà che essere la D ma le altre due no. Quindi, attenzione...

Un freno all'acquisto dei nuovi dischi è senza dubbio costituito dalla necessità d'acquistare un nuovo giradischi: nei primi tempi ci volevano ben 1.800.000 lire; oggi se ne trovano a poco più di mezzo milione ma sono della prima generazione e stanno per essere superati dalla seconda più evoluta ed affinata (speriamo non «sofisticata») di cui ignoro ancora i prezzi.

La rivista Audio Review informa che nel 1983 sono stati venduti nel mondo 350.000 CD (tra classica e leggera) e si presume che nel 1984 la quantità raddoppi. Si sono venduti più giradischi con lettura laser che del tipo tradizionale. Altrettanto non si può dire per i dischi.

Oggi il mercato è in grado di fornire 2.500 opere che presto diverranno 3.500 (sempre tra classica e leggera).

Fui facile profeta, quando scrissi in questa rubrica che contro il progresso non si può andare. Ed il CD è progresso. La preferenza va alla musica classica; e c'è più di una ragione. È infatti la classica che richiede una riproduzione veramente fedele, senza rumore di fondo né distorsione. Non si può dire altrettanto per la leggera se si pensa che, molto spesso, certa musica viene distorta ad arte perché piace di più e che la sua rumorosità (mi perdonino giovani e giovanissimi) è tale da superare qualsiasi rumore di fondo.

Un'altra notizia interessante riguardante il CD è la comparsa dei primi lettori per automobile. Il dispositivo di lettura a laser è infatti rigidamente solidale con l'apparecchio e non può essere influenzato dai moti anormali dell'auto. Un duro colpo per i riproduttori di cassette. Benvenuto dunque CD e buona fortuna. A noi l'augurio di poter contare su incisioni sempre più curate e meno costose.

Gianfranco Angeleri

Il signor G ritorna Giorgio Gaber?

Nel 1969 Giorgio Gaber, sino ad allora apprezzato e intelligente canzonettista, decise di cambiare nome e identità, diventando il signor G. Fu così che il timido e impacciato interprete di canzoni romantiche come «Non arrossire» o «Geneviève» divenne improvvisamente il prototipo del cantautore impegnato, dell'artista che crede nel «messaggio», parola d'ordine della cultura musicale (e non solo) progressista del periodo. Ma cosa c'è stato veramente dietro questa metamorfosi di cui tanto si è parlato, ma anche tanto poco riflettuto? A mio avviso si deve pensare ad una crisi di crescenza dello stesso Gaber, un uomo di spettacolo completo cui andava molto stretto il ruolo di semplice interprete musicale. E difatti il signor G è innanzi tutto una creatura teatrale, un personaggio scenico che interpreta (anche con l'ausilio delle canzoni) le speranze, ma soprattutto le frustrazioni e le disillusioni di una generazione intera. Nascono in questo periodo le registrazioni discografiche dal vivo: una inusitata e originale miscela di musica e di recitazione, di microfono e di palcoscenico. Vorrei qui brevemente ripercorrere le tappe più significative di quel periodo. **Far finta di essere sani** (1973); **Anche per oggi non si vola** (1974); **Libertà obbligatoria** (1976); **Polli d'allevamento** (1978).

Giorgio Bager

Si tratta di titoli che sono significativi credo per tutti gli appassionati di musica leggera. Ma sono anche titoli che hanno creato un po' di confusione intorno alla reale volontà espressiva di Gaber, il quale ha sempre rifiutato di interpretare il ruolo di cantore di una certa parte politica. Anzi, più lo si voleva costringere entro certi schemi, più lui rincarava la dose delle critiche e delle invettive contro tutto e tutti. Questa parabola di rifiuto globale della società e, se vogliamo, dell'umanità, ha toccato il suo apice con **Io se fossi Dio** (1980), in cui non v'è più spazio per la speranza ma esclusivamente per l'invettiva e la disperazione. Sicuramente, è quello il momento più buio del Gaber compositore. Poi, però, pian piano si registra un lento ma progressivo «disgelo» nei temi e nelle forme musicali che oramai erano talmente scarne da rischiare il dileguo. Nel 1983 Gaber riallaccia l'antico sodalizio con Enzo Jannacci e insieme fanno un disco dal titolo **Ja-Ga Brothers:** tornano alcuni vecchi successi e torna la voglia di ridere e di sorridere. Ora si annuncia a brevissima scadenza un nuovo ellepi, del quale non si conosce molto, ma comunque sono noti alcuni dettagli che potrebbero essere particolarmente significativi. Intanto sappiamo che la parte musicale sarà eccezionalmente curata, a differenza di tutte le più recenti incisioni del nostro. Sappiamo che probabilmente vi sarà un lancio televisivo (la tanto odiata televisione degli anni settanta); sappiamo infine il titolo: **Giorgio Gaber**. Che il signor G stia davvero per ritornare Giorgio Gaber?

Claudio Giovanardi

FILATELIA

di Sebastiano Di Mauro

Ci scusino i colleghi ma il mese di ottobre è molto importante per la Filatelia a carattere Ferroviario per cui sentiamo la necessità di dedicare ad essa, per intero, lo spazio di questo numero.

Il 50° Anniversario della linea ferroviaria Bologna-Firenze, che ha visto nei luoghi interessati la presenza del Presidente della Repubblica Sandro Pertini e del Ministro Signorile, è stato ricordato con tre timbri speciali richiesti dai D.L.F. di Firenze e di Bologna e dal Filfer.

I timbri di Firenze e di Bologna sono stati utilizzati il giorno 6 ottobre mentre quello di Castiglione dei Pepoli il giorno 14 ottobre.

I circoli Filatelici dei D.L.F. di Reggio Calabria e di Firenze, il 3 ottobre hanno celebrato con due timbri speciali, rispettivamente, la 10ª Mostra Filatelica e la 26ª Giornata del Ferroviere.

Il 6 ottobre è stato utilizzato a Roma, presso la Sala Minitreni, Binario 1, della stazione di Roma Termini, un timbro speciale per ricordare la 2ª Mostra Filatelico-Numismatica organizzata dal Gruppo Filatelico del D.L.F. di Roma.

Manifestazione riuscitissima che ha visto la presenza di centinaia di colleghi e anche di numerose persone estranee all'ambiente ferroviario. Per l'occasione sono state stampate tre cartoline ed un intero. Le cartoline riproducono la stazione di Roma Termini del 1900 nella facciata e nella parte interna e il nostro ultimo gioiello, il locomotore «Tigre» E. 633.

Il 14 ottobre a Grignasco è stato celebrato il 1° Centenario della Ferrovia di Grignasco e per l'occasione è stato utilizzato un timbro speciale che riproduciamo.

Il 28 ottobre a Bagnacavallo (Ra) è stata organizzata una Mostra di Scripofilia ed a Contigliano (Ri) è stata celebrata la Chiusura dell'anno Centenario della Ferrovia Terni-L'Aquila.

Durante le due manifestazioni sono stati utilizzati altrettanti timbri speciali riproducenti delle antiche locomotive a vapore.

Quando la storia scende da cavallo

di Marcello Buzzoli

Starace impalma Lucrezia Borgia. Gerolamo Savonarola benedice le nozze. Cristoforo Colombo con le sue caravelle conduce gli sposi in America in luna di miele. Dal matrimonio nascono due fratelli, Castore e Polluce, che uccidono Gioacchino Murat alle Idi di marzo... Ma no, scusate, c'è un po' di confusione. Colpa delle biografie storiche. Ne sono state pubblicate tante, che a leggerle tutte si rischia la congestione cerebrale.

«Vite» di cortigiane e avventurieri, generali e rivoluzionari, statisti e arruffapopoli, santi e navigatori, re ed imperatori, regine e ballerine, gerarchi neri ed esuli antifascisti e tant'altra bella gente che dalla sera alla mattina è entrata nel ciclo del consumo di massa.

La più parte di queste opere sono abborracciate con un'esasperata ricerca di effetti facili, ricostruzioni arbitrarie, disinvolte semplificazioni, scorciatoie, e un'approssimativa conoscenza del contesto storico in cui si muove il personaggio principale. Eppure gli editori le pubblicano, fidando sul facile consenso di lettori semiacculturati.

La febbre della produzione ha contagiato anche gli autori più seri. Uno di questi comincia così il suo libro su Cristoforo Colombo: «Il 9 luglio del 1453 era un lunedì. L'estate doveva ancora entrare nel segno del Leone, ma già cavalcava i cieli e i mari con zampate incandescenti». Come biglietto di presentazione, sarebbe difficile immaginarne uno peggiore. Ma andiamo avanti. L'improvvisato biografo, a parte altri granchi, ripropone la questione, ormai superata, della nazionalità di Colombo, mostrando d'ignorare il saggio illuminante di Ramon Menéndez Pidal. Il quale, dall'esame degli scritti del navigatore, ha dedotto che Colombo era oriundo genovese trapiantato in Portogallo.

Un altro biografo che va per la maggiore, specialista in gerarchi fascisti, nel suo recente libro su Italo Balbo, cade in contraddizione circa l'attentato a Mussolini dell'ottobre 1926, recependo versioni contrastanti. Infortuni del genere, più o meno gravi, denotano fin troppo chiaramente una composizione affrettata, per corrispondere alla domanda di mercato, prima che cambi il vento.

Viene in mente quel romanziere di appendice che, costretto a portare avanti più romanzi simultaneamente, scrivendo sul tamburo una puntata dietro l'altra, si confuse nel ginepraio delle trame e fece morire due volte l'eroe di un suo *feuilleton*.

E alle rimostranze dell'editore, oppose (con bella faccia di bronzo) che la prima era stata morte apparente.

Contro la moda delle biografie storiche, il più recente filone aurifero dell'editoria nostrana, non sono mancati autorevoli giudizi negativi o, quanto meno, inviti alla cautela e al discernimento.

«Molte di queste opere scritte in fretta, con robuste iniezioni di sensazionalismo, finiscono per essere diseducative», ha dichiarato Renzo De Felice. Anche Rosario Romeo ed altri Maestri hanno preso le distanze.

Che l'interesse e la sensibilità per la storia non abbiano fatto molti passi avanti nel nostro Paese, dai tempi della famosa esortazione del Foscolo, lo dimostra, tra gli altri segni, un recente episodio.

Dal fiume di Babele delle trasmissioni televisive, vogliamo ripescarne una che andò in onda la sera del 30 luglio scorso, sulla rete due. «Non sono gli uomini che fanno la storia, ma la storia fa gli uomini. I fenomeni che hanno scatenato la seconda guerra mondiale o i fenomeni che oggi impediscono fortunatamente che ne scoppi una terza non dipendono da noi: possiamo al massimo esprimere il desiderio che sia sempre scongiurata». Chi parla così? È Fernand Braudel, docente di civiltà moderna nel «College de France», uno dei cervelli forti della cultura contemporanea. A dargli la replica, davanti alle telecamere, nella calda sera d'estate, ci sono Fanfani ed Ingrao. Il primo con garbo e diplomazia contesta la tesi braudeliana, osservando che lo studioso francese «affascinato dalla funzionalità e dalla evoluzione dei sistemi, dei mondi, dei continenti, ha finito per declassare o ritenere declassabile la figura dell'uomo». Anche il parlamentare comunista rifiuta la concezione di una storia in cui la nostra specie non conti proprio nulla. Evvia, che ci stiamo a fare allora?

Fra tante trasmissioni *monstre* che si prolungano per ore con un chiacchiericcio continuo e con la «partecipazione straordinaria di...», il dibattito civile ed elevato di fine luglio ha suscitato una debole eco e non ha colpito né la fantasia né l'amor proprio degli uomini, evidentemente indifferenti all'ipotesi di essere declassati al rango di comparse anonime.

Eppure il tema è troppo importante per lasciarlo cadere. Vogliamo riprenderlo su queste colonne.

Che cos'è la storia? e in quale misura gli uomini possono influire nello svolgimento degli eventi storici? Sono interrogativi che da secoli tormentano pensatori e uomini di cultura.

Il principio che l'uomo è fattore della storia del mondo fu sostenuto dagli umanisti. Il Machiavelli, pur concordando su tale principio, non escluse l'intervento di un potere sovrumano: si voglia chiamarlo Fortuna, Caso, Provvidenza, o Volere di Dio. Il Segretario fiorentino si pronunciò alla fine che la Fortuna è arbitra della metà delle azioni nostre, ma ne lascia governare l'altra metà a noi. È una formula salomonica. Ma il Machiavelli la integrò con una delle sue immagini potenti e concise. Paragonò la Fortuna a una fiumana rovinosa la quale «dimostra la sua potenza dove non è ordinata virtù a resisterle», mentre modera l'impeto se ci sono argini e ripari.

Con la «Istoria del Concilio di Trento», il Sarpi orchestrò una grandiosa sinfonia del pensiero umano intorno ai problemi fondamentali del mondo.

Il frate servita volle immettere la ragione nella realtà e nella storia, corroborandola con l'esperienza e i documenti contro la ragione astratta e dogmatica.

Siamo giunti al Settecento, il secolo dell'illuminismo e dell'enciclopedia, delle parrucche incipriate, delle false pastorelle e degli avventurieri. Un oscuro filosofo e letterato napoletano, brutto e malaticcio, «Master Tisicuzzus», Giambattista Vico, sovrastò tutta la filosofia d'Europa, contrapponendo al «Discorso sul metodo» di Cartesio un principio assoluto che fu detto della conversione del vero e del fatto. Per conoscere le cose, bisogna esserne l'autore. Dio, creatore del mondo, conosce egli solo la sua opera. L'uomo, autore della storia, ne conosce gli eventi, perché sono sua fattura.

Nella dimensione dell'Arte,

alcuni romanzi che vorremmo definire «archetipi» della grande letteratura europea, hanno affrontato il tema del rapporto tra l'uomo e gli accadimenti storici. Nella «Certosa di Parma», Stendhal descrive il battesimo di fuoco di Fabrizio del Dongo sui campi di Waterloo.

Il giovane, smanioso di grandi avventure, si trova coinvolto in una ridda di avvenimenti incongrui, imprevedibili, staccati gli uni dagli altri: la morte o la vittoria possono profilarsi all'improvviso davanti ad ogni combattente, senza che egli nemmeno se ne accorga. Stendhal non crede alla versione tramandata dagli storici. Egli nega che si possa parlare di una «battaglia di Waterloo» (e implicitamente di tutti gli altri fatti d'arme) secondo i canoni delle narrazioni ufficiali organizzate in una successione logica di cause ed effetti.

Quel che conta sono soltanto le storie individuali. L'esperienza esistenziale di Fabrizio del Dongo e di ciascun soldato. Insomma i grandi eventi vengono ridotti all'immediato (e a ciò che viene immediatamente percepito dal singolo).

Tolstoj in «Guerra e Pace» immagina una separazione della realtà in due parti. La prima è quella della Pace che s'identifica con l'esistenza normale degli uomini, con i loro affetti e il loro lavoro.

La seconda è quella della guerra. Una tragica bufera che travolge gli individui e i popoli, senza che sia possibile comprenderne le cause.

D'altro avviso è il Manzoni che vede nelle vicende storiche l'attuarsi dei disegni della Provvidenza.

Nell'Ottocento e fino agli inizi del Novecento, la storia era la maggiore scienza morale e occupava il primo posto nella gerarchia delle conoscenze; sia che la si considerasse il luogo dove lo spirito umano si riconcilia con se stesso (Hegel) oppure un processo governato da leggi simili a quelle della natura (Marx); o infine un progetto divino, secondo la concezione giudaico-cristiana.

Il venir meno di queste certezze e il tramonto della fiducia nella civilizzazione e nel progresso costante dell'umanità hanno causato un grande sconquasso. Però, accanto a stravolgimenti e dissacrazioni e alla perdita di certi schemi di valori interpretativi, il movimento innovatore ha promosso anche uno scambio più attivo tra i diversi settori del sapere nonché metodi d'indagine più estesi ed approfonditi, lungo itinerari inesplorati.

In Europa, il gruppo francese delle «Annales» ha dato l'avvio ad una storiografia collegata con la sociologia, l'economia, la psicologia ed altre scienze umane, nel presupposto che, per ricostruire le vicende di un'epoca, bisogna conoscere come gli uomini di quell'epoca vivevano la loro vita, quali fossero le pratiche religiose, l'esistenza familiare, l'organizzazione del lavoro, l'alimentazione, le condizioni igienico-sanitarie ecc.

Su questa scia, si sono mosse nel nostro Paese alcune correnti di studio che negli anni attorno al Sessantotto si sono incrociate, rasentando la collisione, con quelle «di sinistra» attente alle questioni del movimento operaio. (La tanto discussa «Storia d'Italia», pubblicata da Einaudi, resta l'esempio più corposo e conosciuto delle nuove tendenze).

Il maggiore esponente delle «Annales» è attualmente Fernand Braudel, protagonista della trasmissione televisiva di cui abbiamo parlato all'inizio di questa nota.

L'illustre saggista, ormai ottuagenario, ha legato il suo nome ad un'opera («Il Mediterraneo e il mondo mediterraneo all'epoca di Filippo II») che suscitò notevole risonanza, per il sovvertimento della concezione dello spazio e del tempo nella storia.

Braudel è autore anche del trattato sul «Capitalismo e civiltà materiale», tradotto in italiano da Corrado Vivanti e stampato presso Einaudi. Il volume è dedicato «ai gesti ripetitivi, alle storie silenziose e quasi obliate degli uomini, alle realtà di lunga durata, il cui peso fu immenso e il rumore appena percettibile».

In meno di cinquecento pagine, Braudel tenta di condensare quattrocento anni di civiltà (dal secolo XV al XVIII) e mobilita tutte le sue risorse nella descrizione dei fenomeni materiali, mostrando di credere che in essi risieda l'essenza della storia. Visione unilaterale che rischia di riprodurre, col segno opposto, la posizione degli antichi trattatisti che ritenevano un punto d'onore l'occuparsi esclusivamente dei papi, dei condottieri, dei re, delle Paci di Versailles o di Westfalia. Come è stato giustamente osservato, la storiografia materiale può incorrere nell'abbaglio enorme di considerare sostanzialmente analoghe due società (ad esempio l'America di Roosvelt e la Germania hitleriana) nelle quali le strutture materiali risultano pressoché identiche, mentre le istituzioni sono diverse «e diversissime *si sentono* le persone che ci vivono».

Prescindendo dalle singole opere, quali sono le idee di fondo di Braudel? Egli pensa ad un andamento ciclico di lunga durata dove s'alternano misteriose forze cosmiche, ora di regresso, ora di rifioritura. Risultati importanti sembrano talvolta doversi ascrivere alla pura casualità. Ad esempio, fu l'importazione in Europa della patata a metter fine alle terribili carestie del nostro Continente.

Comunque la dottrina di Braudel, se tale si può chiamare, non esclude la partecipazione attiva dell'uomo.

Riferendosi alla calata di Carlo VIII, egli afferma che se gli ingegneri italiani avessero inventato le fortificazioni interrate, i bastioni e consimili manufatti difensivi, prima della discesa del monarca francese, le guerre in Italia avrebbero avuto differente esito.

In un saggio, apparso su un quotidiano italiano, l'autorevole esponente delle «Annales» si richiama ad una dinamica delle società in termini di contrapposizione generazionale. Contrapposizione che assorbe anche la lotta di classe. «Poiché la società è incessantemente gerarchizzata, divisa, la lotta di classe e le mille realtà che vi si integrano sono continuamente in azione: passato, presente, avvenire appartengono loro. Esse sono una condizione, un risultato di ogni società viva (...) non interromperemo la lotta delle classi dall'oggi al domani, non ridurremo al piano orizzontale la società ostinatamente scaglionata nella quale viviamo. La lotta di classe può assopirsi, ma è fuoco sotto la cenere, mai spento. Un pericolo, certo. Ma anche una salvaguardia. Che cosa non succederebbe se la società fosse obbediente *in aeternum?*».

In un quadro più ampio, e indipendentemente dalle idee del cattedratico francese, ridurre a pura passività il ruolo dell'uomo nella storia sembra contrastare con l'indirizzo prevalente del pensiero moderno. Gli antichi guardavano all'uomo come ad un essere naturale con proprietà immutabili e costanti. Oggi questa teoria è stata ribaltata. L'uomo è un essere storico, suscettibile di trasformazioni attraverso il tempo, indotte dalla maniera stessa di concepire la realtà e dalle interrelazioni con la natura e con la società. Per effetto di tale dinamica, alcune leggi, principi e valori che sembravano assoluti ed eterni hanno svelato la loro relatività.

La storicità della conoscenza significa anche che il passato si stratifica nel soggetto conoscente. Questi riceve dal passato le tradizioni, le interpreta e le trasmette ad altri, i quali se ne appropriano a loro volta interpretandole. Così il passato entra a far parte dello spessore soggettivo dell'uomo e ne arricchisce il modo di vedere e di agire e le stesse prospettive del futuro. Ma come si attua l'interpretazione?

Le chiavi ermeneutiche sono almeno tre.

La prima, di matrice freudiana, sostiene la necessità di analizzare le teorie, le strutture, gli atteggiamenti dell'individuo e del collettivo, esplorando i sottofondi di pensiero, le zone buie che ci portiamo dentro. La seconda, d'ispirazione marxista, considera gli eventi storici e tutta la realtà umana sotto l'aspetto economico. I rapporti economici tra gli individui e tra le classi costituiscono la struttura fondamentale, mentre tutto il resto appartiene alla sovrastruttura. Martin Heidegger ci suggerisce la terza via ermeneutica. L'uomo non si colloca davanti alla storia come di fronte ad un oggetto da contemplare esternamente, ma come qualcosa che è parte di se stesso. Perciò, dice Heidegger, comprendere storicamente signifi-

ca prendere coscienza delle proprietà dell'essere umano passato e renderle presenti come possibilità del proprio poter essere.
La profonda evoluzione degli studi storici che si è avuta da mezzo secolo a questa parte si estende su un panorama abbastanza ampio, connotato anche da manifestazioni collaterali di negazione e di rigetto, come quelle del più noto esponente dell'antropologia strutturale, Lévi-Strauss. Che, in polemica con Sartre, ha respinto l'equivalenza tra la nozione di storia e quella di umanità, giudicandola un espediente per fare della prima «l'estremo rifugio di un umanesimo trascendentale»; ha contestato la sistematicità del processo storico e dei relativi accadimenti, perché a suo parere si risolverebbero in una miriade di fatti psicofisici.
Ovviamente sarebbe impossibile riferire anche in maniera sommaria sulla collocazione che, di fronte al problema della storia, è stata assunta dalle varie correnti filosofiche e culturali contemporanee, distinguendo i castelli di fumo dalle teorizzazioni meritevoli di attenzione.
Del pari è impossibile fare adeguata menzione degli storiografi che (indipendentemente dalla loro matrice ideologica) hanno mantenuto sostanzialmente i metodi di lavoro «tradizionali», raggiungendo risultati di rilievo e dandoci opere che fanno parte a buon diritto del patrimonio spirituale e culturale dell'Italia e dell'Europa. Nemmeno un Sessantottino attardato bollerebbe questi Maestri col titolo di «chierici conservatori».
Riprendiamo il nostro discorso. Se l'uomo non è una marionetta i cui fili sono tirati dall'interno della scena; se si accetta il punto fermo dell'autonomia dell'individuo, risalta in tutta evidenza il diritto-dovere dell'impegno, cioè dell'assunzione di una scelta e di una responsabilità tra le forze in gioco. Se ognuno di noi fosse contro l'oppressione, questa non esisterebbe perché è basata non solo sul potere, ma sulla legittimazione del dominio.
Il tragico spettacolo delle vicende del nostro tempo, invece che ad uno sdegnoso disimpegno e rifiuto, deve spingerci ad adeguare la nostra condotta e le nostre scelte agli universali ed ai valori spirituali che salvano l'umana dignità.
Manca qui lo spazio per svolgere un discorso sul neoidealismo italiano e sulla filosofia del Croce che concepisce la realtà come espressione dello Spirito che si manifesta nella storia. Però dagli scritti del filosofo di Pescasseroli vogliamo riportare questo brano che più si attaglia al nostro tema: *«Ma, insieme col limite, il singolo avverte anche la propria potenza e la propria responsabilità, e il dovere di far sempre, di fare senza indugio quel che gli spetta fare; farlo con molti o con pochi compagni o affatto solo; farlo per il presente o farlo per l'avvenire. Che cosa importa che gli altri non seguano o non seguano subito; che cosa importa che gli altri sragionino o folleggino e, concependo bassamente la vita, in simil modo la vivano? Teniamo a mente la sarcastica risposta di re Carlo d'Angiò a quei "buoni uomini di Napoli" che gli vennero incontro ad implorare misericordia per la rivolta della città, dicendo che era stata opera dei folli. "E che cosa facevano i savi?" interrogò quel severo sovrano».* □

Tradizioni nostre

Per eccezionale comportamento in servizio, il Direttore Generale ha conferito, nel periodo dall'1-5-1984 al 30-9-1984, gli Encomi seguenti:

Ausiliario di Stazione	CUCUSI Augusto	(771540)
Ausiliario di Stazione	CASELLA Vincenzo	(863136)
Assistente di Stazione	RUSSO Aldo	(547488)
Manovratore	PIERI Mario	(510372)
Macchinista	ANSELMI Frillo	(437630)
Segretario Superiore	ORLANDI Marcello	(762990)
Operaio Qualificato	STEINER Herbert	(844412)

LETTERE A VOCI

«Una storia gloriosa»

Illustre Signor Direttore,
sono il Col. Centore, Comandante del Reggimento Ferrovieri dal 13 settembre u.s.
Dopo aver letto l'articolo «Il ponte sul Panaro» del Suo collaboratore Renzo Pocaterra, apparso sul n. 6 di «Voci della Rotaia», sento il dovere di esprimerLe il mio vivo ringraziamento per il rilievo dato all'attività del Reggimento ed alla Sua storia passata e recente.
Il suo redattore è riuscito in breve spazio a dare un'immagine obiettiva, completa e viva del Reggimento, sottolineando i momenti salienti della sua vita.
Al di là del riuscito intento informativo e divulgativo, l'articolo è permeato di rispetto, considerazione e simpatia per tutti gli appartenenti al Genio Ferrovieri.
Il pregevole scritto varrà, ne sono certo, a rafforzare vieppiù i rapporti di amicizia e di collaborazione tra le Ferrovie dello Stato e il Reggimento Ferrovieri.
Con viva stima

Francesco Centore

Un problema nazionale

Vorrei informare chi è responsabile di una grave ingiustizia perpetrata con la legge 15 Marzo 1983 n. 79, riguardante i miglioramenti degli assegni familiari, fermi fra l'altro a L. 20.000 da molti anni.
È noto che ben pochi hanno potuto beneficiare delle maggiorazioni degli assegni famigliari o perché il reddito supera di poco il limite stabilito dalla tabella o perché, come il sottoscritto, col reddito della sola pensione FS risulta fuori perché ha a carico: moglie, un figlio di anni 14, e tre figli di 18, 20, 23 anni tutti studenti di cui 2 universitari a Bologna, a carico e senza redditi propri, esclusi perciò dalle maggiorazioni solo perché maggiorenni.
L'ingiustizia è confermata dal fatto che mai c'è stata discriminazione nell'attribuzione o meno dell'assegno famigliare per i figli studenti fino al raggiungimento del 25° anno di età, purché studenti universitari.
Evidentemente lo Stato non ritiene giusto che i figli di un pensionato, con basso reddito, frequentino l'Università.
Caso particolare si consideri il fatto che molte città come Bolzano, sono escluse o comunque lontane da sedi Universitarie.
Data la situazione, perché ai figli di pensionati FS, con reddito basso, non viene mantenuto il beneficio del biglietto serie AO per istruzione, come del resto viene mantenuto il beneficio del biglietto serie BK4?
Sicuro di avere l'appoggio incondizionato di tutti i ferrovieri in servizio ed in pensione, vi ringrazio. Con molta stima.

Giuseppe Di Tommaso
Bolzano

Continuano a giungere in redazione numerose lettere di questo tenore. Purtroppo l'intervento di «Voci» non può che limitarsi alla pubblicazione delle lettere, trattandosi di questioni che possono essere affrontate esclusivamente a livello nazionale.

Una precisazione

Spett. Redazione,
vorrei pregarvi di rettificare una notizia apparsa nell'articolo relativo al treno speciale a vapore sulla linea Udine-Cervignano, pubblicato sul n. 7/8-1984.
Il treno speciale a vapore effettuato in data 27 maggio 1984 sulla linea Udine-Cervignano e ritorno, trainato dalla locomotiva gr. 880.051 del D.L. di Udine, è stato organizzato e pagato dall'Associazione Amici della Trazione a Vapore-Italia e non dal gruppo Amatori Trasporti del Dopolavoro Ferroviario di Udine come del resto giustamente risulta a pag. 21 dello stesso numero di «Voci» nell'articolo «Attività Promozionali - Torna il Vapore». Grazie.

Dott. Giorgio Moreschi
Presidente dell'Associazione Amici della Trazione a Vapore-Italia

Pubblichiamo volentieri questa rettifica del dott. Moreschi scusandoci con lui e con i nostri lettori per l'involontaria imprecisione.

Lewis Witches Hine: *«La ferrovia New York Central, locomotiva e carrozze»*, 1915

di Piero Berengo Gardin

La fotografia statunitense ha sempre dato uno spazio considerevole al «sociale», in particolare soffermandosi sulle origini industriali della grande nazione americana.

La fotografia trovava, infatti, nel «sociale» esattamente l'opposto di ciò che invece cercava nell'arte: un impegno che non fosse semplicemente circoscritto alla polemica sul «genere» figurativo, ma che riguardasse direttamente l'organizzazione economica e sociale relativa alla produzione di beni.

Per svolgere tale funzione era necessaria un'informazione corretta e liberale compiuta a largo raggio. Non c'era, quindi, niente di meglio della fotografia e del cinema per far fronte ad un'esigenza del genere e non è un caso che i nomi più significativi della fotografia americana a cavallo del novecento provengano proprio da questo contesto.

Lewis Witches Hine, autore di questa immagine, è tra coloro che meglio rappresentano tale corrente in cui l'arte è concepita solo se giustificata da uno scopo sociale e, in particolare, la fotografia come didattica.

Nato a Oshkosh, Wisconsin, nel 1874, Hine fa in gioventù il garzone di un tappezziere, ma poi si laurea in pedagogia e sociologia, prima alla «N.Y. University» e poi alla «Columbia». Una carriera di studi come si deve, allineata in gran parte alla cultura americana di quegli anni, i cui insegnamenti sono messi a fuoco in una serie di celebri inchieste «su campo» compiute tra i minatori di Pittsburg (1908), tra gli emigranti che marcano visita ad Ellis Island prima di varcare l'ingresso degli States (1904) ma, soprattutto, con il grande affresco di cantiere compiuto durante la costruzione dell'Empire State Building (1931), simbolo, ancora oggi, della presenza dell'operaio nella società industriale, motivo caro come pochi altri a chi viveva allora gli entusiasmi efficientisti del primo novecento.

Lewis W. Hine muore a Hastings on Hudson, New York, nel novembre 1940 in assoluta povertà. La crisi del '29 lo aveva trovato impreparato alla inevitabile perdita delle illusioni. Il tempo dell'edificazione di una nuova Ellade americana era passato, e tutti i suoi miti erano crollati.

Premio di Previdenza

La Banca Nazionale delle Comunicazioni ha il piacere di annunciare a tutti i Ferrovieri, in servizio od in pensione, che ha istituito per il 1984 uno speciale "PREMIO DI PREVIDENZA" con lo scopo di rafforzare il particolare rapporto di stima ed amicizia che intrattiene con tutti i propri assicurati "vita".

Il "PREMIO DI PREVIDENZA" si applica a contratti di assicurazione sulla vita sia di tipo previdenziale che di risparmio.

Il "PREMIO DI PREVIDENZA" si articola in varie iniziative gratuite a favore degli assicurati sulla vita e precisamente:

tutte le polizze di assicurazione sulla vita la cui scadenza contrattuale cade tra il 1° aprile 1984 ed il 31 marzo 1985 e tutte le polizze che vengono liquidate per "scadenza anticipata" o per sinistro in detto periodo, semprechè al corrente con il pagamento dei premi e con esclusione delle forme a premio unico e delle forme indicizzate, saranno liquidate incrementando la somma del capitale assicurato nella misura del 9% con un minimo di lire 10.000 ed un massimo di lire 500.000;

a tutti gli assicurati, i cui contratti godano dell'incremento sopradescritto, viene inoltre offerta gratuitamente una copertura per ulteriori cinque anni e comunque non oltre il 70° anno di età, del rischio di morte per infortunio per un capitale pari a cinque volte l'importo liquidato (con il minimo di lire 500.000 ed il massimo di lire 10.000.000);

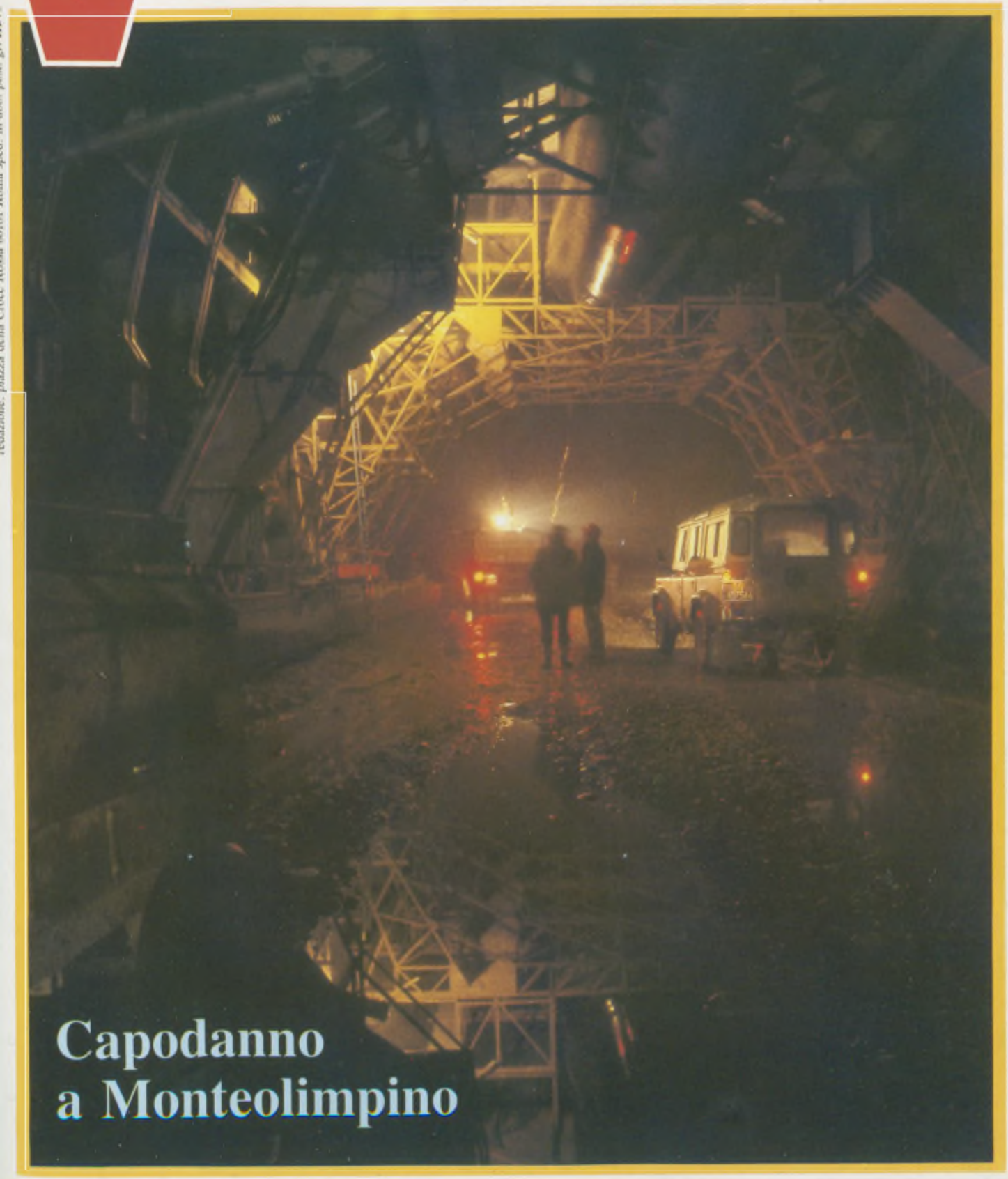
tutte le polizze stipulate nelle forme indicizzate - mista "capitale crescente", mista a media indicizzazione, mista ad alta indicizzazione - in essere al 31.12.83 - godranno di una speciale rivalutazione del capitale, al momento del loro rinnovo nel corso del 1984, che tradotta in termini finanziari incrementa il rendimento contrattuale di circa il 4,5%.

La Banca, sensibile al mantenimento di un rapporto privilegiato con tutti i ferrovieri in servizio od in pensione, conta di poter ripetere l'iniziativa negli anni futuri sia per i contratti in portafoglio che per quelli di nuova stipulazione.

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXVII n. 12/dicembre 1984



Capodanno a Monteolimpino

NOTIZIE BNC

da 1.000.000 a 2.000.000

La Banca Nazionale delle Comunicazioni ha elevato a due milioni il limite entro il quale i dipendenti delle FS possono effettuare prelevamenti dal conto corrente allo scoperto qualora abbiano rilasciato delega per l'accreditamento delle competenze presso la Banca.

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

Voci della rotaia
Anno XXVII n. 12/dicembre 1984

L'augurio del Direttore Generale

Cari amici ferrovieri, cari colleghi,
non è trascorso molto tempo dal giorno che, assumendo la responsabilità di Direttore Generale, vi ho indirizzato il mio messaggio di saluto.
Le imminenti festività mi offrono la gradita occasione di rivolgermi ancora a voi.
Si conclude un anno di lavoro ed io desidero ringraziarvi di tutto quanto avete fatto, superando le difficoltà che, nel momento attuale, rendono più gravoso il servizio.
So di poter contare sulla vostra dedizione e senso del dovere, per affrontare e superare insieme gli impegni che ci attendono nel nuovo anno, al fine di assicurare un servizio sempre più efficiente e adeguato alle esigenze del Paese.
Mentre scrivo queste righe, mi sento spiritualmente vicino ad ognuno di voi e con animo sincero formulo l'augurio di buon Natale e di un sereno 1985 che porti a voi e alle vostre famiglie le meritate soddisfazioni e tanto benessere.

In questo numero

4	In breve dall'Italia	
5	In breve dall'Estero	
6	La Mostra su Angiolo Mazzoni	*Carlo Severati, Alfredo Forti, Cesare Columba, Giovanni Klaus Koenig*
17	Visita alla Galleria di Monteolimpino/2	*Francesco Pellegrini, Antonio Dentato, Silvio Rizzotti*
21	Casa nostra Viaggi / Per voi amici in pensione / Notizie per il personale / Cronache del DLF / Iniziativa handicappati / Tuttarete / Un treno nel cassetto	
33	Il 1984 delle Ferrovie dello Stato	
37	Binari nel mondo: la Grecia	*Francesco De Angelis*
39	Panoramarete	
42	Cultura e tempo libero Cinema / Libri / Dischi / Televisione / Filatelia	
48	L'uomo è forte, ma non tanto	*Marcello Buzzoli*
50	Dicono di noi	*Maria Guida*
51	Una foto, un treno	*P. Berengo Gardin*

PERIODICO MENSILE DELLE FS
Piazza della Croce Rossa, 00161 Roma
Tel. (06) 85.56.67 - Centralino FS 84.90
Interno 33210 - 2749
Direttore
Alberto Ciambricco
Redattore capo
Piero Spila
Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini
Grafica
Ennio Salvatore
Segretario di redazione
Ferruccio Facchinelli
Amministrazione
Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Rita Montuschi, Renato Napoli, Renzo Ramiconi
Redattori compartimentali
Aurelio Battaglia, Antonio D'Andrea, Franco Delli Carri, Tommaso Dresda, Fulvio Duzzi, Laura Facchinelli, Giuseppe Giambanco, Giulio Giulietti, Renzo Marello, Armando Noya, Alessandro Pergola Quaratino, Anna Maria Pietroni, Pasquale Piscitelli, Renzo Pocaterra, Clemente Rossi, Roberto Zilorri
Collaboratori
Gianfranco Angeleri, Camillo Benevento, Piero Berengo Gardin, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Bruno Cirillo, Anna D'Angelo, Antonio Dentato, Sebastiano Di Mauro, Claudio Giovanardi, Maria Guida, Giuseppe Labella, Antonio Licordari, Armando Nanni, Carmelo Neri, G.B. Pellegrini, Aldo Sensi
Fotografi
Antonio Avanzi, Sandro Braschi, Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Leonardo Chioccioni, Francesco Cirillo, Demetrio Costantino, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Giovanni Di Salvia, Nello Errica, Efrem Festari, Gianfranco Giovagnoli, 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, Mario Tafuro, Arturo Trinito, Luigi Trucco, Silvia Ursillo, Luigi Zancan, Gianfranco Zerbesi
Stampa
SO.GRA.RO.,
Società Grafica Romana S.p.A.,
Via I. Pettinengo 39, tel. 434541/2/3, Roma.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 novembre 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 lire 2.000 trattenute a ruolo; pensionati lire 1.000; privati lire 8.000; per l'estero lire 15.000. Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato al Servizio Ragioneria FS, «Voci della Rotaia», Direzione Generale FS, Roma.

Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Aderente all'Associazione della Stampa Aziendale Italiana

ORA PER ORA

23 dicembre, ore 19 e 15. Km 45+889, Galleria dell'Appennino. Treno 904 Napoli-Milano. Date, orari, cifre, nomi che purtroppo rimarranno incisi per sempre nella memoria di ognuno e nella storia delle ferrovie italiane. Con la strage di San Benedetto Val di Sambro, la «strage di Natale» com'è ormai drammaticamente definita, è stato sconvolto ancora una volta l'intero Paese, è stata colpita a morte la ferrovia, quella ferrovia. Una strage che ci costringe a tornare, a distanza di un mese, sulla Direttissima Firenze-Bologna, al cui cinquantenario avevamo dedicato gran parte del numero scorso di «Voci». Nell'occasione avevamo, tra l'altro, sottolineato come nelle celebrazioni organizzate per ricordare quell'importante avvenimento, un notevole spazio era stato giustamente dedicato al ricordo delle vittime delle stragi dell'Italicus e della stazione di Bologna. Il segno di come l'Italia e la ferrovia non intendessero e non potessero dimenticare. Il segno di una guardia ancora alzata, di una vigilanza ancora attiva, nonostante la speranza di non dover più assistere alle imprese di un terrorismo disumano. Non è bastato. Non basta. Ancora una volta la ferrovia e il Paese sono stati colpiti. E ancora una volta la ferrovia e il Paese hanno saputo rispondere, proprio nel momento in cui tutto poteva sembrare inutile: con la protesta e il silenzio eloquente, con la rabbia e lo slancio, con lo sdegno e la generosità, ed anche con il coraggio, la capacità tecnica ed organizzativa dei ferrovieri, che hanno saputo ridurre, per quanto era umanamente possibile, gli effetti della strage. Sul treno, lungo la linea, nelle stazioni, nelle squadre di soccorso, i ferrovieri hanno risposto al terrorismo nel più naturale e fermo dei modi: lavorando bene e compiendo il loro dovere fino in fondo. Con i ferrovieri, l'intero Paese, quello reale, che lavora e crede nella democrazia, ha isolato il terrorismo come un corpo estraneo. Putroppo, tutto questo ancora non basta a neutralizzarlo e renderlo impotente. Di qui il dolore, la rabbia, l'angoscia. «Non bisogna disperare — ha detto il Presidente Pertini —, la speranza è l'aiuto più grande per andare avanti, anche se con l'animo pieno di tristezza e di angoscia». In ferrovia il servizio sulla linea colpita è ripreso a tempo di record. «Riattivare il servizio in poche ore — ha dichiarato il Ministro Signorile — è stato anche un fatto politico, simbolico, prima che di efficienza tecnica». Su quel treno, quella sera, c'era il nostro Paese. E l'intero Paese si è raccolto attorno alla ferrovia colpita che, malgrado tutto, riprendeva il suo servizio. È stata la prima risposta, forse la più significativa. In attesa delle altre, che non possono più farsi attendere.

Alcune drammatiche immagini del treno devastato e delle fasi di soccorso all'interno della galleria. Le foto sono del corrispondente di «Voci» Andrea Melloni, l'unico fotografo riuscito ad arrivare sul luogo del disastro.

RADIOGRAFIA DI

23 dicembre 1984 - ore 19,15. L'esplosione devasta la nona vettura del rapido 904 mentre sta transitando sotto la grande Galleria dell'Appennino fra le stazioni di Vernio e Precedenze.

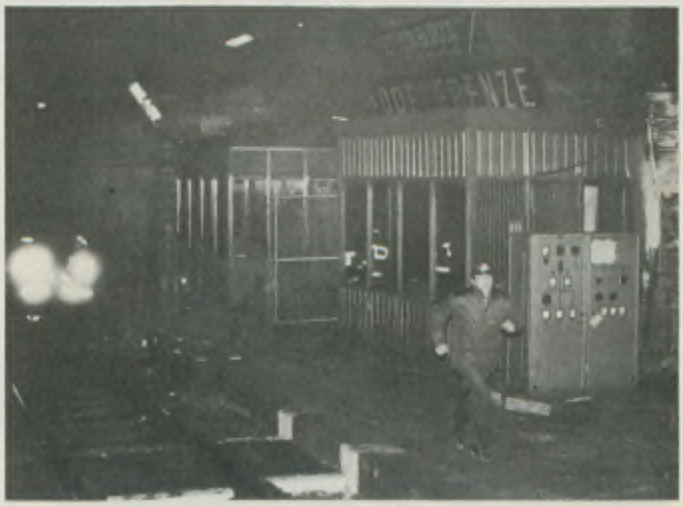
Il treno si arresta al km. 45+889, abbattendo 500 metri di linea aerea. Il Macchinista compie una prima ricognizione del convoglio mentre l'Aiuto Macchinista provoca la chiusura dei segnali di blocco del binario dispari e raggiunge il telefono di emergenza per dare l'allarme al DCO.

L'intera galleria è priva di alimentazione elettrica. Da Precedenze a Prato vengono a mancare tutte le comunicazioni telefoniche ed anche il sistema CTC (Controllo Centralizzato del Traffico) è andato fuori uso.

In una parte del convoglio è però rimasta in funzione l'illuminazione di emergenza. Questo consente al personale di scorta del treno di portare i primi soccorsi e di impedire il diffondersi del panico.

Immediatamente dopo l'allarme scatta l'emergenza. Malgrado la giornata festiva ed il periodo natalizio è tutto un accorrere di

Il Direttore Generale, Ing. Misiti, giunto la notte stessa dell'attentato insieme al Ministro dei Trasporti, On. Signorile, sul luogo del disastro, ha rilasciato a «Voci della Rotaia» la seguente dichiarazione: **«Nell'esprimere il mio profondo cordoglio per le vittime dell'attentato al treno 904, voglio anche ricordare l'opera svolta dai ferrovieri. Lo sciagurato attentato terrorista ci ha colpito tutti, ma l'immagine del trasporto ferroviario non è stata scalfita. Il comportamento dei ferrovieri, anche in questa occasione, è stato esemplare. Nonostante il fatto sia avvenuto di domenica ed a ridosso del Natale, il personale ferroviario di ogni ordine e grado si è messo spontaneamente e tempestivamente a disposizione per gli interventi di soccorso e per l'organizzazione delle deviazioni dei treni e l'attivazione dei servizi sostitutivi atti a consentire l'effettuazione dei collegamenti previsti. E anche grazie a questa partecipazione che la riattivazione dell'esercizio è avvenuta in sole due ore e mezza dal momento in cui l'autorità giudiziaria ha ultimato i sopralluoghi e le verifiche tecniche. All'Ing. Marino, Direttore Compartimentale, ed a tutti i ferrovieri del Comp.to di Bologna rivolgo il mio vivo ringraziamento per l'abnegazione dimostrata nella circostanza. Al riguardo ho ritenuto doveroso avanzare all'On. Ministro Signorile la proposta per la concessione della medaglia al valor civile al Compartimento ferroviario di Bologna».**



UN'EMERGENZA

personale, oltre a quello reperibile, per fare fronte alle necessità.
Un primo carrello del Servizio Lavori, partito da Vernio intorno alle 20, non riesce a raggiungere il luogo del disastro a causa del fumo e dei gas. Dopo pochi minuti un altro carrello del Servizio Lavori viene inviato da S. Benedetto con medici, infermieri e vigili del fuoco muniti di maschere protettive.

ore 20,04 - Parte da Bologna il primo locomotore diesel per il recupero del treno danneggiato. Da San Benedetto avanza in galleria con la massima precauzione per il timore di investire eventuali viaggiatori scesi dal treno. Alle 21,40 il locomotore riparte dal luogo del disastro trainando le prime cinque vetture del 904 sulle quali hanno preso posto la maggior parte dei viaggiatori. Giunto a S. Benedetto alle 22 vi sosta per un'ora per consentire ai medici di prestare soccorso ai feriti. Prosegue poi per Bologna.

ore 21,23 - Partono da Firenze e da Bologna due carri attrezzi ed un locomotore diesel per il recupero delle vittime, delle vetture danneggiate rimaste in galleria e per effettuare il ripristino della linea.

ore 4,48 del 24 dicembre - La linea è completamente sgombrata. È la volta delle squadre TE che provvedono al ripristino dei 500 metri di linea aerea gravemente danneggiati.
L'emergenza ora si sposta sulle decine di treni che si accavallano da nord e da sud, compresi quelli fermati in linea al momento dell'esplosione. Per i Centri Operativi, gli Uffici DC, i Depositi Locomotive e PV, le stazioni stesse, il lavoro è senza tregua. Il 231 è bloccato a Grizzana; il 79 a Monzuno. Vengono fatti rientrare a Bologna. Il 704 fermo fra Vernio e Vaiano, dove non c'è più tensione, viene recuperato con un diesel e portato in quest'ultima stazione dove sono stati approntati pullman sostitutivi.
I treni a lungo percorso vengono deviati attraverso la Pontremolese o per Falconara e viaggiano in grande ritardo. I turni di utilizzazione del materiale sono sconvolti. Ci sono treni da sopprimere e treni da effettuare.
Le Aziende Consorziate di trasporto pubblico di Bologna e Firenze mettono a disposizione tutti i loro mezzi e dopo le 21 i pullman cominciano una spola ininterrotta fra i due capoluoghi.

ore 11 del 24 dicembre - I lavori di ripristino della grande Galleria sono terminati. Continuano i sopralluoghi tecnici dei funzionari FS, degli organi inquirenti, della magistratura.

ore 12,36 - Il magistrato inquirente autorizza l'ingresso di un convoglio per il recupero di tutti i frammenti di vettura disseminati sulla sede ferroviaria. Vi sono parti di dimensioni tali che è necessario disalimentare la linea aerea su entrambi i binari.

ore 15,10 - Viene concesso il nulla osta per la libera circolazione dei treni. Passano per primi il 753 ed il 200.

Renzo Pocaterra

Antichi resti della città futurista

Aperta a Bologna, presso la Galleria d'Arte Moderna, un'importante mostra dedicata ad Angiolo Mazzoni, che dal 1920 al 1943 svolse, fra l'altro, un'intensa attività di progettazione di stazioni e arredi ferroviari. Attraverso l'esposizione di disegni originali, mobili e oggetti d'arredo, ripercorso per la prima volta l'intero itinerario artistico mazzoniano

di Carlo Severati

Angiolo Mazzoni al suo tavolo di lavoro

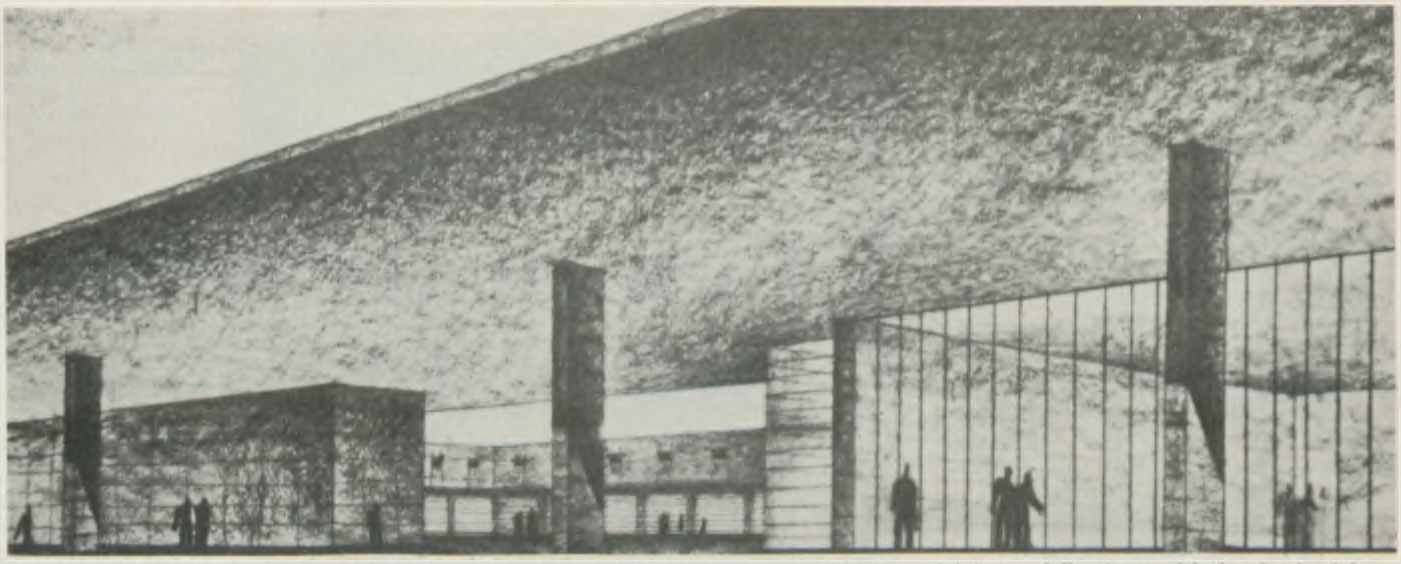
Ora che orologi, sedie e stigliature, sono stati smontati da Stazioni e Uffici Postali italiani e tirati a lucido per essere esposti alla Galleria Comunale d'Arte Moderna di Bologna, non solo i visitatori della mostra, ma in un certo senso tutti gli utenti ferroviari si rendono conto che quegli oggetti, realizzati in media cinquanta anni fa, hanno un qualche valore.

Ma non si tratta solo di oggetti: tra i mille edifici costruiti durante il fascismo a rappresentare l'immagine del Potere facendo ricorso ad archi e colonne e a bianchi mausolei impenetrabili allo sguardo, alcune costruzioni del regime, specialmente ferroviarie e postali, sono state ben fatte; hanno funzionato bene — e ancora continuano a funzionare — e sono delle buone architetture.

Sgombrato il campo in maniera autoritaria della disputa politica, il fascismo lascia in realtà ampio margine alla pubblica discussione del «superfluo»: in parte nella stessa chiave goliardica nella quale tollera un certo umorismo antigovernativo, in parte impegnandosi in prima persona, schierando i suoi Accademici; avocando a sé — almeno formalmente — il diritto-dovere di scegliere tra un affresco e un mosaico, tra due diversi tipi di architettura.

Per capire il *design* e l'architettura in Italia tra il 1925 e il 1943 dobbiamo rispondere a due interrogativi: chi faceva i progetti, da un lato, e secondo quali meccanismi il regime ne controllava la qualità, instradandoli su tipi e stili prestabiliti.

Si tratta di questioni non facili, alle quali si può solo rispondere caso per



Una prospettiva del progetto Mazzoni per Roma Termini. La pubblicazione dello studio su una rivista specializzata suscitò vivaci polemiche

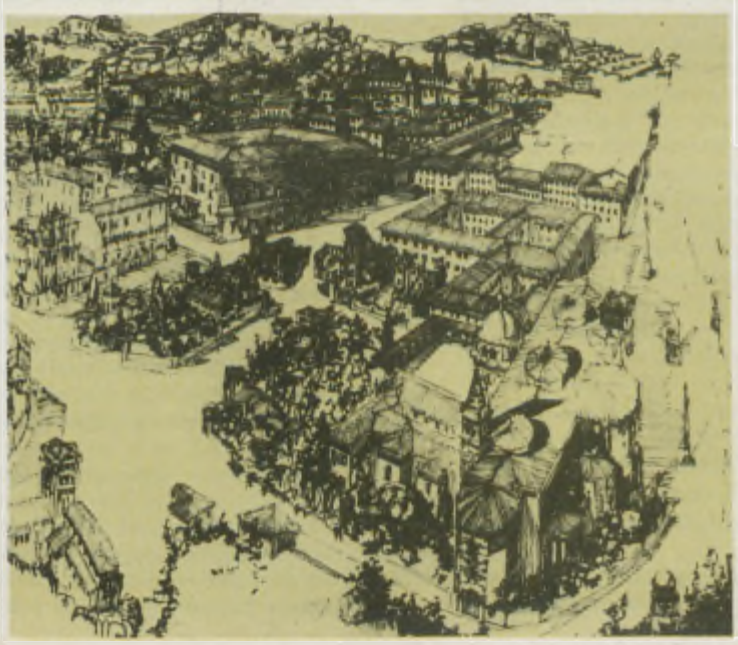
caso: generalmente affrontando un tema concreto, di limitate dimensioni, ed analizzandolo fino in fondo.

Il «caso Mazzoni» costituisce un po' una eccezione: perché se si chiarisce la funzione di questo Ingegnere Architetto (diplomato alla Scuola Superiore di Ingegneria a Roma, specializzato in Architettura all'Accademia di Belle Arti e assistente di Giovannoni al primo anno della neonata Facoltà di Architettura di Roma), si può dare una interpretazione plausibile di diecine e diecine di costruzioni, sparse sul territorio nazionale dal Brennero a Palermo. Angiolo Mazzoni dirige l'Ufficio Speciale V bis del Servizio Lavori, ufficio per il quale passano tutti i più importanti progetti edilizi postali e ferroviari: a mano a mano che si estende la rete dei nuovi collegamenti o il potenziamento dei vecchi, l'Ufficio V bis si trova sempre più nell'occhio del ciclone, diventa sempre di più l'ingranaggio ben funzionante della macchina che consente di sfornare rapidamente progetti sotto controllo.

Ma come si esercita questo controllo, e quale è la funzione di Angiolo Mazzoni?

Il Mazzoni lavora molto, tra il 1925 ed il 1932, senza che i suoi progetti abbiano particolare risonanza: senza uscire dal cerchio della normale amministrazione; la sua formazione accademica, condita di alcuni riferimenti al Maestro viennese Joseph Olbrich, sposata ad una congrua dotazione di mezzi, gli consente progetti prevalentemente di vecchio tipo: edifici di lusso, che tuttavia non si discostano molto dalla architettura media del Regno d'Italia dal tempo della sua unificazione, e non sollecitano plauso particolare ma anche non scontentano, non fanno notizia.

L'inizio delle complicazioni per il Nostro, e l'avvio di una vicenda nel complesso più grande di lui (che tuttavia riuscirà a cavalcare dignitosamente per una diecina d'anni) si ha nel 1932, quando, in atto i lavori per il riordino ferroviario di Firenze e la costruzione del nuovo fabbricato viaggiatori di S. Maria Novella, e in corso gli studi per Roma Termini, vengono pubblicati quasi contemporaneamente il modello dell'edificio fiorentino e due schizzi per un ampliamento della vecchia stazione romana: queste pubblicazioni accendono polemiche di segno



Due progetti giovanili di Mazzoni

opposto, che si combinano a costruire il vortice che trascina il Mazzoni nell'empireo dei gerarchi, a confronto spesso diretto con i maggiori attori dello sviluppo della architettura moderna in Italia negli anni '30.
Come è noto, Romanelli si scaglia a Firenze, su «La Nazione» contro il progetto di Mazzoni, decisamente passatista; almeno nel fabbricato viaggiatori, che in ogni stazione rappresenta il versante «ufficiale», la «faccia» con la quale questa si presenta alla città, l'edificio nel quale tutti gli aspetti tecnici si risolvono in «decoro».
Il Mazzoni (malgrado stesse disegnando contemporaneamente la cabina apparati centrali e la centrale termica in forme decisamente rivoluzionarie) sottovalutando i difficili umori della committenza toscana disegna un volume compatto in pietra, con una torre d'angolo, che tenta un difficile dialogo in forme neoromaniche con l'abside e il campanile di S. Maria Novella.
Per l'ampliamento di Roma, forse meno vincolato da ragioni ufficiali, Mazzoni fa due notevoli schizzi aerodinamici: addirittura smaglianti, se confrontati con il monotono conformismo postumbertino dell'edificio compartimentale che a tutt'oggi chiude la piazza.
Marinetti commenta entusiasticamente i due schizzi su «La Gazzetta del Popolo»; ha forse trovato un ingegnere architetto che interpreta la reincarnazione del sogno di Sant'Elia: esprime nei suoi disegni la dinamicità della città contemporanea, è moderno senza essere internazionalista, anzi, la sua architettura contiene uno speciale gusto italiano, è aerodinamica, tendenzialmente partecipativa, aggressiva, futurista, in una parola.
Il Mazzoni raccoglie più il successo romano di quanto non faccia le spese dell'insuccesso fiorentino, che va prevalentemente a carico del Ministro e dei Direttori Generali: il concorso successivo (che si conclude con la costruzione dell'attuale edificio del gruppo Michelucci) vede la partecipazione dello stesso Mazzoni, sconfitto perché tutti gli Accademici d'Italia — di cui la commissione è composta — si rendono conto dell'aria che tira; decidono di coinvolgere, con questo verdetto, quei *noiosi polemisti dei Moderni* nel gioco del regime.

CONTINUA A PAG. 10

INTERVISTA AL PROF. ALFREDO FORTI

Mazzoni: l'ideologia della professionalità

Alfredo Forti è stato per molti anni assistente di restauro alla facoltà di Architettura di Firenze ed è attualmente docente di allestimento e museografia all'Ateneo fiorentino. Autore del libro «Angiolo Mazzoni, architetto tra fascismo e libertà» (EDAM, Firenze 1978), ha curato l'allestimento della rassegna bolognese dedicata all'opera mazzoniana.

D. Quali «maestri» hanno giocato un ruolo determinante nella definizione del linguaggio mazzoniano?

R. Determinanti furono gli anni giovanili, quelli della formazione culturale e didattica, che consentirono al Mazzoni di guardare oltre confine: Wright, Mackintosh, Berlage ma soprattutto i secessionisti Hoffmann e Olbrich cui Mazzoni farà riferimento anche negli anni della maturità. I suoi primi bozzetti presentano evidentissime analogie con opere della moderna architettura austriaca: basti mettere a confronto l'ingresso dell'esposizione di Darmstadt di Olbrich con lo schizzo per il centro ricreativo di Catania (o Taormina) oppure il convalescenziario di Purkersdorf di Hoffmann con alcuni progetti per edifici condominiali. Ma altrettanto determinante direi fu l'influenza dei suoi professori che, pur non adatti a illuminarlo sulla strada dell'architettura moderna, lo aiutarono a risolvere con disinvoltura i suoi impegni professionali anche in senso tradizionalista. Gli anni difficili in cui operò lo spinsero tuttavia a trovare sovente un compromesso tra le sue esigenze culturali e quelle di regime: così gli edifici mazzoniani si presentano spesso compositi, ma sempre riconoscibili, ricchi di suggerimenti funzionali e formali personalissimi e spregiudicati che li rendono validi — e mi riferisco soprattutto alle stazioni — anche a distanza di cinquant'anni.

D. A proposito di stazioni: a quale modello architettonico il Mazzoni fa riferimento nel progettarle?

R. I due modelli cui fa riferimento erano o quello di tipo tedesco o quello di tipo italiano. Le stazioni di tipo tedesco erano situate il più vicino possibile al centro della città: i binari correvano quindi a quota soprelevata rispetto ad essa e sottopassaggi collegavano le due parti divise. Il fabbricato viaggiatori e i servizi si trovavano pertanto frontalmente e frontale era pure l'accesso: scalinate superavano il dislivello tra il piano del ferro e la città sottostante. Così le stazioni di Lipsia e Stoccarda e, in Italia, quella di Milano.
La stazione di tipo italiano — parliamo naturalmente di quelle di testa — non presentava soluzioni di continuità fra piano del ferro e traffico cittadino e i fabbricati viaggiatori e dei servizi accessori facevano ala ai binari, favorendo così l'accesso da ogni punto della città, ed erano collegati tramite sottopassaggi.
Il Mazzoni preferì nettamente le stazioni di tipo italiano perché la galleria frontale, i fabbricati laterali e i sottopassaggi ai binari formavano una sorta di anello di scorrimento, capace di assorbire i viaggiatori dalle strade e dalle piazze contigue, lungo tutto il suo percorso. In pratica si trovò però a scegliere una stazione di tipo misto come accadde per il tanto discusso progetto per la nuova stazione di Firenze: tedesca per il piano del ferro soprelevato, per la biglietteria situata nel corpo frontale e per le uscite laterali — pur vicine alla testata — e italiana perché la maggior parte dei servizi erano situati lateralmente. Il progetto vincitore fu, come si sa, quello del «Gruppo Toscano» ma l'impianto planimetrico rimane quello mazzoniano.

D. Da un lato il Mazzoni appare nelle condizioni di poter esprimere in pieno la propria responsabilità intellettuale di architetto moderno, dall'altro è pesantemente condizionato dall'istituzione: quale è, a suo avviso, il giusto peso da dare al singolare «pendolarismo» di questa condizione di lavoro?

R. Questa condizione riguarda in realtà un po' tutti gli architetti che operarono tra il 1925 e il 1940. Il Mazzoni, in particolare, in qualità di architetto e ingegnere capo dell'Ufficio Progetti del Ministero delle Comunicazioni non può contraddire pale-

Angiolo Mazzoni fotografato insieme a F.T. Marinetti, esponente di spicco del futurismo

semente le direttive che l'autorità istituzionale gli impone. Il progetto deve essere altresì approvato dagli Enti locali che lo accettano solo se l'edificio — stazione o palazzo postale — armonizza con l'architettura locale: a queste imposizioni il Mazzoni riesce ad «ubbidire» con disinvoltura proprio grazie alla cultura eterogenea ed eclettica che aveva acquisito negli anni della scuola. Nascono così opere classiciste e sfarzose nelle quali però, dietro la facciata, è sempre rintracciabile il Mazzoni più vero, quello della Centrale Termica fiorentina così vicina al costruttivismo, o quello delle stazioni di Trento, Brennero, Reggio Calabria di un razionalismo puro. Non si tratta però di incoerenza stilistica: la vastità del repertorio inventivo spinge Mazzoni a tentare sempre nuove strade espressive, fino a stabilizzarsi su quel proprio linguaggio eterogeneo e scaramazzo che Marinetti scambia per stile futurista. Comunque, sia all'esterno che all'interno, dove gli arredi sono sempre ricchi di immaginazione, tutto è controllato per una massima resa funzionale, in una tale unità ed equilibrio da costituire un «unicum» nella produzione architettonica del periodo.

D. Lei che ha indagato a fondo i materiali che costituiscono l'archivio Mazzoni presso il Museo Depero di Rovereto e che su Mazzoni ha scritto un libro, che idea si è fatta del suo metodo progettuale?

R. Per il Mazzoni importantissimo è lo studio in pianta dell'edificio; ma conoscendo i risultati volumetrici, di omogeneità e compattezza, delle sue architetture, c'è da credere che egli stesso abbia avuto un giudizio riduttivo sul suo operato. Certo la necessità di obbedire a degli schemi e l'importanza dell'organizzazione funzionale nel progettare, ad esempio, una stazione lo portavano a studiare soprattutto l'edificio in pianta. Egli però aveva certamente già chiaro il risultato volumetrico e, non c'è dubbio, anche l'arredo interno: la pianta infatti corrisponde alle incidenze volumetriche che a loro volta corrispondono alle funzioni interne.

D. Oggi progettare un edificio significa tener conto che esso costituisce una piccola tessera all'interno del vasto mosaico rappresentato dalla città e dal territorio. Quale è stato l'approccio degli architetti degli anni '20/'30 — e del Mazzoni in particolare — nei riguardi del contesto urbano costruito e non?

R. Gli interventi ferroviari del Mazzoni sono certamente a scala urbanistica se si tiene conto delle dimensioni e dell'organizzazione funzionale degli spazi che devono essere sempre al servizio del cittadino. Mi sembra comunque che egli guardi soprattutto alla progettazione dell'edificio in sé, che viene «imposto» alla città più di quanto questa possa condizionarlo. L'importanza che ebbe poi la situazione storico-politica di quegli anni è tale che un giudizio sull'opera complessiva di chiunque operò in quel periodo è sempre problematico: troppi i condizionamenti, troppe le seduzioni. Questa è la ragione per cui le opere possono essere valutate solo se prese una per una.

D. L'eredità lasciata dal Mazzoni in campo ferroviario appare ricca di stimoli e di sfaccettature che si prestano a recuperi e interpretazioni diverse. Quali sono secondo lei gli aspetti più attuali dell'architettura mazzoniana e quali i possibili sviluppi?

R. Nella mostra bolognese l'architettura mazzoniana, specie quella ferroviaria, dimostra tutta la sua attualità. A distanza di cinquant'anni quelle stazioni costruite per essere il «faro» del regime, nonostante i fumi, il deterioramento, il degrado in cui molte di esse versano, assolvono ancora egregiamente le loro funzioni. Certe soluzioni formali-funzionali mantengono assoluta la loro originalità: quella sua eccezionale capacità di tradurre una funzione in una forma dimostrano l'attenzione e la cura che egli aveva per le esigenze anche estetiche del viaggiatore: un aspetto che purtroppo non sembra essere oggi ugualmente importante.

D. Dalla Centrale Termica alla spina per il seltz: Mazzoni è stato un progettista «totale». Perché secondo lei tanta attenzione al particolare?

R. Perché quasi sempre il particolare nasconde una funzione. Al di là dello studio dell'utensile c'è un altro momento progettuale di rapporto tra l'edificio e l'uso che ne viene fatto: mi riferisco a tutta quella serie di accorgimenti che il Mazzoni cura al massimo come ad esempio i piani di appoggio per le valige o quegli scrittoi in marmo che fanno parte della struttura dell'edificio (se ne trovano alcuni alla stazione di Trento). Qualcuno ebbe a dire che il Mazzoni «viziava» troppo l'utente attraverso un repertorio di piccole attenzioni architettoniche che oggi, pur nell'uso distratto, sono il patrimonio di tutte le stazioni. È questo forse il segno di un'umanità con cui egli accompagna il viaggiatore, riscattandosi in qualche modo da questo suo ruolo di architetto dell'istituzione.

D. Quali aspetti dell'architettura ferroviaria del Mazzoni vanno salvaguardati e perché?

R. Oggi molti, troppi documenti architettonici della nostra storia vengono divorati da una cultura che vuole un egoistico — e anche miope — rinnovamento di funzione e, laddove non si interviene in questo senso, si assiste a un degrado spesso irreversibile. Per alcune stazioni e edifici postali mazzoniani questo in parte è già avvenuto ma è possibile ancora intervenire. Purtroppo la bellezza di certe opere mazzoniane è fatta proprio dai particolari, dall'uso di materiali che necessitano di cura e manutenzione: pensiamo agli infissi in rame, ai rivestimenti in maiolica a piccole tessere, a tutti quegli elementi di arredo, fisso e mobile, così spesso frettolosamente sostituiti senza tener conto del loro valore estetico e della loro indiscutibile funzionalità. La rassegna bolognese ci mostra ampiamente come l'organizzazione planimetrica e distributiva di molti edifici mazzoniani sia ancora perfettamente funzionale ed attuale.
È ormai chiaro che l'opera del Mazzoni ha assunto, senza che ce ne siamo resi conto, l'autorità della tradizione e l'indiscutibilità dell'archetipo.

(a cura di Anna D'angelo)

Mazzoni

Il Mazzoni ovviamente non si associa a questa temperie: consolida la sua immagine ufficiale di Architetto del Secondo Futurismo e cerca con grande vigore di giocare la sua carta più importante — la costruzione della *nuova* stazione di Roma — come una sfida ai moderni del nord ed agli accademici di casa.
Eccolo quindi ormai coinvolto nella polemica per l'architettura del regime ai massimi livelli; il punto più elevato è rappresentato dalla udienza nella quale presenta personalmente al Duce il suo progetto moderno per Roma Termini del 1936: un buon progetto, per la verità, che si merita le lodi ufficiali.
Il gioco sembra così fatto, l'intero apparato sembra appoggiare quella semplificazione dei processi costruttivi e quella eliminazione degli stili storici, quell'uso dei materiali nuovi prodotti industrialmente che costituisce la base programmatica di derivazione europea, sia pure con accenti nostrani.
Ma non è così; Mussolini architetto è volubile almeno quanto lo sono le inclinazioni di critici e funzionari per questo o quell'altro stile. Spesso le circostanze inducono a non «rompere» con la tradizione: e allora, mentre su un tavolo si disegnano le piante della cabina apparati centrali di Roma Termini, che con i cilindri dei serbatoi dell'acqua costituisce a tutt'oggi un elemento di interesse nella città, su un altro tavolo si disegnano i dettagli dell'Ufficio Postale di Palermo, in ritmi serrati di derivazione classicista; e magari su un terzo tavolo, sempre per Palermo, Mazzoni delinea personalmente una sedia, del tutto moderna, che «inventa» l'*italian design* con trent'anni di anticipo.
L'Ufficio V bis funziona: non si lascia troppo influenzare da problemi di forma; produce progetti di qualità e lo «stile», per quanto tragico ciò possa essere, non conta.
Esiste tuttavia uno «stile» dell'architettura postale e ferroviaria del ventennio, determinato assai più dall'Ufficio diretto da Mazzoni che dagli esempi, raffinati quanto isolati, costruiti da altri architetti, come Libera o Ridolfi. Ma come appare all'utente medio dei servizi questo stile, fuori delle categorie della critica?
È fatto anzitutto di una somma di dettagli, ai quali siamo abituati al punto di non sentirli più: spessori, anzitutto; consistenti, resistenti all'usura e all'urto, generalmente di materiali adeguati.
Acciai, bei marmi, duralluminio, cristallo che nessuna innovazione recente ha potuto realmente sostituire; come i legni, eccezionalmente spessi ma così bene affusolati di molti infissi tuttora in uso. Segnali, poi, che facevano parte integrante dell'architettura, ancora efficienti e comunicativi laddove sono ancora in uso, e comunque necessaria premessa, per disegno e collocazione, degli aggiornamenti recenti consentiti dall'automazione.
Forme, per finire. Prevalentemente le forme del lato binari, le forme dell'entrare e dell'uscire in treno sotto le pensiline, negletto in parte dall'attenzione di chi sta sul treno, perché culturalmente fuori del panorama urbano e quindi «da non guardare»: ma spesso suggestive, come i quadri luminosi delle cabine apparati centrali.
Spessori, materiali, segnaletica, forme industriali e aerodinamiche: alcune di queste forme rimangono misteriose e remote ai più (chi si interessa infatti ad un quadro elettrico luminoso dentro una cabina apparati centrali, a una ciminiera, ad un serbatoio dell'acqua?); altre forme, però, sono diventate terribilmente familiari, come il sistema «pensilina-sedile», altrettanto aerodinamico e, in origine, misterioso.
«... Sentiamo di non essere più gli uomini delle cattedrali, dei palazzi, degli arengari; ma dei grandi alberghi, delle stazioni ferroviarie, delle strade immense, dei porti colossali, dei mercati coperti, delle gallerie luminose, dei rettifili, degli sventramenti salutari...». L'Ufficio diretto da Mazzoni realizza in parte il sogno così espresso nel «Manifesto della architettura futurista»: pensiline tondeggianti si protendono a lambire la veloce massa metallica del treno ed il sistema dei volumi tecnici (centrale termica, serbatoi idrici ecc.) veglia sul panorama lucente dei fasci dei binari.
I mezzi costruttivi con i quali tuttavia il programma futurista si invera sono legati ad una tradizione antica, che è l'unica di cui in fondo Mazzoni riconosca l'autorità, appresa sui tavoli dell'Accademia e verificata sulle visite all'antico durante il suo soggiorno romano giovanile. La sua architettura non segue fino in fondo quanto preconizzato nel 1914, in altra parte del «Manifesto», da Sant'Elia e Marinetti: «... La casa di cemento, di vetro, di ferro, senza pittura e senza scultura, ricca soltanto della bellezza congenita alle sue linee e ai suoi rilievi, straordinariamente *brutta* nella sua meccanica semplicità...». Al contrario, l'Architettura del Mazzoni è «aggraziata», colorata e luccicante, ed ogni finestra ha la sua brava cornice.
Dobbiamo tuttavia accontentarci, perché l'architettura italiana non ha mai inverato più propriamente i sogni precoci dei suoi futuristi: non c'è nella città moderna italiana un testo architettonico davvero spoglio e aggressivo come nelle pungenti definizioni dei manifesti. Così, se vogliamo cogliere gli echi della poesia futurista tradotta in architettura... «Musica! Un fischio di locomotiva nella stazione attigua...» (1), dobbiamo spiare dal finestrino le pensiline di Trento e Reggio Calabria, la centrale termica di Firenze o di Roma, come resti ormai antichi di una città del futuro mai costruita. □

La stazione di Siena. La costruzione è famosa, fra l'altro, per alcuni audaci dettagli architettonici, come le pensiline e le finestre a oblò

(1) Paolo Buzzi, «Il Duomo di Colonia», 1913.

Una geografia mazzoniana fra stazioni e relitti

La stazione di Trento, realizzata su progetto di Mazzoni. Il suo fabbricato viaggiatori fu fra i prototipi «annitrenta» più ammirati dalla critica

di Cesare Columba

È ancora possibile suggerire, a chi lo volesse, un itinerario che senza avere la pretesa di attraversare una per una le tappe che compongono il paesaggio ferroviario disegnato in vent'anni di attività dal Mazzoni e dall'esiguo manipolo dei suoi collaboratori, serva come breve guida per controllare «dal vero» la tenuta, non solo estetica, di alcune architetture rimaste in piedi anche se «... le bombe, i guastatori tedeschi, i ripristinatori e i ricostruttori hanno quasi completamente cancellato le mie opere moderne...» come lo stesso Mazzoni scriveva nel '74 a Bruno Zevi dall'oblio della sua eretica solitudine romana.

Certo i frammenti significativi ancora integri sono scarsi e per di più disseminati un po' ovunque. Di qui l'utilità di una rudimentale mappa che con origine nel nord più estremo diriga prima verso ovest poi punti decisamente a sud via via fino alle prime propaggini della Sicilia.

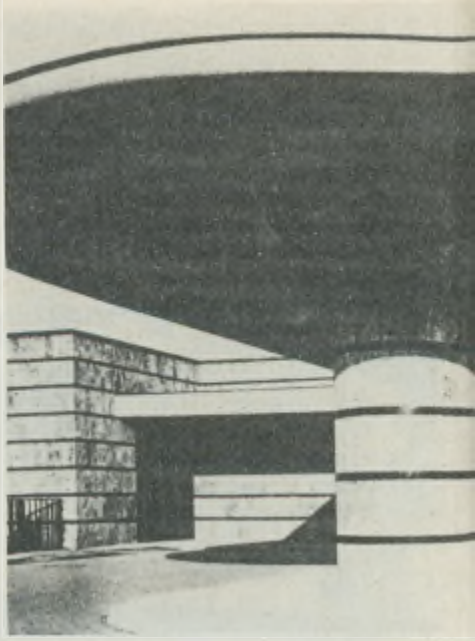
Infatti già nella composita stazione del Brennero è possibile riconoscere nell'architettura dell'edificio viaggiatori i segni dello stile «Mazzoni» mentre nel giro di pochi chilometri s'incontrano o isolati o ambientati nei villaggi attraversati dalle linee per il Brennero, San Candido e Merano consistenti nuclei di «fabbricati alloggi» che pur collegandosi alle radici del luogo conservano connotati altrettanto inconfondibili. E questo avviene in val Pusteria da San Candido a Vandoies, in val Passiria da Merano a Terlano, in val d'Adige dal Brennero a Campodazzo.

A Bolzano invece l'*Heimastil* e lo *Jugendstil*, che permeano la cultura figurativa della vicina Austria negli anni a cavallo tra le due guerre, si riverberano direttamente sulle facciate e sugli interni delle architetture della stazione con l'ampliamento mazzoniano ultimato nel 1928, innescando un fastoso gioco di citazioni d'ispirazione romantico-nazionale.

Poco più a sud l'impatto con la stazione di Trento ci riconduce ad emozioni di segno totalmente diverso, introducendoci di fatto nel rigoroso ma sfaccettato universo del *razionalismo* italiano. Attivato nel 1936 l'edificio viaggiatori diventa il prototipo «annitrenta» più ammirato dalla letteratura tecnica italiana ed internazionale più accreditata in quegli anni e questo per le soluzioni innovative in campo tipologico, strutturale e formale. Colpisce infatti la novità della lunga galleria-atrio che filtrando in un unico spazio i viaggiatori in arrivo ed in partenza interconnette, con estrema razionalità, i versanti da sempre in conflitto della città e della strada ferrata, mentre l'impiego diffuso ma armonico di pietre e marmi tutti locali, in sintonia del resto con le direttive autarchiche del tempo, denota attenzione e cura inusitate nel disegno dei dettagli decorativi e degli arredi.

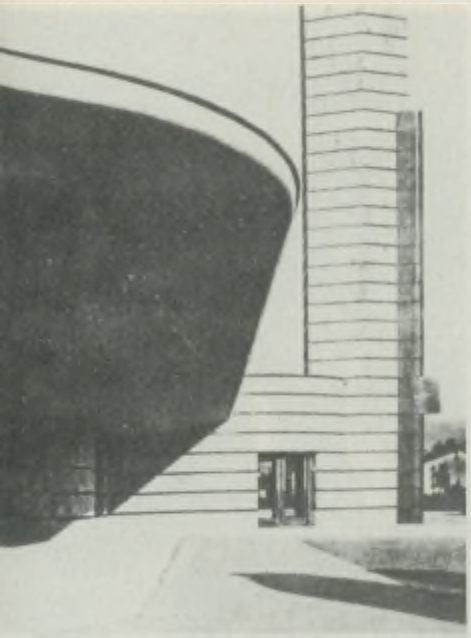
Ed eccoci in Toscana ove, all'interno di un'area perimetrata da un giro di pochi chilometri tra il mare e le colline dell'entroterra, una concomitanza di circostanze favorevoli, che include anche il ruolo di un Ministro delle Comunicazioni livornese, ha consentito una concentrazione ragguardevole di «relitti» che per entità e qualità costituiscono una sequenza di grande inte-

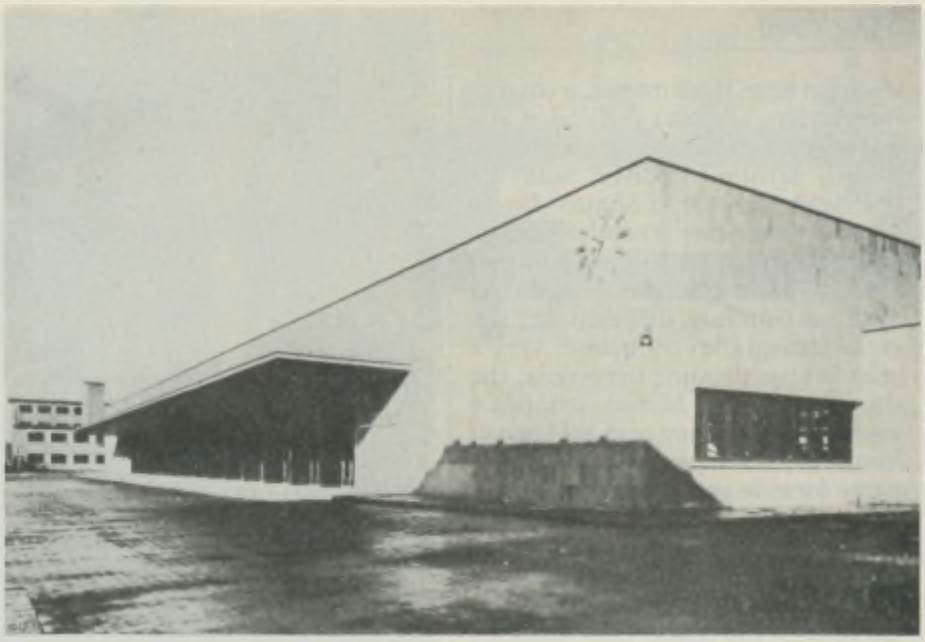
resse.
Per cominciare, sul percorso tra Firenze e Viareggio svetta nel ridente paesaggio della Valdinievole la linea diritta e tagliente della torre dell'orologio della stazione di Montecatini Terme, aperta all'esercizio in un tripudio di bandiere, musica e garofani, fatti affluire a vagoni dalla vicina Pescia, nell'estate del 1937. Qui il Mazzoni con abilità e audacia rimarchevoli sceglie decorazioni che strappano echi di stupore e di ammirazione alla stampa ufficiale — «... la sala di prima classe è un piccolo capolavoro di bizzarria: pareti rivestite di mosaico rosso...» — e al tempo stesso disegna arredi di una raffinatezza e di una modernità che ancor oggi sorprendono.
Si prosegue verso Livorno ove sui bordi della spiaggia di rena che cala ininterrotta da Pisa, avviene l'approccio oggi decisamente «inquietante» con la scenografia, rigorosamente simmetrica sul fronte mare, del collegio-colonia di Calambrone, aperto nel 1933 per accogliere, nella elementare geometria dei suoi padiglioni dal fulminante color rosso arancio, treni interi di figli di ferrovieri e di postelegrafonici da educare al consenso.
Ma l'emozione più forte la procura a Firenze, in un'area marginale della stazione di S. Maria Novella, un manufatto «minore» per soli servizi che accorpa, in un unico tormentato organismo, la cabina degli apparati centrali e la centrale termica. Il versatile spirito creativo del Mazzoni firma anche questo «orribile baraccone dipinto di rosso» dagli espliciti connotati costruttivisti, evidenti nella copertura dove il gioco dinamico delle spire metalliche di una scala lanciata verso il cielo si fonde con il macchinismo di quattro ciminiere lucenti trattenute alle bocche da un'aerea passerella di ferro.



La centrale termica di Firenze S.M. Novella, tipico esempio della versatilità creativa di Mazzoni, con espliciti connotati costruttivisti

Sintomatico il tentativo fatto dalla critica di omologare un'opera singolare come questa con la semplice etichetta di appartenenza al movimento moderno. Ora però ad un'indagine retrospettiva più approfondita questo dato si è dimostrato troppo riduttivo nei confronti di una realtà culturale molto più ricca e contraddittoria di quanto un tempo fosse dato supporre. Certo, ripercorrendo il repertorio delle opere del nostro artista, è possibile toccare con mano la coesistenza, non certo pacifica, tra una molteplicità di posizioni culturali. Ad esempio, l'interesse per i problemi funzionali e formali dell'architettura moderna convive con quello per l'architettura del passato, aspetto questo che per certi versi ne fa anche un anticipatore dell'architettura ecclettica oggi rilanciata dalle polemiche innescate dal movimento *post-modern*.
Finalmente a Roma: chi è sul punto di approdare a Termini, dopo l'impatto con una periferia che sembra uscita da un quadro di Sironi, vede sfilare sullo schermo del finestrino per un buon chilometro, prima del definitivo arresto del treno, una sequenza di nitide e squadrate sagome architettoniche. Quella di sinistra, più articolata per la molteplicità di episodi che assembla nel suo rigido allineamento, ha con-





servato un volto di un'imponenza pressoché intatta. Siamo di fronte a due poderose strutture lineari: una sorta di versione ferroviaria degli acquedotti romani poste a marcare le frontiere laterali del piazzale a cui il Mazzoni, nel perfezionare il suo «modello italiano» di stazione di testa, in antitesi con quello tradizionale tedesco, affidava il compito di contenere ogni genere di servizi per il personale e per i viaggiatori. In testata il progetto *moderno* messo a punto nel 1936, poi liquidato come esempio di un linguaggio razionalista considerato privo di potenziale espressivo, contemplava un atrio lineare continuo di grande trasparenza totalmente libero alla quota della piazza per contrastare con le due spesse cortine di travertino dei fianchi. Si sa che nel 1947 con la scelta del concorso si trovò il modo di porre la parola fine ad un'eredità ferroviaria delle più imbarazzanti indissolubilmente legata all'involuzione, dai toni sempre più anacronistici, dell'*esprit de grandeur* mussoliniano.

Certo la gamma d'incarichi assolti dal Mazzoni nell'area romana non può esaurirsi nel rivisitare ciò che sta dietro la nuova facciata della principale stazione della capitale, anche se questa visita è determinante per capire l'entità dello sforzo compiuto nel costruire un paesaggio ferroviario davvero «totale» che spaziasse con estrema coerenza dalla scala urbana a quella del design.
Da Roma in giù tutto ciò che ancora vale la pena vedere, a parte l'episodio composito dell'edificio viaggiatori di Littoria (oggi Latina), profondamente

Il collegio-colonia di Calambrone, realizzato nel 1933. Evidente l'ispirazione metafisica dell'opera. In alto, la stazione di Montecatini (a sinistra) e la stazione di Reggio Calabria

sfigurato negli spazi interni, è concentrato intorno alle città di Reggio Calabria e Messina a costituire un ideale sistema territoriale diviso solo dal braccio di mare dello Stretto. Da un lato, sul continente, l'edificio viaggiatori di Reggio Calabria con il suo naturale prolungamento in quello di Villa San Giovanni, dall'altro, sull'isola, lo scenografico complesso, vera e propria testa di ponte ferroviaria, che si snoda intorno a Messina centrale e marittima. Nel primo caso abbiamo di fronte la stessa purezza e lo stesso rigore formale che distinguono l'edificio di Trento, precedente di appena due anni, mentre nella più tarda compagine messinese, realizzata bruciando i tempi esecutivi, è possibile rintracciare un filo diretto con i materiali progettuali elaborati a getto continuo e via via bocciati per Roma Termini in cui si privilegiava un'architettura contrapposta in modo netto al paesaggio con cui esclude ogni possibile forma d'integrazione.

Forse a Messina, meglio che in altri prestigiosi scenari naturali, il Mazzoni guidato da una felice intuizione calibra meglio il «gioco sapiente dei volumi sotto la luce» evitando ogni possibile interferenza con l'ampia prospettiva che dalla piazza della stazione inquadra sullo sfondo la massa sfumata ma incombente dell'Aspromonte. Così anche la tappa finale di questo domestico itinerario conferma che è puntualmente raggiunto l'obiettivo di costruire, attraverso effetti di trasparenza e di continuità, all'esterno un'assoluta permeabilità ed all'interno un'organizzazione distributiva di chiara lettura che dia quanto occorre per usare nel modo migliore l'organismo stazione. Mai come in questo impianto il complesso traguardo della città, dei treni, delle navi è immediato e diretto.

È il caso, in chiusura, di tornare su un tema appena sfiorato: qual è lo stato di conservazione dei «monumenti» ferroviari appena citati? Pur storicizzati nel corpo delle nostre migliori città, essi dispongono di un potenziale espressivo che appare da un lato ancora del tutto sconosciuto ai viaggiatori e dall'altro trascurato dagli stessi addetti ai lavori. L'attualità di un simile tema offre tali e tanti spunti di riflessione che in un quadro di rilancio dell'immagine della stazione non sono certo da sottovalutare. □

Mazzoni, designer di oggetti d'uso pubblico

di Giovanni Klaus Koenig

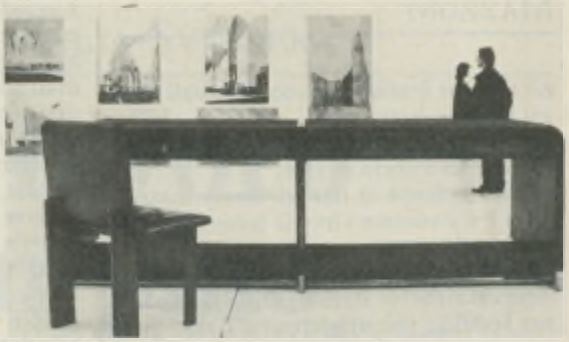
Pubblichiamo un ampio stralcio dell'articolo scritto dal Prof. Koenig per il catalogo della mostra dedicata a Mazzoni («Angiolo Mazzoni - Architetto fra le due guerre» - Grafis Editore, Bologna - pp. 240 - L. 22.000)

L'industrial design può dividersi in due grandi categorie: quella degli oggetti che si comprano e si usano personalmente o per la propria famiglia (esempio classico: l'automobile; o la poltrona, il macinacaffè), e quella degli oggetti che chi usa non compra (il taxi, la fontanella pubblica, il treno).

Questa divisione del Kalff (introdotta in Italia da P.L. Spadolini) non è importante per dare un giudizio estetico, giacché sulla non riuscita di un'opera d'arte non ci sono scuse. E non serve nemmeno per dare un giudizio funzionale, perché ambedue le categorie, composte da oggetti d'uso, hanno l'identico obbligo di adempiere ad una qualche funzione. Ma è egualmente importante, perché chiarisce quanto siano diverse le condizioni imposte al processo creativo, che determinano il *campo linguistico* di ogni categoria di oggetti d'uso.

Se il primo design è soggetto alle leggi del consumismo ed all'imperare delle mode, per cui il suo ricambio viene artificialmente accelerato, non è che il design genericamente definito d'uso collettivo sia automaticamente più libero. Spesso manca la voglia di farlo, e soprattutto di farlo bene; e se sugli oggetti d'uso collettivo non pesa l'ideologia consumista, grava invece la cosiddetta funzione seconda, cioè il dover raffigurare l'ideologia del potere dominante. Se così non fosse, a nessun ingegnere sovietico sarebbe venuto in mente di spendere cifre che nei paesi capitalisti non sarebbero nemmeno pensabili per realizzare sontuosamente, nei più disparati stili del passato, le stazioni della metropolitana di Mosca.

Veniamo a cose più vicine. Ma debbo fare una seconda premessa: per nascita, educazione e costituzione sono esente da ogni nostalgia del passato Ventennio; ed ho scritto che non condivido per nulla l'attuale revival piacentiniano. Ciononostante, debbo riconoscere che nel campo dell'ar-



A sinistra, la sala d'aspetto della stazione di Trento. Nelle altre foto, alcuni arredi disegnati da Mazzoni esposti nella mostra di Bologna

redo dei locali pubblici e in quello urbano si fece assai più e meglio nel ventennio fascista di quanto la nostra democrazia abbia saputo fare nei due ventenni successivi. Sul perché di questo disinteresse, inversamente proporzionato ai grandi sviluppi dell'architettura, non dilunghiamoci, che la triste storia ci condurrebbe lontano dal Mazzoni. Soffermiamoci invece sul suo design, raro esempio di buon uso di elementi di qualificazione dello spazio architettonico, quasi tutti innovatori e realizzati in ambienti dalla destinazione pubblica e quindi collettiva.

Si può affermare con tranquillità che in questo campo, faticoso e poco redditizio ancora oggi (tant'è vero che ben pochi designer vi si dedicano), Angiolo Mazzoni ha lavorato con un impegno che supera di gran lunga quello di ogni altro architetto italiano, con risultati che sul momento non parvero appariscenti, ma che oggi sorprendono per la loro longevità. In tutti i sensi, sia perché resistono all'invecchiamento estetico meglio di altri oggetti di quel tempo, sia per la loro incredibile solidità, che gli permette di funzionare ancora dopo mezzo secolo di vita pubblica; come ognuno può vedere da solo nella quasi intatta stazione di Montecatini.

Anche nel caso dell'arredo di edifici pubblici come le stazioni, il successo del Fabbricato viaggiatori della stazione di Firenze fece attribuire al Gruppo toscano l'invenzione di tutto ciò che ancor oggi si vede. Poiché nessuno dei giovanissimi architetti aveva esperienza di design, salvo Nello Baroni, tutto fu a lui attribuito dagli altri soci del suo gruppo.

Fortunatamente, le tesi di laurea in storia dell'architettura contemporanea (che qualcuno si ostina a giudicare ancora futili, nonché inutili) servono a mettere a posto alcuni errori. In una tesi di laurea su Nello Baroni, guidata da Fabrizio Brunetti, sono venuti fuori dal suo archivio molti schizzi e disegni importanti. Baroni aveva un'innata passione per la meccanica (aveva brevettato e costruito in piccola serie il primo proiettore a doppio passo: 16 e 8 mm); e sono indubbiamente suoi tutti gli orologi della stazione, a cominciare da quello alfanumerico bifronte alla cascata di vetro: capostipite artigianale di tutti i successivi orologi Solari, diffusi in tutto il mondo.

È pure di Baroni, appassionato fotografo, l'idea di decorare la galleria di testa con una fascia continua di bronzo che contiene, come fossero fotogrammi di un film una serie continua di fotografie giganti dei monumenti toscani. Sempre di Baroni era l'arredo del bar di 1ª e 2ª classe, oggi distrutto, che di fronte agli affreschi di Rosai vedeva dei modernissimi panchetti alti, colla seduta automaticamente rientrante, ispirati agli strapuntini dei vestiboli d'ingresso delle carrozze ferroviarie.

Ma sull'arredo delle pensiline, ricco di oggetti nuovi e diventati in seguito degli standard, nell'archivio Baroni non si è trovata traccia; venendo così a mancare la prova diretta della loro paternità. Molto strano, dal momento che altri particolari di design, come le biglietterie, erano stati conservati. Nulla, invece, anche sui cartelli amovibili indicanti, alla testata dei binari, i treni in partenza, precursori degli indicatori elettromeccanici d'oggi (e così simili agli orari amovibili di Mazzoni).

Molti disegni sono invece venuti fuori dall'archivio compartimentale delle FS, ma non portano la firma di Baroni, bensì quella di Mazzoni, oppure la sua indubbia grafia. E poiché molti oggetti di design si ritrovano pressoché uguali nelle stazioni mazzoniane sarebbe ben strano pensare che Mazzoni fosse stato così disinvolto da rubare i disegni al Gruppo toscano (che sarebbe stato zitto?: non lo credo proprio). Molto più semplice pensare che questa parte dell'arredo, tipicamente ferroviario, fosse stato opera di Mazzoni, che lo aveva coerentemente riproposto anche nelle sue altre stazioni.

Sono quindi a lui attribuibili, oltre al riconosciuto disegno delle pensiline, le famose panchine legate al pilastro assieme al portabagagli, le fontanelle a schizzo e le grandi cassette postali fasciate di bronzo. Nella zona delle pensiline e dei sottopassaggi vi fu certo un'integrazione fra la mano di Mazzoni e quella del Gruppo toscano. Così come si sa ufficialmente che il rivestimento in tesserine di ceramica fu proposto dal Gruppo toscano come rifinizione delle strutture di Mazzoni, sono michelucciane le fasce di ottone che circondano le panchine mazzoniane.

Comunque, si deve riconoscere che l'accordo fra gli arredi baroniani e quelli mazzoniani era perfetto; così perfetto da rendere ardua la ricerca stilistica della paternità. Ma se, date alla mano, si nega l'ipotesi del Mazzoni ravveduto che imita il Gruppo toscano, in quanto il 2° progetto Mazzoni — quello delle pensiline — precede anch'esso il concorso, l'ipotesi si ribalta. Il vero designer funzionalista, l'iniziatore del nuovo stile nell'arredo ferroviario, diviene Mazzoni.

E molte cose vanno a posto. Quando Mario Labò mi parlava del «mistero» della stazione di Firenze, in quanto nessuno dei suoi autori aveva dato successivamente dimostrazione di seguire negli arredi la linea stilistica della stazione (e perciò Labò opinava — ma a torto — che l'autore vero fosse stato Sarre Guarnieri, morto prematuramente), dimenticava anche lui di vedere le altre opere di Mazzoni, come le stazioni di Trento e di Roma; dove avrebbe ritrovata intatta quella linea stilistica, di un razionalismo particolarmente espressivo, dai segni forti, magari un po' grossola-

ni, ma mai inutilmente monumentali. Segni sempre molto densi, e privi di quella insulsa ripetitività ritmica che è tipica degli accademici a corto di idee.
Stilema comune di tutti gli arredi mazzoniani è il concepire i mobili come architetture degli interni: un tutt'uno con l'architettura. Molto giustamente Oriol Bohigas osservava che la stazione di Montecatini era l'edificio più wrightiano d'Italia, proprio per questa sua caratteristica; ed infatti l'esempio più lampante lo abbiamo nella sala d'aspetto di 2ª classe di questa stazione, ancora oggi in buone condizioni. Il suo pancone anatomico in legno massello nasce dalle pareti con assoluta continuità plastica, così come nasce dal pavimento il pancale centrale in marmo a due livelli (col solito portabagagli più alto, di fianco, come nelle pensiline fiorentine).
Ancor più originale e ricco d'invenzione, a Montecatini, è lo strumento che raccoglie assieme, all'ingresso del sottopassaggio, le cassette postali, la distribuzione automatica dei biglietti d'ingresso ed i quadri scorrevoli degli orari ferroviari di tutta Italia; il tutto legato senza interruzione ad un altro pancone d'attesa, sempre anatomicamente conformato. Si noti anche come sono state integrate nel pilastro doppio di estremità delle pensiline sia le fontanelle che i cartelli indicatori: tema ripreso con successo nella stazione di Roma.
A rafforzare la paternità stilistica di questi elementi dell'arredo mazzoniano, senza debiti con la stazione di Firenze, basti osservare gli arredi del palazzo delle Poste di Grosseto, inaugurato prima della stazione fiorentina. Se l'aspetto esteriore non è convincente, al solito, per il suo malriuscito tentativo di ambientamento, la fontana sul fronte, nella sua linearità, è un oggetto dal design raffinato, con la sua sfera centrale immersa nell'acqua increspata; un qualcosa di metafisico, come aveva già notato Forti a proposito della torre del Calambrone.
Più sorprendente ancora è la geometria dello scalone interno, con una pianta costituita da due semicerchi raccordati da un rettangolo centrale. Da una parte, la statua «d'onore» è inserita in un cerchio che invade parzialmente il rettangolo, con una calibratissima geometria. Dall'altro lato la scala curvilinea non finisce a terra, ma si piega ad uncino con cinque gradini d'invito, mentre la zona di raccordo fra la rampetta rettilinea e la scala curva diviene un tavolo a muro, sempre di marmo.
Se passiamo alle opere successive, disegnate nel periodo più buio dell'architettura italiana, con i giovani leoni ormai appena coronati nella Città universitaria e nella megalomane avventura dell'E.42, Mazzoni non cedé di un passo alla sua personale poetica; anzi, la raffinò, a cominciare dalla stazione di Siena.
L'arredo esterno, a Siena, è tutt'uno, come le pensiline, con quello interno, ed è molto raffinato. La macchina dei quadri orari scorrevoli e del distributore automatico di biglietti non è più un mobile, ma un pezzo di architettura, tutto di marmo, lavorato come se fosse un monolite: eccezionale, anche dal punto di vista dell'esecuzione.
La sala d'aspetto reale, rispetto alla pretenziosa Palazzina fiorentina, è un modello di equilibrio, ben più in scala col nostro piccolo Re. Le due poltroncine senza braccioli (come la Barcelona di Mies) dei nostri sovrani sono a rispettosa distanza dal seguito, rispettando il protocollo; ma la parete curva risolve l'unità dello spazio in modo del tutto originale, indubbiamente organico. Così come organica è la sala d'aspetto di 2ª classe, priva di ogni elemento ripetitivo. Tavoli e sedili sono diversi a seconda che vi si legga, si scriva e si conversi prendendo il caffè, formando tanti raggruppamenti distinti. Ed anche il

lume angolato a L accentua la rottura di ogni asse di simmetria compositiva. Persino il radiatore sottofinestra è posto asimmetricamente; insomma, non occorre essere Zevi per riconoscerne la matrice organico-espressionista. Il che, per quei tempi — e non solo in Italia — è una incredibile eccezione.
Razionalista al 100% è invece l'arredo del bar, realizzato con mobili metallici disegnati da Mazzoni. Il che prova come in Italia «mobile razionalista» era un sinonimo di 3ª classe, ovvero di arredo popolare, da colonia marina o da case di maternità e infanzia, snobbato dalla borghesia. Ma era perfettamente rispettato il carattere originario che il Bauhaus aveva voluto dare a questi arredi metallici, robusti e poco costosi, asettici, e non quello sofisticato che hanno assunto oggi.
La stazione di Trento è la più razionale e semplice di tutte, di un razionalismo tanto più spoglio quanto più retorica era diventata l'architettura ufficiale; al punto che saremmo tentati di definirla una stazione già post-fascista. L'autarchia aveva già fatto i suoi danni, e perciò gli arredi sono in tono minore, senza ricorrere ai bronzi di prima, ma solo all'acciaio inox. Riappare il legno dei mobili dei ristoranti, in forme quasi rustiche; e le cassette postali addossate al muro non sono più oggetti monumentali in marmo, ma mobili in legno con le gambe in tubo metallico.
Per la stazione di Roma Mazzoni aveva disegnato persino la spina per il seltz del banco del bar, la friggitrice e la bistecchiera, il tostapane, l'affettatrice del pane, il carrello per tenere caldi i lessi (con riscaldamento incorporato), il frullatore per i frappé, lo spremifrutta ed il montapanna; cioè una serie stilisticamente omogenea di elettrodomestici molto più robusti e grandi di quelli in commercio. Evidentemente il proto-macchinismo dei modelli allora in uso non lo soddisfaceva, e aveva sentito il bisogno di ridisegnarli, armonizzandoli fra loro e con la sua architettura degli interni.
Da soli, questi oggetti sarebbero sufficienti a fare di Mazzoni un precursore autorevole di quella *linea italiana* che si affermerà negli anni Cinquanta e che ci fa oggi considerare in tutto il mondo come i protagonisti di questa attività.
Ma non basta: la frenetica attività del designer Mazzoni non si arrestava con questi oggetti. Per Reggio Calabria aveva persino ridisegnato le funzionalissime sputacchiere (oggetti oggi in assoluto disuso) in ghisa smaltata grigio ferro; e per gli uffici ferroviari si era preoccupato di disegnare i porta-agenda-calendario in alluminio e pelle, e persino il tampone a mezzaluna per la carta assorbente (altro oggetto in disuso, dopo il trionfo della penna a sfera). Inoltre, orologi e lumi a non finire, compreso un bellissimo lume da tavolo in anticorodal, che sembra un disegno di Sottsass, fatto oggi, con un gusto un po' fallico. Infine, si guardino i disegni dei suoi sedili alti girevoli, sia per gli impiegati delle biglietterie che per i banconi dei bar: con il loro movimento su ralle a sfere, sono capolavori di ingegneria ergonomica, prima ancora che di design.
Cosa del tutto inaspettata, sono di Mazzoni persino i disegni dei carrelli per la posta e le carriole dei portabagagli, dove per la prima volta nelle FS venne sperimentata la vernice alla nitrocellulosa.
Se si dovesse concludere questo discorso su Mazzoni designer di architetture degli interni ed oggetti d'uso pubblico, sempre integrati con l'architettura, non solo se ne deve sottolineare l'eccezionalità, ma occorre notare come essi siano divenuti dei definitivi segnali di riferimento, dal significato immediatamente comprensibile; il che non avveniva con gli oggetti rigidamente razionalisti, di marca bauhaussiana. Il linguaggio delle stazioni e degli uffici postali italiani è stato rifondato da Angiolo Mazzoni negli anni Trenta, e da allora ben poco è cambiato. □

Incontro di lavoro a Monteolimpino

Nei cantieri della nuova galleria in costruzione di Monteolimpino si è svolto un incontro fra il nostro Direttore Generale, Ing. Misiti, e il Presidente delle Ferrovie Federali svizzere. Apprezzamento per la speditezza con cui procedono i lavori. La nuova opera consentirà enormi vantaggi per i traffici con la Svizzera e per i trasporti nord-sud-nord dell'intera area europea

di Francesco Pellegrini

La ferrovia è un settore in cui tradizionalmente la collaborazione internazionale ha avuto modo di realizzare gli esiti più favorevoli. Una collaborazione spesso basata su soluzioni tecniche comuni e programmi integrati di sviluppo, ma anche corredata da una visione più ampia dei problemi e delle esigenze degli altri paesi e dalla reciproca disponibilità a contribuire, nella misura del possibile, alla loro soluzione e al loro soddisfacimento. Ed è nel settore ferroviario che l'antica amicizia italo-svizzera ha potuto più volte essere collaudata, come quando nel 1981 il Capo dello Stato, Pertini, e l'allora Presidente della Confederazione elvetica, Furgler, ricordarono insieme i 75 anni del Sempione, leggendario traforo ferroviario ma anche fondamentale via di unione e di scambio fra due culture, due civiltà. Oggi l'amicizia italo-svizzera si sta ancora una volta manifestando nella realizzazione di una serie di grandi opere ferroviarie: il nuovo scalo di Domo II e l'ammodernamento e il potenziamento della linea Milano-Chiasso, con la costruzione della nuova galleria di Monteolimpino. Opere che sorgono su territorio italiano, ma che una volta completate forniranno un fondamentale contributo ai traffici ferroviari svizzeri in direzione sud. In particolare questo è vero per la nuova galleria del Monteolimpino, costruita con un sostanziale contributo economico di parte elvetica (40 milioni di franchi a fondo perduto e un prestito di 20 milioni di franchi a tasso agevolato).

L'Ing. Misiti e il Presidente delle Ferrovie Federali svizzere, Ing. Latscha, insieme alle rispettive delegazioni, nel corso della visita al cantiere della galleria Monteolimpino/2

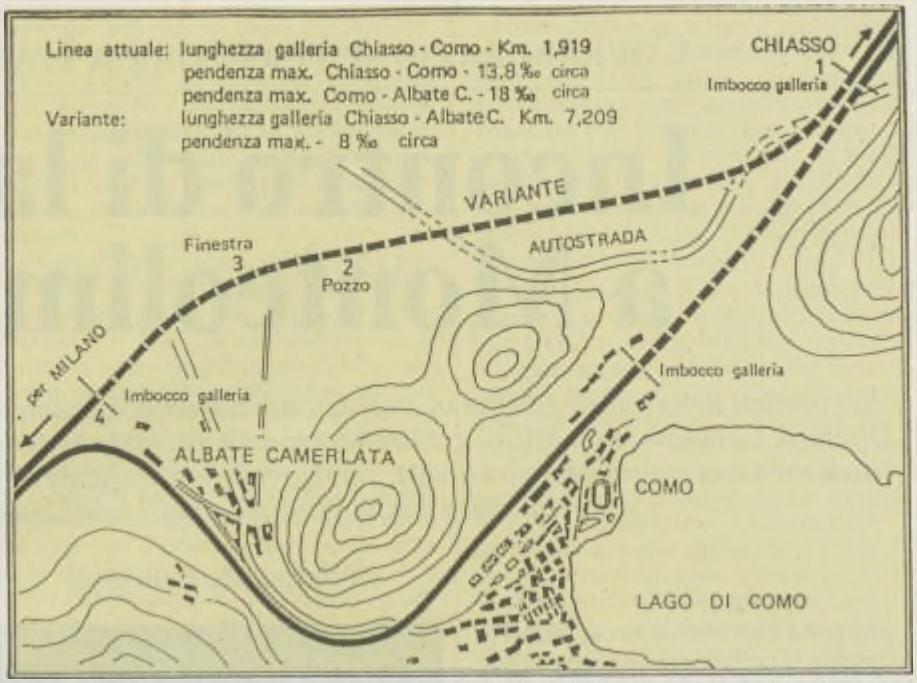
Per fare il punto sullo stato attuale dei lavori, il 26 novembre scorso si è svolto un incontro tra il nostro Direttore Generale, Ing. Misiti, e il Presidente delle FFS, Ing. Latscha. All'incontro, che si è svolto nei cantieri della nuova galleria in costruzione, hanno preso parte anche l'Ing. Despond, predecessore di Latscha, e l'Ing. Eissering; della delegazione italiana facevano parte anche l'Ing. Rizzotti, Direttore della 1ª Unità Speciale, il Dr. Dentato, Capo della Rappresentanza FS in Svizzera, e chi scrive, quale responsabile delle Relazioni Aziendali.

Al termine della visita, guidata dai tecnici e dal Presidente della Cogefar, Dr. Nobili (alla Cogefar è stata appaltata la prima fase della costruzione dell'opera), l'Ing. Latscha ha espresso il suo vivo compiacimento per la speditezza con la quale i lavori procedono e per il rispetto dei tempi previsti. Nel 1981 la realizzazione della nuova galleria del Monteolimpino era ancora allo studio delle autorità italiane ed elvetiche. Nel maggio 1982 veniva firmato dalle parti l'accordo per il finanziamento dell'opera e ora, alla fine del 1984, i lavori sono già a buon punto e senza aver dovuto registrare ritardi.

La galleria Monteolimpino/2, lunga 7,2 km, costituisce la quasi totalità della nuova tratta Chiasso-Albate Camerlata, sulla Milano-Chiasso, attualmente in costruzione (che nel complesso raggiunge 8,9 km). Un'opera

che determinerà evidenti vantaggi per il traffico da e per la Svizzera e, più in generale, per il flusso di traffico nord-sud-nord dell'area europea: aumento della velocità media di transito; diminuzione della pendenza della linea (dall'attuale 18,12 per mille, in discesa verso Como, all'8 per mille) con la relativa eliminazione di numerose limitazioni di esercizio a cui sono attualmente soggetti i traffici che si svolgono sulla tratta. Ad esempio, la sagoma assai limitata dell'attuale galleria non consente il transito dei moderni carichi ferroviari soprattutto merci, riducendo molto la gamma dei sistemi intermodali; l'alta pendenza attuale impone l'impiego di una seconda locomotiva di spinta. Infine, la nuova opera viene incontro anche alla necessità di dar corso ad importanti lavori di risanamento e consolidamento di tratte notevolmente estese della galleria già esistente: interventi che comporterebbero conseguenze insostenibili per la regolarità dell'esercizio ferroviario, se non ci fosse un'altra linea su cui dirottare parte del traffico abituale.

Ci sono, poi, i dati di traffico relativi all'itinerario ferroviario del Gottardo, ossia alla direttrice Milano-Chiasso-Basilea e da qui verso il nord Europa, compresa l'Inghilterra, o verso la Francia. Traffico viaggiatori e anche traffico merci: negli ultimi anni i treni che giornalmente interessano il transito di Chiasso si sono attestati su una media di 130 e, in termini di movimento annuale, su circa 3,2 milioni di viaggiatori e 8,5 milioni di tonnellate nette di merci. La nuova galleria consentirà di incrementare e distribuire meglio i diversi tipi di trasporto. In prospettiva si arriverà a una sorta di «specializzazione» delle due gallerie: a Monteolimpino/1 e alla linea attuale resterà la fondamentale funzione di garantire il traffico viaggiatori locale ed internazionale a servizio della città di Como, dove fermano tutti i treni viaggiatori in transito, mentre Monteolimpino/2, grazie alle moderne caratteristiche tecniche e strutturali con cui è stata progettata, costituirà l'instradamento preferenziale per tutto il traffico merci internazionale in transito al Gottardo, finalmente senza alcuna limitazione di sagoma o peso entro i valori internazionali consentiti (la sagoma della nuova galleria consentirà il transito, ad esempio, del Gabarit C1 dal raggio in calotta di m 4,90, e di trasporti combinati e di «ferroutage», cioè di autoveicoli caricati su carri ferroviari). Attualmente molti di que-



Nella piantina, gli interventi previsti per il potenziamento della linea ferroviaria Milano-Chiasso

Due immagini dei lavori attualmente in corso per la costruzione di Monteolimpino/2. La nuova opera determinerà notevoli vantaggi per i traffici con la Svizzera e, più in generale, con l'intera area europea

sti trasporti devono invece essere interrotti a Chiasso (direttrice di transito nord-sud) o a Como (sud-nord) per essere trasferiti su strada. Insomma con Monteolimpino/2 si elimina una strozzatura antieconomica in ogni senso.

Più in particolare la nuova opera comporterà sostanziosi vantaggi di gestione per la nostra Azienda. I costi di esercizio subiranno, infatti, una drastica riduzione grazie all'incremento della prestazione delle locomotive, alla riduzione della quantità di treni merci in transito à parità di peso trainato complessivo, al minore impegno di personale di scorta, al risparmio di energia e oneri e così via. Parallelamente è previsto un aumento nella potenzialità di trasporto dell'intera linea Milano-Chiasso e l'acquisizione di nuove correnti di traffico (soprattutto intermodale).

Per quanto riguarda i tempi di realizzazione, secondo i dati forniti dalla 1ª Unità Speciale sotto la cui giurisdizione ricadono i lavori in questione, l'entrata in esercizio della linea è prevista entro il 1988.

Ma la nuova galleria del Monteolimpino assolve anche a un'altra funzione: rientra infatti in un vasto programma di potenziamento dei valichi alpini, attualmente al centro di un serrato confronto tra il governo italiano e i governi dei paesi confinanti.

Dal Monteolimpino, insomma, un segnale positivo per l'Europa dei binari. □

L'Europa dei binari guarda al futuro

di Antonio Dentato

Nell'ambito della collaborazione internazionale quella ferroviaria tra la Svizzera e l'Italia ha una lunga tradizione alle spalle.

A partire dal secolo scorso tutta una serie di opere infrastrutturali e di iniziative organizzative raccontano la storia di due Paesi che svolgono un ruolo determinante nell'aprire vie di comunicazione più rapide agli scambi commerciali e culturali tra i popoli europei.

Uno sguardo retrospettivo, sommario e per fatti salienti, può dare un'idea complessiva della dimensione entro cui si sono sviluppati i rapporti tra le Amministrazioni ferroviarie della Svizzera e dell'Italia.

Non che, precedentemente, non vi fossero state intese e collaborazioni fra i due Paesi, ma, certamente, la data storica cui riferirsi per parlare di collaborazione quotidiana fra le due Reti è quella dell'apertura permanente all'esercizio della galleria del Gottardo: 1° giugno 1882.

Avanti tale data, la Svizzera, pur situata in una posizione centrale dell'Europa, era rimasta tagliata fuori dall'avventura ferroviaria.

Nel 1854 l'Austria aveva costruito la prima ferrovia transalpina, quella del Semmering. Vennero poi la galleria del Brennero (1867) e quindi la linea attraverso il Moncenisio (1871). La Svizzera era così contornata dal sistema ferroviario che collegava l'Italia con l'Austria e la Francia; al suo interno si susseguivano aspre battaglie politiche sulla scelta tra il mantenimento del paesaggio elvetico in una cornice di bellezza incontaminata dall'avvento del nuovo progresso tecnologico e l'esigenza di rispondere alla domanda, sempre più incalzante, di aprire attraverso la sua terra nuove più rapide relazioni fra il Nord ed il Sud dell'Europa. Prevalse la lungimiranza ed il genio imprenditoriale.

Dopo anni di scontri e polemiche, il 1882 salutava la vittoria di una battaglia titanica dell'uomo contro la barriera posta dalla natura tra l'Italia e la

Gli interventi della 1ª Unità Speciale

Le opere in corso di realizzazione a cura della 1ª Unità Speciale possono essere così raggruppate per grandi obiettivi:

1) interventi per migliorare l'integrazione della rete F.S. nel sistema ferroviario europeo.

È previsto il potenziamento di tutti i principali «assi» europei ed in particolare delle seguenti direttrici:

— Ventimiglia-Genova (ulteriore fase di raddoppio e Scalo Roja)

— Modane-Torino (ultimazione raddoppio e scalo Orbassano)

— Domodossola-Piemonte-Liguria (scalo di Domo 2 e sistemazione linee varie verso Milano-Torino e Genova)

— Chiasso-Milano (galleria di Monteolimpino e terminale di Segrate)

— Itinerario Pontremolese (potenziamenti vari dai porti del Tirreno verso la Pianura Padana ed i Transiti di confine)

2) potenziamento dei sistemi ferroviari nelle aree metropolitane di Milano e Torino, compresi i raddoppi ed i quadruplicamenti di alcune linee di accesso.

I provvedimenti, prevalentemente orientati al potenziamento dei trasporti vicinali di massa nelle due maggiori aree metropolitane del Nord, consentiranno anche un decisivo miglioramento dei servizi viaggiatori e merci a media e lunga distanza;

3) adozione di moderne tecnologie (CTC, Blocco automatico).

I provvedimenti, già largamente attuati sulle maggiori reti europee, consentiranno una migliore regolarità della circolazione ed un forte incremento della produttività.

Il 90% dei lavori, per circa 1.700 miliardi, sono già appaltati mentre cominciano le prime attivazioni (BA Domodossola-Gallarate; CTC Chivasso-Casale-Valenza; raddoppio Meana-Chiomonte; 3ª fase di Torino Orbassano, ecc.).

In questo quadro la galleria di Monteolimpino è sicuramente una delle opere più interessanti, sia per l'importanza dell'asse del Gottardo — da sempre cordone ombelicale fra la Valle del Reno e la Pianura Padana — sia per le tecnologie adottate nello sviluppo delle varie fasi di lavoro. ***Silvio Rizzotti***

Svizzera, la linea del Gottardo diventava il più rapido collegamento tra la vallata del Reno al Nord e l'Italia al Sud.
La consapevolezza del ruolo centrale che veniva, in tal modo, ad assumere, sollecitava la Svizzera, intanto, a prendere iniziative pratiche intese a risolvere una serie di problemi nuovi che il traffico internazionale poneva.
Si era, infatti, appena inaugurata la galleria del Gottardo che già nel mese di agosto del 1882, le autorità elvetiche invitavano i Governi della Germania, della Francia, dell'Italia, dell'Austria e dell'Ungheria ad una «Conferenza di esperti» per la messa a punto di norme comuni volte a regolamentare il trasporto ferroviario internazionale. Il Protocollo della prima organizzazione internazionale ferroviaria (Unité Tecnique de Chemins de Fer) fu firmato a Berna, il 21 ottobre 1882. Due anni dopo (1884) si inaugurava il passaggio della linea ferroviaria attraverso l'Arlberg (Austria).
La Svizzera si collocava, dunque, nel grande complesso del sistema dei transiti ferroviari europei. E continuava il suo impegno nella strategia di sviluppo del traffico ferroviario: dopo lunghi serrati confronti veniva siglata a Berna (1890) la Convenzione internazionale concernente il trasporto delle merci per ferrovia (CIM) entrata in vigore il 1° gennaio 1893.
Nel frattempo, proseguivano incontri sistematici per la definizione degli orari dei treni viaggiatori internazionali, mentre una nuova grande impresa si andava compiendo.
Il 1906 vedeva la fine dei lavori della galleria del Sempione sul versante italiano, mentre, alcuni anni dopo, sul versante svizzero, veniva completata la galleria semielicoidale attraverso il massiccio del Loetschberg (1913).
Queste imprese ferroviarie che la grandiosità dell'ingegno umano progettò ed eseguì (tenuto conto dei mezzi tecnici allora disponibili) saranno guardati dai posteri, forse, con lo stesso stupore e meraviglia con cui oggi ammiriamo le piramidi d'Egitto, i primi lavori di regolazione delle acque del Nilo, gli acquedotti e i ponti costruiti dall'antica Roma in gran parte dell'Europa. Ma, nella storia dei rapporti ferroviari fra le Reti europee, c'è qualcosa di più che va ricordata e valorizzata, oltre le opere visibili che ci colpiscono. È la costanza di una collaborazione che non si arrese dinanzi agli ostacoli naturali apparsi un tempo insormontabili e che è sopravvissuta a due conflitti mondiali. Il che fa giustamente affermare che esiste una dinamica propria dei trasporti che anticipa la volontà politica e si proietta nel futuro, oltre le barriere del prevedibile al presente. È in questa logica propulsiva legata agli scambi commerciali e alla volontà di ampliare gli orizzonti culturali fra i popoli europei che va inquadrato l'accordo italo-svizzero del 1957 per un prestito da parte delle ferrovie elvetiche di 200 milioni di franchi ai fini del finanziamento dei lavori di elettrificazione sulle dorsali ferroviarie del Gottardo e del Sempione.
Seguendo questa stessa linea, dopo la seconda grande guerra mondiale, si svilupparono consistenti intese tariffarie fra le due Reti, mentre un «Comitato permanente italo-svizzero per il Porto di Genova», promuoveva consistenti traffici provenienti o destinati al nostro porto, da e verso i Paesi del Nord Europa, attraverso la Svizzera.
Ed è nella tradizione di questa collaborazione, che si inscrivono, più recentemente, sul versante italiano l'avvio della costruzione del grande scalo di smistamento di «Domo 2», mentre sul versante svizzero è in corso il duplicamento della linea attraverso il Loetschberg; sull'asse del Gottardo si sta costruendo, in territorio italiano, la galleria di Monteolimpino/2 tra Chiasso ed Albate Camerlata. Una galleria situata su una variante alla linea Milano-Chiasso di circa 8 km, alla realizzazione della quale le ferrovie svizzere partecipano con un contributo finanziario di 40 milioni di franchi a fondo perduto e con un prestito, a tasso agevolato, di 20 milioni di franchi.
I criteri di costruzione di questa nuova opera hanno il principale obiettivo di sviluppare il traffico combinato sulla relazione Italia-Svizzera-Germania. □

Il cantiere, lato Chiasso, di Monteolimpino/2. L'entrata in esercizio della linea è prevista entro il 1988.

VIAGGI

In Egitto fra piramidi e treni

Parlare dell'Egitto, vuol dire aprire la mente ai ricordi, far galoppare la fantasia; le piramidi di Giza, Tutankhamon, lo scorrere del Nilo, lo sterminato deserto sotto il grande Rha con i suoi raggi infuocati.
In questo Paese il tempo e lo spazio non hanno misura, da millenni il Nilo seguita a fecondare i campi sotto l'enigmatico sguardo della Sfinge.
Molto prima del sorgere della civiltà greca, già la civiltà egizia era antica; i popoli più diversi sono passati su questa terra, dagli Hiksos, ai misteriosi «popoli del mare», ai libi, agli etiopi, greci, romani, arabi, poi di recente i francesi, gli inglesi ma, finalmente, dopo duemila anni l'Egitto ha riconquistato la propria indipendenza.
Grazie alla sua posizione al centro di tre continenti (Africa-Asia-Europa) è come un ponte tra l'Occidente e l'Oriente. L'Egitto ha una superficie estesa tre volte l'Italia, ma con appena il 3% del suo territorio coltivato (la zona del Delta è la più ricca di prodotti agricoli). Il Nilo divide in due parti il territorio, dall'aereo si nota distintamente la sottile zona verde ai lati del Padre Nilo, poi solo deserto, il grande Sahara a perdita d'occhio.
In questo Paese l'Oriente si mescola all'Occidente, la natura favorisce questa unione, determinando un'armonia tra l'antico e il moderno.
Testimonianza del grande passato e della più moderna tecnologia sono unite nell'effettuazione dello spostamento dei templi della Nubia (Abu-Simbel), questo anche con la collaborazione del nostro Paese.
Discendendo il corso del Nilo a bordo del battello, spesso abbiamo visto sfrecciare sulle rive il famoso treno lusso, vanto delle E.S.R. (Egyptian State Railways) che in circa 15 ore copre la distanza dal Cairo ad Aswan.
Le ferrovie egiziane servono i più importanti centri del Paese, la realizzazione della rete ferroviaria è stata agevolata dal terreno prevalentemente pianeggiante, le uniche opere murarie sono i ponti nel Delta e quelli che si incontrano lungo il corso del Nilo.
Nel 1854 fu inaugurata la prima ferrovia che collegava Alessandria a Kafr el Zayad, che successivamente, dopo due anni, arrivò fino al Cairo. In un secondo tempo furono collegate tutte le località del Delta, la zona più intensamente agricola del Paese.
All'inizio del secolo la ferrovia arrivò nell'alto Egitto, fino ad Aswan.
A Nord/Ovest del Paese c'è il tratto, parallelo alla costa, da Alessandria a Sollum (confine libico), passando per El Alamein (sacrario italiano) e Marsa Matruch. Da Alessandria si prosegue verso Est nella zona del grande Delta, Abukir, Damietta, Rosetta, fino alla zona del canale (Suez, Ismailia e Porto Said) superato il quale si arriva al Sinai, a El Arish ai confini con Israele.
Due volte al giorno convogli lusso, aria condizionata (classe Montazah) coprono il tratto più pittoresco della linea ferroviaria Alessandria Cairo-Aswan. Su tali treni ci sono carrozze letto della «MISR-TRAVEL» in cui si serve cena e colazione: il biglietto comporta anche una riduzione sul costo dell'albergo. La rete ferroviaria si estende per circa 4.500 Km con 700 stazioni per buona parte a doppio binario.
Caratteristica è la stazione di Alessandria che si affaccia direttamente sul mare, nella splendida cornice costituita da circa 30 Km di lungomare.
L'altra stazione da ricordare è quella del Cairo (C.le) situata in piazza Ramses II sempre brulicante di gente vociante e in movimento. L'assalto al treno in corsa, qui è una consuetudine. I tratti di linea intorno al Cairo sono dotati di blocco automatico mentre la rimanente rete ferroviaria è a blocco manuale con i segnali azionati meccanicamente.
Il Diesel ha soppiantato la trazione a vapore da circa 20 anni.
Il futuro delle E.S.R. è legato al tratto Cairo-Tanta, ove i convogli (turbotreni francesi) raggiungeranno la velocità di 150 Km/ora.
Nel tratto più rettilineo (Cairo-Aswan di 900 Km) c'è il blocco automatico con Dirig. Centrale. Una curiosità è che non esistono cartelli indicatori sulle fiancate dei treni e quindi biso-

Stazione dell'oasi di El Fayum

gna informarsi prima della partenza. La classificazione dei treni è del tipo europeo, compresi i convogli di pendolari che ogni mattina riversano sulla capitale circa due milioni di persone, rendendo la città più popolata (12 milioni) del continente africano.
La rete del metrò permette l'allacciamento delle zone periferiche con il centro della città. Nello splendido edificio moresco, posto a fianco della Stazione C.le, sede della Direzione Generale, abbiamo trovato da parte dei nostri colleghi egiziani cordialità e gentilezza, specialmente quando consultavamo l'orario generale scritto in arabo: senza il loro apporto staremmo ancora in Midam Ramses II. Accanto all'edificio della stazione c'è il museo ferroviario, creato nel 1933. Vi è conservato, fra l'altro, un esemplare di una locomotiva costruita da Stephenson nel 1860.
Per il turista in vena di esperienze, che vuol conoscere veramente l'animo egiziano consigliamo di intraprendere un viaggio dal Cairo ad Aswan, non su treni lusso, ma con treni ordinari. Unico avvertimento munirsi di viveri e di una buona scorta di acqua.
Un'esperienza fuori del comune che vale la pena di vivere.
Essere andati in Egitto, vuol dire anche ritornarci: è un richiamo a cui nessuno può sottrarsi.

Marino Giorgetti
Guido Staffa

Il viaggio in Egitto descritto nell'articolo è stato realizzato dal Gruppo Archeologico del D.L.F. di Roma, il quale per la prima volta ha varcato i confini nazionali per visitare e studiare una delle più grandi e antiche civiltà del mondo. Per il futuro è già in preparazione un viaggio archeologico in Giordania. Il Gruppo Archeologico ha sede in Via Bari 22, Roma, e si riunisce tutti i venerdì alle ore 17,30.

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

Pensioni «di annata» e beneficio dell'anzianità pregressa

Gli argomenti in epigrafe, sui quali mi sono intrattenuto lo scorso ottobre, hanno trovato eco in numerosi lettori di questa rubrica, sicchè ritengo opportuno riprenderli in esame nella considerazione che essi interessano diverse migliaia di amici pensionati fedeli abbonati alla nostra Rivista.
Innanzitutto, ribadisco agli amici **Cesarino Boggi** da Catania, **Otello Brunetti** da Bologna, **Claudio Carena** da Carmagnola, **Giuseppe Cuzzoni** da Milano, **Antonio Di Matteo** da Bari S. Spirito, **Giuseppe Distaso** da Monza, **Domenicantonio Glave** da Ancona, **Vasco Grassi** da Prato, **Attilio Graziano** da Napoli, **Renato Ferrari** da Parma, **Rinaldo Ferrero** da Voghera, **Eugenio Frullini** da Firenze, **Amatore La Porta** da Bussoleno, **Franco Lombi** da Napoli, **Pietro Manganelli** da Sarzana, **Carlo Alberto Mori** da Bari, **Mario Negri** da Serravalle Scrivia, **Ciro Pellegrini** da Avenza, **gruppo di pensionati** da Ponte della Priula, **Michele Pilato** da Caltanissetta, **Salvatore Piccone** da Roma, **Michele Runci** da Messina, **Doroteo Tomba** da San Bonifacio, **Antonio Urrata** da Palermo, **Galileo Valeri** da Foligno, **Primo Vannucchi** da Pistoia e **Ortensio Verrecchia** da Valvori le mie previsioni ottimistiche sull'esito positivo del problema generale della rivalutazione delle pensioni, qualora, ovviamente, non intervenga una crisi ministeriale, la qualcosa certamente influenzerebbe in senso negativo o, quanto meno, dilazionatorio.
Infatti, la Commissione affari costituzionali della Camera dei deputati, di recente, ha rassegnato all'Assemblea parlamentare un testo unificato, che dovrebbe ottenere gli ulteriori consensi per divenire legge dello Stato.
In proposito va ricordato che la detta Commissione aveva già affrontato questa delicata materia nel corso della precedente legislatura, approvando, in sede referente, nel maggio del 1983, un testo unificato del disegno di legge n. 3370 e delle numerose proposte di legge allora presentate (di cui vi ho informato nei mesi di giugno e novembre del 1982), ma tale testo non venne poi sottoposto all'esame dell'Assemblea a causa del sopravvenuto scioglimento anticipato del Parlamento. Anche in questa legislatura sono state ripresentate diverse proposte di legge e nello scorso mese di giugno il Governo ha proposto il disegno di legge n. 1789, con il quale sono state riprodotte le stesse disposizioni già contenute nel disegno di legge n. 3370 del 1982.
La Commissione affari costituzionale si è riunita più volte per esaminare il problema, ampiamente discutendolo nelle sue vaste implicazioni morali, giuridiche e finanziarie e riconoscendo unanimamente l'urgente necessità di intervenire al fine di porre termine ad una situazione divenuta ormai intollerabile e di superare, in via definitiva, le esistenti, assurde discrasie. Al termine di tale dibattito ha proceduto alla costituzione di un Comitato ristretto che, per risolvere i problemi in argomento, ha preso in esame le seguenti ipotesi di soluzione:
1) perequazione automatica completa sia per il passato che per l'avvenire (seguendo cioè le linee tracciate dalla legge n. 177 del 1976);
2) perequazione automatica completa a partire dal 1° gennaio 1986, con sanatoria ridotta e parziale per il periodo pregresso (così come, solo però per questa seconda parte, propone il disegno di legge n. 1789);
3) perequazione automatica completa a partire dal 1° gennaio 1986, senza alcun recupero o corresponsione di arretrati o, viceversa, totale perequazione esclusivamente per il passato;
4) sanatoria ridotta solo per il passato, sulla base delle proposte inserite nel ricordato disegno di legge n. 1789.
La Commissione, su proposta del Comitato ristretto e attentamente valutate le indicazioni del Governo (il quale ha precisato che la perequazione automatica completa secondo le linee tracciate dalla legge n. 177 del 1976 comporta per l'avvenire la spesa di annue lire 4.200 miliardi e per il passato dal 1973 al 1984 una spesa di circa 20 mila miliardi), ha scelto di procedere secondo l'ipotesi indicata al precedente punto 2), predisponendo per l'Assemblea della Camera dei deputati un testo unificato che stabilisce una parziale sanatoria per il passato — secondo le indicazioni contenute nel disegno di legge n. 1789 — e che prevede, altresì, in due articoli, norme dirette a garantire un sistema di completa perequazione automatica dei trattamenti pensionistici a partire dal 1° gennaio 1986 (art. 6), nonché l'attribuzione ai pensionati della scuola ed a quelli civili e militari dello Stato (art. 7), cessati dal servizio nel periodo di validità della legge 11 luglio 1980 n. 312, degli aumenti relativi alle anzianità pregresse a decorrere dal 1° gennaio 1985.
Ora, è proprio questo secondo articolo (il 7°) ad offrire la chiave per la soluzione dell'altro problema, concernente la valutazione dell'anzianità pregressa, segnalato dagli amici **Dino Belcari** da Rosignano Solvay, **Carmelo Bizzocco** da Foggia, **Tommaso Conese** da Acquaviva delle Fonti, **Nicolino Cordova** da Torino, **Benedetto Croce** da Caserta, **Antonio D'Avvocati** da Foggia, **Michele Di Maio** da Salerno, **Duilio Fabbri** da Rimini, **Angela Ferrara** da Caserta, **Bartolomeo Forino** da Acquaviva, **Carmine Giaccio** da Grumo Nevano, **Elio Mantesso** da Verona, **Giacomo Marro** da Limone Pie-

monte, **Onofrio Meschis** da Palermo, **Giacomo Quattraro** da Taranto, **Gagliano Romboli** da Livorno, **Germano Rossi** da Udine e **Renzo Ruggeri** da Venezia.

Invero, sarebbe sufficiente riuscire ad inserire un emendamento che prevede l'estensione del medesimo beneficio, già concesso dall'art. 4 della legge n. 426 del 1982 ai ferrovieri in servizio almeno il 31 dicembre 1980, ai collocati a riposo del medesimo settore della data di decorrenza giuridica prevista dalla legge 6 febbraio 1979 n. 42 (così come recita l'art. 7 per gli statali con riferimento alla legge n. 312 del 1980).

Si rende, quindi, assolutamente necessario sensibilizzare in questo senso gli esponenti politici e sindacali, dato che questa via, a mio modesto parere, rappresenta adesso l'occasione più prossima per conseguire l'obiettivo che sta tanto a cuore non solo ai summenzionati amici, ma anche a tanti altri pensionati ferroviari, i quali si trovano nelle medesime condizioni temporali.

Mi restano da fare alcune considerazioni sull'art. 6 del disegno di legge unificato, che prevede, come ho già accennato, la completa perequazione automatica per tutti i pensionati pubblici a datare dal 1° gennaio 1986, in base ai criteri disposti dagli artt. 1 e 2 della legge 29 aprile 1976 n. 177.

In sostanza, con questa norma viene proposta la cauzione della disposizone contenuta nell'art. 14 della legge 29 febbraio 1980 n. 33 che ha esteso ai pensionati pubblici il sistema di adeguamento annuale vigente dal 1975 nel sistema pensionistico privato, basato sull'aumento percentuale dell'indice dei tassi delle retribuzioni minime contrattuali degli operai dell'industria, e la reviviscenza di quelle già fissate dai citati artt. 1 e 2 della legge n. 177 del 1976. Queste ultime, è utile qui ricordarlo, prevedevano che con successivo decreto presidenziale si sarebbero dovuti stabilire 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 di attività di servizio». Desidero aggiungere che, all'epoca, venne costituita una Commissione ministeriale con lo scopo di individuare i criteri anzidetti ed il cui lavoro, pressoché ultimato, non potè avere pratica attuazione per l'evolversi in senso contrario degli avvenimenti successivi.

Si spera che questa volta tutto si svolga secondo le delineate indicazioni, sia perché ciò rappresenta la soluzione definitiva della salvaguardia nel tempo del potere di acquisto delle pensioni e sia perché le forze politiche e sindacali hanno ottenuto anche per i trattamenti pensionistici a carico dell'I.N.P.S., ove le sperequazioni non sono certamente meno gravi di quelle che si riscontrano nel settore del pubblico impiego, da parte del Ministro del lavoro l'impegno di addivenire ad una forma di rivalutazione dei trattamenti medesimi.

Risposte individuali

Chiarisco al sig. **Guglielmo Ferretti Mastai** da Torre del Greco che la norma regolamentare — in base al quale il ferroviere, che alla data del compimento del limite di età previsto per il collocamento a riposo d'ufficio (nel suo caso il 58° anno) non abbia del pari compiuto il limite di servizio (nei suoi confronti 25 anni), viene trattenuto sino al compimento di tale secondo limite e, comunque, non oltre il 65° anno di età — costituisce la regola generale applicabile nei riguardi dei dipendenti assunti in via ordinaria. Accanto a questa norma, però, ne esistono altre particolari che valgono per i dipendenti inquadrati nei ruoli organici per effetto di disposizioni speciali e che sono previste nei rispettivi provvedimenti di sistemazione. Pertanto, non conoscendo le modalità della sua assunzione in ferrovia, non sono in grado di precisare all'interessato se rientri o meno nella regola generale. Tuttavia, a termini dell'art. 6 della legge n. 54 del 1982, attualmente a tutti i ferrovieri è consentito di essere conservati in attività fino alla data del compimento del 65° anno di età ovvero sino al conseguimento dell'anzianità massima utile per la pensione (a. 36 m 6 g. 1), se ciò si dovesse verificare in epoca precedente alla data predetta. A tale scopo è necessario presentare apposita domanda redatta su carta semplice almeno sei mesi prima della data dalla quale, in base alle norme sul rapporto d'impiego, dovrebbe decorrere il collocamento a riposo d'ufficio. Alla domanda va allegata una dichiarazione sostitutiva di atto notorio attestante che l'interessato non ha ottenuto né ha chiesto e né richiederà durante la permanenza in servizio altra pensione a carico dell'I.N.P.S. o di altri Fondi di quiescenza. Circa l'alternativa fra il godimento della pensione derivante dall'assicurazione generale e la domanda di ricongiunzione ai fini dell'unica pensione ferroviaria, considerata la situazione complessiva emergente dai dati segnalati, esprimo l'avviso di optare per la facoltà sancita dall'art. 2 della legge 7 febbraio 1979 n. 29 onde ottenere la ricongiunzione presso il Fondo pensioni delle F.S. dei pregressi periodi assicurativi, anche perché l'assegno che potrebbe percepire dall'I.N.P.S. sarebbe di modesto importo in presenza delle attuali norme in tema d'integrazione al trattamento minimo. Per quanto attiene ai periodi ricongiungibili, la distinzione fra contributi obbligatori e volontari è ininfluente, la condizione che ne riduce la computabilità essendo rappresentata soltanto dalla contemporaneità dell'iscrizione in due sistemi previdenziali. In conclusione, oltre che la ricongiunzione, nel caso esaminato conviene chiedere tempestivamente il trattamento in servizio al di là della data prevista per il collocamento a riposo d'ufficio.

Informo il sig. **Pietro Pinto** da Giarre che la documentazione, in carta semplice, da presentare alla competente Direzione provinciale del tesoro è la seguente: 1) domanda intesa ad ottenere la pensione di riversibilità quale orfana maggiorenne inabile di pensionato delle F.S., sulla quale va indicato anche il codice fiscale se è stato assegnato; 2) certificato rilasciato dal settore medico-legale della Unità sanitaria locale di appartenenza, attestante lo stato di inabilità a proficuo lavoro dell'orfana (se la richiedente ha compiuto i sessanta anni alla data di decesso del dante causa, tale certificato non occorre); 3) estratto per riassunto dell'atto di morte del genitore; 4) estratto per riassunto dell'atto di nascita della richiedente, con l'indicazione della paternità e della maternità ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 2 maggio 1957 n. 432; 5) estratto per riassunto dell'atto di matrimonio dei genitori; 6) dichiarazione personale sostitutiva di atto notorio, resa ai sensi della legge 4 gennaio 1968 n. 15, dalla quale risulti: a) la situazione di famiglia riferita alla data di morte del genitore dante causa; b) che la richiedente era, alla predetta data, a carico del medesimo; 7) dichiarazione, resa in base all'art. 24 della legge 13 aprile 1977 n. 114, certificante la condizione economica dell'orfana al fine del riconoscimento del requisito della «nullatenenza», per la cui sussistenza si richiede che il soggetto non risulti possessore di redditi assoggettabili all'IRPEF per un ammontare superiore a lire 960 mila annue. Su quest'ultimo punto, aggiungo che pende giudizio presso la Corte costituzionale per il differente parametro reddituale attualmente richiesto per le pensioni civili rispetto a quello per le pensioni di guerra: sarà mia cura informare sull'esito del ricorso attraverso questa rubrica.

Il sig. **Tommaso Iadevaia** da Vairano Scalo, come orfano di guerra, la cui qualifica va documentata mediante un attestato del Comitato provinciale dell'Opera nazionale orfani di guerra da rilasciarsi ai sensi dell'art. 8 della legge n. 365 del 1958, ha titolo ai benefici concessi dagli artt. 1 e 2 della legge n. 336 del 1970. L'art. 1 attribuisce una maggiore anzianità di due anni, nel profilo professionale rivestito all'atto della domanda, al solo fine del conseguimento di un aumento periodico di stipendio. Tale beneficio, per effetto dell'art. 14 della legge n. 42 del 1979, consiste in un aumento pari al 2,50% della classe di stipendio in godimento, donde, alla maturazione della classe successiva, il beneficio stesso viene riassorbito; perché esso possa avere una efficacia permanen-

te, occorre che la progressione economica dell'interessato si trovi già oltre l'ottava classe e, cioè, negli aumenti biennali consecutivi del 2,50% computati sull'ultima classe di stipendio. Al riguardo, va precisato che il beneficio stesso può essere richiesto una sola volta nella carriera di appartenenza e non può essere ripetuto neppure in caso di passaggio a diversa carriera della stessa o di altra amministrazione. L'art. 2 della citata legge n. 336, poi, concede tre aumenti periodici del 2,50% sulla classe in godimento alla data di cessazione dal servizio, sicchè questi ultimi recano un vantaggio permanente sul trattamento di quiescenza.

Mi auguro che allorché la sig.ra **Nadia Olivari Mirandola** da Genova leggerà queste note abbia già risolto il proprio problema; purtroppo, con l'assegnazione alle Direzioni provinciali del tesoro della competenza a liquidare le pensioni di riversibilità ferroviarie, avvenuta a partire dal 1° gennaio 1976, spesso si verifica quanto lamentato dall'interessata, con scarse possibilità d'intervento da parte dell'Azienda F.S.

Tranquillizzo il sig. **Giuseppe Sforzi** da Pistoia che anche sul servizio pre-ruolo reso nella posizione di allievo aiuto-macchinista, una volta inserito nel novero dei servizi utili a pensione, compete l'aumento di valutazione di un decimo in virtù dell'art. 217 del T.U. n. 1092 del 1973.

Porto a conoscenza del sig. **Francesco Rossi** da Ivrea che, con il rateo di gennaio del corrente anno, i Centri meccanografici del tesoro hanno corrisposto a tutti i pensionati dello Stato il conguaglio loro spettante per l'intero anno precedente, a seguito delle modifiche migliorative apportate all'imposta sul reddito personale dalla legge 28 febbraio 1983 n. 53.

□

L'INIZIATIVA PER GLI HANDICAPPATI

Le conseguenze dell'aumento delle quote

È in pieno svolgimento l'iter burocratico previsto per procedere alla distribuzione annuale dei fondi di solidarietà per gli handicappati. A giorni si procederà all'invio degli assegni agli aventi diritto.

Ma l'argomento principale di questa nota riguarda alcuni effetti determinatisi a seguito della Circolare del Servizio Ragioneria con la quale sono state ritoccate le quote partecipative al Fondo di Solidarietà. Avevamo, nel numero scorso di «Voci», spiegato le ragioni ed i contenuti della stessa. Ora dobbiamo riferire sugli effetti che si sono potuti riscontrare da una prima indagine conoscitiva. Accanto a numerose nuove adesioni sottoscritte da colleghi ferrovieri, si è dovuto riscontrare, purtroppo, un effetto inverso: taluni, forse spaventati dalla percentuale d'aumento della quota, che pure si era provveduto a presentare come ormai indispensabile per la stessa sopravvivenza dell'iniziativa, hanno deciso di revocare la delega. Nel rispetto delle motivazioni che hanno determinato tale scelta, ci riesce difficile capire come la solidarietà dei colleghi possa essere stata intaccata da un ... piccolo scalino, costituito da poche lire... Il fatto non è da ritenersi preoccupante sotto l'aspetto economico, bensì sotto l'aspetto della solidarietà umana e della concreta partecipazione alle altrui necessità, di chi obiettivamente soffre della propria sfortuna ed attende in silenzio che qualcuno si accorga della sua sorte avversa. Pare difficile comprendere come qualcuno, con un semplice colpo di spugna, abbia voluto annullare un impegno di socialità che tutto faceva ritenere spontaneo, sincero ed entusiasta.

A tal proposito ci è giunta una lettera dal Piemonte, firmata dal collega Roberto Ghezzo, che è stata estesa ad altre testate nazionali e locali, nonché ad Enti sociali ed umanitari specializzati.

Essa è riassuntiva della situazione più sopra accennata ed è opportuno riportarne in questa sede alcuni passi significativi. Dice: *«Premetto che rivolgo a Voi questa mia poiché sono convinto che possiate far capire, tramite i vostri giornali, tutto quello che vorrei dire ad ognuno dei componenti della grande famiglia dei Ferrovieri e non, divulgando un mio pensiero che certamente rappresenta anche quello di moltissimi come me.*

Anni fa, il Presidente della Repubblica italiana aveva proclamato l'"Anno dell'handicappato". Immancabilmente anche i giornali ed i periodici a cui Voi collaborate, hanno dato opportuno risalto alla iniziativa, riuscendo a portare così a diretta conoscenza di ogni lettore e dei propri familiari, le condizioni di particolare disagio sociale in cui versano i portatori di handicaps e conseguentemente quello dei loro congiunti, ben consci delle profonde carenze esistenti negli organismi che presiedono la pubblica sanità, la socialità, l'istruzione, il tempo libero, ecc. e che quotidianamente affrontano tutti quei tabù che la non conoscenza delle cose o la mancanza di adeguate informazioni hanno creato intorno alla figura dell'handicappato, fino ad aumentare l'emarginazione. Con l'iniziativa del Capo dello Stato si era avuta l'impressione che i problemi degli handicappati e delle loro famiglie fossero stati da tutti recepiti e che un certo miglioramento, quanto-

SCHEDA PERSONALE DI ADESIONE INIZIATIVA PRO «HANDICAPPATI»

Cognome e nome del dipendente

Qualifica

Impianto di appartenenza

Matricola cod. C.P.C.

POSIZIONE MECCANOGRAFICA

Ragioneria Serv. Impianto Progressivo

MODULO DI DELEGA

DELEGO

l'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato a procedere alla trattenuta a ruolo per l'importo mensile di lire ..... (.....), pari a n. ..... quote da lire 1.000 cadauna, salvo successiva revoca e, comunque, non oltre la data del mio collocamento in quiescenza. L'importo predetto dovrà essere utilizzato per il finanziamento delle iniziative che verranno assunte per i figli ed i congiunti «HANDICAPPATI» dei ferrovieri in servizio ed in quiescenza.

Firma

La presente scheda, completa dei dati richiesti e firmata, deve essere consegnata alla Segreteria dell'Impianto di appartenenza, che provvederà ad inoltrarla al competente Ufficio Ragioneria.

meno di atteggiamento, fosse intervenuto, dando nel tempo buoni frutti e consentendo altresì il recupero alla Società di quei soggetti meno gravi, riconoscendo agli altri comprensione umanitaria che non significa pietà o compatimento.

A un certo punto tutto è parso incepparsi mettendo in forse gli effetti che tutti speravano. Anzi, nei giorni scorsi è subentrato un senso di delusione.

Ne è probante esempio l'accoglienza riservata da alcune persone ad una circolare FS che, volendo essere migliorativa a motivo del continuo processo inflattivo del denaro, ha ritoccato le quote mensili della sottoscrizione volontaria, elevandole opportunamente dopo sei anni dall'entrata in vigore dell'iniziativa pro-handicappati. E parecchie persone hanno allora subito disdetto la propria adesione annullando l'autorizzazione alla trattenuta a ruolo della propria quota. Ci si chiede se sia possibile che 12.000 lire annue abbiano fatto sì che quanto era stato detto e capito allora, in un clima di spontanea e sentita adesione, d'improvviso possa svanire nel nulla e coloro che ne traevano benefici, piccoli in verità, siano ora da ricacciare nuovamente nell'emarginazione e nel buio del disinteresse? Non penso che la non certo munifica somma annua concessa dalla solidarietà dei ferrovieri,possa aver arricchito le famiglie degli handicappati, ma sento di dovermi soffermare sulla prova di solidarietà verso coloro che, colpiti così crudamente dal fato, potevano contare su aiuti non solo per le necessità concrete, ma soprattutto perché li faceva sentire vicini a migliaia di amici comprensivi, capaci con un semplice gesto di cancellare, o quantomeno attenuare, il senso di squallore che deriva da ogni intervento puramente assistenziale.

Chiudo questo mio sfogo amaro, pur senza perdere la speranza che l'iniziativa originaria non venga abbandonata ed i colleghi ritornino a quella magnifica spontaneità del loro contributo (sia economico che morale) per ricreare insieme una società migliore».

E aggiungiamo noi: una società più umana e sensibile alle necessità inderogabili di chi ci vive accanto, in una situazione sventurata. Tutti hanno problemi: cerchiamo però di capire e considerare quelli più gravi e difficili dei nostri.

È inutile dire che condividiamo le argomentazioni del collega Ghezzo, che anzi facciamo nostre nella certezza che qualcuno possa rimeditarle. In quest'ottica, rinnoviamo la pubblicazione del modulo di delega per la trattenuta a ruolo di quote «pro-handicappati» e la rinnoveremo per altri mesi.

Ricordiamoci che far del bene non è solo una scelta, ma un dovere umano e civile. □

Con le FS 84 volte il giro del mondo senza incidenti

Il Signor Umberto Corazza è degno di entrare nel Guinnes dei Primati. In qualità di Commesso per varie ditte di trasporti, dal 1961, Corazza ha praticamente passato la vita in treno: fino al '74 ha percorso la relazione Roma-Torino-Roma per tre volte a settimana, mentre dal '74 al '79, due volte a settimana. E il record? Be', a bordo dei treni FS il Signor Corazza ha percorso tre milioni e quattrocentomila chilometri, pari a 84 volte il giro del mondo. Ma non solo. Nell'arco di 18 anni, ne ha trascorsi quattro in treno (35.000 ore complessive). Oggi il Signor Corazza ha 79 anni, ma continua a viaggiare in treno. Certo, con una pensione mensile di 180 mila lire, continuare a lavorare è in certi casi una necessità. Anche questa è una questione da Guinnes dei Primati: i primati negativi dell'assistenza pensionistica.

Comunque, dopo tanti anni il Sig. Corazza viaggia ancora in treno volentieri. — Perché? Gli abbiamo chiesto. «Perché i treni sono comodi e sicuri: tre milioni e quattrocentomila chilometri e nemmeno un incidente!» ci ha risposto.

E questo è un primato di cui anche l'Azienda è orgogliosa.

NOTIZIE PER IL PERSONALE

a cura dell'Ufficio O.M. del Servizio Personale

Equo indennizzo

Con deliberazione n. 4/P.S.E.I. dell'11 settembre 1984 il Direttore del Servizio Personale, in applicazione dell'art. 15-bis del regolamento per la concessione dell'equo indennizzo, ha approvato la nuova tabella di liquidazione del beneficio di cui trattasi per l'anno 1983 correlata alle misure degli stipendi del personale ferroviario di cui alla legge 10 luglio 1984, n. 292, nonché quella riguardante il personale dirigente per il corrente anno, riferita alle nuove misure degli stipendi di cui alla legge 17 aprile 1984, n. 79.

Il provvedimento summenzionato — in corso di pubblicazione sul B.U. delle Ferrovie dello Stato — prevede anche la formula per la liquidazione della quota-parte di indennizzo da calcolare sulla base dell'elemento distinto della retribuzione per «anzianità pregresse» (art. 4 della legge 1° luglio 1982, n. 426), precisando altresì in quali casi spetta — in base alle vigenti disposizioni di legge — tale supplemento all'equo indennizzo.

Rivalutazione rendite d'infortunio

Di concerto con il Ministro del Tesoro il Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale, in data 25 luglio 1984, ha emanato il Decreto (pubblicato sulla G.U. n. 258 del 19-9-1984) con il quale è stata disposta la rivalutazione delle rendite da assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali per il periodo 1-7-1984/30-6-1985.

Dato l'obbligo dell'Azienda di ottemperare al succitato Decreto, quale Istituto Assicuratore nei confronti dei propri dipendenti (artt. 127 T.U. 1124/1965 e 91 S.G.P.), il Servizio Personale si è premurato di dare tempestive disposizioni affinché il competente Servizio Ragioneria provveda quanto prima al pagamento — con procedura automatizzata ed a titolo di acconto — dei miglioramenti derivanti dalla rivalutazione in parola a favore di tutti i reddituari F.S. (l'incremento medio è del 13%).

Indennità integrativa speciale

Con lettera circolare n. P.3.1.4/13.55855 del 6-9-1984 è stata comunicata la misura dell'indennità integrativa speciale da corrispondere, per il trimestre agosto-ottobre 1984, al personale in attività di servizio.

Nuove misure del premio per le sostituzioni

Con Circolare n. P.3.1.5./929/3.9 del 10-9-1984 sono state indicate le nuove misure del premio per le sostituzioni, previsto dall'art. 71 delle D.C.A.; tali misure vanno corrisposte a decorrere dal 1° settembre 1984, fermi restando i criteri e le modalità di attribuzione e di liquidazione del premio di cui trattasi.

Trattamento di quiescenza del personale F.S.

Come noto, con Circolare n. P.1/P.4.926/5.1 del 27-8-1984 sono state impartite disposizioni per la liquidazione e le riforme dei trattamenti di quiescenza e delle indennità di buonuscita, tenendo conto dei miglioramenti economici conseguenti all'applicazione della legge 10 luglio 1984, n. 292.

In puntuale attuazione della Circolare suddetta, a cominciare dalle procedure relative ai collocamenti a riposo per limiti di età e di servizio del prossimo mese di Marzo 1985, le liquidazioni dei trattamenti di quiescenza originari verranno effettuate sulla base delle posizioni economiche aggiornate.

Manifestazioni nazionali

Si è recentemente tenuta in Val Vigezzo (NO), organizzata dalla Sezione D.L.F. di Domodossola, la 2ª edizione del «Raduno Nazionale Ferroviario Ecologico, Sportivo, Culturale per Soci D.L.F.».
Nonostante tale Manifestazione sia ancora in fase di rodaggio, relativamente alla sua popolarità tra i Soci, la partecipazione è stata soddisfacente, specie sotto l'aspetto delle Sezioni rappresentate, il cui numero si è avvicinato molto a quello fatto registrare dalle ultime edizioni dell'ormai affermato Raduno di Sci.
Nell'ambito della Settimana, sono state realizzate varie manifestazioni collaterali; tra queste, oltre ad una Gara di Pesca, una Gara Podistica ed un Concorso di Pittura Estemporanea, sono stati organizzati, per la prima volta, anche un Concorso di Fotografia Estemporanea con relativa Mostra che, nonostante le ovvie difficoltà tecniche di realizzazione, sono perfettamente riuscite, ottenendo un grande e inaspettato successo.
Nutrito anche il programma gite, fra le quali, fiore all'occhiello di tutto il Raduno, una super gita effettuata con il caratteristico trenino locale fino a Locarno, con battello riservato lungo il Lago Maggiore con sosta a Cannobio e visita dell'Isola Bella, ed infine ritorno alla base in pullman non prima però di aver dato un'occhiata a Stresa.
Peccato che il tempo non sia stato sempre dei migliori, ed in qualche occasione abbia vanificato gli sforzi degli organizzatori del D.L.F. di Domodossola fra i quali, oltre al Presidente Sig. Santoro, vanno segnalati il cassiere Sig. Maretti ed i Consiglieri Sigg. De Prezzo, Rodi e Billari.

Una gita in montagna di cinquantanni fa

L'attività del DLF nel settore turistico ha ormai raggiunto alti livelli di specializzazione e non è più possibile distinguere, in base alla qualità, un servizio turistico offerto dal Dopolavoro o da un'affermata agenzia di viaggi.
Per motivi di forza maggiore cinquant'anni fa le cose erano un po' diverse. I viaggi e i soggiorni DLF erano meno comodi e un po' bisognava conquistarseli.
La foto qui sopra appartiene all'ex Segretario Tecnico Superiore Vincenzo Sammartino, che ci racconta nel testo che segue come si svolgeva una gita in montagna a quei tempi. E nel racconto si scorge un filo di nostalgia.

«Cinquanta anni fa nel lontano inverno 1934-'35 il DLF di Roma, come aveva fatto negli anni precedenti, organizzava gite domenicali sulla neve a Roccaraso.
Le prenotazioni venivano effettuate, durante la settimana, presso la sede in Via Bari pagando una quota, se ben ricordo, di lire cinque, che costituiva un fondo per donare, a fine inverno, regali ai soci del gruppo sciatori.
L'appuntamento alla gita era la sera del sabato a Roma T/ni prima della partenza del diretto (o direttissimo) per Pescara. Al DLF era riservata una carrozza di 1ª Classe (cento porte), con sedili di velluto rosso.
Dopo circa 4 ore di viaggio si arrivava a Sulmona, dove la vettura veniva staccata dal treno per rimanere in sosta fino alla partenza dell'altro treno che l'avrebbe portata a Roccaraso, dove quando tutto andava bene, arrivava verso le ore 8-8,30.
Lasciavamo tutto quello che era di troppo nei sacchi da montagna nell'osteria della sora Maria posta nei pressi della stazione e, sacco in spalla e sci ai piedi ci avviavamo lungo il "canalone" per portarci al campetto degli Alpini, dove preparavamo una piccola pista facendo su e giù, passo passo con gli sci posti di costa. Per l'ora di pranzo poi tornavamo al paese scendendo per il "canalone" sui vecchi sci di frassino, senza laminature con attacchi a ganasce fisse. Arrivati dalla sora Maria gustavamo le abbondanti razioni di fettuccine alla chitarra e qualche porzione di abbacchio arrosto con patate.
Nel tardo pomeriggio si ripartiva per Roma con la solita vettura rimasta in sosta nella stazione di Roccaraso, a Sulmona stazione acquistavamo un po' di confetti, poi, si ripartiva per Roma Termini dove si arrivava verso mezzanotte.
Il lunedì mattina si riprendeva servizio; chi in ufficio, chi in officina, aspettando la successiva domenica da trascorrere sulla neve».

Infine, cerimonia di premiazione dei vincitori delle gare svolte, alla presenza del Direttore Compartimentale di Milano, Ing. Renzulli, rappresentanti dell'Ufficio Centrale D.L.F. e di Autorità civili locali fra le quali il Sindaco di Malesco Sig. Albino Barazzetti, il quale ha consegnato un oggetto ricordo all'organizzazione.
Al termine della cerimonia, serata danzante con abbracci, scambi di indirizzi, ed un arrivederci per tutti alla prossima edizione; l'«effetto Raduno», ha colpito ancora.
Nell'ambito delle Manifestazioni prettamente culturali si è svolto invece a Foligno, organizzato dalla locale Sezione, il XVIII Concorso Nazionale di Fotografia, con relativa Mostra.
La partecipazione è stata tale da surclassare letteralmente quella registrata nelle precedenti edizioni; sono state infatti presentate, da parte di 139 Soci rappresentanti 42 Sezioni, stampe in bianco e nero, stampe a colori e diapositive per complessive 785 opere.
Più gravoso del previsto quindi, l'onere dell'esame del materiale pervenuto, da parte della qualificata Giuria, della quale, oltre ad un rappresentante dell'Ufficio Centrale D.L.F., facevano parte personalità del mondo della fotografia e colleghi della Sezione organizzatrice.
Ottimo il livello sia tecnico che artistico delle opere, tanto che, dopo un'accurata prima selezione, sono state ammesse alla Mostra 45 stampe per il settore B/N, 35 per il colore e 65 diapositive.
Fra questi, la Giuria ha ritenuto di premiare i seguenti lavori: per il tema libero categoria B/N, i Sigg. Sauro Rigali di Livorno e Domenico Manco di Brescia, ex aequo, rispettivamente con le opere «Verso il cielo» ed «Immortalità»; segnalati i Sigg. Costantino Carletti di Ancona, Giuliano Bellucci di Foligno e Carlo Fiorentini di Siena. Per il tema libero categoria «colore», primi classificati ex aequo i Sigg. Antonio Petrini e Gastone Tonnetti, entrambi di Foligno, rispettiva-

mente con le opere «Composizione» e «Natura n. 1», segnalati i Sigg. Dino Piovesan di Venezia ed Angelo Angelucci e Giuliano Bellucci di Foligno. Per il tema libero categoria DIA, primi ex aequo i Sigg. Mario Pierro di Gorizia e Nedo Vernizzi di Fidenza, rispettivamente con le opere «Ormeggio» ed «Angolo acuto», segnalazione per i Sigg. Armando Bonzani di Domodossola, Giorgio Borselli di Pontassieve e Luciano Falzi di Verona. Infine, relativamente al tema ferroviario previsto solo nella categoria B/N, primi ex aequo i Sigg. Giorgio Borselli di Pontassieve e Rino Sivelli di Fidenza rispettivamente con le opere «Scarico di rotaie» e «Gli sperìcolati», segnalazioni per i Sigg. Carlo Fiorentini di Siena, Carlo Resemini di Milano e Sergio Silva di Torino.

Stefano Bisazza

Qua e là per i DLF

Presso il DLF di Torino, nel salone delle conferenze, si è recentemente svolto un «Incontro di poesia», durante il quale il collega Franco Bellomo, critico letterario e scrittore di poesie sotto lo pseudonimo di Belfrank, ha presentato le opere del poeta torinese Arturo Giachino. Alla presenza di un uditorio attento ed interessato, sono stati illustrati e commentati gli ultimi tre volumi di liriche di questo autore.
Il Prof. Giachino ha risposto, fra l'altro, alle numerose domande rivoltegli dal pubblico, sollecitato a sua volta dallo stesso Belfrank, il quale ha anche recitato alcune composizioni fra le più espressive e significative.

Il Gruppo Cinefotoamatori del DLF di Torino ha ripreso in pieno la sua attività, dopo un periodo di forzata stasi, necessaria per la ristrutturazione ed il rinnovo dei locali. Questi ultimi, ormai agibili e ad esclusiva disposizione del Gruppo, sono due: uno è adibito soltanto a camera oscura, debitamente arredata, con due banchi di lavoro; l'altro è la sala per le settimanali riunioni del martedì sera, attrezzata pure per la posa, oltreché — data la dotazione di un buon parco lampade — per le riprese fotografiche su fondali e per le proiezioni di diapositive e di film formato 8 mm.
L'inaugurazione della nuova struttura ha avuto luogo alla presenza di un folto numero di appassionati, del Delegato F.S. dr. Fiorletta, del Servizio Affari Generali, che cura i collegamenti con la FIAF (Federazione Italiana Arti Fotografiche), in rappresentanza della quale sono intervenuti quattro responsabili regionali.
Il Capo del Gruppo, Renato Fausone, ha fatto gli onori di casa, porgendo il saluto ed il ringraziamento da parte del Dopolavoro, ed ha quindi sollecitato i fotoamatori a riprendere la loro attività con l'entusiasmo e la passione che sempre li contraddistinsero e che permisero loro di conseguire in passato delle affermazioni di lusinghiero livello.

Luigi Zancan, fotografo collaboratore di «Voci» per il Compartimento di Venezia, ha vinto il 1° Premio/settore bianconero della mostra fotografica organizzata dal DLF di Pordenone in occasione della Giornata del ferroviere. Si è classificato al 2° posto Claudio De Pieri, al 3° Emilio Zampieri. Per la fotografia a colori sono stati premiati Giuliano Tramontin, Anna Michieletto e Giuseppe Semenzin.

Il DLF di Portogruaro ha portato felicemente a conclusione una gita a Roma e dintorni, con puntate in parecchie località del Lazio. Nel corso del loro soggiorno romano, i partecipanti alla gita, guidati dal Presidente del DLF di Portogruaro, cav. Luciano Gradini, hanno visitato tutti i luoghi più noti della capitale.

Iniziato in settembre, si è concluso il torneo doppio di tennis dei veterani «Master - S. Martino/84» svoltosi sui campi del DLF di Reggio Calabria.
I partecipanti, la cui età non poteva essere inferiore ai 50 anni, si sono battuti con giovanile entusiasmo. La vittoria è andata alla coppia Brigante-Catona che si è imposta per 6-2/7-5 su Moscato-Polimeni.

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

In pensione. Nel corso di una simpatica cerimonia il personale della stazione di Jesi ha festeggiato il pensionamento del titolare, C.S. Sovr. Mario Antonelli. Il personale del 1° Reparto Movimento di Ancona ha salutato il C.S. Sup. Luigi Petrini che è andato in pensione. Felice quiescenza anche all'Applicato Capo Antonio Borri del Deposito Locomotive di Fabriano, che ha cessato il servizio.
Cicogna express. Auguroni a Dino Bucciantella Ricci della Zona T.E. 322 di Foligno che è diventato padre di due bellissimi gemelli: Loris e Lara. Alessandra, di due anni, non è più sola: è infatti nata la sorellina Roberta, figlia di Rita Giosuè e di Giuseppe Sacco dell'Ufficio Imp. Elettrici. Annunciamo anche la nascita di Michele, auguri alla mamma Maria Rosaria Mattioni e al felicissimo papà Giuseppe Angelucci, Capo Tecnico delle Officine G.R. di Foligno e corrispondente C.A.F. per il Compartimento di Ancona.
Nozze d'oro. Suo nonno era ferroviere Capo Magazzino del grasso in Ancona, suo padre Capo Stazione Principale in pensione dal 1926, lui, Domenico Lucianetti, Capo Gestione Superiore in pensione e abbonato a «Voci» fin dalla nascita del giornale. Ma non basta, felicissimo, a 78 anni, ha festeggiato i 50 anni di matrimonio con la sua altrettanto felice consorte Iride Valori. Veramente tanti auguri.

Bari

La cicogna ha portato Antonio in casa del C. Treno Vincenzo D'Ettole del D.P.V. di Barletta, Francesco in quella del prof. Mastroviti, genero dell'ex Segr. Sup. Franco Cucumazzo della Segr. Comp., Valentina in casa dell'Op. Qual. Antonio Schena, Anna Maria in quella dell'Op. Qual. Francesco Nota e Luca in quella dell'Op. Qual. Luigi Miele, tutti del 5° Tr. Lavori di Foggia. Auguri e felicità ai piccoli, ai genitori ed ai nonni.
A Brindisi, nell'ambito delle manifestazioni indette dalla Sezione Comunale dell'Avis, sono stati premiati, tra gli altri, i seguenti colleghi per aver effettuato più di otto donazioni: Giuseppe Laurora, Oronzo Centonze, Gaspare Gabrieli, Mario Vergine, Angelo Policreste, Claudio Lacorte e Stefano Ciola. A tutti è stato consegnato un diploma di Benemerenza dal Sindaco di Brindisi. Congratulazioni.
Onorificenze. L'ing. Aldo La Forgia, Isp. Capo dell'Uff. Mov. di Bari e il C.S. Sup. Raffaele Ventura, Titolare della stazione di Potenza Superiore, sono stati insigniti dell'onoreficenza di Cavaliere dell'Ordine al merito della Repubblica Italiana. Complimenti ed auguri.
Circondato dall'affetto dei figli, dei nipoti e pronipoti, Saverio Innella, padre del C. Tecn. Michele, dirigente del 5° Tronco Lav. di Foggia, ha festeggiato il centesimo compleanno. Augurissimi.
Quiescenze. Dopo 40 anni di servizio, festeggiato da amici e colleghi, ha lasciato l'Azienda il Capo Gestione Vito Giuliano della stazione di Mola di Bari.
Sono stati, inoltre, collocati a riposo gli A. Macch. Michele Frappampina e Michele Mantovani del D.L. di Bari; il Segretario Sup.re Francesco Capurso dell'Uff. T.E. Comp.; l'Ass. Capo Giuseppe Loprieno e l'Ass. di Staz. Rocco Pierro della staz. di Bari; il C.S. Sup.re Felice Russillo della staz. di Potenza Sup.re; il Macch. Alessandro Amatore del D.L. di Foggia; i Tecn. Francesco Lopalco e Antonio Palumbo, di Taranto e Foggia rispettivamente; il Manovr. Capo Michele Maiorano della staz. di Bari; il Dev. Capo Raffaele Buccino della staz. di Termoli; il Capo Treno Antonio Attolico del DPV di Bari; il Cond. Nicola Gravina del DPV di Taranto; il Tecn. Domenico Zonno dell'Off. T.E. di Bari; il Segr. Sup. Giuseppe Saitto della 3ª Sez. Eserc. Lav. di Potenza; l'Op. Qualif. Giovanni Ventura del 23° Tronco Lav. di Grumo e l'Op. Qualif. Carmine Scarcella del 3° Tr. Lav. di Taranto.
Lutti. Sono venuti a mancare la madre del Segr. Sup. di 1ª Antonio Ponzio, segretario del Direttore Comp.le e quella dell'Op. Qualif. Ruggiero Di Matteo del Reparto 11/E di Barletta. Si sono spenti anche l'Ass. di Staz. ar. Antonio Chiandetti, padre del C. Gest. Vittorio della stazione di Barletta; l'ex Ass. Capo di Staz. Francesco Di Nardo e Francesco Sciacovelli, padre del Macch. Michele del D.L. di Bari. Alle famiglie le nostre più sentite condoglianze.

Bologna

I nostri lutti. È mancato immaturamente il Capo Tecnico Sovr. Franco Calzolari della Sq. Rialzo di Bologna San Donato. Ai familiari le più sentite condoglianze.
A riposo per limiti di età. A Bologna: l'Aiuto Macchinista Orazio

CASA NOSTRA

Crepaldi; il C.S. Sovr. Piero Dottini dell'Ufficio D.C.; l'Ass. Viaggiante Franco Gruppioni del D.P.V.; il Macchinista Claudio Santarini del Dep. Loc. di San Donato; il Macchinista Dino Tinti del Dep. Loc. Bol. C.le; il Tecnico Walter Vigna dell'Officina Comp.le I.E.; il Capo Tecn. Sup. Corrado Zanetti dell'O.G.R.

A Rimini: il Verificatore Luciano Canini ed il Tecnico del Tr. 22° Lavori Armando Tiraferri.

Auguri a tutti di salute e serenità.

Nascite. Auguri e rallegramenti ad Andrea Marzoppi, Operaio Qualificato di Vernio, ed alla moglie Barbara per la nascita di Antinesca.

Lauree. Con il massimo dei voti si sono laureate Donatella, in Lingue e Letterature Straniere ed Alessandra, in Educazione Fisica, figlie entrambe di Giancarlo Lovatti, Tecnico I.E. di Lugo, nonché presidente del D.L.F. locale. Rallegramenti vivissimi a tutta la famiglia.

Onorificenza. Ancora rallegramenti per Adriano Centofanti, Capo Gestione di Ferrara, per la sua recente nomina a Cavaliere O.M.R.I.

Per una volta sappia la sinistra quello che fa la destra e un bravo di cuore ai colleghi del Gruppo Caritas Ferrovieri di Chioggia che si sono mobilitati per far sì che Ambrogio, bambino di appena sei anni di Cavanella d'Adige, possa recarsi negli Stati Uniti per riconquistare il suo diritto di vivere e crescere in salute.

Cagliari

La «Giornata del Donatore», organizzata dall'AVIS di Cagliari, ha avuto luogo al Teatro Olimpia alla presenza di un folto pubblico. È stata questa l'occasione per illustrare le finalità dell'Associazione e per raccogliere nuove adesioni tra i giovani. Tra i 1200 premiati abbiamo notato molti colleghi ferrovieri: Domenico Franzone, Piero Magno Pes, Salvatore Angius, Giuliano Tozzi, Carlo Carmelita, il pensionato Ottavio Murranca, Calogero Testagrossa, il dott. Paolo Massidda, il cav. Antonio Marini, Mario Oppes, Alberto Camba, Giuseppe Madeddu, Luigi Zuddas ed altri cui facciamo pervenire il nostro plauso per aver offerto il proprio sangue più volte in favore dei bimbi microcitemici o di altre persone sofferenti.

Italo Lanucara, figlio del C.S. Sovrintendente Tommaso, titolare della stazione di Cagliari, ha conseguito brillantemente all'Università di Sassari la laurea in Medicina e Chirurgia. Al neo-dottore le nostre congratulazioni.

Luciano Contini, Segretario Tecnico Superiore e capo del Reparto Armamento dell'Ufficio Lavori, è stato nominato dal Presidente della Repubblica Cavaliere al Merito della Repubblica. Auguroni.

Cicogna express. È nato Luciano Onnis, secondogenito dell'Ausiliario di Stazione Giuseppe della stazione di Cagliari. Felicitazioni.

Marcia nunziale per Mauro Renis, figlio del Capo Reparto Movimento di Cagliari Gianni, e per Annabella De Montis che si sono uniti in matrimonio nella chiesa di San Giovanni Battista di Pula. Ai novelli sposi auguri d'ogni bene.

I lutti. Con sincero dispiacere abbiamo appreso la notizia della morte di due nostri colleghi: il dott. Ettore Serafini, già Capo dell'Ufficio Movimento e il Capo Gestione Sovrintendente Paolo Coppa, in servizio alle Gestioni Merci della stazione di Cagliari. Alle rispettive famiglie giungano le nostre condoglianze.

Firenze/Unità dist.

Pensionati. Sono stati posti in quiescenza il Segr. Sup. 1ª cl. cav. Franco Vittorio ed il Commesso Bartolo Fabbri dell'Ufficio Controllo Viaggiatori e Bagagli. Ai cari amici molti affettuosi auguri.

Onorificenze. È stato insignificato dell'onorificenza di Cavaliere il Segr. Sup. di 1ª cl. Autilio Pini del Controllo Viaggiatori e Bagagli. Molte felicitazioni.

Laurea. Si è laureato il Segretario Gianfranco Luporini dell'Ufficio Ragioneria Materiale e Trazione. Le più vive congratulazioni.

Decessi. È deceduto da pochi giorni il padre alla signorina Patrizia Toti del Controllo Viaggiatori e Bagagli. Gli amici desiderano far pervenire a lei e ai familiari le più sincere condoglianze.

È morto di recente il Segretario Superiore Vittorio Bongini della Divisione Contabilità Prodotti. Nel ricordarlo gli amici desiderano porgere ai famigliari la più sentite condoglianze.

È deceduta la madre del Capo Stazione Superiore Alfiero Tredici della D.C.P. Molte sentite condoglianze.

Genova

Festosa riunione di commiato per il Capo Personale Viaggiante Lando Landi, i Capi Treno Luciano Formaggini, Mario Revetria e Alfredo Seccatore e i Conduttori Lorenzo Abbo, Giuseppe Barbieri, Francesco Belloni, Angelo Lacqua e Giacomo Rosso del D.P.V. di Ventimiglia. Dopo un breve viaggio «sul trenino della neve» lungo la suggestiva vallata del Roya, la comitiva ha salutato i neopensionati con una riunione alla quale hanno partecipato l'ing. Ciccozzi dell'Ufficio Movimento, il Capo Reparto Orlandini, i Capi Personale Viaggiante Bosio, Damonte e Finesi e tanti colleghi del settore, giunti da Pisa, Pontebba, Cuneo, Orsaria di Udine, Bologna, La Spezia e Livorno. Ai neopensionati auguri di bene e di lunga vita.

Il cav. uff. Giuliano Retteghieri, Segretario Superiore di 1ª classe dell'Ufficio Movimento, ha lasciato l'Azienda per limiti di età dopo oltre 40 anni di servizio, vivamente festeggiato nel corso della cerimonia per l'abbellimento delle stazioni, svoltasi a Loano. Al caro amico Giuliano, che per molti anni è stato anche alacre e fattivo presidente del Dopolavoro genovese, i nostri affettuosi auguri di bene e di lunga vita. Gli stessi sentimenti esprimiamo anche al Segretario Superiore di 1ª classe Mario Pacelli, dell'Ufficio Ragioneria, collocato a riposo per limiti di età.

Laurearsi in Ingegneria Chimica con 110 e lode e tesi con dignità di stampa, mentre si lavora con impegno in berretto rosso, è senz'altro un'impresa: è il caso del Capo Stazione Mauro Gavi di Genova Borzoli, al quale formuliamo fervidi auguri di successo e di luminoso avvenire. Gli stessi auguri porgiamo a Felicia Cirigliano, sorella di Vito, Guardiano P.L., che ha conseguito la laurea in Medicina con il lusinghiero punteggio di 110 e lode.

Il nostro fotografo compartimentale Lorenzo De Palma è ancora papà: è giunta, dopo Simona, la secondogenita Florinda. Al caro De Palma, alla consorte e alle bambine vivissimi auguri.

L'arrivo del piccolo Pasquale ha allietato la famiglia dell'Aiuto Macchinista Vincenzo Bartolo del D.L. di Genova Brignole. Vivissimi, affettuosi auguri.

Sono deceduti, appena collocati a riposo, il Segretario Superiore Giacomo Rava, già Capo del Reparto gare e appalti dell'Ufficio Lavori, e il Tecnico Giuseppe Repetto per tanti anni al D.L. di Genova Rivarolo. Alle famiglie i sensi del nostro cordoglio.

Milano

Onorificenze. Il Segr. Sup. Dante Clavenzani, collocato in quiescenza per limiti di età e di servizio nel luglio scorso, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della R.I.

Dirigenti e colleghi della Officina Grandi Riparazioni di Voghera hanno espresso la più viva soddisfazione per il riconoscimento.

Teobaldo Bolla ex Seg. Tec. Capo dell'Ufficio I.E. è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della R.I. Vive congratulazioni.

Fiocco azzurro. Auguri al C.G. Raffaele Sposito del Centro Tasse di Como per la nascita del figlio Giuseppe.

Festa anche al Rep. 46/E di Brescia per la nascita di Roberto all'Op. Paolo Cenzato e di Eleonora all'Op. Salvatore Mainardi.

Nozze. Si sono recentemente uniti in matrimonio l'Ausiliario Elio Giacomini del Rep. 46/E di Brescia con la sig.na Luciana Langhella e l'Op. Vittorio Bresciani della zona 46.1/E di Treviglio con la sig.na Flavia Possenti. Auguri agli sposi.

Dario Narducci, ventitreenne figlio del Segr. Sup. 1ª cl. Marsilio in servizio presso l'Ufficio C.T. si è laureato in Chimica presso l'università Statale di Milano con 110 e lode.

Marco Dallabora, figlio del titolare della Gestione merci di Lodi si è laureato in Ingegneria Nucleare presso il Politecnico di Milano.

Il Capo Tecnico Giancarlo Bonfanti del Rep. 43 IE.IS di Carnate Usmate si è laureato in Ingegneria Meccanica sempre presso il Politecnico di Milano.

Il Capo Gestione Sovr. Vincenzo Lorusso della stazione di Milano Farini si è laureato in Architettura.

Il Capo tecnico Sup. Antonio Burini della Squadra Rialzo di Milano C.le si è laureato in Matematica presso l'Università Statale di Milano.

A tutti congratulazioni vivissime.

Lutti. È recentemente venuta a mancare la madre del Rev. Sup. 1ª cl. Dino Banacchioni dell'Ufficio C.T.

A lui giungano le condoglianze di tutti i colleghi.

Riconoscimenti. Al collega Ferdinando Milani dell'Ufficio CT, ora pensionato, è stato conferito il diploma con medaglia d'oro al merito Avis per l'anno 1984.

Napoli

Onorificenza. Orlando Senatore, Tecnico del 30° Tronco-Salerno, è diventato Cavaliere. Congratulazioni vivissime.

Nascite. Danilo è nato alla sig. Giuseppina D'Andrea, moglie del Segr. Lidio Campopiano della 4ª Unità Speciale; Davide è nato alla sig.ra Lina Nigro, consorte del Segr. Giuseppe Gambarota, anche della 4ª Unità Speciale. Ai neonati e ai genitori molti auguri.

Lauree. La sig.ra Maria Rosaria De Vico, moglie dell'Applicato Capo r.e. Luigi Pelliccia dell'Ufficio Personale Comp.le di Napoli, si è laureata in Pedagogia. Giovanna

Nappi, figlia del Tecnico Gaetano dell'Officina G.R. di S.M. la Bruna si è laureata in Scienze Biologiche. Vinicio Polidori figlio del C.T. Amato si è laureato in lettere con 110 e lode. Auguri vivissimi.

Commiati. Hanno lasciato il servizio ferroviario perché collocati a riposo: l'Assistente Capo della Biglietteria di Napoli Centrale Antonio Nunziata; il Tecnico Gennaro Arnone, della Zona 14.2 di Minturno; il Macch. T.M.r.e. Giuseppe Bagnuolo, del Dep. Loc. di Salerno; il Tecnico Fausto Civetta, dell'Off. G.R. di S. Maria La Bruna; il Capo Dep. Sup. Luigi Costanzo, del D.L. di Napoli Smist/to; l'Op. Qual. Antonio Franzese, del 5° Tronco Lavori di Napoli C/le; il C.S. Sup. Ciro Di Costanzo, della stazione di Casoria; il Capo Treno Pasquale Ferrante, del D.P.V. di Salerno; l'Op. Qual. Antonio Ferraro e l'A. Macch. r.e. Giovanni Fusco, entrambi del D.L. di Napoli Smist/to; il Manovratore Capo Leonardo Galasso, della stazione di Salerno; l'A. Macch. r.e. del D.L. di Napoli Smist/to Gennaro Laezza; il Macch. del D.L. di Napoli C. Flegrei. Filippo La Rocca; il C.S. Sup. Giacomo Negro, della stazione di Caserta. A tutti gli auguri di una lunga e serena quiescenza.

Palermo

Lauree. Si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia, conseguendo la votazione di 110 e lode, Vincenzo Di Garbo, figlio dell'Assistente di Stazione Giovanni della stazione di Palermo Brancaccio.

Con la medesima votazione si è laureato in Medicina e Chirurgia Salvatore Gullotta, figlio del Capo Stazione Giorgio della stazione di Calatabiano.

Ai neo-dottori «Voci» formula auguri di un brillante avvenire.

Esodi. Sono stati collocati a riposo per raggiunti limiti di età il Controllore Viaggiante Sovrintendente comm. Giovanni Celano, Capo Reparto Controllori dell'Ufficio Movimento; il Controllore Viaggiante Superiore Antonino Pellerito; il Capo Personale Viaggiante Superiore Vincenzo Bellavia del D.P.V. di Caltanissetta.

Ai neo-pensionati, auguriamo lunga e serena pensione.

Cicogna express per Carla Rossi, figlia dell'Assistente di Stazione Marcella Monteforte, della stazione di Messina. Ne annuncia la nascita, con tanta felicità il nonno, Capo Gestione Sovrintendente a riposo Francesco Monteforte, già in servizio a Messina C.le.

Sono anche nati: Filippo Maria Guidera, al Segretario Superiore dott. Gioacchino, dell'Ufficio Personale Compartimentale; Rosanna Di Salvo, al Segretario dott. Pietro, dell'Ufficio Personale Compartimentale. Sono ancora nate le nipoti Serena e Giuliana del Capo Treno a riposo Filippo Cammarata, già in servizio al DPV di Palermo. Auguri.

Reggio Calabria

Nascite. La sig.ra Ines Critelli, moglie del C.S. Sup.re Silvestro Perri in servizio presso la stazione di Catanzaro, ha dato alla luce il terzogenito Francesco per la gioia anche dei fratelli Paolo e Rosanna. Felicitazioni e auguri vivissimi.

Domenico, figlio di Rocco Cotroneo, Assistente di Stazione a Gioia Tauro, e della dottoressa Teresa Annicchiarico, annuncia la nascita del fratellino Gabriele. Tanti cari auguri.

Baldessarro Francesco, Capo Treno a r. del D.P.V. di Reggio Calabria, ci comunica con gioia la nascita della sua prima nipotina. Si chiama Maria ed è figlia di Roberto e della sig.ra Giusi Aquino. Auguri affettuosi.

Laurea. Giuseppina Sodo, figlia del Capo Deposito Sovr.te Angelo in servizio al D.L. di Paola, si è laureata in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Messina con 110 e lode e con diritto alla pubblicazione della tesi. Alla neo dottoressa giungano gli auguri di un brillante avvenire professionale.

Pensionamenti. Per limiti di età il Segr. Sup.re di 1ª classe Ladimir Dascola, Capo del Reparto MU. 23 dell'Ufficio Movimento, ha lasciato l'Azienda. Sono andati in pensione anche Salvatore Domenico Bevacqua, Tecnico I.E. alla Centralina di Gioia Tauro, Antonio La Scalea che ha diretto per oltre 20 anni la Segreteria della stazione di Cosenza e Francesco Quintieri Macch. del D.L. di Cosenza.

Ai neo-pensionati giungano i più cari auguri di lunga e serena quiescenza.

Lutti. Per la scomparsa delle madri porgiamo le più sentite condoglianze ai colleghi: Mario Zullo, Piero Guerci e Mirella Ferrara dell'Ufficio Ragioneria, Bruno e Cesare Oliveti rispettivamente dell'Ufficio Personale e Capo Gestione Sovr.te a r. dell'impianto di Reggio C. Lido.

È improvvisamente scomparso l'amico Pietro Stiriti, Capo Deposito Sovrintendente, in servizio presso l'Ufficio Materiale e Trazione. Ai familiari giungano le nostre più sentite condoglianze.

Nozze d'oro per Francesco Riccardi, Cantoniere a r., e per la sig.ra Concetta Cairo. I figli Mario, Vincenzo e Carmine rispettivamente Capo Dep. al D.L. di Cosenza, Macchinista al D.L. di Paola e Op. Qualif. alla stazione di Montalto ed il genero Vittorio Dima, Guardiano, unitamente a tanti nipotini hanno festeggiato con affetto l'importante anniversario. Alla felice coppia giungano tanti auguri di serenità.

Nozze. L'amico Salvatore Lentini, Applicato Capo a r. dell'Ufficio Movimento, ci partecipa le avvenute nozze della figlia Luciana con il Segretario Tecnico Domenico Caridi. Alla coppia giungano tanti auguri di felicità.

Roma/Impianti

Laurea. Si è laureato in Ingegneria dei Trasporti Gianfranco Biribicchi, figlio del Segr. Sup. Ezio, Revisore dell'Ufficio Ragioneria. Al neo ingegnere congratulazioni vivissime.

I nostri lutti. Sono recentemente scomparsi i seguenti colleghi: Marino Silenzi ex A. Macch. del Dep. di Roma Smist.; Crescenzo Pensa ex Dev. Capo del Parco Prenestino; Leopoldo Albertin ex Capo Treno del D.P.V. di Roma Termini che i più anziani ricordano anche al D.P.V. di Tiburtina; Mario Sottili, Capo Deposito Sovr. Titolare del D.L. di Roma Smistamento.

Roma/Servizi

Affari generali

Nastro azzurro. Il Dott. Alfredo Vasta, Isp. P.le presso la Segreteria del Direttore del Servizio è papà per la seconda volta. La signora Anna Maria Serges ha dato alla luce, il 3 novembre scorso, Vittorio. Ai genitori, alla sorellina Giorgia e al piccolo Vittorio tanti auguri di felicità.

Franca Muccio Carcaterra, Segr. Sup. distaccata alla Segreteria del Sottosegretario ai Trasporti On. Melillo, è stata insignita dell'onorificenza di Cavaliere. A Franca auguri affettuosi dalla redazione di «Voci».

Il Segr. Sup. di 1ª cl. a riposo Francesco Scattone è diventato Commendatore. Congratulazioni vivissime.

Approvvigionamenti

È mancata all'improvviso la signora Maria, madre del collega della Tipolito Romeo Piruli. Sentite condoglianze alla famiglia da tutti gli amici e dalla redazione di «Voci».

Amelio Piacentini, Segr. Sup. distaccato alla Segreteria del Sottosegretario ai Trasporti On. Melillo, è diventato Cavaliere OMRI. Congratulazioni vivissime.

Ceu

Una serie di infortuni tipografici hanno fatto sì che nello scorso numero di «Voci» apparisse una notizia errata riguardante la nostra collega Ornella Amerini. Nel rinnovare le nostre scuse all'amica Ornella, la ringraziamo di cuore per l'intelligenza e lo spirito di collaborazione con cui ha saputo giustificare lo spiacevole incidente.

Lutti. Gli amici e colleghi di lavoro del Ceu rinnovano attraverso le pagine di «Voci della Rotaia» i sensi del più profondo cordoglio e della fraterna partecipazione al dolore dell'ing. Luigi Ruina per la perdita della madre e del Segr. Francesca Forlini per la perdita del coniuge.

Commerciale

Il Primo Dirigente Dr. Antonio Telera ha lasciato la Rappresentanza FS di Vienna per assumere la Dirigenza della 1ª Divisione presso l'Ufficio Marketing. «Voci» formula al dott. Telera gli auguri di buon lavoro nel nuovo incarico.

L'Applicato Angelo Di Clemente è diventato nonno per la prima volta con la nascita del piccolo Danilo. Ci uniamo alla gioia dei genitori e del nonno Angelo con tanti cari auguri.

È deceduta la signora Ines Picistrilli, madre del Commesso Capo Vittorio Panaroni. «Voci» porge al collega Panaroni le più sentite condoglianze.

Saverio Romano, consulente clientela presso l'Ufficio Commerciale di Roma, si è laureato in Economia e Commercio con 110 e lode. Complimenti e auguri.

Lavori

Nozze d'oro. Paolo Genovese, Segr. Sup. di 1ª cl. a riposo e la signora Giuseppina Litrico hanno raggiunto l'ambito e felice traguardo dei cinquant'anni di matrimonio. Auguri affettuosi dalla redazione di «Voci».

Ha lasciato l'Azienda il Segretario Sup. Alfredo Basile. I colleghi dell'Ufficio Collaudo Materiali gli augurano una felice e serena quiescenza.

Materiale e trazione

Lutti. È venuto a mancare Mauro Vitullo, Segr. Sup. di 1ª cl. a riposo già capo del Nucleo Trazione. Alla famiglia sentite condoglianze.

Movimento

Quiescenze. Auguriamo lunga e serena quiescenza ai seguenti amici che, nei mesi scorsi, hanno lasciato l'attività ferroviaria dopo tanti anni di servizio: Dirigente Superiore dr Mariano Paternoster, già capo dell'Ufficio V, Scambio veicoli viaggiatori e merci; veicoli privati e noleggi. Segretari Sup. di 1ª cl. Aldo Massari, capo del rep. DAG. 0023 Carriera del personale, concessioni di viaggio, qualificazioni, e Giuseppe Buldrini, capo del rep. M. 423 Ripartizione carri e programmazione treni per vuoti; Rev. Sup. di 1ª cl. Giuseppe Scillone, capo del rep. m. 222 Piani stazio-

CASA NOSTRA

ne, impianti di sicurezza e segnalamento di alcuni Compartimenti, ed infine Appl. Capo r.e. Vito Fermo del rep. M. OP. 12.

Nascite. L'ing. Antonio Laganà, 1ª Dir. Dell'Uff. VI, ha avuto la terza figlia. Auguri alla neonata, nonché ai felici genitori.

La nascita di Alessandro ha allietato la famiglia del nostro collaboratore, Segr. Sup. di 1ª cl. Alberto Amati. Ai nonni Alberto e Aurora, ai genitori, prof. Anna e ing. Sergio Caserta, i più vivi auguri.

Onorificenze. È diventato Cavaliere il Capo Stazione Sup. Armando Vitiello distaccato presso la Segreteria del Sottosegretario on. Melillo. Congratulazioni vivissime.

Nozze. Riccardo Malagigi, figlio del Rev. Sup. di 1ª cl. Pietro, ha sposato la signorina Elisabetta. Felicitazioni cordiali.

Lutti. Sono improvvisamente deceduti i colleghi Ugo Paparella CS Sup. dell'Uff. IV, e Francesco Andolfi Appl. Capo r.e. del Centralino telefonico della sede centrale. Formuliamo le più profonde condoglianze alle famiglie.

Sentite condoglianze partecipiamo anche al Rev. Sup. di 1ª cl. Giulio Vinci, attualmente presso la segreteria del Direttore Generale, per la morte della madre.

Laurea. Si è brillantemente laureato in Giurisprudenza Maurizio Primavera, figlio del collega Segr. Sup. Bruno. Al neo-laureato giungano le più vive congratulazioni.

Personale

Corrado Campanelli, Applicato del Servizio Personale, è diventato nonno. Suo figlio Mario, Ausiliario di Stazione a Roma Tiburtina, ha avuto due gemelle, Melissa e Marta. Auguri e felicitazioni vivissime.

U.R.D.G.

Laurea. Cinzia, figlia del segr. Sup. 1ª Fausto Brouzet, si è brillantemente laureata in Psicologia.

Alla neo-dottoressa tante congratulazioni ed auguri di un brillante avvenire.

Torino

A Calosso d'Asti ha avuto luogo la premiazione degli 89 vincitori dell'annuale «Concorso per il decoro e l'abbellimento degli impianti» che in questa sua trentaduesima edizione ha registrato la partecipazione di ben 151 concorrenti. I diplomi di merito sono stati consegnati ai dirigenti degli Impianti interessati dallo stesso Direttore Compartimentale, alla presenza di tutti i Capi degli Uffici Compartimentali e del Maggiore Rino Ventura, intervenuto alla manifestazione, insieme ad altri Ufficiali, in rappresentanza del Comando del Battaglione Genio Ferrovieri.

Proveniente da Bologna, ha assunto da poco la dirigenza dell'Ufficio Sanitario di Torino l'I.C.A. dr. Giuseppe Porcelli; al collega un cordiale benvenuto ed auguri di buon lavoro nel nuovo incarico.

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda: il Segr. Sup. 1ª cl. Bruno Marzini dell'Uff. I.E.; il Macch. Aldo Mina del DL di Cuneo; l'Assist. Viagg. Carmine Paludi del Nucleo P.V. di Aosta; all'OGR il C.T. Sovr. cav. Luigi Zabert, il Tecn. Pierino Bianco, l'Appl. Francesco Berutto e l'Op. Q. Giuseppe Albanese. A tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Binario dieci. Il giovane Marco Aguggia, figlio del Segr. Sup. 1ª cl. cav. Franco dell'Uff. Sanitario, ha conseguito brillantemente la laurea in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Torino. Allo stesso Ateneo, con 110 e lode, si è invece addottorata in Lettere Classiche la giovane Liliana Garciel, figlia del Tecn. Ezio della Zona 11/2 I.E. di Salbertrand. Vivissime felicitazioni.

Marcia nuziale per l'Op. Qualif. Giuseppe Davoli, della Sq. Rialzo di Novara, che ha condotto all'altare la sig.na Nives Rossetto; auguri di ogni bene e felicità.

Cicogna express. Luca ai Segr. rag. A. Maria Scrittore e Giovanni Vianello, entrambi dell'Uff. Ragioneria; Carlo Alberto al C.T. Giovanni Orabona dell'Uff. Collaudi; G. Battista all'Assist. Domenico Nettis di Borgosesia; all'OGR Vittoria all'Aus. Vittorio Carbone, Samanta all'Aus. Alberto Giacomobono, Simone all'Op. Qualif. Sabino Faretina, Luigi all'Op. Qualif. Alessandro Peluso, Paola all'Op. Qualif. Lorenzo Scarano ed Andrea al Tecn. Pietro Staffa; alla Sq. Rialzo di Novara Simone all'Appl. Luigi Mastronunzio, Salvatore all'Assist. Emanuele Palmieri e Diego all'Aus. Luigi Picardi; al DL di Cuneo Cristina al Macch. Diego Bruno e Serena al Macch. Francesco Traversa; Elisa al Segr. Maurizio Moro dell'Uff. Collaudi. Congratulazioni.

Lutti. In attività di servizio sono deceduti: l'AM. Luciano Meneghelli del DL di Alessandria; il C. Tr. Bruno Imarisio del DPV di Casale Monf.to; il Tecn. G. Luigi Ganzi dell'Uff. Collaudi; in pensione, invece, è mancato l'ex 1° Dirig. Elio Depaoli, già dell'Uff. I.E., noto pittore. Alle famiglie le più sentite condoglianze, che estendiamo ad alcuni colleghi recentemente colpiti dalla perdita di persone care: la sig.ra Luisa Savietto, moglie del C.T. Giorgio Cardone del 48° Tr. Lav. di Mondovì; il padre del Tecn. Renato Porta dell'OGR; al DL di Cuneo il sig. Fiorenzo Masoero, padre del Macch. Attilio, ed il sig. Basilio De Angelis, padre dell'AM Raffaele; il padre del C.Tr. Roberto Bedogna, distaccato all'Uff. Collaudi.

Trieste

La cicogna ha lasciato a casa degli Ispettori P.li dr. Alessandro Sciarelli, Capo della Sezione 2ª dell'Ufficio Personale Comp.le, e dott.ssa Antonella Nocera, Capo della Sezione Amministrativa dell'Ufficio I.E., un bel bambino, Carlo-Vitaliano.

Per la terza volta la cicogna si è recata a casa dell'Ispettore P.le dr. Oronzo Cosola, Capo della Sezione Legale dell'Uff. Commerc. e Traffico, per lasciarvi Davide.

Sono nate due gemelle, Antonella e Rita, in casa di Franco Marcon, Assistente di Stazione, e di Leonilda Gollino in forza presso l'impianto di Pontebba.

Fiocco rosa sulla porta di casa dell'Ausiliario di Deposito Diego Godina, del Nucleo Dati Elettrocontabili dell'Uff. Mater. e Traz., per la nascita di Martina. Fiocco azzurro, invece, sulla porta di casa dell'Aplicato Franco Gaballo e del Segretario Maria Anselmo, entrambi dell'Ufficio Imp. Elettr., per la nascita di Lorenzo.

La casa del Segretario Loris Mangano, addetto alla 2ª Sezione Lavori Esercizio di Udine, è stata allietata dalla nascita di Gabriele. Festa grande in casa dell'Operaio Qualificato della Zona I.E. 14/2 di S. Giorgio di Nogaro Gianfranco Orso per la nascita di Silvia. È nata Giada, figlia del Capo Stazione di Palazzolo dello Stella Walter Gentile.

Ai neonati e ai genitori giungano gli auguri degli amici.

Fiori d'arancio per il Segretario Patrizia Cappello, addetto al Reparto Contabilità dell'Uff. Mater. e Traz., che ha sposato il sign. Marco Zennaro. Ai novelli sposi auguri di tanta felicità.

Verona

Alla presenza del sindaco della città di Merano, dell'ing. Facchin in rappresentanza del Direttore Comp.le, del titolare cav. De Boni e del presidente DLF di quella località sig. Chiti, sono stati calorosamente festeggiati unitamente ai familiari i neo-pensionati dell'anno: Macchinisti Ivo Bagnara, Benito Bacilieri, Giovanni De Paoli, Adamo Pasqualetto; Capo St. Sup. Renato Cadamuro; Capo Gest. Sovr. Paolo Federspiel; Capo Pers. Viagg. Lucio Lupini; Ass. St. Luigi Vaccaro e il M.llo Polfer Paolo Caruccio.

I ferrovieri tutti, in pensione e in servizio negli impianti della tratta Altavilla Vicentina e S. Bonifacio, si sono ritrovati presso la stazione di Montebello per l'annuale incontro di amicizia e colleganza. Sono stati salutati dal Direttore Compartimentale, ing. Puccio. Un plauso ai coordinatori della manifestazione Vesentini e Ferrarese, titolari delle stazioni di Montebello e Lonigo.

Dopo 42 anni di servizio il Segr. Sup. Luigi Girardelli del Reparto Ragioneria di Bolzano ha lasciato il servizio attivo. Nel salutare il collega Luigi che ha prestato servizio in varie sedi del Compartimento, piace segnalare che al Girardelli nel 1970 era stato conferito un «encomio» per aver salvato un bambino in procinto di essere travolto da un treno.

Ad orario è in pensione il Verificatore Luigi Filippi in servizio a Verona PN. Lo sostituisce il figlio Fabrizio, Op. Qual. Verificatore proprio a Verona PN. Anche il Macch. Danilo Buniotto del DL di Verona è in pensione, ma ha per tempo provveduto alla sua sostituzione con il figlio Niclo, Macchinista.

Il cav. Ulderico Degano, titolare della stazione di Terlano-Andriano della linea Bolzano-Merano, in qualità di neo-pensionato potrà ora dedicare tutte le sue ore disponibili alla naturale passione per la pittura e la grafica. A tutti il nostro pensiero augurale di serena quiescenza.

Fiori d'aracio Si sono uniti in matrimonio il Capo Gest. di Verona PN Claudio Dal Magro con la sig.na Gloriana Berzacola. Ad Amalfi, il Capo Tecnico I.E. Vito Arenella con la sig.na Alda Iorio. Il Segretario dell'UPC Antonino La Luce con la sig.na Anna Micelotta. Ai neo-sposi i nostri rallegramenti.

Nascite. Christian, all'Op. Qual. Antonio Laricchia del 13° Tronco Lavori di Villazzano. I coniugi, Capo St. a Verona PN Giovanna Panzino e Capo Treno del DPV di Verona Attilio Viviani, lo «sceriffo» dei treni, annunciano la nascita di Matteo. Mauro, al Segr. Tecn. I.E. di Verona Maurizio Benetollo. Elisa, al Capo Tecn. Sup. I.E. di Verona Maurizio Benetollo. Elisa, al Capo Tecn. Sup. I.E. Gianfranco Cametti. Emilia Maria al Deviatore di Verona PN Tarcisio Corsi. Marianna, all'Applicato dell'UPC Claudio Magagnotti. Dall'Officina GR di Verona Giorgia, al Capo Tecn. Sup. Giovanni Marcolini; Fabio, all'Op. Qualif. Silvano Dai Pré; Davide, all'Op. Qualif. Renzo Morando; Alberto, all'Op. Qualif. Lino Zago; Maurizio, al Tecnico Luciano Zivelonghi; Rosaria all'Ausiliario Gaetano Cornetti. Auguri vivissimi.

Offerta dell'editore

Subito a casa Vostra in visione gratuita per dieci giorni

16 GRANDI VOLUMI CIRCA 5000 PAGINE OLTRE 160.000 VOCI 10.000 ILLUSTRAZIONI IN NERO E A COLORI

GRANDE FORMATO: cm. 27,5x20 CARTA PATINATA DI LUSSO COPERTINA RILEGATA CON FREGI IN ORO

questa meravigliosa macchina per scrivere subito in omaggio PIU' un eccezionale sconto sul costo dell'enciclopedia

Il Mondo domani

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.

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, l'Enciclopedia IL MONDO DOMANI + macchina per scrivere.

La potrò esaminare per dieci giorni. Se mi piace e desidero trattenerla, come appartenente alle Ferrovie dello Stato o abbonato alla rivista, potrò scegliere una delle seguenti condizioni di pagamento:

- ☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 420.000 che verserò, senza anticipo in rate mensili di L. 30.000 consecutive
- ☐ usufruire dello sconto a me riservato e pagare così l'importo di L. 380.000, che verserò entro dieci giorni dal ricevimento dell'opera

Segnare con una crocetta la forma di pagamento prescelta.

FIRMA

COGNOME NOME

DIPENDENTE DA PRESSO

MATRICOLA O N. DI TESSERA

VIA N.

CAP CITTA' PROV.

TEL.

SPEDISCA SUBITO! OFFERTA LIMITATA!

PREZZO DELL'OPERA	L. 596.000
SCONTO per gli abbonati alla rivista e per gli appartenenti alle Ferrovie dello Stato	L. 176.000
PREZZO NETTO	L. 420.000

PAGAMENTO: 14 RATE DA L. 30.000 MENSILI, SEN CAMBIALI, MA SOLO C/C POSTALI MACCHINA PER SCRIVERE IN OMA GIO;

OPPURE: CONTANTI L. 380.000 + MACCHINA PER SCRIVERE IN OMAGGIO.

Un treno nel cassetto

1935. Ghinda, sulla linea Asmara-Addis Abeba. In posa per il fotografo è Giuseppe Suelli che si trovava a dirigere il movimento ferroviario della zona. Rientrato in Italia col grado di Capo Stazione, Suelli fu uno degli organizzatori del «centro elettronico» di Bologna e poi Capo Stazione Sovrintendente a Torino. A inviarci la foto è stato il Cav. Vincenzo Fadda, amico di Suelli, del quale però non ha più notizie dirette. «Sembra che sia invalido e con la residenza a Bologna», ci scrive Fadda. Chissà che, magari tramite «Voci», i due amici non possano riprendere i contatti.

Ma torniamo alla foto. Suelli in posa davanti a una carrozza di III classe in cui si intravede un passeggero etiope. Sullo sfondo un convoglio merci si profila sulla quinta di un'arida altura. Visti così i «territori d'oltremare» non hanno proprio l'aspetto di un paradiso terrestre e forse per viverci era necessaria la determinazione che leggiamo nell'atteggiamento di Suelli.

Ma l'aspetto avventuroso delle ferrovie non è stato solo quello pionieristico dell'esperienza coloniale. Un'altra avventura iniziata in ferrovia tanti anni fa è stata quella sindacale. I suoi protagonisti, però, non avevano galloni, non raccoglievano allori o meriti sul campo, e la loro unica motivazione era lottare per l'affermazione dei propri diritti di lavoratori. Una lotta in cui «i ferrovieri sono sempre stati solidali e uniti». Così ci scrive Pasquale Bistolfi, ex ferroviere oggi novantenne, che dal cassetto dei suoi ricordi ha tirato fuori la bellissima foto che pubblichiamo. È il 28 gennaio del 1920 e in posa, questa volta, ci sono i ferrovieri aderenti allo sciopero generale. Siamo davanti a una foto storica. Sono gli anni dei grandi scioperi generali, il fascismo è alle porte. Entro pochi anni i protagonisti della nostra foto pagheranno tutti per la loro attività sindacale. Ma non sono bastate le epurazioni di vent'anni di regime a fiaccare l'animo della categoria. E ci piace qui ricordare le dichiarazioni che il Presidente Pertini ha rilasciato al Direttore di «Voci», apparse sul numero scorso del nostro giornale: «La categoria dei ferrovieri è sempre stata combattiva. È stata ed è una delle categorie di punta della classe lavoratrice italiana. Quando vi erano le dimostrazioni — parlo del 1919-1920-1921 — i ferrovieri erano in testa. È sempre stata una categoria combattiva e compatta».

Ed ecco perché la foto di Bistolfi è uno dei più importanti documenti apparsi in questa rubrica. Quei volti in cui si scorgono barbe mazziniane, acconciature gramsciane, cipigli rivoluzionari, ironie intellettuali e sorrisi sbarazzini, sono un po' di tutte le età: ragazzi, uomini maturi, «vecchie querce». Anche a loro, all'eterogeneo popolo che si affaccia da questa foto, dobbiamo quello che siamo. È anche in loro che affondano le radici della nostra democrazia.

A voi, ferrovieri in sciopero in quel lontano 1920, dobbiamo dire grazie.

Un anno sui binari

Gennaio

● Viene attivata una nuova relazione internazionale tra Milano e Parigi via Svizzera. La nuova relazione, che prevede il trasbordo a Losanna, è servita da treni Intercity (IC) tra Milano e Losanna e da «trains grande vitesse» (TGV) tra Losanna e Parigi. Vengono effettuati tre collegamenti giornalieri nei due sensi di viaggio con i treni Lutetia, Cisalpin e Lemano, che circoleranno tutti con vetture di 1ª e 2ª classe.
L'intero percorso di 821 chilometri viene coperto in 7 ore e mezzo.

● Il Consiglio di Amministrazione approva il piano di sperimentazione di nuovi materiali e tipi di rotabili per il quale è stata prevista inizialmente una spesa di cento miliardi nel Programma Integrativo. Viene anche approvata la costruzione di un convoglio-laboratorio per lo studio dei problemi dell'alta velocità, la realizzazione di un prototipo di treno automotore elettrico, lo studio di nuove carrozze, lo studio, la progettazione e la realizzazione di nuove locomotive elettriche di grande potenza.

● Milano Centrale inizia il nuovo anno con la distribuzione automatica dei biglietti: due macchine distributrici vengono collocate nel salone delle biglietterie. La loro utilizzazione è per il momento limitata a cento località che si trovano in un raggio di 150 Km da Milano.

● Si svolge presso la Sala conferenze del CIFI un importante incontro tra il Ministro dei Trasporti, On. Signorile, e l'alta dirigenza aziendale. All'ordine del giorno tutti temi di maggiore attualità per l'Azienda: dal Piano Generale Trasporti al Piano poliennale, dalla Riforma alla produttività. Si tratta di un vero e proprio incontro di lavoro per raccogliere suggerimenti, osservazioni, critiche in un passaggio cruciale per la politica dei trasporti nel nostro Paese.

● Entrano in funzione, fra le stazioni di Bagnara e Villa S.G.-Cannitello, il Blocco Elettrico Automatico e la banalizzazione della linea fra le stazioni di Bagnara e Villa San Giovanni. Viene anche attivato un apparato Centrale Elettrico ad Itinerari (A.C.E.I.) con un comando a pulsanti nelle stazioni di Bagnara e Scilla.

● Vengono attivati i nuovi impianti di sicurezza ACEI nella stazione de L'Aquila, della linea Sulmona-Terni ed in quella di Falconara Marittima, della linea Bologna-Foggia.

Febbraio

● La Commissione Trasporti del Senato approva il disegno di legge relativo al Piano Generale dei Trasporti.

● Il Ministro Signorile, si incontra a Roma con il Ministro dei Trasporti francese, M. Fitermann. Dopo un proficuo scambio di vedute sui problemi dei trasporti sia sul piano comunitario che bilaterale viene raggiunto l'accordo su due importanti questioni europee: infrastrutture e cooperazione ferroviaria. Sul piano bilaterale, i due Ministri decidono l'istituzione di un gruppo di lavoro ad alto livello, incaricato di identificare le priorità per una maggiore integrazione dei sistemi di trasporto ed, in particolare, di quello ferroviario.

● Vengono aggiudicati i lavori per la costruzione della nuova tratta ferrata dalla stazione di Targia a quella attuale di Siracusa. Il nuovo progetto prevede la costruzione di una galleria lunga un chilometro sotto la balza di Epipoli, per collegare in doppio binario la stazione di Targia ed il lato sud della stazione di Siracusa che sarà trasformata in stazione di testa.

● Con l'abbattimento dell'ultimo diaframma, si conclude la fase più delicata e complessa dei lavori della galleria «Cassia-Monte Mario» facente parte della linea di cintura ferroviaria nella zona nord di Roma.
Lo scavo segue di poco il completamento del ramo della galleria «Aurelia» per l'allacciamento della stessa linea di cintura alla stazione di Roma S. Pietro.

● L'Azienda lancia in Giappone un prestito decennale di 10 miliardi di yen. A guidare il consorzio di sottoscrizione è la Industrial Banck of Japan. Un ulteriore finanziamento di circa 200 milioni di dollari viene concesso all'Azienda da un consorzio di banche coordinate dalla Lehman Brothers Kihn Loeb International Inc. di Londra. L'importo del prestito, pari a circa 425 miliardi di lire, verrà utilizzato per l'attuazione del Programma Integrativo.

● A Roma presso la sala convegni del CIFI viene insediato ufficialmente dal Ministro Signorile l'Osservatorio nazionale dei trasporti. Si tratta di una nuova struttura nata per iniziativa del Ministro stesso, con criteri prettamente tecnico-conoscitivi. In pratica si tratta di istituzionalizzare una sede di confronto fra tutte le parti operanti nel settore, ma anche una sede di valutazione tecnica e di scambio d'informazioni in cui sia possibile seguire con visione globale l'andamento e l'evoluzione di un comparto come quello dei trasporti, così complesso e importante per l'economia del Paese. Nell'Osservatorio saranno rappresentati i Ministeri dei Trasporti, dei Lavori Pubblici, della Marina Mercantile, la Confindustria, la Confcommercio, la Confetra, le Organizzazioni Sindacali e le Regioni.

● Viene inaugurato il quadruplicamento della tratta Torino-Lingotto-Trofarello alla presenza del Ministro Signorile e del Direttore Generale Dr. Semenza, e di numerose autorità civili, militari, ferroviarie.

● A Bologna il Ministro Signorile espone alle autorità locali le caratteristiche essenziali del progetto «mirato» per il capoluogo emiliano, che ha rilevante incidenza sull'economia generale del Paese.

● Viene inaugurato il nuovo Fabbricato Viaggiatori della stazione di Avellino alla presenza del Sottosegretario On. Santonastaso e di numerose autorità civili e ferroviarie.

Lavori per il quadruplicamento della tratta Torino-Lingotto-Trofarello

La sala comandi della nuova cabina ACEI di Milano Centrale

Marzo

● Il Ministro Signorile incontra, in colloqui bilaterali, i suoi colleghi di Francia, Germania, Austria, per esaminare il quadro dei problemi del traffico sui valichi alpini, la cui migliore fluidità è un'esigenza fondamentale per l'economia dell'intera Europa.

● Si inaugura il nuovo «Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio». Alla cerimonia che si svolge nell'atrio della biglietteria dell'antica stazione asburgica, fedelmente restaurata, prendono parte il Ministro Signorile, il Direttore Generale FS e numerose autorità civili e militari. Il museo ospita, per il momento, 11 locomotive d'epoca.

● Inizia da Roma Ostiense il nuovo giro d'Italia del «treno ENEL», mostra itinerante sul tema «Risparmiare energia si può», che nelle precedenti edizioni ha ottenuto notevole successo (circa 2 milioni e mezzo di visitatori). Al taglio del nastro sono presenti, fra gli altri, il Ministro Signorile e il Vice Presidente dell'ENEL Inghilesi.

● A Reggio Calabria viene aperto un nuovo Poliambulatorio nei pressi del Deposito locomotive.

● Dopo anni di discussioni e numerosi progetti, finalmente la Riforma dell'Azienda delle FS sembra giungere in porto. Il Consiglio dei Ministri, infatti, approva il testo definitivo predisposto dal Ministro Signorile di concerto con il Ministro del Tesoro e la Presidenza del Consiglio.

Aprile

● Entra in funzione nella stazione di Milano Centrale la nuova cabina ACEI, la quale sostituisce le sette cabine che, sparse per il piazzale, erano adibite alla formazione e distribuzione degli itinerari e degli instradamenti per i treni in arrivo e in partenza, oltre che per i movimenti di manovra e di ricovero dei rotabili. Attraverso la nuova cabina i comandi dei deviatoi interessati ad un qualunque itinerario vengono inviati tutti in pochi secondi tramite un solo operatore il quale poi è lo stesso che regola la circolazione. Tutti i problemi di incompatibilità tra i diversi instradamenti si risolvono con estrema rapidità per cui la potenzialità della stazione risulta notevolmente accresciuta.
Con il nuovo impianto, costato circa 37 miliardi di lire, la stazione di Milano Centrale, si pone con pieno titolo tra le più efficienti e tecnologicamente avanzate d'Europa.

● La linea Brescia-Olmeneta, della lunghezza di 40 Km, è ora completamente elettrificata. La cerimonia inaugurale si svolge alla stazione di Brescia. L'opera, che è stata interamente realizzata da personale FS, è alimentata da tre sottostazioni (Cremona, Castellana e Brescia) e da una quarta, Manerbio, in fase di ultimazione.

L'ETR 300, il famoso «Settebello»

● Vengono iniziati i lavori per il completo rinnovo della stazione di Voghera, con installazione, tra l'altro, dell'impianto ACEI e l'ammodernamento del fabbricato viaggiatori.

● Il CESIT, Consorzio di Ricerca fra industrie di costruzioni ferroviarie organizza a Roma un convegno sullo «Sviluppo dell'industria italiana delle costruzioni ferroviarie», patrocinato dal Ministero dei Trasporti. Vengono tra l'altro presi in esame i risultati di una ricerca svolta dal CESIT fra tutte le industrie del settore. Intervengono oltre al Ministro dei Trasporti e al Direttore Generale FS, i Presidenti delle Commissioni Parlamentari dei Trasporti La Penna e Spano.

● Entra in funzione presso la stazione di Bagheria, sulla linea Palermo-Messina, un ACEI con blocco automatico reversibile a correnti codificate. Il nuovo impianto (il primo realizzato nel Compartimento siciliano) consente fra l'altro la banalizzazione fra le stazioni limitrofe di Villabate Ficarazzelli e di S. Flavia Solunto.

Maggio

● L'On. Signorile propone la realizzazione di un «master plan» dei trasporti europei alla sessione del Consiglio dei Ministri della CEMT che si svolge ad Oslo. All'ordine del giorno della riunione figurano anche l'esame di una serie di importanti provvedimenti relativi alla situazione del trasporto ferroviario internazionale.

● Il Genio Ferrovieri mette in opera sul Panaro, in località Saliceto, della linea Bologna-Piacenza, un ponte in ferro provvisorio sostitutivo del vecchio manufatto. Alla cerimonia sono presenti il Sottosegretario On. Santonastaso, il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, Gen. Cappuzzo, ed altre numerose autorità.

Giugno

● Con l'entrata in vigore dell'orario estivo, il Settebello, l'ETR 300, il treno più famoso delle ferrovie italiane, lascia la linea Roma Milano per spostarsi sui binari tra Milano, Venezia e Firenze dove offrirà un servizio «intercity» per pendolari di livello e una comoda relazione per turisti. Un avvenimento importante a cui «Voci» dedica una serie di articoli e servizi.

● Il Ministro Signorile si incontra con i componenti del Comitato tecnico economico e con la Giunta di coordinamento generale dei Gruppi di verifica della Società «Stretto di Messina», incaricati degli studi per la realizzazione del collegamento stabile tra il Continente e l'Isola.
Da parte del coordinatore del gruppo di verifica delle problematiche ferroviarie, Ing. Misiti, vengono fornite notizie positive circa gli studi specifici sulla percorribilità e sulla circolazione dei mezzi

Nei cantieri di Castellammare viene varata la NT «Scilla»

ferroviari, sulla costruenda opera e sul progetto operativo per il completamento di questa prima fase di lavori per lo studio di fattibilità. Le soluzioni possibili potranno essere disponibili entro la fine dell'anno ed entro il 1985 potrà essere completato il piano di fattibilità tecnico-economico.

● Per fronteggiare il maggior traffico viaggiatori previsto per il periodo estivo, le FS dispongono il rinforzo delle composizioni dei principali treni viaggiatori nella misura massima possibile e programmano l'effettuazione di oltre 350 treni straordinari con il maggior impiego di circa 500 carrozze normali e oltre 40 a cuccette.

● Il Piano Generale dei Trasporti diventa legge. Dopo oltre trent'anni di attesa l'idea accarezzata da tanti economisti e uomini politici diventa realtà. Completati tutti gli adempimenti istituzionali e, ottenuta l'approvazione dei due rami del Parlamento, il progetto entra ora nella fase esecutiva.

● All'ombra della Torre di San Pancrazio nella splendida cornice della Cittadella dei Musei, dalla quale si domina tutta Cagliari, viene aperta la mostra retrospettiva «100 anni di Ferrovie in Sardegna». Presenziano la cerimonia tutte le maggiori autorità cittadine ed isolane.

Luglio

● Viene firmato il protocollo sul codice di autodisciplina dello sciopero nei trasporti. Sottoscrivono il documento il Ministro dei Trasporti, le Aziende del settore e le Organizzazioni Sindacali più rappresentative. Tra le novità da segnalare il ricorso ad una sede neutrale in caso di presunta violazione degli accordi contrattuali.

● Il Ministro Signorile si reca a Mosca e a Washington dove ha importanti colloqui con i Ministri dei Trasporti dei due paesi, con i quali, tra l'altro tratta delle nuove prospettive di cooperazione internazionale del settore ed in particolare dei problemi relativi all'introduzione delle moderne tecnologie. Viene anche decisa la costituzione di comitati di esperti e gruppi di lavoro.

● A Palermo viene inaugurato un impianto di depurazione che neutralizza i rifiuti liquidi del Deposito Locomotive, del Parco pulizia vetture e della Squadra Rialzo; a Messina viene inaugurato il nuovo deputatore della Officina Grandi Riparazioni.

● Viene attivato sulla linea Torino-Modane il binario «pari» da Meano a Chiomonte; con tale fase viene ultimato il programma di nuove costruzioni per il completo raddoppio della linea.

● Viene attivato il C.T.C. (Comando Centralizzato del Traffico) sulla linea ferroviaria Chivasso-Casale M. Valenza. La realizzazione di questo sistema ha comportato la radicale trasformazione degli impianti di linea; tra l'altro sono stati installati numerosi apparati centrali elettrici (ACEI).

Agosto

● Il Presidente del Consiglio dei Ministri, On. Craxi, firma il decreto che istituisce il Comitato dei Ministri per l'elaborazione del Piano Generale dei Trasporti.
Il Comitato, che è presieduto dal Ministro dei Trasporti, è composto dai Ministri del Tesoro, del Bilancio e Programmazione Economica, della Difesa, dei Lavori Pubblici, dell'Industria Commercio e Artigianato, della Marina Mercantile, del Turismo e Spettacolo, del Mezzogiorno, della Ricerca Scientifica e Tecnologica, nonché da cinque Presidenti di Regioni.
Il Comitato, subito dopo la nomina, tiene la sua prima riunione: dovrà concludere i lavori entro il 15 febbraio 1985, e sulla base dei risultati conseguiti il Ministro dei Trasporti predisporrà uno schema del Piano Generale dei Trasporti.

● L'On. Antonio Caldoro viene nominato Presidente dell'Istituto Nazionale Trasporti (I.N.T.).

● I Sindacati autonomi dei ferrovieri (Fisafs), dei marittimi (Federmar), degli autoferrotranvieri (Faisa), degli addetti al soccorso stradale (Aci-Fialp) e la Cisal cui queste organizzazioni aderiscono, firmano il codice di autoregolamentazione degli scioperi già siglato dai Sindacati confederali.

● Si svolge al Viminale un vertice tra il Ministro dell'Interno Scalfaro, il Ministro delle Poste Gava e il Ministro dei Trasporti Signorile. Nel corso della riunione, alla quale partecipano i vicecomandanti dell'Arma dei Carabinieri e della Guardia di finanza e funzionari delle amministrazioni interessate, viene messo a punto un piano organico di prevenzione e repressione dei fenomeni di delinquenza che si verificano in ambienti ferroviari. Innanzitutto il Ministero dell'Interno decide di potenziare l'organico della polizia elevandolo di 8500 agenti per tutte le specialità del settore. In tale quadro verrà particolarmente rafforzato l'organico della Polfer.

● Viene stipulato tra l'Isveimer e l'Azienda un prestito di 100 milioni di dollari (oltre 190 miliardi di lire) da destinare al riclassamento e ammodernamento degli impianti e infrastrutture delle FS nell'area del Mezzogiorno continentale.

Settembre

● Vengono inaugurati a Molfetta e Bisceglie i nuovi impianti A.C.E.I. ed il Blocco Automatico di tipo reversibile.

● Vengono aperti alla presenza del Ministro dei Trasporti i lavori del Comitato tecnico insediato per la elaborazione del Piano Generale dei Trasporti. Esso si avvale, tra l'altro, dell'apporto di eminenti studiosi ed esperti stranieri nel campo della programmazione economica e dell'economia dei trasporti, quali il Prof. Wassily Leontief, premio Nobel per l'economia, e il Prof. Helmut Seidenfus direttore dell'Istituto di Economia e Tecnica dei Trasporti presso l'Università di Münster.

● Viene varata nei cantieri di Castellammare di Stabia della Fincantieri la «Scilla», la nuova Nave Traghetto delle FS.
La cerimonia si svolge alla presenza del Ministro Signorile e di autorità civili e militari. Madrina della N/T è la Sig.ra Calef Signorile.
La nuova unità, destinata al trasporto di rotabili ferroviari, autovetture o veicoli pesanti e passeggeri sia sullo Stretto di Messina che sulla rotta per la Sardegna, adotta una propulsione a doppia elica a pale orientabili e soluzioni tecniche che assicurano una ottima manovrabilità, particolarmente importante nella navigazione nello Stretto.

Ottobre

● Il Presidente della Repubblica, Sandro Pertini, festeggia a Castiglione dei Pepoli, nell'appennino tosco-emiliano, i cinquant'anni della «Direttissima», la linea ferroviaria che congiunge Firenze a Bologna, aperta nel 1934.
Il Capo dello Stato, accompagnato dal Ministro dei Trasporti Signorile, percorre in treno un tratto della linea, da Bologna a Vernio, dove, all'imbocco della grande galleria all'Appennino,

Lo scambio di consegne fra l'Ing. Misiti e il Dott. Semenza

UN ANNO SUI BINARI

inaugura un monumento dedicato a quanti morirono nella costruzione della «Direttissima». Il Presidente rende anche omaggio, nella stazione di Bologna, alle vittime della strage del 2 agosto 1980 e, a San Benedetto in Val di Sangro, alle vittime dell'attentato al treno «Italicus», del 4 agosto 1976.

- A Melfi viene inaugurata l'officina «Grandi riparazioni». All'avvenimento partecipa l'On. Signorile. L'opera ha richiesto l'impiego di 8 mila tonnellate di acciaio e 75 mila strutture fisse per 13 mila giornate lavorative.
- Il Consiglio dei Ministri nomina l'Ing. Luigi Misiti nuovo Direttore Generale dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato.

Lo scambio ufficiale delle consegne tra il Dr. Semenza e l'Ing. Misiti avviene alla presenza del Ministro dei Trasporti, Signorile, nel corso di una riunione straordinaria del C.T.A. alla quale partecipa la Dirigenza aziendale al completo. Nel suo saluto l'Ing. Misiti tiene ad esprimere al Dr. Semenza in particolare la riconoscenza e l'affetto suo personale e di tutti i colleghi presenti. Anche il Ministro Signorile si associa al caloroso saluto, sottolineando il determinante apporto dato dal Dr. Semenza all'approvazione dei piani di sviluppo e ammodernamento dell'Azienda. Dal canto suo, il Dr. Semenza rievoca i momenti salienti e più delicati dell'importante e impegnativo incarico che ha brillantemente coronato una lunghissima vita ferroviaria e formula un fervido augurio per il miglior avvenire dell'Azienda e di tutti coloro che vi lavorano.

Il Consiglio dei Ministri nomina anche il Prof. Giovanni Coletti nuovo Vice Direttore Generale.

- Entrano in servizio due nuovi treni TRES (Trasporti rapidi, economici e sicuri). Appositamente creati dalle FS per soddisfare le esigenze del traffico merci lungo le due direttrici adriatica e tirrena che collegano rispettivamente la Puglia e la Sicilia-Calabria con le regioni Emilia-Romagna, Piemonte, Lombardia, Veneto e Liguria.

Novembre

- Viene varata nei cantieri di Palermo la nave traghetto «Villa», gemella della «Scilla», 19ª unità della flotta FS. La cerimonia si svolge alla presenza del Direttore Generale Ing. Misiti e del Presidente della Fincantieri Rocco Basilico. Madrina è la signora Liliana Accinni Misiti.
- Il Ministro dei Trasporti si incontra ad Ancona, presenti alti funzionari delle FS, con i rappresentanti degli Enti Locali per esaminare i problemi dei trasporti della Regione ed in particolare quelli del raddoppio della Falconara-Orte.
- Viene posta la prima pietra per la realizzazione del «passante» ferroviario milanese. L'opera collegherà le stazioni ferroviarie Bovisa-Garibaldi-Vittoria e comporterà un investimento di 750 miliardi di lire e dovrebbe essere completata in circa 7 anni.
- Si svolge a Roma un incontro italo-greco fra i Ministri dei Trasporti. Al termine dei lavori le due delegazioni, capeggiate dai rispettivi Ministri Papandonikolakis e Signorile, dichiarano di aver raggiunto una perfetta identità di vedute su alcuni problemi comuni di strategia dei trasporti nell'area comunitaria e messo a punto strumenti ed interventi necessari per una decisa rivalutazione del traffico italo-greco nelle relazioni Europa-Medio Oriente.
- Si inaugura un nuovo binario sul vecchio ponte lagunare che collega la stazione di Venezia S. Lucia alla terraferma.

Dicembre

- Scatta l'aumento delle tariffe ferroviarie, per il trasporto di persone e merci, che si incrementano mediamente del 10 per cento. Dall'aumento sono per il momento esclusi gli abbonamenti ferroviari.
- Viene inaugurato nella caserma «Montezemolo», sede del Reggimento Genio ferrovieri a Castel Maggiore, un convoglio ferroviario di pronto intervento, realizzato dagli stessi genieri per soddisfare le esigenze logistiche del personale specializzato in caso di emergenza per il ripristino di ponti ferroviari e stradali interrotti da calamità naturali.
- Si inaugura alla presenza del Ministro Signorile, del Direttore Generale delle FS e del Sindaco di Torino Novelli, la nuova stazione di Smistamento Merci di Orbassano.

Contemporaneamente viene firmata tra le FS, la Regione Piemonte, il Comune di Torino e la Società SATTI, una convenzione che regola i rapporti derivanti dall'esecuzione dei lavori per il potenziamento degli impianti del nodo ferroviario torinese.

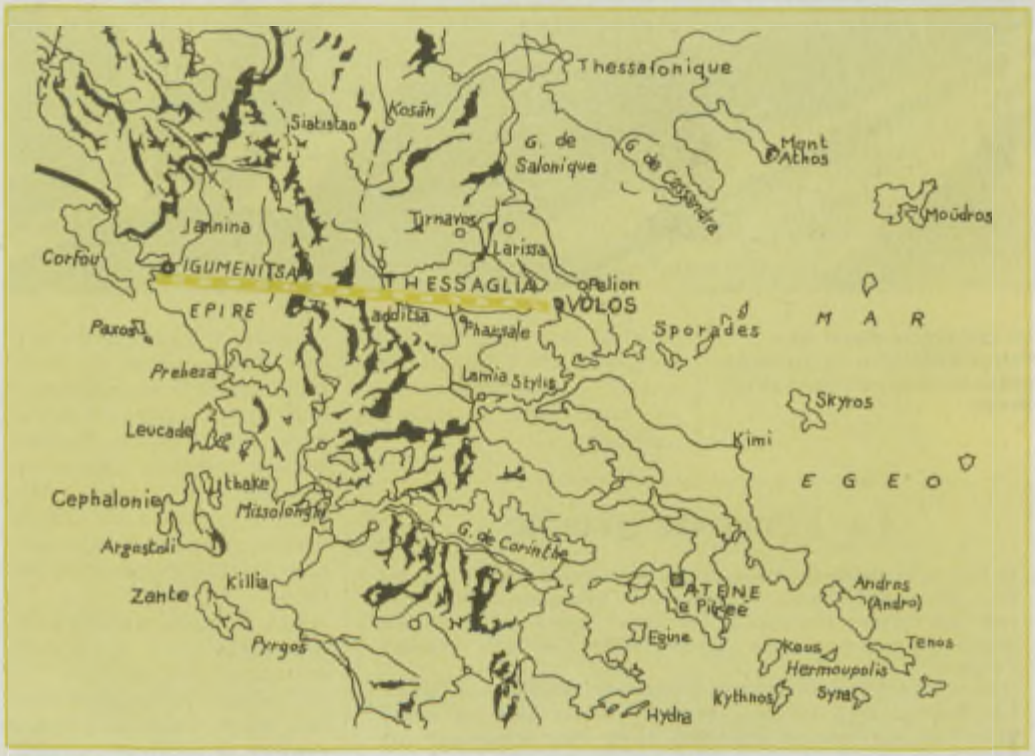
- Domenica 23 dicembre, ore 19 e 15. Un ordigno collocato a bordo del rapido 904 Napoli-Milano esplode mentre il treno transita nella Galleria dell'Appennino, sulla Direttissima Firenze-Bologna. Un ennesimo, sciagurato attentato terrorista al Paese e alla ferrovia che provoca 15 morti e 180 feriti.

(a cura di Armando Nanni)

Una «direttissima» greca per accorciare la CEE

di Francesco De Angelis

Il progetto riguarda un collegamento sia stradale che ferroviario a doppio binario tra il porto ionico di Igumenitsa antistante l'isola di Corfù e Volos, uno dei più attivi scali marittimi greci dell'Egeo.
Se ne è parlato in un recente incontro a Roma del Ministro dei Trasporti Signorile con il suo collega greco Papadonikolakis nel corso del quale è stato confermato l'interesse ellenico ed italiano alla realizzazione dell'importante infrastruttura destinata a modificare profondamente il ruolo della Grecia nel sistema di trasporto della Comunità europea. Si tratta infatti di costruire un vero e proprio canale di traffico che, tagliando da Ovest ad Est la Grecia centro-settentrionale, realizzi una continuità di trasporto da Amburgo, via Bari o Brindisi, al Medio Oriente.
Il programma è ambizioso ma le premesse per attuarlo, sia di ordine politico che finanziario, ci sono tutte.
Da parte greca vi è innanzitutto la vitale necessità di collegare il Paese, pesantemente decentrato rispetto alla CEE dal punto di vista geografico, ad una moderna ed efficiente rete di trasporto quale si presenta quella italiana se paragonata con l'unica direttrice oggi esistente per il Nord Europa, via Atene-Salonicco, che passa attraverso la Jugoslavia.
In secondo luogo, l'opera si inserirebbe nel piano di sviluppo 1983-87 di potenziamento delle Ferrovie elleniche che già prevede, tra l'altro, il potenziamento e la valorizzazione dell'interporto di Volos per i traffici con la Siria.
La creazione di un collegamento Ovest-Est nel centro-Nord della Grecia determinerà, infine, un notevole sviluppo socio-economico in regioni che sono attualmente tra le più povere e depresse del Continente.



La nuova comunicazione diretta Igumenitsa-Volos

Per quanto concerne l'Italia, altrettanto consistenti appaiono i vantaggi — il Ministro Signorile ne è un convinto assertore — di una relazione diretta con la Grecia: stradale, ferroviaria e marittima. Ne risulterà indubbiamente potenziato il valore della rete ferroviaria adriatica ed esaltato il ruolo di ponte naturale tra Nord e Sud che la geografia e la storia hanno assegnato al nostro Paese.
Al di là di questi vantaggi immediatamente percepibili, la costruzione di un'opera di così elevata tecnologia provocherà, inoltre, positivi riflessi sulla nostra economia in generale. A parte la possibilità per la nostra Azienda di mettere a disposizione dei greci le proprie esperienze e conoscenze tecniche fin dalla fase preliminare concernente i necessari studi economici di fattibilità, le imprese italiane operanti nel settore avranno buone possibilità di battere la difficile concorrenza internazionale che non mancherà di scatenarsi per l'accaparramento degli appalti.
La strada e la ferrovia che dovranno essere costruite attraverseranno, infatti, terreni aspri e montuosi dalle caratteristiche geologiche simili per molti aspetti agli Appennini e comporteranno la realizzazione di ardite e complesse opere d'arte quali ponti, gallerie e viadotti. In questo campo il lavoro italiano, grazie anche alle esperienze acquisite nella costruzione delle autostrade e delle direttissime ferroviarie Roma-Firenze e Firenze-Bologna, non teme confronti a livello mondiale.
A ciò si aggiunga che la strada ferrata dovrà essere dotata dei più moderni sistemi di controllo elettronico del traffico, dovrà essere elettrificata e sarà percorsa da materiale rotabile moderno e tecnologicamente avanzato. Un'occasione da non perdere, dunque, per le nostre industrie del settore, per inserirsi favorevolmente nella non facile esportazione di tecnologie ferroviarie.
Anche per la CEE, infine, la relazione Igumenitsa-Volos appare di notevole importanza. Attraverso la penisola italiana il cuore economico e produttivo della Comunità potrà essere direttamente collegato per la via più breve con l'estrema propagine Sud-orientale del proprio territorio ponendo con ciò le premesse concrete e

Un locomotore diesel delle Ferrovie elleniche. La Grecia è il paese europeo con meno strade ferrate

tangibili per un'integrazione economica che i trattati e gli accordi commerciali da soli non sono certo in grado di realizzare.

A questo si aggiunga, e non è una considerazione di scarsa rilevanza per le sue implicazioni di natura politica ed economica, che la nuova relazione verrà a costituire rispetto all'attuale collegamento attraverso la Jugoslavia una linea di traffico, non sostitutiva ma certo alternativa, tutta interna alla CEE.

Anche sul piano finanziario la Igumenitsa-Volos si presenta sotto buoni auspici.

Dal gennaio del prossimo anno sarà, infatti, operativo il Fondo europeo di sviluppo regionale che prevede appositi e consistenti stanziamenti per la realizzazione di opere di interesse frontaliero. L'unico progetto fino ad ora proposto per la costruzione di infrastrutture di questo tipo è appunto quello italo-greco. Inoltre, notevole interesse è stato manifestato anche dalla Banca Mondiale.

La «Direttissima» greca si farà, dunque? Tutto lascia prevedere di sì. Per i greci è, senza esagerazione, quasi una questione di sopravvivenza; per l'Italia, l'opportunità per giocare finalmente il ruolo che le compete nel Mediterraneo; per la CEE un'occasione da non mancare per affermare che l'integrazione non è un'astrazione utopistica frutto del pensiero di politici più o meno illuminati, ma un «modus vivendi» necessario che va intelligentemente perseguito e costruito. □

Le Ferrovie greche

In Europa la Grecia è il Paese che ha meno strade ferrate. Solo nel 1916, infatti, fu realizzato un collegamento ferroviario diretto con il resto dell'Europa attraverso la Jugoslavia. Ancora oggi il tragitto migliore per recarsi in Grecia passa per l'Italia e l'Adriatico (Brindisi-Patrasso).

L'Organismo delle ferrovie greche (Organismos Sidirodromon Ellados CH) risale al 1971. La rete, che si estende per 2461 km, non è elettrificata. La linea più importante va da Atene a Salonicco con biforcazione per le frontiere jugoslava, bulgara e turca. La ferrovia del Peloponneso, compreso il tratto Patrasso-Atene, è tutta a scartamento ridotto.

Il ritorno della Grecia nel 1974 al regime democratico ha provocato un aumento degli investimenti ferroviari e una accelerazione della modernizzazione delle ferrovie. Il progetto principale rimane il raddoppio della sezione di 95 km tra Inoi e Tithorea della linea Atene-Salonicco.

Il raddoppio di 60 km della sezione Domokos-Larissa è stato già completato e sono stati installati sistemi di blocco automatico che sono da estendere su tutta la rete. Il costo totale di tutto il programma ammonta a 8.500 milioni di dracme ed è finanziato dalla Banca Europea di investimento (21 milioni di dollari) e da un consorzio di banche della Germania Ovest (42 milioni di dollari).

Gli obiettivi principali rimangono il potenziamento delle infrastrutture della linea Atene-Salonicco incluso il raddoppio tra Larissa e Platy, fatta eccezione per la sezione tra Tithorea e Domokos (122 km) che ha un limite di velocità di 65 km orari: questo tratto è stato dotato di un sistema di controllo del traffico centralizzato installato dalla ditta italiana Sasib.

È previsto inoltre il collegamento ferroviario con le più importanti industrie del Paese e la creazione di un interporto al Pireo.

È stato, invece, per il momento rinviato il progetto di convertire la rete del Peloponneso, ancora a scartamento metrico, in scartamento normale.

Altro progetto di vitale importanza è l'elettrificazione della Atene-Salonicco-Idomeni (587 km) per il quale sono stati previsti 38.500 milioni di dracme in dieci anni: l'opera dovrebbe essere completata entro il 1991. La linea sarà elettrificata a corrente trifase 25.000 V e dotata di moderni impianti di segnalamento. I treni la potranno percorrere in quattro ore alla velocità di 200 km all'ora.

ANCONA

Nuove speranze e qualche certezza

Il Ministro dei Trasporti, On. Signorile, ha compiuto il 26 novembre scorso una approfondita visita alle strutture e agli impianti del nodo ferroviario anconetano. Ad accoglierlo vi era una qualificata rappresentanza della dirigenza aziendale, fra cui l'Ing. Ruoppolo, Direttore del Servizio Lavori, l'Ing. Gori del Servizio Materiale e Trazione, e l'Ing. Pandolfo, Direttore della 3ª Unità Speciale. Il saluto augurale è stato rivolto al Ministro dal Dott. Cesare Cingolani, Direttore Compartimentale di Ancona, alla presenza di alcune centinaia di ferrovieri, sotto le volte del vecchio Deposito Locomotive. Il Dott. Cingolani si è in particolare soffermato sui maggiori problemi che riguardano il Compartimento. Primo fra tutti, il completamento del nuovo Deposito Locomotive, opera imponente, che consentirà certamente un'accentuata razionalizzazione della produzione, attualmente svolta in condizioni inadeguate ed in anguste strutture. Lo spostamento del Deposito consentirà inoltre un notevole ampliamento dello scalo ferroviario, rendendo possibili nuovi, efficaci collegamenti con il porto dorico, che soffre, in maniera endemica, a causa di scarse aree atte alla movimentazione delle merci. Inoltre, il Direttore Compartimentale ha ricordato la necessità di un potenziamento del tratto di linea Falconara-Ancona al fine di aumentare la capacità di traffico, soprattutto per il trasporto dei lavoratori pendolari, anche in connessione con il previsto raddoppio Orte-Falconara.

L'Ing. Pandolfo, Direttore della 3ª Unità Speciale, tra le altre cose, ha annunciato, entro pochissimi mesi, l'apertura dei cantieri per l'inizio dei lavori di raddoppio della tratta Jesi-Fal-

Il Ministro Signorile nel corso della sua visita al nuovo Deposito Locomotive di Ancona

conara. Infine Gian Maria Ranalli, a nome della Federazione Sindacale Unitaria del Compartimento, ha rilevato l'esigenza di avviare urgentemente la riforma della Azienda F.S., la necessità di forme nuove di decentramento decisionale e della redazione del Piano dei Trasporti, quali presupposti essenziali per il riordino dell'intero comparto dei trasporti e per il rilancio generalizzato del vettore ferroviario.

Il Ministro Signorile, rispondendo ai saluti, ha affermato la volontà di raccogliere la sfida contro quanti hanno interesse a ritardare lo sviluppo del trasporto su rotaia e del trasporto pubblico più in generale, sostenendo che non potrà esistere un sistema di trasporto moderno ed efficiente senza una Azienda ferroviaria rinnovata e all'altezza dei nuovi soggetti economici. Il Ministro ha inoltre sottolineato come il governo abbia ben compreso tutto ciò, dal momento che ha previsto nella legge finanziaria un notevole stanziamento per le ferrovie. Signorile ha anche annunciato che conta di presentare per febbraio o marzo prossimo il Piano generale dei trasporti. Non sono e non saranno, quindi, più consentite attese, né alibi da parte di nessuno. «Lavorare, a questo punto, è un obbligo dal quale non ci si può più tirare indietro». I ferrovieri hanno certamente una grande esperienza di professionalità e un grande patrimonio di democrazia e di attaccamento al proprio mestiere, da difendere e da preservare gelosamente; è però giunto il momento di modificare alcuni comportamenti e di proiettarsi nel futuro. È per questo che il Ministro ha lanciato l'idea di tenere conferenze di produzione diffuse ed articolate, che si allaccino, coerentemente, a ipotesi di intese sulle nuove piattaforme rivendicative. Quando poi si parla di trasporti non ci si può riferire più solo alle ferrovie: è sempre più necessaria l'esistenza di un sistema organico che integri i vari modi di trasporto ed ipotizzi un unico sistema funzionale tra porti, aeroporti, centri intermodali e aree di movimentazione delle merci, che utilizzi tutti i vettori e in particolare quello ferroviario proprio per le sue peculiari caratteristiche di economicità. È questo il concetto che il Ministro ha voluto esprimere anche nel successivo incontro con le Autorità Regionali delle Marche. Salutato calorosamente dal Presidente della Giunta Regionale, Massi, e dopo l'illustrazione dei problemi da parte dell'Assessore ai Trasporti Bassotti, Signorile ha affermato che i grandi temi del settore dei trasporti non possono più essere ridotti al ristretto ambito del territorio nazionale, né dentro limiti «autarchici»; ciononostante, occorre capire anche i problemi dell'assetto dei trasporti locali, e nella fattispecie delle Marche, in rapporto soprattutto all'ormai imminente Piano nazionale. Il tutto in una chiave di realistico pragmatismo: «Cercate di fare il passo secondo la gamba e attenti a non lasciarvi fuorviare da visioni trionfalistiche». Questo l'invito che Signorile ha rivolto agli Amministratori Regionali e Comunali con un intervento strettamente ancorato sul terreno della concretezza. E in riferimento al tanto richiesto Centro-Interportuale localizzabile nella Vallesina, il Ministro ha continuato: «Di veri interporti ce ne saranno pochi. Senza innamorarci delle formule, bisogna pensare che le Marche hanno la grande fortuna di essere un punto di incontro fra la dorsale Adriatica e la bretella che raccorda l'Adriatico con il Tirreno. Cercate di cogliere questa opportunità strategica, anche alla luce del raddoppio della linea ferroviaria, e di trasformarla in opportunità economica. Un grande centro intermodale tra Ancona e Orte potrebbe concretizzare questa opportunità. Per parte mia, ho già dato l'autorizzazione a che le FS entrino a pieno titolo nella società che dovrà costituirsi per la creazione e la gestione di un eventuale centro interportuale nelle Marche».

Ci sono insomma notevoli prospettive per dare speranze, e anche certezze, agli operatori del settore.

Clemente Rossi

FOLIGNO

Pertini in visita alla O.G.R.

Sandro Pertini ha voluto accettare il pressante invito degli operai e delle maestranze delle Officine Grandi Riparazioni di Foligno, inserendo nel programma della recente visita presidenziale alla Regione Umbria, un saluto e una breve presenza nell'importante impianto ferroviario. Nonostante il fitto calendario di impegni ufficiali, il Presidente è giunto, con il suo seguito, in perfetto orario, accolto dall'entusiasmo degli operai e dei loro familiari. In una cornice veramente suggestiva, parole di omaggio gli sono state rivolte dal Dott. Tarantino, già Direttore Compartimentale di Ancona, e dall'Ing. Apostolo Capo delle Officine. Davide Bianchini, a nome del Consiglio di fabbrica, ha poi concluso i saluti con un significativo intervento in cui, fra l'altro, ha riconosciuto nel Presidente Pertini un simbolo irrinunciabile per l'Italia democratica ed un sicuro punto di riferimento per tutti i cittadini onesti e laboriosi. Il ricordo di questa giornata rimarrà sicuramente inalterato nell'animo di tutti coloro che vi hanno partecipato. Ancora una volta le Officine G.R. si sono distinte per la perfetta organizzazione e l'impegno umano.

C.R.

GENOVA

Grande festa per i 130 anni della ferrovia

La ricorrenza del 130° anniversario dell'arrivo della ferrovia a Genova è stata solennizzata con particolari manifetazioni indette dal Dopolavoro Ferroviario, al quale ha dato largo contributo di uomini e mezzi la Civica Amministrazione, molto sensibile ai problemi ferroviari, che da oltre un secolo costituiscono parte della storia della città.

Appunto 130 anni fa vi giungeva il primo treno da Torino con a bordo Vittorio Emanuele II e Cavour, quando già si preparava con lo sviluppo delle ferrovie il progetto dell'Unità d'Italia. Quel treno si fermò presso la piazza del Principe Doria, vicino alla quale sorge ancora l'omonimo palazzo, e dove provvisoriamente era stata installata una baracca adibita a stazione. Il nome di Piazza Principe rimarrà poi alla nuova stazione che sorgerà, invece, sul versante della vicina piazza Acquaverde. Progettato in quello stesso anno (1854) dal giovane ingegnere Alessandro Massuchetti e portato a termine dopo circa cinque anni, quel fabbricato con opportune modificazioni e aggiornamenti non è che l'attuale stazione di Genova Piazza Principe e non Porta Principe come viene erroneamente denominata.

Il Dopolavoro di Genova — che ha curato un'esauriente pubblicazione ricca di particolari storici con attente note di Luigi Ferrando — ha allestito un'esposizione ferroviaria al Teatro Falcone, sito nel Palazzo Reale.

La rassegna comprendeva una mostra di cartoline d'epoca, stampe, documenti e cimeli; di fermodellismo, medaglistica e filatelia, nonché di pittura e fotografia.

Un annullo speciale figurato ha commemorato filatelicamente l'avvenimento.

I festeggiamenti cui hanno partecipato gli assessori Guglielmino e Sartori, l'ing. Ghisi, il dott. Romano e il sig. Coppolino, presidente del DLF di Genova, si sono conclusi con l'effettuazione di un treno speciale d'epoca trainato da una locomotiva a vapore che da Pontedecimo ha raggiunto Genova Principe, dove erano ad attenderlo una grande folla e le note squillanti degli strumenti di un complesso bandistico.

Aurelio Battaglia

PALERMO

Varata la N/T «Villa»

A distanza di un mese dal varo della «Scilla», avvenuto nei cantieri di Castellammare di Stabia, è stata varata anche la nave-traghetto gemella, la «Villa», presso i cantieri di Palermo della Fincantieri. Alla cerimonia erano presenti il nostro Direttore Generale, Ing. Misiti e il Presidente della Fincantieri, Avv. Basilico.

La «Villa» è destinata al trasporto di rotabili ferroviari, autovetture o veicoli pesanti e passeggeri e potrà operare sia sullo stretto di Messina sia sulla rotta per la Sardegna in virtù di soluzioni tecniche che permettono una maggiore flessibilità di esercizio in ogni tipo di terminale. La «Villa», come la «Scilla», è stata studiata in funzione di un potenziamento della flotta in servizio sullo Stretto di Messina per incrementare la potenzialità, l'affidabilità e la regolarità dell'esercizio ferroviario in uno dei punti di crisi dell'intero sistema italiano dei trasporti. La sua elevata capacità di carico consente il traghettamento di circa 44 carri con 454 metri di binari utili, e 170 auto.

La nuova unità, il cui costo complessivo è di 57 miliardi adotta tecnologie di assoluta avanguardia sia per quanto riguarda le caratteristiche strutturali che l'impiantistica, ottenendo così tra gli altri vantaggi una aumentata capacità di esercizio. □

REGGIO CAL.

Educazione alla salute e medicina preventiva

Nel periodo 11-29 novembre, si sono svolte nei più importanti impianti del Compartimento di Reggio Calabria, numerose riunioni con il personale ferroviario al fine di discutere sulla «Educazione alla salute e medicina preventiva».

L'iniziativa è venuta dalla «Librex» che opera con l'alto patrocinio del Ministero della Sanità, la Croce Rossa Italiana, OMS (Organizzazione Mondiale della Sanità) e la Federazione Nazionale dei Medici Italiani e si occupa della diffusione e sensibilizzazione di quanto concerne l'educazione alla salute e medicina preventiva.

La richiesta della Librex, tendente ad ottenere l'autorizzazione a poter effettuare «miniconferenze» con il personale ferroviario presso i nostri impianti, giudicata positivamente anche dal locale Ufficio Sanitario, è stata accolta favorevolmente dal Direttore Compartimentale Ing. Rizzuto, che ha anche stabilito in quali impianti realizzare le «mini-conferenze».

Nella scelta degli impianti l'Ing. Rizzuto ha tenuto conto, oltre che della loro importanza dal punto di vista numerico degli agenti che vi prestano servizio, anche della posizione baricentrica rispetto ad altri impianti rimasti forzatamente esclusi dall'iniziativa.

La diffusione e sensibilizzazione alla educazione alla salute e medicina preventiva è una iniziativa significativa ed apprezzabile che va comunque giudicata come un supplemento utile all'attività di educazione sanitaria che da tempo viene attuata in ambito aziendale ad opera dei Medici di Reparto e dall'Ufficio Sanitario.

Giulio Giulietti

PALIANO

Raduno nazionale dei macchinisti a vapore

Con una grande ed entusiastica manifestazione si è tenuto, il 4 dicembre, il 1° Raduno Nazionale del Personale di macchina delle F.S. a riposo ed in servizio, indetto dall'Associazione per il recupero e la conservazione della Ferrovia Storica Italiana, a Selva di Paliano (FR), vera oasi naturalistica. Per l'occasione è stato effettuato un treno speciale a vapore che ha catturato, non solo l'interesse di tanti ferrovieri, specialmente macchinisti a riposo, ma anche di tanti amanti del mondo ferroviario e di giornalisti italiani e stranieri, della carta stampata e della RAI-TV. Sotto un cielo, dapprima carico di nubi, poi apertosi con un sole quasi primaverile, la sbuffante 740-135 (macchinista Giancarlo Manocchio, fuochista Roberto Di Biase, scorta C. Dep. S. Antonino Violi di Trastevere) si è portata al bin. 19 di Roma Termini per agganciare le 6 vetture — due 36.000 e quattro 46.000 a terrazzino — che hanno formato il «treno d'epoca» sul quale hanno preso posto circa 400 persone emozionate e veramente interessate all'evento.

Destinazione Colleferro per Selva di Paliano, ove in un'atmosfera particolarmente invitante — dapprima la banda musicale all'arrivo a Colleferro, poi gli sbuffi ed i fischi di una rinnovata FCL 148 — i partecipanti al Raduno, ospiti per tutto il giorno del Principe Antonello Ruffo di Calabria, che dirige il comprensorio, hanno potuto ammirare, la piccola ferrovia di circa 5 km, a scartamento metrico, ed il Museo Ferroviario che saranno aperti al pubblico la primavera prossima. L'entusiasmo degli anziani macchinisti era visibilmente alle stelle. Molti di loro hanno portato cimeli, materiale antico, registrato ricordi, offrendoli per il Museo al Principe Ruffo, che con appropriate parole ha ringraziato gli intervenuti.

Un ringraziamento per il riuscito Raduno è da rivolgere al Presidente dell'Associazione Dr. Roberto Capone, al Principe Ruffo, che appassionato del mondo ferroviario ha voluto ospitare un «microcosmo» di ferrovieri, ai macchinisti organizzatori che si sono impegnati nella circostanza e, in particolare, oltre a Daminato di Mestre e Apolito di Napoli, Gino Pecorelli «ragazzo del 1901» che — instancabile — si è portato ovunque necessario affinché tutta la manifestazione si realizzasse nel miglior modo possibile.

Elio Auticchio

MADDALONI

A pieno ritmo i lavori per il nuovo scalo smistamento

Sono iniziati e procedono ormai a pieno ritmo i lavori per la realizzazione del nuovo Scalo Smistamento di Maddaloni-Marcianise, previsto dal Programma Integrativo.

L'opera in questione — che è gestita dalla 4ª Unità Speciale, Divisione Autonoma Gestione Lavori 2ª presso il Centro Operativo di Caserta — sorgerà su un'area di complessivi mq 1.923.000 ed è destinata ad arrecare enormi vantaggi al traffico ferroviario, in quanto, unitamente al raddoppio della linea Cancello-Sarno-Bivio Grotti, consentirà l'alleggerimento del nodo di Napoli dal servizio dei treni merci in transito, il cui normale instradamento sarà Villa Literno-Caserta-Cancello-Nocera-Salerno.

Tale itinerario costituirà appunto la linea di cintura esterna per il disimpegno del nodo di Napoli dal traffico merci.

Lo scalo di Maddaloni-Marcianise sarà realizzato prendendo a modello i più importanti scali nazionali ed europei e sarà pertanto dotato delle più moderne e sofisticate strutture per la selezione ed il riordino dei carri, con una potenzialità giornaliera di circa 2.500 carri (più che quadrupla dell'attuale stazione di Napoli Smistamento).

Il nuovo impianto di smistamento sarà anche dotato di uno scalo pubblico in grado di soddisfare le esigenze del trasporto merci originario dalle zone limitrofe, le quali oltre alla tradizionale attività agricola, sono caratterizzate da una crescente attività industriale che ha prodotto un aumento della domanda di trasporto merci.

Le strutture del nuovo impianto inoltre renderanno possibile il selezionamento dei treni interessanti la Puglia e quelli sulla direttrice Nord-Sud instradati sulla linea di Cassino.

Il lavoro di selezione e di smistamento verrà realizzato mediante la messa in opera di due selle di lancio con sistemi automatici per la frenatura dei veicoli in movimento verso i binari di rispettiva competenza.

Lo scalo sarà collegato:

— con la stazione di Cancello, mediante linea a doppio binario;

— con la linea Cassino-Napoli a mezzo di raccordo a semplice binario mediante un bivio in linea tra le stazioni di Cancello e Maddaloni Inferiore;

— con una linea di shuntaggio che confluirà sulla Cassino-Napoli a S. Maria Capua Vetere e sulla Napoli-Foggia con la Stazione di Gricignano.

La planimetria dello Scalo sarà così articolata:

— un fascio arrivi della lunghezza complessiva di circa sedicimila metri;

— un fascio direzione di circa trentamila metri;

— un fascio partenze per complessivi sedicimila metri;

— un fascio riordino di mille e cinquecento metri.

Nello Scalo saranno, inoltre, allogati, oltre allo scalo merci già detto, anche un deposito locomotive, una squadra rialzo per la riparazione e manutenzione dei veicoli ed i fabbricati civili e di servizio occorrenti per le molteplici operazioni interessanti il traffico merci.

I lavori attualmente in corso riguardano la realizzazione di una prima fase funzionale dell'opera, affidata col sistema della concessione di prestazioni integrate.

La realizzazione dell'intera prima fase operativa — che avverrà entro il mese di giugno del 1986 — costerà complessivamente circa 107 miliardi, comprensivi delle spese generali, delle spese per gli imprevisti e di quelle per revisione prezzi.

Pasquale Piscitelli

CULTURA & TEMPO LIBERO

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

CINEMA

di Piero Spila

Ad Oceania il futuro è già accaduto

Si era appena acquietata la bufera di convegni, dibattiti, serate, omaggi e celebrazioni orwelliane in onore del raggiunto appuntamento con il profetico romanzo di Orwell, «1984», ed ecco arrivare l'omonimo film di Michael Radford a riaprire la questione e ad invitare a ulteriori messe a punto. Con un problema in più. Quello di misurare, al solito, le percentuali di tradimento perpetrate dal film nei confronti del libro. Un'assurdità critica, un atteggiamento quasi inconcepibile che persevera ancora, al punto che è quasi imbarazzante avvertire e ripetere che letteratura e cinema sono mezzi espressivi assolutamente diversi, che è insensato fare paragoni e riferimenti, e che il film sta al libro, da cui eventualmente è tratto, come può stare al soggetto o alla sceneggiatura (per i quali nessuno si prende la briga di vedere in che misura siano stati rispettati). La sceneggiatura è una fase del film, ne influenza la struttura ma non può certo determinarla. Se la sceneggiatura è — come scriveva Pasolini, che era sceneggiatore, regista e romanziere — una «struttura che vuole essere altra struttura», è chiaro che può e deve essere tradita e contraddetta. E se questo è vero per la sceneggiatura, figuriamoci per il libro da cui il film è tratto.

Tutta questa premessa per dire (al vento) che **Orwell 1984** di Michael Radford è necessariamente altra cosa dal romanzo di Orwell, e che come tale merita un giudizio autonomo e non arbitrarie sovrapposizioni filologiche. Nel cinema — è bene sottolinearlo in un periodo in cui le trasposizioni cinematografiche di celebri opere letterarie («La recherche» di Proust, «La montagna incantata» di Mann, ma anche «Il nome della rosa» di Eco o «Passaggio in India» di Foster) sembrano essere tornate di moda — nel cinema, dicevo, l'incapacità di reinvenzione è sicuramente più colpevole della infedeltà al testo, anzi rappresenta un fallimento senza appello per un regista che deve dire e non ridire, deve creare immagini, emozioni, sensi, magari trasgredendo e non semplicemente illustrando.

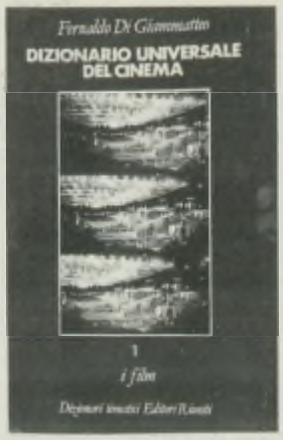
Semmai, nel caso di **Orwell 1984**, si dovrebbe tener presente l'operazione produttiva che sta dietro al film e che, presumibilmente, ne ha condizionato gli esiti, dato che si è lavorato con l'acqua alla gola: le riprese sono iniziate appena nell'aprile scorso e dopo cinque mesi il film già circolava nelle sale, ed in Italia è giunto quasi in extremis ad anno in corso (un **1984** uscito nel 1985 sarebbe stato tutta un'altra cosa).

Per la verità il film non sembra risentire della fretta. Quello che più si apprezza in **Orwell 1984** è anzi la suggestiva e accuratissima ricostruzione degli ambienti e dell'atmosfera di Oceania. Ricostruzione che, fra l'altro, sottolinea bene la doppia temporalità del film: il presente visto attraverso il futuro, ma nel caso in questione anche il futuro già consumato nel presente: in qualche parte del mondo il «falso» è già «vero», e il domani (Hiroshima) è già accaduto.

Ad Oceania un regime totalitario ha instaurato il terrore. La giustizia sociale, la libertà d'espressione, ma addirittura anche l'amore sono stati vietati. Uno Stato oppressivo manipola le volontà e le coscienze con le armi della propaganda. Oceania è un mondo mostruoso in cui i bambini vengono utilizzati come spie, la letteratura pornografica serve a ren-

John Hurt e Suzanna Hamilton in una scena di «Orwell 1984». A sinistra, Richard Burton e il regista Radford preparano un'altra scena del film

Un dizionario per chi ama il cinema e per chi ne ha nostalgia



Strano momento quello vissuto dal cinema. Da una parte una crisi profonda che attanaglia da anni l'intero settore — dall'ideazione alla produzione, all'esercizio —, dall'altra un consumo e una voglia di cinema che non accennano a diminuire, anche se tendono a prendere strani e inediti percorsi. Il cinema, infatti, si consuma sempre di meno nelle sale cinematografiche, ma sempre di più in casa e in libreria. Con le decine e decine di film trasmessi ad ogni ora del giorno, le televisioni private si sono trasformate ormai in veri luna-park per cinefili casalinghi. Ed a questo martellamento corrisponde, credo non casualmente, il fenomeno di un'editoria cinematografica che continua a proporre titoli su titoli (monografie, saggi, raccolte di recensioni, ma anche opere meno effimere e parziali, come storie, enciclopedie, dizionari). Segno evidente che di fronte a un consumo di cinema sempre più precario o disordinato, si fa strada nel grande pubblico, se non la nostalgia, la voglia di riflettere e approfondire il cinema.

Un'opera che sembra rispondere direttamente a tale esigenza è il recentissimo **Dizionario universale del cinema** di Fernaldo Di Giammatteo, un'opera prevista in due volumi, in cui c'è raccolto praticamente tutto quello che del cinema è possibile sapere. Diviso in varie sezioni, il **Dizionario** comprende i film, gli autori, le tecniche e il linguaggio, i generi e le correnti, le istituzioni di tutte le più importanti cinematografie. Grazie alle più moderne concezioni delle opere enciclopediche, ogni sezione non vive autonomamente ma si interseca con le altre, attraverso una fitta rete di rimandi, in modo che ogni lettore ha la possibilità di conoscere tutto, a seconda dei propri interessi, su un film, un autore, un periodo.

Nel primo volume, quello attualmente in vendita (il secondo seguirà a breve termine), sono presenti tutti i film più significativi realizzati nel mondo, dalle origini del cinema fino ad oggi. E per ogni film viene riportato il cast tecnico e artistico, la trama e un puntuale ed esauriente giudizio critico. Lavoro encomiabile e preziosissimo, in cui la quantità immensa delle notizie e delle annotazioni, non va a discapito della qualità e attendibilità. Un dizionario di cinema che oltre ad essere diventato già uno strumento fondamentale per chiunque si occupi di cinema, anche come semplice spettatore, può essere letto, film dopo film, con la curiosità e la golosità con cui si segue un romanzo: un'opera in cui si ritrovano opere dimenticate o appena viste, e dove si è costretti a verificare e magari correggere giudizi e ricordi creduti immutabili. Una lunga galoppata attraverso il cinema dei padri, che, a giudicare dagli stimoli che riesce a suscitare, ha tutto, ma proprio tutto, per essere e restare anche il cinema dei figli.

P.S.

«Dizionario universale del cinema» di Fernaldo Di Giammatteo - 1 volume - I film - Editori Riuniti, pp. 1176 - L. 50.000.

dere tranquilli i «prolet», il linguaggio viene sistematicamente distrutto per sostituire ad esso la Neolingua, che è un modo di parlare studiato appositamente per impedire la formazione delle idee; un mondo in cui le bombe esplodono di continuo agli angoli delle strade senza un allarme e senza che si sappia chi sia il nemico, e in cui intere famiglie, a migliaia e a tutte le ore, si accalcano in Piazza della Vittoria per assistere su grandi schermi alle auto-denunce di traditori insospettati e alle pubbliche esecuzioni.

In questo ossessivo e asfittico universo vive Winston Smith, numero di matricola 6079. Modesto funzionario del Partito esterno, ha il compito di adeguare e riscrivere continuamente la memoria storica del paese custodita nelle collezioni del «Times», secondo i nuovi orientamenti del Partito. In cambio di questo lavoro, il Partito esige da lui, come da altre decine di migliaia di cittadini, cieca obbedienza alla volontà, alle parole e ai pensieri dell'Autorità Suprema di Oceania, il Grande Fratello. Eppure Winston non è livellato come sembra, in lui continua ad esistere un barlume di vita, un accenno di ribellione: tiene infatti un diario segreto, sul quale registra non solo i tristi avvenimenti della sua vita, ma confida anche la propria angoscia e la speranza per un libero futuro. È una trasgressione minima, ma in una società come quella di Oceania equivale a una colpa gravissima, perché apre il varco a successive e sempre più gravi trasgressioni. E difatti la giovane Julia, che lavora al Ministero dell'Amore, un giorno fa scivolare nelle mani di Winston un biglietto su cui è scritto «Ti amo». L'uomo non resiste alla tentazione: dapprima accetta un incontro clandestino con la ragazza, poi affitta una squallida camera per permettere i loro convegni d'amore. E parallelamente, comincia ad usare il suo posto di lavoro per personali e anonime vendette (introduce notizie false nel dittografo, una specie di computer «made in Oceania»). Insomma, Winston Smith si trasforma ben presto da ossequioso cittadino in un pericoloso oppositore interno. Ma nell'arco di pochi giorni il nido d'amore si rivela una trappola, quelli che sembravano amici e complici diventano aguzzini, e per Winston e Julia inizia il lungo calvario dell'espiazione. Film di grande suggestione formale, **Orwell 1984** si esalta nelle scene di massa, nella ricostruzione degli ambienti, nell'invenzione di una tecnologia avveniristica vista però con le forme e i riferimenti del presente (appunto i dittografi-computer di cui ho già detto), nella capacità di alternare grandi scenografie e squallidi interni casalinghi, situazioni collettive e private, urla e sussurri. Cede, invece, nella parte intimista della vicenda, nei rapporti umani dei protagonisti, nella costruzione di una loro individualità soggettiva. Un film, insomma, efficace nel rappresentare con funzionale realismo una società al di qua della democrazia, e un po' manieristico nel raccontare i risvolti esistenziali di uomini che rifiutano il loro destino da automi: non bastano le poche scene girate frettolosamente nei quartieri dei «prolet», o l'incontro notturno con una prostituta, o una vecchia vicina che si attarda a stendere i panni al sole alla vecchia maniera, per suscitare una nostalgia di vita che appare più declamata che intimamente provata. Film stilisticamente anche un po' ripetitivo (ad esempio tutti i flash-back sull'infanzia di Winston, sui suoi rapporti con la madre, sui suoi sogni ecc.), che si qualifica però soprattutto per il livello dell'interpretazione, assai convincente in tutti gli attori: John Hurt, Suzanna Hamilton e, soprattutto, Richard Burton che nel perfido ruolo del Grande Inquisitore interpreta la sua ultima prova prima della morte e alla cui memoria il film è significativamente dedicato.

LIBRI

Regalo o dispetto?

Se abitate negli Stati Uniti non ci sono dubbi, la notte del 31 ottobre, nugoli di bambini mascherati verranno a bussare alla vostra porta e minacciosamente vi chiederanno «trick or treat?» («regalo o dispetto?»). Regalo, regalo, direte voi, naturalmente. Sì, perché la notte del 31 ottobre negli Stati Uniti è una notte specialissima, è la notte di Halloween.

L'etimologia della parola è presto detta, Ognissanti in inglese è All Saints Day o, secondo una denominazione più antica, All Hallows Day, da cui All Hallows Even (sera) e quindi Halloween. Halloween, nome mitico e magico, ormai entrato nella tradizione popolare anche europea, nome che richiama alla mente le fosche immagini del film di Carpenter o quelle più lievi e sofisticate delle strip di Charlie Brown.

Halloween con le sue zucche svuotate, bucate in corrispondenza degli occhi, del naso e della bocca e con una candela accesa all'interno così da rassomigliare a teschi illuminati. Halloween che è ormai parte inscindibile della «cultura» americana.

Ognissanti è passato da poco e quindi il periodo mi sembra quanto mai propizio per parlare di una serie di racconti, **La notte di Halloween** appunto, da poco in libreria.

Il libro, tradotto da Paola Campioli e con un'introduzione di Isaac Asimov, contiene, tra gli altri, brani di Ray Bradbury, di Ellery Queen, di Edith Wharton e dello stesso Asimov.

La tradizione di Halloween ha radici lontane che si perdono nella notte dei tempi e che investono l'eterno problema del conflitto tra il Bene e il Male. Problema sorto con lo stesso sorgere del mondo.

Per i greci, ad esempio, gli dei erano buoni ma erano anche capaci di collere tremende. Anche nella mitologia scandinava gli dei (Odino, Thor, ecc.) erano fondamentalmente buoni e fronteggiavano i giganti malvagi combattendoli in una guerra senza fine. Ma la mitologia persiana ha influssi ancora maggiori su Halloween. In Persia infatti, l'universo si divideva tra un principio del Bene, Ormuzd, e un principio del Male, Ahriman, e la creazione e lo sviluppo del mondo non erano che accidenti nell'incessante guerra tra i due principi. Anche per gli ebrei, che hanno fatto parte dell'impero persiano per due secoli, Dio, simbolo del Bene, aveva un rivale formidabile, Satana, simbolo del Male, nome che in ebraico significa appunto «avversario».

Quando il cristianesimo si spostò a Roma e conquistò l'impero, tutti gli dei pagani entrarono a far parte delle schiere di Satana e tutt'oggi, a secoli di distanza, la tradizione si mantiene intatta.

Ma cosa c'entra Halloween con tutto questo? si domanda Asimov nell'introduzione. C'entra perché la notte del 31 ottobre è

la notte in cui i folletti, le streghe e tutti gli altri spiriti maligni tornano sulla terra e se ne appropriano.

La notte di Halloween, come ci raccontano i tredici scrittori della raccolta, è una notte in cui può succedere di tutto. È la notte in cui un rude agricoltore che ha ucciso la sua squallida amante sapendola incinta e ne ha poi seppellito il cadavere in un campo di granturco, vedrà le fattezze della donna morta riapparire in un'enorme, mostruosa zucca (**L'empio ibrido** di William Bankier). È la notte in cui tra le grida festose dei bambini e il profumo delle mele cotogne, in una buia cantina si consumerà un orrendo sacrificio (**Gioco d'ottobre** di Ray Bradbury, uno dei più belli dell'intera raccolta). È ancora la notte in cui è possibile che i vampiri si risveglino (**Il giorno del vampiro** di Edward D. Hoch), in cui un bambino concepirà una trappola infernale per portare a termine la sua vendetta (**La notte dello gnomo** di Talmage Powell), in cui Ellery Queen arriverà alla soluzione di un delitto all'apparenza insolubile (**Il caso del gatto morto**).

La notte di Halloween può accadere che le leggi dell'universo si sovvertano (**Il cerchio** di Lewis Shiner), che i fantasmi si materializzino (**Il mistero di Whitegates** di Edith Wharton), che le streghe tornino sulla terra (**La vittima dell'anno** di Robert F. Young, splendido esempio di surrealismo fantastico).

È la notte insomma, in cui davvero può accadere di tutto, l'unica notte dell'anno in cui la «metafisica», di solito accuratamente rimossa, ricompare negli Stati Uniti. Gli americani non amano le tensioni estreme, le situazioni limite, gli interrogativi trascendentali e infatti da tanto tempo i critici lamentano che nella letteratura americana non esiste tragedia possibile. Ma l'irrazionale, cacciato dalla porta rientra dalla finestra, e se non attraverso le cadenze della tragedia, si manifesta attraverso il racconto giallo, il racconto fantastico, attraverso la fantascienza intesa in ogni sua accezione. Ed è per questo che **La notte di Halloween**, che di per sé non è un gran libro, acquista una particolare importanza e un particolare valore. Perché ci mostra l'altra faccia di un popolo pragmatico per eccellenza, di un popolo che ha bisogno di una notte di ottobre per esternare le angosce, le paure, le inquietudini che ha dentro di sé.

Marina Delli Colli

La notte di Halloween, Editori Riuniti, pp. 244, lire 16.000.

Polanski parla di sé (e di tanti altri)

Dopo la grande fortuna del genere «biografia» sembra che ora sia venuto il momento delle autobiografie. Così, dal momento che letterati, storici, giornalisti hanno fatto a gara per rivelarci i più gelosi segreti della vita della contessa di Castiglione o del gerarca-tipo Starace, chi è ancora in grado di raccontare se stesso (e ritiene che possa interessare a qualcuno) ha deciso di impugnare la penna e di narrarsi «in proprio», senza seccanti e pericolose mediazioni. È questo il caso di Roman Polanski, regista polacco di Cracovia, del quale esce presso Bompiani un'autobiografia piuttosto voluminosa e che in altri Paesi ha riscosso un notevole successo. Vorrei, una volta tanto, esimermi da un giudizio sul prodotto, per cercare di capire quali siano le motivazioni vere, le spinte psicologiche che sono alla base di operazioni editoriali del genere. Per quanto concerne la qualità del libro, me la caverò dicendo che essendo Polanski anche un ottimo sceneggiatore c'era da aspettarsi una scrittura piacevole e frizzante, senza cadute o particolari sbavature; così è in effetti. Mi resta da dire, invece, sul perché Polanski può aver deciso di dar mano ad un'autobiografia.

Analizziamo rapidamente qualche ipotesi. La notorietà del personaggio? Via! Questo può valere per autori di chiara e indiscutibile fama come, ad esempio, Luis Bunuel, Jean Renoir, John Huston, Chaplin, che difatti, hanno pubblicato loro autobiografie. Ma con Polanski non siamo ancora a quel livello. La dissidenza intellettuale nei Paesi dell'Est? Questo sembra già un motivo più serio e fondato, ma la lettura del libro delude chi si aspetta pagine illuminanti su tale tema. Vi sono sì qua e là degli accenni alla situazione polacca sotto il regime comunista; vi è l'entusiasmo di prammatica per i giorni irripetibili di Solidarnosc, ma con quanta leggerezza è affrontato il momento dell'abbandono definitivo della Polonia. D'altra parte è dai suoi primi film che Polanski ha sempre preferito lavorare e risiedere all'estero. Non pare, insomma di poter pensare che l'intento prioritario di Polanski fosse quello di denunciare un regime e le condizioni di vita che impone. Un discorso sul cinema, allora. Anche questa ipotesi non soddisfa. Il cinema, in effetti, è visto da Polanski più come un mezzo di riscatto sociale che non come la più giovane delle arti. Anche laddove il regista racconta piacevolmente la genesi dei suoi film più famosi (da **Chinatown** a **Per favore non mordermi sul collo**; da **L'inquilino del terzo**

piano a Tess) c'è sempre un'attenzione particolare al dato mondano, alla notiziola pettegola, alla descrizione di personaggi di quel mondo dorato che è il cinema (specialmente hollywoodiano).
Tiriamo le somme. Andando per successive esclusioni, non resta che un'ipotesi finale, anche se non proprio edificante. Che tutto il senso dell'operazione sia di guidare il lettore soprattutto verso il racconto della morte di Sharon Tate, la bella e sfortunata attrice, moglie di Polanski, massacrata con altre persone nella sua villa californiana, mentre aspettava un bambino. Alcuni indizi confermano questa ipotesi. Prima di tutto la collocazione particolare dell'episodio: più o meno esattamente a metà del libro, in un punto di massima tensione. In secondo luogo il fatto che la figura di Sharon Tate compaia solo molto tardi nel libro, praticamente a ridosso dell'episodio della strage. Terzo, la diffusione di particolari sui quali Polanski indugia nel rievocare l'episodio: dalle cronache mondane del tempo, alle mille insinuazioni che condirono lo scalpore suscitato in tutto il mondo dalla strage.
Siamo troppo cattivi se pensiamo che tutta l'operazione abbia avuto come motore l'effetto curiosità su un pubblico alla ricerca di facili emozioni?

Claudio Giovanardi

Roman Polanski di Roman Polanski, Bompiani, pp. 476, lire 20.000.

DISCHI

Stabat Mater Dolorosa...

Le venti strofe del famoso componimento di poesia sacra medievale, più che divenir popolari, sono assurte ai vertici della religiosità, per essere entrate a far parte del Messale romano, e dell'arte, per aver ispirato o, se preferite, suscitato l'interesse di musicisti di ogni tempo dal XVII secolo ai giorni nostri. Fra questi il Pergolesi che, su commissione di una Comunità religiosa napoletana, musicò lo «Stabat» nelle sue ultime settimane di vita senza riuscire a completarne la scrittura. Aveva solo 26 anni!
Non una luce duratura nel firmamento musicale, ma un bagliore, un lampo se si pensa che la sua attività si svolse nell'arco di poco più di un lustro (non fu bambino prodigio). Una meteora che tuttavia lasciò traccia indelebile al punto da illuminare persino la lirica di Mozart.
Potrà sembrare esagerato attribuire grandezza al Pergolesi, specie a coloro che, ottenebrati dal conformismo tuttora imperante, non sanno vedere la matrice della musica che al di là delle Alpi trascurando musicisti della statura di Scarlatti, Monteverdi, Vivaldi, Cherubini (venerato da Beethoven), Clementi e di Pergolesi per l'appunto. Di questi autori invano cercheremmo le opere nei programmi concertistici che si tengono nelle nostre poche sale, curati da giovani direttori, assurti improvvisamente alla celebrità non si sa bene per quali meriti eccezionali. In quei concerti potrete godere l'ascolto di quarte di Brahms, di terze di Schumann, di settime di Beethoven od essere oppressi (è bene non darlo a vedere) dalla prolissità sonnolenta della produzione meno felice dei Bruckner o dei Mahler, ma mai ascoltare la lettura di coloro che la musica l'hanno creata.
È significativo che proprio nel dopo Mahler e nella situazione di sbandamento che ne è seguito, un sopravvissuto al naufragio della musica abbia trovato un appiglio di salvezza proprio in Pergolesi, scoglio su cui invano si sono infrante le mareggiate delle accuse lanciate dalla critica tedesca di «italiana superficialità». E mi riferisco allo Stravinsky.
Ma ascoltiamo lo «Stabat» di Pergolesi: vi suggeriamo l'edizione Archiv 2533-114 nella quale troviamo (gradita sorpresa) le voci di soprano della Freni e di contralto della Berganza. Per esigenze liturgiche, è una composizione contenuta nel tempo e nell'organico: soli archi e continuo. Le edizioni che comprendono anche il coro sono spurie; non è il caso della nostra. Questo «Stabat» risale al 1736. Data l'epoca, ci si aspetterebbe di dover sopportare l'ascolto di recitativi interminabili, monotoni riempitivi ridondanti di pedante uniformità, posti per dare la dimensione temporale richiesta dalla voga del tempo. Niente di tutto ciò; insieme monofonico degli archi tessuto sull'ordito del basso continuo, la forma essenziale barocca della variazione, al quale si alterna il canto monodico delle voci di soprano o di contralto ovvero l'insieme delle due voci in tessuto omofonico e talvolta polifonico.
Rilevano i critici l'incertezza stilistica del Nostro, tipica dei momenti di transizione. Un'incertezza che dovrebbe essere attribuita a tutti i grandi che non si conformano agli stili ma che sono al di sopra degli stili e che perciò sono per l'appunto grandi pietre d'angolo del tempio della musica.
Il disco è pregevole sia per la qualità dell'incisione che per la bellezza delle voci e la pienezza orchestrale dei componenti del complesso Scarlatti di Napoli, diretti con misura e ieraticità tutta barocca da Ettore Gracis. Un disco tedesco che fa onore ad un'opera italiana di grande pregio.
Note in tre lingue (manca l'italiano); presentazione conforme al modello «Archiv» della D.G.G.

Gianfranco Angeleri

Mina e Monk: antologie di lusso

Gli eroi non muoiono: sono rapiti in cielo e conducono vita ultraterrena. Questa vecchia storia che ci tramanda la mitologia classica è quanto mai adatta a parlare del caso di due autori diversissimi, ma in qualche modo «mitici». Di una, Mina, si sa quasi tutto, almeno fino a qualche anno fa, fino a quando, cioè, è sparita dalla circolazione alimentando le voci più disparate sul suo stato di salute fisico e mentale. Dell'altro, Thelonious Monk, si sa molto meno, almeno in Italia; ecco perché la Fonit Cetra ha messo recentemente in commercio un cofanetto gigante, contenente ben venticinque ellepi con tutta la produzione di Monk nel periodo più significativo della sua carriera jazzistica, dalla metà degli anni Cinquanta ai primissimi anni Sessanta. Ma torniamo un attimo a Mina.
Della grande cantante cremonese è uscito un album doppio, **Catene** (PDU 23653), in cui Mina dà un ennesimo saggio delle sue altissime qualità espressive e interpretative. Il primo dei due album è un collage di pezzi che riescono ad esaltare la notevole versatilità dell'artista. Da ritmi allegri di stampo sudamericano, come «Brigitte Bardot» e «Banana boat» si passa a dei classici di ogni epoca, come «Stranger in the night» e «Hey Jude». Non mancano, comunque, richiami alla migliore tradizione nostra-

Mina. Della cantante cremonese è uscito un nuovo album

Thelonious Monk

na: «Acqua azzurra acqua chiara» e «E la chiamano estate» ne sono un esempio luminoso. Dopo essersi confrontata col meglio del passato, Mina ci presenta, nel secondo album, il meglio del futuro, ovvero le sue ultime canzoni, tutte nuove e tutte interpretate con quel solito sottile filo di ironia e di charme che le rende inconfondibili. Due di questi motivi erano già noti, in quanto sigle di trasmissioni televisive (mi riferisco a «Comincia tu» e a «Rose su rose», sigla dell'ultimo festival di Sanremo). Degli altri cosa dire? Che vanno ascoltati con molta attenzione, perché carichi, a diversi livelli di musicalità, di suggestioni e di interessanti linee di sviluppo interpretativo. Speriamo che con questo nuovo disco abbia termine la segregazione volontaria di una grande artista di cui la musica italiana ha ancora molto bisogno.

Thelonious Monk ha incarnato alla perfezione la figura del pianista jazz prima maniera: un'ispirazione rapida e spezzata; un'esecuzione ricca di leggere dissonanze, di aritmie, di palpitazioni tra l'ironico e il nervoso. Ora questo cofanetto della Fonit Cetra, dal titolo complessivo **Monk on Riverside** rende omaggio all'artista americano scomparso nel 1982 e alla sua genialità jazzistica. Con Monk hanno lavorato tutti i grandi del jazz americano, da Art Blakey a John Coltrane, da Gerry Mulligan a Sonny Rollins. Di lui si ricordano alcuni brani famosi, primo fra tutti «Round midnight», che ancora oggi sono molto interpretati alla stregua di veri e propri classici del genere. Non paia dunque esagerato l'interesse dedicato dalla nostra casa discografica alla musica di Monk; sia anzi uno stimolo ad una conoscenza più approfondita di un importante e serio musicista dei nostri tempi.

Claudio Giovanardi

Deep Purple

Fra i principali alfieri dell'Hard Rock britannico degli anni '70, i Deep Purple furono insieme ai Led Zeppelin uno dei poli di riferimento del panorama Rock internazionale. Amati e venerati da migliaia di fans, pur nelle varie formazioni hanno prodotto alcune delle pietre miliari della musica rock: «Deep Purple in Rock», «Machine Head», «Made in Japan» e altri sono album che hanno lasciato un solco profondo nell'esperienza musicale di molti. Oggi, dopo le 4 formazioni che si sono succedute dal 1967 allo scioglimento del 1976, i Deep Purple si sono riuniti nella seconda formazione, la già mitica MK2, con John Lord, Ritchie Blackmore, Roger Glover, Ian Gillan, e Ian Paice. Questa formazione, comprendente i migliori musicisti e strumentisti che il rock abbia mai avuto, è nuovamente sulla scena con «Perfect Strangers», album fresco di stampa, e in parte, di discorso musicale. Chi conosce i Deep Purple se ne renderà conto ascoltando l'album: c'è sì il loro inimitabile stile, ma privo di quella vena bluesistica che li aveva fortemente contraddistinti nel loro primo capitolo. Si ascolta un rock preciso, compatto, suonato con perfetto stile e professionismo, ma che risente molto delle esperienze solistiche dei membri del gruppo, in un amalgama che continua la tradizione Deep Purple, ma più rockeggiante e con meno concessioni al blues. Ottimi gli interventi chitarristici di Ritchie Blackmore, in forma ancor più smagliante degli altri, e il buon lavoro del bassista Roger Glover e del batterista Ian Paice, il tutto completato dalle tastiere di Jon Lord e dalla voce di Ian Gillan. Degli otto brani, tutti di ottima fattura, i migliori sono l'iniziale «Knoking at your back door», «Nobody's home» e «Mean streak».

Roberto D'Amico

TELEVISIONE

di Maurizio Valadon

Con Vincent Price sui binari del tempo

Attraversare le nebbie del passato e avere l'opportunità di una mossa di riserva nella partita già giocata col destino è quello che ciascuno vorrebbe: per riscattare una vigliaccheria, per cogliere un'occasione perduta, o solo per rivivere il momento magico di un amore evitando gli equivoci che lo condannarono a un'inelluttabile fine.

La fantasia e — perché no — l'ardire di una nota casa di produzione americana specializzata in serial televisivi, i cui Produttori sono Ivan Goff e Ben Roberts, hanno reso possibile l'avverarsi di questi desideri che nella realtà si trasformano così spesso in malinconie e rimpianti. Come? Grazie al serial **Time Express**, un treno che parte dal binario 13 di un'importante stazione ferroviaria USA per correre a ritroso sulle rotaie del tempo. La serie è in onda da qualche settimana su Rete 4 la domenica sera alle 22,40 e viene replicata il sabato pomeriggio alle 18,20. Padrone di casa di questo insolito convoglio è Vincent Price, mitico interprete di film dell'orrore, questa volta alle prese con un ruolo molto simile a quello interpretato da Ricardo Montalban in un'altra celebre serie televisiva, «Fantasilandia». Ma mentre gli ospiti di Montalban a Fantasilandia si possono permettere il lusso di realizzare i loro più reconditi desideri solo perché sono economicamente all'altezza dei costi di un soggiorno sull'isola dei desideri, i passeggeri del Time Express sono scelti e invitati a salire come ospiti sul treno del tempo dal «Capo della Compagnia», come lo chiama Vincent Price. Come in una moviola il «prescelto» cerca di rimontare un brano del suo passato con nuovi spezzoni di pellicola. Una volta vissuta la seconda possibilità, viene poi il momento della scelta: trasformare il presente alla luce dell'esperienza rivissuta, oppure lasciarlo intatto, così com'è, e accettare il corso già segnato degli eventi. E in ogni puntata si verificano tutte e due le varianti a seconda delle scelte dei personaggi «convocati».

C'è, insomma, un «contenitore», che sarebbe il Time Express con ambientazione in studio e personaggi fissi (Vincent Price e la sua signora, conduttori, macchinisti, inservienti e lo stesso treno, sarebbero i «fantasmi» di un catastrofico incidente ferroviario avvenuto molto tempo prima) e due personaggi che variano a ogni puntata, le cui storie, tutte girate in esterni, sono il vero nucleo narrativo del telefilm. Sulle prime può sembrare un prodotto di routine, il solito serial preconfezionato. A ben guardare, invece, questo **Time Express** presenta l'intera gamma delle capacità professionali della produzione televisiva americana. Nell'arco di 40 minuti si svolgono tre storie: l'azione di sfondo a bordo del Time Express e poi le due situazioni che vanno «rivissute». Una struttura che consente agli sceneggiatori di spaziare in tutti i generi, dal melò al nero, al drammatico, al comico, ecc. Due storie, due intrecci che si sviluppano nell'arco di pochi minuti e che devono «tenere» e che puntualmente tengono. La scioltezza narrativa e

la disinvoltura con cui sono realizzate le mini-storie confermano ancora una volta la maestria, l'alta professionalità degli sceneggiatori e dei registi «made in USA».
In un recente convegno sul giovane cinema italiano organizzato a Roma dal Sindacato Nazionale Critici Cinematografici, è stato più volte sottolineato come nel cinema del nostro paese ci sono molti aspiranti «Autori», mentre scarseggiano gli onesti professionisti. Insomma l'eccesso di ambizione artistica brucia dei potenziali autori di prodotti medi, ma dignitosi.
Chi vuole misurarsi con la grammatica narrativa dei mezzi audio-visivi, con qualche snobismo in meno e un po' di umiltà in più, potrebbe imparare molto seguendo questo **Time Express** dalla narrazione sintetica e asciutta che in poche battute innesca, sviluppa e conclude una storia trovandole addirittura due finali. E poi, non è nemmeno vero che questi famigerati «serial» sono così piatti e superficiali come tanti dicono. Nel caso di **Time Express**, ad esempio, si arriva a un effetto paradosso: le storie sono così stringate che diventano addirittura ellittiche, sfiorando in certi casi l'astrazione. Ricordano talvolta la perfezione narrativa dei «Caroselli» di vent'anni fa, quando in due minuti si risolveva un caso giallo, o si sviluppava una situazione comica. Altri tempi e altri sceneggiatori.
Per ritrovarli oggi ci vorrebbe davvero un «treno del tempo».

INCONTRI

Antonello Falqui

Ancora una volta — e questa è la terza — il regista Antonello Falqui sta per imboccare la via del «Paradise», la via che porterà i telespettatori all'interno del salone-circo dove si esibiscono stelle e stelline del firmamento televisivo: il varietà del sabato sera, infatti, tornerà nuovamente sul video con l'Edizione 1985 dello spettacolo curato da Falqui che è stato anche il regista di trasmissioni entrate nella storia della TV come il «Musichiere», «Canzonissima» con Delia Scala, Paolo Panelli e Nino Manfredi, «Studio uno» ecc. Ma qual è il traguardo da raggiungere per un regista come Falqui, mago della TV?
«Spero di mantenermi con la nuova trasmissione come tu mi hai definito adesso, cioè, il mago!».
— Nessun'altra ambizione?
«Beh, il mago mi pare il massimo».
— Ma perché il titolo «Al Paradise»?
«Per identificare un locale dove ci si distrae, dove ci si diverte. Poteva essere l'Alhambra oppure l'Odeon: con «Al Paradise», insomma, abbiamo riproposto uno di quei famosi locali tipo l'Alkazar di Parigi dove si può assistere a uno spettacolo con una certa atmosfera di circo, di magia e di music-hall nello stesso tempo. Qui, nel nostro locale, ci saranno anche i beniamini del pubblico italiano che, all'estero, sono stati molto quotati: non per niente con «Al Paradise» abbiamo vinto la Rosa d'oro di Montreux considerata l'Oscar della TV.

Gianni Boari

Antonello Falqui

FILATELIA

di Sebastiano Di Mauro

ITALIA
Il 3 settembre è stato emesso un francobollo da L. 400 dedicato al Folclore: «La macchina di Santa Rosa da Viterbo». La vignetta rappresenta una scena della processione che si tiene annualmente a Viterbo in onore di Santa Rosa.
Il 1-10-84 è stata emessa una serie di due francobolli dedicati alle «Civiltà contadine» appartenenti alla serie ordinaria «Il patrimonio artistico e culturale italiano».
Il valore da L. 250 raffigura la stufa del maso ed un battitore per la trebbia del grano; il valore da L. 350 un telaio per la tessitura a mano ed un carro agricolo.
Il 6 ottobre è stata emessa l'annuale serie dedicata alle «Ville d'Italia». Quest'anno sono state scelte:
per il valore da L. 250: Villa Caristo di Stignano;
per il valore da L. 350: Villa Doria Pamphili di Genova;
per il valore di L. 400: Villa Reale di Stupinigi;
per il valore da L. 450: Villa Mellone di Lecce.
Il 9 novembre è stata emessa una serie propagandistica dell'Esposizione Mondiale di Filatelia «Italia '85» dedicata all'Arte Etrusca.
I tre francobolli, del facciale unico di L. 550, sono stati riuniti in una composizione a trittico.

VATICANO
Il 2 ottobre le Poste Vaticane hanno emesso una serie di posta ordinaria per ricordare i viaggi di Sua Santità Giovanni Paolo II nel mondo negli anni 1981 e 1982.
La serie, di un totale di L. 11.250, è composta da 12 valori.

SAN MARINO
Il 21 settembre è stata emessa la ricorrente serie dedicata alle Grandi Città del mondo.
Per il 1985 è stata scelta la città di Melbourne. La serie è composta da due valori, uniti in blocco, aventi il facciale di L. 1.500 e di L. 2.000.
Il 20 ottobre è stato emesso un francobollo del valore facciale di L. 1.950 dedicato al Presidente della Repubblica Italiana Pertini in occasione della sua visita alla Repubblica del Titano.
Il giorno 30 ottobre una serie di 6 valori dedicati alla Scuola. La serie, disegnata dall'umorista Iacovitti, è composta da 6 valori che raffigurano l'Universo (L. 50), l'Educazione della vita (L. 100), Il Mondo in cui viviamo (L. 150), l'Uomo (L. 200), La Scienza (L. 450) e la Filosofia (L. 550).

L'uomo è forte, ma non tanto

di Marcello Buzzoli

Negli ultimi giorni di novembre si è conclusa la Mostra, allestita al Colosseo, sull'economia italiana tra le due guerre. La grandiosa esposizione, che riprendeva il filo di quella svoltasi a Milano nella primavera del 1982, ampliandone di molto la tematica, ha richiamato fiumane di visitatori e sollevato commenti e polemiche, ancor più della precedente.
In un Paese a tradizione eloquente e retorica, come il nostro, è scontato il successo di iniziative che sostituiscono il messaggio alla riflessione, l'immagine alle idee, privilegiando in sostanza la dimensione spettacolare. Non sappiamo se e fino a qual punto esposizioni del genere contribuiscano ad una serena valutazione dei fatti o non piuttosto ad incrementare un curioso feticismo per gli «oggetti d'epoca», le Topolino, le Balilla, le Littorine, la radio di Marconi, le macchine per scrivere di Olivetti, i cappelli Borsalino, l'orbace, i manifesti di Dudovich, Boccasile ecc.
Auguriamoci che analisi e riflessioni più approfondite e mature scaturiscano dall'imponente pubblicistica e dalle ricorrenti trasmissioni televisive (per tutte, ricordiamo *Nascita di una dittatura* di Zavoli) dedicate a Mussolini e al fenomeno fascista.
Nell'incessante ricognizione del nostro passato prossimo, il settore meno esplorato è quello della produzione artistica, in particolare letteraria.
Delineare un quadro della letteratura italiana tra le due guerre mondiali sarebbe ovviamente impossibile con lo spazio a disposizione. Ci proponiamo invece di svolgere una rassegna di quegli scrittori che, come fiancheggiatori del regime o come oppositori, intrecciarono più direttamente la propria opera con le vicende e le ideologie politiche. Essi costituiscono un'occasione di stimolante lettura e di riflessione, pur prescindendo dalla dibattuta questione del ruolo dell'artista nella società.
Poco prima della marcia su Roma, nel 1921, Ardengo Soffici ripubblicò in versione ampliata il suo *Lemmonio Boreo*.
Il protagonista omonimo, spalleggiato da due seguaci, intraprende una crociata moralizzatrice che s'indirizza in particolare alle degenerazioni e alla corruttela della politica. Il terzetto percorre le campagne della Toscana, in cerca di torti da riparare e bricconi da punire. Durante un comizio socialista, avendo l'oratore proposto di sostituire alla parola «patria» la locuzione «dove si mangia e si beve meglio», Lemmonio e i suoi seguaci sguinzagliano cani feroci e fanno esplodere mortaretti, provocando un parapiglia. Le altre imprese sono dello stesso calibro, anche se meno caratterizzate politicamente. Ne deriva un contrasto, involontariamente ridicolo, tra le solenni parole del protagonista e le beghe nelle quali s'impantana.
Il libro è del tutto impari al modello letterario del *Jean Christophe* e di altri romanzi ad episodi collegati dal filo conduttore del viaggio. Come ha osservato il Cecchi, la moralità di Lemmonio è puramente manesca e quel suo viaggiare e combattere «produce, alla fine, un'impressione d'immobilità e d'inutilità». Ma, indipendentemente dalle valutazioni estetiche, lo squadrismo fascista vide in Soffici uno dei suoi profeti e lo circondò della fama di precursore durante tutto il ventennio.
D'altro genere è il romanzo *Mio figlio ferroviere* di Ugo Ojetti che apparve nel 1922, lo stesso anno della marcia su Roma. L'autore finge di pubblicare le memorie di un medico condotto, un uomo mite, di tendenze moderate e conservatrici. Il figlio di lui, Nestore, è un giovane intraprendente e spregiudicato che ha il fiuto per gli affari e la politica. Ritornato dalla guerra, diventa ferroviere, ma poco si cura del servizio, preferendo interessarsi della politica e del sindacato. Fallita l'occupazione delle fabbriche, Nestore intuendo che la sinistra ha mancato l'occasione di andare al potere, si sposta, per opportunismo, su posizioni di destra.
Intanto diventa il rappresentante di una Casa automobilistica e guadagna fior di quattrini. Attorno ai personaggi principali ruotano figure di contorno. I fascisti vengono raffigurati come galantuomini onesti e coraggiosi, a differenza degli avversari.
Il libro, a ben guardare, è una galleria di bozzetti di blanda vena umoristica. Ottenne, tuttavia, un buon successo di vendita, non soltanto per gli appoggi di cui godeva l'autore, ma perché veniva incontro ai desideri dell'opinione pubblica, stanca di troppi scioperi ed agitazioni.
Al fascismo esordiente, Riccardo Bacchelli indirizzò le frecce di una gustosa satira surreale. Nella favola esopica *Lo sa il tonno* (1923), il granchio Rigirone incita i suoi simili a combattere contro tonni e aragoste, per la supremazia dei mari. Alla fine del massacro, Rigirone è proclamato imperatore da pochi superstiti.
Tuttavia il Bacchelli mostrò in seguito un incondizionato favore per il regime e assurse all'Accademia d'Italia.
Sentimenti antimilitaristi e antifascisti emergono anche da *L'ultimo cireneo* (1923) di Leonida Répaci che rappresenta la vicenda umana dell'ex ufficiale Antonelli, paralizzato e reso impotente da una ferita alla spina dorsale riportata in guerra. Gli squadristi minacciarono di dar fuoco alla tipografia dell'*Avanti* dove era in corso la stampa del volume.
Gli anni inquieti che preludono alla marcia su Roma, fanno da sfondo a *Rubè* (1921), un romanzo di Giuseppe Antonio Borgese, che poi legò il suo nome ad un'ampia produzione saggistica e ad importanti opere, quali *I vivi e i morti* e *Golia, marcia del fascismo*.
Filippo Rubè, giovane avvocato siciliano, suggestionato dai miti dell'eroe dannunziano, si arruola volontario allo scoppio della prima guerra mondiale. La trincea mette a nudo la sua vera indole. Un uomo incerto, tormentato, incapace di misurarsi con la realtà, consapevole che l'azione il più delle volte è inutile e ridicola. Finita la guerra, non riesce ad inserirsi nella vita borghese e passa da un fallimento all'altro. Si allontana dalla moglie Eugenia con la quale ha sempre intrattenuto un rapporto difficile e confuso. Simpatizza per i socialisti, ma poi, istigato da un ex commilitone, si avvicina ai primi gruppi di fascisti. Una breve vacanza sul lago Maggiore con la sua amante, Celestina Lambert, precipita in tragedia: la donna muore annegata.
Sebbene prosciolto in istruttoria, Rubè si ritiene oscuramente colpevole di quanto è accaduto. Si rifugia nel paese natale in Sicilia, cercando invano la pace nella fede e nella solitudine della campagna. Decide infine di ritornare da Eugenia e le scrive fissandole un appuntamento alla stazione di Bologna. Qui, per un disguido, i due non s'incontrano. Rubè disperato comincia a vagare per la città. Incappa in un corteo di dimostranti. Per dileggio, uno gli impone di portare una bandiera rossa e un altro una bandiera nera. Calpestato dalla polizia a cavallo, intervenuta contro i dimostranti, muore stringendo nelle mani gli opposti vessilli.
Una conclusione fin troppo emblematica.
Il romanzo, per la sua ambivalenza, offriva più chiavi di let-

tura. Ma non si poneva come dichiarata condanna del fascismo, e perciò potè circolare liberamente. Peraltro nel 1931 il Borgese fu uno dei pochissimi professori universitari (undici su un totale di milleduecento) che rifiutarono il giuramento di fedeltà al regime. Recatosi negli Stati Uniti col pretesto di tenere un ciclo di conferenze, decise di restarvi.
Nonostante sia stato ristampato nel 1974, *Rubè* è oggi un romanzo dimenticato. Eppure resta una delle possibili fonti d'interpretazione della crisi dell'uomo contemporaneo che non ha più fiducia nemmeno nelle proprie ambizioni, quasi fosse il relitto di «un naufragio, galleggiante alla deriva», come ha scritto il Russo.
La crisi esistenziale dell'individuo, sia pure diversamente motivata, è al centro dell'*Uomo è forte* di Corrado Alvaro, pubblicato nel 1938. Uno dei libri più importanti del ventennio, connotato da una cupa atmosfera di paura e di mistero, indotta da una dittatura onnipresente e imperscrutabile. Il protagonista, l'ingegner Dale, dopo un lungo soggiorno all'estero, torna nel paese natale dove ormai è considerato uno straniero e tenuto in sospetto. Con difficoltà riesce a trovare lavoro in una fabbrica. Nemmeno l'incontro con Barbara, un'amica del passato, giova a dissipare l'atmosfera di diffidenza. La donna teme a sua volta di essere sorvegliata e, con un comportamento nevrotico ed ansioso, esaspera le inquietudini di Dale. Incapace di sostenere più oltre quella situazione, Barbara invita Dale a fuggire e lo preavverte che lo denuncerà come nemico del popolo, per mettere se stessa al sicuro. Ma l'Inquisitore accorda poco credito alle accuse della donna, preferendo attendere che Dale si comprometta da sé. E infatti l'ingegnere, diffidando erroneamente del direttore della fabbrica, lo uccide e fugge.
Braccato dai seguaci del regime, viene colpito con una revolverata da uno di essi, ma a salvarlo sopraggiungono altri seguaci che lo ritengono vittima dei controrivoluzionari.
La censura impose ad Alvaro di premettere al proprio libro un'avvertenza di cui dichiarava che l'azione si svolgeva in Russia.
In realtà il libro, pur con la sua astrattezza e il suo cerebralismo, si pone come una condanna di qualsiasi dittatura. Giustamente è stato detto che «Alvaro ha colto uno stato della coscienza moderna di fronte al dramma della libertà che va oltre il dato storico particolare».
Purtroppo l'atteggiamento dello scrittore calabrese non fu sempre rettilineo. Alvaro che aveva firmato il Manifesto degli intellettuali promosso da Croce, ed era stato emarginato per qualche tempo, militò poi a gonfie vele nel giornalismo fascista e, oltre a valide opere di narrativa, ne pubblicò alcune di encomio al regime.
Intorno alla rivista *Il Selvaggio*, diretta da Mino Maccari, sostenitrice di un acceso nazionalismo e di un fascismo popolare e picaresco, ruotarono scrittori di diversa ispirazione e temperamento che andarono poi ognuno per la propria strada. Tra questi, vi fu Curzio Malaparte, fascista a suo modo con le cantate dell'*Arcitaliano* (1928) e antifascista con *Don Camaléo*, gustosa parodia di Mussolini e dei dittatori in genere, che apparve nello stesso anno. In seguito Malaparte, versatile prosatore, commediografo e giornalista, tenne sempre il piede in due staffe. Il breve confino a Lipari e qualche altro infortunio giudiziario gli servirono da grancassa pubblicitaria. Le sue piroette tra fronda e conformismo resteranno definitivamente impastate ai suoi libri, ai suoi *reportages* e al clima e allo stile di un'epoca.
Romano Bilenchi, pure vicino al *Selvaggio*, tentò col *Capofabbrica* (1935) un'apertura a sinistra, facendo dialogare un giovane industriale fascista ed un anziano caporeparto comunista. Questi, dopo aver svelato al padrone le manovre a suo danno che si tramano all'interno della fabbrica, deve frenare l'impeto del giovane il quale minaccia di uccidere lo zio imbroglione. Il comunista persuade il fascista a desistere dall'omicidio per... «amore di Mussolini» (sic). Il finale grottesco fu il prezzo che Bilenchi dovette pagare per vedere pubblicato il libro.
Nella corrente dei fascisti di sinistra, spicca la figura di Elio Vittorini. La prima puntata del suo romanzo *Il garofano rosso* fu pubblicata dalla rivista *Solaria* nel febbraio 1933. L'autore immagina che i fatti si svolgano ai tempi del delitto Matteotti. Due giovani, Alessio e Tarquinio, studenti in un liceo di Siracusa, si proclamano accesamente fascisti, predicando una rivoluzione che, per la verità, è più comunista che fascista. Le battaglie politiche s'intrecciano con quelle amorose. Alla sesta puntata, la pubblicazione fu interrotta dalla censura, per motivi di moralità e di buon costume.
Come noto, la vocazione liriconarrativa di Vittorini attinse il suo esito più alto con *Conversazione in Sicilia* che apparve nel 1941 (mentre dilagava la guerra in Europa) e non ebbe noie dalla censura, nonostante le accuse, più o meno velate, di disfattismo. Silvestro Ferrauto, un tipografo siciliano emigrato a Milano, riceve una lettera del padre che, partito dalla Sicilia e stabilitosi in una città del Nord con un'altra donna, lo esorta a visitare la madre rimasta ormai sola. Silvestro torna alla terra d'origine tra le sperdute montagne.
Il paesaggio e i dialoghi con la madre lo riportano all'infanzia; però tutte le persone che incontra nel suo viaggio sono strettamente legate al presente, al dolore e alla miseria del mondo offeso e del genere umano perduto. Come dice Bàrberi Squarotti «dietro al vittoriniano concetto del mondo offeso si configura naturalmente il fascismo: e la protesta che è presente e attiva in *Conversazione in Sicilia* assume così il duplice aspetto di un grido storico che le dà concretezza e forza di una visione generale dello stato delle cose...». Nell'adesione al comunismo, lo scrittore siracusano cercò uno sbocco morale, culturale e politico. Però in seguito abbandonò il partito.
L'attività di traduttore dei narratori americani, che il Vittorini era venuto svolgendo dalla metà degli anni Trenta, favorì il suo incontro con Cesare Pavese. Questi, con le traduzioni da Dos Passos, Steinbeck, Faulkner, Cain ed altri, aveva contribuito, a sua volta, a creare il mito della letteratura d'oltreatlantico. L'America (oggi la prospettiva è cambiata) appariva allora la terra promessa, il simbolo della sanità morale e della libertà, in antitesi alla Germania nazista.
Arrestato perché implicato marginalmente in attività antifasciste, il Pavese dopo aver scontato un anno di confino a Brancaleone, in Calabria, era tornato a Torino. E nel 1936 aveva pubblicato *Lavorare stanca*, una raccolta di liriche che, discostandosi dall'ermetismo, si allargano in ritmi narrativi e colloquiali, facendo posto al mondo brulicante e vivo della campagna e anche della città. Tuttavia al di là della rappresentazione naturalistica, così evidente ed immediata, traspaiono due nuclei fondamentali, la solitudine e il mito, che improntaranno tutta la successiva produzione dell'artista piemontese.
Nel 1942, Vittorini coronò la sua attività di divulgatore della narrativa degli Stati Uniti, pubblicando presso Bompiani una antologia intitolata *Americana*. Oltre alle traduzioni e ai commenti del curatore, il volume, folto di più di mille pagine, conteneva le traduzioni di Pavese, di Montale, di Piovene, di Moravia, della Pivano ed altri. E proprio Fernanda Pivano ha ricordato recentemente Pavese che andava in giro in bicicletta per consegnare a lei e a pochi altri studiosi fidati l'edizione integrale clandestina dell'antologia, mentre quella ufficiale tornava in libreria, dopo il sequestro, mutilata e rimaneggiata.
L'«antologia» ebbe maggior importanza culturale che politica e sarebbe esagerato considerarla una sfida al fascismo la cui fortuna andava d'altronde declinando sotto i colpi della disfatta militare.
A fronte della tragica avventura in cui l'Italia si dibatteva, poeti e prosatori rimasero muti. Dalla seconda guerra mondiale non scaturì alcuna opera letteraria, mentre numerose erano state quelle originate dalla guerra d'Etiopia e di Spagna. Numerose, ma di scarso rilievo artistico, a cominciare dal *Poema africano* (1937) di F.T. Marinetti. Si potrebbero ancora ricordare *La guardia del cielo* (1939) di Lucio

D'Ambra, *Il ritorno* (1939) di Guido Milanesi e *L'ultima rivoluzione* (1940) di Davide Lajolo, tutte più o meno apologetiche. Una condanna della guerra civile spagnola fu invece adombrata da Antonio Delfini nel racconto *Il ricordo della basca* (1938). Lo stesso autore fece pubblicare nel 1941, sulla rivista *Domani*, un racconto che in forma allusiva, ma con straordinaria preveggenza, raffigurava la fine del fascismo.
In due immaginarie repubbliche sudamericane, Carlo Emilio Gadda ambientò la sua *Cognizione del dolore*. I due Stati, appena usciti da un aspro conflitto, pretendono entrambi di aver vinto ed erogano medaglie e altri titoli d'onore ai reduci. Il romanzo si sviluppa attorno alla figura dell'ingegnere Don Gonzalo che vive in una ribelle ed ostinata solitudine, disprezzando la società che lo circonda e i «manichini» che la compongono. Nonostante l'intonazione antimilitarista che caratterizza le pagine iniziali, il racconto fu pubblicato a puntate in *Letteratura* nel 1938-1941.
Altri autori potrebbero essere richiamati, da Massimo Bontempelli a Vitaliano Brancati, da Carlo Bernari a Guido Piovene ecc. Ma per ognuno di essi occorrerebbe un discorso a se stante e questa nota risulterebbe troppo lunga. Conviene invece trarre alcune conclusioni.
Il fascismo esercitò un assiduo controllo sulla stampa quotidiana ma, tutto sommato, si dimostrò abbastanza tollerante nei riguardi della produzione artistico-letteraria. Non pensò mai di controllarla nelle forme estreme di altre dittature, da quella staliniana a quella nazista.
Furono colpite soltanto le opere che si presentavano scopertamente avverse al regime. Spesso gli atteggiamenti del censore furono contraddittori: a *La mascherata* di Moravia, ad esempio, fu prima negato e poi concesso il visto, ma il volume fu sequestrato non appena arrivò in libreria.
Alcuni autori preferirono disinteressarsi della situazione politica; la maggioranza piegò la penna ad encomi iperbolici e servili. Tranne le poche eccezioni che abbiamo documentato, gli artisti che assunsero un atteggiamento di fronda lo fecero in maniera ambigua e senza precludersi la strada a fruttiferi ravvedimenti. Predominò dunque, per dirla con un critico, «lo spensierato figurino dell'artista che apre la bocca e canta». Erano gli anni in cui Ignazio Silone nell'esilio di Zurigo dava inizio con *Fontamara* alla propria testimonianza letteraria, allontanandosi dalla politica attiva. All'esempio di Silone, ben pochi autori potrebbero essere avvicinati.
Dopo tante estenuanti teorizzazioni sull'impegno o il disimpegno degli artisti e degli intellettuali in genere, si può forse concludere in questi termini. Negli Stati totalitari (non importa se di destra o di sinistra) gli uomini di cultura sono responsabili direttamente verso le autorità politiche e la cultura è uno degli elementi della pianificazione politica della società. In una visione democratica, invece, gli uomini di cultura sono responsabili verso la società e la loro missione è la ricerca continua della verità attraverso il libero confronto. □

DICONO DI NOI

Sulla stampa

«Hanno ottant'anni e li dimostrano tutti», con questo titolo **Mondo economico** ha pubblicato un'ampia e documentata inchiesta sulle Ferrovie dello Stato, soffermandosi sugli aspetti di maggiore interesse generale: il deficit di bilancio, i ritardi dei treni sull'orario previsto, le disfunzioni dei servizi di trasporto merci e passeggeri. Considerata la rigidità del quadro istituzionale nel quale operano, le FS sarebbero un gigante con le mani legate, che è finito letteralmente alle corde negli ultimi quindici anni sul terreno del trasporto commerciale. Forse, però, osserva l'A., siamo alle soglie di una svolta. Sul tappeto c'è la riforma dell'Azienda FS; ci sono gli stanziamenti cospicui che la legge finanziaria concede per il completamento del Programma integrativo dell'81.
C'è soprattutto il dibattito sul ruolo delle ferrovie del futuro e sulle grandi opzioni espresse dal piano poliennale, che dovrebbero trovare entro il febbraio prossimo una sistemazione definitiva nell'ambito del Piano generale dei trasporti.
Su argomenti di tanta importanza, oltre che numerosi esperti del settore, come era giusto, sono stati interpellati anche il Ministro dei Trasporti e il Direttore Generale delle FS. L'ing. Misiti, che è il nuovo Direttore Generale dell'Azienda, guardando agli aspetti tecnici del problema, ha affermato che nuovi spazi di mercato per il servizio ferroviario si stanno aprendo attraverso lo sviluppo delle tecniche di trasporto combinato strada-rotaia e containerizzato, che già ha dato risultati incoraggianti. Il Ministro ha da parte sua assicurato che «il treno tornerà a correre».
È chiaro, però che per poter fare questo, ha dichiarato lo stesso Ministro Signorile in un'intervista pubblicata da IF-Italia, le ferrovie devono diventare una sorta di trasportatore primario, di «autostrada mobile» a cui devono rivolgersi non soltanto le imprese, ma anche e soprattutto gli autotrasportatori per risolvere problemi di movimentazione delle cose senza eccessivi impegni di autisti e materiali. Un discorso analogo si dovrebbe impostare per il trasporto dei viaggiatori. Tutto questo si può ottenere solo con un'Azienda che accetti la sfida del privato. Anzi, sia essa stessa capace di sfidarlo e di imporre quelle doti di efficienza e di capacità che sono l'unico mezzo per riguadagnare lo spazio perduto.
Il Messaggero ha pubblicato un'intervista con il nuovo Direttore Generale delle FS, ing. Misiti, il quale ha ribadito la sua convinzione sull'esigenza di impostare il lavoro su sistemi industriali, di marketing avanzato e di non restare ancorati a criteri gestionali ormai superati. «Il treno cammina e noi dobbiamo camminare con il treno».
Da tempo anche i Sindacati dei ferrovieri — ha scritto **Il Popolo** — hanno individuato nella riforma dell'Azienda lo strumento indispensabile per restituire al mezzo di trasporto su rotaia un ruolo portante nell'economia del Paese. Gli ostacoli finora incontrati sono noti, i sindacati unitari adottano oggi una nuova strategia: tutto l'impianto del nuovo contratto di lavoro dei ferrovieri — ha precisato l'**Avanti!** — è incardinato sulla riforma delle ferrovie, che dovrebbero essere sganciate dal sistema del pubblico impiego e diventare un'azienda effettivamente autonoma e gestita con criteri manageriali. Anzi, per i sindacati, la riforma sarà una «precondizione irrinunciabile» alla stipula del nuovo contratto di lavoro. «Ferrovie: una sfida di produttività da parte del sindacato» ha scritto l'**Unità**. «È impraticabile qualunque strategia produttiva — ha precisato il **Corriere della sera** — in un'Azienda la cui dirigenza è priva di poteri imprenditoriali. Anche **Avvenire** pone in rilievo la nuova posizione assunta dai sindacati unitari dei ferrovieri che non intendono più limitarsi ad esercitare, come per il passato, il proprio potere di intervento solo nelle fasi successive alle scelte. Si apre oggi una fase in cui è oggettivamente necessaria una loro maggiore partecipazione alle scelte strategiche e produttive dell'Azienda.
Anche per **Il Tempo** la parte qualificante del nuovo contratto è costituita dalla richiesta urgente della riforma delle FS. Per **Il Sole/24 ore** la posizione assunta dai sindacati è importante, essa presuppone anche una nuova organizzazione del lavoro e corsi di formazione e riqualificazione professionale, soprattutto per l'introduzione delle nuove tecnologie. **La Stampa**, infine, ha ricordato che se entro la fine dell'anno il disegno di legge sulla riforma FS non sarà stato approvato da almeno un ramo del Parlamento, i sindacati unitari hanno già deciso una giornata di lotta.

Maria Guida

Domenica
23 dicembre.
Treno 904

a cura di
Piero Berengo Gardin

Perchè proprio il 25?

Scegli tu stesso il giorno dello stipendio

Chiedi l'accreditamento della retribuzione sul tuo c/corrente con la B.N.C. e poi preleva quando e dove vuoi, presso il primo sportello BANCOMAT che incontri lungo la tua strada. Con quasi 1500 impianti sparsi su tutto il territorio nazionale, BANCOMAT ti è sempre vicino.

Ieri c'era un solo giorno ed un solo luogo per prelevare lo stipendio; oggi c'è tutto il mese e qualsiasi luogo tu preferisca: questo è BANCOMAT, una grande comodità senza alcun costo in più. **Rivolgiti al più vicino sportello B.N.C.: scoprirai i vantaggi del sistema che ti proponiamo.**

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO