VOCI DELLA ROTAIA

1985

Voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXVIII n. 1/gennaio 1985

Emergenza neve

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 XXVIII n. 1/gennaio 1985

La stazione di Bologna sotto la neve.
Foto di Andrea Melloni

L'emergenza neve che a gennaio ha colpito l'intera rete è stato un evento così eccezionale che meritava di essere affrontato subito da «Voci», anche a costo di accumulare un ulteriore ritardo di uscita (di cui comunque ci scusiamo con i lettori). L'inchiesta è nelle pp. 4-13. Segue a pag. 14 un resoconto della visita che il Ministro Signorile ha effettuato nel Compartimento di Torino, nel corso della quale sono stati stipulati importanti accordi per il potenziamento e l'ammodernamento del nodo piemontese. Dall'attualità alla storia: a pag. 17 la prima puntata di un lungo excursus sulla nascita, le vicende e lo sviluppo del Dicastero dei Trasporti. Notizie dalla Svizzera, dalla Fiera di Francoforte e un réportage dall'Albania, paese ancora quasi del tutto sconosciuto, arricchiscono il numero, che questo mese ospita anche i racconti e le poesie che hanno vinto la XX edizione del premio letterario «Penna d'oro».

In questo numero

4	EMERGENZA NEVE - INCHIESTA	
14	IL MINISTRO SIGNORILE A TORINO	*Renzo Marello*
17	BREVE STORIA DEL DICASTERO DEI TRASPORTI	*Marcello Buzzoli*
21	CASA NOSTRA XX Edizione Penna d'oro / Personaggi / Ferletture / Amici in pensione / Notizie per il Personale / Cronache del DLF / Tuttarete / Un treno nel cassetto	
33	BINARI NEL MONDO (ALBANIA, SVIZZERA, GERMANIA)	
37	HO SOGNATO IL MIO BISNONNO	*Lucio Mayer*
38	DICONO DI NOI	*Maria Guida*
39	I 60 ANNI DELLA ROMA-OSTIA	
42	PANORAMARETE	
46	I VINCITORI DELLA «PENNA D'ORO»	
50	LETTERE A «VOCI»	
51	UNA FOTO, UN TRENO	*P. Berengo Gardin*

Nel prossimo numero
* **Intervista al Direttore Generale Ing. Luigi Misiti**
* **Nuovo materiale rotabile, nuovi colori**
* **La Siena-Buonconvento: cinque anni dopo**

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

A questo numero hanno collaborato
per i testi:
Elio Auticchio, Piero Berengo Gardin, Stefano Biserni, Marcello Buzzoli, Roberto D'Amico, Antonio D'Andrea, Antonio Dentato, Vittorio De Seriis, Tommaso Dresda, Marino Giorgetti, Maria Guida, Lucio Mayer, Renzo Marello, G.B. Pellegrini, Renzo Pocaterra, Filippo Rizzo, Clemente Rossi, Giuseppe Scopelliti
per le foto:
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.

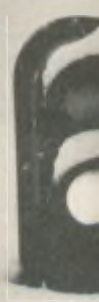
Il materiale pubblicato o no, non si restituisce. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

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

Emergenza neve



Adesso che le bufere di neve si sono acquietate è possibile tentare un primo bilancio su quanto è accaduto in queste settimane di gelo e di roventi polemiche. Un bilancio è tanto più doveroso farlo in ferrovia, che, a torto o a ragione, si è trovata ad essere nell'occhio del ciclone. Doveroso non tanto per aggiungere la nostra voce alle centinaia che si sono levate — le ironie di Manganelli, le mistiche di Testori, i sarcasmi di Goldoni, i «dies irae» di Bocca ecc. ecc. — ma per comprendere cosa è realmente accaduto sulla rete ferroviaria, come abbiamo reagito, quale tesoro abbiamo fatto di questa esperienza, come ci stiamo attrezzando per il futuro. A tali interrogativi cerchiamo di rispondere con l'inchiesta realizzata nei Compartimenti di Milano, Bologna, Firenze e Roma, e con l'intervento del nostro Direttore Generale.

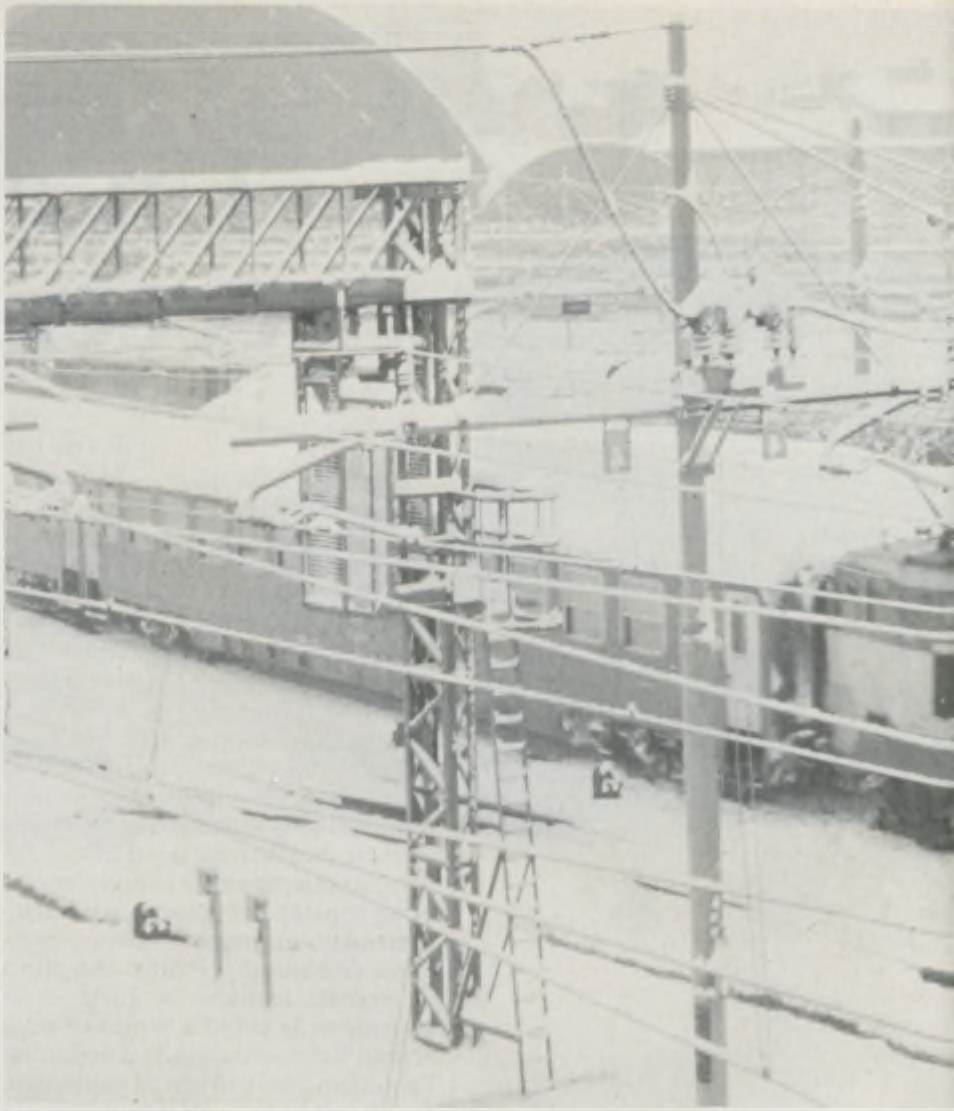
Un evento eccezionale

di Luigi Misiti

Quando incombono eventi eccezionali, si scatenano polemiche e contestazioni che quasi sempre portano a dimenticare il reale svolgimento dei fatti e le cause che li hanno determinati.
Perché le grandi stazioni, come Roma e Milano, sono rimaste temporaneamente immobilizzate? Si è fatto un gran parlare, io stesso ho rilasciato dichiarazioni ed interviste, ma non so ancora oggi quanti abbiano le idee chiare. Il mio discorso non può prescindere da alcuni elementi tecnici che peraltro semplificherò al massimo.
Negli apparati centralizzati per il telecomando degli scambi esiste un dispositivo di controllo elettrico che attiva un segnale luminoso il quale dà la certezza della corretta posizione degli scambi stessi solo quando è assicurato l'accostamento dell'ago al controago. Se un ostacolo (nel nostro caso la neve) impedisce tale accostamento, il segnale non si accende. È come se l'apparato fosse diventato cieco. Per istradare i treni sull'itinerario programmato bisogna allora controllare sul posto, e per ogni treno, l'esatta posizione degli scambi. Basta anche una sottile patina di ghiaccio tra l'elemento mobile e quello fisso della rotaia ad impedire il funzionamento del circuito di controllo e a provocare la «cecità» dell'apparato. Negli impianti ove sono più frequenti le precipitazioni nevose, gli scambi sono muniti di scaldiglie a gas, oppure elettriche. Considerata l'impossibilità di affidabili previsioni meteorologiche, l'Azienda è intenzionata ad estendere ulteriormente tali dispositivi.
Tuttavia, se la precipitazione nevosa è di notevoli dimensioni e la temperatura scende di molti gradi sotto lo zero, anche le scaldiglie rivelano i loro limiti di efficacia. In quelle a gas, a causa del congelamento dell'umidità di condensa, il flusso del combustibile può risultare irregolare, oppure può verificarsi addirittura lo spegnimento della fiamma; ciò può accadere anche per la caduta di blocchi di neve dai treni in transito o per effetti di turbolenza provocati sempre dal transito dei treni.
Le scaldiglie elettriche assorbono quantità elevatissime di energia che l'Ente erogatore può fornire solo a determinate condizioni tecniche ed economiche. Ogni scaldiglia richiede una potenza di circa 5 Kw e per riscaldare le centinaia di scambi di una grande stazione come Roma Termini sarebbero stati necessari circa 3 megawatt. La messa a disposizione di tanta potenza presenta difficoltà anche per l'ENEL. Inoltre occorre considerare che in condizioni di particolare rigore del clima, si verificano frequentemente prolungate interruzioni della fornitura di energia, a causa degli anormali assorbimenti. A Roma Termini i più gravi inconvenienti sono derivati proprio da un'interruzione dell'energia elettrica, protrattasi per circa tre ore, nell'alimentazione del circuito centrale.
La paralisi degli scambi è l'aspetto più vistoso, ma tutte le funzioni di un grande scalo subiscono rallentamenti e il materiale rotabile subisce avarie più o meno gravi, se l'assedio della neve e del gelo assume proporzioni imponenti e assolutamente insolite per un Paese come l'Italia. In tutti gli impianti della rete, i ferrovieri hanno fatto il loro dovere accorrendo per primi e prodigandosi senza risparmio; non si possono perciò imputare agli uomini della rotaia né all'Azienda i disagi che hanno dovuto subire i viaggiatori per una calamità naturale di intensità

straordinaria. La circolazione è stata riattivata nel più breve tempo possibile e ai treni in ritardo è stata assicurata la continua erogazione di energia elettrica per l'illuminazione e il riscaldamento, al fine di ridurre il disagio dei passeggeri. In collaborazione con le Prefetture, si è cercato anche di provvedere al rifornimento di viveri.
Sottolineo che l'ondata di maltempo ha provocato il blocco della rete ferroviaria austriaca e belga, e anche le ferrovie francesi hanno dovuto fronteggiare molte difficoltà. D'altra parte nei Paesi del Nord Europa, i programmi di emergenza, che scattano quando le condizioni atmosferiche diventano proibitive, prevedono che il servizio ferroviario venga assicurato soltanto sulle linee principali, mentre su tutte le altre viene sospeso.
È certo che prepareremo tutte le contromisure affinché evenienze del genere, qualora dovessero ripetersi, non ci trovino impreparati. Ma non possiamo impiegare centinaia di miliardi per attrezzare tutti gli impianti fissi e i mezzi di esercizio con strutture permanenti antineve che avrebbero una ragione d'essere in Finlandia o in Russia, ma non in Italia.
È invece emersa la necessità e la priorità di modificare l'attuale assetto del servizio informazioni, a livello centrale e periferico, affinché in situazioni di emergenza possano essere fornite ai passeggeri puntuali notizie sull'evolversi della situazione e sull'andamento dei treni. In tale contesto è prioritario accelerare lo sviluppo del sistema informatico per il controllo circolazione linee che, oltre a migliorare l'esercizio, può essere di grande utilità per dare informazioni agli utenti. □

Hanno collaborato all'inchiesta:
Stefano Biserni (Milano),
Renzo Pocaterra (Bologna),
Antonio D'Andrea (Firenze),
Tommaso Dresda (Roma);
e i fotografi: **Sandro Braschi, Lorenzo De Palma, Bruno Di Giulio, Anastasio Grillini, Efrem Festari, Andrea Melloni, Gianfranco Zerbesi**



MILANO

Neve e gelo... ma il treno non s'è fermato

Centrale

Nell'impianto di Milano Centrale, nei giorni della grande emergenza, il personaggio chiave è stato il nuovo apparato Acei. Il «cervellone», inaugurato nello scorso aprile, ha aiutato in modo considerevole sia i tecnici sia gli addetti impegnati nell'attività di stazione. L'impianto di Milano Centrale è stato, nei giorni dell'emergenza, un esempio di come una stazione, dotata degli ultimi ritrovati della tecnologia, può comunque articolare il proprio lavoro in modo razionale. «Contrariamente a quanto scritto da tutti i quotidiani — dice con una punta di polemica Paride Casali, Capostazione Titolare di Milano Centrale — il nostro impianto non ha mai chiuso i battenti. L'apparato Acei ha infatti funzionato sempre e ci ha molto agevolato nell'opera di sgombro della neve. La sua funzione maggiore è stata quella di segnalarci dove si verificavano i guasti e di quale entità erano. Se blocco c'è stato questo si è verificato solo nell'apparato S.E.D. (Sistema di elaborazione

dati)».
«Per quanto riguarda gli altri enti di stazione — prosegue Casali — essi hanno funzionato in modo egregio. Le scaldiglie hanno svolto il loro compito bloccandosi solo quando la quantità di neve e ghiaccio era tale da renderle inservibili».
Quali sono stati gli inconvenienti che avete incontrato nello sgombro dell'impianto?
«I fastidi maggiori — riprende il Capostazione Titolare di Milano Centrale — li abbiamo avuti con i tiranti degli scambi. Si è infatti verificato che i telescopi sono rimasti imprigionati nella morsa di neve e ghiaccio. Per superare questa fase di stallo abbiamo convogliato in stazione carri VIR riversando sui tiranti dapprima abbondanti getti di vapore e successivamente grandi quantitativi di acqua calda. Il secondo inconveniente si è verificato con gli organi bassi di stazione coperti dall'abbondante coltre nevosa. Importantissimo è stato, per superare questo ostacolo, il rapporto instauratosi tra il personale di macchina e il personale operante al banco che comunicava con tempismo le informazioni necessarie per il procedere sugli itinerari formati. Encomiabile è poi stato il lavoro svolto dal personale di stazione e in particolare modo dagli uomini degli Impianti Elettrici guidati dall'ingegnere Lazzari».
L'andamento della circolazione come si è svolto nei giorni dell'emergenza?
«Il primo giorno di nevicata il traffico è stato regolare. Successivamente l'invio dei treni è stato subordinato anche alle esigenze degli impianti di Milano Lambrate e Bologna che avevano notevoli difficoltà nel ricevimento del materiale rotabile. Si è passati così da una percentuale di arrivi e partenze del 30 per cento fino a un 60/70 per cento. Il ritorno alla normalità è coinciso con l'inserimento in linea di convogli a lunga percorrenza diretti al Sud».
La situazione di questi giorni ha portato a suo parere utili esperienze per il futuro?
«Sono dell'avviso — dice Casali — che se dovesse verificarsi uno stato di emergenza a breve ci troveremmo nelle stesse identiche condizioni. A mio avviso il problema maggiore da risolvere, in base alla nostra esperienza, è quello di trovare una soluzione alla inutilizzazione dei tiranti. A tale scopo mi è giunta voce che in Svizzera sono stati applicati ai tiranti delle resistenze elettriche. Questo penso che sia il provvedimento da prendere a breve termine e sul quale il personale degli Impianti elettrici deve profondere i massimi sforzi».

Smistamento

Inizialmente allo scalo merci di Milano Smistamento il traffico si è svolto in modo regolare. Successivamente, quando i sentieri sono diventati impraticabili per l'abbondante coltre nevosa, gli arrivi e le partenze dei convogli si sono sempre più diradati fino a un blocco totale di due giorni.
«Al termine della nevicata — ci dice Benito Mundi, Capostazione Titolare dello scalo merci di Milano Smistamento — ho convocato nel mio ufficio i rappresentanti sindacali dell'impianto sensibilizzandoli all'emergenza e chiedendo loro una collaborazione da parte di tutto il personale».
«Devo sottolineare — prosegue Mundi — che il comportamento e la risposta a questa mia richiesta sono stati da parte di tutti gli addetti della stazione davvero encomiabili. Nella giornata del 18 gennaio erano infatti già stati liberati dalla coltre bianca circa trecento dei mille scambi presenti nell'impianto. Questa situazione ci ha dato la possibilità di poter riprendere il normale lavoro di partenza e arrivo dei convogli merci».
A Milano Smistamento c'è stato un grande lavoro di équipe. A tutto il personale, che raccolto in squadre era impegnato nell'opera di pulizia dello scalo, sono infatti stati assicurati pasti caldi e numerosi momenti di ristoro con bevande calde.
«Complessivamente — dice il Capostazione Titolare di Milano Smistamento — sono stati puliti circa 20 chilometri di sentieri e circa cinquecento scambi».

Lambrate

Milano Lambrate come impianto ha rispecchiato, nel corso dell'emergenza, quella che è stata la situazione in tutto il Compartimento. «I nostri problemi maggiori — dice Enzo Giudetti, Capostazione Titolare dell'impianto — sono dipesi dal fatto che questa stazione è ancora oggi dotata di scaldiglie a gas. Se ci fossero state quelle elettriche probabilmente non si sarebbero verificati tutti i blocchi a cui siamo stati sottoposti».
«Si è infatti verificato — prosegue Giudetti — che le scaldiglie a gas, che devono essere accese ad una ad una, venivano inesorabilmente spente ad ogni passaggio di treno che rovesciava il suo carico di neve. La presenza inoltre delle rampe, che servono alle scaldiglie, ci avrebbero rallentato in un eventuale morsettamento degli scambi, con notevoli disagi nel lavoro degli addetti al movimento».
Il traffico merci, di cui Milano Lambrate è un importante nodo di smistamento, nei giorni dell'emergenza è stato soppresso. Anche a Milano Lambrate notevole è stato l'impegno profuso dal personale di stazione coadiuvato nella pulizia dell'impianto anche da numerosi militari e civili.
Da questo stato di emergenza quali sono stati i suggerimenti ricavati?
«L'indicazione maggiore che abbiamo avuto — sottolinea Giudetti — è quella della necessità di un ammodernamento degli impianti di stazione. Quelli attualmente presenti ormai non rispondono più alle esigenze della stazione. La messa in opera di scaldiglie elettriche agevolerebbe in modo considerevole il personale impegnato nella circolazione».

Brescia Centrale

L'impianto di Brescia è nel Compartimento di Milano uno dei nodi principali per il numero di convogli viaggiatori e merci che smista nel settore Nord-Est.
«Questa nevicata così abbondante — esordisce Pietro Beschi, Capostazione Titolare di Brescia — ci ha colti impreparati. Comunque nonostante la situazione di emergenza sulla direttrice Milano-Venezia i treni viaggiatori hanno continuato a circolare».
«Sulle altre direttrici — prosegue Beschi — la circolazione è andata un po' a rilento soprattutto per la mancanza di mezzi atti a pulire la linea. Sulla Brescia-Bergamo e Brescia-Cremona il traffico viaggiatori è stato assicurato tutti i giorni. Un convoglio infatti faceva la spola tra le due città. La linea Brescia-Parma è stata quella che ha subito gli inconvenienti maggiori. Qui il traffico è stato sospeso per un giorno intero. Notevoli disagi alla circolazione ferroviaria sono derivati anche da alcuni incidenti verificatisi ai passaggi a livello per l'imperizia di alcuni automobilisti».
Quali sono stati gli inconvenienti maggiori?
«I disguidi maggiori si sono verificati a livello organizzativo. Sono mancati infatti i mezzi necessari per rimuovere la grande quantità di neve caduta. Noi abbiamo dovuto richiedere a Fabriano spalatore a turbina. Bisogna comunque constatare che di fronte a un cataclisma di tale portata tutto il personale ha operato al meglio delle proprie possibilità».
Da questa situazione quale esperienza è derivata?
«Dovesse riverificarsi un evento del genere probabilmente ora ci troveremmo ad operare con maggiore raziocinio e minore impulsività. È chiaro che in tali situazioni è impossibile fare i miracoli».

Cremona

Per la stazione di Cremona i guai maggiori nei fatidici giorni della grande nevicata sono venuti dalla impossibilità di girare il materiale rotabile, dalla caduta della linea aerea sulla direttrice per Brescia e dalla interruzione della linea telefonica sulla Cremona-Mantova.
«La stazione di Cremona — ci dice Pietro Stagno, Capostazione Titolare — è deposito di materiale rotabile. L'impossibilità di operare con gli scambi ci ha impedito di svolgere il normale servizio con i convogli in sosta allo scalo».
«I maggiori disagi — prosegue Stagno — si sono comunque presentati sulla direttrice che collega Cremona a Mantova. Su questa linea, dal momento dell'interruzione delle comunicazioni telefoniche, i treni hanno viaggiato con regime di marcia a vista per la presenza di numerosi passaggi a livello. Questo inconveniente ha creato così maggiori ritardi alla circolazione. Solo la linea Cremona-Piacenza ha subìto un blocco di alcuni giorni. Sulle direttrici Cremona-Codogno e Cremona-Fidenza il servizio è stato assicurato regolarmente anche se a rilento».
«A mio avviso — prosegue il Capostazione Titolare di Cremona — il materiale attuale è troppo vario e antiquato. Ciò ha creato nei giorni dell'emergenza nuovi scompensi. È così accaduto che molti macchinisti non erano in possesso delle abilitazioni necessarie per alcuni mezzi di trazione».
«Sarebbe utile, a mio avviso — conclude Pietro Stagno — per un intervento più capillare, l'istituzione di un «supercentro» di raccolta dei dati provenienti dalle maggiori stazioni del Compartimento con l'istituzione di numeri telefonici bloccati».

Tanta neve non s'era mai vista

L'ondata di maltempo ha colpito il Compartimento di Bologna con una offensiva in grande stile che non ha risparmiato nessuna linea o servizio. Una neve impalpabile che si infilava in ogni minimo pertugio gelando immediatamente, bloccando gli scorrevoli delle porte semiautomatiche, ritardando l'azione frenante dei mezzi anche in presenza dei più recenti sistemi di frenatura a disco mettendo a dura prova la potenza dei locomotori che hanno infatti subito numerosi guasti.
Un gelo polare che ha fatto spezzare, sulla Direttissima, le saldature delle rotaie per la contrazione del metallo, e che sulla Bologna-Verona ha provocato l'abbattimento della linea aerea per la formazione dei manicotti di ghiaccio. Il gelo ha inoltre infierito sugli apparati centralizzati delle grandi stazioni tanto che formare un qualsiasi itinerario diventava un'impresa.

La famosa scena della nevicata dell'«Amarcord» di Fellini avrebbe potuto essere girata dal vivo ché tanta neve a Rimini, e su tutta la riviera romagnola, non s'era mai vista. E sulla Porrettana, dove la neve pure è di casa, malgrado gli spazzaneve, i treni circolavano con enorme difficoltà per tutta la neve che il vento ammucchiava, che franava dai pendii, che cadeva senza interruzione. Ogni tanto sotto le ruote finiva anche qualche capriolo spinto a valle dalle tormente.
Ma il grosso dei problemi e delle difficoltà è venuto dalla Bologna-Piacenza, la linea di più intenso traffico e dove il maltempo ha infuriato in modo eccezionale (a Parma si è avuto −25 di temperatura). Si trattava di decidere quali e quanti itinerari di stazione poter mantenere efficienti senza disperdere energie e senza restare imbottigliati.

Bologna Centrale in particolare ha dovuto affrontare una situazione pesantissima dovuta alla sua complessità di stazione su cui confluiscono e si dipartono sei linee (cinque fondamentali) con uno sviluppo di 360 deviatoi centralizzati. Il 9 gennaio è stato il giorno più difficile perché la formazione di ogni itinerario richiedeva numerosi interventi e ripetuti tentativi sotto una bufera violentissima.
Malgrado queste difficoltà sono stati fatti (fra arrivi e partenze) 166 treni privilegiando quelli a lungo percorso, mentre i rimanenti sono stati attestati alle stazioni porta effettuando i trasbordi con autoservizi sostitutivi e con trasbordi su treni a lungo percorso.
Per i sette giorni successivi il maltempo ha continuato ad infuriare con nevicate pressoché ininterrotte ma già dal giorno 10 la circolazione ha raggiunto un movimento di 400 treni

restando poi su questi livelli.
Nella notte fra il 16 e il 17 vi è stato un susseguirsi di grosse difficoltà superate dalla volontà e dall'impegno del personale (Impianti Elettrici, Lavori e Movimento) che non ha badato a orari e mansioni presenziando gli scambi, sotto la neve, per tutta la notte. È giusto ricordare anche il grosso contributo dato dal Reggimento Genio Ferrovieri e dagli spalatori volontari reclutati per l'occasione.
Per ridurre i disagi dei viaggiatori è stato attuato uno stretto e funzionale rapporto fra gli operatori del Servizio Commerciale e il personale viaggiante.
Sarebbe anche giusto fare dei nomi, ricordare quelli che più si sono prodigati, ma sono troppi. Ci siamo limitati a raccogliere due testimonianze: di Azeglio Scarpellini, Capo Reparto d'Impianto di Bologna Centrale, che siamo riusciti a bloccare per qualche minuto solo tre giorni dopo la fine della nevicata, e l'Ing. Luigi Marino, Direttore Compartimentale, che ha coordinato il lavoro dei vari Uffici con disposizioni, consigli e sfuriate da levare il pelo (ma distribuite sempre con la massima imparzialità). Questi interventi ci sembrano importanti anche per chiarire alcune inesattezze apparse sulla stampa.

Ing. Luigi Marino, Direttore Compartimentale di Bologna

«È bene ricordare prima di tutto che il 9 gennaio, nella giornata che ha fatto registrare le maggiori difficoltà, la stazione di Bologna ha avuto un movimento, fra arrivi e partenze, di 166 treni, mediamente un treno ogni 9-10 minuti, senza che nessuna delle linee che vi fanno capo venisse esclusa.
Il giorno 10 i treni effettuati sono stati 399, 445 il giorno 11 ed anche nei giorni successivi il movimento dei treni si è mantenuto su questi livelli di funzionalità.
Questo significa che la stazione di Bologna, con il suo complesso apparato di 366 deviatoi centralizzati, anche nel momento più critico non è mai rimasta bloccata, non ha mai smesso di funzionare. Per quanto riguarda gli impianti di snevamento, si tratta di impianti elettrici dotati di una resistenza sul contrago di circa un kilowatt. Con una previsione di larga massima, sono programmati per intervenire, in caso di nevicate improvvise, onde impedire il blocco iniziale degli impianti. Nella programmazione si è tenuto conto, naturalmente rispetto alla spesa, delle temperature e dei livelli di precipitazione medi. Questi impianti sono mediamente programmati per una nevicata di 10 centimetri a 5 gradi sotto zero.
Se le indicazioni della metereologia porteranno a prevedere il ripetersi di questi freddi glaciali con frequenza sistematica e ravvicinata la nostra programmazione dovrà essere necessariamente riveduta.
Ci siamo trovati di fronte a difficoltà tali da giustificare anche il blocco della circolazione. Se questo non è avvenuto è stato grazie alla disponibilità e al senso del dovere, alla cultura ferroviaria particolare del personale ed alla fattiva collaborazione di altre strutture cittadine, fra le quali il Reggimento Genio Ferrovieri.
Abbiamo voluto mantenere la stazione di Bologna in esercizio perché questo voleva dire mantenere il collegamento fra il sud e il nord in un momento di grave disagio per le interruzioni che già erano avvenute. Del resto ci sono precedenti noti sulla capacità dei ferrovieri bolognesi di saper reagire prontamente alle situazioni di emergenza.
Certamente molte cose potevano essere fatte meglio e da questa esperienza abbiamo tratto molti insegnamenti. Per il futuro dovremo sempre inquadrare anche l'emergenza in una idonea programmazione».

Azeglio Scarpellini, Capo Reparto d'Impianto di Bologna Centrale

«L'eccezionalità della nevicata è stata certamente il primo fattore delle difficoltà che abbiamo incontrato. È molto raro che nella nostra regione nevichi con una temperatura di 15 gradi sotto zero ed è altrettanto raro che la neve sia tanto leggera da essere, ad ogni passaggio di treno, riportata sui deviatoi.
Le scaldiglie applicate ai deviatoi sono in grado di evitare le formazioni di ghiaccio e di neve nella grande maggioranza dei casi, ma quando le nevicate raggiungono questi livelli la loro potenza dovrebbe essere molto superiore.
Evidentemente non è economico costruire impianti sovradimensionati con la prospettiva di utilizzarli una volta ogni dieci anni.
Queste emergenze sono da fronteggiare quindi con la presenza dell'operatore che provvede alla pulizia dei deviatoi con gli strumenti tradizionali.
Il reperimento di questo personale, quando l'emergenza ha avuto inizio, ci ha creato i maggiori problemi. Occorre considerare prima di tutto che tenere sgombro un deviatoio non è un'operazione paragonabile alla semplice spalatura, soprattutto sotto l'aspetto della sicurezza. Non si può quindi utilizzare in questi compiti il primo venuto e farlo operare senza le necessarie precauzioni. Gli scambi centralizzati della stazione sono più di trecento e gli operai d'armamento in stazione superano di poco la ventina da quando i lavori di manutenzione sono stati automatizzati.
Certamente però sul piano organizzativo è possibile migliorare gli interventi in situazioni di emergenza con una previsione capillare dei singoli compiti e tenendo conto che in futuro sarà sempre più difficile il reperimento di personale.
Occorrerà quindi anche prevedere, proprio in questo periodo quando maggiori sono le avversità ambientali, composizioni più snelle nei treni a lungo percorso, evitando per quanto possibile le manovre nelle stazioni intermedie».

La paralisi... e poi una rapida ripresa

Lunedì 7 - Nella tarda nottata, intorno a Firenze la neve già cade in abbondanza. Sulla città i primi fiocchi arrivano nelle ore immediatamente a ridosso della mezzanotte e tutto fa ritenere che questa sarà proprio la neve sognata, temuta, sperata — a seconda dei casi — dai fiorentini, per i quali il fenomeno non è certo abituale («quell'inverno del '29», forse quel record non lo sentiremo citare più).

Martedì 8 - È ancora buio pesto e nelle stazioni fiorentine scattano le disposizioni previste dall'apposito Ordine di Servizio. A Santa Maria Novella qualcuno teme il brutto, ma le squadre predisposte a cura degli Uffici Lavori e Impianti Elettrici sono già all'opera rinforzate dai dipendenti delle Ditte Appaltatrici: i primi interventi consistono essenzialmente, e non può essere diversamente, nel tenere gli oltre 100 scambi dell'impianto sgombri dalla neve. Ma non è facile, ed è superfluo spiegarne i motivi.

All'alba, di neve ne è venuta già tanta, e continua fitta fitta e senza sosta. In cabina ACE i primi segni delle imminenti difficoltà: da qualche scambio già non arriva il «controllo»; basta poco perché ciò accada, in effetti è sufficiente qualche centimetro di neve, specie se comincia a gelare. Qualche treno entra con difficoltà e con difficoltà ancora maggiore ce la fa ad uscire. Le altre stazioni urbane (Rifredi e Campo di Marte) vanno meglio ma qualche problema, ovviamente, comincia a presentarsi pure per loro. La circolazione tutta, del resto, comincia a ulteriormente «perturbarsi», anche per le condizioni che ormai sono difficili a chilometri di distanza da Firenze, sia a Nord che a Sud.

La situazione si fa veramente critica intorno alle 7.30-8.00, quando i numerosi treni pendolari che a quell'ora giungono a Firenze Centrale, non entrano più nello scalo principale; questo, infatti, è già pieno di «materiale» che non riesce a uscire, le manovre da e verso il Deposito Locomotive sono ormai quasi impossibili, così quelle da e verso il Parco, i treni a lungo percorso sono fermi sulle linee in attesa che queste si liberino in qualche modo. Intanto si aggiungono guai a guai: un treno chiede locomotiva di riserva, a un altro occorre scartare una vettura perché «è andato a massa il REC» e così via.

Siamo alla paralisi. E intanto continua a nevicare.

L'Ing. Salvatori, Direttore Compartimentale, è nella cabina ACE di Santa Maria Novella dove assume personalmente la direzione del Centro Operativo. Mentre da un lato si decide che a Santa Maria Novella gli sforzi debbono essere concentrati ad assicurare in tutti i modi l'agibilità dei binari per gli arrivi e le partenze da Bologna e da Roma, nonché quelli della linea di Pisa, dall'altro — accertata la relativa efficienza della linea di cintura — si predispone un piano di emergenza avente lo scopo di escludere la Stazione Centrale dal traffico a lungo percorso Nord-Sud.

A mezza mattinata qualcosa ricomincia a muoversi. Con lentezza, con difficoltà: il peggio, forse, è passato.

Dalla Prefettura, dove è stato tenuto un «summit» tra i massimi responsabili della cosa pubblica per affrontare i problemi che ormai inguaiano l'intera città, giungono i militari a coadiuvare i ferrovieri.

Sembra anche che non nevichi più: o perlomeno ci sono periodi di sosta.

Mercoledì 9 - Stanotte è nuovamente nevicato, ma, ormai, contro la neve, siamo preparati, almeno fin dove si può. Il nuovo nemico è il gelo: la temperatura comincia a scendere (questa notte e quella successiva batteremo un secolare e non invidiabile record: −23 gradi!) e le casse di manovra degli scambi si trasformano in inservibili monoblocchi. Per tutta la giornata fiaccole, lance termiche e simili sono all'opera: intervengono anche due carri-riscaldo a getto di vapore.

Nonostante tutto, i treni (non certamente tutti) camminano: tra questi anche uno speciale che deve necessariamente raggiungere Rosignano per andare a prendere 1500 quintali di sale occorrenti alla città per spezzare quello che ormai è diventato un «pack» polare; da Campo Marte partono perfino 7 carri carichi di latte che debbono arrivare con urgenza e necessità a

Napoli: sono solo degli esempi.
Ce la facciamo, via: Rifredi e Campo Marte funzionano abbastanza bene e non lamentano guai propri; Cascine si riprende; Santa Maria Novella qualche cosa la fa: «prende» e «lascia» circa venticinque treni.
Giovedì 10 - Un comunicato-stampa che la Direzione Compartimentale è riuscita fortunosamente a far stampare e distribuire annuncia che dalle ore 12 riprende, nella Stazione di Firenze S. Maria Novella, il servizio normale e cessa pertanto il parziale dirottamento dei treni della dorsale via Firenze Rifredi-Firenze Campo di Marte.
È fatta! Però, che scoppola!

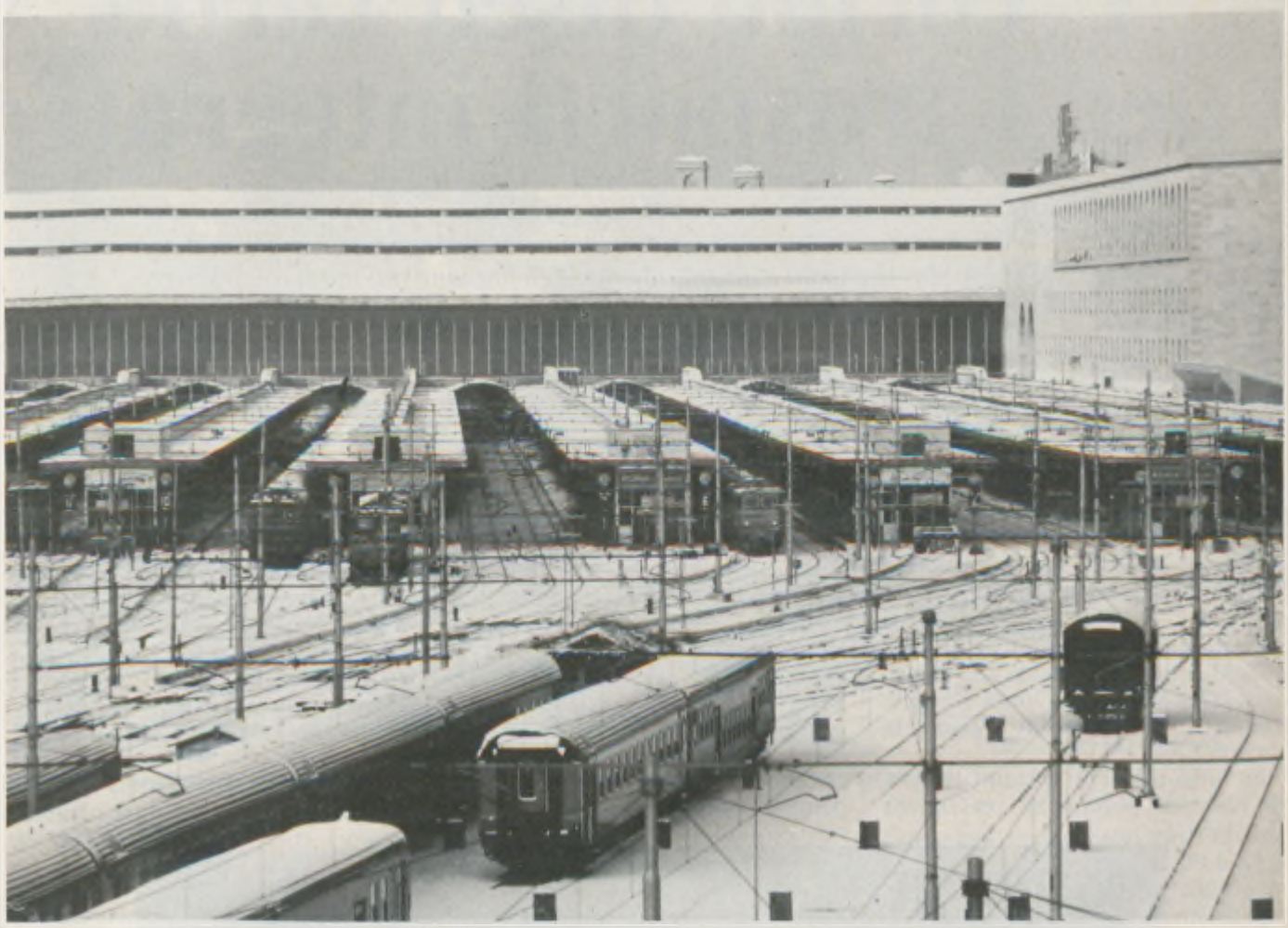
Cav. Silvano Leporatti, Capo Stazione Sovrintendente - Titolare di Santa Maria Novella

«Se, da queste parti, era mai accaduto prima? Una mia personale esperienza risale ad una ventina di anni fa quando proprio qui, a Santa Maria Novella, avemmo qualcosa di simile.
Questa volta il grosso problema è venuto, oltre che dalla neve, dal gelo spaventoso che è calato sulla città. Per liberare una cassa di manovra che si è completamente ghiacciata occorre più di un'ora di duro e delicato lavoro di riscaldamento a mezzo delle apposite fiaccole a propano. Dopo simili nevicate e con queste temperature, quando le casse a gelare sono decine, è facile intuire cosa accade. Abbiamo adoperato questa volta, anche due carri-riscaldo ma il tempo che occorre, occorre.
I primi provvedimenti, consistenti nella continua spazzatura degli scambi, li abbiamo adottati subito, qualche ora da che è cominciato a nevicare, prima noi ferrovieri e Ditte appaltatrici, poi i militari mandatici dalla Prefettura. Ma, ripeto, questa volta i conti veri li abbiamo dovuti fare con il gelo.
Il blocco pressoché totale della Stazione è durato un paio d'ore la mattina del giorno 8, poi abbiamo lentamente ricominciato a funzionare. Teniamo pure presente che i guai non li avevamo solo noi del "Movimento" ma anche gli "Impianti Elettrici" con la neve sulle linee, la "Trazione" con problemi ai locomotori ed alle vetture e così via.
Quello che mi ha veramente angosciato in questi giorni drammatici, è stato di dover constatare lo stato di scollegamento tra noi (noi Ferrovie) e l'utenza. Ammettiamolo: non eravamo in grado di dare ai viaggiatori nemmeno uno straccio di notizia e, nella maggior parte dei casi, perché non l'avevamo nemmeno noi anche per il sovraccarico delle linee telefoniche. Ho partecipato personalmente al dramma di decine di persone senza poter fare nulla per aiutarle. Abbiamo lavorato tutti come cani, giorno e notte, ma la stampa ci ha massacrati e, forse, non senza ragione, proprio perché siamo venuti meno nell'aspetto più delicato: quello del rapporto con i viaggiatori, spesso lasciati a se stessi privati del loro più elementare diritto, in quel momento, quello, cioè, di sapere cosa accadeva e cosa li aspettava».

Danilo Mugnaini, Capo Stazione Sovrintendente - Titolare della Stazione di Firenze Campo di Marte

«No, a Campo di Marte non abbiamo avuto grossissimi problemi. Maggior traffico, circolazione fortemente perturbata, ma abbiamo funzionato bene e non ci siamo fermati. Il paragone con Santa Maria Novella non può essere fatto a causa delle caratteristiche profondamente differenti dei due impianti: lì, tanto per dirne una, decine di scambi per ogni itinerario, più i percorsi per il Deposito Locomotive e quelli per il Parco Vetture; qui, con la fortuna di avere i binari 1 e 2 quali binari di corsa, nessuna difficoltà seria a far muovere i treni che si presentavano, sia da Nord che da Sud. Il guaio era costituito dall'intasamento che era venuto a crearsi a causa delle difficoltà di Santa Maria Novella, oltre che di altre stazioni sulla linea.
Certo, è stata dura, però si è fatto tutto quanto andava fatto: un valido aiuto ci è venuto anche dai militari del 19° Battaglione Corazzato "Tumiati" che, in gruppi di 30/35 per volta, hanno lavorato egregiamente, seriamente e senza nulla aspettarsi in cambio. Ottimo il comportamento dei ferrovieri che, si sa, all'occorrenza sanno tirare fuori eccellenti doti.
Quello che in simili occasioni manca, secondo me, non è la buona volontà degli operatori o la lena che essi mettono nell'operare. Mancano invece certe possibilità di intervento che potrebbero in alcuni casi essere risolutive. Ad esempio, ed è solo un esempio, perché non prevedere che un Dirigente Movimento, un Titolare, possano chiedere la collaborazione non a titolo volontario anche di dipendenti di impianti non strettamente legati alla circolazione dei treni come, ad esempio ancora, le Officine?
In futuro cosa accadrà? Ci sarà sempre un disservizio di fronte ad avvenimenti fuori dell'ordinario. Quello che possiamo fare per ridurre i disagi consiste nell'essere pronti all'emergenza, nell'avere piani razionali ed idee chiare, nel migliorare la nostra capacità di informazione nei riguardi del pubblico che certamente sarà così più disposto a perdonarci, almeno in parte, il disservizio se lo avremo messo in grado di capire che cosa è successo e che cosa stiamo facendo».

«Più informazioni, meno enfatizzazioni»



Dr. Luigi Amati - Capo Stazione Titolare di Roma Termini

— Cosa è successo a Roma Termini nei giorni 6-7-8 gennaio? Come può spiegare il blocco quasi totale della Stazione?

— È accaduto che di fronte ad una precipitazione nevosa avente carattere di eccezionalità, in particolare in una città come Roma, ci siamo trovati in difficoltà per diversi motivi.

— Quali sono i principali?

— Il primo di carattere strutturale (scaldiglie che non esistono sugli scambi di Roma Termini); il secondo di carattere psicologico, in quanto a Roma, ovviamente, non si è abituati a quel fenomeno, perché se ci fosse la ricorrenza di questo evento il modo di affrontarlo sarebbe diverso; il terzo motivo, che però è un corollario del secondo, è che la pubblica opinione ha amplificato a dismisura un fatto di certo grave, che però non meritava tutto quel clamore che ha avuto.

— Quali indicazioni darebbe per evitare in futuro il verificarsi di tali situazioni?

— È estremamente difficile impedire che nel futuro, a fronte di un evento nevoso come quello che abbiamo avuto, non si ripetano i fatti che si sono verificati. Io non so se si deciderà di mettere le scaldiglie agli scambi di Roma Termini (a mio parere si tratterebbe di una spesa pressoché inutile, in quanto dovrebbe parare un evento che si verifica ogni vent'anni) e credo estremamente difficile che la pubblica opinione venga sensibilizzata al fine di evitare quelle enfatizzazioni che si sono viste. Speriamo comunque che venga posta in essere una struttura di informazioni, come ha disposto l'On. Ministro dei Trasporti, al fine di tenere costantemente aggiornata l'utenza e dare alla stessa garanzie di sicurezza e conforto.

— Sulla base di questa esperienza, ha qualche osservazione da fare?

— Io credo che tutti i ferrovieri in servizio, nella circostanza, abbiano dato il meglio di loro stessi.

È auspicabile comunque che per il futuro, in casi del genere, la ferrovia venga fatta gestire dai ferrovieri, senza intromissione di altre Organizzazioni che, pur rilevanti e sempre gradite sul piano morale, poco o nulla possono fare per risolvere i problemi che travagliano il servizio ferroviario, in quanto di carattere puramente tecnico.

A Torino disco verde per i trasporti integrati

Il Ministro dei Trasporti a Torino. Firmata la convenzione per il potenziamento e l'ammodernamento del nodo ferroviario della città. Ultimata la terza fase di lavori per il nuovo scalo merci di Orbassano, destinato a diventare uno degli impianti più moderni della rete

di Renzo Marello

Il 10 dicembre scorso è stata, per Torino, una giornata tutta dedicata alle ferrovie. Dapprima, nel corso di una cerimonia svoltasi presso la sede della Regione Piemonte, è stata firmata la convenzione che dovrà regolare i rapporti derivanti dall'esecuzione degli imponenti lavori di potenziamento ed ammodernamento del nodo ferroviario di Torino, sulla scorta dei principi informatori già definiti nel «Protocollo d'intesa» sottoscritto nell'autunno 1982 fra la FS, la stessa Regione Piemonte, il Comune di Torino e la Società SATTI.

Alla firma di questo accordo ufficiale di rilevante portata ha presenziato il Ministro dei Trasporti, On. Signorile, che ne ha sanzionato con un suo decreto la stipula fra i vari enti, rappresentati rispettivamente dal Direttore Generale, Ing. Misiti, e dal Direttore Compartimentale Ing. Ballatore per le FS, dal Presidente della Giunta Regionale piemontese Avv. Viglione, dal Sindaco di Torino, Novelli, e dal Presidente della SATTI, Avv. Salerno.

Con tale atto vengono fissati i criteri generali per la progettazione delle opere da realizzare, la ripartizione delle relative spese, le modalità di costruzione, l'attribuzione delle competenze esecutive nonché, naturalmente, le finalità e gli obiettivi che si vogliono raggiungere per dotare la metropoli subalpina d'un complesso di trasporti profondamente mutato in un futuro relativamente prossimo.

Con lo stesso documento sono state altresì disciplinate la cessione di alcune aree ferroviarie al Comune di Torino ed infine la costituzione di una commissione per l'elaborazione d'un programma di coordinamento tra i servizi su rotaia della Regione e gli altri mezzi locali di trasporto pubblico.

In altri termini, la convenzione appena siglata sancisce una nuova filosofia delle comunicazioni, basata su quel sistema «integrato» che è già in funzio-

Il momento della firma del protocollo che regolerà i lavori di potenziamento del nodo ferroviario torinese

ne in altre importanti città europee come Bruxelles, Amsterdam, Copenaghen, Oslo, Stoccolma, Amburgo, Francoforte, Monaco di Baviera, e che è in corso di realizzazione anche a Milano ed a Zurigo.
Si tratta, in pratica, di un nuovo ed originale modello d'esercizio per i treni locali, con il quale si darà una particolare priorità al settore dei trasporti «pendolari» e che sarà caratterizzato dagli «attestamenti incrociati»; in tal modo numerosi convogli provenienti da Rivarolo Canavese, Ivrea, Casale e Santhià, dopo aver attraversato la città di Torino, faranno capo alla rimodernata stazione di Lingotto ed in seguito fino ad Asti, mentre i treni in arrivo da Alessandria, Asti, Bra, Fossano e Pinerolo avranno invece come capolinea in un primo tempo la stazione di Torino Stura e poi quella di Chivasso.
Il percorso in città di tali treni assumerà le peculiarità di un vero e proprio «passante», mercè la costruzione di una nuova linea a doppio binario che da Torino Lingotto, prevalentemente in sotterranea, raggiungerà Porta Susa e poi, affiancandosi all'attuale sede fino a Torino Dora, proseguirà con un tracciato parzialmente variato per Torino Stura.
Su tale passante saranno pure predisposte le infrastrutture per altre due fermate, quelle di Zappata e di Rebaudengo, anch'esse con funzioni di interscambio con la prossima metropolitana leggera.
Per attuare questo complesso sistema d'esercizio sono inoltre necessari altri interventi, quali la creazione di migliori allacciamenti alla rete FS delle ferrovie concesse e l'adozione di materiale rotabile più moderno, con elevati requisiti di accelerazione, capienza e comfort.
Resta ancora da dire di un obiettivo molto qualificante voluto dal Comune di Torino, che se ne assumerà a proprio carico la relativa parte finanziaria: l'«interramento», cioè l'abbassamento del piano del ferro e la successiva copertura, della stazione di Porta Susa, con susseguente trasferimento ad altri usi cittadini dell'area oggi occupata dagli impianti ferroviari.
La completa attuazione del nuovo modello di esercizio e delle relative infrastrutture avverrà nell'ambito del Piano poliennale, alla fine del decennio in corso, ed i connessi lavori saranno gestiti dalla 1ª Unità Speciale di Novara.
Dopo la cerimonia in Regione, il Ministro Signorile, autorità aziendali e politiche, amministratori, sindacalisti ed invitati hanno raggiunto, con un treno speciale, il grande scalo merci di Orbassano, la cui storia — dopo anni di studi e progettazioni — ha inizio nel 1971 con l'acquisizione di un'area di seicentomila metri quadrati, sulla quale sono state già eseguite delle imponenti opere attraverso successive fasi di lavoro.
Il 10 dicembre scorso sono entrati in esercizio gli impianti della 3ª fase, i quali, pur rappresentando circa la metà del disegno complessivo, offrono già notevoli possibilità di sfruttamento

Una fase dei lavori. Nello scalo di Orbassano è stato completato un fascio di venti binari

TORINO

per migliorare il servizio.
Più dettagliatamente sono stati realizzati:
— un fascio di 20 binari, adatti al ricevimento di treni con forte composizione ed elettrificati. La manovra degli scambi e dei segnali nonché la formazione degli itinerari ed instradamenti è realizzata mediante un moderno apparato centrale elettrico. Questo fascio, che nel disegno finale sarà destinato agli «Arrivi», verrà per ora utilizzato in modo tradizionale anche per i selezionamenti e la partenza dei convogli;
— 12 binari elettrificati, costruiti a fianco di quelli già in servizio, per rafforzare il fascio «Partenze Sud»;
— la Rimessa Locomotive ed il relativo piazzale, che saranno attrezzati per le operazioni di manutenzione dei mezzi di trazione.
Gli impianti di questa terza fase coprono una superficie di 300.000 mq ed hanno comportato complessivamente:
— scavi per 320.000 mc di terreno e riportati per 520.000 mc;
— 16.000 m di condutture per drenaggi e fognature e 6.500 m per la rete idrica antincendio;
— 27.000 mq di superfici asfaltate per la circolazione stradale;
— 44.000 m di binario, di cui 36.000 elettrificati.
Nel progetto di elettrificazione si è ricorsi ai più moderni collegamenti di sicurezza fra le manovre dei sezionatori e quelle degli scambi, per migliorare la protezione antinfortunistica.
Di grande interesse è l'impianto di sicurezza e segnalamento del fascio arrivi, costruito, con ulteriori perfezionamenti tecnici, sul modello di quello di Milano Centrale e che manovra 88 scambi, 123 segnali da treni e da manovra e 524 fra itinerari ed instradamenti.
Alla cerimonia inaugurale hanno parlato nell'ordine l'Ing. Ballatore, l'Ing. Rizzotti e il Direttore Generale, Ing. Misiti, per le FS, gli Assessori ai Trasporti del Comune Vindigni e della Regione Cerutti. In conclusione, il Ministro Signorile ha, fra l'altro, sottolineato come questo scalo merci, che si sta gradualmente e puntualmente completando, faccia parte di un «progetto mirato» destinato a ridare vitalità ed una nuova immagine a tutta l'area nord occidentale. Orbassano, infatti, assieme a Rivalta Scrivia ed allo scalo ossolano di Beura, è il cardine di una «griglia di trasporti a largo raggio che va da Genova ad Amsterdam e Rotterdam».
In questo quadro il Piemonte diventa regione-cerniera per i trasporti merci, ma i suoi scali non devono diffondersi indiscriminatamente. Le FS, secondo il Ministro, «non possono permettere la crescita scoordinata di centri a carattere soltanto locale, per cui il Piano dei Trasporti comprenderà anche un programma degli interporti che regolamenterà tutto il settore».
Orbassano avrà quindi il compito di attirare e snellire le correnti di traffico che fanno capo ai porti liguri e che giungeranno velocemente attraversando il nuovo nodo ferroviario.
Con la quarta ed ultima fase di lavori, già iniziata ed a conclusione della quale lo scalo di Orbassano sarà la stazione «merci» più moderna delle FS, verranno allestiti — sempre a cura della 1ª Unità Speciale di Novara — due ulteriori fasci di binari, il terminale intermodale ed il modernissimo sistema automatico di instradamento e frenatura della sella di lancio. □

La macchina burocratica e la macchina a vapore

di Marcello Buzzoli

Anni or sono, Jacques Tati per lanciare un suo film («Monsieur Hulot nel caos del traffico») inforcò la bicicletta e con un codazzo di ciclisti irruppe nel centro di Stoccolma, facendo impazzire la circolazione. Forse la trovata pubblicitaria è migliore dello stesso film che, senza particolare originalità, denuncia mali fin troppo noti a chi è costretto a vivere nelle megalopoli assediate da migliaia di automobili e avvelenate da nubi di gas tossico. La congestione delle aree urbane non è che la manifestazione più acuta delle disfunzioni di tutto il sistema dei trasporti che, anche sulle lunghe distanze, è ben lontano dall'offrire quei requisiti di affidabilità e regolarità che i progressi della tecnica consentirebbero.

Ai giorni nostri, la crisi è giunta al parossismo. Tuttavia, in proporzioni minori, l'esigenza della disciplina e dell'ordinamento dei trasporti si è posta fin dall'antichità ed è diventata sempre più impegnativa e complessa col crescere del numero, della potenza e della velocità dei mezzi di locomozione.

Per secoli, i collegamenti sulle lunghe distanze, e le stesse comunicazioni internazionali, furono affidati alla carrozza a cavalli, la diligenza. L'Italia fu meta di artisti, esteti ed archeologi che del loro «tour» hanno lasciato celebri pagine.

Accanto a questo apparato letterario; accanto alle pur numerose Guide, Orari ed opuscoli, c'è un apparato normativo finalizzato a garantire il miglior esercizio delle carrozze ippotrainate e, sotto altro aspetto, ad assicurare l'incolumità dei viaggiatori dagli agguati dei banditi, dai ricatti dei postiglioni, dall'esosità dei tavernieri. Col *Regio Editto* n. 810 del 12 agosto 1818, e l'annesso *Regolamento*, Vittorio Emanuele I riorganizzava il servizio delle vetture di posta. Non minore zelo dimostrava il successore, Carlo Felice, con le *Regie Patenti* n. 2190 del 28 novembre 1828 dettava un ordinamento di ben ottantasette articoli che disciplinava un po' tutto: la classificazione delle carrozze, il numero dei cavalli da tiro per gli itinerari in pianura e per quelli in montagna, le tariffe, gli obblighi e le proibizioni dei vetturali, ecc. (perfino per le mance era prevista un'apposita disciplina). Non occorre ricordare altre analoghe regolamentazioni per comprendere che esse erano il presupposto per un viaggio in carrozza relativamente comodo e veloce. Per contro, un servizio avventuroso ed inefficiente veniva prodotto dall'imprenditoria improvvisata che operava ai margini della legalità.

Con la formazione del Regno d'Italia e lo sviluppo delle ferrovie, comincia a manifestarsi in tutta la sua importanza l'intervento dello Stato. Che poi si estese ai veicoli stradali a trazione meccanica (autovetture ed autocarri) e agli aeromobili, quando questi mezzi uscirono dalla fase pionieristica e sperimentale e si posero come alternativa a quelli su rotaia.

Anche i sostenitori delle dottrine liberiste convengono sulla necessità dell'intervento dello Stato. Infatti, soltanto lo Stato è in grado di provvedere direttamente (con opera e gestione propria) o indirettamente (con il ricorso alla concessione) all'impianto ed all'esercizio delle grandi vie di comunicazione.

Tuttavia, in Italia la nascita del Ministero dei Trasporti è avvenuta in epoca relativamente recente (1944). A ben guardare, si potrebbe parlare di rinascita; infatti nel 1916, durante la prima guerra mondiale, fu istituito un Ministero dei Trasporti che però fu soppresso nel 1920, forse perché ritenuto ingombrante. E soltanto dopo ventiquattro anni se n'é riscoperta la necessità.

L'attuale assetto normativo ripartisce

l'amministrazione dei trasporti pubblici tra molteplici Enti territoriali: Stato, Regione, Province, Comuni e loro consorzi. A questi si aggiungono i Comprensori che hanno ottenuto da alcune Regioni il riconoscimento di Ente infraregionale intermedio. Alla competenza dello Stato sono riservati quegli interventi che investono gli interessi nazionali in misura prevalente rispetto a quelli locali. Peraltro una rigida ripartizione dei due settori non sempre è agevole e possibile. Se ne ha conferma nel diritto positivo (D.P.R. n. 5/1972) che, in assenza di altri parametri, tenta di definire l'interesse locale attenendosi ad un criterio rigidamente territoriale.

Comunque, anche per i trasporti di competenza dell'Amministrazione centrale dello Stato, sussistono ripartizioni e frazionamenti d'intervento. Nella materia della motorizzazione civile, ad esempio, possono legiferare, oltre al Ministero dei Trasporti, quello dei Lavori Pubblici e dell'Interno. Il complesso del naviglio destinato ai passeggeri ed alle merci, ossia la marina mercantile, dipende dal dicastero omonimo. Al Ministero della Difesa, che nel 1963 ha ceduto ai Trasporti i propri compiti ed attribuzioni in materia di aviazione civile, spettano funzioni collaterali in tema di sorveglianza del traffico marittimo ed aereo, di segnalamento, d'impiego del materiale rotabile speciale per il trasferimento dei mezzi corazzati, ecc.

Una curiosa anomalia difficilmente spiegabile è quella delle nuove costruzioni ferroviarie. Che sono state a lungo gestite da una apposita Direzione Generale del Ministero dei Lavori Pubblici e soltanto nel 1967, con la legge 27 luglio n. 668, sono state assegnate alle F.S., escludendo peraltro quelle in corso di realizzazione. Undici anni dopo, la legge 17/1981 del Programma Integrativo ha finalmente normalizzato la situazione, trasferendo alle F.S. anche le opere in corso.

Alla frammentazione delle competenze, fa riscontro un diritto positivo non meno frammentario. E alle difficoltà giuridiche si sovrappongono quelle tecniche. Se era abbastanza facile stabilire la nomenclatura delle carrozze a cavalli, non altrettanto agevole, a quanto sembra, è l'individuazione dei moderni mezzi di trasporto. Tanto per dire, è ancor oggi controversa la distinzione fra tranvie extraurbane rimorchiate, ferrovie minori e metropolitane. E non si tratta di nominalismi, ma di distinzioni che in certi casi influiscono sul regime di esercizio.

Con questi spunti, abbiamo dato un'idea approssimativa di alcuni aspetti della problematica afferente ai trasporti, resa ancora più complessa dalla ripartizione delle competenze fra Stato e Regioni. Una visione più ampia scaturirà ripercorrendo le vicende del dicastero stesso e delle tre Direzioni Generali che attualmente lo compongono, oltre all'Azienda autonoma F.S.

Per meglio comprendere la genesi del grande apparato tecnico-burocratico denominato «Ministero dei Trasporti» conviene riannodare il discorso ai precedenti storici sommariamente evocati nell'apertura di queste note.

Le prime strade ferrate della penisola erano state costruite per iniziativa ed a spese di Società private che non avevano ricevuto incentivi finanziari da nessuno Stato, tranne quelli del Piemonte e delle due Sicilie. Nel 1865, pochi anni dopo la costituzione del Regno d'Italia, venne promulgata la legge sulle opere pubbliche che regolamentava anche la costruzione e la gestione delle strade ferrate. Contestualmente, con il Regio decreto n. 2296 del 14 maggio 1865, veniva istituito un Commissariato generale per il «sindacato e sorveglianza» della costruzione ed esercizio delle ferrovie concesse all'industria privata. Come risulta dal decreto, il Commissariato era inserito nel Ministero dei Lavori Pubblici ed era articolato su tre Divisioni. La prima si occupava degli «affari relativi alle concessioni ed alle costruzioni»; le altre due dell'esercizio, rispettivamente sotto l'aspetto economico-finanziario e sotto l'aspetto tecnico.

Con la legge 14 maggio 1865 n. 2279 fu attuato un riordino delle concessioni e si costituirono tre grandi raggruppamenti societari, alcuni dei quali avevano assorbito imprenditori minori *(Società Ferroviaria dell'Alta Italia; Società delle Strade Ferrate Romane; Società Italiana delle Strade Ferrate Meridionali)*. Rimasero in atto la *Società Anonima Vittorio Emanuele* per le ferrovie calabro-sicule e la *Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde*.

Vennero completate linee importanti come la Napoli-Foggia, la Bari-Brindisi (prosecuzione dell'arteria trasversale già attivata Torino-Alessandria-Bologna-Ancona-Bari); la Roma-Ancona; la Roma-Firenze, via Foligno e Terontola e poi via Orte-Chiusi.

L'esigenza prioritaria di garantire la sicurezza e la normalità della circolazione dei convogli si poneva anche in quegli anni. Non meno essenziale era un assiduo controllo sulle Società gerenti, affinché osservassero gli obblighi sottoscritti. Vennero perciò emanati in data 31 ottobre 1873 i Decreti n. 1687 e n. 1688, concernenti rispettivamente la «sicurezza e regolarità dell'esercizio» e la «sorveglianza governativa» circa «l'adempimento delle obbligazioni assunte dalle Società». Per questi ultimi compiti, il Decreto 1688 stabiliva che *«Oltre agli incarichi ordinari loro affidati dal Ministero, gli Ispettori tecnici sopravvegliano (sic) al servizio ferroviario per tutto ciò che si attiene alla manutenzione ed al materiale fisso e mobile (...) Gli Ispettori amministrativi sopravvegliano alla gestione economica e commerciale»*.

La vigilanza non bastò ad impedire che le Società si trovassero nel volgere degli anni in condizioni finanziarie fallimentari, per molteplici circostanze che richiederebbero un'analisi dettagliata e che sono da rapportare principalmente al meccanismo imperfetto delle convenzioni. Al fine di evitare l'interruzione dei lavori, lo Stato ne assunse la diretta responsabilità, procedendo al riscatto anticipato delle concessioni più importanti. Per l'esercizio di Stato delle linee riscattate dalle Società *Alta Italia* e *Ferrovie Romane*, fu costituita un'Amministrazione autonoma incardinata nel Ministero dei Lavori Pubblici. Ad essa venne preposto un Consiglio di Amministrazione formato dal Presidente e da sei componenti.

Col 1885 si tornò all'affidamento all'industria privata, stipulando nuove e più articolate Convenzioni. Si procedette alla creazione di tre grandi reti (la *Mediterranea*, la *Sicula* e l'*Adriatica*) che furono affidate ad altrettante Società.

Nell'ambito dell'onnipresente Ministero dei Lavori Pubblici venne istituito (R.D. 22 ottobre 1885 n. 3460) un Ispettorato Generale che era composto da un Gabinetto dell'Ispettore Generale, da un Comitato Superiore delle strade ferrate e da cinque Divisioni. La struttura periferica era ramificata in Circoli di Ispezione aventi ciascuno un Ufficio retto da un Ispettore Capo

Villa Patrizi, come appariva nel 1717

e da undici Uffici di Circolo che avevano sede in altrettante città principali. Un nutrito schieramento burocratico con una gerarchia impettita che però non riuscì ad evitare il degrado del servizio e degli impianti, né a risolvere al meglio le complesse ed intricate vertenze con i concessionari.

Tra dibattiti e polemiche che coinvolsero il Governo, il Parlamento, le rappresentanze sindacali ed economiche, si giunse al 1905, un anno cruciale per i trasporti del nostro Paese. Lo Stato assunse la gestione diretta delle ferrovie. Soppresso l'Ispettorato Generale, l'esercizio statale fu affidato, sotto la responsabilità del Ministro dei Lavori Pubblici, ad un'Amministrazione autonoma, retta dal Direttore Generale, coadiuvato da un Comitato (R.D. 15 giugno 1905 n. 259). Si trattava tuttavia di un primo ordinamento provvisorio. Con la legge 7 luglio 1907 n. 429, le F.S. mantennero l'autonomia, ma questa subì un'attenuazione e fu diversamente configurata. Al Ministro era attribuita non solo la responsabilità, ma anche l'alta direzione dell'Azienda che aveva al suo vertice il Consiglio di Amministrazione presieduto dal Direttore Generale. Questi era coadiuvato da due Vice Direttori, dai Capi Servizio, al centro, e dai Capi Compartimento in periferia.

All'esercizio statale furono assegnati inizialmente circa 10.600 chilometri di linea, mentre circa 2.000 restarono ai privati. Per sovrintendere a tali concessioni, fu istituito l'Ufficio speciale delle ferrovie che ereditò (ovviamente su scala ridotta) i compiti del soppresso Ispettorato Generale.

Così, sotto il tetto del Ministero dei Lavori Pubblici, cominciò la coesistenza di due strutture parallele: la prima per le ferrovie statali, la seconda per quelle in concessione.

Dal 1905 al 1920 alcune modifiche dell'ordinamento dell'Amministrazione F.S. ne ridussero l'autonomia. Intanto, con l'acquisto delle nuove province della Venezia Giulia e Tridentina e il riscatto delle ferrovie Reali Sarde, la rete statale venne a risultare al 30 giugno 1920 della lunghezza di circa 15.660 chilometri. Inoltre erano aumentate a circa 4.000 chilometri le linee concesse a Società private.

L'automobile e l'autocarro avevano ricevuto un forte impulso dalla prima guerra mondiale. All'armata degli autoveicoli militari, che si era rivelata preziosa in guerra, succedeva l'armata di nuovi e migliori veicoli civili. Con l'incremento e l'evoluzione dei sistemi di trasporto, l'Ufficio Speciale delle ferrovie assunse la denominazione di Ufficio Speciale delle ferrovie tranvie ed automobili. Fu poi ulteriormente rivalutato, diventando l'Ispettorato Generale delle ferrovie, tranvie ed automobili, articolato in tre Divisioni (R.D.L. n. 1809 del 31 dicembre 1922).

La marcia su Roma e l'avvento del fascismo ebbero non lievi ripercussioni anche sulla pubblica amministrazione e in particolare sulle ferrovie statali. In forza della legge del 3 dicembre 1922 n. 1601 che conferiva al Governo

fascista pieni poteri, fu emanato il R.D. delegato 31 dicembre 1922 n. 1681 con il quale venne sciolto il Consiglio d'Amministrazione F.S. e fu nominato un Commissario straordinario che restò in carica circa un anno e mezzo.
La gestione commissariale ebbe termine con la creazione del Ministero delle Comunicazioni (R.D.L. 30 aprile 1924 n. 596, convertito nella legge 17 aprile 1925 n. 473) cui vennero assegnati gli uffici e i servizi delle Poste e Telegrafi della Marina mercantile nonché delle F.S.
In prossimità di Porta Pia, verdeggiava Villa Patrizi, una delle più celebrate ville romane. Fu distrutta e nella sua area fu edificato il Ministero delle Comunicazioni con il palazzo che ancor oggi è sede delle ferrovie.
L'ordinamento dell'Amministrazione ferroviaria venne completato, ripristinando la carica di Direttore Generale e ricostituendo il Consiglio di Amministrazione, trasformato peraltro in organo consultivo presieduto dal Ministro. Con un tale assetto fu inferto il colpo di grazia alla già ristretta autonomia. Non mancarono poi altri provvedimenti di rilievo che brevemente ricordiamo. I Servizi centrali furono ridotti a sei, mentre i Compartimenti con l'aggiunta di quello di Trieste, passarono da dodici a tredici. Fu istituita la Delegazione di Cagliari per la rete riscattata dalle Ferrovie Reali Sarde. Il servizio di navigazione con le isole fu ceduto all'armatoria privata e fu pertanto soppressa l'Unità speciale preposta a tale settore. La costruzione delle nuove linee fu attribuita, come è stato già detto in principio, al Ministero dei Lavori Pubblici. Il numero degli agenti fu ridotto di 65 mila unità. La consistenza del personale in servizio nel 1924 era di 176 mila agenti. Nel 1939, si era ulteriormente ridotta ad appena 138 mila unità, per il drastico contenimento delle assunzioni.
Dal 1924 alla seconda guerra mondiale, l'ordinamento istituzionale delle F.S. rimane sostanzialmente immutato, se si eccettuano pochissime varianti, come l'istituzione del Servizio Commerciale e del Traffico (D.M. 16 gennaio 1931 n. 1527).
Fin dal 1927 era stato inquadrato nel Ministero delle Comunicazioni anche l'Ispettorato Generale delle ferrovie, tranvie ed automobili che, successivamente, per effetto del R.D.L. n. 370 del 5 maggio 1941, assunse la denominazione di Ispettorato Generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Pure gli Uffici periferici, già denominati Circoli ferroviari d'ispezione, mutarono l'antiquato nome in quello di Ispettorati compartimentali. Vari provvedimenti avevano intanto riordinato e ampliato i ruoli del personale.
Il potenziamento dell'Ispettorato M.C.T.C. è da mettere in relazione con l'ulteriore ascesa dell'autotrasporto favorita dall'avvento del motore Diesel veloce e dall'apertura delle prime autostrade.
Secondo i dati ufficiali dell'A.C.I., l'Italia che nel 1914 disponeva complessivamente di 24 mila automezzi, ne aveva 50 mila nel 1920, 255 mila nel 1930, 316 mila nel 1934 e 373 mila nel 1938, alla vigilia della seconda guerra mondiale.
Grosse aliquote di traffico passarono dal vettore ferroviario a quello su strada. Nel 1931-'32, le F.S. chiusero il loro bilancio con un disavanzo di 198 milioni. L'anno successivo il deficit era più che triplicato (604 milioni); nel 1933-'34 aveva raggiunto 807 milioni che diventarono 840 nel 1934-'35.
Il fenomeno della concorrenza tra i due mezzi di trasporto non era esploso soltanto in Italia, ma in tutta l'Europa e specialmente nei Paesi dove l'industria automobilistica era più avanzata. Ma altrove furono adottate tempestive misure di coordinamento tra strada e rotaia. Per limitarci all'esempio della Francia, il Paese che ha maggiore affinità economica e politica con il nostro, ricordiamo che fin dal 1934 furono emanate le prime norme di coordinamento, successivamente integrate con i regolamenti del 13 luglio e del 24 settembre 1935. Anche in Italia, per la verità, fu emanato il Decreto 21 dicembre 1931 n. 1575 cui seguirono le leggi 28 giugno 1935 n. 1349 e 28 settembre 1939 n. 1822. Tali disposizioni, che prefiguravano un iniziale disegno di coordinamento, non solo non furono sviluppate in una più organica normativa, ma restarono disattese. E la circostanza che all'epoca mancasse un Ministero dei Trasporti può ritenersi la causa non ultima di questa ed altre carenze nell'azione dell'Esecutivo.
Nel 1944, mentre il grande dramma della guerra si avviava al termine, gli angloamericani entrarono a Roma. I tedeschi si attestarono lungo la linea gotica. Nella capitale tornò il Governo che, dopo le dimissioni di Badoglio, fu presieduto da Bonomi. Con il D.L. 12 dicembre 1944 n. 413, nacque finalmente il Ministero dei Trasporti che inquadrò l'Amministrazione ferroviaria, l'Ispettorato Generale M.C.T.C. e la Marina mercantile. Ma non erano trascorsi ancora tre anni che i servizi via mare furono scorporati ed assegnati ad apposito dicastero di nuova istituzione.
I servizi civili di navigazione aerea restarono per circa un ventennio nelle mani dell'Amministrazione della Difesa.
Il tentativo d'imprimere organicità ed unità all'azione dello Stato nel campo dei trasporti rivelava già i suoi limiti e le sue contraddizioni. Né i successivi sviluppi, che vedremo nel prossimo articolo, segnarono un'inversione di tendenza. □

Villa Patrizi oggi, sede del Ministero dei Trasporti

(1 - continua)

La XX edizione della «Penna d'oro»

La «Penna d'oro ferroviaria» ha scritto ancora una bella pagina della sua storia che va avanti ormai da vent'anni, proponendo come sempre nuovi argomenti e soprattutto nuovi personaggi.

E Ancona, sede del concorso nazionale, ha fatto ancora una volta festa alla manifestazione conclusiva della premiazione, accogliendola nella sala consiliare della Provincia che una volta tanto ha riecheggiato di versi poetici più che dei consueti discorsi su bilanci e delibere.

Il concorso ha mostrato più che mai la sua validità e la stessa Commissione giudicatrice, presieduta dal nostro Direttore, Dott. Ciambricco, «ha espresso il vivo compiacimento per il livello qualitativo e quantitativo della partecipazione» e nel contempo «l'unanime apprezzamento per il lavoro svolto dal D.L.F. di Ancona che, con intelligenza e lungimiranza, realizza da anni una delle iniziative culturali più prestigiose per l'Azienda ferroviaria».

In questa sintesi è un po' racchiuso tutto il merito della manifestazione, alla quale hanno partecipato 232 autori-ferrovieri e centinaia di alunni e studenti delle scuole elementari e medie di Ancona, e il riconoscimento al lavoro svolto dal Presidente del D.L.F. di Ancona, Valerio Battistoni, e dai suoi collaboratori.

La presenza dell'Azienda è stata significativa. Sono intervenuti il Vice Direttore Generale, Dott. Bonforti, il Capo dell'Ufficio centrale D.L.F., Dott. Romano, accolti dal Direttore Compartimentale di Ancona, Dott. Cingolani. Pure presenti i presidenti dei D.L.F. di Milano, Giovanni Bandozzi, di Bologna, Werter Nerozzi e diverse autorità cittadine.

Ma è tempo di parlare del concorso. Nella sezione «narrativa» il maggior riconoscimento è andato a Giuseppe Gurrieri, Ausiliario di stazione in servizio presso la stazione di Bardonecchia con il racconto «Partenze». Secondo classificato Achille Valerio Galvagno, pensionato F.S., del D.L.F. di Torino e, quindi, al terzo posto Alberto Luchitta, Segretario Superiore in servizio presso l'Ufficio Ragioneria Compartimentale di Trieste.

Il premio speciale «Lirio Arena» (argomento di carattere ferroviario) è andato invece a Goffredo Gorini, Capo Stazione in servizio presso la stazione di Milano C.le con il racconto «La podofillina (ovvero della rivolta del Primo Manovratore Mazzei)».

Segnalazione, invece, per Armando Giorgi, Macchinista T.M. del Deposito Locomotive di Genova Rivarolo, Carlo Terranova, Segretario dell'Ufficio Personale Comp.le di Torino e Camillo Lacchè, Dirigente F.S. a riposo del D.L.F. di Roma.

Nella sezione «poesia» primo classificato è risultato Gianluigi Sacco, Segretario dell'Ufficio I.E. Comp.le di Milano con la poesia «Dopolavoro Bar»; secondo Roberto Falchi, Segretario della Divisione Contabilità Prodotti di Firenze; terzo Tino Di Cicco, Capotreno del Deposito Personale Viaggiante di Pescara.

Nel premio speciale «Lirio Arena» bella conferma di Goffredo Gorini, al quale è andato lo stesso riconoscimento nella sezione «poesia» con «Turno di notte».

La commissione ha inoltre segnalato: Armando Giorgi, segnalato pure nell'altra sezione, Antimo Di Donato, Assistente di stazione di Gallarate, Ferruccio Ramadori, Assistente di stazione di Perugia.

Festosa altresì la proclamazione dei vincitori del concorso speciale «Citta d'Ancona» riservato agli alunni e studenti delle scuole elementari e medie di Ancona che hanno disegnato e scritto tanti aspetti della ferrovia, esaltando ancora una volta il fascino della locomotiva a vapore che continua a rappresentare un simbolo di forza anche fra i più piccoli.

Nell'ambito della XX edizione della «Penna d'oro» è stato organizzato un concorso fotografico dalla Sezione A.E.C.

Il Dott. Bonforti premia un vincitore della «Penna d'oro». All'edizione di quest'anno hanno partecipato 232 concorrenti

Il Dott. Cingolani consegna il premio speciale «Città d'Ancona» riservato alle scuole

Comp.le di Ancona, con la partecipazione di 122 autori e bisogna obiettivamente riconoscere che l'A.E.C. si pone in evidenza in ambito locale e compartimentale come sostenitrice di tante belle e valide iniziative culturali.
Nella sezione «colore» primo premio per Marcello Fratesi, quindi Marcello Torrise e Paola Cinti. Segnalati: Alberto Petrini, Evandro Molinelli e Angelo Angelucci.
Nella sezione «bianco e nero» al primo posto si è classificato Alberto Petrini che ha preceduto, nell'ordine, Costantino Carletti e Angelo Angelucci. Segnalato: Giorgio Paolinelli.
Il premio speciale A.E.C. «L'aspirazione europeista dei ferrovieri italiani» è andato invece a Elia Vitali.
Nomi e graduatorie purtroppo inevitabili di una giornata di festa. Ma il fascino della manifestazione va al di là dei meriti innegabili dei vincitori, all'apparato organizzativo, alle belle parole, ai saluti ufficiali, va al cristallino impegno di tutti coloro che, a ragione, credono alla «Penna d'oro» e che con il loro entusiasmo le consentono di vivere.

Vittorio De Seriis

PERSONAGGI

Ermanno Gardinali: capotreno, storico, mineralogo e poeta

Il Capo Treno Ermanno Gardinali, del DPV di Novara, da oltre trent'anni dedica il suo tempo libero alle ricerche storico-archeologiche e, forse per un naturale rapporto di causa ed effetto, anche mineralogiche: quando un po' di materiale è pronto, egli diventa scrittore, attento e convinto, unicamente preoccupato di far conoscere in forma semplice e piana il frutto delle sue scoperte ai lettori e di renderli possibilmente partecipi delle attrattive e delle soddisfazioni delle medesime.
Nel campo scientifico i suoi scritti più importanti già pubblicati sono: «Oro alluvionale», «Andalusite, bavenite ed altri minerali della bassa Valsesia», «Ferrimolibdenite ed altri minerali dell'alpe Machetto».
Appassionato e dotto cultore di storia oltreché paziente ricercatore — come già detto — di reperti archeologici, il Gardinali, nelle 320 pagine della sua monografia su «Robbio», ha ricostruito il più accuratamente ed obbiettivamente possibile gli avvenimenti della Lomellina per un periodo lunghissimo, che va dall'età del bronzo al secolo XIX, analizzando con metodi rigorosamente scientifici e con ferma resa espressiva della sostanza scabra e nuda delle cose la sua evoluzione attraverso i secoli ed i tratti particolari che l'hanno caratterizzata in ogni epoca.
Il valore storiografico dell'opera è accentuato dall'attenzione che l'autore pone anche agli importanti interessi via via formantisi al di fuori del suo paese e della sua regione, indagando con intuizione artistica e con lucida nitidezza i moventi psicologici, morali ed economici dei fatti narrati.
Altre sue interessanti opere di storia sono: «Episodi della Resistenza robbiese», «Bartolomeo Marliano - archeologo del secolo XVI» e «S. Stefano M. di Robbio - la parrocchia e la sua gente».
Il Gardinali, inoltre, dimostrando di possedere una fertile versatilità, non ha disdegnato di dedicarsi anche alla poesia, ramo nel quale il suo curriculum annovera numerosi e lusinghieri premi, come il quarto conseguito nel 1950 a Roma al concorso per l'Anno Santo, il secondo nel 1957 a Torino con una lirica sul Piemonte, il primo per la Lomellina nel 1970 a Mortara ed una segnalazione a Vallombrosa.
Nel suo volume di versi «Spiga che sa di sale» (Milano 1950), così come nelle due raccolte antologiche «Voci nuove» (Torino 1957) e «Poeti della Lomellina» (Mortara 1977), la scrupolosa meticolosità dello storico e del mineralista cede il posto al delicato afflato dell'ispirazione ed alle intense e profonde vibrazioni dei sentimenti.
Porgere i meritati complimenti, a questo collega così schivo e riservato, è cosa troppo modesta di fronte all'entità ed alla qualità della sua poliedrica e cospicua produzione; accetti egli, almeno, l'esortazione e l'incitamento a continuare questa sua multiforme ed appassionante attività.

Renzo Marello

Ermanno Gardinali

Raffaele Viola, macchinista centenario

Il fumo fa male. Lo confermano tante statistiche che assicurano inoltre che i non fumatori sono più longevi dei fumatori, tanto da precisare anche che i primi vivono dieci anni più dei secondi.
Qualcuno può obbiettare: cosa c'entra il discorso tra «il fumo» ed il «non fumo»? Chi può infatti negare che una locomotiva a vapore non fuma? Fuma tanto da poterla paragonare ad un esercito di fumatori ed il fumo fa male anche a chi lo respira. Ed ecco spiegato il discorso. Il personaggio che presentiamo questo mese di «fumo» ne ha respirato tanto per circa 40 anni: il fumo di numerose locomotive (745-746-625). Parliamo del Macch. 1ª cl. Raffaele Viola, nato a Ponticelli (Napoli) il 25 nov. 1884, e ora residente nel cuore di Roma, che ha festeggiato recentemente (nonostante il fumo) il suo centenario attorniato da figli (tra i quali l'Ing. Luigi, Dirig. Sup. già in servizio presso l'Ufficio I.E. di Roma), nipoti e pronipoti, in grande allegria. Assunto nelle F.S. il 28 dic. 1910 come allievo fuochista presso il Dep. Loc. di Reggio Cal. ha sempre prestato servizio lungo le linee del sud; promosso Macch. nel 1920 e poi di 1ª cl. nel 1926, con un anno di ritardo rispetto ad altri colleghi più vicini al regime. Doveva andare in pensione per limiti di età nel 1942, ma fu trattenuto in servizio, a causa della seconda guerra mondiale, fino al '46. E non basta! Oltre il servizio effettivo, dopo essere stato posto in quiescenza, ha continuato a lavorare per altri 4 anni circa alla ricostruzione di linee e stazioni, assumendo — insieme ad altri colleghi — l'incarico delle demolizioni dei carri disastrati dalla guerra giacenti lungo le linee del sud. Ha quindi lavorato per altri anni come manutentore ed accudiente di impianti idrici e di riscaldamento delle unità immobiliari ed uffici compartimentali. Tutto ciò fa salire a circa 50 anni il lavoro alle dipendenze delle F.S.! Che dire ancora di questo gentiluomo all'inizio del suo secondo secolo di vita? L'abbiamo in-

Raffaele Viola nella sua casa, insieme con le sue pronipoti

Un lebbrosario, nella zona del Sidamo

contrato, attorniato da parenti e figli e subito, con grande gentilezza, ha raccontato tanti episodi della sua lunga vita di ferroviere, iniziata con la I Guerra Mondiale e terminata dopo la II. Anni lunghi, faticosi, difficili, affrontati con coraggio e fedeltà all'Azienda sempre tra l'affetto e la stima di colleghi e superiori. I ricordi di Raffaele Viola sono tanti.
Ha condotto tante volte il treno Reale per portare i Sovrani in visita alle Città del sud, come nel 1922, allorquando venne inaugurato a Catanzaro il Monumento ai Caduti, e ha portato Mussolini nel 1938 da Sibari a Reggio C. Ci ha poi raccontato dei pericoli incontrati e superati, come quando nella tratta Ricadi-Tropea, sopra un ponte alto 47 m, si sganciò una ruota della locomotiva (rimanendo però unita alla biella accoppiata) e saltò su tutte le traversine; e quando durante il periodo bellico rimase ferito al ginocchio destro a seguito di uno scontro al segnale della stazione di Rosarno, tra la tradotta militare da lui condotta e un treno viaggiatori in senso opposto, per difetto di segnalamento, e tanti altri episodi che, mano mano, affioravano alla sua mente. Personaggi, colleghi, amici, ora scomparsi, che durante il nostro incontro sono ritornati protagonisti di storie e ambienti ferroviari. In particolare, Viola tiene molto a ricordare il fuochista con cui ha lavorato per ben 14 anni, Giovanni Puleo di Catona. Un altro personaggio che ci ha accompagnati in un mondo ferroviario tanto diverso da quello cui siamo abituati attualmente, eppure ancora così vivo nei ricordi di Viola. A lui e ai suoi colleghi di un tempo vanno i nostri ringraziamenti per quanto hanno saputo compiere e per i grandi esempi di coraggio, rettitudine, perseveranza e costanza che hanno dato a tutti noi e che sta ora alle nuove generazioni di ferrovieri assimilare e portare avanti negli anni futuri.
Al collega Viola, auguri vivissimi per tanti anni ancora!

Elio Auticchio

Un aiuto per l'Etiopia

Il nostro collega Marino Giorgetti, che per «Voci» ha realizzato numerosi servizi durante i suoi viaggi in Africa, ci ha inviato il seguente articolo che volentieri pubblichiamo

È di questi giorni un'iniziativa nata nell'ambito dell'Impianto di Roma Termini, per la raccolta di generi alimentari da destinare alle popolazioni dell'Etiopia e del Sahel.
Animatore, il cappellano di Roma Termini, Don Oliviero Pellicioni ed un gruppo di suoi collaboratori; l'iniziativa a sfondo umanitario ha preso subito piede e ognuno si è sentito coinvolto.
Serbo una viva testimonianza della tragedia che coinvolge quelle zone dell'Africa: è una realtà difficile da dimenticare. Tra quella gente ho molti amici, studenti, missionari, tecnici, gente in gamba degna del nostro rispetto.
Conosco l'Etiopia per esserci andato più volte, non come turista ma come viaggiatore; dai confini a Sud con il Kenia e la Somalia (zona del Sidamo) fino all'estremo Nord con l'Eritrea e il Sudan, da Assab (mar Rosso) alle sorgenti del Nilo Azzurro (lago Tana).
Quello che fra le altre cose mi colpì fu l'estrema indigenza delle genti specialmente a Nord del Paese dove la privazione di ogni genere di alimento di base determina una elevata mortalità infantile, ed è all'origine di una grave forma di cecità. E, come se non bastasse, malattie virali, tubercolosi, lebbra, completano il tragico quadro.
Ma la fame in Etiopia non è soltanto questione di oggi ed esisteva già sotto il regime feudale dell'imperatore. Se l'opinione pubblica ne viene a conoscenza solo adesso è perché la televisione ha portato dentro le case i corpi scheletriti, deformi, i volti emaciati di quella gente e soprattutto dei bambini. Con l'invio dei generi alimentari raccolti si tampona *temporaneamente* la fame. Il mezzo più efficace per combatterla resta l'aiuto sistematico allo sviluppo economico e agricolo del paese.
Insegnare la coltivazione della terra, la conoscenza dei mezzi meccanici agricoli, formare tecnici, specialisti, operai, allevatori, dottori, personale paramedico, veterinari, maestri, e tanti altri specialisti in tutti i campi di intervento: questi sono gli interventi che contribuirebbero a formare le *fondamenta* su cui edificare il futuro del Paese.
Milioni di capi di bestiame (zebù) vivono sugli altipiani ma, purtroppo, una buona parte sono malati. Eppure l'Etiopia potrebbe, una volta sanato il bestiame, diventare addirittura un paese esportatore di carne.
Ci sono poi distese di granturco alto 3/4 metri, che nasce senza la necessità di coltivare il terreno, quasi spontaneamente. Basterebbe curare la terra, lavorarla con macchine, applicare nuove tecniche, combattere le malattie che decimano il bestiame, portare l'acqua dove necessita, formare una barriera contro l'avanzare del deserto a Nord (specialmente in zona Sahel) evitando il sistematico disboscamento ad opera dell'uomo (utilizzato per riscaldarsi, cucinare e per costruire capanne), per cambiare radicalmente la situazione.
Gli italiani sono presenti ovunque necessita aiuto, tecnici, missionari, medici e maestri sono in prima linea: lavorando in silenzio combattono ogni giorno un'impari lotta.
Purtroppo il nostro aiuto è come una goccia d'acqua in un oceano.
Conosco colleghi ferrovieri di quel Paese: per «Voci» ho intervistato a suo tempo il Direttore Generale. So che sono mobilitati per aiutare i fratelli del Nord, ma, da soli, non possono farcela.
Diamo un contributo concreto allo sviluppo del loro Paese, i ferrovieri di fronte alla legge del cuore non conoscono colore né ideologie, né frontiere.
Il gesto di donare in certe situazioni, è naturale.
Troppa gente muore *ancora* di fame, e questo non lontano da noi, ad appena 6/7 ore di aereo.

Marino Giorgetti

Corrispondenza con i lettori

In considerazione delle numerose lettere pervenute in redazione, questo mese utilizziamo lo spazio a disposizione interamente per le risposte individuali.

Il sig. **Sergio Bonato** da Pedemonte fa presente che un suo figlio celibe maggiorenne, dipendente dell'Azienda ferroviaria, pur prestando servizio in località abbastanza lontana dalla propria località, ha conservato la residenza nel Comune di Pedemonte, dove rientra saltuariamente in famiglia. In relazione a quanto rappresentato desidera conoscere se, sulla cartolina trasmessagli dalla Direzione provinciale del tesoro di Verona, fra i redditi degli anni 1982 e 1983 doveva indicare anche quelli fruiti dal figlio predetto al fine della determinazione del reddito familiare annuo da considerare per l'attribuzione delle quote di aggiunta di famiglia ai sensi dell'art. 20 della legge 27 dicembre 1983 n. 730. A tal uopo può dirsi che, secondo le disposizioni impartite in materia dal Ministero del tesoro (Ragioneria generale dello Stato), si devono considerare conviventi i figli maggiorenni celibi, che coabitano con il dichiarante il reddito complessivo familiare per la determinazione delle quote spettanti in relazione al carico e al reddito suddetto. Consegue che il reddito di un figlio celibe che presti opera retribuita in località distante da quella del beneficiario delle quote — non raggiungibile giornalmente con i mezzi ordinari a causa del rispetto dell'orario lavorativo — non va incluso nel reddito familiare, a nulla rilevando in proposito la circostanza che lo stesso figlio abbia conservato l'iscrizione anagrafica presso il Comune di origine, dato che, com'è noto, le risultanze anagrafiche possono essere disattese mediante qualsiasi valido mezzo di prova che dimostri la residenza di fatto dell'interessato, anche se quest'ultimo non abbia richiesto le debite variazioni.

Partecipo agli amici **Giuseppe Andriolo, Nino Brianti** e **Livio Parise** da Merano che non esiste alcuna norma giuridica che obblighi la Direzione provinciale del tesoro ad aggiornare la posizione pensionistica dei loro amministrati entro il termine perentorio di tre mesi dal ricevimento del ruolo di variazione, essendo ovviamente l'espletamento del lavoro condizionato dalla situazione organica dell'Ufficio medesimo. Purtroppo, anche per la regolarizzazione delle indennità di buonuscita da parte dell'OPAFS sono prevedibili tempi piuttosto lunghi.

Ritengo che quanto ho scritto nei numeri di ottobre e di dicembre decorsi sul tema della valutazione dell'anzianità pregressa ai ferrovieri posti in quiescenza nel periodo 1° luglio 1979-31 dicembre 1980 abbia accontentato il sig. **Siro Brandi** da Incisa.

Significo al dott. **Mario Coniglio** da Palermo che, secondo l'orientamento giurisprudenziale consolidato, l'art. 161 della legge n. 312 del 1980, sia per quanto riguarda le quote aggiuntive che per le conseguenti trattenute previdenziali, si riferisce ad emolumenti effettivamente percepiti e non a stipendi virtuali attribuiti ai soli fini pensionistici. Consegue che nell'ipotesi in cui il dirigente chiede il conferimento della qualifica superiore l'importo delle quote mensili maturate nella qualifica rivestita non può considerarsi nella base pensionabile, intendendosi assorbito dallo stipendio più favorevole della qualifica attribuita. In tale senso, infatti, si è espressa la Sezione del controllo della Corte dei conti con la deliberazione n. 1229 del 18 febbraio 1982, in base alla quale nei casi in cui l'interessato ha optato per l'attribuzione della qualifica superiore si deve prescindere dalla utilizzazione delle quote di maggiorazione. Circa la determinazione dello stipendio spettante ai dirigenti promossi dopo il 1° gennaio 1983, in virtù dell'art. 4 della legge n. 869 del 1982, si precisa che una volta conferito nella nuova qualifica (anche se acquisita per «fictio iuris» ai sensi della legge n. 336 del 1970) lo stipendio d'importo pari o immediatamente superiore a quello precedentemente fruito si aggiunge l'importo ottenuto moltiplicando la metà dell'incremento della classe o dell'aumento periodico, calcolato nella posizione e nelle tabelle vigenti nella qualifica di provenienza, per il numero dei bienni di permanenza relativi alla sola anzianità di servizio effettivamente prestato nella qualifica medesima; come si vede, ai fini predetti, non possono essere prese in considerazione le eventuali quote della classe o dell'aumento periodico maturate alla data di cessazione dall'impiego, trattandosi di un istituto valutabile soltanto per la determinazione della base pensionabile e giammai per la individuazione del trattamento di attività anche se virtualmente usufruito.

I trattamenti di quiescenza riguardanti i sottoelencati amici sono stati regolarizzati in via definitiva, 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 trasmessi 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) **Osvaldo Ferrando** da Torino con Mod. n. 910 del 6 agosto 1984, 2) **Ferdinando Nones** da Mezzolombardo con Mod. n. 552 del 22 novembre 1984 e **Bruno Tinozzi** da Roma con Mod. n. 969 del 6 agosto 1984; per la materiale percezione del nuovo rateo mensile e degli arretrati maturati per il periodo pregresso ogni sollecitazione va rivolta alla predetta Direzione di appartenenza.

Comunico alla sig.ra **Carmela Mongiovì Andreis** da Cuneo, dimissionaria a domanda ai sensi dell'art. 10 del decreto-legge n. 17 del 1983, convertito nella legge n. 79 s.a. (personale femminile coniugato), che durante il periodo di tempo in cui la pensione non le viene corrisposta ha titolo a fruire delle concessioni di viaggio spettanti in relazione alla sua posizione giuridica. In tal senso si è espressa la Direzione generale delle F.S., che ha impartito le conseguenti istruzioni ai Servizi e Compartimenti dipendenti con circolare A.G.2.2.4/1024/886/2-A del 30 giugno 1984. Quanto, invece, alle voci che le sarebbero pervenute circa la possibilità di poter ottenere, ricorrendo per vie legali contro l'Azienda ferroviaria, la riscossione immediata della pensione — senza dover attendere il differimento del trattamento economico di quiescenza per un periodo di tempo pari all'abbuono di servizio concessole per il raggiungimento dell'anzianità minima richiesta di a. 19 m. 6 e g. 1 — devo con rammarico smentire notizie del genere, che non hanno alcun fondamento giuridico. Infatti, pur rispondendo a verità che nell'articolo succitato si fa esplicito richiamo all'art. 42 del D.P.R. 29 dicembre 1973 n. 1092, riguardante il personale civile dello Stato, è evidente che la disposizione non può che riferirsi a tutte le dipendenti statali, le quali godano comunque della facoltà di conseguire il trattamento di pensione con anzianità inferiore ai venti anni, ancorché la detta facoltà di chiedere l'anticipato collocamento a riposo sia prevista da apposita distinta disposizione, che per il personale ferroviario è contenuta proprio nell'art. 219 dello stesso decreto presidenziale, non fosse altro che per il dovuto rispetto al principio della «par condicio». Sconsiglio, quindi, in modo assoluto di intraprendere un ricorso del genere — che peraltro andrebbe rivolto

AMICI IN PENSIONE

di G.B. Pellegrini

alla competente Sezione giurisdizionale della Corte dei conti e non all'Autorità giudiziaria ordinaria — nella considerazione che esso non avrebbe alcuna possibilità di accoglimento e si risolverebbe soltanto in una vana attesa e perdita di tempo, soprattutto per l'Organo adito.

E opportuno che il sig. **Emanuele Guido** da Gioia Tauro ponga in condizione l'Ufficio personale compartimentale di Reggio Cal. a fornire all'Ufficio Pensioni della Direzione generale F.S. le notizie più volte richieste, riguardanti l'esito della vicenda giudiziaria, nella quale l'interessato è stato coinvolto a partire dal settembre 1979. Senza le dette notizie si rende impossibile riesaminare la sua posizione pensionistica al fine di una eventuale modifica migliorativa della durata del servizio utile attualmente determinata in anni 35.

Rendo noto al sig. **Antonio Torino** da S. Anastasia che non può avvalersi della facoltà di ricongiungere al servizio ferroviario i periodi assicurativi versati all'INPS negli anni 1941 e 1942 perché l'operatività della legge 7 febbraio 1979 n. 29 è subordinata ad alcune condizioni, fra le quali, prima di tutto, quella che il dipendente si sia trovato in attività d'impiego il 24 febbraio 1979, data di entrata in vigore della legge medesima, condizione che nella fattispecie non si è potuta verificare. Tuttavia, poiché egli ha già compiuto il 60° anno di età, può richiedere alla sede zonale competente dell'INPS la liquidazione della pensione supplementare a quella ferroviaria in base ai contributi accreditati nell'assicurazione generale obbligatoria, qualora, come sembra, i detti contributi non siano sufficienti per il diritto alla pensione autonoma; la domanda va redatta su apposito modulo in distribuzione presso la competente sede dell'INPS.

Purtroppo, per la definizione della posizione pensionistica del sig. **Achille Ruggeri** da Cremona è necessario portare a termine il procedimento di ricongiunzione con il servizio ferroviario di ruolo dei contributi assicurativi versati all'INPS relativi a periodi di attività lavorativa alle dipendenze di terzi, nel quale procedimento si è innestato il riconoscimento del servizio prestato presso l'Azienda ferroviaria in qualità di straordinario dal 1° dicembre 1953 al 1° luglio 1954 da effettuarsi in base alle disposizioni contenute nel T.U. n. 1092 del 1973; nel frattempo, all'interessato viene corrisposto un trattamento provvisorio di quiescenza calcolato su di un'anzianità di servizio utile pari a 31 anni.

Mi auguro che il sig. **Vinicio Polidoro** da Formia abbia letto nell'apposita rubrica «Tuttarete» del decorso mese di ottobre la notizia riguardante il figlio Amato.

Informo il sig. **Stefano Torregrossa** da Catania come la norma che può rendere non valutabile nella pensione ferroviaria il servizio militare di leva — limitatamente, peraltro, al periodo 12 maggio-31 dicembre 1947 reso anteriormente alla data d'iscrizione al Fondo pensioni — può individuarsi nell'art. 6, primo e secondo comma, del T.U. 29 dicembre 1973 n. 1092, secondo il quale un periodo comunque computabile in quiescenza in base a regimi diversi è valutato una sola volta nell'ordinamento prescelto dall'interessato. A tale scopo, il dipendente, qualora intenda far considerare il servizio militare nella pensione a carico del sistema generale obbligatorio, deve farne esplicita richiesta alla sede zonale competente dell'INPS in occasione della domanda di pensione da presentare al compimento del 60° anno di età, mediante l'allegazione del documento matricolare rilasciato dall'Autorità militare, impegnandosi a non farlo valere sulla pensione che sarà successivamente liquidata dall'Azienda ferroviaria e, nel contempo, deve informare l'Ufficio Pensioni della Direzione generale F.S. della scelta operata ai sensi dell'art. 6 T.U. citato. Per quanto concerne, invece, la restante parte del servizio militare (31-12-47 - 20-6-48), essendo contemporaneo ad un periodo d'iscrizione nel Fondo pensioni del personale ferroviario esso non può essere autonomamente computato in alcun regime pensionistico, dato che va obbligatoriamente riconosciuto come servizio di ruolo reso alle dipendenze delle F.S.; infatti, poiché la decorrenza del servizio utile per la pensione ferroviaria comincia ad avere effetto dalla data d'iscrizione al predetto Fondo (31 dicembre 1947), consegue che la seconda parte del servizio militare sopra indicato può essere valutato una sola volta nel trattamento da liquidarsi dall'Azienda F.S. e non può essere utilizzato nel sistema dell'INPS per rispetto al principio generale che vieta la duplice valutazione di uno stesso periodo ai fini di due distinti trattamenti pensionistici.

Quanto sostiene il sig. **Domenico Medolla** da Campobasso in ordine all'importo mensile dell'elemento distinto della retribuzione, concessogli dal 1° gennaio 1981 ai sensi dell'art. 4 della legge 1° luglio 1982 n. 426, non trova riscontro nelle risultanze matricolari. Invero, l'importo annuo attribuito risulta di lire 1.824.118 (ottenuto moltiplicando il servizio reso alle dipendenze delle F.S. dalla data di assunzione al 31 dicembre 1980, pari a mesi 362, per lire 5.039) e, quindi, l'importo mensile che ne deriva ammonta a lire 152.009 e non a lire 160.408. Ovviamente, è proprio il predetto importo annuo che è stato tenuto presente sia ai fini della quiescenza che della indennità di buonuscita e che verrà preso in considerazione prossimamente per la regolarizzazione degli stessi trattamenti in base ai miglioramenti previsti dalla legge 14 luglio 1984 n. 292; d'altra parte, l'interessato non giustifica e documenta in alcun modo le proprie affermazioni circa il maggior importo mensile, del quale avrebbe fruito durante l'attività come emolumento in discussione.

Il sig. **Silvio Vercellino** da Torino ha posto due quesiti: con il primo chiede precisazioni sulla differenza tra «aggiunta di famiglia» ed «assegni familiari», con il secondo desidera assicurazioni sulla regolarità della corresponsione in suo favore della quota di aggiunta di famiglia, nonostante che abbia segnalato alla Direzione provinciale del tesoro che il di lui coniuge non è a suo carico. In merito alla diversità di natura e di funzioni delle quote di aggiunta di famiglia e degli assegni familiari può dirsi, brevemente, che le prime, nell'ambito del rapporto d'impiego pubblico ed in relazione alle caratteristiche di questo, costituiscono una parte della retribuzione e, quindi, di quel corrispettivo dell'attività lavorativa che, secondo il principio costituzionale dell'art. 36, deve essere sufficiente a garantire al lavoratore e alla sua famiglia un'esistenza libera e dignitosa.

Gli assegni familiari, per contro, corrispondono al principio costituzionale dell'art. 38, secondo comma, e cioè realizzano il diritto del lavoratore a che siano preveduti ed assicurati mezzi adeguati alle loro esigenze di vita in caso di bisogno e, nella specie, in caso del bisogno derivante dal carico di famiglia. In ordine poi al se-

Estrazione Obbligazioni FS

Il 20 novembre 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° gennaio 1985) 10% - 1975/1985, 10% - 1977/1987 - 1ª emissione e 10% - 1978/1988 - 1ª emissione.

Per ulteriori informazioni rivolgersi ai rispettivi Uffici Ragioneria.

Scambio di corrispondenza e ospitalità

Josè Luis Feneras Delgado, un Ingegnere che lavora presso le ferrovie spagnole (RENFE), chiede di poter entrare in corrispondenza con qualche ferroviere italiano. L'Ing. Delgado — che ha 28 anni, è sposato e ha un figlio — è interessato anche a un eventuale scambio di soggiorno per il quale metterebbe a disposizione una delle sue due case a scelta: a Valencia, sulla costa mediterranea o a Burgos, in montagna.

Josè Luis Feneras Delgado, c/ Fuente la Miguera N. 7-2° - Valencia 46006 - Spagna

condo quesito si precisa che condizione per la corresponsione della quota di aggiunta di famiglia per la moglie del dipendente o del pensionato statale è che la stessa sia sprovvista di reddito di lavoro superiore alle lire 10 mila mensili lorde. Per reddito di lavoro deve intendersi, in questa particolare materia, soltanto il ricavato di qualsiasi attività lavorativa esercitata in proprio o alle dipendenze di terzi e, quindi, non vanno considerati reddito di lavoro: le pensioni, le rendite d'infortunio, le indennità di disoccupazione, le borse di studio, gli indennizzi di natura risarcitaria, ecc. Pertanto, in rapporto alla diversa natura del reddito usufruito, il coniuge può risultare a carico ai fini in questione, mentre lo stesso reddito non di lavoro (qualora superi il parametro previsto dalle norme fiscali per la configurazione del coniuge e delle altre persone a carico) può non consentire la spettanza delle detrazioni d'imposta per carichi di famiglia, dato che appunto le norme tributarie subordinano il diritto a tali detrazioni alla non possidenza da parte delle persone, suscettibili di essere considerate a carico, di qualsiasi tipo di reddito non superiore al parametro prestabilito. □

NOTIZIE PER IL PERSONALE

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

Accertamenti professionali

Con D.M. 11-10-1984, n. 2267 (pubblicato sul B.U. — parte 3ª — n. 10 del 31-10-1984) è stato indetto l'accertamento professionale per il passaggio ad Ispettore Capo Aggiunto, mediante valutazione dei titoli di servizio.

Equo indennizzo

Sono stati ultimamente sottoposti al vaglio dell'apposita Commissione costituita in seno al Consiglio di Amministrazione 78 nuovi decreti di concessione dell'equo indennizzo ad altrettanti dipendenti od ai relativi superstiti, con un complessivo impegno di spesa di L. 593.754.892, mentre è iniziato l'«iter» amministrativo di altri 55 schemi di decreto per un ulteriore importo di L. 488.220.260. Nel frattempo, lo stesso Ufficio 5° del Servizio Personale, competente in materia, ha messo a punto oltre 50 nuovi decreti, che si prevede potranno essere approvati entro la fine del corrente anno.
Inoltre, è in pieno svolgimento il complesso lavoro di conguaglio dei circa 430 decreti di concessione dell'equo indennizzo emanati nel corso dell'esercizio precedente, al fine di corrispondere agli interessati la differenza loro spettante in applicazione delle tabelle collegate agli stipendi approvati con legge 10 luglio 1984, n. 292. Attualmente, con provvedimenti del Capo dell'Ufficio 5° del Servizio Personale, sono stati definiti oltre un quarto dei 430 decreti suddetti, per un impegno di spesa di lire 143.130.381, mentre si conta di concludere l'intera partita entro il corrente anno. Già i primi provvedimenti di conguaglio sono stati notificati ai destinatari, mentre sono in corso gli ulteriori adempimenti contabili per la corresponsione agli interessati delle quote spettanti a regolarizzazione.

Per onorare la memoria di Giovanni Vaccaro, già Segretario Superiore del locale U.P.C. ed affermato poeta, nel secondo anniversario della sua morte — avvenuta per incidente stradale in ancor giovane età — il DLF torinese, in collaborazione con la Sezione Provinciale dell'A.I.D.O., ha organizzato un «Concorso Nazionale 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 Dante Strona, di Fontaneto d'Agogna con la poesia «Il cuore tra le fronde», per il tema «Amore», e Nicola Romano di Palermo con la poesia «Quaderno a righe», 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.

Computermania

Un gruppo di ferrovieri dell'Ufficio I.E. di Napoli, appassionatissimi di computer, lanciano un appello a tutti i colleghi della rete, come loro interessati all'informatica, per avviare uno scambio di consigli e programmi compatibili con il CBM 4 (ma anche con altri computer).
Per entrare in contatto col gruppo napoletano, scrivere a: Luigi Addesso, Segretario Tecnico, Ufficio I.E. Comp. le Rep. Gest. e Lavori Napoli (tel. FS 985/4396)

CRONACHE DEL DLF

Il Gruppo di pattinaggio artistico del D.L.F. di Trieste fotografato al termine dell'annuale gara sociale

Organizzata dal D.L.F. di Trieste si è tenuta nella Sala Maggiore del sodalizio Dopolavoristico l'annuale «Mostra Comp.le di Pittura e Scultura». Alla rassegna hanno partecipato 44 artisti, tutti ferrovieri o familiari.
Il 1° premio per l'acquerello è stato assegnato, dalla giuria composta dai critici Sergio Brossi, Giovanni Duiz e Claudio Martelli, ad Attilio Carli-Kralj per «Angolo del Carso», per l'olio è andato invece a Tarcisio Mecchia per «Case con orti».
Al secondo posto si è piazzato Mario Bassi per l'olio «Marina di Monfalcone», mentre per la scultura la posizione di testa è toccata a G. Carlo Coletti.

La Sezione Pattinaggio Artistico del D.L.F. di Trieste, a conclusione della stagione agonistica ha tenuto l'annuale gara sociale al termine della quale sono stati consegnati riconoscimenti a quegli atleti che guidati dalla valida allenatrice, signora Ivana Ruzzier, hanno saputo imporsi in campo regionale e nazionale. Tra i premiati Daniele Balestra, Simone Giannino, Francesca Mantovani, Andrea Scattorin, Rossana Ca-

Un momento dell'inaugurazione dell'impianto sportivo polivalente dell'Istituto Sperimentale

striotta, Dario Tedesco ed altri.

Con l'inaugurazione avvenuta recentemente del campo sportivo polivalente costruito all'interno del piazzale dell'Istituto Sperimentale di Roma Trastevere, si è finalmente istituita anche la Sottosezione DLF dell'Istituto Sperimentale. La manifestazione inaugurale ha offerto ai soci, alle Autorità aziendali ed ai Dirigenti del DLF di Roma una prova di ottimo livello sportivo delle squadre scese in campo: calcetto, pallavolo, tennis.
A conclusione degli incontri sportivi c'è stato un piccolo rinfresco cui hanno partecipato i soci della istituita sottosezione, il Direttore dell'Istituto Sperimentale Ing. Giulio Giovanardi, il Vice Presidente del DLF di Roma e responsabile delle sottosezioni, Gasbarro ed il Consigliere allo Sport Galvano, ed il Dirigente della sottosezione stessa, sig. Sergio Michelini. Gli intervenuti hanno unanimemente sottolineato l'importanza di tale iniziativa e l'augurio di una più intensa attività sportiva, evidenziando l'impegno profuso da tutti, dal Direttore dell'I.S., dal Dirigente e dai soci della sottosezione e dal Vice Presidente del DLF al fine di giungere alla realizzazione dell'impianto necessario per favorire la partecipazione alle attività dopolavoristiche di molti colleghi e familiari.

Anche quest'anno, organizzato dal Dopolavoro Ferroviario di Bari (Sottosezione di Modugno) e con il patrocinio del Comune di Modugno, si è svolta la mostra di Arti Figurative «Città di Modugno».
La manifestazione, accolta con favore da numerosi artisti iscritti al suddetto sodalizio, è stata inaugurata dal Sindaco di Modugno, prof. Corriero.

FERLETTURE

Locomotive trifasi

Le locomotive elettriche a corrente trifase, che fecero servizio in Italia fino a sette anni fa, hanno rappresentato una tappa fondamentale nell'evoluzione della trazione elettrica ferroviaria a livello mondiale. Fin dal primo decennio del Novecento i progettisti idearono dei dispositivi di comando multiplo, a controllo automatico, per permettere il funzionamento di due locomotive accoppiate in doppia trazione comandate da un unico macchinista, con evidente beneficio economico e risparmio di personale. Tali dispositivi hanno anticipato di decenni i principi dei controlli automatici moderni. Il comando multiplo delle locomotive trifasi, in forme molto diverse, ebbe poi nuove applicazioni fra il 1957 e il 1965: decine di locomotive trifasi funzionarono regolarmente a comando multiplo, specialmente sulle linee dei Giovi e del Brennero.
Il libro di Mascherpa riassume l'evoluzione del comando multiplo delle locomotive trifasi, senza trascurare i dispositivi sperimentali, con supporto di un centinaio di illustrazioni (fotografie e disegni) in larga parte inedite.
Locomotive trifasi a comando multiplo, di Erminio Mascherpa, pagg. 64, L. 12.900, ETR - Editrice Trasporti su Rotaie (Casella Postale, 35-25087 Salò - Brescia)

L'«Arlecchino»

Il numero 19 delle «Monografie ferroviarie» a cura delle «edizioni elledi» è dedicato agli **Elettrotreni ETR 250 «Arlecchino»**. Il fascicolo, che ripercorre attraverso foto, disegni, descrizioni tecniche e dati d'esercizio la storia dell'Arlecchino, uno dei treni di bandiera delle ferrovie italiane degli anni '60 è introdotto da una prefazione di Angelo Nascimbene. Gli autori, Alessandro Buonopane e Gianni Leonardi, descrivono minuziosamente ogni aspetto di questo celebre convoglio: dal «design» interno ed esterno, alla meccanica delle varie componenti. Corredano l'opera 50 fotografie b/n, 15 a colori, 6 pagine di disegni oltre ad esaurienti tabelle che tracciano l'identikit del mezzo.
Elettrotreni ETR 250 «Arlecchino» di A. Buonopane e G. Leonardi, pagg. 52, L. 12.000, edizioni elledi, Via Casini, 41 - Torino

Gruppo 685

Sempre di Erminio Mascherpa, questa volta affiancato da Gian Guido Turchi, è il volume **La regina delle locomotive. Storia del Gruppo 685**. Una storia che è soprattutto storia d'immagini, suggestivi bianco/neri che fermano sbuffi di fumo, scorci, primi piani in un «album di famiglia» che farà la felicità di molti ferroamatori. Il libro è suddiviso in 8 capitoli: Il viaggio, Mediocrità aurea, Le 685 crescono, Una nuova famiglia, La turbina, Affermazione e popolarità, Tempo di guerre, Verso il museo. La seconda parte del volume è dedicata, invece, a «Le macchine», descritte nei più riposti dettagli. Chiude l'opera un'«Appendice» che presenta le prove di trazione, il glossario e la bibliografia.
La regina delle locomotive. Storia del gruppo 685 di E. Mascherpa e G.G. Turchi, pagg. 240. ETR - Salò

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

Cicogna express. È nato Alessio, figlio dell'Assistente di Stazione Cesarino Volpe in servizio presso la stazione di Sella di Corno. Al Deposito Locomotive di Fabriano un fiocco rosa ed un fiocco azzurro, il Macchinista T.M. Francesco Polidori annuncia la nascita della figlia Natalia ed il Macchinista Nello Dirmiti quella del figlio Enrico. Ai due papà e alle rispettive mamme tante congratulazioni. A L'Aquila è invece nato Lorenzo, primogenito del Capo Stazione Mariano Giuliani e della sig.ra Sandra. A tutti tanta felicità.

Pensioni. In un ristorante tipico della Val Nerina sono stati simpaticamente festeggiati, dai colleghi in servizio e in quiescenza, i neopensionati: Armando Ferroni, Capo Stazione Sovrintendente già 1° Aggiunto alla stazione di Terni; Franco Bonifazi, Capo Stazione e Francesco Narpi, Capo Gestione Superiore, ambedue in servizio a Terni. Il Capo Stazione Superiore Fernando Romano di L'Aquila ha lasciato il servizio salutato calorosamente da tutti gli amici. Quasi un record: il Tecnico Rolando Passetti di Fabriano è andato in quiescenza dopo oltre 41 anni di servizio. Complimenti.

Lauree. Il giovane Oriano Francescangeli, figlio dell'Ausiliario di Stazione Mansueto di Castelplanio, ha conseguito la laurea in Ingegneria Elettronica presso l'Ateneo di Ancona conseguendo la votazione di 110 e lode con dignità di stampa.

I nostri lutti. È morto improvvisamente l'Assistente Capo Tito Urbani da tutti stimato nella stazione di L'Aquila. È scomparso anche Adelmo Carletti, Ausiliario in pensione di Foligno. Condoglianze ai figli Renato e Paolo, ambedue ferrovieri.

Bari

Lauree. Il Capo Treno Leonardo Falcone del DPV. di Gioia del Colle si è laureato in Economia e Commercio con il massimo dei voti. Congratulazioni vivissime.

La cicogna ha portato Francesco in casa dell'Op. Qual. Giovanni Quacquarelli del Reparto 11/E di Barletta. Ai genitori ed al piccolo auguri e felicità.

Quiescenze. Sono stati collocati a riposo: il Cond. Costantino Cavallo, l'Ass. Capo della stazione di Cosenza Ettore Lifrieri; il Capo Tecn. Sup. Saverio Padalino del D.L. di Foggia; il Tecn. Nicola De Facendis del D.L. di Bari; il Rev. Sup. Antonio Capicotto dell'Uff. Mov. Comp.le; l'Appl. Capo r.e. Cataldo Di Tommaso dell'Uff. I.E. Comp.le; il Macch. Gabriele Grassi e l'Aus. Leonardo Curci del D.L. di Bari; il Guard. Giovanni Salatino della staz. di Ostuni; il Capo Tecn. Raffaele Andriani dell'Uff. Lav. Comp.le; l'Aus. di Staz. Giovanni Notarnicola e l'Ass. Capo Giovanni Rizzi della staz. di Taranto; il Dev. Giuseppe Sante Del Frassino della staz. di Bari; il Controll. Viagg. Giuseppe Dargenio della Zona Controllori di Barletta; il Tecn. Leonardo Germinario della Zona 14/2 I.E. di Taranto; il Capo Gest. Enzo Carrozzini della staz. di Barletta; il Guard. Rosa Dell'Erba della staz. di Trinitapoli. A tutti gli auguri più affettuosi di lunga e serena quiescenza.

Lutti. È deceduta la madre del Segr. Sup. e del C.P.V. Sup. Ugo e Mario Gattolla. Sono venuti a mancare anche l'ex Tecn. I.E. Giuseppe Di Giuro, padre del C.S. Sup. Michele, il dott. Ferdinando Bossis, già Capo Ufficio Personale Comp.le e il padre del Cond. Gaetano Russo. Sentite condoglianze.

Bologna

I nostri lutti. Sono deceduti in attività di servizio: l'Appl. Capo Salvatore Toscano dell'Ufficio Impianti Elettrici; il Guardiano Ciro Iuliano della stazione di Poggio Rusco; l'Ausiliario Carlo Marchesini del Dep. Loc. di Bologna San Donato. Alle famiglie così duramente colpite giungano le più sentite condoglianze.

Esodi. Hanno lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età: il Segr. Sup. Giancarlo Andrini dell'Ufficio Lavori; il Macch. Sergio Baravelli del Dep. Loc. di Bologna C.le; l'Aiuto Macch. Gualtiero Boni del Dep. Loc. di Bologna C.le; l'Op. Qual. Vincenzo Calà dell'O.G.R. di Bologna; il Macch. Remo Graziani del Dep. Loc. di Bologna C.le; il Tecnico Elio Malpassi del Rep. 45/ETT Bologna; l'Op. Qual. Walter Mazzola del Tr. Lavori di Parma; il Capo Tec. Sup. Antonio Negri dell'Ufficio Lavori di Bologna. A tutti, gli auguri più cordiali di salute e serenità.

Nascite. Vivissimi rallegramenti all'amico Bramante Tamburini, Aus. di Staz. di Castelbolognese, ed alla moglie Anna Maria per la nascita del figlio primogenito Alessandro.

Anniversario. L'Appl. Capo Giancarlo Gentili desidera ricordare il 25° anniversario della morte del padre, Giacomo deceduto per incidente sul lavoro il 6-12-59 nel corso dei lavori di ripristino della linea Lugo-Conselice, interrotta da un'alluvione del Santerno. Aderiamo volentieri a questa rievocazione per ricordare, attraverso la figura di Giacomo Gentili, le migliaia di lavoratori degli appalti che operano con sacrificio ed abnegazione nell'Azienda, ferrovieri di fatto anche se non di nome.

Cagliari

Marcia Nuziale per Maria Eugenia Maxia, Segretario dell'Ufficio Movimento, e per Pier Francesco Cancedda, che hanno pronunciato il fatidico sì davanti al Sindaco di Cagliari. Alla simpatica coppia auguri di tanta felicità.

Per la 4ª volta la cicogna è giunta in casa del Conduttore Giuseppe Cinus del Deposito Personale Viaggiante di Cagliari portando l'attesissimo maschietto di nome Mario. Al collega Cinus e alla moglie le nostre felicitazioni.

I neo-pensionati sono: Carlo De Fraia, Capo Treno distaccato presso l'Ufficio I.E., Giuseppe Cau, Applicato Capo dell'Ufficio Lavori e Gianni De Fraia, Capo Stazione Sovrintendente, nonché Segretario del Reparto Movimento di Cagliari. Ai simpatici colleghi vadano gli auguri di lunga pensione e di ottima salute.

I nostri lutti. È morto a Cagliari Raffaele Nateri, Capo Treno 1ª classe in pensione del D.P.V. di Cagliari, padre del Capo Treno Franco e suocero dell'Applicato Capo Mario Floris della Segreteria del Direttore Compartimentale. Alla famiglia giungano le condoglianze di «Voci».

Firenze/Unità dist.

Decessi. Sono deceduti di recente il padre del Segretario Superiore Maria Antonietta Simone, la madre dell'Applicato Giuliana Guerrini, la madre del Segretario Superiore Marino Biagi del CVB. Molte sentite condoglianze.

Pensionamenti. È stato in questi giorni posto in quiescenza l'Aiuto Macchinista Aramis Chiari del CVB. Sinceri auguri per una lunga e serena pensione.

Fiocco Rosa. È nata Claudia all'Applicato Antonietta Giusti. Alla piccola ed ai genitori tanti auguri e felicitazioni che estendiamo anche al Segr. Liviana Barducci dell'Ufficio Ragioneria per la nascita di Debora.

Firenze/Mat. e Traz.

A Umberto Terzani, Ausiliario presso l'Ufficio 9°, è nata Veronica. Rallegramenti al collega e alla mamma, signora Filomena Pace. Auguri alla bambina.

All'Università di Firenze, si è laureata in Matematica Tiziana Paoli, figlia del collega Giuliano dell'Ufficio 1°. Alla neo dottoressa i nostri più vivi rallegramenti.

Genova

Serafino Bologna, figlio di Ivo, Macchinista del D.L. di Savona, si è brillantemente laureato in Scienza Economiche e Commerciali col lusinghiero punteggio di 110. Al neo-dottore le nostre felicitazioni e auguri di successo.

Il Segretario Superiore Giorgio Parodi dell'U.P.C. è papà per l'arrivo del primogenito Fabrizio. All'amico Parodi e alla consorte i nostri più vivi rallegramenti.

Riunione di commiato all'Ufficio Movimento e all'Ufficio Lavori dove, alla presenza del Direttore Compartimentale ing. Romano, sono stati salutati e festeggiati rispettivamente il Primo Dirigente, dott. Pasquale D'Auria e il Segretario Superiore 1ª classe Pierino Ravelli, collocati a riposo per limiti di età. Ai due neo-pensionati auguri di bene e di lunga vita.

Il Deposito Personale Viaggiante di Ventimiglia ha festeggiato i colleghi Abbo, Barbieri, Belloni, Formaggini, Lacqua, Landi, Revetria, Rosso e Seccatore, collocati a riposo durante l'anno trascorso. Ai neo-pensionati i nostri più fervidi auguri.

Milano

Quiescenze. Il 2 gennaio, dopo aver prestato la sua opera per ben 42 anni, ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età il C.G. Sovrintendente Attilio Viola, titolare della Gestione Viaggiatori della stazione di Milano Centrale.

Assunto nel 1942 quale alunno

d'ordine contrattista presso la stazione di Milano P. Romana, ha via via percorso le tappe della sua carriera ferroviaria, approdando alla stazione Centrale nel 1954 dove, dopo aver ricoperto incarichi in vari uffici, nel 1976 ha assunto la titolarità della Gestione Viaggiatori.
Al collega che ricorderemo per le sue elevate doti professionali e umane, vada il più cordiale augurio di lunga e serena quiescenza.

Napoli

Nascite. Giuseppe è nato alla sig.ra Rita Naddeo, moglie del Segr. dell'Ufficio Lavori Ciro Romano; Dario è nato alla sig.ra Annamaria Corposanto, consorte del Segr. Gennaro Panniello, dello stesso Ufficio Lavori. I nostri vivissimi rallegramenti.

Nozze. Si sono uniti in matrimonio l'Ausiliario della Stazione di Livorno C/le Vincenzo Chiaravalle e la sig.na Fortuna Longo; la dott.ssa Giuseppina Autiero, figlia dell'Appl. Capo r.e. Luigi dell'Uff. Collaudi Trazione, e il sig. Antonio D'Amore. Alle felici coppie le nostre congratulazioni.

Commiati. Hanno lasciato il servizio ferroviario perché collocati a riposo: il Cond. Carlo Finizio, del D.P.V. di Napoli C/le; il Guard. Carmela Amoroso, della stazione di Isernia; il Guard. Raffaele Apice, della stazione di Capua; il Macch. Ruggiero Bifulco, del D.L. di Napoli Sm.to; il C.D. Sovr. Michele Caccavella, del D.L. di Napoli C. Flegrei; l'Ass. C. di stazione Giovanni Caporaso, della stazione di Salerno; il C. Tec. Pasquale Caputo, del 37° Tr. Lavori di Polla; il Segr. Sup. 1ª cl. Antonio Iannone, dell'UPC di Napoli; il C. Treno Domenico Scalaprice, del D.P.V. di Caserta; il CSQ. Man. Gerardo Zazzaro, del D.L. di Napoli C. Flegrei; l'Appl. C. r.e. Giovanni Di Lullo, della Dirigenza C/le; il Macch. Michele Gabriele, del D.L. di Campobasso; il Dev. Fiore Ferrentino, della stazione di Nocera Sup.; l'Ausiliario Michele Di Iorio, della stazione di Campobasso; l'Op. Qual. Italo Di Filippo, del 1° Tronco Lavori di Minturno; il Macch. Luigi Genito, del D.L. di Benevento; il Dev. C. Giuseppe Di Stasio, della stazione di Salerno; il CSQ. Man. Tommaso Crisci, del D.L. di Salerno; il CSQ. Man. Pasquale Bambino, dell'Officina G.R. di S. Maria La Bruna; l'Ausiliario Pasquale Fresegna, della stazione di Napoli C/le; il C. Treno Attilio Marchionne, del D.P.V. di Napoli Sm.; l'Ass. Mag. Michele Ottaiano, del Magazzino Approv.ti di Napoli P.R. e il Tecnico Ettore D'Auria, della Sq. Rialzo di Torre C/le.
A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

Decessi. È improvvisamente venuto a mancare all'affetto dei propri cari il Conduttore Luigi Nocera, del D.P.V. di Caserta. Le nostre sentite condoglianze alla famiglia.

Palermo

Nascite. Grande animazione in casa del collega dott. Salvatore Oddo, Segretario Tecnico presso l'Ufficio Lavori Compartimentale, allietata dalla nascita di tre gemelli. Grazie alla fecondazione extracorporea, una tecnica messa in atto presso una clinica specializzata del capoluogo siciliano, la sig.ra Rosetta Oddo, prima donna in Italia, ha dato alla luce tre vispi gemelli: Ettore, Giorgio e Daniela.
La felicità che regna in casa Oddo è grande. Complimenti ed auguri sono giunti da tutte le parti. Anche l'ing. Armando Colombo, Direttore Compartimentale di Palermo e l'ing. Orazio Allegra, Capo dell'Ufficio Lavori, hanno voluto esprimere le proprie felicitazioni. «Voci» si associa auspicando ogni benessere ai tre piccoli.

Esodi. Ha lasciato volontariamente l'Azienda per dimissioni il rag. Adolfo Franco, Assistente Capo di Stazione presso l'Ufficio Personale Compartimentale. Auguri.
Ha lasciato l'Azienda anche il cav. Salvatore Poidomani, Applicato Capo presso la 2ª Sezione Lavori di Catania.
Auguri di lunga e serena quiescenza.

I nostri lutti. È recentemente deceduto in attività di servizio il Segretario Superiore Vincenzo Trombetta, dell'Ufficio Movimento Compartimentale.
Ai familiari esprimiamo le nostre sentite condoglianze.
Condoglianze anche al Segretario Superiore di 1ª classe dott. Giuseppe Arnetta, dell'Ufficio Materiale e Trazione, per la morte della madre; all'Autista Carmelo Guarneri, dell'Autorimessa di Palermo, per la morte della madre; al Capo Stazione Superiore Salvatore Perrone, Titolare della stazione di Pollina, per la morte del padre; al Segretario Superiore Pietro Manicalco dell'Ufficio Ragioneria, per la morte del fratello, Commesso a riposo Gioacchino, già in servizio presso l'Ufficio Sanitario Compartimentale.

Reggio Calabria

Laurea. Daniele Menniti, figlio dell'Assistente di Stazione Giuseppe in servizio presso la stazione di Falerna, ha concluso brillantemente gli studi universitari conseguendo il diploma di laurea, presso l'Università di Cosenza, in Ingegneria delle Tecnologie Industriali - indirizzo elettrico - con il massimo del punteggio.
Congratulazioni ed auguri per un brillante avvenire.

Quiescenza. Il cav. Gigi Cuzzocrea, Rev. Sup.re di 1ª classe — Capo Reparto Segreteria dell'Ufficio Commerciale e del Traffico — ha lasciato l'Azienda per limiti di età dopo oltre 40 anni di ininterrotto servizio.
Al neo pensionato giungano da parte di «Voci» gli auguri più cari di lunga e serena quiescenza.

Lutto. Condoglianze sentite alla famiglia del collega Fortunato Calamia, in servizio presso l'Ufficio Movimento, per la scomparsa della madre.

Nascite. Si chiama Antonino il secondogenito dell'amica Tanina Pellicanò, Segretario presso la Direzione Compartimentale, e del dr. Angelo Missineo e farà compagnia alla piccola Maria Antonietta. Auguri vivissimi anche al nonno paterno Antonio già Applicato Capo all'Ufficio Ragioneria.
Fiocco rosa in casa del collega Nicola Bagalà, Ass. Dep. Locomotive di Bologna S.D. La moglie, sig.ra Pina, ha dato alla luce Maria Stefania. Ce lo comunica con grande gioia il nonno paterno Luigi, Capo Treno a r. del D.P.V. di Reggio Calabria. Tantissimi auguri.

Roma/Impianti

Quiescenze. È andato in pensione Mario Del Signore, Capo Gest. Sovrint. Capo del 1° Reparto Commerciale e Traffico. Gli rivolgiamo tanti e tanti auguri di sereno futuro e di felice quiescenza. Il Capo P.V. Sovr. Luigi Marucci lascia l'Azienda dopo più di 35 anni di servizio attivo per ricoprire l'incarico di Coordinatore Nazionale dei Fiduciari della Banca Nazionale delle Comunicazioni. Subentra nell'incarico al rag. Michelino Maddamma, collocato a riposo per limiti di età. Ai due colleghi giungano gli auguri più sinceri per anni felici.
Anche il collega Capo Gestione Mario Silvestri della Segreteria di Roma Termini ha lasciato in questi giorni l'Azienda per limiti di età. Un augurio anche per il Cond. Enzo Cavalcariola del D.P.V. di R. Termini da pochi giorni in pensione.

Fiori d'arancio. L'Ausiliario di Staz. Michele Bozza di Roma Termini nella bella cittadina di Fondi si è unito in matrimonio con la sig.na Gioconda Scalingi.
Colleghi ed amici gli augurano felicità e serenità.

Roma/Servizi

Affari Generali

Il 2 gennaio 1985 il Dott. Giuseppe Labella è andato in quiescenza per raggiunti limiti di età. Il Dott. Labella, che va in pensione con oltre 43 anni di servizio, è sicuramente uno dei più cari amici di «Voci» avendo assiduamente collaborato con il nostro Periodico sin dalla sua fondazione. In tutti questi anni, ogni pagina, ogni articolo, ogni numero di «Voci», si può dire che siano passati fra le mani dell'amico Labella, che non ci ha mai fatto mancare suggerimenti e consigli. Al carissimo amico — che dal 1959 è stato addetto all'Ufficio Stampa dell'On. Ministro — un abbraccio caloroso dalla redazione di «Voci», con i migliori auguri di lunga e serena quiescenza.

Dopo 43 anni di servizio, il dirigente Superiore Dott. Olindo Orlandi è stato collocato in quiescenza per raggiunti limiti di età. Il Dott. Orlandi iniziò la sua carriera presso il Servizio Trazione, segnalandosi nello svolgimento di importanti compiti, quali la riorganizzazione dei processi produttivi nelle Officine. Passato al Servizio Affari Generali, appena costituito, il Dott. Orlandi ha in particolare esplicato la sua professionalità nel campo della razionalizzazione del lavoro, delle rilevazioni statistiche e, più recentemente, negli studi sulla produttività aziendale.
Al Dott. Orlandi i migliori auguri di una lunga e serena quiescenza da parte di «Voci della Rotaia».

Un gravissimo lutto ha colpito l'amico e collega Armando Nanni, della Divisione Autonoma Relazioni Aziendali, per la morte della mamma, sig.ra Letizia Ghini. Al caro Armando, da tanti anni collaboratore di «Voci», giungano le fraterne condoglianze di tutta la redazione.

C.E.U.

Nascite. Tanti auguri affettuosi a Lorenzo, festosamente accolto in casa dalla madre, Segr. Simonetta Graziani e dal padre Isp. C.A., ing. Ugo Dell'Arciprete, redattore del nostro periodico. Augurissimi da parte della redazione di «Voci». Auguri anche all'Applicato C. r.e. Roberto Miglietta per la nascita del figlio Marco.

Lutti. Per la perdita di persone care, porgiamo ad alcuni colleghi le più sentite condoglianze: al Segr. Paolo Persia per la morte della madre, al Segr. Sup. Pasquale Mazzariello per la morte del padre, al S.S. 1ª cl. Sergio Casarella per la morte del padre, al Segr.

CASA NOSTRA

Luigi Benedictis per la morte della madre, all'Appl. C. Gianfranca Costantini per la morte del padre.

Servizio Commerciale

La casa di Walter Mezzetti e di Gabriella Vaccarotto, entrambi Ispettori Principali presso la nostra Azienda, è stata allietata dalla nascita di due gemelli: Giulia e Flavio che sono giunti a far compagnia alla sorellina Sara. Ai neonati, alla piccola Sara e ai genitori giungano i nostri più cari auguri.

Un grave lutto ha colpito i Segretari Sup. di 1ª classe Enzo e Roberto Curiale che hanno perduto il fratello Francesco, il quale recentemente aveva lasciato l'Azienda. Ai colleghi, così duramente colpiti, giunga no le nostre più sentite condoglianze.

Impianti Elettrici

Nascite. Tanti e tanti auguri al collega Angelo Pannullo dell'Ufficio C.le 2° per la nascita della figlia Angela.
Auguroni alla collega A. Maria Tozzi dell'Ufficio C.le 2° per la nascita del figlio Massimiliano.
Fiocco azzurro in casa Santulli dell'Ufficio C.le 7° per l'arrivo di Alessandro.

Esoneri. Hanno lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età i Segretari Superiori di 1ª classe Alberto Paesani e Marcello Spaziani. Ai colleghi, i più sinceri auguri di una lunga e serena quiescenza.

Istituto Sperimentale

Cicogna express. Felicitazioni vivissime al collega Ignazio Mereu e alla signora Nicoletta, che hanno avuto la casa allietata dall'arrivo di Giorgio.
La cicogna è giunta anche in casa dell'amico Mauro Rufini, dove ha lasciato Simone. A Mauro, alla signora Antonietta e al piccolo Simone gli auguri di «Voci».

Quiescenza. Ha lasciato l'Azienda, salutato dagli Amici che hanno saputo apprezzarne da sempre le doti umane, il collega Mario Bizzarri. A lui giungano i più fervidi e sinceri auguri di una lunga e serena quiescenza.

Lavori

Nastro rosa in casa Siligato per l'arrivo del nipotino Alessandro. A nonno Giovanni, ai genitori, al fratellino Giampiero, vive felicitazioni da parte dei colleghi.

Movimento

Quiescenze. La signora Maria Frezzini, Appl. Capo r.e. dell'Ufficio VI, ha lasciato l'Azienda di sua iniziativa, dopo oltre venti anni di servizio. Gli auguri migliori che possiamo fare alla sig.ra Frezzini sono di dedicarsi serenamente e per moltissimo tempo alla famiglia. Il Controllore Viaggiante Sovrintendente Vincenzo Colagiovanni ha concluso invece il servizio ferroviario per raggiunti limiti d'età. Egli ha svolto, per una ventina di anni, la sua attività con diligenza e preparazione presso il nucleo speciale dei Controllori Viaggianti di questo Servizio. Colleghi ed amici sono convenuti da tutta Italia per manifestargli simpatia e per augurargli di persona un lungo e sereno riposo.

Lutti. È deceduto prematuramente il Segr. Sup. di 1ª cl. a riposo Giuseppe Buldrini, andato in pensione volontariamente pochi mesi or sono. Esterniamo le più profonde condoglianze ai suoi familiari.
Sentite condoglianze al CS Sup. dell'Ufficio III Fioravante Morucci per la morte del padre. All'amico Morucci avevamo partecipato le nostre espressioni di cordoglio recentemente per la perdita della consorte.

Ragioneria

Brindando allegramente con amici e colleghi, ha salutato la nostra Azienda il Segr. Sup. di 1ª cl. Orgido Iasenzaniro, al quale rinnoviamo l'augurio di lunga e serena pensione.

È arrivata Sara in casa dell'A.M.-R.E. Paolo Fabbri. Al nonno Giovanni, Commesso presso il nostro Servizio, giungano i nostri più vivi rallegramenti ed auguri.

U.R.D.G.

Laurea. Massimo, figlio del S.S. Giuseppe Lodico, si è laureato in Ingegneria Civile Idraulica presso l'Università di Roma con 110/110. Al neo ingegnere infinite congratulazioni.

Lutti. Sentite condoglianze da parte dei colleghi al S.S. Gabriella Castellani per la morte del padre ed all'Ausiliario Marcello Bianchini colpito dallo stesso lutto.

Torino

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda: all'OGR il C.T. Sovr. Ferruccio Ugliono, gli Appl. C. Norma Canato, solerte ed assidua collaboratrice del nostro periodico, e Maria Vacca, i Tecn. Felice Bianco, Bernardo Gallo e Mario Stroppiana, l'Appl. Angelo Tani e l'Aus. Umberto Del Mare; al 49° Tr. Lav. di Ceva i Tecn. Secondo Vinai e Giovanni Turco; il C.S. Sovr. cav. Mario Frassino, titolare di Pinerolo; alla Zona 44 I.E. di Ceva il Tecn. Giuseppe Orsi e l'Op. Q. Luigi Annibaldi; il C.S. Anna Mazzarenghi di Cengio; al DPV di Ceva i C. Tr. Felice Baldo, Giuseppe Borgna, G. Battista Daziano, Mario Faroppa, Francesco Gallizio ed il Cond. Arnaldo Monetto.
A tutti questi colleghi i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Marcia nuziale per l'Aus. Antonio Savastano, della stazione di Ceva, con Carmelina Andiloro; l'Op. Q. Elio Prato, della 44ª Zona I.E. di Ceva, con Luciana Mazzone; il Cond. Serafino Rabino, del DPV di Ceva, con Alessandra Cigliuti. Ai giovani sposi ogni bene e felicità.

Cicogna express. Luisa al Tecn. Bruno Cellefino del DL di Bussoleno; Elena al Segr. Arturo Calligaro dell'Uff. Lavori; alla stazione di Ceva Roberto al C.S. Sup. Giovanni Tateo e Laura al Manovr. Giuseppe Canavese; Irene al Cond. Antonio Lo Polito del DPV di Alessandria; Emanuele all'Op. Q. Giovanni Lattanzio del 25° Tr. Lav. di Villafranca d'Asti; alla Zona 44 I.E. di Ceva Valentina al C.T. Mario Moretto ed Andrea all'Op. Q. Giuseppe Garrone; all'OGR Andrea al Tecn. Michele Rogazzo, Davide all'Op. Q. Armando Melis, Francesco all'Aus. Mario Porto, Laura all'Op. Q. Valerio Dalmasso, Andrea all'Op. Q. Roberto Gaglioti, Giulia al Tecn. Giuseppe Grosso e Carmelo all'Op. Q. Giuseppe Pinizzotto; Federico al C. Tr. G. Battista Pittarello del DPV di Ceva. Vivissime felicitazioni ed auguri.

Lutti. In attività di servizio sono deceduti il Segr. Sup. dr. Aldo Colucci dell'Uff. Ragioneria ed il C.S. Sup. Giovanni Magnani dell'Uff. Movimento; in quiescenza sono invece mancati: l'ex Segr. Sup. 1ª cl. Giuseppe Ponte già dell'Uff. Ragioneria; l'ex Aus. Giuseppe Teobaldo già del DPV di Ceva; l'ex Manovr. Riccardo Canavese già della stazione di Ceva; l'ex C.T. Adolfo Pieri e l'ex Tecn. Alberto Carlotto, entrambi già del 51° Tr. Lav. di Ceva. Alle famiglie le più sentite condoglianze che estendiamo ad alcuni colleghi recentemente colpiti dalla perdita di persone care: alla Zona 44 I.E. di Ceva i padri degli Op. Q. Italo Rosso e Rinaldo Pieri nonché le madri degli Op. Q. Michele Rocca, Teresio Uberti e Silvio Sismondi; all'OGR il padre del Tecn. Pasquale Addabbo; la madre del C. Tr. Mario Faroppa, del DPV di Ceva, e del Dev. C. Francesco Faroppa, della stazione di Ceva; la madre del C.P.V. Sebastiano Aragno del DPV di Cuneo; il padre del Dev. C. Eraldo Bologna della stazione di Ceva; il sig. Antonino Distefano, padre dell'Aus. Angelo della stazione di Pinerolo; al DPV di Ceva i padri del CPV Sup. Giacomino Rosso e del Cond. Pietro Penone.

Trieste

La cicogna ha lasciato a casa del Segretario dell'Ufficio Commerciale e del Traffico Fabrizio Varnerin, Alberto. È arrivata Sara a casa del Capo Stazione Lorenzo Della Longa in servizio presso la stazione di Gorizia C.le. Fiocco azzurro sulla porta di casa del Guardiano del 12° Tronco Linea di Pontebba Vincenzo Gomma per la nascita di Alessio.
Ai neonati e ai genitori giungano gli auguri degli amici.

Lutto in casa del Revisore Sup.re dell'Ufficio Movimento Renato Mantovan per la morte del padre signor Augusto.
È deceduto il Guardiano di 1ª cl. in quiescenza Mario Doro, già appartenente al Tronco Lavori di Portogruaro.
Si è spento il cav. di Vitt. Veneto Alfonso Cino, padre del Capo Stazione Superiore in quiescenza Angelo e nonno del Capo Stazione Riccardo Cino, in servizio presso la stazione di Trieste C.M.
Ha lasciato per sempre i suoi cari la signora Elda Zanon, madre del Manovratore della stazione di Portogruaro, Antonio Sclip. Condoglianze.

Sono stati di recente collocati in quiescenza il Capo Stazione Arduino Gorgato della stazione di Portogruaro; il Segretario Sup.re cap. Giuseppe Valentini, Capo Reparto Liquidatori dell'Ufficio Ragioneria; il Segretario Sup.re di 1ª cl. geom. Bruno Astolfi, Capo del Reparto Armamento dell'Ufficio Lavori; il Segretario Sup.re Mercede Magazzin, Capo Reparto Amministrativo dell'Ufficio Sanitario; il Segr. Sup.re di 1ª cl. Carlo Rizzi, Capo Reparto I.E. della Gestione Lavori di Udine e il Capo Tecnico Sup.re Saverio Donato, Capo dell'Officina Comp.le I.E. di Trieste C.le.
Ai cari colleghi auguriamo una lunga e serena quiescenza.

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.

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 OMA
GIO:

Un treno nel cassetto

La foto della locomotiva 735, detta «americana» che pubblichiamo in alto ce l'ha inviata Americo Toni, 91 anni, Macchinista in pensione dal 1952: è stata scattata nel '27-'28 alla stazione di Orte e con Toni posa davanti all'obiettivo un altro Macchinista, Giovanni Flamini, di Magliano Sabino.

L'«americana» pesava 67.000 chili. Toni ci ha anche raccontato di quando per ingrassare le bielle il Macchinista doveva scendere dalla locomotiva e diventava tutto nero. Di notte, poi, per controllare i segnali — là dove ancora erano a petrolio — bisognava mettere la testa fuori dell'abitacolo. Insomma, il soprannome di «musi neri», che per tanti anni ha accompagnato i macchinisti del «vapore», era davvero indovinato. Attenzione, i Macchinisti dei tempi andati saranno stati anche «sporchi», ma, come ha voluto ricordare il gruppo del personale del D.L. di Bolzano nell'altra foto che pubblichiamo, scattata nel 1947, erano soprattutto «gentili». E, infatti, la scritta «sporchi ma gentili» spicca su un disco tenuto in bella evidenza dal personale dell'officina e in servizio sulle locomotive. Fa da sfondo una 835 che veniva impiegata per le manovre sui binari non elettrificati della stazione. Il collega Angelo Polese, che ci ha inviato la foto, sottolinea come i ferrovieri in posa appaiono sereni, «malgrado le notevoli difficoltà imposte dal dopoguerra: lavoro di ricostruzione instancabile, generi alimentari tesserati, vestiario insufficiente, alloggi scadenti, paghe inadeguate». Ecco i nomi dei protagonisti: oltre a Polese, sono risconoscibili, Bassani, Zorzi, Pappini, Artesini, Zanatta, Martini, Bigliani, Collavo, Fofano, Ferrari, Bressan, Bio.

Mal d'Albania

di Giuseppe Scopelliti

Certo, parlare di mal d'Albania dopo un soggiorno di una decina di giorni con la stessa disinvoltura con la quale si parla di mal d'Africa o di mal di Sardegna potrà sembrare strano. Vero è però che un viaggio in Albania lascia nella scia dei ricordi una varietà di sensazioni singolari ed in gran parte positive. Ciò dipenderà anche dal fatto che l'Albania è uno dei Paesi in cui l'Italiano si sente maggiormente rispettato, considerato e forse amato, nonostante i trascorsi burrascosi degli anni '40 e precedenti, che vengono, peraltro, tenuti rigorosamente distinti negli albanesi di oggi.

Paese con una superficie di 28.748 kmq ed una popolazione di quasi 3 milioni di abitanti, l'Albania ha in sé rappresentate tutte le caratteristiche orografiche dell'Europa, dagli alti monti delle Alpi albanesi, alle spiagge dell'Adriatico e dello Ionio, ai grandi laghi di Scutari e di Ohrid. Il turismo nella Repubblica Popolare Socialista Albanese è relativamente recente, risalendo alla fine degli anni '50, ma si cerca di recuperare il tempo perduto, favorendo i viaggi di gruppi organizzati a condizioni particolarmente vantaggiose (per ora non sono possibili viaggi di singoli turisti). La frontiera terrestre principale è quella di Hana Hotit sul lago di Scutari; altre due frontiere terrestri, una ancora con la Jugoslavia, l'altra con la Grecia, sono situate nei pressi del Lago di Ohrid. L'aeroporto di Tirana, poi, riceve voli dalla maggior parte delle capitali europee; con Roma è collegato con un volo settimanale. Il traffico marittimo con gli altri Paesi è per ora soltanto commerciale: una linea collega Durazzo con Trieste per il trasporto delle merci. Peraltro, vi sono motivi di ritenere probabile in un prossimo futuro l'istituzione di un collegamento diretto con la Puglia a mezzo di aliscafi per il trasporto di turisti; la distanza di appena 70 km tra la costa italiana e quella albanese renderebbe trascurabile la fatica e i tempi del viaggio.

Oggi, però, le cose stanno diversamente, e occorre quasi una giornata di viaggio, dopo una nottata di mare, per raggiungere l'Albania.

Venendo dalla «turistizzata», sorridente, ma tutto sommato, formale Jugoslavia, la prima cosa che piacevolmente sorprende il turista italiano è il calore umano tutto meridionale degli albanesi. Due guide qualificate attendono i gruppi ed esse si prodigano per semplificare le formalità per l'ingresso, che, parimenti a quelle per l'uscita dal Paese, sono lunghe e meticolose. Il riconoscimento avviene nella zona franca tra le due frontiere (attraversata a piedi, poiché si cambia di pullman), e si svolge in un salotto dalle comode poltrone, dove i viaggiatori vengono chiamati a compilare i soliti formulari sul possesso di valuta, di radio, di macchine fotografiche, ecc. Delle pubblicazioni, solo quelle pornografiche non sono ammesse; ma bisogna dire che il «comune senso del pudore» degli albanesi è molto più rigoroso di quello occidentale, come si può vedere sulle spiagge.

Finalmente si riparte. Se le strade iugoslave sembrano al turista italiano, abituato ai nastri autostradali a 6 corsie, troppo strette e curvilinee, quelle albanesi sembrano addirittura bucoliche, la circolazione è, infatti, «mista» nel senso che l'autobus dell'«Albturizm» di fabbricazione italiana, modernissimo e dotato di aria condizionata, deve spesso farsi strada tra greggi e carri a buoi, oltre a camion vetusti e autobus urbani e suburbani mastodontici, antiquati e gremiti, con in mezzo il caratteristico soffietto (sono in gran parte autosnodati). La nuova Albania, uscita dalla guerra di liberazione, ha fatto le sue scelte in merito alle priorità negli investimenti e nei consumi. L'affrancamento della popolazione, in appena 40 anni, dai bisogni essenziali (salute, studio, lavoro, casa), ha avuto un suo prezzo: in Albania, ad esempio, non vi sono autovetture private. D'altra parte, i risultati raggiunti sarebbero stati impensabili senza una forma di collettivizzazione integrale e spartana. Tutto ciò che divide è guardato con sospetto e, quindi, anche la divisione delle classi sociali. La stessa

Giovani volontari lavorano alla costruzione della linea Scutari-Hana Hotit

avversione a ogni forma di religione e di religiosità trae la sua matrice dal fatto che la religione viene ritenuta, a ragione o a torto, responsabile della mancata unificazione del Paese attraverso i secoli. L'ateismo ha, quindi, in Albania una fisionomia diversa rispetto a quello degli altri Paesi marxisti: non vi è motivo di tensioni sociali su questo terreno, come in Polonia o in altri Paesi dell'Est. All'abolizione, nel 1967, di ogni forma di culto, gli albanesi sono arrivati attraverso un lungo processo che ha portato a ritenere la religione una forma di parassitismo, non coerente con l'ansia realizzatrice degli albanesi, che associano al lavoro retribuito quello volontario, praticato gratuitamente e destinato a particolari opere sociali: ad esempio le ferrovie sono state e sono tuttora costruite con lavoro volontario.

Dall'esasperata collettivizzazione, che porta il lustrascarpe a percepire uno stipendio dallo Stato, analogamente ad un professore universitario, discende come conseguenza la lotta a qualsiasi forma di revisionismo, di stemperamento del marxismo più dogmatico, di avvicinamento al mondo capitalistico ed anche il timore ed il sospetto nei riguardi dei Paesi confinanti. Considerando la posizione strategica dell'Albania nel Mediterraneo, essa svolge peraltro, una funzione catalizzatrice di equilibrio tra le superpotenze e tutto ciò a costo zero, cosa che non può non essere giudicata positivamente sul piano internazionale.

Mentre l'autobus avanza nella campagna via via più coltivata intorno al lago di Scutari, si cominciano a intravedere i tipici fortini destinati alla protezione antiaerea. Iniziano anche i cartelli lungo la strada: «Lavdi partise se punes te Shqiperise» (Gloria al partito dei lavoratori albanesi), «Rrofte schoku Enver Hoxha» (viva il compagno Enver Hoxha). Sono due dei tanti cartelli inneggianti al lavoro, al partito e a Enver Hoxha, capo carismatico degli albanesi. Eroe della lotta di liberazione, è nel cuore del popolo che non riesce ad immaginarne un possibile successore; egli ha ormai 76 anni, ed oltre che segretario del Partito, è autore di numerosi scritti politici. Entrando in un certo habitus mentale, i cartelli si inseriscono bene nel paesaggio (chi scrive ha visto spettatori albanesi applaudire a piene mani alla fine della proiezione di un film sulla resistenza); essi certo rappresentano un forte messaggio per gli albanesi, più che non lo siano i pannelli pubblicitari per lo smaliziato e disincantato occidentale.

Alla semplicità è legata l'encomiabile coerenza del carattere albanese. Quello che è permesso è permesso e quello che è proibito è proibito, senza tanti sofismi ed alibi per le coscienze. Non si nota quell'aggiramento delle norme ufficiali, comune in tanti Paesi soprattutto dell'Est: il dollaro vale 7 Lek, che lo si cambi in Banca o in uno qualsiasi dei pochi alberghi autorizzati. L'attività privata a scopo di lucro non è consentita, così come qualsiasi forma di regalia o di accattonaggio, e non la si pratica. Se lo stipendio medio di un albanese è di circa 600 Lek mensili (intorno alle 150.000 lire) queste gli bastano per vivere dignitosamente. L'affitto della casa, commisurata nelle dimensioni ai bisogni della famiglia ed ottenuta dopo circa 6 mesi di attesa dai Commissariati alloggi dei Comuni, equivale ad una giornata di paga; magari si tratta di case non ancora intonacate, ma la coabitazione è superata. In Albania la disoccupazione non esiste, anzi il lavoro è considerato un dovere e un diritto primario di ogni cittadino. Mentre il viaggio continua, ci viene spiegato che il turismo in Albania non è inteso come forma di speculazione e non ha finalità di guadagno, ma risponde al desiderio che l'Albania sia conosciuta all'estero nel suo vero volto. È constatazione comune che dell'Albania si parla pochissimo: solo in epoca recentissima importanti quotidiani hanno iniziato in Italia a pubblicare dei servizi, abbastanza obiettivi, ma che non possono certo sostituire l'osservazione diretta.

Superata Scutari, ove esiste un museo dell'ateismo ed una strada dalle civettuole costruzioni che ospitano negozi con interessanti prodotti artigianali, si procede su una strada stretta e un po' sconnessa, che passa sotto le rovine dell'antico castello e costeggia una fabbrica di profilati di rame. Preventivare 3 ore per un viaggio di 123 chilometri, quanti ne separano Scutari da Durazzo, potrebbe apparire eccessivo, ma ci vogliono tutte ed anche qualche cosa di più. Attraversando le cittadine che si susseguono lungo il percorso, l'occhio comincia ad assuefarsi ai «Fruta & Perime» (Frutta e verdura), «Pije te Frescuse» (Bevande), insegne che appaiono sugli spartani negozi. Sulle montagne a sinistra, prima del bivio di Tirana e in prossimità del suo aeroporto internazionale, si intravede sulle montagne Kruja, patria di Scanderbeg (Giorgio Castriota), eroe albanese del '500 nella lotta contro i turchi. La cittadina è assurta a simbolo della resistenza e dell'indipendenza albanese.

Si incontrano anche notevoli complessi industriali e numerose Aziende agricole, gestite sia dallo Stato che da Cooperative di lavoratori. L'architettura degli alberghi sulla spiaggia di Durazzo, gestiti a cura dell'«Albturizm», è sobria e confortevole. L'insieme ricorda quello che dovevano essere le spiagge di Rimini o di Riccione negli anni '40. Il servizio è soddisfacente e cordiale, i prezzi convenienti anche per il turista italiano: nel migliore esercizio, l'«Adriatiku», un caffè costa 2 Lek e mezzo e una bottiglia di ottimo vino 8 Lek e 40 quind (1 Lek = 100 quind). Ricordando che il Lek equivale a circa 250 lire, il conto è presto fatto. Il servizio privato nelle camere contraddistingue gli alberghi di categoria «A». Anche sulle spiagge esiste una distinzione tra quelle riservate ai turisti e quelle frequentate dagli albanesi. Il contatto con gli albanesi è semplice e spontaneo. L'italiano è la lingua straniera più diffusa e ciò è agevolato dal fatto che in Albania si ricevono i programmi della radio e della televisione italiana. Altro tratto saliente del carattere albanese è la profonda onestà a tutti i livelli: un oggetto dimenticato casualmente in un negozio non è un oggetto perduto; è facile vederselo restituire, magari con molto disagio di chi ha dovuto rintracciare il proprietario, senza che sia possibile rimborsare il disturbo con un piccolo segno tangibile di apprezzamento. L'artigianato è fiorente e a prezzi ragionevoli. Un taglio di capelli ed una barba costano nel miglior locale di Durazzo l'equivalente di circa 600 lire!

Tirana oggi conta più di 300.000 abitanti. Essa possiede due importanti alberghi: il «Tirana», grattacielo un po' anonimo ma molto confortevole e il Dajti, i cui mobili «anni '30» ne conservano inalterata l'atmosfera un po' cupa. È a Tirana, soprattutto, che si può scorgere qualche vestigia dell'occupazione italiana. Molti importanti edifici, oggi sede di Ministeri, risalgono a quel periodo, come anche l'augusto viale, senza traffico di autovetture, fatto costruire in occasione della visita di Mussolini. L'inconfondibile fascio littorio s'individua, poi, sui tombini, unitamente al nome della Società italiana costruttrice. Tirana è anche sede di importanti musei, tra cui particolarmente interessante quello storico, ottimamente tenuto, che percorre la storia dell'Albania dai reperti preistorici ai giorni nostri.

Il fiume Shkumbin divide l'Albania del nord da quella del sud, dove si rinvengono le più importanti testimonianze archeologiche, oltre quelle di Durazzo, donde partiva l'antica via Egnatia, prosecuzione in terra d'Illiria della via Appia. Nel sud si trovano, invece, Apollonia e Butrinto, immerse negli agrumeti e separate da Corfù da un braccio di mare largo appena due miglia. Anche in Albania si sta affermando una cultura archeologica, attenta alla conservazione delle cose del passato. Opere di restauro sono in corso nei principali centri archeologici.

Passando al medioevo, ancora nel sud si possono visitare le città-museo di Girocastro e di Berati, dagli antichi castelli e dalle suggestive architetture, conservate intatte attraverso i secoli.

Certo, non tutto viene conservato; sarebbe, a tale riguardo, auspicabile che antiche moschee, private della loro funzione originaria, venissero

maggiormente valorizzate. Ciò si inquadra, però, nell'assenza di qualsiasi sentimento religioso negli albanesi, di cui si è già detto.

Le ferrovie in Albania hanno una storia antica e una moderna. Di quella antica, svoltasi negli anni successivi alla dichiarazione di indipendenza del 1912 fino alla seconda guerra mondiale, basterà ricordare le reti costruite sotto l'occupazione austriaca durante la prima guerra mondiale con intenti militari (km 336 complessivi - scartamento m 0,760) e subito smontate e sotto quella italiana, costituite da pochi tronchi decauville nei dintorni di Valona, al servizio esclusivo di stabilimenti e di miniere. Pur se adibite anche a servizio viaggiatori, tali piccole tratte hanno avuto tutte vita effimera. Alla fine del secondo conflitto mondiale non esisteva in Albania un solo chilometro di strada ferrata.

Solo nel 1947, vennero inaugurati i 44 km della tratta Durres-Pequin della linea Durres-Elbasan. Nel febbraio 1949 è entrata in esercizio la Durres-Tirana di 38 km.

Da quell'epoca, che coincideva nel resto dell'Europa con il declino delle nuove costruzioni ferroviarie, la rete albanese, tutta costruita — come si è già scritto — con il lavoro volontario, non ha avuto soste nella sua espansione e tutt'oggi, nelle diverse direzioni in cui i lavori procedono, si notano cantieri in piena attività. Sono in esercizio circa 350 km di linee (il dato è approssimativo, perché vengono continuamente aperte nuove tratte), impostate in un asse nord-sud da Scutari e Ballsh per Durazzo, da cui si diparte (dalla stazione di Rrogozhine) un asse ovest-est verso Elbasan e Pogradec. Altra stazione di biforcazione è quella di Vore, ove si dividono le linee Durres-Tirana e Durres-Shkoder (Scutari). I prolungamenti, cui si lavora, riguardano il collegamento della rete albanese con quella del resto dell'Europa, attraverso la tratta Scutari-Titograd di prossima ultimazione, il tratto a sud da Ballsh a Girocastro, quello ad est da Pogradec a Korcha, e quello a ovest da Fieri a Valona.

Fino a quando le tratte in costruzione non saranno ultimate, servizi automobilistici continueranno ad attestarsi ai capolinea provvisori della ferrovia e a condurre i viaggiatori alle rispettive destinazioni. La circolazione ferroviaria, così come quella degli autobus, risente molto dell'assenza di traffico di autovetture private e porta ad un indice di affollamento dei convogli molto intenso.

Nei programmi ufficiali è previsto che il trasporto merci per ferrovia, che oggi già assorbe la metà del volume totale, aumenterà nel 1985 dell'80-84%. Ci si preoccupa, inoltre, che i trasporti automobilistici non compiano movimenti paralleli a quelli delle ferrovie e siano evitati gli incroci nel movimento delle merci.

La dieselizzazione della rete è iniziata nel 1958 ed oggi potenti locomotori di costruzione cecoslovacca circolano sui binari albanesi. Poche locomotive a vapore, sempre di provenienza estera, fanno ancora servizio di manovra nello scalo di Durazzo, indubbiamente il più importante.

Nell'animata stazione di Durazzo, di testa e provvista di 4 binari con innesti finali per consentire la manovra dei mezzi di trazione, si incrociano i treni provenienti o diretti a Tirana con quelli diretti o provenienti da Pogradec e da Ballsh.

Recentemente vetture e carri hanno iniziato ad essere costruiti in Albania. I veicoli più vecchi sono cecoslovacchi, polacchi o cinesi. Lo scartamento è quello europeo unificato (m 1,435).

In materia di circolazione e trasporti, il Premier Enver Hoxha ha scritto: «Per rispondere ancora meglio alle necessità dell'economia per quello che riguarda la circolazione delle merci, all'interno e fuori del Paese, ed anche il trasporto passeggeri, il settore dei trasporti sarà ulteriormente sviluppato negli anni del settimo quinquennio. Tenendo conto delle necessità di sviluppo dell'economia e della grande convenienza economica che esso presenta, si darà la priorità al trasporto ferroviario sviluppandolo più rapidamente. Durante l'attuale quinquennio saranno costruite nuove linee e ramificazioni ferroviarie per una lunghezza parì al 37% della lunghezza totale della rete ferroviaria costruita fino ad oggi». Faticosamente, come si è visto, i fatti stanno seguendo le parole.

□

Le FS alla Fiera di Francoforte

Si è tenuta a Francoforte, come di consueto nell'ultimo scorcio dell'anno, la Fiera «Touristica» che, in due giganteschi padiglioni, su un'area di oltre 25.000 mq, ha ospitato 150 espositori in rappresentanza di 43 nazioni ed ha visto affluire circa 125.000 visitatori.

Un'importante particolarità di questa Fiera consiste nel fatto che essa si svolge poco dopo la chiusura dell'ultima stagione turistica estiva, e quindi, permette di fare sia un immediato consuntivo della stagione trascorsa, sia un primo intervento di campagna promozionale per la stagione turistica internazionale dell'estate '85, favorendo un incontro della numerosa potenziale clientela tedesca con un grande numero di operatori turistici, privati e pubblici, di vari paesi del mondo.

Duplice è l'obiettivo: da una parte, saggiare la domanda del mercato turistico tedesco per meglio conoscere eventuali nuovi orientamenti ed esigenze; dall'altra, lanciare nel mercato nuove ed allettanti offerte per la prossima stagione estiva, per lo più all'insegna del tutto compreso (spese alberghiere, trasporto, gite sul posto, ecc.).

Secondo attendibili statistiche, la Germania (R.F.) produce più turisti di qualsiasi altro paese del mondo. Viaggiare in patria e all'estero è per i tedeschi una vera grande passione che viene quotidianamente alimentata dalla stampa locale (specializzata e non) ed efficacemente sostenuta da un'industria turistica il cui giro di affari è gigantesco. Qualche cifra può dare un'idea dell'entità del fenomeno. Poiché i dati dell'84 non sono ancora completi, ci si riferisce a quelli del 1983. In tale anno, più di dodici milioni di tedeschi occidentali sono andati in vacanza all'estero ed hanno utilizzato, come mezzo di trasporto, l'automobile (60%), il treno (16%), l'aereo (15%), e il pullmann (9%).

Il paese preferito è stato l'Italia, con circa 6 milioni di presenze, e le mete italiane preferite sono state la Riviera Adriatica, l'Alto Adige e la zona del Garda.

È ben comprensibile, quindi, il grosso interesse che ha l'Italia nel seguire, controllare e soddisfare adeguatamente questa gigantesca domanda turistica che porta indubbi e cospicui vantaggi all'economia italiana (circa 5 mila miliardi di lire, nel 1983) e che contribuisce a dare lavoro a ben 714.000 addetti al settore turistico.

Due immagini dello stand FS, nel corso della Fiera di Francoforte

FRANCOFORTE

Alla «Touristica '84» di Francoforte, non poteva quindi mancare una significativa presenza degli operatori turistici italiani, coordinata dall'ENIT e dalle Ferrovie dello Stato.
Un notevole richiamo ha esercitato sui numerosi visitatori della Fiera, la presenza dei vettori ferroviari europei, che, a turno, nel corso delle nove giornate fieristiche, hanno dato man forte alla ben organizzata campagna pubblicitaria e promozionale a favore del turismo per ferrovia, curata diligentemente dalla consorella tedesca, la «Deutsche Bundesbahn».
Un'intera giornata è stata anche dedicata alle Ferrovie Italiane dello Stato, che, nello stand messo a disposizione dalla «DB», hanno dato il loro più cordiale benvenuto al pubblico che è affluito numerosissimo, grazie alla giornata festiva e alle favorevoli condizioni atmosferiche. Nell'occasione è stata distribuita ai visitatori una gran mole di materiale promozionale e pubblicitario FS. Particolare successo ha avuto l'opuscolo «Prendete il treno», in edizione tedesca (Nehmen Sie den Zug), ricco di utili informazioni sulla vasta gamma di offerte del servizio viaggiatori FS.
A coronamento della campagna pubblicitaria del turismo per ferrovia, nell'ambito delle iniziative DB per la «Touristica '84», nella sala conferenze della Fiera di Francoforte, è stata anche celebrata la «Giornata delle Reti ferroviarie europee». Alla presenza di numerosi esperti ed operatori del settore turistico, dei Rappresentanti delle ferrovie estere operanti in Germania e dei Soci del Corpo Turistico Internazionale, il Sig. Hemjö Klein, della Presidenza DB e Responsabile del settore vendite delle Ferrovie Federali Tedesche, ha presieduto una interessante conferenza-stampa.
Fatto un rapido excursus sulla storia e sui progressi tecnici delle ferrovie, il Sig. H. Klein — pur senza sottovalutare quanti grossi problemi incombono tuttora sulle imprese di trasporto ferroviario — ha pronosticato una sicura affermazione delle Reti ferroviarie europee, negli anni a venire, grazie all'ammodernamento e potenziamento dei più importanti collegamenti ferroviari europei, all'aumento delle velocità dei convogli ferroviari (200/250 Km/h), e al maggior comfort del materiale rotabile.
Il treno, per le sue caratteristiche di mezzo non inquinante, veloce, sicuro e confortevole, merita di riscuotere un successo e un interesse maggiori nello specifico settore del turismo.

Filippo Rizzo

Nuove offerte per i viaggi in Svizzera

A parte l'attività promozionale consistente in tariffe particolarmente vantaggiose per escursioni, biglietti serali, gruppi, famiglie ecc., una concezione nuova sta emergendo in Svizzera nell'offerta del servizio ferroviario.
L'idea base è questa: le carrozze ferroviarie devono essere il meno possibile noiose e i viaggi devono essere più interessanti per tutti. Da qui la presentazione di alcune nuove vetture, che è anche la proposta di nuovi modi di viaggiare.

Carrozza «Asilo»

Si è pensato in primo luogo ai bambini. Perché imporre loro il sacrificio di un viaggio sulle ginocchia dei genitori innervositi o peggio, tra adulti sbuffanti alle loro giuste esigenze?
È nata così la carrozza «Asilo» che viaggia in treno Inter City tra San Gallo e Ginevra dal 4 dicembre 1984 al 3 giugno 1985. La nuova corrozza «Asilo» comprende anche un compartimento, liberamente accessibile, previsto per la cura dei neonati. Grazie all'eliminazione delle pareti divisorie l'asilo è assai spazioso. Maestre diplomate si occupano dei bambini mentre i genitori possono godersi il viaggio tranquilli e sereni.
Nella carrozza «Asilo» vengono accettati bambini dai 4 anni ai 14 anni. Il biglietto ricordo, al prezzo di Fr. 3, viene venduto nella carrozza stessa e dà diritto all'accesso in questo «Paradiso dei bambini».

Carrozza Disco-Bar

E i giovani? E quelli per i quali il lungo viaggio diventa deprimente? Viaggiare insieme è più bello!
Per ogni viaggio di gruppo il nuovo luogo d'incontro è la carrozza Disco-Bar. Arredata con bar, doppia fila di poltrone, spazio per ballare con pavimento di legno e cabina per il «discjockey», garantisce un sicuro diversivo e un bel divertimento. È a disposizione per i viaggi dal prossimo 1° dicembre.

Carrozza riposo

Il viaggio in treno può essere anche una buona occasione per starsene tranquilli, leggere, preparare appunti di lavoro, sonnecchiare. Per chi vuole un viaggio silenzioso ecco una bella carrozza riposo. Una carrozza di 1ª classe Intercity del tipo «Swiss Express». Circola, dal 3 giugno 1984 a titolo sperimentale, tra San Gallo e Ginevra.

Carrozza famiglia

Una carrozza Intercity del tipo «Swiss Express» di 2ª classe circola, dal 3 giugno 1984, anch'essa tra San Gallo e Ginevra. È a disposizione di gruppi familiari. Sia le carrozze riposo che le carrozze famiglia non dispongono di arredamenti particolari. Sono contrassegnate però in maniera speciale per consentire di poter essere subito individuate da chi sceglie il treno per viaggiare in modo comodo e tranquillo.

Una carrozza per tutti

Lo slogan pubblicitario delle Ferrovie Svizzere richiama l'attenzione sulla particolarità delle nuove offerte: «una carrozza per tutti». Ed è proprio così. Oltre ai servizi di cui si è detto, agli escursionisti, agli amanti delle gite in treno, è offerto una vasta gamma di scelte.

(a cura di Antonio Dentato)

Ho sognato il mio bisnonno, ferroviere...

di Lucio Mayer

L'Ing. Lucio Mayer che, in quiescenza, continua ad essere attento lettore ed estimatore di «Voci» — come quando era Direttore Generale — ci ha inviato l'articolo che segue. Uno «scherzo», come lo definisce lo stesso autore in un cortese biglietto di accompagnamento, che volentieri proponiamo alla riflessione dei nostri lettori.

Da quando, una quindicina di anni fa, sono «entrato in ferrovia» ho sempre invidiato i compagni di lavoro che hanno avuto — e sono tanti — il padre, il nonno e magari il bisnonno ferrovieri.

Io posso in proposito solo vantare il padre del mio nonno materno — si chiamava Felicino — che fu ferroviere dal 1885 al 1920.

Quando ero ancora ragazzo me ne parlava spesso mia madre e me lo descriveva come un uomo molto attaccato al suo lavoro — che era da tecnico dell'esercizio — ma anche particolarmente attaccato alla vita della «sua» ferrovia. Aveva poi un vero e proprio «pallino» per ogni statistica.

Come ferroviere delle «Meridionali» aveva attivamente partecipato allo «sciopero per la nazionalizzazione» che ebbe inizio il 17 aprile del 1905. È ormai la storia che considera quello sciopero come fallito in quanto dovette essere, sia pure onorevolmente, sospeso il 21 dello stesso mese senza che nessuna delle istanze degli scioperanti, circa il modello di nazionalizzazione desiderato, venisse accolta.

Il bisnonno Felicino però giudicò, giustamente, che tale sciopero avesse decisamente accelerati i tempi e si contentò della nazionalizzazione ottenuta con la legge, proprio del 22 aprile, n. 37: rimase storico, in famiglia, il grande pranzo con cui egli — invitando una buona trentina di parenti di tutti i gradi — festeggiò l'avvenimento!

Pur non avendo mai potuto conoscerlo — mio bisnonno, buonanima, morì prima che io nascessi — ho sempre pensato a lui, ferroviere, come ad una specie di nume tutelare, di angelo custode, della mia vita di ferroviere ed il mio pensiero si è sempre rivolto a lui, al caro bisnonno Felicino, nei momenti più importanti, lieti e tristi, della mia vita di lavoro.

E l'altra notte lo ho sognato!

Devo però subito dire che, almeno all'inizio del nostro incontro, sono rimasto veramente male. Mi ha infatti subito investito gridando: «Come hai ridotto la "mia" ferrovia? Ho letto che un treno ogni due giunge alla fine del suo viaggio con oltre 15 minuti di ritardo! Nel 1983 per ogni 1000 lire che avete introitato dalla clientela ne avete spese 3450 ed il Tesoro, dopo di avervene rimborsate 1800, ha dovuto ancora accollarsene 650 come deficit! Non ti vergogni? Ai miei tempi, nel 1906, di ogni 1000 lire introitate ne versammo, altro che deficit!, 26 al Tesoro come utile di esercizio!».

Rimasi, come dicevo, sconcertato: altro che nume tutelare, mi dissi, questo mi maltratta peggio di come «ai suoi tempi» poteva fare il più feroce Capoufficio con il peggiore dei suoi dipendenti!

Mi venne però in aiuto la stessa passione per la statistica — che certo ho ereditato da lui — e mi difesi contrattaccando: «Ma che mi rinfacci tu? Proprio nel 1983 ogni ferroviere, me compreso, ha prodotto più di tre volte quello che producevate nel vostro 1906: 238,911 unità di traffico — viaggiatori chilometro più tonnellate chilometro — contro 76.713!».

«Ignorante — mi gridò — prima di paragonare il tuo lavoro al mio ricordati che noi si lavorava 52 ed anche 56 ore alla settimana mentre tu ti lamenti delle tue, spesso teoriche, quaranta!».

«Vuol dire — mi scappò detto, anche se mi morsi subito la lingua — che se lavoravate di più e producevate di meno, non sapevate lavorare...».

Si infuriò: «Non solo sei ignorante, ma anche scostumato! Di che ti vanti? È forse merito tuo se disponi di materiale rotabile e di impianti fissi che ti consentono di produrre con un sol treno più del doppio di quanto mi era consentito dalla mia locomotiva a vapore e dal modulo delle nostre stazioni? E ti dimentichi del freno continuo e degli apparati centrali che hanno consentito, a parità di treni in circolazione, una notevolissima riduzione di personale rispettivamente nei treni e nelle stazioni? Scommetto che non sai neanche più cosa fosse un "lampista"!».

«E va bene, dissi, mi rifugerò in corner...».

Mi interruppe: «Che significa?».

«Lascia stare, sarebbe troppo lungo spiegartelo. Volevo dire che con il mio stipendio...».

Evidentemente a questo punto si ricordò di essere il mio bisnonno, e mi rispose con tono molto più calmo, quasi affettuoso: «Ma lo sai, ragazzo mio, che nel suo primo anno di vita l'Azienda FS spese, per ogni agente, 1.564,24 lire corrispondenti, in base al rapporto tra i costi della vita risultante dai dati ISTAT, a solo quattro milioni e trecentoundici mila lire del 1983, mentre che l'anno scorso ogni agente è costato, compresi circa sette milioni di oneri previdenziali ed assicurativi, 24 milioni e 705 mila lire? Quasi sei volte tanto...».

Ho voluto ancora rispondere: «Ma scusami, se ho prodotto oltre tre volte quanto producesti tu ed, in fondo, ho intascato, tenuto conto di tutte le trattenute, poco più di tre volte tanto, mi pare che il conto quasi torna».

Mi rispose anche questa volta benevolmente: «Figliolo, tu dimentichi che nel 1906 il "prodotto" venne venduto, sempre riportandoci al valore 1983 della lira, a 71,90 lire per viaggiatore chilometri e 95,87 per tonnellata chilometro mentre le effettive rese del 1983 sono state di solo 32,74 e 54,25 lire...».

A questo punto mi sentii sicuro di averlo in pugno e lo interruppi: «Ma che colpa ne ho io? Che, forse, se l'Azienda volesse far viaggiare tutti e tutto gratis io dovrei lavorare senza stipendio, magari producendo di più? Ma lo sai, tu che sai tutto, che se nel 1983 l'Azienda avesse venduto il suo prodotto del 1983 ai prezzi del 1914 - 128,43 lire attuali, tanto per il viaggiatore quanto per la tonnellata chilometro, all'incirca — il solo rimborso relativo al mantenimento delle linee a scarso traffico e degli oneri di infrastruttura le avrebbe permesso di chiudere il bilancio con un consistente utile?».

Sorrise, nel rispondermi: «Ti ho già dato dell'ignorante e dello scostumato, ora mi costringi a dirti che parli senza riflettere: quanto mi hai detto è solo dimostrazione del fatto che i "rimborsi" del Tesoro, peraltro stabiliti in sede CEE, sono giusti. Ma soprattutto non hai tenuto conto di una cosa: ti sembrerebbe forse giusto che la introduzione di tutti i mezzi adottati per rendere più

Bisnonno

economica la produzione debbano dare un utile, in maggiorazione dello stipendio, solo ai ferrovieri? In fondo, si tratta di mezzi che sono stati resi possibili a spesa della intera comunità nazionale ed è quindi giusto che la comunità stessa ne tragga il beneficio di pagare il trasporto ad un prezzo cresciuto meno degli aumenti medi del costo della vita. E poi hai dimenticato la concorrenza? Negli anni venti furono 192 mila i mezzi a motore su strada che pagarono la tassa di circolazione: ora sono quasi 26 milioni!».

«Ed allora — conclusi io, cominciando a scoraggiarmi — che dobbiamo fare? Visti i dati del 1983 e pur considerando giustificati i rimborsi, per la sola eliminazione dei quasi 1.700 miliardi del deficit, dovremmo forse contentarci di solo i due terzi di quanto guadagnamo? Oppure, a parità di produzione, dovremmo veder licenziare un terzo dei ferrovieri?».

«Sempre estremisti, nei vostri ragionamenti, voi giovani! Né l'una cosa né l'altra — esclamò — dato che la vostra paga, paragonata a quella di lavoratori di altri settori, solo in questi ultimi anni può dirsi adeguata alla gravosità e responsabilità del vostro lavoro e dato che parlare oggi di licenziamento di circa 69 mila lavoratori sarebbe, con la disoccupazione che abbiamo in Italia, pura follia! Forse se ne potrà parlare quando, e Dio lo voglia, la situazione occupazionale in Italia sia decisamente migliorata. È invece un'altra, la strada da seguire: aumentare il prodotto e ciò può avvenire anche senza dover aumentare il personale: devo ricordarti che quasi tutte le ferrovie europee hanno una produzione di unità di traffico per agente molto superiore alle tue 238.911. Ve ne è una che raggiunge un valore quasi doppio! E poi io sono sicuro che il "mercato" è ben lontano dall'essere saturo ed anzi presenta una richiesta sempre maggiore: lo sai che cento anni fa, dividendo il numero di viaggiatori trasportati in un anno per il numero di abitanti in Italia, si riscontrava meno di un viaggio e mezzo all'anno per abitante ed allora praticamente si viaggiava solo in ferrovia? Ebbene rifacendo il calcolo nel 1983 si riscontrano, e nella sola ferrovia, ben sei viaggi e mezzo all'anno per abitante, con una percorrenza media praticamente invariata.

Il traffico quindi ci sarebbe e basta solo attrarlo ed è questa una cosa che può essere ottenuta solo se tutti i ferrovieri ci metteranno mano. Bisogna vincere la pericolosa tendenza negativa che ha visto calare negli ultimi due anni viaggiatori e merci.

Cosa possono fare i ferrovieri? Ma va che lo sai meglio di me! Occorre offrire un servizio sempre migliore: meno ritardi, progressivo riassorbimento degli allungamenti di orario, accorciamento dei termini di resa del trasporto merci. E poi, e soprattutto, la clientela va trattata...».

E fu qui che suonò la sveglia e addio bisnonno Felicino...

Peccato. Certo mi aveva «cicchettato» un po' ma, parlando così alla buona, mi aveva fatto riconsiderare molte cose secondo un aspetto cui non avevo mai pensato.

□

DICONO DI NOI

Sulla stampa

«Nell'85 treni più veloci. Nel nuovo orario delle ferrovie tagli ai tempi di percorrenza» ha annunciato **Il Resto del Carlino**. È questa la novità più importante dell'orario ferroviario predisposto dalle FS che entrerà in vigore dal 2 giugno 1985. «Via di corsa sui treni dell'estate» è il titolo dato da **La Nazione** ad un articolo dedicato a questo argomento, nel quale si afferma che diventa più corta l'Italia segnata dal reticolo ferroviario, quella schematizzata nei grafici esposti in tutte le stazioni. Si accorciano i tempi di percorrenza, naturalmente, e l'impegno preso dalle ferrovie è di quelli solenni, scritto e stampato sull'orario ufficiale in preparazione per la prossima estate. «Ad ogni ora un treno, ad ogni treno un colore» ha scritto **Il Secolo XIX**, riferendo le novità del prossimo orario ferroviario in particolare per quanto riguarda la Liguria e precisamente la linea del Ponente: orario cadenzato e differenziazione cromatica per le varie specie di convogli. Tutto questo sarà possibile attraverso una migliore organizzazione del lavoro, l'utilizzo di materiale rotabile più moderno, la razionalizzazione delle risorse disponibili. I viaggiatori potranno ottenere sensibili guadagni di tempo praticamente su tutti i principali collegamenti ferroviari, nonostante siano in corso diversi lavori per l'ammodernamento e il potenziamento della rete.

Nel settore del trasporto delle merci **La Nazione** ha reso noto che le FS presto metteranno in circolazione 2.500 carri coperti equipaggiati, a titolo sperimentale, con dispositivi adatti a prevenire eventuali furti. Se questa prima fase sperimentale si concluderà positivamente, tutti i carri coperti saranno gradualmente dotati dell'attrezzatura antifurto, anche se ciò comporterà un ingente onere finanziario per l'Azienda.

Per disporre dei mezzi finanziari occorrenti per continuare la realizzazione dei programmi previsti dalla Legge 17/1981, ha annunciato **La Repubblica**, è stato offerto al pubblico un maxiprestito obbligazionario di 1.000 miliardi dalle Ferrovie dello Stato. Delle condizioni cui il prestito è stato offerto si sono occupati **La Stampa** e **Il Mattino**, mentre **Il Resto del Carlino** ha parlato del successo dell'operazione: «Vanno a ruba le obbligazioni delle Ferrovie, la domanda ha superato abbondantemente l'offerta».

Proseguono intanto gli interventi per l'ammodernamento e il potenziamento degli impianti, previsti dal Programma Integrativo. In una serie di articoli **La Stampa** si è occupata dei lavori di potenziamento del nodo ferroviario di Torino, la cui convenzione è stata siglata da tutte le parti interessate, alla presenza dello stesso Ministro dei Trasporti, On. Signorile. «Ferrovie verso il duemila» è uno dei titoli degli articoli, e ancora «Un nodo che ci unisce all'Europa». Anche secondo **Il Giornale** «con il nuovo nodo ferroviario Torino guarda agli anni novanta», mentre per **Il Sole/24 Ore** al termine di tutti i lavori (un investimento complessivo di circa 350 miliardi in lire '82) Torino avrà un volto nuovo.

Il Corriere della Sera, **La Voce Repubblicana** e **Il Giorno** hanno riferito sull'inaugurazione del primo cantiere per la costruzione della connessione ferroviaria urbana tra le stazioni Milanesi di Bovisa-Garibaldi e Vittoria, chiamata comunemente «passante ferroviario», un'opera che rappresenta la chiave di volta della realizzazione di quel sistema unitario integrato passante, in grado di trasformare la rete ferroviaria della Lombardia in una sorta di grande metropolitana regionale. Il «megapiano» destinato a dare al nodo ferroviario di Milano una nuova fisionomia, ispirata a una concezione completamente diversa da quella attuale è stato illustrato, con la competenza che lo distingue, da M. Righetti, in una serie di articoli apparsi su **Il Giornale**.

Maria Guida

I 60 anni della Roma-Ostia

Il 10 agosto 1924 veniva inaugurata la ferrovia Roma-Ostia Lido, inizialmente con trazione a vapore e in seguito a trazione elettrica, coronando così i desideri di quanti, come l'Ing. Paolo Orlando, si erano a lungo prodigati per far sì che i romani potessero raggiungere il mare in brevissimo tempo, grazie a una nuova comunicazione. Infatti tale questione risaliva addirittura al 1868, quando si voleva dare impulso allo sviluppo turistico-balneare e commerciale del litorale romano, in special modo dopo che era avvenuta la bonifica dei terreni intorno alla Capitale. Nata quindi come collegamento rapido fra Roma e il mare, affidata alla Società Elettroferroviaria Italiana, la linea si trasformò in seguito anche in uno strumento di urbanizzazione per quegli insediamenti civili e commerciali sorti attorno alla linea stessa, al litorale ed alla città di Ostia, che è oggi diventata il secondo agglomerato urbano della Capitale. Ovviamente tale cambiamento d'indirizzo ha comportato nuovi importanti problemi riguardo all'esercizio ed alla utilizzazione della linea. Infatti, salvo l'enorme aumento dell'affluenza dei viaggiatori nel periodo estivo, a cui corrisponde un aumento (spesso insufficiente) del numero dei treni da 129 a 149, e l'abbassamento della frequenza di passaggio da dieci minuti a sette, la Roma-Ostia è una linea dalle eminenti caratteristiche di trasporto metropolitano. Collega infatti l'hinterland sud-ovest con Roma, dove la popolazione residente si è progressivamente ampliata negli ultimi anni a causa della drammatica crisi di abitazioni in affitto nella Capitale: il traffico viaggiatori, quindi, è in continuo incremento.

La linea ferroviaria in questione è l'unico mezzo di collegamento pubblico; di qui una serie di problemi che condizionano pesantemente la sua funzionalità.

I progetti presi in considerazione per lo sviluppo del servizio da parte dell'Acotral che lo gestisce, possono essere riassunti nei seguenti punti principali.

A) Ampliamento della linea fino a Torvaianica. Per ora il prolungamento dovrebbe effettuarsi dalla stazione Capo tronco di Ostia C. Colombo fino alle spiagge comunali di Castel Porziano. Tale distanza di 7 km complessivi dovrebbe essere realizzata in due tratte. La prima tratta di km 2,5 fiancheggiante la pineta di Castel Fusano, riservata dal piano regolatore a parco pubblico. La seconda, di circa 4,5 km, fiancheggia la tenuta presidenziale di Castel Porziano e giunge fino ai cancelli della spiaggia comunale. Tutti e due i tratti sarebbero completi di fermate e delle relative opere stradali. L'idea è quella di collegare Ostia con Castel Porziano rapidamente grazie ad un pubblico servizio, che sarebbe auspicabile da parte di molti, in quanto il collegamento è ora effettuato da una linea di autobus, chiaramente insufficiente.

B) Diramazione in località Mezzocamino. Dovrebbe effettuarsi al km 10 della ferrovia Roma-Ostia Lido, che servirebbe le zone del Villaggio Azzurro, Spinaceto, Tor de' Centi, Decima, con la stazione Capo tronco in località Trigoria, a circa 8 km dall'inizio della diramazione. Ciò servirebbe a risolvere, con notevole beneficio dell'utenza, i problemi di trasporto riguardante quelle zone di espansione residenziale nel settore sud-ovest di Roma, cioè Spinaceto, Decima, Laurentina.

In previsione futuristica tale diramazione potrebbe congiungersi con il prolungamento della ferrovia Roma-Ostia Lido fino a Torvaianica, e realizzare quindi quell'anello di collegamento, che insieme al collegamento F.S. con Fiumicino sulla linea Roma-Civitavecchia, a mezzo di una specifica diramazione, potrebbe costituire un sistema di collegamento veloce e funzionale.

C) Ristrutturazione tecnica dell'armamento e del materiale rotabile della linea, che allo stato attuale risente fortemente del peso degli anni, per poter assolvere in modo adeguato al suo compito di collegamento metropolitano con alte velocità di esercizio e ampia capienza dei rotabili. Tale ristrutturazione si estenderà alle fermate e alle stazioni con l'ampliamento delle banchine e dei servizi, nonché di tutte le infrastrutture.

Naturalmente questo potenziamento delle capacità della linea avrà notevoli benefici per l'utenza, anche nel periodo estivo, caratterizzato, come abbiamo detto, da un incremento della domanda di trasporto causata dall'incidenza del cosiddetto turismo balneare. Bisogna però distinguere due periodi di traffico: estivo ed invernale. Nel periodo in-

Il binario di corsa della stazione di Ostia Antica

Un'immagine di Piazza della Stazione Vecchia

vernale la massima punta di afflusso si ha nelle prime ore del mattino nel senso Ostia-Roma, e nelle prime ore del pomeriggio, in maniera più dilazionata, per i diversi orari di rientro. D'estate l'afflusso di viaggiatori aumenta in ambedue i sensi di marcia, a seconda però delle fasce orarie, delle condizioni atmosferiche, dei giorni feriali o festivi. Volendo trarre un bilancio complessivo, bisogna ribadire che la Roma-Ostia Lido ha ormai perduta l'originaria destinazione prettamente turistico-balneare e deve essere considerata a tutti gli effetti una essenziale linea di collegamento urbano.

Da questo punto di vista considerando i progetti di sviluppo previsti verso il sud del litorale, la linea potrebbe avere un ulteriore maggiore afflusso di viaggiatori, rispetto agli attuali circa 20 milioni annui ed è quindi necessario realizzare, in tempi stretti, gli indispensabili adeguamenti.

Quindi è auspicabile che i progetti riguardanti l'ammodernamento e lo sviluppo della ferrovia Roma-Ostia e delle sue infrastrutture siano realizzati il più presto possibile, in modo tale che l'utenza non subisca più gli attuali disagi derivanti in massima parte dall'anzianità del materiale e delle infrastrutture.

Roberto D'Amico

Scheda tecnica

Apertura all'esercizio: 10 agosto 1924.
Lunghezza: sviluppo complessivo di costruzione km 28,791 di cui km 28,360 per l'esercizio.
Collegamento: da Roma P.ta S. Paolo ad Ostia C. Colombo e viceversa.Treni diretti per Termini e Ostia C. Colombo e viceversa.
Smistamento: staz. Roma-Magliana come punto di diramazione.
Binario: interamente doppio ed in sede propria senza passaggi a livello.
Scartamento: normale (m 1,435).
Pendenza massima: 19‰.
Armamento: rotaie Vignole F.S. da 46,3 kg/ml.
Esercizio: con trazione elettrica a 1500 v/cc., filo di contatto da 100 mmq e corda portante da 100 mmq, 5 sottostazioni.
Telecomando, telecontrollo, telemisure, elettrificazione, blocco automatico a correnti codificate con tratte di ricoprimento, che permette un distanziamento minimo (al verde dei segnali) di 3 minuti.
Esercizio con il sistema della dirigenza locale in 7 stazioni (Roma P.ta S. Paolo, Magliana, Vitinia, Acilia, Ostia Antica, Lido di Ostia Centro, Lido di Ostia C. Colombo), 4 fermate (Tor di Valle, Casal Bernocchi, Lido di Ostia Stella Polare, Lido di Ostia Castelfusano), 1 posto di movimento (Torrino). 1 officina, in comune con la metropolitana linea «B» di Roma (Magliana).
La distanza media fra le località di fermata è di circa 2,5 km. La minima è di circa 1,150 km (Lido di Ostia Centro-Lido di Ostia Stella Polare). La massima è di 5,690 km (Acilia-Ostia Antica). Banchine di lunghezza variabile da 150 m a 155/160 m circa, tranne la fermata di Tor di Valle la cui banchina è lunga 130 m.
Materiale Rotabile: 9 locomotori a 2 carrelli, 4 assi e 4 motori costruiti tra il 1922 e il 1934, ammodernati i primi 8 nel 1947 e il 9° nel 1952; 3 elettromotrici bidirezionali tipo 100 a 2 casse, 4 carrelli e motori costruiti nel 1934 e ammodernati nel 1948-1949; elettromotrice tipo 151 a 2 carrelli, 4 assi e 4 motori usata per le manovre di officina, 1 locomotore diesel (n. 51) 2 assi (1940), 1 locomotore diesel (52) 3 assi costruito nel 1952; 14 rimorchiate pilota 2 carrelli 4 assi 12 costruite nel 1950 e ammodernate nel 1953, 34 vetture rimorchiate a 2 carrelli a 4 assi costruite fra il 1922 e il 1953 e ammodernate fra gli anni 1950/'56 e il 1968; 35 carri di vario tipo. Per il servizio diretto Termini-Lido viene utilizzato parte del materiale della Metropolitana «B» che consta di 56 elettromotrici a 2 carrelli 4 assi e 4 motori, 18 del gruppo 100, 22 del gruppo 200 e 16 del gruppo 300. Vengono utilizzate 8 rimorchiate, derivate da trasformazioni di vetture della Roma-Lido.

Il destino di Ostia: fra storia e oblio

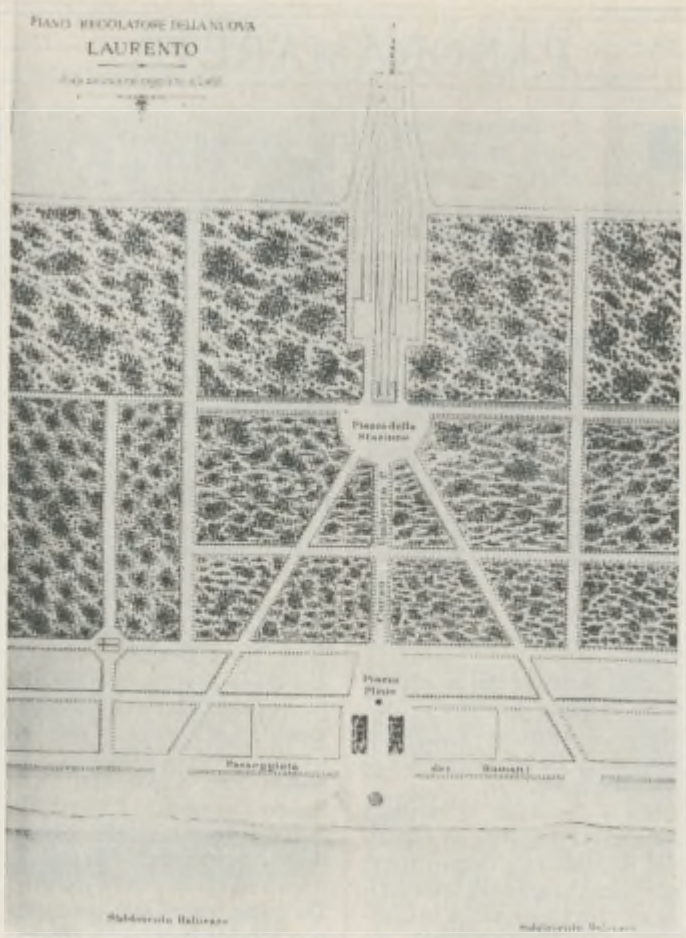
Fervono ad Ostia i preparativi per le celebrazioni del centenario della sua rinascita. Sarebbe forse più giusto parlare di nascita della Ostia moderna, che trae la sua genesi dalla immigrazione di seicento braccianti ravennati, a cui affidano il compito di bonificare e risanare una pianura deserta e malsana, oppressa dalla palude e tormentata dalla malaria. Sono le prime iniziative di risanamento di comprensori che determinarono, in seguito, la bonifica pontina come prodromo di quelle coloniali. Così appariva, alla fine del secolo scorso, il territorio di Ostia e, a partire dal 1884 iniziava la lenta e progressiva riconquista di una landa divenuta aspra e inabitabile, dopo aver vissuto un lungo periodo luminoso della sua storia.

Appena quattro anni dopo, nel 1888 si cominciava a progettare una ferrovia che avrebbe dovuto collegare la Capitale al suo sobborgo marino. Siamo sulla foce naturale del Tevere, quella che costeggia l'antico porto, sede e magazzino dei commerci degli antichi romani. La seconda foce, quella che sbocca a Fiumicino, è ritenuta dagli storici artificiale, costruita tra la fine del I secolo e l'inizio del II, dall'imperatore Traiano, che fece utilizzare il canale chiamato «Focem Micinam», piccola foce, da cui il nome del villaggio dei pescatori, su cui sorge l'attuale aeroporto intercontinentale «Leonardo da Vinci». E fu proprio l'aeroporto a determinare il definitivo progresso di Ostia, non più soltanto centro turistico-balneare, come progettato un secolo fa, ma vero e proprio centro residenziale, il quartiere più grande ed importante dell'hinterland romano, con i suoi quasi 200.000 attuali residenti fissi, che, con gli stagionali ed i pendolari del mare, d'estate vanta un milione di presenze reali. Una città, come tante, che cambia volto giorno dopo giorno, bisognosa

di ingenti lavori che possano renderla maggiormente abitabile e farle superare le difficoltà tipiche degli agglomerati urbani cresciuti troppo in fretta. Citiamo ad esempio la costruzione in atto di un quarto cavalcavia carrabile che unisce la zona di levante a quella di ponente, detta Ostia Nuova, sorta in pochi anni con costruzioni intensive intorno al vecchio e soppresso idroscalo.

La ferrovia Roma Ostia è entrata in funzione ufficialmente nel 1924. Rappresentava la realizzazione del progetto impostato nel 1888 con il titolo «Il mare di Roma», che avrebbe dovuto interessare tutto il litorale, da Focene a Torvajanica e, probabilmente, giungere fino ad Ardea e Lavinio. Tutto questo comprensorio si chiamava in antico «Laurentum», a causa di una grande foresta di lauri che caratterizzava la zona, frammista alla immensa pineta ancor oggi esistente lungo la costa. E la nuova ferrovia doveva appunto chiamarsi «Laurentina», come la Società creata per la realizzazione del progetto «il sobborgo marino di Roma».

Una lettera inviata al Sindaco di Roma dai tre originari progettisti — il medico Siciliani, incaricato del lato igienico-sanitario, e gli ingegneri Muratori e Carocci —, nel febbraio 1888, diceva fra l'altro: «si intende dimostrare con numerosi indizi e riprove la possibilità non solo, ma la facilità e l'utilità di richiamare alla vita l'antica e celebrata Laurento... che ha da essere meglio di quella che non fosse per il passato, per difficoltà e lentezza di comunicazioni, piuttosto che una città nuova, una parte della Capitale che le manca». Tale accenno a «richiamare alla vita» una terra negletta, sottintende un riferimento a secoli di storia, dall'antica Roma, quella dei Cesari, alle invasioni barbariche dei secoli bui, alla storia del Papato, a quella delle nobilità ed aristocrazie, fino alle ripercussioni dell'unità d'Italia, quando il primo Re, Vittorio Emanuele, prese possesso della tenuta di Castel Porziano, che diveniva appannaggio nel 1872, della Real Casa di Savoia, aprendo per l'intero territorio laurentino una nuova era. Da quell'anno, con sempre nuove opere che ne accrescevano i pregi naturali, con aperture di vie, lavori edilizi, la costituzione della cinta perimetrale, i canali di scolo conseguenti alle grandi opere di bonifica, a cui si sovrappone anche il progetto della nuova ferrovia si fonda una nuova città.



Una planimetria del secolo scorso relativa alla sistemazione prevista (e inattuata) della stazione di Ostia

Il principe D. Mario Chigi, signore di Castel Fusano, il 25 ottobre 1886, assicurò la cessione dei terreni necessari all'impianto della ferrovia ed alla costruzione delle prime infrastrutture del sobborgo marittimo. Un problema di difficile soluzione era di ottenere il passaggio dentro l'incantevole e secolare pineta. Ma grande fervore e slancio vennero profusi in breve da ogni parte per la realizzazione del progetto, compresa una insospettata partecipazione di popolo: nacquero iniziative collaterali e migliorative, tutte tese a ridisegnare la zona sotto un aspetto di utilità, efficienza e modernità. Il 18 settembre 1887 venne inaugurato, fra i ruderi della Villa di Plinio, l'osservatorio meteorologico, fornito di perfezionati strumenti scientifici si costruì ovunque, sul lungomare, all'interno, nelle zone appena bonificate. Lo testimoniano le cronache del tempo: «Si fabbrica dappertutto. I grandi fabbricati che vediamo sorgere per opera di architetti ispirati, ben diversamente dagli antichi; più si moltiplicano e più eccitano a riformare le vecchie costruzioni, abbandonate e diroccate». Ed aggiungono: «Nel nostro popolo eserciterà pure in conseguenza grande attrattiva la splendidezza di una città tutta nuova sulla sponda del mare. Al regno di Umberto I si ascriverà la gloria che riviva nella culla di Roma, la vetusta Laurentum». Ma nonostante che, tra gli altri progetti, quello della ferrovia fosse stato dichiarato di urgente utilità pubblica, solo nel 1918 potevano seriamente incominciare i lavori, soprattutto per l'impulso politico che l'Assessore per l'Agro romano, il Sen. Paolo Orlando, riusciva a dare attraverso un Comitato «Pro Roma Marittima», sfruttando altresì un momento particolarmente favorevole dovuto al fatto che la Capitale non poteva restare delusa dalla nuova aristocrazia che si era da poco insediata. Nel 1921, riferisce una lapide posta all'interno della nuova stazione di Lido Centro, Vittorio Emanuele III poteva annunciare che, dopo venti secoli d'oblio, Ostia era risorta e Roma tornava così sul Mediterraneo. Pur tra difficoltà sopraggiunte nel 1922, il Sen. Orlando riusciva a far entrare in servizio ufficiale la nuova linea ferroviaria Roma-Ostia, nell'Agosto del 1924. Venti anni dopo, nel 1944, la stazione capolinea di Ostia era distrutta da un bombardamento. In fase di ricostruzione postbellica, tale stazione veniva ricostruita spostata di un centinaio di metri e concepita come scalo di «transito», in previsione del prolungamento della linea fino a Castel Porziano. Cosa che avvenne intorno agli anni '50 ed il nuovo capolinea fu realizzato nel punto in cui, in previsione delle Olimpiadi di Roma, cominciava a sorgere una grande e moderna autostrada che collegava il mare al centro storico: la Cristoforo Colombo.

Da allora, salvo piccoli e trascurabili interventi, estemporanei palliativi improcrastinabili, sia sulla linea, che nel materiale rotabile, la Roma-Ostia, è rimasta per un ventennio quasi del tutto trascurata. Mentre la popolazione di Ostia e degli agglomerati urbani sorti spontaneamente lungo la linea, aumentava, come si è detto, vertiginosamente.

In questa situazione s'innesta il problema dei servizi pubblici colleganti il centro con la periferia ed il diuturno sacrificio di migliaia di pendolari, costretti a servirsi di quest'unica, vetusta, superata ed ormai fatiscente rete ferroviaria, per raggiungere, spesso avventurosamente, i posti di lavoro, di studio o altri servizi sociali essenziali.

Questo il quadro storico-sociale da cui partire per meglio leggere i progetti futuri che vengono illustrati nell'articolo pubblicato accanto, nella speranza che la misura di tempo necessaria alla loro realizzazione non sia rapportata, come sempre nella città eterna al... secolo. Rallegriamoci però: il nuovo secolo è alle porte!

Fer Nelli

CASTELMAGGIORE

Il Convoglio pronto intervento del Reggimento Genio Ferrovieri

Sono tornati a centinaia da tutte le parti d'Italia per vedere finito il loro treno. Nel giorno della presentazione ufficiale a stampa ed autorità del Convoglio di pronto intervento, realizzato a Castelmaggiore dal Reggimento Genio Ferrovieri, gli invitati più importanti e più graditi erano loro, i militari di leva che in questi quattro anni si sono avvicendati, come in una staffetta, nella realizzazione di questo treno fuoriserie del quale il nostro giornale si è già diffusamente occupato (VdR 2/82 e 6/84).

Il Convoglio di pronto intervento si compone di otto vetture. È stato concepito per le necessità operative del Reggimento in occasione di interventi ai ponti ferroviari danneggiati da calamità naturali. Cinque vetture sono di alloggiamento, le tre rimanenti sono state destinate a refettorio, cucina e servizi.

Utilizzando le casse di vecchie carrozze della serie 30.000 è stato realizzato un convoglio in grado di assicurare ogni esigenza operativa anche per lunghi periodi di sosta, con il necessario comfort.

La progettazione e l'organizzazione dei lavori sono state condotte dal Reggimento Genio Ferrovieri con la collaborazione tecnica dell'O.G.R. di Bologna.

È stato costruito poi un capannone in grado di offrire al convoglio il ricovero necessario durante i lavori di pulizia e manutenzione.

Oltre a consentire la massima autonomia logistica ai reparti del Reggimento, questo treno speciale è in grado di intervenire efficacemente anche in occasione di calamità naturali. Se ne è avuta la dimostrazione nel corso di «Arezzo '84», l'esercitazione predisposta agli inizi di dicembre dal Comando della Regione Militare Tosco-Emiliana per coordinare tutte le forze, civili e militari, interessate agli interventi di protezione civile. In quella occasione il convoglio del Genio ha dimostrato la sua capacità di fornire energia elettrica di ogni tipo, acqua potabile, erogare pasti a ciclo continuo (2.000 pasti ogni 12 ore) e funzionare da posto di pronto soccorso.

Per una maggiore duttilità, in caso di impiego in operazioni di protezione civile, è stata decisa la costruzione di una nuova carrozza, dotata delle necessarie strutture per comunicazioni radio e telefoniche, da adibire a centro operativo.

Questa notizia è stata data, nel corso della cerimonia inaugurale, dal Generale Luigi Poli, Comandante la Regione Militare Tosco-Emiliana. Esprimendo la propria soddisfazione al Comandante del Reggimento, Colonnello Francesco Centore, ed al Direttore dei lavori, Ten. Colonnello Lanfranco Castignani, il Generale Poli non ha mancato di sottolineare l'importanza di questo nuovo modo di essere soldati.

Da parte nostra non possiamo non rilevare come si sia creato, nel Reggimento Ferrovieri, una nuova specializzazione: quella di Operaio d'officina. Un patrimonio di esperienze e di conoscenze che le Ferrovie potrebbero proficuamente utilizzare.

Renzo Pocaterra

Il Convoglio pronto intervento presentato ufficialmente a Castelmaggiore

ROMA

Un convegno sulla sicurezza

Uno dei convegni più interessanti degli ultimi anni si è svolto il pomeriggio dell'11 dicembre scorso, presso la Sala Conferenze del CIFI a Roma. Interessante per il tema — «Sicurezza nel lavoro ferroviario e assistenza» — ma soprattutto per le modalità con cui è stato affrontato e discusso, e per l'ampiezza e l'articolazione delle competenze e delle problematiche messe in campo. L'iniziativa promossa dall'I-NAF, ha visto direttamente e pariteticamente coinvolti il Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani (CIFI), il Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano (CAFI) e il Collegio Medici Italiani dei Trasporti (COMIT), e si è svolto alla presenza dell'alta dirigenza aziendale e di un folto uditorio.

I lavori sono stati aperti dal Direttore Generale, Ing. Misiti, che nel suo saluto ha voluto subito porre alcuni dei punti più scottanti al centro dell'attenzione. «In campo antinfortunistico — ha detto il Direttore Generale — la situazione nella nostra Azienda non è del tutto positiva. Si può e si deve fare di più, e ci sono le condizioni per farlo». Naturalmente il settore d'intervento su cui insistere maggiormente è l'istruzione professionale, elemento fondamentale in un lavoro complesso e anche pieno di pericoli come quello ferroviario. Ma bisogna anche agire sull'assetto normativo, che deve evolvere al pari delle innovazioni tecnologiche introdotte nell'organizzazione del lavoro. «Un complesso di norme molto restrittive e vincolanti — ha detto anche l'Ing. Misiti — non sempre è il rimedio migliore, perché spesso anzi può ingenerare una situazione di pericolosa trascuratezza». Infine, bisogna operare nel quadro dei rapporti con gli Ispettorati di lavoro e con il Servizio Sanitario, affinché sia possibile di-

stinguere sempre meglio gli infortuni veri e propri da altri fenomeni morbosi.
Una serie di argomentazioni e sollecitazioni più volte riprese dai relatori e nel corso del dibattito.
L'Ing. Rizzo, del Servizio Impianti Elettrici, ha svolto una relazione sull'apporto delle nuove tecnologie nella sicurezza del lavoro. L'ottica aziendale — ha detto, fra l'altro, l'oratore — è di indirizzare i progettisti a porre l'uomo, e quindi la sua sicurezza, alla base delle loro realizzazioni, adattando la macchina alle esigenze psicofisiche della persona umana.
Ha quindi preso la parola il Dott. Vitiello del Servizio Personale, Responsabile del Settore antinfortunistico FS, che si è soffermato in particolare sulla tipologia, l'incidenza degli infortuni e la formazione del personale. Dopo aver parlato del concetto di sicurezza del lavoro — un concetto «dinamico» che coinvolge molte discipline ed ha subito e subisce una continua evoluzione — il Dott. Vitiello ha analizzato la situazione nelle FS. Le malattie professionali, per lo più otopatie (170/244 nel 1980, 220 nel 1981 ecc.), sono scese a 96 nel 1983, a livelli quasi europei. Per quanto riguarda gli infortuni, dal 10,39% del 1979 sono lentamente ma progressivamente scesi fino all'8,47% del 1983. Percentuale che, malgrado la tendenza favorevole, rimane comunque alta e richiede ulteriori sforzi e interventi.
Il Dott. Serio, del Servizio Sanitario, nella sua ampia relazione ha parlato dell'igiene del lavoro e della prevenzione degli infortuni, mentre il Dott. Palma, sempre del Servizio Sanitario, ha illustrato i risultati di una interessante ricerca svolta sugli infortuni sul lavoro avvenuti nel 1983 in sei Compartimenti ferroviari.
Ha concluso il giro degli interventi il Dott. Miniaci, Presidente dell'INAF, che ha fatto il punto sull'attività svolta dall'Istituto a favore dei ferrovieri. Nel corso degli anni i contenuti delle polizze sono stati spesso modificati per adattarli alle mutate esigenze dei singoli e delle diverse categorie. Per essere all'altezza dei tempi, ha ancora detto il Dott. Miniaci, l'INAF svolge una costante opera di osservazione e informazione sui posti di lavoro, proprio per migliorare la qualità del servizio prestato e, possibilmente, individuare altre aree di intervento. Il senso del discorso è insomma apparso chiaro: l'infortunio deve essere evitato in tutti i modi, ma è anche vero che una volta che questo, malauguratamente, si verifichi, devono essere presi tutti gli accorgimenti e le iniziative possibili e necessarie per alleviarne gli effetti.
Al termine si è svolto un animato dibattito, presieduto dal Dott. Bonforti, Vice Direttore Generale e Presidente del CAFI, e dal Prof. Monti, Direttore del Servizio Sanitario e Presidente del COMIT.

P.S.

ALESSANDRIA

Un seminario sui trasporti

Patrocinato dalle Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia, ha avuto luogo ultimamente ad Alessandria un interessante seminario sul tema: «Trasporti: sviluppo economico», nel corso del quale è stato ampiamente dimostrato come, in linea generale, la ripresa economico-sociale possa essere attuata anche e soprattutto con più efficienti vie di comunicazione.
Oltre il Ministro dei Trasporti, On. Signorile, ed il nostro Direttore Generale, Ing. Misiti, erano presenti i Presidenti delle Giunte e gli Assessori ai Trasporti delle tre Regioni, il Direttore Generale della Motorizzazione Civile, i sindaci di Genova e di Milano, il Presidente della Provincia ed il sindaco di Alessandria, numerosi esperti, amministratori, dirigenti aziendali, sindacalisti, uomini politici ed altre personalità interessate al problema dei trasporti.
Nella lunga serie di interventi, sia tecnici che politici, ha preso la parola anche il Direttore Compartimentale di Torino, Ing. Ballatore, il quale ha subito posto in evidenza come il Piemonte, con le sue consistenti infrastrutture e con la sua estesa rete ferroviaria, non solo costituisca il naturale retroterra ed il polmone dei porti liguri, ma eserciti altresì un'azione di integrazione dei medesimi con tutto il sistema dei trasporti nazionali, visti anche in una prospettiva europea.
Dopo aver passato in rassegna i numerosi lavori finora eseguiti per elevare la potenzialità e per rendere più fluida la circolazione dei treni sulla rete piemontese, l'Ing. Ballatore ha accennato al quadruplicamento dell'intera linea da Trofarello ad Alessandria, già compreso nelle proposte aziendali da inserire nel Piano Poliennale, nel quadro del potenziamento delle comunicazioni fra il Piemonte, la Liguria e la Lombardia.
È chiaro che, in tale contesto, assume una rilevante importanza il nodo ferroviario di Alessandria, nel quale confluiscono, oltre la Torino-Genova, importanti direttrici quali: Alessandria-Voghera con diramazioni per Milano e per Piacenza; Alessandria-Novara-Arona-Domodossola-Svizzera; Alessandria-Acqui-S. Giuseppe di Cairo-Savona. A supporto di tali linee e quindi delle due principali aree portuali liguri, di Genova e di Savona, opera la grande stazione merci di Alessandria Smistamento, che ha una potenzialità di manovra di circa 3.000 carri al giorno. È altresì importante far notare che Alessandria si trova in posizione baricentrica non solo rispetto ai tre capoluoghi regionali, cioè Genova, Milano e Torino, ma anche nei confronti di tutte le linee fondamentali aventi carattere interregionale ed internazionale.
L'Ing. Misiti, a sua volta, ha anzitutto sottolineato come il Piano Generale dei Trasporti costituisca un quadro di riferimento per una stretta integrazione dei vari suoi comparti (stradale, ferroviario, portuale, aeroportuale ed idroviario) e nel contempo sia un insostituibile elemento per individuare gli interventi prioritari da effettuare per il raggiungimento concreto, anche se graduale, di reali obiettivi d'ordine economico e sociale.
«Le FS avvertono — ha detto il Direttore Generale — in maniera pressante anche l'urgenza di una riforma tale da consentire lo svolgimento effettivo di un'attività commerciale e produttiva possibile con l'acquisizione della necessaria flessibilità negli interventi, che consenta di misurarsi quotidianamente con le esigenze di una grande struttura produttiva».
L'Ing. Misiti si è poi soffermato sulle linee a scarso traffico, sugli impegni derivanti dalla legge finanziaria, sulla produttività, e su un necessario recupero di consistenti arretrati di manutenzione e delle soluzioni

Il piazzale della stazione di Alessandria

tecniche studiate dall'Azienda con i cosiddetti «sistemi economici d'esercizio», ispirati a criteri di sano realismo e di positiva laboriosità.
Dopo aver ribadito che la fascia preappenninica piemontese e l'alessandrino rappresentano il naturale retroterra allo sbocco dei traffici provenienti dal sistema portuale ligure, l'Ing. Misiti ha evidenziato che «i miglioramenti già in corso sulla Savona-S. Giuseppe e sulla Genova-Ovada, insieme ai nuovi impianti di segnalamento sulla linea dei Giovi, che tendono a realizzare un organico ed integrato apparato a quattro binari da Arquata a Sampierdarena, permetteranno di far fronte ad eventuali incrementi di traffico anche sensibili, oggi tuttavia difficilmente pronosticabili dato che il nodo è nei porti e, specificatamente, nei costi portuali». Di qui scaturisce la necessità d'una coraggiosa politica portuale, al fine di addivenire ad una gestione più efficiente ed economicamente valida, tale da superare l'attuale «trend» di traffico stagnante.
A conclusione dei lavori ha poi preso la parola il Ministro Signorile, il quale ha subito esordito affermando che «una delle cause principali del cattivo funzionamento del sistema trasporti è da addebitarsi all'approccio settoriale delle problematiche del comparto». Occorre quindi riscoprire un processo programmatorio, in modo da pervenire alla formulazione di una «decisione quadro» che enunci i principi fondamentali sui quali deve basarsi la costruzione di un mercato comune dei trasporti realmente integrato.
In proposito, nel primo semestre 1985, durante il quale ricoprirà la carica di Presidente del Comitato dei Ministri dei Trasporti della Comunità, l'On. Signorile proporrà la redazione di un «master plan comunitario», che dovrà contenere precise strategie di assetto e di sviluppo, così come nell'ambito del suo Dicastero ha già istituito il primo documento programmatico, definito «Piano Zero», con il quale tutta l'attività ministeriale è stata improntata al perseguimento di obiettivi organici, intersettoriali e tesi comunque ad una politica riformatrice.
In tale ottica il Ministro è poi passato a trattare dei problemi delle grandi concentrazioni urbane, per le quali «i progetti mirati rispondono alle esigenze di fornire agli ambiti metropolitani, in cui è concentrato un terzo della popolazione del Paese, una griglia infrastrutturale integrata, priva di gestioni settoriali e strettamente interconnessa con l'assetto urbanistico dei centri medesimi».

Renzo Marello

TORINO

La ferrovia in Piemonte

Organizzato dall'Associazione «Museo Ferroviario Piemontese» e dalla Fondazione «Camillo Cavour», ha avuto recentemente luogo presso il Circolo della Stampa di Torino un interessante incontro sul tema: «La ferrovia in Piemonte da Cavour ai giorni nostri: uno sguardo storico, ricordi, riflessioni e prospettive».
Fra i vari relatori, il Direttore Compartimentale Ing. Ballatore ha esaurientemente illustrato lo sviluppo della rete ferroviaria piemontese dalle sue origini agli attuali interventi di potenziamento e di riclassamento.
Nella sua esposizione l'Ing. Ballatore ha ricordato che il Piemonte non fu tra i primi Stati italiani a dimostrare grande interesse per le strade ferrate. «Tuttavia — ha detto l'oratore — grazie al lungimirante intuito ed al sostegno di uomini politici del tempo, da Cavour a D'Azeglio, riuscì a dotarsi rapidamente di una delle più fitte reti, raggiungendo e sopravanzando gli altri Governi d'Italia».
In tal modo, alle soglie dell'unità d'Italia, nel 1860 il Piemonte disponeva già di ben 1.060 Km di ferrovie, pari al 45,65% dell'intera rete allora esistente su tutto il territorio nazionale.
Dopo aver passato in rassegna, una per una, tutte le linee che da allora sono state via via costruite fino a formare l'attuale fitta rete piemontese (al primo posto con i suoi 1.900 Km totali fra i quindici Compartimenti) l'Ing. Ballatore ha poi parlato dei più significativi interventi, previsti dai vari piani di potenziamento e di ammodernamento varati negli ultimi anni, che dovranno finalmente rompere l'isolamento geografico del Piemonte e dotare la regione d'un sistema di trasporti integrato, più efficiente, in grado, cioè, di far pienamente fronte a tutte le future necessità del traffico negli anni duemila.
Gli altri relatori sono stati il giornalista Giorgio Dell'Arti, autore del recente libro «Vita di Cavour», che ha trattato il tema storico riguardante «Le ferrovie e le alleanze in Europa negli anni del Risorgimento»; il Prof. Franco Di Majo, già del Politecnico di Torino, che con «Ricordi e nostalgie della trazione a vapore» ha appassionatamente rievocato la suggestiva bellezza e l'essenziale semplicità della locomotiva a vapore nonché la professionalità del macchinista, allora chiamato «Maestro» per antonomasia; infine il collega Ing. Piero Muscolino, del Servizio Movimento, ha partecipato al folto uditorio le sue impressioni sul fascino di una simbiosi emblematica tra il Piemonte e le ferrovie.
Nel corso della serata il critico d'arte Angelo Dragone ha presentato al numeroso pubblico il primo numero del nuovo periodico compartimentale «FS Notizie Torino».

R.M.

Il ponte sullo Scrivia in una stampa d'epoca

ELLERA

Un ACEI in economia

Il 6 dicembre scorso ha avuto luogo l'attivazione del nuovo impianto di sicurezza ACEI della Stazione di Ellera sulla linea Foligno-Terontola, alla presenza del Direttore del Servizio I.E. Ing. Proia. Con tale impianto continua l'opera di potenziamento della linea che ha già visto realizzati impianti ACEI di tipo semplificato nelle stazioni di Assisi, Bastia e Magione. L'interesse dell'avvenimento è soprattutto nella modalità di realizzazione dell'opera. Come già per la Stazione dell'Aquila, l'Ufficio I.E. di Ancona aveva approvato una modesta proposta di spesa che prevedeva la centralizzazione di alcuni deviatoi utilizzando il vecchio banco a leve e chiavi. E proprio in base alla precedente esperienza della Stazione dell'Aquila, si è pensato di realizzare un impianto ACEI, riutilizzando gran parte delle apparecchiature (banco ACEI, armadi relè etc.) tolte d'opera sulla linea adriatica in occasione della realizzazione del B.A. a correnti codificate.
In considerazione della mode-

sta somma disponibile è stata appaltata la sola posa dei cavi e la costruzione dei blocchi di fondazione, mentre il montaggio e l'allacciamento delle apparecchiature di piazzale sono state eseguite dalla Zona 333/I.S. di Perugia. Il Reparto Comp.le I.S., come già per l'Aquila, ha provveduto all'allestimento delle Unità Relè tipiche e di tutti i rimanenti circuiti elettrici di Cabina del banco ACEI. Lo studio, la verifica di tutto l'impianto, il coordinamento di tutte le varie fasi dei lavori e dell'attivazione sono stati eseguiti dalla Sezione I.S. dell'Ufficio I.E. Comp.le. Con i lavori eseguiti si è tra l'altro notevolmente contribuito all'elevamento professionale a tutti i livelli del personale intervenuto. Anche nel recente passato (ma direi che è una costante encomiabile), l'Ufficio I.E. di Ancona e le sue maestranze si sono distinte per ingegnosità e senso della economia. Non si tratta, beninteso, di rattoppi o di lavori fatti alla buona. Al contrario, sono interventi a perfetta regola d'arte, con il pregio della immediatezza dell'utilizzo e della piena funzionalità: un contributo concreto al riammodernamento di alcuni impianti, a torto considerati secondari, e ad un oculato impegno di strutture e mezzi.

Clemente Rossi

ROMA

Centenario della Roma-Nettuno

Ancora una volta un «treno d'epoca» a vapore ha ripreso a correre sulle linee del Compartimento. Si è festeggiato, in tal modo, il Centenario della linea antica ferrata Albano-Cecchina-Anzio-Nettuno, inaugurata il 23 marzo 1884.

Organizzato dal Dopolavoro Ferroviario di Roma, Settore Cultura, con notevole impegno e passione del Consigliere addetto Silvio Moscetta, il treno a vapore, composto sempre dall'ormai nota 740-135 e due carrozze gr 36.000 e quattro vetture a terrazzino ABDT 66205 e BT 46000/02/09, ha riscosso ovunque tanta ammirazione ed eccitato l'animo di scolaresche ed appassionati lungo le Stazioni della linea. Hanno patrocinato la celebrazione: la Provincia di Roma, i Comuni di Nettuno, Anzio, Aprilia, la Pro Loco di Nettuno e l'A.A.S.T. di Anzio. Hanno partecipato molti funzionari aziendali tra i quali il Direttore Comp.le Ing. Mori, il Dott. Ventre in rappresentanza del Sottosegretario On. Santonastaso, l'On. Di Segni Assessore ai Trasporti della Regione Lazio, il Dott. Testa dell'U.P.C., l'Ing. Coroneo Capo Uff. Movimento, il Presidente del DLF di Roma Palucci con il Consiglio Direttivo tutto ed i rappresentanti della Sottosezione di Nettuno diretta dal Sig. Donato Fortunato. All'esterno della Stazione di Nettuno si è tenuto il discorso commemorativo del Centenario. Il Direttore Comp.le Ing. Mori, oltre che tracciare brevemente il passato, ha illustrato gli sforzi della Direzione Comp.le per miglioramenti al servizio delle popolazioni residenti nel quadrante sud di Roma, nell'ambito più vasto del Piano dei Trasporti. Anche i Sindaci delle cittadine interessate hanno auspicato sensibili miglioramenti della linea in favore specialmente dei pendolari e degli studenti. Brevemente ha porto il saluto il Sindaco di Nettuno Simeoni ringraziando le F.S. per quanto hanno fatto finora e quanto si potrà compiere nel futuro per razionalizzare tutti i trasporti. Palucci, Presidente del DLF di Roma ha ringraziato per l'ospitalità e la partecipazione notevole di pubblico. Scambi di targhe e coppe hanno suggellato una giornata piena di interesse per le FS.

Elio Auticchio

NOVI LIGURE

Valle Scrivia tra recessione e sviluppo

Si è recentemente tenuto a Novi Ligure un convegno sul tema: «Valle Scrivia tra recessione e sviluppo», al quale hanno partecipato numerose personalità, fra cui il Vice Presidente della Giunta Regionale del Piemonte, Luigi Rivalta, ed il Senatore Lucio Libertini.

Quest'ultimo, nel trarre le conclusioni del dibattito, ha parlato della grave crisi di produttività e di occupazione che attanaglia ormai da anni le aree di Novi e di Tortona, benché questa zona contenga in sé il seme del rilancio produttivo per la sua posizione geografica di immediato retroterra genovese, che ne fa la sede naturale di decentramento di molte aziende ed imprese liguri.

In proposito il parlamentare ha ribadito che alla base della strategia dei trasporti si colloca la portualità ligure, che deve aumentare la sua produttività e recuperare in competitività con i porti del nord Europa, per cui è necessario soprattutto potenziare i collegamenti e snellire i traffici tra la Liguria ed il basso Piemonte, in un più ampio programma di trasporti su scala nazionale ed internazionale.

Da tali presupposti sono scaturite due precise proposte. Con la prima si ipotizza di dar vita ad una direttrice ferroviaria che, per quanto riguarda le merci, da Genova giunga a Domodossola passando per Alessandria e tagliando fuori Torino già troppo congestionata. Il secondo argomento riguarda la «rottura di carico» dei porti liguri con il potenziamento delle banchine oppure con lo smistamento delle merci nel centro di Rivalta Scrivia.

R.M.

La facciata del D.P.V. restaurato

ROMA/SMISTAMENTO

Restaurato il D.P.V.

I locali restaurati del Deposito Personale Viaggiante della Stazione di Roma Smistamento sono stati recentemente inaugurati con una semplice, ma sentita cerimonia, alla quale hanno partecipato parlamentari, rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali, degli Enti Locali e numerosi ferrovieri.

La manifestazione si è aperta con una visita ai locali rinnovati che, tra l'altro, ospitano anche la centrale telefonica operante nell'intero scalo di Smistamento e il posto di Polizia Ferroviaria. Sono seguiti i discorsi, aperti dal C.P.V. Giovanni Musa, Titolare del Deposito. È stata poi la volta dell'Ing. Mori, Direttore Compartimentale di Roma, che ha portato anche il saluto del Direttore Generale, Ing. Misiti.

Sono quindi intervenuti l'On. Piermarini, il C.P.V. Sovr. Rampini e il Capo Treno Casali, in rappresentanza del Consiglio dei Delegati.

Sario Grossi

SEZIONE NARRATIVA 1° classificato

Partenze

di Giuseppe Gurrieri
Ausiliario di Stazione - Bardonecchia

Sfumano i muri a secco nel loro intersecarsi opaco verso il buio incerto dell'orizzonte. Esitante, la luna sparge fili di luce e nebbia. La notte soffoca avvolgendole le cave degli Iblei dove aghi scuri, o alberi o altro, muoiono per una sera nel rimboschimento, a pochi passi dagli occhi.
Andare via, per poco, per sempre. Farla finita con tutto e con tutti, girare di brutto la schiena come nulla fosse mai stato in un passato che vivo, di angosce attese ore attraversate col contagocce dell'impazienza, anni filtrati alla clessidra del museo di cera che mi circonda.
Andare via, partire. Forse è sufficiente accostarmi allo stradone, alle nuove trincee intagliate tra vecchi campi di pascoli e grano ricoperte di cespugli e reti, e i viadotti su quei fiumi invisibili che non riescono a fuggire mi daranno la forza di questa ennesima partenza.
Andare via, l'assillo. Rotondi lineamenti demarcano quasi incapaci l'altopiano, lasciarli per sempre. La mano di lei tortura quella di lui, pensieri e spirali tormentano le dita che stringono, intrecciano, carezzano le altre. Silenzio. Fresco silenzio d'agosto a raggelare tese pupille. Occhi concentrici fissano il profilo di ombre di case di fronte, il contorto salire dei tetti, la trasparenza del tutto.
Occhi. Occhi di pietra rimasti immobili, aperti, da quanto tempo...
Sì, andare via, smettere di sognare, cambiare percorso ai sogni, strapparsi ai sentimenti, alle paure, scucire piano piano le abitudini. La cancrena del pensiero è lo star fermi. Cambiare rotta a tutto, improvvisamente dare sfogo agli istinti. Ah dolce determinatezza con se stessi... far ciò che si pensa la prima volta, subito. La seconda è sempre tardi, diverso come ora, riflessioni paure perditempo. Così partirono da Mazzarrone, da Ragusa, da Castiglione parenti feriti dai bisogni, forse per sempre.
I carrubi sono lì a muovere il silenzio, nero sovrapposto a nero. Un passo. Un timido calpestio a ricordare che ci siamo. Ci siamo. È come non esserci, siamo o vorremmo essere in fuga, ognuno per una strada. Fuga da questo silenzio luttuoso e unto, fastidioso come una febbre che ti batte dentro scandendo gli attimi. A che serve accarezzare ogni momento lucidi legami? Una mano stringe l'altra mano e l'accompagna al petto. Lampi emanano gli occhi, la bocca tace. Vecchia ferrovia smantellata interseca arsi campi nascondendosi nelle sue pallide muraglie... vecchio tracciato d'altre fughe impossibili.
Fughe partenze che lasciano un'ombra ferma, inchiodata al terreno. E senza di lei non si parte veramente.
Di là c'è la strada, Catania, Messina poi Genova, Milano, Torino imbrattate da scarpe imbrattate della nostra terra, sporche del terriccio scuro delle vigne, o di quel che restò di speranze racchiuse in valigie di cartone ora di plastica, di false culture per presentarsi altri, scopiazzate alla TV o sulle insegne delle vie... Le timide paure dei primi giorni, appena scaldate da contatti paesani, e negli occhi i carretti carichi di uomini e uva che lasciano le coste nere di restuccia data al fuoco. Ritorni pesanti, agognati a ogni ora, meglio la miseria...
Fresco d'agosto si adagia sulle spalle. Lui guarda l'asfalto e segue l'andare di impossibili passi. Guarda i piedi. Sono rimasti al loro posto, accanto i suoi. Lei sta fissa nella medesima posizione ma i suoi occhi proiettano vecchi film, le corse ridenti di Randello dove i giorni apparivano tanti e colmi; le passeggiate protetti dalle quadrate strade tra le basse case del paese, avanti e indietro avanti e indietro poco ricco tempo consumato, stretti attimi di tutto, labbra, saliva, sudori, guance lucide di baci, schiusi sguardi di parole e discorsi lunghissimi, silenzi/parole nella stretta, veloce lunga per proiettarla nei giorni e nelle notti che ora sono arrivati.

Di là, in quella direzione rottami di pompe Gulf rossi di ruggine e anni ammirano anch'essi Ragusa da lontano, incorniciata dai suoi lampi d'argento e di notte. Immobili i rottami come ombre strane tra le vacche del Patro. Di fronte sagome di case risalgono le terrazze e le rocce della fiumara, precario castello che dorme oltre i sottili paraventi della sera e nasconde a se stesso le fatiche del giorno. Stralci di strade si lasciano attraversare da triangoli gialli di luce; di pietra è il colore dei lampioni. Pesante cartolina di problemi e di fughe covate nelle sozzure delle tute e panni sporchi da lavare. Di là dal Patro.
La fuga? Ma fuggirono loro? Klingenberg (2-4-78) Caro fratello, con molto piacere risponto alla tua lettera, dove mi fai sapere che stai bene, come pure ti posso ha sicurare da tutti noi fina oggi. Caro fratello mi fai sapere che sei stato ha Catania per controllo, e mi dice che ti anno trovato ne meglio ne peggio, come pure mi dice di Carmela che sempre la stessa un giorno meglio e un giorno male. Come pure mi parli di tuo figlio Pippo che sta bene. Come pure ti faccio sapere di Giovanna per il fatto delle pietre per il momento dolori non nia vuto per al malatie è sempre lo stesso un giorno bene un giorno male. Come pure ti faccio sapere damé io per il momento sto bene, ora ti faccio sapere che per le primi di luglio noi veniamo per sempre che nel mesi di Agosto si deve sposare Pippo per il 10 di

In queste pagine pubblichiamo le opere vincitrici (1° e 2° premio di narrativa e poesia) della XX edizione della «Penna d'oro ferroviaria»

agosto Basta non mi resta altro da dirti arriceve tanti saluti da mio figlio Pippo e Silvana che stanno bene, tanti saluti e baci da Tina e Angelo e un bacio dal piccolo Davite, tanti saluti e baci da mè e Giovanna che sono tuo fratello G. Salvatore...

Parole e lettere ripetute, unici clichès di anni spesi, Germanie, inverni, birra e pellicce sintetiche, malattie, ricoveri, mani spaccate rosse di freddo e sangue, dure di ghiaccio e calli, sere a narrarsi storie narrate ogni sera, fotografie impressionate nelle teste, treni valigie folla, saluti e lacrime, sogni e calcoli, anni, due tre dieci, libretti banche vaglia, la casa.

Partire, sì certo. E loro? Loro tornati, i loro ricatti, un mondo di commiserazione dentro le case. Condanne. Fuggire? No, non da loro, dai lor umidi occhi invecchiati nei chilometri e appassiti nelle case costruite con mattoni di giorni di Germanie, no dalle loro sagome inquadrate che invecchiano su sedie di vimini, no dai loro lamenti/latrati/invocazioni in quelle stanze-museo di storie lunghe affannose pesanti, anemie e ulcere consumate in commenti di piazza e visite d'obbligo, amori e sfoghi bruciati in fuochi settimanali neanche attesi, riti e ripetizioni come fogli cadenti da calendari antichi.

No fuga dai loro telai da lavoro per doti programmate in mansarde tedesche o piemontesi, di penelopi nostrane piegate sulle obesità, poveri quadretti anneriti da moltiplicazioni annuali di lutti destinati a non finire, battiti di contatori unici palpiti nelle vecchiaie calzanti dietro vetrine di fredde case d'inverno e di fumo di conca.

Non si fugge da questo. Triste schema svenduto di contratti d'amore e servimento, forni anneriti da pani da settimana, veloci effluvi prima dell'alba, famiglie antiche, famiglie moderne... miseria superflua distinzione.

La casa. Anni di Francia e Svizzera e, tuttavia, stanze appassite nonostante nuove mani di pittura alle pareti e nuovi papi ai quadretti e cianfrusaglie diverse, ricordi.

La fuga dai sentimenti. È quella. Dai ricordi di magoni e nodi che colli han tagliato mentre diapositive ben piazzate proiettano i ricatti. Fuga dal pensiero annidato di dentro, fuga da se stessi...

Matasse scure di rovi accanto scontano la polvere depositata da auto veloci... grige come i vecchi rimasti a invecchiare... e noi con essi, ora, ogni attimo.

Questo libro di vocaboli che mi ripeto scandisce il tempo e non importa quant'è che siamo qua, che non parliamo. Accarezzi i miei calli che mi portano lontano... Francoforte, Colonia, Monaco, Berna, Dortmund, Zurigo.

Rulli compressori spianano i pensieri e riportano tutto all'unico di prima: la casa, la vigna, la Società alla domenica pomeriggio, vecchi campi di guerre e battaglie a parlarsi del raccolto, della miseria, del governo, dei viaggi. Partenze che stroncano i discorsi, allora e ora mentre lavi i piatti a Berna accanto a uno che ti guarda e ti pensa ladro e fetente. Terreni, cambiali, case da rifare, figli da sposare, altri da crescere; Sicilie trapiantate sotto piogge di neve lontane e ghiacci di tutto l'anno... treni e storie dentro volti ancora più neri per la sconfitta e barbelunghe come al lutto, sotto baschi consumati dal sole e dal sudore, nelle cravatte nere e neri bottoni, storie altre di vite in movimento, borboni e piemontesi, o paladini e saraceni, tedeschi e americani rivisitati adesso, patrie lontane che attirano.

Antistoria nelle smorfie di bocche piene e musi storti di caciocavallo e di pane mentre sfuggono indietro alberi e montagne dai finestrini.

Cos'è lontano? Questo stare accanto e pensarsi. L'ombra è rimasta ad attenderti ogni volta, sdraiata sulla strada, sporca e malandata, è rimasta.

Fuggire, partire, tutto è relativo... io tu ci guardiamo tra le case cadenti di laggiù, dentro grandi magazzini e stazioni, orologi date addii lunghi penosi abbracci in silenzio mentre i nodi alla gola mordono i singhiozzi e la gente passa e finge di voltarsi. Poi partenza, stazioni piazze ponte corso, la periferia, le chiese, i muretti che il pullman attraversa tenace di salite rifatte, Chiaramonte Licodia Lentini colline spigolose di calce bianca adagiata salutano o disprezzano il passare lontano di figli traditori. Catania, Messina, e sempre a girarsi indietro, ma non è venuta l'ombra, mai. E questa sera fredda in agosto... Calafurnu dorme e asciuga i sudori del giorno e tu ne respiri l'arsura secca che si espande nella notte.

Occhi bagnati ormai osservano pensieri; cammini lenti verso non si sa dove, lenti passi sulla pietraviva celati dai muri come in un patto segreto, fresco odore di restuccia, pergole isolate su vecchie costruzioni. Smarriti nella trazzera tra i cardi e le zammarre uguali degli angoli, senza cercare riferimenti.

Fuggire e cambiarsi dal di dentro, è non partire, è tornare sui luoghi del sempre con altri desideri idee volontà, è restare di qua dello stradone, delle sue rigidità, della sua unica direzione, in questi silenzi immensi, e cercare di spaccarli col solo battito gioioso del cuore, controvento nel vago passaggio della sera, nel grigio paese sul burrone che non vuol sgretolarsi, o nel petrolio che fu, nei campi che vissero o nel mirino dei Cruise lassotto e di coloro che a schiaffi morali e lezioni preferiscono la scomparsa vera e propria.

Ma tu che pensi qui a fianco? Cosa dice adesso il tuo silenzio?

Due mani stringono una mano e la stretta si fa forte. Nel buio nulla accade a scomporre un poco l'armonia. Due sagome presenziano la notte tutt'uno col profilo nero cupo dell'orizzonte. Il silenzio dipinge di profondo ogni istante, lievi sprazzi di vento sottolineano la vita che rimane tra le pietre a secco, i muri ed i mucchi appoggiati accanto ai pensieri accumulati e immobili; più immobili del buio.

□

2° classificato

Intervista

di Achille Valerio Galvagno
Pensionato FS - Torino

«Se un diseredato come Pier l'Eremite era partito per liberare la Palestina seguito solo da fanatici armati di bastoni e un altro, molto dopo, senza partire affatto, con un fascio di bastoni e novantatré portatori di legna conquistò un nuovo impero a Roma anch'io potevo conquistarmi o comprarmi una città. Quindi, buttare i dadi per sapere se partire o no era cosa da farsi subito. Partii. Nessuno, unico privilegio di un orfano, pianse né si disperò affinché restassi.
Per muovere alla mia conquista mi accordai con il Cé. Costui faceva il camionista per una piccola fabbrica del fondovalle.
Il camion del Cé era un antico SPA con trasmissione a catena e gomme piene. Il suo incedere, lento e fragoroso, l'aveva fatto scambiare, dai partigiani a guardia della Valle nell'autunno del 1944, per un carro armato, un Panzer tedesco.
Quella notte il Cé, mollato il mezzo, s'era messo a correre verso le postazioni gridando: «Non sparate! Non sparate!! Sono Cé!!!». I ribelli, però, continuando a rafficare avevano riempito la strada di piombo. L'autocarro non aveva avuto scalfitture. Il Cé non se lo meritava. Non era un conquistatore. Forse nella sua rozza mente montanara era più animista che cristiano. Credeva nelle streghe e soprattutto nel suo quattro ruote con propellente a carbone di legna. Se il carico della Ditta era scarso dava un passaggio a qualcuno che faceva «borsa nera».
Io lo giudicavo un brav'uomo. Le sue mani parevano battipanni di legno massiccio. Ciccava. Quando sterzava a sinistra, il volante ce l'aveva in mezzo alle gambe, sputava fuori un distillato nero come la pece. Anch'io, dopo l'alba, cominciai a rosicchiare pane nero.
Il mio viatico. Insieme al pane e al cacio, nel sacco avevo messo una divisa di tela buttata alle ortiche da un soldato la sera dell'otto settembre 1943.
«Buttata alle ortiche...» una frase tanto usata dal mio maestro. Mi è sempre piaciuto parlare come il mio maestro usando frasi fatte e scimmiottando gesta eroiche. Scendendo a valle, mi avviavo ad incontrare il «Padre dei Fiumi italiani» e a conquistare l'Augusta Taurinorum, la città dove avrei dovuto far presto a trovare un lavoro per non morire di fame e freddo.
Il Cé mi scaricò in un cortile circondato da macerie, muri alti e isolati, in bilico pauroso tra altri mezzo diroccati, spartiti in riquadri tinti di antichi colori. Stanze nobili o plebee, cucine fumose o salotti che si riconoscevano benissimo. I proprietari di questi quarti di pareti rimaste in piedi erano sottoterra? Molti di quelli dei piani non nobili, dalle tinte all'anilina, certamente sì. Quelli non avevano sfollato nelle tenute di campagna o in Svizzera.
Il Cé passando su uno dei ponticelli in legno trovati per strada aveva detto: — Bisogna ricostruirli. Ricostruire tutto. E presto!
Avevo tanta voglia di farlo e solo per un pezzo di pane. L'Italia, la Patria, il Giardino d'Europa, il Bel Paese, doveva far presto a tirarsi su le braghe. L'orgoglio mi metteva la paprica nel fondo schiena.
"Nobile animo acceso..." ecco il lessico del caso secondo il mio maestro. Come dire: "Il mio bianco è più bianco..." dei tempi a venire.
Dopo un attimo di sosta, tra i muri diroccati in uno scenario da fine del mondo, ecco avanzare, tra mucchi di carbone un tizio nero di polvere e untura; una vecchia conoscenza anche se sembrava di un altro continente. Questo buio signore, che vendeva carbone, era andato in giro per circa vent'anni vestito di nero e ora continuava.
Cé, consegnandomi al tizio con il gesto dell'autostoppista, mi congedò con un: "Ciau pais!" e una mazzata sulle spalle che mi mandò pancia a terra come un gatto scuoiato. Sganasciando un sorriso mostruoso volle farmi intendere:
— Questo è niente. Ne vedrai delle belle!
— C'è da portar ceste di carbone e legna e alla domenica pomeriggio, se vuoi, puoi andare a far un giro in via Roma a veder chi ha la testa più grossa. — Biascicò il mio ospite e datore di lavoro.

Certo che ci sarei andato in via Roma. Io potevo farlo, lui no. Io ero stato dalla parte dei vincitori, avevo il diploma di Alexander. Ero un eroe! L'Augusta, alla domenica pomeriggio, vestito con la roba buona, sarebbe stata mia. Tutti mi avrebbero guardato ed io: testa alta, petto in fuori, braccio teso... (braccio teso in avanti no, era stato il carosello del sabato fascista a mettermelo in testa).
In via Roma, quando ci andai, mi guardavano veramente tutti, ma perché ero vestito come un piffero di montagna. La mia roba buona era così. Ed era quella che avevo addosso. Ci volle parecchio per riuscire a capire che facevo ridere tanto nel vestire quanto nel parlare.
Torino mi era parsa una boscaglia rasata, la mole Antonelliana un cipresso sottile miracolosamente cresciuto in mezzo a una pietraia.
Soldi ne avevo pochi. Mangiavo a secco. Alla domenica sera andavo alla mensa dei ferrovieri, una categoria di lavoratori che si era subito riorganizzata. La cassiera di Porta Nuova mi piaceva. Era stata la prima ragazza torinese, la prima «tosa», a sorridermi. Ora continuava, ma io non volevo farmi illusioni. Non ero niente e non avevo niente. Per trovarmi in tasca qualche Am-Lira in più mi misi a fare lo strillone. Vendevo giornali prima di distribuire il carbone, la mattina presto. Avevo visto entrare a «La Stampa» uno che conoscevo, un partigiano, un comandante. L'avevo fermato dandogli del tu. Un azzardo. Era così ben vestito, rasato, distinto!
"A Torino, nell'Augusta come ti ha insegnato il maestro, ci sono tante scuole serali. Sfrutta l'intelligenza. Essere stato partigiano non basta. Non deve bastare".
Che personalmente non servisse a nulla l'aver portato a

spasso un fucile in montagna l'avevo già capito da solo e presto.
Col passare del tempo, mi ero anche accorto che il mio datore di lavoro non comprava affatto carbone che rivendeva. Lo tirava fuori dalle vecchie gallerie del tempo di Pietro Micca. Seppi, quando il padrone arrivò a fidarsi di me, che era carbone «dimenticato» dalla ferrovia che aveva, in tempi andati, usato i camminamenti come depositi. Proprio un lavoro senza senso e soddisfazione il mio.
Non gratificava la mia voglia di essere utile a quel qualcosa che il maestro mi aveva insegnato ad amare. Ero uno stupido proprio perché amavo quello che s'era perso ed io volevo ricostruire: la Patria. E stupido era stato anche mio padre a vendere i vitelli per pagare le tasse e ad immolarsi per la Patria. Col passare del tempo fiutai odore sempre più intenso di illusioni. Tuttavia c'erano altri, per fortuna, che miravano allo stesso scopo, ma io, non era facendo il carbonaio e a quel modo, che potevo ricostruire.
Tra l'altro il sistema troppo ingegnoso di praticare il commercio dei combustibili, merce ancor preziosa e introvabile, il maestro mi avrebbe senz'altro consigliato di lasciarlo perdere.
Mi presentai in un cantiere edile. Fui subito assunto. Lavoravo dieci/dodici ore al giorno. Le macerie scomparivano ed i muri crescevano e cresceva la gente. Arrivata dal Sud e dalle montagne. Talvolta incontravo montanari ancora vestiti come ero io all'inizio e meridionali che non capivo affatto. Io, però, ero già camuffato da cittadino. Studiavo di notte e andavo a scuola la sera tardi. Soffrivo pene d'inferno per non addormentarmi quando c'erano le lezioni di storia, geografia, scienze. Troppo belle, distensive.

Ero triste. C'era qualcosa che volevo dimenticare. Volevo sentirmi come gli altri e non lo ero. Mi mentivo. La guerra aveva lasciato tante situazioni tristi anche peggio della mia, tanto più che ora potevo addirittura chiudermi un uscio alle spalle. Ero locatario di una soffitta dove davo zuccate maledette tuttavia ero soddisfatto. A popolare il dormitorio di Via Ormea, dove avevo albergato qualche tempo prima di preferire i cumuli di carbone, erano vecchi barboni o fannulloni senza decoro. Le cose, intanto, erano cambiate per me e per tutti. Torino pensava addirittura alla riaccensione del faro della Vittoria sul Colle della Maddalena. "La Stampa" la vendevo solo più alla domenica, però il giornale lo leggevo sempre da cima a fondo. Gli articoli firmati li riconoscevo dallo stile. Consideravo i giornalisti miei amici. Facevo parte della famiglia del giornale. Così credevo. Per questo, facendo sacrifici, continuavo a distribuire copie nei giorni festivi. Parlavo meglio di prima. Nessuno disdegnava più la mia compagnia. Ma sentivo il bisogno di una famiglia. Ecco il mio tallone d'Achille.
Facevo discorsi miei. Usciti dal mio cranio. Esponevo idee mie. Pensavo in italiano. Non puzzavo più d'ircino.
Si parlava in giro di miracolo economico. A me non andava sentir parlare di miracolo perché i miracoli sono episodi, durano poco. Nessun altro condivideva questa mia osservazione. Dunque sbagliavo. Il miracolo sarebbe durato in eterno? Lavorare meno, guadagnare di più sacrifici... una meraviglia!

Sezione poesia

1° classificato

Dopolavoro Bar

Una volta servivi qui
in questo vino
c'eri dentro anche tu.
C'erano le lavagne
col gesso
e le zampe di coniglio
cancellavano attese
fra un treno e l'altro.
Tra le file di bottiglie
dentro lo specchio
il tuo gesto
decideva le mie sere
(quando segnavo
al compagno di briscola
che mi era toccata
la regina di cuori).
Ora che spargono
la segatura
resta nell'aria
un sapore di vecchio
(parte l'ultimo treno
vuoto
dentro lo specchio).

Gianluigi Sacco
Segretario Uff. I.E.
MILANO

2° classificato

Insidie di poesia

Un secolo fa
quando i miei cassetti
erano pieni di insidie
di poesia
seguivo sentieri sassosi
in salita.
Non mi sono mai perso
per strada abbagliato
di luci psichedeliche.
Non sono diventato
informe consumatore
di miserie industriali
che alla sera nasconde
gli avanzi dei festini.
Non compro case rustiche
e cavalli sudati di me
libero indiano spennato
nella comoda riserva.
Nessuna maga Circe
mi ha trasformato
in rispettabile porco
e anche se ho cercato
il Dio dei miei padri
non vivo accecato
da fumi d'incenso
sporchi come le nebbie
di Milano.
Oggi, quando cammino per strada
sotto la piatta luce della luna
concedo all'illusione
appena uno sguardo.

Roberto Falchi
Segret. Div. Cont. Prod.
FIRENZE

Penna d'oro

La cassiera bruna con fossette, occhi scuri e mobilissimi, sorriso discreto tuttavia dolcissimo, corteggiata da me e da molti come succede a tutte le cassiere, accettò di uscire una sera con me per fare una passeggiata al Parco del Valentino.
Tirai fuori i calzoni da sotto il materasso dove li mettevo per badare alla piega e tutto andò liscio. Tornammo altre volte. La sua vicinanza, il suo contatto mi dava brividi di gioia. Mi accontentavo. Non azzardavo. Ero compìto e cavaliere. Un retrogrado. Ma lei era romantica e si andava d'amore e d'accordo. Di proposte impertinenti forse ne sentiva anche troppe. La portai in barca sul Po e quando arrivò il carnevale la città si stordì, ancora per dimenticare, e Gianduja tempestava la folla di caramelle, proposi di buttarci nella mischia e poi andare a ballare allo Sparta Club. Era un martedì di fine ricostruzione e di miracolo avanzante. Me la tenevo stretta. Le guance si sfioravano. Quando si staccava vedevo che guardava imbarazzata il mio pomo d'Adamo. In una pausa, sorridendo con garbo, mi riassetto il colletto della camicia dicendo:
— Oh! Ecco, così — e lo fece altre due volte.
Tornando in soffitta mi accorsi che cosa c'era che non andava. Una delle due stecche d'osso che tenevano tesi gli angoli del colletto aveva bucato il fondo e sporgeva fuori. Una cosa orribile sullo sparato bianco. E lei l'aveva spinta dentro per tre volte. Poi aveva rinunciato. Povero me! Tutto impettito con quel coso che pendeva in bella mostra. Mi sentii mortificato. Era un guaio. Quel piccolo oggetto aveva rotto il mio equilibrio. Ciò che tenevo a bada dentro il fondo dell'anima stava venendo fuori.
Due vergognose lacrime mi appannarono lo sguardo. Facevo pena. Ero solo al mondo e compassionato da chicchessia. Forse non sarei mai riuscito a far sbocciare un amore ma solo tenerezza.
Per evitare che lei, che io amavo profondamente, confondesse i suoi sentimenti per me non la rividi più. Non ero ancora pronto per entrare nel mondo di tutti, a pari di tutti. Quando tornai nella mia valle lo feci con l'automobile, un bel vestito di sartoria. Cercai il Cé. Era l'unico che poteva dirmi: "Bravo! Ce l'hai fatta!".
Il Cé era morto da tempo, pochi si ricordavano di lui. Dei vecchi odori e profumi la montagna era rimasta priva. Le stalle erano autorimesse. Le fasce e i campi a gerbido.
Il miracolo era arrivato anche lì. L'osso del collo era diventato sacro. I genitori degli alpini morti in Russia sepolti lontano dai figli. I loro usci sprangati per sempre. Il vecchio cimitero popolato di ossa storte dalla fatica era pieno di rovi e ortiche. Quelle di mà, senza una lapide o una croce, non avrei saputo dove cercarle».
— «Onorevole, allora, che cosa vede all'orizzonte? Luce o buio».
— «Non mi chiami onorevole, figliolo, né dottore o eccellenza. Se proprio vuol gratificarmi mi chiami "Sten", mi fa ringiovanire di quarant'anni e rammentare anche chi mi ha amato. L'ho capito riflettendo su tante cose che mi voleva bene. Lei potrebbe aiutarmi a ritorvarla. Io la chiamavo Nina. Lo scriva questo nome — Nina — chissà!».

□

Lettere a voci

Una precisazione

Spett. Redazione,
è da circa un anno che leggo «Voci della Rotaia» e tra gli interessanti articoli del fascicolo di ottobre desidererei — a proposito dell'articolo del sig. Buzzoli «Su con la velocità» — fare delle puntualizzazioni.
Premetto subito che uso spesso il treno per i miei spostamenti sia a breve che a lungo raggio; ebbene: o il sig. Buzzoli al contrario del sottoscritto usa spesso l'aereo oppure non conosce molto bene la attuale situazione ferroviaria in Italia. Tralasciando allora i vari record stabiliti dalle F.S. negli anni antecedenti la II Guerra Mondiale (che in verità a chi viaggia in treno ben poco importano), a mio giudizio, quando si afferma che «negli anni Sessanta e Settanta ristrettezze finanziarie imposero interventi solo parziali» non è del tutto giusto. Infatti, proprio in quegli anni, guarda caso, la rete autostradale viveva il suo «momento di gloria» estendendosi in lungo e in largo per tutto il Paese e, può darsi che mi sbagli, ma chissà quanti miliardi invece di trasformarsi in ferrovie si sono trasformati in autostrade. Vorrei inoltre aggiungere che la bocciatura del progetto di una nuova «direttissima» Firenze-Bologna-Milano non è stata una cosa poi tanto sbagliata: se per costruire poco più di 300 Km — tanti ne passano da Roma a Firenze — non sono bastati dieci anni si può pensare da Firenze a Milano (con un'altra galleria sotto l'Appennino da costruire) quanti anni ci vorrebbero...

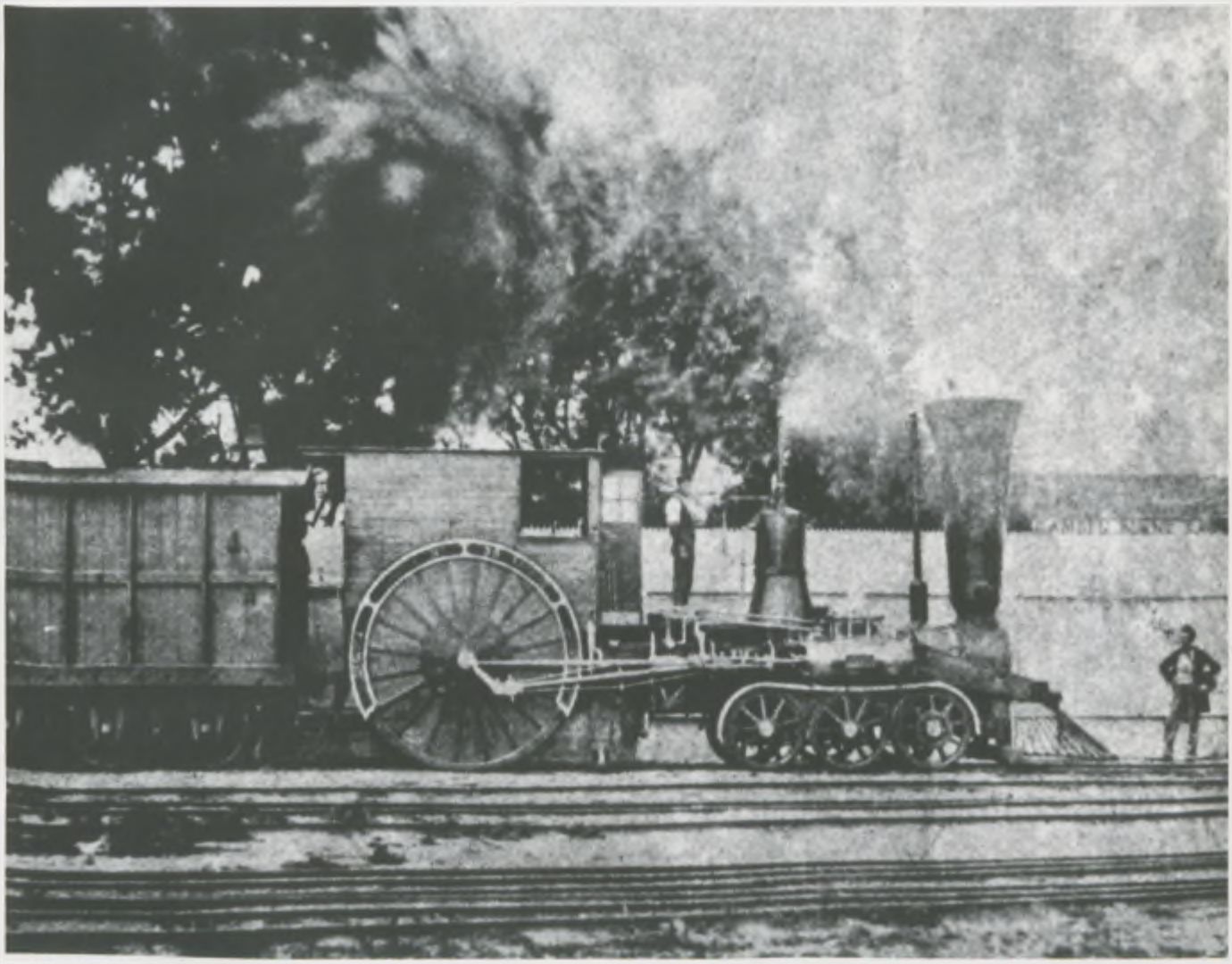
Marco Cacozza

Risponde Marcello Buzzoli

Il lettore Cacozza predilige il tono polemico, ma non mi pare sussista un vero contrasto di fondo. Nell'articolo sulle alte velocità, come in altri precedenti articoli, non ho scritto che il livello di servizio delle F.S. sia attualmente ottimale. Va peraltro sottolineato che la regolarità della circolazione è in continuo miglioramento. Nel 1983, il 53 per cento dei treni viaggiatori è giunto in orario (o con ritardi non superiori ai cinque minuti) e il 20 per cento con ritardi non superiori ai quindici minuti. Nel 1982, tali percentuali erano rispettivamente del 49% e del 23% e nel 1981 del 33 e del 25%.
Per ridurre al minimo gli attuali inconvenienti e riqualificare ulteriormente il servizio offerto, è necessario il potenziamento delle strutture e dei veicoli che è in corso di attuazione con il Programma Integrativo.
Il lettore concorda sull'inadeguatezza dei finanziamenti in precedenza concessi alle FS, ma tiene ad aggiungere che la spesa pubblica s'indirizzò prevalentemente alla rete autostradale. D'accordo. Ma questo dato di fatto inoppugnabile — non dispiaccia al signor Cacozza — è talmente noto ed acquisito, anche a livello di opinione pubblica, che ripeterlo ogni volta, ed in ogni articolo, sarebbe superfluo e contrario alle più elementari regole del giornalismo.
Il lettore afferma che, tenuto conto del tempo occorrente per la costruzione della Direttissima Roma-Firenze, «non è stata una cosa poi tanto sbagliata» il mancato quadruplicamento della dorsale Firenze-Bologna-Milano, sostenuto dalle FS.
Un argomento del genere si presterebbe a una lunga replica. Qui basta ricordare che sulla Roma-Firenze sono in esercizio da tempo 138 chilometri di linea quadruplicata. Nel 1985 e nel 1986 saranno attivati altri due tratti, rispettivamente di 52 e di 20 chilometri. La Direttissima va dunque avanti e, nonostante le gravi difficoltà tecniche, avrebbe potuto essere già ultimata se non ci fossero stati, ancora una volta, i ritardati finanziamenti e l'opposizione di alcuni Enti locali.
Quanto al grande Asse Firenze-Bologna-Milano, il progetto è tornato in auge e sarà valutato nel Piano Generale Trasporti.
Dimenticavo un particolare. In apertura di lettera, il sig. Cacozza dice che i record di velocità, conseguiti nel tempo dalle FS, non gli interessano. Mi auguro però che la maggioranza dei lettori sia d'opinione diversa.

□

UNA FOTO, UN TRENO



William e Frederick Langenheim:
Locomotiva con ruote motrici del diametro di m 2,40

di Piero Berengo Gardin

La fotografia, così come comunemente la conosciamo, è stata inventata almeno tre volte. Il primo a inventarla fu il francese Nicéphore Niépce nel 1822; il secondo, un altro francese, Louis Jacques Mandés Daguerre, tra il 1837-1839; il terzo, l'inglese Henry Fox Talbot. Ognuno di essi scoprì una diversa fase del procedimento fotografico. Niepce scoprì l'immagine fotografica vera e propria. Daguerre il famoso «daguerrotipo» (ma in questo caso l'immagine riprodotta non poteva essere che una sola); Talbot, infine, il processo negativo-positivo che rese possibile la moltiplicazione delle copie.

La fotografia che pubblichiamo è un «calotipo» (così veniva anche chiamato il brevetto di Talbot) realizzato negli Stati Uniti dai fratelli Langenheim, William e Frederick, vissuti entrambi tra il 1807 e il 1879 e che sottotitolano l'immagine con accurata precisione d'autore: «Brevetto Talbotipo ripreso dal vero nel giugno 1850 da F. e W. Langenheim, residenti al n. 216 di Chestnut St. a Philadelphia e con studio anche al n. 247 di Broadway, New York». Segue il titolo originale: «Eight Feet Driver Locomotive (la traduzione è nel titolo dell'articolo) costruita a Philadelphia dai fratelli Norris».

I fratelli Langenheim erano due abili imprenditori. Furono tra i primi ad usare il daguerrotipo negli Stati Uniti (una lastra di rame ricoperta di sali d'argento e sviluppata al vapore di mercurio ottenuto con una lampada a spirito) utilizzando l'apparecchio inventato dal matematico viennese Joseph Max Petzval nel 1841, un arnese geniale a forma di cono che garantiva tuttavia ottimi risultati grazie soprattutto ad un sistema di lenti costruite dal celebre tedesco Peter Fridrick Voightländer. L'apparecchio, concorrente di quello originale brevettato da Daguerre e da suo cognato Alphonse Giroux, ebbe un grosso successo grazie soprattutto alla precisione delle foto che otteneva, specie nel campo del ritratto.

Fu proprio per tale motivo che l'idea dei Langenheim di acquistare in seguito da Talbot i diritti per la diffusione del suo brevetto, si rivelò ben presto un fallimento. Nessun fotografo, in America, ne richiese infatti la licenza forse perché per fare un daguerrotipo, oltretutto molto più nitido, non era necessaria nessuna autorizzazione.

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

Voci della rotaia

mensile delle Ferrovie dello Stato anno XXVIII n. 2/febbraio 1985

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

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 XXVIII n. 2/febbraio 1985

Con questo numero il Dott. Alberto Ciambricco lascia la direzione di «Voci della Rotaia». Qui di seguito il suo commiato dai lettori e il saluto del Direttore Generale, Ing. Luigi Misiti. Sul prossimo numero pubblicheremo il saluto del nuovo Direttore, Prof. Francesco Pellegrini.

Questo numero di «Voci della Rotaia» è anche l'ultimo che firmo in qualità di Direttore. Ne provo profonda amarezza, anche perché avevo sperato di poter mantenere l'incarico per i pochi mesi che ormai mancano alla mia collocazione in quiescenza per inderogabile legge... di età. Purtroppo, la mia qualifica di Dirigente Generale «fuori ruolo» è giudicata incompatibile con l'incarico, ma soprattutto con la responsabilità amministrativa di Direttore del Periodico aziendale.
Doverosamente ne prendo atto. Chi mi conosce, e fra i primi i miei — grazie a Dio — tanti amici ferrovieri, sa che questa amarezza nasce esclusivamente da un inesauribile spirito di servizio e dall'attaccamento che porto a «Voci della Rotaia», un giornale che ho praticamente visto nascere (trent'anni fa), a cui ho sempre collaborato con diversi incarichi e responsabilità (da Redattore fino a Direttore editoriale), e alla cui affermazione ho dedicato senza risparmio gran parte della mia vita ferroviaria.
Un'amarezza comprensibile la mia, che tuttavia non deve offuscare il saluto affettuoso, grato e commosso, a tutti i lettori di «Voci» (che possono ormai essere calcolati in varie centinaia di migliaia). Con loro, mese dopo mese, ho condiviso momenti esaltanti e tristi della vita della nostra Azienda, ma soprattutto ho sentito l'orgoglio di appartenere ad una grande categoria di uomini e lavoratori.
Un saluto che estendo, con particolare riconoscenza, a tutti i Redattori, centrali e periferici, di «Voci». Grazie al loro lavoro ed al loro impegno il periodico ha visto accrescere successo e consensi all'interno e all'esterno dell'Azienda, diventando un'importante realtà nel campo editoriale nazionale. Anche pensando alle loro qualità umane e professionali, sono convinto che «Voci», sia pure con i necessari adeguamenti e le eventuali modifiche editoriali che il nuovo Direttore — d'intesa con la Dirigenza aziendale — intenderà promuovere ed effettuare, saprà confermarsi in futuro come insostituibile strumento di informazione e di crescita di tutti i ferrovieri italiani. Sarò sempre con voi e grazie di cuore. E tanti, sinceri auguri di buon lavoro al mio successore.

Alberto Ciambricco

Non mi sento di aggiungere parole di circostanza a quelle del dottor Ciambricco, così schiette e lineari, anche se venate da una punta di rammarico del resto ben comprensibile.
La nostra Azienda vuole e deve essere una «casa di vetro». Tutto deve avvenire alla luce del sole e specialmente l'assegnazione degli incarichi che da noi sono sempre operativi e mai di comodo o di facciata.
A questa regola non poteva sottrarsi proprio «Voci della Rotaia» che tanto influisce sull'immagine dell'Azienda e non soltanto agli occhi dei ferrovieri, ma a quelli di decine di migliaia di lettori.
La posizione di Dirigente Generale (fuori ruolo) del dottor Ciambricco poneva una delicata questione d'incompatibilità. Le grandi qualità dell'Uomo, il suo attaccamento al giornale avevano fatto ritardare, mese dopo mese, una decisione che era inevitabile ed ora è diventata operativa senza attendere (proprio in ossequio alla chiarezza e ai principi della buona amministrazione) il pensionamento per limiti di età dell'interessato. È una decisione sofferta ma equa e obiettivamente giustificata. Siamo sicuri che il primo a riconoscerla tale sarà proprio il dottor Ciambricco, cui va tutta la nostra riconoscenza e il nostro ringraziamento per ciò che ha dato al giornale in tanti anni indimenticabili di lavoro e di impegno.
Il professor Francesco Pellegrini è un giovane funzionario che ha dimostrato il suo dinamismo e la sua capacità non solo nel campo delle relazioni aziendali, ma anche in quello della carta stampata, dirigendo «Ferrovie e Trasporti». Sentiamo perciò di potergli affidare il difficile incarico nella certezza che «Voci della Rotaia» continuerà il suo cammino, guadagnerà sempre maggiori consensi e si porrà come autorevole punto di riferimento per i ferrovieri ma anche per l'opinione pubblica.
Ancora un sincero ringraziamento al dottor Ciambricco e un augurio, non meno sentito, al nuovo direttore.

Luigi Misiti

La redazione di «Voci» saluta con grande affetto il suo Direttore Alberto Ciambricco e lo ringrazia per la bellissima avventura, umana e professionale, vissuta insieme.

In questo numero

4	Intervista al Direttore Generale	
6	La rivoluzione del colore	*Renzo Pocaterra*
10	La Siena-Buonconvento	*Andrea Costi*
12	La stazione di Venezia S. Lucia	*Laura Facchinelli*
16	Storia del Ministero dei Trasporti	*Marcello Buzzoli*
21	Casa nostra	
33	I ponti della Cina	*Fernando Tilli*
38	Michail Bulgakov, collega	*Ivana Musiani*

PERIODICO MENSILE DELLE FS
Piazza della Croce Rossa, 00161 Roma
Tel. (06) 85.56.67 - Centralino FS 84.90
Direttore: Alberto Ciambricco
Redattore capo: Piero Spila
Segretario di redazione: Ferruccio Facchinelli
Stampa: SO.GRA.RO., Via I. Pettinengo 39, tel. 434541/2/3, Roma.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 novembre 1957.

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

«Nuove tecnologie, migliori prestazioni»

Esclusi incidenti di percorso che nessuno si augura, la Riforma delle Ferrovie dello Stato sta per concludere il suo iter parlamentare. Che cosa può dire in proposito?

L'Azienda si sta preparando per dare la migliore attuazione alla Riforma, che comporterà trasformazioni radicali. Credo che in ogni caso un congruo periodo transitorio fra l'uno e l'altro sistema sarà indispensabile. La nostra preparazione deve essere rigorosa perché ci troveremo di fronte a grandi mutamenti: basterebbe pensare all'impostazione del bilancio che dovrà essere di tipo economico-imprenditoriale, a differenza di quello attuale che è invece soggetto alle regole della contabilità dello Stato. Mi consenta di ricordare l'impostazione dell'Ing. Riccardo Bianchi, un grande tecnico che fu il primo Direttore Generale delle Ferrovie nazionalizzate. Egli diceva che quali che siano le riforme tendenti a realizzare semplificazioni e decentramenti, gli elementi del successo si possono trovare nell'opera degli uomini che debbono applicare il nuovo ordinamento.

Da qualche mese Lei ha assunto la carica di Direttore Generale delle FS. Quali sono i problemi che La preoccupano maggiormente e quali gli obiettivi prioritari che si pone?

Nel sistema di trasporto ferroviario, i grandi problemi sono fra loro collegati e in certa misura interdipendenti. Perciò non si può pensare di affrontarli isolatamente e una volta per sempre.
Le FS necessitano di un ampio potenziamento delle infrastrutture e del materiale rotabile per accrescere e migliorare l'offerta del servizio. Il recupero deve essere particolarmente consistente nel settore merci dove la quota di mercato delle FS è molto esigua, attestandosi su percentuali del 14 per cento del totale del traffico medio–pesante su ruota.
Nel settore viaggiatori, va migliorata soprattutto la qualità delle prestazioni. Con l'orario estivo 1985 attiveremo sulla Torino–Milano–Venezia e sulla Milano–Genova–Ventimiglia un sistema di cadenzamento per i treni Intercity ed Espressi con frequenza di due ore per categoria. Non appena saranno completati i lavori sui tratti Città della Pieve–Arezzo e Figline–Valdarno–Rovezzano della Direttissima, applicheremo l'orario cadenzato anche sulla Roma–Milano e sulla Roma–Torino. Dobbiamo inoltre studiare a fondo la possibilità di istituire collegamenti veloci sulle grandi direttrici e specialmente tra Roma e Milano.

Quali sono gli altri obiettivi prioritari?

L'aumento della produttività che si potrà conseguire soprattutto attraverso una revisione delle metodologie di lavoro e in particolare l'impiego più accentuato delle tecniche dell'informatica.
L'incremento produttivistico e il graduale adeguamento delle tariffe contribuiranno ad avviare il risanamento finanziario che è pure uno dei grandi obiettivi.

Lei ha messo l'accento sul potenziamento strutturale. Ma negli ambienti sindacali si sostiene che il Programma Integrativo non procede con un ritmo soddisfacente.

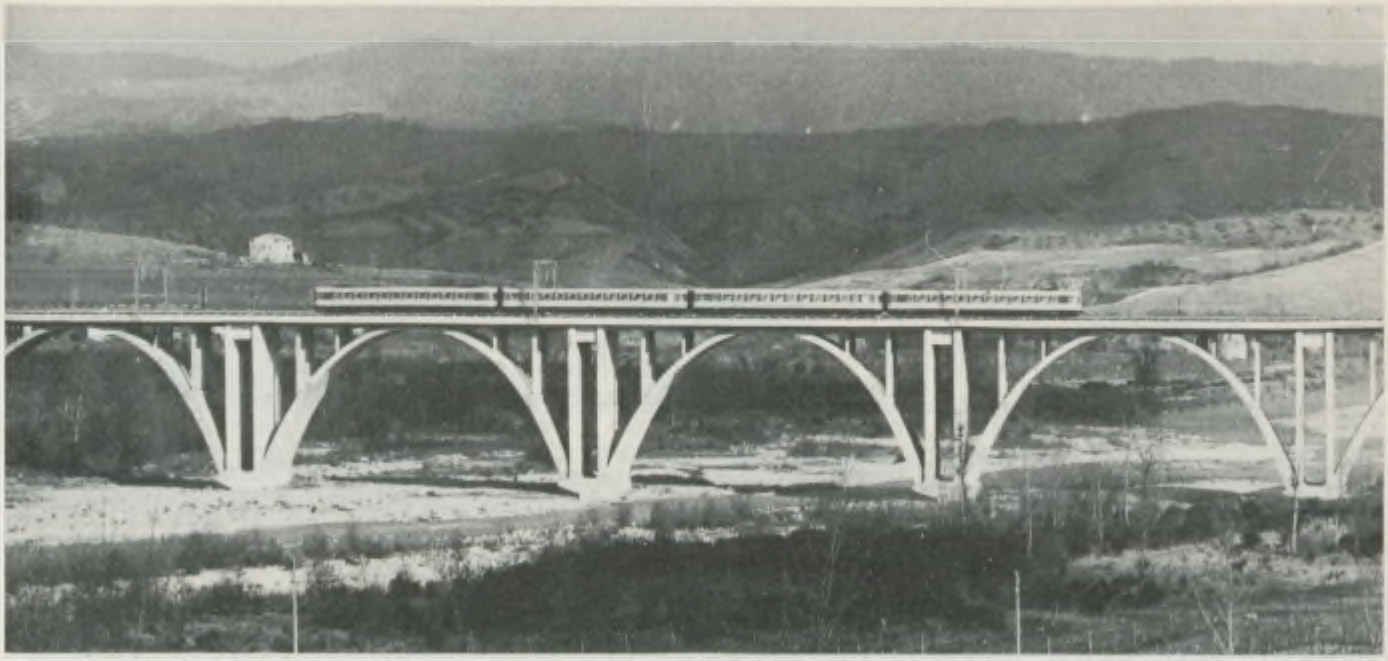
Quando il Programma Integrativo venne approvato, taluni espressero dubbi circa la possibilità dell'Azienda di gestire un piano di così rilevante portata tecnico–finanziaria.
Un compito del genere, arduo per l'imprenditoria privata, pareva quasi impossibile per un'Azienda di Stato, tuttora soggetta a rigidi vincoli regolamentari e, per giunta, gravata da numerosi problemi di gestione corrente. L'Azienda è riuscita a mobilitare le migliori risorse professionali e ad istituire, con le Unità Speciali, nuove strutture operative. L'andamento dei lavori può nel complesso considerarsi soddisfacente.

Qual è in realtà la situazione in cui si trova il Programma Integrativo?

Sono stati cantierati i più importanti e qualificanti interventi nel settore infrastrutturale ed ordinate tutte le commesse finanziabili per l'approvvigionamento del materiale rotabile e delle navi traghetto.
La legge 17/1981 stabilisce che gli stanziamenti delle maggiori occorrenze necessarie per il completamento delle opere e delle forniture previste dal Programma Integrativo devono essere disposte annualmente dalla legge finanziaria. In tale quadro, con la legge finanziaria 1983, è stato accordato un primo rifinanziamento di 6.400 miliardi di lire, di cui 1.800 per il materiale rotabile e 4.600 per gli impianti fissi e le navi traghetto. Pertanto l'importo globale ammonta presentemente a 18.850 miliardi di lire. Per completare le ordinazioni delle forniture e portare a compimento le opere in corso sono necessari ulteriori stanziamenti. A tal fine la legge finanziaria 1985 prevede un ulteriore rifinanziamento di 15.900 miliardi da ripartire tra il 1985 e gli anni successivi.

E il Piano Poliennale?

L'Azienda ha elaborato un progetto articolato in due parti: una fase operativa prioritaria da realizzarsi nell'arco temporale di quindici anni (dal 1986 al 2000); una proposta di piano regolato-



re finale della rete da raggiungere a piano poliennale completamente ultimato. Nel quadro del Piano Generale dei Trasporti, si sta procedendo anche all'esame del documento FS che ovviamente deve confluire ed armonizzarsi nel futuro sistema dei trasporti. Sono intervenuto personalmente alle più importanti riunioni di lavoro per la preparazione del Piano Generale e debbo dire che lo sforzo di pianificazione messo in atto è veramente ragguardevole. Ritengo che alla scadenza stabilita il P.G.T. potrà essere presentato al Parlamento.

Lei è noto per essere uno dei maggiori esperti di nuove tecnologie. Quali ritiene siano indispensabili per il trasporto ferroviario?

Sono molti i settori che possono avvantaggiarsi delle nuove tecnologie. Mi limito a ricordare i moderni impianti di sicurezza e di segnalamento; gli impianti di controllo centralizzato in tempo reale per incrementare la potenzialità delle linee e migliorare la circolazione.
L'elettronica di potenza applicata ai mezzi di trazione lascia intravvedere possibilità e prospettive che in passato sembravano impensabili. Siamo attualmente impegnati nella preparazione dei progetti di un treno superveloce e di un treno leggero automotore per servizi vicinali. Per il materiale trainante è prevista la realizzazione dei prototipi di locomotive ad alta potenza e di nuova concezione.
Col Sistema Informativo Aziendale (SIA), in corso di preparazione, tutti i fattori della produzione potranno essere tenuti sotto controllo e ne deriveranno alla gestione evidenti vantaggi.

(a cura di Eriberto Storti)

La rivoluzione del colore

di Renzo Pocaterra

Ci voleva proprio questa piccola rivoluzione del colore nelle nuove carrozze e nei locomotori. Ma chi l'aveva detto che il treno dovesse essere austero come un eremita e triste come il classico cane bastonato?
E non dimentichiamo la massima che presiede a tutta l'attività delle pubbliche relazioni: «Fare bene e farlo sapere». Il colore mostra anche all'osservatore più distratto quanto le ferrovie stanno realizzando di nuovo. Prendiamo ad esempio le vetture Md (medie distanze): porte semiautomatiche di massima sicurezza e grande facilità di accesso, ottima insonorizzazione, luminosità, climatizzazione, poltroncine singole accoglienti e comode, in una parola «comfort». E tanto colore che mette allegria e sottolinea un progresso innegabile ed evidente.

Nuovi mezzi FS. Il materiale rotabile di recente costruzione si caratterizza particolarmente per una gamma di colori molto vivaci

D'altra parte la nostra vita è oggi immersa nel colore molto più di un tempo. Abiti, manifesti, pubblicità, Tv, cinema, fotografia, informatica. Quanto sono lontani i tempi in cui il vecchio Henry Ford poteva affermare: «I miei clienti possono chiedere l'auto del colore che preferiscono, purché sia nero».
Per la verità anche le locomotive erano nere, un tempo, comprese quelle elettriche, ingentilite soltanto nelle ruote e in alcune parti del telaio dal rosso impiegato nella coloritura dei carri merci, chiamato appunto «rosso vagone». Soltanto nel 1931, per le locomotive elettriche, venne abbandonato il nero a favore di uno schema bicolore: castano il tetto e la parte bassa, grigio pietra la cassa. Le carrozze viaggiatori invece erano tutte verdi, della tonalità detta «verde vagone», presente oggi solo in alcune carrozze di servizio.
Il 1936 segnò una svolta importante nella coloritura dei rotabili. Sia per le locomotive elettriche che per le carrozze viaggiatori venne adottato uno schema bicolore assai gradevole: castano la parte inferiore della cassa, isabella per quello superiore. Una colorazione ancora oggi presente in numerose locomotive ed elettromotrici.
Sulle origini del color «isabella» esiste una curiosa leggenda. In realtà si tratta di un giallo-sporco. Sembra che Isabella d'Austria, figlia di Filippo II di Spagna, per propiziare la caduta di Ostenda, che le sue truppe stavano assediando, abbia fatto voto di non togliersi la camicia fino alla resa della città. L'assedio durò ancora quattro anni. Ed ecco nato un nuovo colore.
Gli anni sessanta videro l'inizio di un periodo di difficoltà per il trasporto

La fiancata di una carrozza su cui spicca il nuovo marchio FS e, sotto, una «duepiani»

ferroviario. Era l'epoca dei «rami secchi». Puntualmente il colore dei veicoli subisce una pesante involuzione.
Già nel 1961, sparisce l'isabella dalle carrozze che pertanto vengono colorate interamente in castano, un colore tutto sommato ancora accettabile. Ma nel 1964, giusto vent'anni fa, iniziò il periodo del grigio per tutte le carrozze viaggiatori; quella tonalità denominata dal campionario FS «grigio ardesia» ma che dal popolo dei ferrovieri fu subito, poco benevolmente, ribattezzata «grigio topo».
L'era del grigio si protrasse fino al 1980 e fu spezzata dall'entrata in servizio delle vetture a due piani e di quelle per medie distanze che presentavano le fiancate in beige con fasce viola ed arancio, imperiale e carenatura grigio grafite e carrelli in nero. Uno schema poi esteso alle locomotive E 646 e D 445 opportunamente modificate per viaggiare con queste carrozze ed anche alle nuove elettromotrici Ale 724 e 804.

La rivoluzione del colore

Naturalmente non sono mancati i critici a questo arcobaleno rutilante: manutenzione troppo costosa, colori troppo vistosi e inadatti a veicoli ferroviari. Non è mancata nemmeno la versione che la scelta del viola e dell'arancio era stata ripresa dai colori della Fiorentina e della Pistoiese, le due squadre toscane di calcio che, al tempo, militavano in Serie A (il Servizio Materiale e Trazione ha sede in Firenze).

Ammesso (e non concesso) che il distacco dal grigio topo sia stato troppo violento riteniamo che il fatto sia egualmente positivo.

Queste vetture multicolori c'è chi le chiama «fanta». Benissimo. È un accostamento che non disturba; sa di frizzante, di gustoso, di giovane.

Lo stesso schema è stato poi esteso anche alle carrozze di tipo vicinale ed è singolare notare quanto siano più gradevoli queste «fanta» rispetto alle stesse vetture ancora in circolazione con la vecchia coloritura in grigio.

Forse non tutti sanno che i colori adottati dalle Ferrovie dello Stato sono codificati in un apposito campionario con una denominazione ufficiale. C'è, ad esempio, il rosso segnale. Lo riroviamo nelle due fasce che caratterizzano le vetture gran comfort.

Del rosso vagone abbiamo già detto. Il rosso cinabro ormai è in disuso da un pezzo mentre sulle vetture TEE troviamo il rosso bordeaux elegantissimo e ben accompagnato col giallo sabbia (imperiale grigio nebbia e carrelli in nero).

In materia di rosso l'ultimo nato della famiglia dovrebbe essere il rosso fegato adottato in combinazione col grigio beige per le nuove vetture UIC con la previsione di estendere gradualmente tale coloritura a tutte le carrozze UIC in esercizio.

Sul colore niente da dire. La denominazione lascia invece perplessi. Sa un po' di macelleria. Se questa tendenza si dovesse affermare sgomenta immaginare quali sinistre combinazioni potrebbero scaturirne.

Quale eleganza invece nelle innumerevoli varietà di grigio presenti nel campionario FS! Si va da un raro grigio perla presente, salvo errore, nell'unico esemplare di una carrozza bar del 1960 (accoppiato ad un altrettanto raro verde magnolia) al bel grigio nebbia delle carrozze self-service. E poi grigio ombra, grigio grafite, grigio cenere per non dimenticare il già citato grigio antracite o grigio topo che dir si voglia.

Di fronte a tanta abbondanza di colori e di fasce viene spontanea una osservazione: come fare a riconoscere a distanza la striscia bianco avorio che caratterizza le prime classi? Ma, si sa, l'appetito vien mangiando. □

Dirne davvero di tutti i colori

Carlo Carrà, notissimo pittore del nostro secolo, in un manifesto futurista del 1913, intitolato «La pittura dei suoni, rumori e odori», annotava: **«Dal punto di vista del colore:** vi sono suoni, rumori e odori gialli, rossi, verdi, turchini, azzurri e violetti. Nelle stazioni ferroviarie, nelle officine, in tutto il mondo meccanico e sportivo, i suoni, i rumori e gli odori sono in predominanza rossi». Vent'anni dopo, tutte le carrozze del parco ferroviario italiano venivano uniformate dal punto di vista del colore e diventavano rosse, nell'ancora presente varietà del castagno.

Casuale o no che sia la coincidenza, implicito o no che sia il passaggio logico dalla causa all'effetto, l'episodio dimostra almeno che la riflessione teorica e l'applicazione pratica si intrecciano più strettamente di quanto non si creda. Anche per «oggetti» considerati effimeri come i colori. È noto come si classifichino i colori in freddi e caldi, e come il calore e la freddezza dei colori agiscano sulla psiche umana. L'aveva teorizzato Wolfgang Goethe già nel secolo scorso e gli artisti delle avanguardie storiche del '900 (Klee e Kandinskij sopra gli altri) avevano abbracciato con entusiasmo — sicuramente eccessivo — la teoria goethiana, che aveva ai loro occhi il grandissimo pregio di opporre una sistematica trattazione psicologica alla severità scientifica della fisica newtoniana. Ebbene, proprio analizzando gli effetti del colore sulla mente umana, si sono avvolte le mozzarelle in confezioni bianche e blu (che suggeriscono la freschezza e l'asetticità) e bianco è ancora il colore di frigoriferi e lavatrici, mentre agli articoli dell'abbigliamento intimo di «biancheria» è rimasto ormai solo quasi il nome. Non solo: qualche anno fa, la Swissair, la compagnia di navigazione aerea elvetica, incaricò lo psicologo Max Lüscher di scegliere il colore dei suoi mezzi. Lüscher pensò di alleviare l'angoscia che deriva al viaggiatore dal cosiddetto «effetto tunnel», frammentando l'immagine con l'introduzione di colori variegati ed «energetici» (il giallo, ad esempio). Le cifre relative al volume di traffico della Swissair indicarono un incremento del 20% dopo il riaggiustamento cromatico dei suoi aerei. È solo un caso fortunato?

Quel che è certo è che i colori sono segnali fortemente significativi nel flusso quotidiano delle comunicazioni, sia che assumano le caratteristiche degli stimoli e dei riflessi fisio-psicologici, sia che si presentino come veri e propri segni, più o meno arbitrariamente collegati a un contenuto. Lo dimostra prima di tutto la loro variabilità sociale. Già Voltaire, definendo la «Bellezza» nel suo **Dizionario filosofico,** proponeva di interrogare, fra gli altri, un negro della Guinea: «Per lui», scriveva il grande illuminista, «il bello consiste nella pelle nera e oleosa, negli occhi infossati, nel naso schiacciato». In un altro dizionario dell'epoca, quello **Infernale** di Collin de Plancy, si legge: «Nessun dubbio, per gli Europei, che il diavolo abbia la pelle scura e riarsa; e però i negri affermano che il diavolo ha la pelle bianca». E infine, a consultare i dizionari delle diverse comunità etnico-linguistiche che popolano il nostro mondo si scopre con facilità che, ad esempio, gli Eschimesi conoscono e nominano sette bianchi diversi, i Maori un centinaio di rossi, l'uomo urbano europeo del nostro secolo oltre cento tonalità di grigio, undici delle quali, come rileva Pocaterra in questo stesso numero, ufficialmente adottate dalla nostra ferrovia.

Un altro esempio di carrozze «vicinali»: per i loro colori sono state definite «fanta»

Lo dimostra, poi, la loro deliberata codificazione. Nel '500, Paolo Pino, compilando il suo **Dialogo di pittura,** stabilisce che il **colorire** consiste prima di tutto nel ridurre i colori «alla similitudine delle cose proprie, come il variar delle carni corrispondenti all'età, alla complessione e al grado di quel che si pigne, distinguere un panno di lino da quello di lana o di seta, far discernere l'oro dal rame», e così via. Quel che Pino vuol dire è che distinguere un oggetto da un altro, sulla superficie della tela, è possibile solo se si è in grado di associare una forma bidimensionale al suo modello tridimensionale (il contorno di un cavallo al cavallo in carne e ossa) e, tra gli oggetti della stessa materia, se si è capaci di riferirne e riconoscerne il colore (una piastra ha la stessa forma sia se è d'oro sia se è di rame, ma cambia la tonalità del suo colore).

Lo dimostra, ancora, la rigorosa formalizzazione dei colori in ambienti in cui esigenze di sicurezza vitale caricano sui colori e sull'occhio che sa riconoscerli la responsabilità di tradurli in prescrizioni ineluttabili: bandiera gialla issata = state alla larga, c'è la peste a bordo; croce rossa in campo bianco = smettete di sparare ché raccogliamo anche i vostri feriti; semaforo rosso = arrestatevi senza superarlo. In alcuni casi, i colori divengono veri e propri segni alfabetici in grado di generare, per combinazione reciproca, una sorta di linguaggio. È quanto accade con i segnali luminosi che regolano il traffico ferroviario.

Sono tre, come tutti sanno, gli aspetti che può assumere un segnale luminoso (rosso, giallo, verde), due le modalità (acceso, spento), tre le qualificazioni (a luce fissa, lampeggiante, lampeggiante alternativamente), due le posizioni (alto, basso). Si aggiunga quello che si può chiamare un segno d'interpunzione (due luci bianche lattee accese sotto il segnale, vale a dire il segnale di chiamata) e si otterranno sessanta combinazioni diverse. Di queste, numerose sono prive di significato nel codice dei segnali ferroviari (ad esempio, verde alto - verde basso - luci di chiamata accese), altre valgono come sinonimi (segnale spento equivale a rosso acceso), altre ancora sono quasi-sinonimi (rosso acceso - luci di chiamata accese equivalgono al giallo ma impongono alcune specifiche cautele nel tratto successivo al segnale). Insomma, il **Regolamento sui segnali,** sol che lo si legga, diventa insieme la grammatica, la sintassi (giacché i segnali possono presentarsi anche in multipla coesistenza e richiedere la lettura da sinistra a destra e dall'alto in basso) e la logica dei colori, di tre appena, indicando anche le possibilità di frazionare ulteriormente il contenuto conferendo significato a combinazioni ammesse dal codice ma attualmente prive di quello e di qualsiasi altro significato. Proprio come, nella lingua naturale, il codice ammetteva una successione come la seguente «r-a-m-a-z-z-o-t-t-i-m-i-s-t-a» ma non le associava alcun senso prima che qualche brillante pubblicitario la usasse per definire il bevitore abituale del suo amaro prediletto.

Infine, che i colori compongano un sistema di segni fortemente condiviso, è dimostrato dal fatto che essi possano essere utilizzati per mentire o per equivocare. La volontarietà o l'involontarietà del fatto è ciò che separa la menzogna dall'equivoco, l'«io mento sapendo di mentire» dal «cred'io ch'ei credette ch'io credesse» di dantesca memoria. Gli esempi non mancano: vedove in gramaglie con l'amante in città, camicie nere per amore di tranquillità, divise da carabinieri per rapinare la banca, trame nere per coprire le rosse e viceversa. Oppure, per tornare agli artisti da cui siamo partiti, in tempi in cui è ancora vivissima l'eco della beffa livornese dei falsi Modigliani, chiudiamo con una confessione di Pablo Picasso: «Quante volte, al momento di mettere un blu, mi sono accorto che non ne avevo. Allora ho preso un rosso e l'ho messo al posto del blu. Vanità delle cose dello spirito».

Aurelio Minonne

Ferdinando Salvatori, Direttore Compartimentale di Firenze

Siena-Buonconvento cinque anni dopo

Nata nel 1913 ad opera di una ditta francese, inaugurata il 27 aprile 1927, riattivata nel 1951 a seguito della sospensione dell'esercizio per i danni bellici, la linea Siena-Monte Antico, di complessivi 56 km, resta in mano privata fino al marzo 1956.
Passata alla gestione delle FS, ne viene chiuso al traffico viaggiatori il tratto Siena-Buonconvento, di 28 km, nel luglio 1966, con i provvedimenti riguardanti i cosiddetti «rami secchi», mentre resta operante il servizio merci, bisettimanale, che interessa soprattutto alcune aziende di lavorazione del legno (due i raccordi in linea).
A causa della localizzazione nel bacino «Siena sud» di numerosi insediamenti abitativi e produttivi a livello di piccola e media industria e del conseguente notevole flusso pendolare da e verso Siena, ed in relazione all'esigenza prospettata, nel 1978, da parte della Regione Toscana e della Provincia di Siena, di ripristinare il servizio ferroviario sul tratto in questione, la linea è stata com'é noto riaperta al traffico viaggiatori il 1° maggio 1980, in un quadro di ristrutturazione (sistema di esercizio con Dirigente Posto Centrale, opere di potenziamento, nuovo comando centralizzato del traffico) e di completo riassetto del traffico comprensoriale della Val d'Arbia.
La struttura ferroviaria viene, così, ad assumere la funzione di asse portante di un sistema integrato «strada-rotaia», in seguito all'accordo raggiunto dalle FS con l'Azienda Consorziale Trasporti di Siena (TRA. IN), che, a partire dal 1980, subentra all'Istituto Nazionale Trasporti nella gestione delle autolinee extraurbane sul percorso stradale parallelo: uno speciale biglietto di abbonameno in servizio integrato consente, infatti, indifferentemente l'utilizzazione tanto dei treni quanto delle linee extraurbane e del servizio urbano nella città di Siena.
A cinque anni di distanza «Voci della Rotaia» fa il punto della situazione, intervistando l'Ing. Ferdinando Salvatori, Direttore Compartimentale di Firenze.

— *Ingegnere, qual è il bilancio di quest'esperienza?*

— Direi positivo. Come ho già affermato in occasione dell'inaugurazione del DCO (dirigente centrale operativo) di Siena, la riapertura al traffico viaggiatori di quel tratto di linea ha provocato un vero e proprio boom di utilizzazione (incremento di traffico nell'ordine del 50%) e di rivitalizzazione della stazione di Siena. La frequentazione media giornaliera, su 24 treni che circolano, è di 60 viaggiatori per treno, con punte massime di 102. E questo non è poco.

— *E in termini di economicità?*

— Anche qui bilancio positivo. Tutte le fermate della linea sono completamente impresenziate (Isola d'Arbia, Ponte a Tressa, Cuna, Monteroni Sud, Ponte d'Arbia), i servizi igienici, ove esistenti, sono stati passati in consegna ai Comuni interessati, gli impianti di passaggio a livello sono stati o aboliti o

La stazione di Siena

La stazione di Monte Antico

Caratteristiche della linea

Linea: semplice binario, non elettrificata
Lunghezza: m. 28.781
Armamento: 60 UNI - Traverse in cemento precompresso modulo 66,6 cm.
Stazioni intermedie dotate di binari di circolazione e sottopassaggio: Siena zona industriale, Monteroni d'Arbia
Fermate: Isola d'Arbia, Ponte a Tressa, Cuna, Monteroni Sud, Ponte d'Arbia
Raccordi in linea: Comolas, Icas
P.L. Automatici: 3
P.L. Semaforizzati: 1
P.L. elettrici e protetti da segnali: 4
Velocità: Massima 100 ÷ 105 Km/h; Minima 75 ÷ 80 Km/h (tra Km. 48 ÷ 51 + 500) per impossibilità migliorare tracciato in galleria.
Raggio minimo curve: 278 m. dal Km. 50 + 260 al Km. 50 + 305
Pendenza massima: 15‰ - dal Km. 50 + 212 al Km. 52 + 369

automatizzati. Inoltre il fabbisogno di personale di scorta potrebbe essere ridotto con la controlleria saltuaria e con l'eliminazione dell'istituto del «pronti» alla partenza dei treni. Insomma, un buon esempio anche di economicità, che sarà seguito in altri tratti di linee come nella Pontremolese e nella Empoli-Chiusi.

— Come mai, a suo tempo, si decise la chiusura della linea Siena-Buonconvento?

— Evento naturale a parte, cioè una frana che rappresentò la vera e propria causa occasionale, l'Azienda FS non aveva ritenuto opportuno ripristinare la linea per i viaggiatori, poiché il traffico era davvero molto scarso, quasi inesistente. Ci si è resi conto, però, che ciò dipendeva soprattutto, se non unicamente, dalle modalità in cui la linea stessa era gestita. E così è stato.

— Oltre all'economicità, dunque, anche criteri di efficienza e di competitività?

— Esattamente. Io sono del parere che una linea, anche a scarso traffico, debba essere mantenuta, purché sia possibile realizzare una frequentazione sufficiente, in grado, cioè, di rispondere positivamente al criterio di valutazione economica costi/benefici. Ma questa possibilità deve essere costruita. Non nasce da sola. L'utenza chiede di viaggiare bene e rapidamente? Ed ecco che il primo provvedimento programmato ed attuato è stato, appunto, il rifacimento dell'armamento di 56 km di binario tra le stazioni di Monte Antico e Siena, permettendo, così, grazie anche ad alcune modeste correzioni nel raggio delle curve e all'inserimento di alcuni raccordi parabolici, lo sfruttamento integrale, in termini di velocità massima della linea, delle possibilità offerte dal tracciato. Inoltre, sono stati potenziati il dispositivo di armamento della stazione di Siena e l'impianto di Monteroni d'Arbia, si è proceduto al recupero degli standard di sicurezza richiesti dalla circolazione viaggiatori, sono stati sistemati ponti, gallerie, opere d'arte in genere, e così via. Insomma, una ristrutturazione completa della linea, con treni più frequenti, più veloci, più confortevoli. E l'utenza, come era nelle attese, ha risposto positivamente, premiando un lavoro svolto con entusiasmo e con impegno notevole da parte di tutti.

— Una ristrutturazione finalizzata ad un'utenza di tipo pendolare nella Val d'Arbia...

— Non solo. La zona interessata è certamente in via di forte sviluppo sia abitativo che industriale, e non a caso, infatti, è stato realizzato un posto di movimento a Siena Z.I. a servizio anche dell'utenza nonostante una contingente situazione di crisi produttiva locale. Ma c'è un altro, importante motivo che sottende alla decisione delle FS di riaprire al traffico viaggiatori la linea Buonconvento-Siena. È che questa linea permette un collegamento più diretto tra il capoluogo di Regione e la provincia di Grosseto, con prolungamento fino ad Orbetello e a Monte Argentario. Quale migliore esempio del vero e proprio successo riscosso dalla «Freccia dell'Argentario» che, costituita nell'estate di quest'anno, ha fatto registrare il «tutto-esaurito» nei giorni festivi? Voglio anche ricordare la realizzazione della sede e di un binario di raddoppio ad esclusivo servizio della relazione Grosseto-Siena tra il bivio Madonnina Rossa e la stazione di Siena, in modo da selezionare i convogli delle due linee da e per Chiusi e da e per Grosseto.

— Quindi riscontri positivi e un'utenza soddisfatta. La Siena-Buonconvento è una mosca bianca o sono possibili altri esempi?

— Ne voglio fare uno, altrettanto significativo. Si tratta del servizio di collegamento diretto Firenze SMN/Pisa Aeroporto, tramite la stazione di Pisa Centrale, con un nuovo tratto di circa 2 km. Molte le difficoltà, prima fra tutte (e non ancora superata) quella della messa a punto di un orario cadenzato dei treni, valido per tutto l'anno, anziché periodiche modificazioni (4 volte l'anno) in conseguenza di altrettante variazioni dell'orario dei voli degli aerei. Eppure, anche in questo caso l'utenza può dirsi soddisfatta. Infatti, la costituzione di 17 treni veloci che in 55' collegano fra loro Firenze e Pisa Centrale, con la sola fermata intermedia di Empoli, per le coincidenze con Siena, ha determinato una frequentazione notevole sull'intero percorso (350/450 persone per ogni treno), migliorando nettamente le relazioni tra Pisa e Firenze. E rendendo, certo, marginale l'utilizzazione per l'Aeroporto Galilei di Pisa, che resta, comunque, attestata su una media frequentazione di 30/40, con punte di 70/80 viaggiatori per treno. Insomma, un'altra nota alquanto positiva, o, se vogliamo, una mosca bianca in meno.

(a cura di Andrea Costi)

La stazione di Venezia S. Lucia

di Laura Facchinelli

Sono ben poche le testimonianze dello sviluppo dei primi insediamenti ferroviari in laguna. Sembra che la prima stazione ferroviaria (nei primissimi anni dopo il 1846) presentasse ampiezza assai limitata, cosicché venne presto sostituita da un fabbricato di più notevoli dimensioni, innalzato sul terreno prima occupato dalla chiesa di S. Lucia. Ed ecco che la stazione ferroviaria venne ad affacciarsi sul Canal Grande con la sua lunga teoria d'archi.

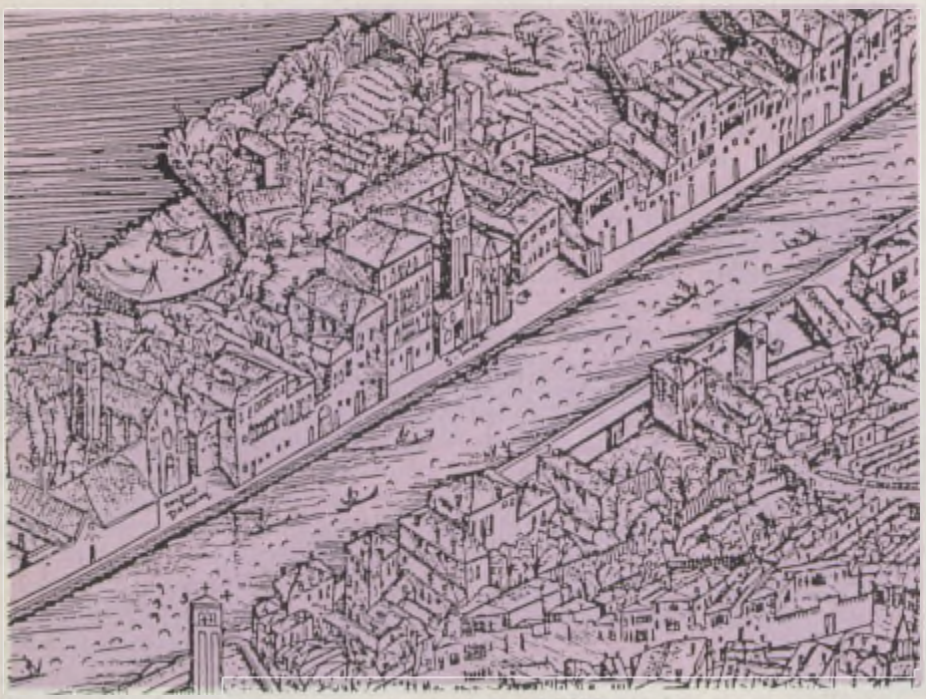
All'interno c'era un piccolo atrio, il quale dava accesso ai quattro binari di stazione. A questi si affiancavano, da entrambi i lati, i locali per i servizi riguardanti l'esercizio. Il piazzale interno era coperto da una tettoia, che rimase anche nel nostro secolo, fino agli anni Venti.

Nel frattempo era sorto, a fianco del fabbricato di stazione, il grande edificio destinato ad ospitare gli uffici amministrativi delle ferrorie. Originariamente questo presentava una forma perfettamente simmetrica. Poi si volle mutarne il volto: a metà degli anni Trenta il palazzo ottocentesco venne parzialmente demolito, e si avviò la ricostruzione secondo nuovi canoni estetici, che però non giunse mai a compimento.

Molti decenni erano trascorsi dall'avvento della ferrovia. È appena il caso di rammentare che, con l'annessione del Veneto all'Italia, nel '66, la gestione delle ferrovie venete era passata alla Società Adriatica, che la mantenne fino ai primi anni del nostro secolo. Col '900 le condizioni economico-sociali si presentavano sensibilmente mutate. Poiché la stazione era ormai insufficiente rispetto alle esigenze di Venezia era necessario costruirne un'altra più spaziosa e moderna. Nel '34 venne quindi bandito un concorso. Dei numerosi progetti presentati, alcuni riprendevano l'idea delle arcate lungo la facciata, altri suggerivano l'idea di un colonnato con architrave rettilineo (in un progetto il colonnato risultava altissimo, con effetto di spettacolare scenografia): quel tipo di soluzione architettonica offriva una zona di «mediazione» fra lo spazio interno al fabbricato e la zona aperta circostante, con effetto piacevolmente dinamico sul piano estetico per la regolare scansione chiaroscurale. In una proposta, il colonnato sorgeva direttamente dall'acqua: l'architetto aveva previsto una serie di «cavane», spazi di ormeggio di mezzi acquei ricavati proprio sotto il fabbricato. L'idea, evidentemente, era quella di favorire il passaggio delle persone, rapido e al coperto, fra i mezzi di trasporto urbani e la struttura-stazione.

Venne scelto il disegno dell'ing. Angiolo Mazzoni, Capo dell'Ufficio Architettura del Servizio Lavori FS. La costruzione dell'edificio, cui s'accompagnava la ristrutturazione completa del terminale ferroviario veneziano e la ricostruzione del palazzo degli uffici fu avviata, ma venne interrotta dagli eventi del secondo conflitto mondiale. Per lunghi anni la struttura-stazione mantenne una conformazione provvisoria.

Dopo la guerra, il progetto Mazzoni per la stazione venne ripreso e rielaborato dal suo successore presso il Ministero, l'ing. Paolo Perilli, il quale tenne in considerazione quanto del nuovo fabbricato era già stato realizzato, ma ne mutò completamente lo spirito, collocando il fabbricato viaggiatori alle spalle di un ampio piazzale. Quanto al piazzale arrivi e partenze, esso avrebbe compreso 14 binari, ai quali si sarebbe affiancato un fascio



La chiesa di S. Lucia sul Canal Grande in una stampa del '700

Un caratteristico scorcio della stazione di Venezia S. Lucia

di binari per la sosta delle vetture.
Nei primi anni Cinquanta si ripresero i lavori, resi ormai urgenti dalle rinnovate esigenze della città.
La nuova opera potè essere inaugurata, finalmente, nel '55.
Il complesso architettonico della moderna stazione ferroviaria, impostato sul piano orizzontale, è collocato su una piattaforma che scende con una larga gradinata verso il piazzale antistante: s'apre alla città con l'abbraccio della sua ampia tettoia sporgente. Proprio la linearità della tettoia, con la sottostante zona d'ombra continua, costituisce una soluzione assai interessante in senso spaziale; ma è ancor più rilevante il significato del piazzale assai ampio, ottenuto arretrando sensibilmente il fabbricato della stazione.
Grandi vetrare separano la galleria antistante i binari dal grande atrio centrale, luminosissimo. Questo comunica con lo spazio esterno attraverso una grande parete a vetri, cosicché il viaggiatore, appena sceso dal treno, intravede la cupola e le colonne di S. Simeone, coglie le prime nebbie, il sole dell'estate, prende contatto con l'atmosfera, con l'anima stessa della città. Uscito, affacciatosi all'ampia gradinata, può abbracciare con lo sguardo il Canal Grande da S. Geremia a Piazzale Roma.
Venezia è mèta prediletta del turismo internazionale, punto di confluenza di un intenso flusso pendolare. Come risponde la stazione di trent'anni fa alle esigenze d'oggi?
A pochi passi dal Duemila, la ferrovia non può non confrontarsi con la realtà socio-economica e territoriale nella quale è operante.
Su Venezia convergono ben cinque linee ferroviarie, nelle direttrici di Adria, Padova, Castelfranco, Treviso, Portogruaro, con un consistente flusso di viaggiatori e merci. Nel terminale di S. Lucia, a ridosso del centro storico, si presenta, dunque, il problema dell'impatto della vasta struttura di trasporto ferroviario con una città dalle connotazioni singolari. Come sincronizzare le enormi potenzialità del treno con il lento, casalingo dondolìo del vaporetto?
Di tutte queste considerazioni si è tenuto conto nell'elaborazione di un vasto progetto di ristrutturazione del terminale ferroviario veneziano recentemente portato a compimento. Vediamone, brevemente, le linee conduttrici.
Primo obiettivo è quello di accrescere la potenzialità della stazione di S. Lucia. Ed ecco che, il progetto prevede il superamento dell'attuale suddivisione del piazzale arrivi e partenze fra una parte principale e un angolo di binari secondari: la stazione sarà dotata di 22 binari allineati su un unico fronte e attrezzati con marciapiedi e pensiline del tutto uguali. Si avrà, dunque, una maggiore ricettività rispetto all'arrivo, sosta e partenza dei treni, e quindi un miglioramento delle potenzialità operative. Dal necessario adeguamento complessivo della stazione sotto il profilo architettonico conseguiranno risultati positivi anche per l'aspetto estetico d'insieme. Infine, alla ristrut-

Quattro binari fra Venezia e il Continente

Negli anni Settanta è stato realizzato un nuovo ponte ferroviario translagunare, che si è andato a collocare accanto all'originario ponte ottocentesco di mattoni. Finalità prima dell'opera era quella di consentire il restauro delle arcate del manufatto austroungarico senza isolare per lungo tempo Venezia dall'entroterra. Inoltre, a 130 anni dall'arrivo della ferrovia in laguna, la linea a due binari appariva insufficiente rispetto al traffico fra Mestre e il terminale lagunare, e per questo motivo si pensava al quadruplicamento.

Il ponte nuovo venne inaugurato nel '77. Subito dopo i convogli vennero fatti transitare sulle strutture in cemento armato, e il ponte vecchio, dopo un accurato check-up, venne risanato dalle ingiurie del tempo. Poi, proprio, sulla sede del ponte ultracentenario, è iniziata la posa in opera del terzo e del quarto binario.

Precisamente, il programma dei lavori di quadruplicamento (in corso di realizzazione a cura dell'Unità Speciale di Ferrara) comprende la costruzione di nuovi binari per 5.700 metri di lunghezza (dei quali 2.500 in laguna, 3.200 in terraferma) con installazione di relativa linea aerea di alimentazione.

Uno dei nuovi binari, adiacente al ponte stradale, è giunto a compimento alla fine di novembre scorso. Attualmente si stanno effettuando interventi sui due binari centrali: il secondo binario viene spostato, per un tratto al fine di ricavare spazio per il terzo.

Entro l'anno in corso dovrebbero essere disponibili tutti i quattro binari.

Si tratta di una delle opere più attese nel Compartimento di Venezia, in quanto accrescerà notevolmente la potenzialità del nodo ferroviario rispetto al servizio viaggiatori e inoltre sarà in grado di fornire una risposta adeguata al possibile futuro sviluppo dell'attività portuale veneziana.

La disponibilità di quattro binari appare quanto mai necessaria e urgente soprattutto in rapporto al movimento dei viaggiatori. Fanno capo a S. Lucia 5 milioni di persone all'anno in arrivo, con una media, quindi di 14.000 persone al giorno, concentrate, però, in particolari periodi dell'anno e in limitate fasce orarie della giornata, così da determinare punte acute di traffico. Si considerino la conformazione e l'ubicazione della stazione di S. Lucia: il fascio dei binari è circondato e stretto dalla laguna, così da non potersi espandere: non esiste (come avviene, invece, in molte stazioni) uno scalo adeguato al parcheggio delle vetture, cosicché i convogli, al fine di non ingombrare la stazione, debbono essere allontanati rapidamente ed inoltrati verso Mestre.

Con la disponibilità di quattro binari si porranno le premesse per l'ampliamento e la diversificazione dei servizi di collegamento che fanno capo al terminale veneziano: così a fianco dei treni a percorso medio-lungo, si potranno avere (completamente indipendenti nella circolazione) dei servizi a spola fra Venezia, P. Marghera, Mestre e le località viciniori sulle linee affluenti a Mestre: una sorta di servizio di metropolitana di superficie, con corse frequenti soprattutto nelle ore classiche del pendolarismo.

L.F.

Si lavora al quadruplicamento dei binari del ponte Translagunare

turazione del piazzale di stazione, farà seguito una razionale redistribuzione di tutti i servizi che interessano i viaggiatori, quei servizi-comfort che sempre maggiore importanza rivestonfo nella moderna concezione della struttura-stazione. A Venezia, oltre alle normali sale d'attesa verranno ricavati locali atti ad ospitare iniziative di vario genere, non ultima una sala per convegni che si prevede possa essere utilizzata frequentemente per riunioni a livello internazionale di carattere ferroviario e non. Un tale punto d'incontro costituirà il fulcro del processo di «personalizzazione» della stazione rispetto alla città lagunare.

Secondo obiettivo della progettazione in atto: approfondire il momento d'incontro fra la struttura ferroviaria e la città nel senso di un'interrelazione spazio-temporale fra il treno e il trasporto urbano.

A Venezia si viaggia in vaporetto, e il piazzale della stazione ferroviaria, prospiciente il Canal Grande, spina dorsale del traffico cittadino, rappresenta un punto di intenso afflusso-deflusso. In futuro, le vie d'uscita dalla stazione verso la città verranno moltiplicate: oltre all'attuale grande uscita dall'atrio principale verranno, infatti, predisposti altri percorsi fra l'interno e l'esterno, che consentiranno un rapido spostamento dei viaggiatori in uscita dalla stazione, in coincidenza con l'arrivo dei convogli molto frequentati, nelle ore di più intenso traffico. Verrà, dunque, ricavato un nuovo itinerario lato città (adiacente alla chiesa degli Scalzi) mentre altri itinerari condurranno verso l'estrema punta nord-occidentale della zona Cannaregio, prospiciente il Canal Grande (dietro l'edificio della Direzione Compartimentale) ove verranno sistemati nuovi approdi per la fermata dei vaporetti (è già stato concordato il trasferimento delle operazioni postali, ora svolte in quella zona, in un nuovo fabbricato di prossima costruzione, così da lasciare spazio al transito delle persone).

Il significato dell'innovazione può essere ben compreso confrontando, in termini di grandezza, le possibilità di trasporto offerte dal treno con i lenti percorsi di affluenza e defluenza compiuti in vaporetto o a piedi: l'evidente diversità si esalta — fino ad assumere

Venezia S. Lucia. La biglietteria decorata da un mosaico anni '50

le proporzioni di uno sbilanciamento enorme — nelle ore di punta del pendolarismo; oltreché in occasione di certe manifestazioni tipicamente veneziane quali la Regata Storica e il Carnevale, che attirano a Venezia alcune migliaia di persone.

Una volta ridisegnati i percorsi di transito fra la stazione e il Canal Grande, treno e vaporetto si troveranno ancor più strettamente collegati in senso spaziale, mentre in termini di tempo già esiste un naturale, efficace coordinamento, data la frequenza dei mezzi d'acqua.

Una terza esigenza dev'essere soddisfatta, in un prossimo futuro: quella di nuovi spazi per i servizi amministrativi dell'Azienda ferroviaria. Per questo è stato progettato un nuovo edificio che sorgerà lungo il canale di S. Chiara: vi troveranno sede, al piano terra, le gestioni per le operazioni di trasporto di collettame da e per la città e le isole (così verranno a liberarsi, nel fabbricato viaggiatori, altri spazi utili al transito e alla sosta delle persone), mentre i piani superiori ospiteranno l'Ufficio Impianti Elettrici (oggi decentrato rispetto alla Direzione Compartimentale) e l'Ufficio Sanitario.

Il piano terra sorgerà dall'acqua, lasciando spazio a piccole cavane, utilissime per le operazioni di carico-scarico dei colli nel passaggio fra la ferrovia e il mezzo di trasporto acqueo.

È ben comprensibile come l'inserimento di un edificio nuovo nel tessuto urbano di Venezia abbia posto non poche preoccupazioni; preoccupazioni, del resto, pienamente legittime, trattandosi di salvaguardare l'integrità di una città del tutto singolare. Per questo le dimensioni dell'opera sono state attentamente calibrate, così come il disegno è stato ispirato alla massima sobrietà di linee.

Questi i criteri generali del progetto di vaste dimensioni elaborato per la stazione di Venezia, progetto che comprende anche una serie di strutture al servizio del personale ferroviario, e in particolare un grande fabbricato alloggi di 36 unità abitative (che sorgerà nelle immediate vicinanze della stazione stessa), mentre un centro di impianti sportivi andrà a interessare un'area di proprietà ferroviaria a ridosso del Ponte della Libertà. Tali infrastrutture per il tempo libero offriranno un servizio prezioso, accessibile, tramite il Dopolavoro ferroviario, ai cittadini tutti.

Non si può esaurire l'argomento del terminale ferroviario che si affaccia sulla laguna senza un breve cenno al complesso del nodo veneziano.

A proposito della stazione di Mestre, segnaliamo i principali interventi attualmente in corso di esecuzione. Anzitutto il secondo sottopasso, ad uso ciclo-pedonale, con sbocco sia lato città che lato Marghera, il quale consentirà un nuovo punto di afflusso-deflusso fra la sede ferroviaria e il contesto urbano: saranno così eliminati i disagi derivanti dall'attuale «sbilanciamento» logistico per il quale i viaggiatori, una volta scesi dalle vetture di testa dei treni a lunga composizione, debbono percorrere centinaia di metri per accedere al sottopasso e quindi al punto d'uscita verso le vie cittadine.

Secondo intervento, fondamentale sotto il profilo operativo, è l'aggiornamento tecnologico dell'apparato centrale di stazione: il nuoco ACEI che si sta installando sarà in grado di predisporre itinerari e instradamenti interessanti tutto il nodo di Mestre. Verrà inoltre istituita la figura del Dirigente Centrale Operativo (DCO).

Mestre, dunque, nell'arco di pochi anni, vedrà completamente rinnovata e sensibilmente potenziata la propria fisionomia operativa, e grandi benefici ne deriveranno per la circolazione dei convogli.

Quanto ai servizi di stazione per il pubblico, si punta ad una caratterizzazione degli spazi, in stretta relazione con la natura di centro industriale-commerciale propria di Mestre.

Considerando congiuntamente le progettazioni annunciate per la stazione di Venezia e per quella di Mestre, si prospettano i termini di un dualismo funzionale e, insieme, di una riconquistata complementarietà. Giacché, come abbiamo visto, l'impianto di S. Lucia, nella nuova conformazione, sarà adatto alle esigenze della città prima in Italia per interesse turistico, Mestre, invece, troverà nella stazione ferroviaria come verrà trasformandosi in base al piano generale, una struttura di servizio perfettamente adeguata alle caratteristiche di ordine produttivo. L'una e l'altra realtà costituiscono i poli differenziati, ma mirabilmente integrati, di un'unica circoscrizione comunale che in sé comprende le incommensurabili ricchezze ereditate da un millennio di storia gloriosa e, ad un tempo, le problematiche di una società attiva, proiettata in senso dinamico — pur fra laceranti contraddizioni — verso il futuro.

Proprio nella consapevolezza di questa complementarietà, gli amministratori locali sono impegnati a favorire e consolidare il riavvicinamento fra le due realtà territoriali, anche (e soprattutto) puntando sui trasporti.

Le ferrovie stanno svolgendo un ruolo davvero importante in tal senso. Sono in corso, oggi, i lavori per il quadruplicamento della tratta fra S. Lucia e la terraferma. Nell'arco di pochi mesi i due poli della realtà veneziana si troveranno, così, ancor più strettamente legati.

□

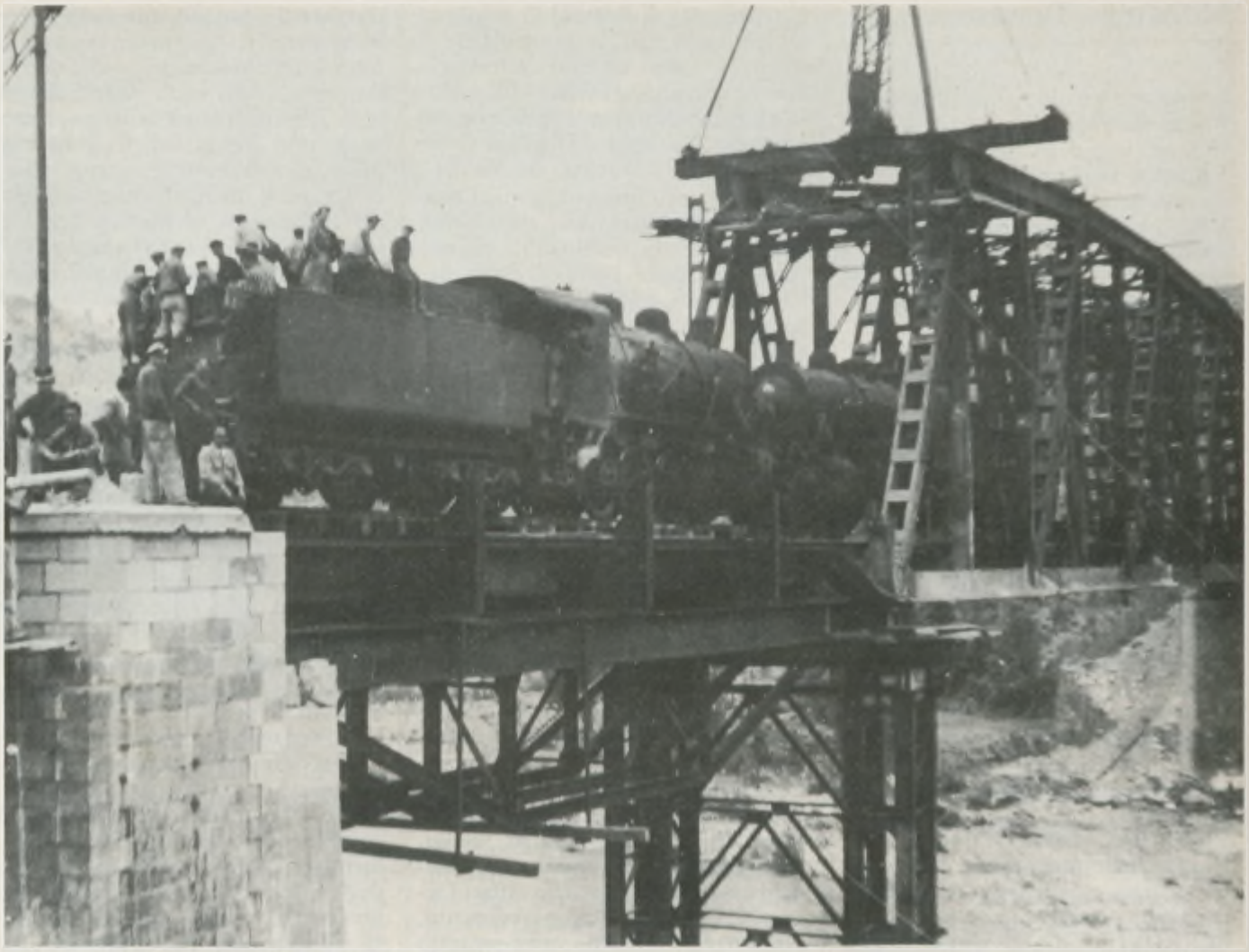
Slancio di rinnovamento e ordinaria burocrazia

di Marcello Buzzoli

Nel dicembre 1944, quando nacque il Ministero dei Trasporti, infuriava ancora la guerra e l'Italia del Nord era in mano ai tedeschi.
Nel palazzone delle ferrovie, che si allunga da Piazza della Croce Rossa a Porta Pia, gli impiegati, semidigiuni per il razionamento dei viveri, e infreddoliti per la mancanza di riscaldamento, tentavano di organizzare i pochi treni in grado di arrancare alla meno peggio. I primi rattoppi alla rete ferroviaria erano stati eseguiti dalle truppe angloamericane per assicurare il traffico militare. Con l'allontanarsi del fronte di combattimento, le linee che non avevano immediato interesse logistico venivano restituite ai treni ordinari che però, a causa della penuria delle carrozze, erano composti in maggioranza da carri merci, ribattezzati carri bestiame.
Meno severa era stata la falcidia degli autoveicoli: su una consistenza di 28 mila autocarri, per le regioni insulari e meridionali (Roma compresa), ne risultavano in efficienza 19 mila. Che tuttavia non bastavano a soddisfare nemmeno le necessità primarie delle zone servite. Per la migliore utilizzazione dei mezzi disponibili, non si fece ricorso, come sarebbe stato logico, al neonato Ministero dei Trasporti. Si preferì creare un'apposita struttura, l'Ente Nazionale Autotrasporti (ENAC) che riuscì a scontentare i vettori e gli utenti e ad appesantire le procedure, senza evitare le speculazioni sulle tariffe, l'accaparramento degli autocarri, i favoritismi di ogni genere. All'ENAC, succedette l'EAM (Ente Autotrasporto Merci) che ebbe vita lunga, a differenza della Gestione Raggruppamento Autocarri (GRA), un'altra struttura parallela, sorta nel dopoguerra, in barba al Ministero di Piazza della Croce Rossa.
Venendo ai trasporti marittimi, si può dire che la situazione appariva grave, se non disperata. La consistenza prebellica della flotta mercantile ascendeva a 4.100 navi per una stazza di circa tre milioni e mezzo di tonnellate. Il sessanta per cento di tale naviglio era colato a picco o era inservibile.
Nella primavera del 1945, quando finalmente tacque il cannone, apparve con tragica evidenza che i bombardamenti degli Alleati, e le metodiche distruzioni dei tedeschi in ritirata, avevano ridotto ad un cimitero il sistema ferroviario italiano. Con i dati già disponibili, e con le segnalazioni che cominciavano ad affluire dai Compartimenti del Nord, gli uffici di Villa Patrizi non tardarono a comporre un bilancio, lasciando al linguaggio delle cifre di documentare la misura del disastro. Il 56 per cento delle locomotive a vapore, il 60 per cento di quelle elettriche, l'80 per cento degli elettrotreni, delle elettromotrici e delle carrozze era andato distrutto, disperso od asportato. I fabbricati rasi al suolo, gli apparati di sicurezza e di segnalamento distrutti, ammontavano a circa il 50 per cento. Era fuori servizio il 90 per cento degli impianti di trazione elettrica.

Un'immagine post-bellica dell'invasatura di Villa San Giovanni

La ricostruzione, portata a termine a tappe forzate, mise la sordina ad alcune critiche e contestazioni. Si criticò che le grandi stazioni monumentali erano state riedificate nel loro gigantismo, largheggiando nelle spese, mentre si lesinava sugli acquisti del materiale rotabile. Perplessità e riserve, ancor più accentuate, suscitò il ripristino di linee deficitarie con un traffico cronicamente scarso. È interessante notare che osservazioni del genere si levavano non soltanto all'esterno, ma anche all'interno della stessa Amministrazione F.S. La democrazia aveva portato, anche nel pubblico impiego, una libertà di parola che sarebbe stata impensabile nel passato regime. A parte questo, chi aveva torto e chi ragione? Non si può dare una risposta in termini di contrapposizione manichea. Le stazioni s'inseriscono nel tessuto urbano, lo condizionano e ne sono condizionate. Inoltre hanno anche un ruolo di aggregazione sociale e di rappresentanza. Perfino la stazione della linea Napoli-Portici (la prima in assoluto nella storia delle ferrovie italiane) era composta di vari edifici in muratura con molti impianti accessori e una chiesetta per il culto. Importanti fabbricati viaggiatori, dignitosi architettonicamente, sono sorti nei principali centri della rete e si può ben parlare di una «civiltà delle stazioni» che ha avuto influenza anche sulla letteratura e sulle arti figurative. Con ciò non si vuole negare che vi sia stata qualche realizzazione ispirata ad una nefasta megalomania architettonica.



Si lavora alla ricostruzione di un ponte sul Po

Più difficile e delicato è il discorso sulle linee a scarso traffico. L'errore non era la ricostruzione in se stessa, ma che questa avvenisse senza una previsione (nemmeno approssimativa) delle esigenze che andavano maturando e del ruolo che avrebbero potuto svolgere il vettore su rotaia e quello su strada. Fino alla conclusione della guerra, l'autotrasporto di persone assolveva principalmente un compito di collegamento tra i centri dell'*hinterland* ferroviario e le rispettive stazioni, spesso molto distanti. I progressi nelle costruzioni automobilistiche, la domanda di servizi più capillari, la pressione dell'industria e del commercio fecero sì che i servizi di collegamento tra i centri abitati e le stazioni ferroviarie si trasformassero in autolinee dirette che, coprendo velocemente percorsi di molti chilometri, portavano a destinazione quei viaggiatori che prima lasciavano alla stazione vicinio-

re. Gli autoservizi si ponevano dunque in concorrenza con la ferrovia che prima alimentavano, sottraendole per di più traffico su percorsi che spesso avevano un tracciato parallelo. Il numero degli automezzi per viaggiatori che nel 1948 ascendeva a 540 mila era quasi raddoppiato nel 1950, senza tener conto ovviamente dell'esplosione della motorizzazione privata. Nel traffico merci, la consistenza degli autocarri di vario tipo, che nel 1948 era di 240 mila unità, era salita due anni dopo a 300 mila e il ritmo di crescita diventava ogni giorno più sostenuto.

Il travaso di traffico dalla rotaia alla strada colpiva non solo le FS, ma anche le ferrovie in concessione ai privati. Che, a causa dell'arretratezza tecnica aggravata dai danni della guerra, non erano certo in condizioni di resistere alla concorrenza del vettore su gomma.

Nel 1952 il Ministro dei Lavori Pubblici presentò un primo progetto di piano autostradale. Contemporaneamente ci si ricordò dell'esistenza delle ferrovie in concessione. Fu varata la legge 2 agosto 1952 n. 1221 che autorizzava un intervento, parziale e circoscritto, della mano pubblica. La legge stabiliva quali linee dovessero essere risanate mediante la rivalutazione della sovvenzione di esercizio e quali linee, oltre alla rivalutazione anzidetta, dovevano essere ammodernate. Lo Stato avrebbe contribuito ai lavori di ammodernamento nella misura del 50 e del 75 per cento, rispettivamente per le linee dell'Italia centro–settentrionale e per quelle dell'Italia meridionale ed insulare. Peraltro, lo stanziamento complessivo di 18 miliardi, poi elevati a 25, risultò del tutto insufficiente. Ulteriori finanziamenti, disposti con leggi speciali, non hanno risolto a tutt'oggi il nodo delle ferrovie in concessione.

Su questo scenario, pieno di incertezze e di contraddizioni, veniva a collocarsi agli inizi degli anni Cinquanta, il Ministero dei Trasporti.
La sua storia s'identifica con quella dei settori che lo compongono (le ferrovie statali; la motorizzazione civile e i trasporti in concessione; l'aviazione civile; il coordinamento e la programmazione).
Non riteniamo di soffermarci sul Gabinetto del Ministro e le Segreterie particolari dei Sottosegretari, perché l'assetto di questi Uffici è disciplinato da norme comuni per tutto il pubblico impiego.
Il titolare del dicastero esercita le funzioni amministrative, contrattuali e di gestione al massimo livello gerarchico. Con formale decreto, egli può delegare in via permanente ai Sottosegretari la trattazione di affari di un certo rilievo, esclusi quelli espressamente riservati alla sua competenza.
Il ruolo e le funzioni del Ministro risulteranno peraltro meglio individuate, rievocando l'evoluzione funzionale dei quattro grandi comparti sopra menzionati.
Riprendiamo dunque il discorso sulle vicende delle ferrovie che seguiremo con fedeltà cronologica, riservandoci di passare poi agli altri settori.
FERROVIE – Il Consiglio di Amministrazione, che aveva sospeso l'attività in dipendenza degli eventi bellici, fu ricostituito con il D.L. 20 agosto 1945 n. 521 e ne fu ampliata la composizione includendovi tre rappresentanti del personale. Incidentalmente notiamo che soltanto nel 1968, cioè dopo più di vent'anni, con la legge 249, le rappresentanze dei lavoratori ebbero ingresso nelle strutture amministrative dello Stato. L'apertura delle FS appare dunque fortemente anticipatrice.
Il D.L. 7 maggio 1948 n. 598, modificato dalla legge di ratifica 2 dicembre 1952 n. 1848, stabilì la nuova composizione, le competenze e le regole per il funzionamento del Consiglio di Amministrazione. Tali norme non hanno subito sostanziali cambiamenti. Il Consiglio, organo collegiale presieduto dal Ministro, ha soltanto *funzioni consultive*, disponendo di poteri deliberanti per poche e circoscritte materie riguardanti il personale.
La stessa legge 598/1948 definisce le attribuzioni del Direttore Generale. Egli partecipa di diritto al Consiglio ed è tenuto a dirigere e a sorvegliare il complesso del servizio ferroviario nonché a coadiuvare il Ministro nell'azione amministrativa. Dipendono dal Direttore Generale, i Direttori Compartimentali e i Direttori dei Servizi.
Alla metà degli anni Cinquanta, l'Amministrazione ferroviaria cambiò nome, assumendo quello di «Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato». Radiato dai documenti ufficiali fin dal 1924, l'aggettivo «autonomo» non era stato riesumato nemmeno dopo la caduta del fascismo. Tornò inopinatamente alla ribalta con la legge 20 dicembre 1954 n. 1181 che delegava il Governo ad emanare il nuovo statuto degli impiegati civili dello Stato, provvedendo altresì entro un anno alla *«riforma della struttura dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato con il conferimento di adeguati poteri agli organi centrali... ecc.»*. La delega arrivò alla scadenza, senza che il Governo avesse potuto dare alle FS un nuovo ordinamento. Era stato inalberato il vessillo dell'autonomia, ma tutto era rimasto immutato.
Con il D.P.R. 7 aprile 1959 n. 801 il Servizio Personale e Affari Generali viene diviso in due separati Servizi, denominati rispettivamente «Servizio del Personale» e «Servizio Affari Generali». Con lo stesso provvedimento, l'Istituto Sperimentale viene separato dal Servizio Personale.
Per imprimere maggiore coesione all'attività aziendale, fu istituito con legge 27 luglio 1967 n. 668 il Comitato Tecnico Amministrativo. Che è un organo consultivo del Direttore Generale, presieduto dal Direttore Generale stesso e formato dai Vice Direttori e dai Direttori dei Servizi.
Siamo giunti al 1968, quando le vicende delle ferrovie e del Ministero dei Trasporti s'incrociano con quelle di tutta l'Amministrazione dello Stato e con un grande tentativo di cambiamento purtroppo sfumato. In breve nel 1968 fu conferita al Governo la ennesima delega (ma assai più ampia delle precedenti) per la revisione della struttura del pubblico impiego. Il progetto incontrò le consuete difficoltà e resistenze. Nella speranza di rimuoverle, fu varata nel 1970 una seconda legge di delega che esplicitò i contenuti della riforma della dirigenza e posticipò i termini per l'emanazione dei provvedimenti delegati. Le funzioni dirigenziali, dunque, dovevano essere disciplinate nel quadro del riassetto di tutta l'Amministrazione e del decentramento derivante dall'istituzione delle Regioni. Invece la delega, omettendo tutti gli altri aspetti di riforme preannunciati, ebbe attuazione unicamente per la disciplina delle carriere e del trattamento economico dei dirigenti. Il DPR 748 del 30 giugno 1972, maturato fra tensioni politiche ed interpretative, dette l'avvio ad un imponente esodo che regalava anni di anzianità, liquidazioni e pensioni d'oro. Lo squagliamento ben remunerato ebbe cadenze farsesche. C'erano in un Ministero dieci superburocrati? Nel momento stesso in cui chiedevano la pensione, altri dieci venivano fulmineamente promossi al loro posto. Questi dieci, appena promossi, chiedevano la pensione e se ne andavano con baci ed abbracci. Si facevano avanti altri dieci che in un battibaleno ottenevano la promozione e la lauta pensione e così via.
Il DPR 748/72 ebbe considerevoli riflessi anche per le FS. L'esodo volontario depauperò i quadri di vertice: ben 949 dirigenti usufruirono del collocamento in quiescenza anticipato. Tra le altre conseguenze, l'Azienda fu costretta ad accantonare un provvedimento di riordino dei Servizi centrali e degli Uffici periferici, che era già stato predisposto, e si basava su una migliore utilizzazione dei funzionari. Per contro, il nuovo ordinamento delle funzioni dirigenziali decentrò alcuni poteri decisionali, conferendo autonomia e responsabilità maggiori ai funzionari. In tale logica, con il D.M. 23 novembre 1975 n. 2759, il Ministro autorizzò il Direttore Generale a delegare alcune sue competenze ai Vice Direttori, ai Direttori dei Servizi e dei Compartimenti, ai Capi degli Uffici Personale della sede centrale e della periferia.
Vediamo ora, in sintesi, i fatti più recenti e di maggior rilievo.
Con la legge 6 febbraio 1979 n. 42 sono state introdotte nel rapporto di lavoro dei ferrovieri, escluso il personale dirigente, modifiche di fondo che si differenziano dal modello dell'impiego statale, anche se gli istituti fondamentali restano ancora disciplinati da norme legislative. Superando la ripartizione in carriere e la distinzione tra personale dell'esercizio e degli uffici, è stato sostituito alle qualifiche dei ferrovieri (che erano ben 104) un

Un ardito viadotto sulla Battipaglia-Reggio Calabria

insieme di «profili professionali», raggruppando i dipendenti in sette categorie cui corrispondono altrettanti livelli di stipendio. La nuova regolamentazione scaturisce dagli accordi sindacali per il periodo 1976-1979 e dal contratto ponte recepito, per la sola parte economica, nella legge 22 dicembre 1980 n. 885, recante modifiche ed integrazioni al trattamento economico, fisso ed accessorio dei ferrovieri.

Col nuovo assetto, la procedura degli avanzamenti per merito comparativo, che non era esente da alcuni inconvenienti, come la difformità dei giudizi di merito, è stata sostituita dagli accertamenti professionali che possono concretizzarsi in esami di idoneità, in abilitazioni, concorsi interni per esami ed in altre forme di valutazione.

La legge 42 ha decentrato alle Sedi periferiche, per il personale da queste dipendente, alcuni atti di amministrazione (tenuta fogli matricolari, concorsi pubblici e piante organiche). Il decentramento è stato poi ampliato dalla legge 564 del 6 ottobre 1981 che ha istituito i ruoli compartimentali per le prime sei categorie (esclusi l'Ispettore e l'Ispettore Principale) e ha attribuito alle sedi periferiche la competenza per i provedimenti relativi al personale riconosciuto fisicamente inidoneo.

A seguito della legge 42/1979 e sulla base di un «Accordo» tra Azienda e Sindacati, siglato nel maggio 1980 in sede politica, sono state apportate sostanziali modifiche alla disciplina e all'orario di lavoro del personale di macchina e viaggiante (conseguentemente il DPR 23 giugno 1983 n. 374 ha apportato modifiche al DPR 1372/71 sull'orario di lavoro).

Infine la legge 10 luglio 1984 n. 292 ha dettato nuove norme in materia di assetto giuridico ed economico del personale, istituendo tra l'altro, per una migliore valorizzazione delle professionalità acquisite, due categorie gerarchicamente più elevate, che vengono ad aggiungersi alle sette di cui abbiamo già parlato.

Nel 1980 i rappresentanti sindacali sono usciti, per propria decisione, dal Consiglio di Amministrazione e dai Comitati di esercizio delle quindici Direzioni compartimentali (legge 8 agosto 1980 n. 437). È stata attivata una procedura in virtù della quale le Organizzazioni sindacali hanno cognizione preventiva dei provvedimenti da inoltrare al Consiglio e possono eventualmente prospettare eccezioni, peraltro non vincolanti per l'Azienda. Permane comunque la rappresentanza dei lavoratori nelle Commissioni di disciplina compartimentali e in quelle che sovrintendono agli accertamenti professionali per i passaggi di categoria.

Nel 1982, per assicurare un più efficace coordinamento al vertice, il numero dei Vice Direttori Generali è stato elevato da due a quattro, ripartendo le rispettive attribuzioni delegate in quattro aree funzionali (esercizio; attività negoziale, contabile e finanziaria; personale; infrastrutture).

Nel quadro della legge 12 febbraio 1981 n. 17, che autorizza il «Programma Integrativo» di potenziamento della rete, sono state attuate importanti modifiche all'ordinamento dell'Azienda, in gran parte finalizzate alla realizzazione del Programma citato.

Vogliamo riferirci in particolare all'istituzione di cinque Unità Speciali, rette da Dirigenti Generali, e preposte agli studi e alla progettazione delle nuove opere infrastrutturali, nonché alla gestione delle stesse, degli impianti di armamento e di quelli tecnologici. Le cinque Unità dipendono funzionalmente dal Direttore Generale e hanno sedi baricentriche, rispetto a quelle delle zone di gestione dei lavori. La prima Unità è ubicata a Novara, la seconda a Ferrara, la terza a Terni, la quarta a Potenza, la quinta a Reggio Calabria.

È stato inoltre istituito, come unità organica autonoma, il «Centro Elettronico Unificato» (CEU) che in pre-

cedenza operava, a livello di Ufficio, nell'ambito del Servizio Affari Generali. Il CEU, oltre a gestire i progetti e sistemi preesistenti, deve curare la realizzazione e l'attivazione di un moderno Sistema Informativo Aziendale (SIA) in grado di fornire informazioni utilizzabili dalla direzione aziendale «come fondamento per le sue decisioni in materia di organizzazione, di pianificazione, comando e controllo delle attività di gestione» (D.M. 29 febbraio 1984 n. 533).

Infine, in relazione allo sviluppo dei servizi marittimi esercitati dalle FS per il collegamento con la Sicilia e la Sardegna, è stato istituito, a livello di Dirigente Generale, il Settore Navigazione che dal 1971 operava come Ufficio autonomo, enucleato dal Servizio Materiale e Trazione.

Per concludere questa rassegna dei fatti più importanti, ricordiamo che nell'ottobre 1984, avendo il dottor Ercole Semenza terminato il proprio mandato, la direzione dell'Azienda è stata assunta dall'ing. Luigi Misiti che, per lunghi anni, aveva ricoperto la carica di Vice Direttore. □

(2 - continua)

DICONO DI NOI

Sulla stampa

Dopo le intense nevicate dei primi giorni di quest'anno si è scatenato un diluvio di polemiche, di lamentele, di analisi, più o meno pertinenti e obiettive, sulla situazione in cui si è venuto a trovare il Paese e soprattutto il suo sistema di trasporti, in particolare quello ferroviario.

Lo stesso Ministro Signorile, in un articolo apparso sull'**AVANTI!** ha affermato che l'eccezionale nevicata ha avuto il merito di far scoprire la debolezza del sistema dei trasporti italiani e la sua rilevanza nella vita economica e civile del Paese. Per quanto riguarda in particolare le Ferrovie, la loro situazione era già nota e dopo trent'anni di sostanziale assenza, solo nel 1981 il Parlamento ha cominciato ad approvare finanziamenti per l'ammodernamento e potenziamento dei materiali e delle infrastrutture. Ma recuperare il tempo perduto, che come si vede, si misura in decenni, ha scritto **l'UMANITÀ**, non è cosa da poco e non si può fare dall'oggi al domani. Il Piano Integrativo, varato nel 1981 è in pieno svolgimento e anche l'organizzazione del fattore umano è in fase di totale ristrutturazione. Il grande problema dell'Italia sottozero sono i trasporti, ha sottolineato **IL TEMPO**.

Sulle condizioni dei trasporti ferroviari, specie quelli delle merci, prima ancora della nevicata, **TUTTO TRASPORTI** aveva posto alcune domande al Direttore Generale delle FS, ing. Misiti. **PAESE SERA** lo ha intervistato dopo i noti avvenimenti, sottolineando come sia difficile, se non impossibile, per le Ferrovie intervenire su tutte le emergenze quando queste si verificano tanto estesamente sulla Rete FS. Tuttavia — ha detto l'ing. Misiti — per il futuro si stanno preparando studi e proposte ben chiare per fronteggiare questi tipi di emergenza.

Sullo stato delle ferrovie si è detto quasi tutto — ha affermato **IL MESSAGGERO**, e si è capito che, come al solito, non c'è un responsabile. Anzi il primo accusatore è proprio il Ministro, il quale, peraltro, finora ha dato numerose prove di volere l'ammodernamento dell'Azienda. Con il gelo è esplosa «la questione ferroviaria» ha detto **MONDO ECONOMICO**. Gli scambi gelati sono stati i responsabili di tutto il pandemonio ferroviario-politico-giornalistico che si è scatenato tra Roma e Milano, ha scritto **LA STAMPA**. Per l'**EUROPEO** le comunicazioni ferroviarie sono andate in tilt perché gli impianti sono obsoleti e il personale arrugginito: colpa della classe politica, che non ha messo mano a un piano dei trasporti su scala nazionale per decenni. In un servizio intitolato «Cronache polari dall'Italia surgelata» anche **LA DOMENICA DEL CORRIERE** si è occupata ampiamente delle ferrovie, affermando, tra l'altro, che dal grande gelo avrebbero dovuto trarre una lezione di civiltà molti addetti ai pubblici servizi, che hanno trattato con arroganza migliaia di persone già disagiate. Lo ha ammesso lo stesso Ministro Signorile che, rispondendo ad alcune interrogazioni in Parlamento — come hanno riferito **IL MATTINO**, il **MESSAGGERO**, **l'UNITÀ**, **LA REPUBBLICA**, **IL POPOLO** e **IL GIORNALE DI SICILIA** — ha annunciato l'apertura di un'inchiesta amministrativa all'interno dell'Azienda, per accertare eventuali responsabilità individuali soggettive ed oggettive.

Secondo **PAESE SERA**, oltre ai piani di ammodernamento in corso, sarà molto utile anche la riforma delle FS, che dovrebbe essere approvata definitivamente dal Parlamento entro la primavera, ma non basta. «C'è bisogno di un'operazione coraggiosa di rinnovamento interno che muti normative, mentalità e definisca le responsabilità». Così non si può andare avanti anche per **l'UNITÀ**: «La rete dei trasporti è in tilt perché la uccidono sprechi e burocrazia». Su questi temi si è soffermata diffusamente anche **LA REPUBBLICA**, con una serie di articoli di G. Bocca, il quale ha affermato che una scorretta politica ha quasi distrutto il trasporto su rotaia. Analogo parere ha espresso il **MANIFESTO**, né più generosi sono stati i giudizi dell'**AVVENIRE** e de **LA NAZIONE**, mentre **LA REPUBBLICA** ha deplorato le polemiche sorte nell'occasione della neve fra Nord e Sud: è sembrato che il problema principale fosse quello di assegnare voti e pagelle, invece di guardare alla base dei problemi, alle origini di certe disfunzioni.

Sul problema degli scambi gelati e dei sistemi per evitare l'inconveniente sono stati in molti a voler dire la loro. Su **IL GIORNALE**, M. Righetti, giornalista esperto di cose ferroviarie, ha spiegato chiaramente i motivi per cui gli scambi si bloccano, perché l'impiego degli apparati riscaldatori non è stato finora esteso ad un maggior numero di stazioni e infine a quale livello e tra quali Enti il problema potrebbe essere impostato e risolto. La maggiore meraviglia l'ha destata il blocco degli scambi della stazione di Milano, dove è in funzione la cabina computerizzata che controlla gli oltre 500 scambi del piazzale di manovra. **IL CORRIERE DELLA SERA** ha detto: «Centrale paralizzata da un tilt al computer», **IL GIORNALE**: «salvato il cervellone, bloccata la Centrale», **AVVENIRE**: «la tecnologia si trasforma in un bivacco». Ma **l'UNITÀ** e **IL SOLE/24 ORE** hanno precisato che «il cervellone» della Centrale ha continuato a funzionare egregiamente anche nelle ore critiche; sotto mezzo metro di neve sono invece saltati i «terminali» del sistema, cioè gli stessi scambi che in condizioni normali vengono azionati automaticamente dal computer e che a questo rimandano i segnali sul loro funzionamento.

In sostanza, ha scritto G. Zucconi su **LA NAZIONE**, proprio i sussidi più raffinati e moderni sono stati messi KO dalla vecchia semplicissima neve, che ci ha così ammoniti a non essere troppo presuntuosi e troppo sicuri di noi e delle nostre invenzioni.

Concludiamo con qualche nota positiva che riguarda i risultati non ufficiali dell'esercizio ferroviario 1984. Nel complesso — ha scritto **IL GIORNALE** — le cifre sono relativamente soddisfacenti e confermano in alcuni settori la ripresa economica del Paese. Confortanti soprattutto i dati relativi al trasporto merci, aumentato del 6,4% rispetto all'83.

Maria Guida

Un ferroviere pensionato podista in maglia tricolore

Non è cosa di tutti i giorni che un quasi settantenne arrivi ad indossare la maglia tricolore cimentandosi in qualche disciplina sportiva, specie se questa richiede una eccezionale forza fisica ed una tenace capacità di resistenza. Tale privilegio, tuttavia, è recentemente toccato ad un nostro ex collega, precisamente a Vittorio Bertoldi, già macchinista («a vapore», ci tiene a puntualizzare l'interessato) del Deposito Locomotive di Novara, nato nel 1915, che sta godendosi la meritata pensione nella calma e verde quiete di Varallo Sesia in compagnia della moglie, tuttora Accudiente presso il DPV novarese.

Sportivo eclettico, Bertoldi si è però dedicato in particolare, fin da giovane, al podismo, attività nella quale ha ottenuto, in un vero crescendo, risultati più che lusinghieri ed ha acquistato una indiscussa notorietà, fino alla trionfale apoteosi di quest'anno, il 1984, durante il quale — nonostante l'età — ha dato le sue migliori e più brillanti prestazioni, vincendo ben due maglie tricolori. L'ultimo di questi suoi «exploit» è avvenuto a Piglio, in provincia di Frosinone, dove si è aggiudicato, appunto, il secondo titolo di campione italiano della categoria «veterani», compiendo in appena 40' un percorso in montagna di 7,500 chilometri.

Il suo denso «curriculum» di atleta è tutto punteggiato di splendide affermazioni, che sarebbe troppo lungo elencare; basti ricordare — a mo' d'esempio — che ha preso parte per ben sei volte alla impegnativa corsa cosiddetta del «Passatore», cioè la Firenze-Faenza di 100 km, giungendo sempre al traguardo in un tempo medio di 15 ore.

Campione regionale e provinciale rispettivamente per tre e quattro volte consecutive, il Nostro ogni anno partecipa ad una quarantina di corse domenicali, talvolta anche in pista, per cui da un semplice calcolo aritmetico risulta che finora, in tutta l'attività podistica, ha già percorso circa 7.000 chilometri.

Ne sono una comprova le 250 coppe, le tante medaglie, i diplomi, gli attestati vari che egli, con tutta modestia, ci esibisce, accennando appena ai pur numerosi riconoscimenti, anche di pregio, non più presenti nella sua collezione perché da lui offerti in dono per diverse manifestazioni sportive a favore di associazioni quali l'AIDO, l'AVIS, il Centro Tumori ed altri Enti filantropici.

Compostamente soddisfatto per queste sue prodezze, Bertoldi già ci descrive con appassionato fervore il ponderoso programma che intende affrontare nel prossimo anno e v'è da credere che il suo nome apparirà ancora sulle pagine dei giornali sportivi.

Bisogna pur dire, in verità, che questo ex macchinista dispone di una invidiabile e giovanile prestanza fisica, quella che egli definisce la sua «fortuna»; ma ciò non sarebbe sufficiente se, in più, non fosse anche dotato d'una inesauribile forza di volontà e di uno schietto e sano spirito di leale agonismo.

Da queste colonne gli rinnoviamo, pertanto, i più sinceri auguri, con la certezza che in avvenire, per molto tempo ancora, altre numerose e belle vittorie compenseranno e premieranno la sua intensa ed assidua fatica.

Renzo Marello

Il monumento di Orte

Stazione di Orte, monumento ai ferrovieri caduti sul lavoro: una ruota libera, un troncone di rotaia, un gancio da una parte e dall'altra alcuni spezzoni di rotaia e una croce.

A volere che lo scalo di Orte conservasse un segno evidente e duraturo in memoria di quanti in ferrovia e per la ferrovia hanno compiuto l'estremo sacrificio, non sono stati, questa volta, altri ferrovieri, ma degli utenti e in particolare il Gruppo Pendolari della Viterbo-Attigliano-Orte. Una testimonianza significativa, una conferma dello stretto legame che si stringe tra viaggiatori assidui e il treno, la ferrovia, i ferrovieri.

L'iniziativa dell'erezione del monumento, che è stato inaugurato in occasione della scorsa Giornata del Ferroviere, è stata curata dal Dott. Pietro Brigliozzi, rappresentante del locale Gruppo Pendolari, e anche autore della bella scultura.

di G.B. Pellegrini

Perequazione automatica per il corrente anno 1985

La G.U. n. 327 del 28 novembre 1984 ha pubblicato il decreto emanato dal Ministro del tesoro di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale in data 20 novembre s.a. in materia di perequazione automatica delle pensioni per l'anno 1985, ai sensi dell'art. 21 della legge 27 dicembre 1983 n. 730, al fine di stabilire le relative misure percentuali di aumento.

Il citato decreto ha affrontato tre ordini di questioni:

a) la determinazione della perequazione automatica annuale;

b) l'accertamento delle misure effettive registrate dagli indici trimestrali nel 1984, di cui alla scala mobile delle retribuzioni dei lavoratori dell'industria, per la corresponsione degli eventuali conguagli dovuti;

c) la previsione delle percentuali di variazione per gli aumenti di perequazione automatica trimestrale delle pensioni a far tempo dal 1° febbraio, dal 1° maggio, dal 1° agosto e dal 1° novembre 1985.

La misura percentuale di aumento, con decorrenza dal 1° gennaio 1985, per la perequazione automatica annuale delle pensioni relativa alla dinamica salariale, agli effetti dell'art. 21, settimo comma, della legge n. 730 del 1983, è risultata pari a +1,1. Secondo il regime vigente, l'aumento anzidetto discende dalla differenza tra la variazione percentuale dell'indice delle retribuzioni minime contrattuali degli operai dell'industria, equivalente a +13,3, e la variazione percentuale dell'indice del costo della vita, accertata eguale a +12,2 (13,3−12,2 = 1,1).

In proposito va precisato che l'aumento compete su tutte le pensioni ferroviarie aventi decorrenza anteriore al 1° gennaio 1985, limitatamente, però, alla sola voce pensione spettante al 31 dicembre 1984 al lordo della ritenuta sanitaria e, quindi, con esclusione dell'indennità integrativa speciale e tenendo conto, altresì, dei limiti introdotti dalla legge finanziaria del 1979 in tema di applicazione della perequazione annuale per le pensioni del settore pubblico. Per il corrente anno, la Ragioneria generale dello Stato ha ricavato tali limiti dal tetto massimo di retribuzione pensionabile vigente nel sistema dell'assicurazione generale obbligatoria per il 1984, pari a lire 21.271.000, da cui consegue una pensione annua lorda di lire 17.016.800 (= 21.271.000 x 80%) rapportata a 13 mensilità e, perciò, una pensione mensile di lorde lire 1.308.984 (= 17.016.800 : 13); in sostanza per il 1985, a titolo di dinamica salariale, non può essere attribuita una maggiorazione mensile lorda superiore a lire 14.398 (= 1.308.984 x 1,1), da valere naturalmente anche per la tredicesima mensilità.

Le percentuali di variazione trimestrali dell'indice del costo della vita effettivamente accertate per il 1984 sono risultate pari a +3% dal 1° maggio (invece del 2,1%), a +2% dal 1° agosto (anziché a +1,9%) ed a +1% dal 1° novembre (in luogo del +1,6%). Di conseguenza, i Centri meccanografici del tesoro provvederanno a corrispondere i conguagli derivanti dagli scostamenti tra i valori realmente verificati e quelli predeterminati lo scorso anno, ricalcolando gli aumenti trimestrali nel modo seguente:

— dal 1° maggio 1984 il 3% sull'importo complessivo lordo della pensione e dell'indennità integrativa speciale non eccedente lire 640. 400 mensili, il 2,7% sull'importo compreso tra lire 640.401 e lire 960.600 mensili e il 2,25% sull'importo eccedente lire 960.600 mensili;

— dal 1° agosto 1984 il 2% sull'importo non eccedente lire 664.000 mensili, l'1,8% sull'importo compreso tra lire 664.001 e lire 996.000 mensili e l'1,5% sull'importo eccedente lire 996.000 mensili;

— dal 1° novembre 1985 l'1% sull'importo non eccedente lire 677.100 mensili, lo 0,9% sull'importo compreso tra lire 677.101 e lire 1.015.650 mensili e lo 0,75% sull'importo eccedente lire 1.015.650 mensili.

Come si vede, le variazioni, oltre ad interessare le percentuali trimestrali dell'indice del costo della vita, si riferiscono, per le decorrenze dell'agosto e del novembre 1984, anche alle fasce da ricavarsi dall'importo del trattamento minimo dell'INPS corrisposto nel trimestre precedente, per effetto delle modifiche intervenute nei valori delle medesime pensioni integrate al minimo proprio a seguito degli scostamenti trimestrali accertati nell'indice del costo della vita.

Qui di seguito si riportano le misure definitive lorde mensili dell'indennità integrativa speciale per l'anno 1984 e per il mese di gennaio del 1985, che sostituiscono quelle indicate nel numero di «VOCI» del maggio scorso e che, ad ogni buon fine, vengono riprodotte fra parentesi a fianco delle nuove, ovviamente per i casi di liquidazione della pensione con diritto all'importo intero della indennità accessoria: lire 538.014 (invece di lire 533.313) dal 1° maggio, lire 548.774 (e non lire 543.446) dal 1° agosto, lire 554.262 (anziché lire 552.141) dal 1° novembre e lire 515.542 (al posto di lire 513.421) per la tredicesima mensilità. È evidente che sugli importi specificati verrà applicata a carico dei titolari delle pensioni la ritenuta dell'1% per assistenza malattia e sui trattamenti di quiescenza decorrenti dal 2 luglio 1979 in poi, prima ancora della predetta ritenuta, la nota riduzione di lire 72.122.

Le percentuali di aumento trimestrale per le prescritte scadenze del 1985 sono state così previste: in +2% dal 1° febbraio, +1,8% dal 1° maggio, +1,6% dal 1° agosto e +1,4% dal 1° novembre. Come ho scritto altre volte, tali percentuali vanno applicate sulle tre fasce da ottenersi dall'importo del trattamento minimo dell'INPS corrisposto nel trimestre precedente, importi che per il corrente anno sono stati predeterminati nell'ammontare mensile che segue: lire 345.700 per febbraio, lire 352.600 per maggio, lire 358.950 per agosto e lire 364.700 per novembre.

Procedendo nella determinazione degli importi delle fasce e delle misure percentuali da applicare, secondo i criteri stabiliti dal terzo comma dell'art. 21 della legge n. 730 del 1983, i valori mensili lordi dell'indennità integrativa speciale da considerare provvisoriamente per il corrente anno 1985 sono i seguenti: lire 565.347 dal 1° febbraio, lire 575.523 dal 1° maggio, lire 584.731 dal 1° agosto, lire 592.917 dal 1° novembre e lire 554.197 per la tredicesima mensilità.

In particolare, per quanto riguarda la perequazione trimestrale decorrente dal 1° febbraio 1985, tenuto presente il trattamento mensile minimo dell'INPS di lire 345.700 vigente al 31 gennaio 1985, viene applicato l'aumento del 2% sull'importo non eccedente lire 691.400 (doppio del minimo INPS), dell'1,8% sull'importo compreso tra lire 691.401 e lire 1.037.100 (triplo del minimo INPS) e dell'1,5% sull'importo eccedente lire 1.037.100 mensili.

Ai fini della graduazione delle aliquote, da porsi in atto nel trimestre 1° febbraio — 30 aprile 1985, va considerata dapprima l'indennità integrativa speciale, per il fatto che essa — benché da includere nel trattamento economico complessivo usufruito alla data anzidetta (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 determinata computando l'intera percentuale del 2% sull'importo vigente alla stessa data del 31 gennaio 1985 (lorde lire 554.262), in quanto quest'ultimo risulta compreso nel primo limite di lire 691.400: si ottiene così una maggiorazione di lorde lire 11.085 (= 554.262 x 2).

Pertanto, l'indennità integrativa speciale in favore dei titolari di pensione diretta — che abbiano diritto all'emolumento nella misura integrale — di riversibilità, nonché di assegni vitalizi già a carico del soppresso Fondo di previdenza per gli assuntori, compete, a partire dal 1° febbraio 1985, nella misura mensile di lorde lire 565.347 (= 554.262 + 11.085); aggiungo che, per effetto della ritenuta per l'assistenza sanitaria, l'importo della indennità stessa figura sull'assegno mensile della pensione in lire 559.694 (= 565.347 − 5.653).

Rammento 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 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 493.225 (= 565.347 − 72.122) e sul vaglia di conto corrente di serie speciale (mod. S.M.8) detto importo risulta di lire 488.293 (= 493.225 − 4.932).

Una volta determinata la nuova quota dell'indennità in discorso, i Centri meccanografici del tesoro procedono alla definizione della pensione lorda, indicata nell'apposito riquadro del tagliando superiore dell'assegno postale, applicando la medesima aliquota del 2 per cento sull'importo di lire 137.138, pari alla differenza tra il limite di lire 691.400 e l'ammontare dell'indennità integrativa speciale di lorde lire 554.262 in vigore al 31 gennaio 1985.

Sulla parte residua della pensione lorda mensile viene utilizzata l'aliquota ridotta al 90 per cento (1,8%) sulle prime lire 345.700 (fino cioè alla concorrenza del secondo limite, equivalente al triplo del trattamento minimo INPS), mentre l'ulteriore eventuale eccedenza alle lire 1.037.100 mensili è maggiorata dell'aliquota ridotta al 75 per cento, ossia dell'1,5%.

Al riguardo, va altresì 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 valido per il trimestre precedente la decorrenza del nuovo aumento), nelle quali va distribuita la propria pensione nel suo ammontare globale, la pensione stessa deve comunque essere considerata comprensiva dell'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 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 volontariamente ed anticipatamente dal servizio, va ulteriormente osservato che nella determinazione del trattamento teorico complessivo deve tenersi conto della quota di indennità integrativa effettivamente spettante ai titolari, con esclusione dell'eventuale assegno personale riassorbibile. In sostanza, nei casi in cui tale indennità è dovuta nella misura lorda mensile di lire 448.554, le variazioni trimestrali non si calcolano sulla quota corrisposta a titolo di assegno personale allo scopo di garantire la misura anzidetta, mentre l'importo derivante dalle variazioni medesime è portato in detrazione da tale assegno personale fino al suo totale assorbimento. Invero, nei riguardi dei ferrovieri, dimissionari volontariamente dal servizio, ai quali in ogni modo è corrisposta l'indennità integrativa speciale nel valore fisso di lorde lire 376.432 (= 448.554 − 72.122) e, quindi, di nette lire 372.668 (= 376.432 − 3.764), si rende necessario determinare preliminarmente la quota di indennità effettivamente dovuta in proporzione all'anzianità di servizio utile maturata ai fini della pensione.

Presepi FS

I presepi realizzati quest'anno in ambienti ferroviari sono stati, come ogni anno, tantissimi e in Redazione si è riversata una massa di fotografie, telefonate, segnalazioni, solleciti, ecc. Occorrerebbe un numero intero di «Voci» per accontentare tutti (e ci sarebbero comunque degli scontenti). Ciò non è, evidentemente, possibile e allora abbiamo scelto di pubblicare la foto del presepe realizzato presso il Deposito Locomotive di Roma Smistamento: non è il più bello, o il più «ricco» dei presepi costruiti dai ferrovieri italiani, ma rappresenta simbolicamente lo sforzo che in tanti luoghi di lavoro sparsi su tutta la rete è stato fatto con i pochi mezzi a disposizione per dare una testimonianza del senso cristiano del Natale. Gli autori sono gli Op. Qual. Franco Masella, Franco Scaccia e Bernardo Vignoli. A loro i nostri complimenti che estendiamo a tutti quanti gli anonimi ferrovieri che negli angoli più impensati di impianti, stazioni, uffici, hanno realizzato il loro presepe.

Ove l'indennità integrativa risulti d'importo superiore a lire 448.554 dalla decorrenza originaria o da un trimestre successivo, i relativi maggiori importi sostituiscono quello fisso differenziale di lorde lire 376.432; qualora, invece, l'ammontare dell'indennità stessa non raggiunga il suddetto minimo garantito di lire 448.554, quest'ultimo (ovviamente decurtato delle lire 72.122) continua ad essere erogato e gli incrementi trimestrali vengono calcolati sulla indennità spettante in ragione degli anni di servizio utile quiescibile e portati in detrazione dell'assegno personale differenziale, attribuito per il raggiungimento della misura di lire 448.554 garantita dalla legge, fino al suo completo riassorbimento.

Da ultimo, è da notare che i conguagli, derivanti dagli scostamenti tra i valori delle percentuali di variazione trimestrale del costo della vita come determinati dall'attuale decreto ministeriale e quelli delle percentuali stesse che concretamente verranno accertati a fine anno, verranno ricalcolati con effetto dal 1° febbraio, dal 1° maggio, dal 1° agosto e dal 1° novembre 1985 e corrisposti all'inizio del successivo anno 1986.

In relazione a quanto rappresentato, informo che i Centri meccanografici del tesoro sono impegnati a predisporre tutte le operazioni tecniche necessarie per corrispondere con la rata di marzo a tutti i titolari di pensioni: a) l'aumento annuo per la dinamica salariale dell'1,1 per cento, con gli arretrati maturati dal 1° gennaio 1985; b) l'aumento per la perequazione trimestrale, con la quota afferente alla rata del mese di febbraio; c) le quote di conguaglio da liquidarsi in ragione delle effettive variazioni degli indici trimestrali del costo della vita verificatesi nel periodo 1° maggio 1984 — 31 gennaio 1985 rispetto ai valori predeterminati in via presuntiva.

Altra notizia di particolare rilievo per i lettori di questa rubrica è rappresentata dal decreto del Ministro delle finanze del 7 dicembre 1984, che ha modificato la misura di alcune detrazioni di imposta a decorrere dal 1° gennaio 1984. Riservandomi di riparlare la prossima volta di tale argomento nel suo complesso, per il momento mi preme anticipare che il Ministero del tesoro sta attivamente operando perché le rettifiche da apportare ai programmi meccanografici siano ultimate a breve scadenza in modo da potersi applicare, possibilmente con la rata del prossimo aprile, gli aumenti recati dal predetto decreto ministeriale sia in sede di conguaglio fiscale di fine anno relativo al 1984 che in sede di ritenuta d'acconto sulle rate mensili delle pensioni da corrispondersi nel corrente anno 1985.

Risposta a un lettore

Le perplessità sorte nella valutazione del servizio militare, se da un lato hanno ritardato l'adozione del provvedimento formale in favore del sig. *Arnaldo Zugnoni* da Sondrio, di contro, hanno evitato che la liquidazione della pensione fosse priva dei benefici concessi dalla recente legge n. 292 del 1984. Ora, il decreto in corso di perfezionamento ha tenuto conto sia dei benefici anzidetti che del servizio militare; comunque, va aggiunto che anche l'acconto di pensione, di cui l'interessato in atto fruisce, è stato calcolato in base alla percentuale massima e, quindi, sotto questo profilo, il computo del servizio militare è risultato ininfluente. □

CRONACHE DEL DLF

Gruppo Micologico ad Ancona

Ad Ancona, nell'ambito del D.L.F., si è formato un Gruppo Micologico-Naturalistico. Questo gruppo, che conta attualmente circa 200 iscritti, si è formato spontaneamente due anni fa a seguito del 1° Corso conoscitivo di micologia e comportamento ambientale, e dalla volontà di alcuni ferrovieri soci del D.L.F. che sono riusciti a coinvolgere sia il Dopolavoro Ferroviario che le strutture pubbliche e la stessa cittadinanza. Dal 10 al 17 novembre '84, si è tenuto il II Corso conoscitivo ed il 1° di Micologia pratica-ispettiva mirante alla preparazione di esperti nelle U.S.L. Provinciali e nella Forestale, con il patrocinio della Camera di Commercio e con il contributo degli Assessori all'Ambiente della Regione, della Provincia e del Comune. Hanno contribuito inoltre la U.S.L. n. 12 e tutte le altre U.S.L. della Provincia di Ancona. Ai partecipanti, inviati dalle strutture preposte (ovvero la U.S.L. e gli enti locali), è stato rilasciato un attestato di frequenza. Quest'anno queste stesse persone avranno diritto a partecipare al secondo corso al termine del quale dovranno sostenere un esame. I candidati che lo supereranno saranno ufficialmente riconosciuti come «esperti classificatori micologi» e potranno essere utilizzati dalle strutture competenti come ispettori sanitari addetti alla prevenzione contro le intossicazioni da fungo ed ai quali potremo rivolgerci tranquillamente per selezionare, prima di mangiarli, i funghi raccolti.

Le lezioni, aperte al pubblico presente, mediamente con 300 unità, sono state curate dall'Unione Micologica Italiana (UMI) con il Prof. G. Govi Ordinario di Micologia all'Università di Bologna, dal Prof. E. Rebaudengo, dal Dott. C.L. Alessio, dalla Dr.ssa A.L. Fanelli e dal Prof. M. Morara tutti noti agli appassionati per loro fama di esperti e per le numerose opere pubblicate. Animatore di tutta l'iniziativa è stato Giovanni Mattioli dell'Ufficio Ragioneria Comp.le, alla cui realizzazione si è dedicato in modo totale forte della sua competenza e soprattutto motivato da grande passione.

Alla cerimonia conclusiva, gestita dai molti che hanno dovuto affrontare ostacoli ed impegni con spartana dedizione, Giovanni Mattioli ha voluto ringraziare, a nome di tutto il Gruppo, le Autorità e gli Enti che, con il loro ormai consueto appoggio, hanno permesso il rinnovarsi di una così apprezzata manifestazione. Il ringraziamento, simbolicamente concretizzato in una targa-ricordo, è stato indirizzato a: la Camera di Commercio di Ancona quale patrocinatrice ma soprattutto per la sensibilità mostrata già due anni orsono permettendo la possibilità di usufruire della stupenda Sala della Loggia dei Mercanti; l'Assessorato Regionale all'Agricoltura e Foreste; l'Assessorato Provinciale ai Trasporti e Ambiente; l'Assessorato Comunale alla Sanità ed Economia; la U.S.L. n. 12 e le altre U.S.L. della Provincia di Ancona, tutti per il contributo annuale concesso e, infine, un caloroso saluto al Direttore Compartimentale Dott. Cingolani, appassionato micologo militante in un Gruppo capitolino.

Clemente Rossi

Qua e là per i D.L.F.

Con il patrocinio del locale DLF, si è costituito a Cuneo il Gruppo «Amici del teatro», composto da colleghi amanti della recitazione e diretto dal C.S. Francesco Ammirato.

La prima rappresentazione è avvenuta presso la sala-refettorio del D.P.V. con la recita della commedia in atto unico «La patente» di Luigi Pirandello.

Notevole è stata l'affluenza di pubblico (ferrovieri e non), che con calorosi applausi ha dimostrato di apprezzare le capacità artistiche manifestate in questa prima esperienza dal Gruppo.

Il quale, pertanto, si è già impegnato a continuare l'attività culturale intrapresa esibendosi prossimamente con una commedia su Plauto.

Ai colleghi che hanno formato il nuovo gruppo (il già nominato C.S. Ammirato, l'Assist. Marta Lodi, il C.G. Guido Araldo, il Dev. C. Salvatore Di Brigida, il C.Tr. Roberto

Dutto nonché i Macch. Vincenzo Feula e Pietro Noto) un sincero augurio di buon lavoro per l'impegno che si sono assunti.

Si è tenuta al Cinema Teatro Universal la festa del tesseramento organizzata dalla Sezione DLF di Roma nell'ultimo anno dell'attuale Consiglio Direttivo, per dare una visione globale di quanto realizzato ed una esibizione dei vari gruppi sia sportivi che culturali.
Un plastico ferroviario è stato presentato nell'atrio del cinema a cura del gruppo fermodellista ed ha richiamato, come sempre, un grande pubblico.
Il Gruppo Teatro ha rappresentato un atto unico di Campanile «Delitto a Villa Roung». Per la parte musicale presente il complesso «Rive Gauche» ed una esibizione del complesso fisarmoniche e chitarre diretto dal maestro Ricchi.
La Scuola di Canto ha presentato varie arie di Verdi, Mozart e Romanov. Per la parte sportiva i ragazzi hanno profuso le loro energie in karate' - judo - lotta libera. Brevemente anche gli altri settori turismo e sottosezioni hanno illustrato le attività rispettive.
Applausi veramente sentiti per l'impegno manifestato da tutti e per le capacità notevoli dimostrate dai soci e dai figli dei ferrovieri in questa carrellata di attività che ha incontrato il favore del folto pubblico intervenuto.

Il D.L.F. Bologna - Sezione Motociclismo organizza il Motoraduno Internazionale «2.8.80» per il mese di luglio 1985. È disposto ad organizzare:
— motogiro di km 100;
— motoconcentrazione riservata ai soli ferrovieri;
— settimana sulle Dolomiti.
Chi fosse interessato a partecipare singolarmente o in gruppo è pregato prendere contatto con la Polisportiva D.L.F. - Bologna - Sezione Motociclismo, indicando la propria preferenza alle manifestazioni proposte.

Hanno collaborato: Elio Autichio, Renzo Marello, Renzo Pocaterra, Clemente Rossi.

Borse di studio della Società di Mutuo Soccorso

La Società Nazionale di M.S. fra Ferrovieri bandisce un concorso per n. 143 Borse di Studio per l'importo complessivo di L. 16.750.000 a favore dei Soci lavoratori/studenti, e/o dei loro figli, che nell'Anno Accademico 1984/1985 conseguiranno con merito una Laurea in qualunque disciplina o che nell'anno scolastico 1984/1985 porteranno a termine con profitto gli studi della Scuola dell'obbligo e di ordine superiore.
Il concorso è aperto a tutto il 30 aprile 1986 per le Borse di studio per tesi di laurea e a tutto il 30 settembre 1985 per tutte le altre. Ad esso potranno partecipare i Soci e/o figli dei Soci la cui iscrizione alla Società sia anteriore al 1° gennaio 1984.
Le Borse in palio sono:
— N. 5 Borse di Studio da L. 500.000 cadauna riservate esclusivamente ai Soci lavoratori-studenti laureati presso qualsiasi Università nell'Anno Accademico 1984/85 con tesi sulle materie nelle quali è strutturata la Biblioteca Sociale «Cesare Pozzo»: Politica ed economia dei trasporti; Storia dei movimenti sindacali dei lavoratori dei trasporti; Storia dei movimenti cooperativo e mutualistico.
I concorrenti a tale speciale Sezione dovranno farne **esplicita richiesta nella domanda**, in quanto non è ammesso di partecipare anche all'assegnazione delle Borse di Studio di cui al punto seguente.
I candidati verrano classificati su scala nazionale sulla base dei punteggi conseguiti. I vincitori di questa sezione si impegnano a donare copia delle loro tesi di Laurea alla Biblioteca «Cesare Pozzo».
— N. 9 Borse di Studio da L. 300.000 ciascuna riservate a Soci lavoratori-studenti o ai figli di Soci laureati in qualsiasi Università della Repubblica Italiana nell'Anno Accademico 1984/85 in qualunque disciplina, da assegnare ai primi tre in graduatoria per ciascuno dei tre gruppi di regioni comprendenti: 1° Gruppo: Piemonte - Valle d'Aosta - Lombardia - Veneto - Trentino-A.A. - Friuli-V.G.; 2° Gruppo: Liguria - Emilia-R. - Toscana - Marche - Lazio - Umbria - Abruzzo; 3° Gruppo: Campania - Puglia - Calabria - Sardegna - Sicilia - Basilicata - Molise.
Non verranno prese in considerazione Tesi con punteggio inferiore a 90/110.
A parità di punteggio si procederà all'assegnazione per sorteggio.
— N. 15 Borse di Studio da L. 200.000 cadauna riservate a Soci lavoratori-studenti o ai figli di Soci che nell'anno scolastico 1984/85 avranno conseguito un diploma di Scuola Media Superiore, da assegnare ai primi tre in graduatoria per ciascuno dei cinque gruppi di regioni comprendenti: 1° Gruppo: Piemonte - Valle d'Aosta - Lombardia - Liguria; 2° Gruppo: Veneto - Friuli-V.G. - Trentino-A.A.; 3° Gruppo: Emilia-R. - Toscana - Marche - Umbria - Abruzzo; 4° Gruppo: Lazio - Campania - Puglia - Basilicata - Molise; 5° Gruppo: Calabria - Sicilia - Sardegna.
Non verranno presi in considerazione diplomi che abbiano conseguito una puntazione inferiore a 50/60.
A parità di punteggio si procederà all'assegnazione per sorteggio.
— N. 57 Borse di Studio da L. 100.000 cadauna riservate esclusivamente a figli dei Soci che nell'anno scolastico 1984/85 avranno portato a compimento il secondo ciclo di studi della Scuola dell'obbligo (diploma di Scuola Media Inferiore), da assegnare ai primi tre in graduatoria per ciascuna delle 19 Regioni nelle quali si articola l'organizzazione della nostra Mutua.
Non verranno presi in considerazione diplomi con classificazioni inferiori al «Distinto».
A parità di punteggio si procederà all'assegnazione per sorteggio.
— N. 57 Borse di Studio da L. 50.000 ciascuna riservate a figli dei Soci che nell'anno scolastico 1984/1985 avranno portato a termine il primo ciclo della Scuola dell'Obbligo (Scuola Elementare). Tali Borse di studio saranno assegnate, mediante sorteggio a N. 3 concorrenti per ciascuna delle 19 regioni nelle quali si articola l'organizzazione della nostra Mutua.
La scadenza per la presentazione della documentazione è fissata al 30 aprile 1986 per i concorrenti alle Borse di Studio per tesi di laurea e al 30 settembre 1985 per tutti gli altri.
I documenti richiesti sono i seguenti:
a) per Tesi di Laurea: certificato di laurea con il punteggio finale e la data del conseguimento (da presentarsi anche successivamente alla domanda, purché la laurea sia stata conseguita nell'Anno Accademico considerato);
b) per i diplomati delle Scuole Medie Superiori: certificato o diploma col punteggio finale conseguito;
c) per i diplomati della Scuola Media inferiore: certificato di diploma di conseguimento della licenza di scuola Media Inferiore;
d) per licenziati di Scuola Elementare: certificato di superamento del primo ciclo della Scuola dell'Obbligo;
e) per i figli dei Soci: stato di famiglia recente.
La documentazione dovrà essere inviata, congiuntamente alla domanda di partecipazione al concorso, al seguente indirizzo: Società Nazionale di M.S. fra Ferrovieri - Borse di Studio - via S. Gregorio, 46 - 20124 Milano.
Le Borse di Studio verranno assegnate con decisione insindacabile da una Commissione nominata dal CdA della Società. Detta Commissione ha facoltà di richiedere spiegazioni e/o integrazioni dei documenti prodotti dai concorrenti. L'esito del concorso sarà reso noto attraverso il giornale sociale «Il Treno» e, ove possibile, anche a mezzo di Fogli Disposizioni dei Direttori Compartimentali delle FS.

Nuoto a Livorno

A chiusura del Calendario delle attività nazionali culturali e sportive del D.L.F. per il 1984, si sono recentemente svolte, rispettivamente a Livorno e ad Ancona, la 33ª edizione della Gara Nazionale di Nuoto per Ragazzi e la Cerimonia conclusiva di premiazione delle opere partecipanti alla XX edizione del Concorso Nazionale Letterario «Penna d'Oro Ferroviaria».

Particolarmente ben riuscita la Gara di Nuoto, alla quale hanno partecipato ben 220 atleti, accompagnati da familiari, tecnici ed accompagnatori, in rappresentanza di sei Sezioni fra le quali, presente per la prima volta a tale Manifestazione, anche la Sezione di Belluno.

Ottima l'organizzazione messa in atto dai collaboratori del Sodalizio di Livorno i quali, con in testa il Presidente Forsi, hanno fatto di tutto affinché il soggiorno nella città toscana fosse ricordato, oltre che per motivi strettamente legati alla pratica sportiva, anche come una vacanza spensierata ed interessante dal punto di vista culturale e turistico. Infatti, grazie alla loro opera, si è resa possibile una visita difficilemente ripetibile all'Accademia Navale mentre, per il giorno successivo alle gare, è stata organizzata una gita a Volterra e Pisa.

Buoni i risultati anche dal punto di vista tecnico, con la vittoria in classifica generale della locale Sezione, seguita nell'ordine dalle squadre rappresentanti, Bologna, Catania, Rimini, Pistoia e Belluno.

Presenti alla premiazione il Capo Ufficio Personale Compartimentale di Firenze Dr. Cardillo, il Dr. Telera dell'Ufficio Centrale D.L.F., il Presidente della Provincia di Livorno Dr. Cocchella, ed altre Autorità ferroviarie e civili.

L'unico neo della Manifestazione, peraltro non imputabile agli organizzatori, è consistito nell'assenza apparentemente ingiustificata, di alcune delle Sezioni D.L.F. più rappresentative nella specialità, su cui si contava per una partecipazione ancor più massiccia e qualificata.

Stefano Bisazza

FERLETTURE

In viaggio per le Dolomiti

Edito con la consueta pregiata cura tipografica della Casa editrice Calosci di Cortona, è apparso nello scorso dicembre il volume dell'Ing. Piero Muscolino, intitolato «Ricordi ferrotramviari di viaggi per le Dolomiti».

È il decimo lavoro che l'Ing. Muscolino ci regala e tenuto conto del periodo in cui è stato presentato, alla vigilia delle festività natalizie, si può ben considerare come buon auspicio per il nuovo anno, il 1985, in cui si dovrebbero prendere grosse ed importanti decisioni sul difficile e sempre più inestricabile labirinto del trasporto italiano, sia ferroviario che stradale.

E fa bene l'autore, nel ricordare i periodici viaggi di vacanze della sua giovinezza nell'Italia Centro-settentrionale, in Toscana e nelle Dolomiti, ed evidenziare sia con le foto che con una sobria descrizione le reti tramviarie di un tempo, che erano abbastanza efficienti in tutte le più importanti città, e le linee ferroviarie a scartamento ridotto delle Dolomiti, che vennero poi inesorabilmente eliminate.

Prevaleva allora, siamo ancora negli anni '50/'60, il trasporto pubblico ed il servizio era nell'insieme soddisfacente per le esigenze di mobilità che si determinavano in quanto si poteva garantire una certa regolarità.

Purtroppo proprio in quegli anni ci si lasciava prendere dalla foga di dare il più ampio spazio allo sviluppo del trasporto individuale su strada e piano piano i tram si sono andati riducendo, sino a scomparire del tutto, e tante linee ferroviarie vennero chiuse definitivamente all'esercizio, troncando in modo brutale qualsiasi possibilità di una eventuale ripresa.

Oggi il caos, specie nei grandi centri, è arrivato a tal punto che si riscopre il trasporto pubblico su rotaia, in metropolitana o in superfice, che, rispetto al trasporto individuale, può garantire una buona velocità commerciale con regolarità e sicurezza.

Ma torniano al volume del Muscolino. Esso comprende due parti: la prima è dedicata al flusso affettuoso ed appassionato dei ricordi di famiglia, che l'autore ha l'arte di proporci senza alcuna enfasi o retorica. È il racconto delle gite di famiglia, prima nel Casentino e poi nelle Dolomiti, viste con la spensieratezza e la semplicità dell'adolescenza ed addolcite da un'atmosfera familiare insieme austera e allegra. Nello snocciolare il racconto con brio e con simpatiche battute, ovviamente il treno o il tram si inseriscono come personaggi principali.

Con spirito manzoniano l'autore racconta quello che dolcemente ha vissuto negli anni belli e come lui allora l'ha visto, senza cercare il perfezionismo e lo dice lui stesso quando ricorda il detto di Bortolo, sempliciotto personaggio dei Promessi Sposi: «se lo volete diverso, fabbricatevelo. Quello era così».

Nel racconto, spesso con vero diletto, ci fa partecipi delle gioie della campagna del Casentino, quando si batteva il grano sull'aia o sino a tardi, uniti attorno al mucchio, si sfoderavano le pannocchie di granturco; o nelle Dolomiti, dove «si respira un profumo diffuso di resina e di legno, l'aria è fina e pulita e le montagne circostanti, popolate di malghe, mucche al pascolo e linde casette, sono ammantate, dopo una certa altezza, dal verde cupo degli abeti e dei larici che si sostituisce allo smeraldo dei prati». La descrizione è sempre accompagnata da nitide fotografie, che evidenziano in quella cornice stupenda delle città senza traffico o del paesaggio dolomitico, i tram ed i trenini delle linee ormai scomparse.

E dalle foto stesse, oltre che dal racconto, traspare sempre quella «gioia di vivere», che fa ripetere spesso all'autore: «Quanto era bello!» ricordando un po' la malinconica nostalgia carducciana di «Davanti a S. Guido».

La seconda parte invece è più specificatamente ferroviaria ed è costituita da due capitoli densi di notizie storico-tecniche sulle meravigliose ed affascianti linee ferroviarie di alta montagna Ora-Cavalese-Predazzo, della Società F.E.V.F. elettrificata e con scartamento metrico soppressa nel 1963, e la Chiusa-Plan di Val Gardena delle FS, a vapore con scartamento di 76 cm soppressa nel 1960.

La storia di queste due linee è molto interessante sia per quanto riguarda le loro vicende costruttive di linee militari realizzate in tempi molto rapidi dall'esercito austriaco, sia per il successivo esercizio come linee prettamente locali e di grande interesse turistico.

La descrizione della loro storia è molto particolareggiata ed arricchita di dati tecnici interessanti, disegni degli impianti e dei mezzi, orari e documenti vari: il tutto è intensamente seguito da belle foto d'epoca, alcune particolarmente rare.

Bruno Cirillo

Per un treno «in ritardo»

Ritardo, «sostantivo, derivato che **tardare** non ha», è vocabolo che adoperato da solo non dà indicazioni precise: se, ad esempio, rispondiamo che un certo treno «è in ritardo», e nulla aggiungiamo per far capire a quanto ammonta, costringiamo chi domanda notizie sulla corsa di un convoglio ad insistere nella richiesta per ottenere un'informazione meno vaga ed incompleta.

Perché il Ritardo, rammentiamolo, vuole essere specificato: nel fermo di gambe, predilige innanzitutto che si dicano i minuti, e qualora non se ne sia a conoscenza, come può spesso avvenire, trova efficace puntello in alcuni ricorrenti aggettivi per suggerire un'idea anche approssimativa dell'entità del mancato rispetto dell'orario. Si parla di ritardo **lieve** o **leggero**, e si intende che è di pochi minuti; volendo per contro significare che è notevole, si usa con frequenza l'attributo **forte** («in forte ritardo») nel senso particolare di «abbondante».

Altro supporto di Ritardo sono alcune caratteristiche forme verbali: si dice che un treno «subisce», «matura», «porta» o «accumula» ritardo. Il «subire ritardo» è nel **Regolamento per la circolazione dei treni** e in altri testi normativi; il «maturare» e l'«accumulare» sanno di ritardo raccattato qua e là, e inducono a ritenere non sempre giustificate (donde le espressioni «ritardo giustificato» o «ingiustificato») le cause che lo determinano.

Il «portare ritardo», sa di ritardo stabile, che non tende a crescere o a diminuire.

Benché sia termine mal riuscito, Ritardo è una di quelle voci di cui non potremmo facilmente fare a meno: tra i sinonimi solo Perditempo ne può svolgere, e solo in parte, le funzioni. Infatti possiamo ben dire che un treno «ha subito perditempo», ma non possiamo mutare Ritardo in Perditempo in una frase come «il treno viaggia in ritardo».

Se poi consideriamo le comunicazioni di servizio, scambiate tra gli addetti alla circolazione dei treni, notiamo che c'è la consuetudine di adoperare formule che il ritardo fanno intuire, senza che sia necessario farne esplicita menzione: si parla di treno che «viaggia male», che «non si sente», che «non è ancora in vista» che «non ha chiesto», che «non si è ancora annunciato» e sim. Fra il popolino, per celia, si sente dire a volte che «ha bucato le ruote».

Ed è pur vero che i dipendenti F.S. si prodigano per evitare i Ritardi ed il personale di macchina, quando le condizioni della corsa lo consentono, ne tenta il «recupero». È da rilevare a tal riguardo che le pubblicazioni della nostra Azienda hanno in prevalenza le grafie «ricupero» e «ricuperare», che conviene evitare perché disusate e senza riscontro nel linguaggio corrente, che propende per «recupero» e «recuperare».

Carmelo Neri

Una famiglia di parole: via e derivati

Da **via**, che nel linguaggio ordinario non differisce da Strada, la nostra terminologia ha tratto, con l'aggiunta di prefissi e di suffissi, una quantità considerevole di vocaboli. Ne diamo qualche esempio, cominciando dalla stessa parola **ferrovia**, che, adottata fin dallo scorso secolo come calco del tedesco Eisenbahn, si affermò al posto di Strada ferrata.

Singolare (e annotato in qualche dizionario) è l'uso di **via** in locuzioni come «un biglietto da Roma a Bologna, via Falconara» (cioè: passando per Falconara), oppure, come si legge sui cartelli indicatori posti sulle vetture, **Torino P.N. - Savona L. - via Fossano** (cioè: passando per Fossano). Troviamo poi **via** in **viaggio**, in **viaggiare** (diciamo che il treno «viaggia» a volte in ritardo, oppure «viaggia» con marcia a vista e sim.), ed in **viaggiante**: al Viaggiante (o Personale Viaggiante - sigla P.V.) appartengono quei dipendenti (**capitreno, conduttori, assistenti viaggianti, frenatori**) cui «viene affidata normalmente la scorta dei treni».

I movimenti dei treni si svolgono di regola **a via libera**, il che presuppone l'esistenza della **libertà della via**; per effetto di guasti e di anormalità agli apparati ed ai dispositivi di sicurezza sono ammessi anche **a via impedita**, previa adozione delle prescritte cautele.

Nell'ambito delle stazioni l'arrivo dei convogli può attuarsi o su corretto tracciato o su binario **deviato**: in quest'ultimo caso si parla di «ingresso in deviata», «ricevimento in deviata», «prendere il treno in deviata». Quando un convoglio percorre un «ramo deviato» transita su uno o più scambi, detti anche **deviatoi**, la cui manovra spetta a dipendenti denominati **deviatori**.

Altri modi derivati da **via** sono **intervia**, nozione affine a quella di **interbinario** (spazio compreso fra due binari contigui), ed **avviamento**, che designa l'atto della partenza del treno, dopo l'avvenuto **licenziamento**: quando la partenza è comandata con la **paletta** si parla di «far la paletta», mentre, dicendo «far la via», ci si riferisce alla disposizione a via libera dei segnali fissi.

L'evenienza, per fortuna alquanto inconsueta, di **sviamento** di veicoli in composizione ai treni ha presso il popolo nome di **deragliamento**, gallicismo ignorato nelle pubblicazioni della nostra Azienda, in cui si adopera **svio** (che «non è in lingua» - osserva il Pestelli) e **sviamento**, che sta bene siccome sta bene **sviare**, forma verbale che offre il vantaggio di non far «uscire dai binari la buona lingua» (Satta). Analogo significato di «lasciare la via su cui si va» hanno le dizioni «deviamento», «disviamento», «fuorviamento», «uscire dai binari», ecc.

Altre maniere connesse con **via** sono **invio** (es.: treni ordinari «per invio») e **deviazione**, cui si ricorre soprattutto per indicare come **deviazioni ammesse** o **vie deviate ammesse** quei percorsi consentiti ai viaggiatori in sostituzione della cosiddetta **via più breve**. Rammentiamo inoltre alcune espressioni che figurano nella corrispondenza degli uffici: «in via amministrativa», «in via d'indulgenza» e «seguire la via burocratica», che equivale a seguire la prassi o trafila burocratica.

C.N.

Premi studio B.N.C. per lavoratori studenti F.S.

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 premi di studio per l'anno **scolastico/accademico 1983-84** riservati ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato, soci della Banca medesima, per l'importo complessivo di L. 76.000.000:

— **40 premi di studio di L. 1.300.000** ciascuno — al lordo della ritenuta (10%) prevista dalla legge 3-11-82 n. 835 — per ferrovieri in servizio, già studenti universitari, che alla fine dell'anno accademico 1983-84 abbiano conseguito il diploma di laurea in qualsiasi disciplina presso Università statali o istituti legalmente riconosciuti, con una votazione non inferiore a 100/110 o voto equipollente;

— **30 premi di studio di L. 800.000** ciascuno — al lordo della ritenuta (10%) prevista dalla legge 3-11-82 n. 835 — per ferrovieri in servizio, già studenti di scuole secondarie di secondo grado, che alla fine dell'anno scolastico 1983-84 abbiano conseguito il diploma di maturità presso Istituti statali o legalmente riconosciuti, con una votazione non inferiore a 50/60.

Le domande dovranno essere inviate per posta a mezzo raccomandata, **entro e non oltre il 30 giugno 1985** (vale come data di presentazione quella del timbro postale), alla:

BANCA NAZIONALE delle COMUNICAZIONI
Direzione Generale - Ufficio S/g - Via S. Martino della Battaglia, 4 - 00185 ROMA

TUTTARETE

Piccola cronaca dai Compartimenti

Ancona

Cicogna express. La casa dell'Assistente Ferruccio Ramadori di Perugia è stata allietata dalla nascita di Beatrice. Auguri e felicità alla piccola ed ai genitori.

Quiescenze. Il cav. Alberto Felici, Capo Stazione Sovrintendente, titolare della Stazione di Perugia, ha lasciato recentemente l'Azienda festeggiato dai ferrovieri dell'Impianto che hanno espresso gli auguri di lunga e serena pensione. Dalle Officine Grandi Riparazioni di Foligno sono andati in quiescenza, dopo 39 anni di servizio, il Capo Tecnico Sovrintendente, cav. Pietro Calisti e, dopo 38 anni, il Capo Tecnico Sup. Lidio Pepponi. A tutti auguri felici da parte di Voci.

I nostri lutti. È deceduto il Segretario Superiore in pensione Caterino Segatori, già appartenente al Reparto Ragioneria dell'Officina G.R. di Foligno. Alla famiglia giungano le più sentite condoglianze. Esprimiamo profondo cordoglio all'Assistente Capo Massimo Ceppi, in servizio presso la stazione di Perugia, per la perdita del padre. Condoglianze al collega Giuseppe Froio Capo Stazione Titolare di Tortoreto Lido per la scomparsa del fratello Pasquale.

Bari

Lauree. L'Appl. Bartolo Fanizza dell'Uff. Mov. Comp.le si è brillantemente laureato in Scienze Politiche. Ermelinda Cucumazzo, figlia dell'ex Segr. Sup. Franco, che è stato recentemente nominato «Arbitro Benemerito», si è laureata in Pedagogia con 110. Vito D'Addario, figlio del cav. Giovanni, Segr. Sup. dell'Uff. Rag. Comp.le, si è laureato con ottima votazione in Giurisprudenza. Antonella Rotondo, figlia dell'ex Segr. Sup. 1ª cl. Giovanni, si è laureata in Scienze Statistiche ed Economiche con 110 e lode. Congratulazioni vivissime.

Onorificenze. L'Appl. Capo r.c. Domenico Vestito dell'Uff. Rag. Comp.le è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere dell'ordine al Merito della Repubblica. Vive felicitazioni.

Nascite. È nato Francesco al Segr. Sup. Michele Loporcaro dell'Uff. Rag. Comp.le. Ai genitori ed al piccolo gli auguri di «Voci».

Quiescenze. Il Dott. Domenico Giordano Isp. P.le dell'Uff. I.E. Comp.le, ha lasciato l'Azienda F.S. perché vincitore di concorso di «Referendario» ruolo Magistrati. All'amico Mimì augurissimi e ad majora.

Festeggiato calorosamente da superiori, amici e collaboratori ha lasciato l'Azienda il Segr. Sup. 1ª cl. Tommaso Pacucci dell'Uff. Rag. Comp.le.

Sono stati inoltre collocati a riposo: i Macch. Antonio Di Gregorio, Vincenzo Cuonzo e Matteo Spagnuolo del D.L. di Foggia; gli Ausil. Donato Magarielli e Giacomo Tursi del D.L. di Bari; il Dev. Giovanni Mondini della staz. di Cagioni; il C. Pers. Viagg. Sup. Vito Alberto Brescia, il C. Treno Francesco De Girolano, il Cond. Giuseppe Tupputi e l'Ass. Viagg. Carlo Cincavalli del DPV di Bari; il Segr. Sup. Antonio Scarpa dell'Uff. Comm.le e Traff. Comp.le; l'Ass. Viagg. Alessandro Distante del DPV di Brindisi; il Capo Gest. Sup. Tommaso Miredi della staz. di Bari; il Tecn. Domenico Ranieri dell'Off. Comp.le I.E. di Bari; il Tecn. Vitantonio Carriero del 15° Tr. Lav. di Potenza; il C.S. Sovr. Fortunato Rondiniello della D.U. di Foggia; il Capo Gest. Sovr. Luigi De Martino della staz. di Foggia; il Gestore di 1ª cl. Francesco Di Matteo della staz. di Monteiasi; il Capo Dep. Sovr. Aldo Di Lauro del Rep. M.T. Esercizio di Bari; il Capo Treno Paolo Lo Polito del D.P.V. di Foggia; il Capo Sq. Francesco Dandolo del D.L. di Taranto; l'Appl. Remigio Carfagno della Off. G.R. di Foggia; il Capo Treno Giuseppe Vito Franco del D.P.V. di Taranto; il Tecn. Antonio Pesile del 10° Tr. Lav. di Melfi; l'Op. Qual. Giambattista Magarielli del 19° Tr. Lav. di Trani; il Tecn. Emanuele De Benedictis dell'8° Tr. Lav. di Minervino; il Tecn. Guido Santarcangelo del D.L. di Foggia; il Tecn. Antonio Sgobba del 29° Tr. Lav. di Palagianello. A tutti i nostri auguri di serena quiescenza.

Bologna

Lutti. Sono deceduti Livio Biavati, Ass.te Capo di Bologna C.le, Sanzio Medri, Tecnico del 21° Tronco di Cesena e Roberto Scala, Op. Qual. dell'Officina Grandi Riparazioni di Bologna. Alle famiglie le nostre più sentite condoglianze.

A riposo per limiti di età: Ampelio Albertazzi, Ausiliario della Sq. Rialzo di Bologna C.le; Celestino Ballerini, Deviatore di Porretta Terme; Giovanni Banzola, Ausiliario di Stazza Solarolo; Lino Bonora, Segret. Sup. dell'Ufficio Movimento; Alcide Cappellini, Tecnico del 3° Tr. Modena; Enzo Ferraresi, Capo Gest. Sovr. di Ferrara; Attilio Ghinelli, Capo Sq. Manovr. del D.L. Rimini; Giovina Lomanto, Guardiano di Ravenna; Renato Maldini, Conduttore del D.P.V. Parma; Elvio Matteucci, Capo Tecnico del Tr. 28 di Bologna; Ariodante Mazzacurati, Tecnico O.G.R. Bologna; Luigi Nanni, Conduttore del D.P.V. di Rimini; Otello Paltrinieri, Tecnico del Rep. 45/ETT Bologna; Vittorino Pettene, Op. Qual. del Tr. 10 Isola della Scala; Sanzio Piana, Capo Gest. Sup. di Bologna Centrale, Aldo Sammarchi, Aus. di Staz. di Bologna C.le; Avio Sirocchi, Capo Treno del D.P.V. di Parma; Arnaldo Tosetti, Tecnico O.G.R. di Rimini; Giuseppe Vanni, Capo Treno del D.P.V. di Rimini. Auguri di una quiescenza lunga e serena. Un saluto ed un augurio particolare a Luciano Portunato, Segr. Sup. di 1ª classe, Capo del 4° Reparto Lavori (Porrettana), in ricordo della grande cortesia con la quale mi ha sempre accolto quando mi recavo nel suo ufficio per consultare le vecchie planimetrie ottocentesche di questa linea così bella di cui è uno dei maggiori conoscitori.

Felicitazioni ed auguri a Sergio Bertuzzi, Segretario all'O.G.R. di Bologna, ed alla moglie Patrizia per la nascita del primogenito Marco.

Ancora felicitazioni all'amico Livio Mattei, Capo della Segreteria dell'Ufficio Trazione per la recente nomina a Cavaliere O.M.R.I.

Cagliari

Giovanna Madau, figlia del Macchinista in pensione e fiduciario B.N.C. Anselmo, e il signor Marco Marini si sono uniti in matrimonio nella Chiesa della Madonna del Carmine a Cagliari. Ai novelli sposi auguri di tanta felicità.

I neo-pensionati: Pietro Mainardi e Vincenzo La Fauci, entrambi della Officina I.E. di Cagliari, ad essi giungano gli auguri di «Voci» per una lunga e serena pensione.

Cicogna express. È nata a Cagliari Elena Mongili, figlia del Revisore Superiore Raimondo dell'Ufficio Movimento, a Norbello è nata Elisabetta Sanna, figlia del Manovratore Serafino della Stazione di Macomer. Alle due bimbe ed ai loro rispettivi genitori i nostri auguri.

I nostri lutti. Sono morti a Cagliari Silvestro Nateri, Macchinista, e Alessandro Vespa, Macchinista in pensione. Alle famiglie colpite così duramente negli affetti, 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 auguri per la vita avvenire.

Onorificenze. È stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere il Segr. Sup. di 1ª cl. Autilio Pini del Controllo Viaggiatori e Bagagli. Molte felicitazioni.

Laurea. Si è laureato di recente il Segretario Gianfranco Luporini dell'Ufficio Ragioneria Materiale e Trazione. Le più vive congratulazioni.

Decessi. È deceduto il padre della collega Patrizia Toti del Controllo Viaggiatori e Bagagli. Gli amici desiderano far pervenire a lei e ai familiari le più sentite condoglianze.

È morto di recente il Segretario Superiore Vittorio Bongini della Divisione Contabilità Prodotti. Nel ricordarlo gli amici porgono ai familiari le più sentite condoglianze.

È deceduta anche la madre del Capo Stazione Superiore Alfiero Tredici della D.C.P. Profonde condoglianze.

Genova

Sono stati di recente collocati a riposo per limiti di età il Capo Stazione Sovrintendente Maggiorino Fiore di Genova Sestri, il Segretario Superiore Angelo Frixione dell'Ufficio I.E., il Verificatore Bernardo Gallo di Genova P.P., il Manovratore Giacomo Schiaffino di Sestri Levante e i Tecnici Lavori Giuseppe Mesiti e Pasquale Motta. A tutti auguri di bene e di lunga vita.

Armando Giorgi, Macchinista a riposo, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica. All'amico Giorgi, che aggiunge il presente riconoscimento ai numerosi altri ottenuti in campo letterario di cui abbiamo accennato su queste colonne, giungano le nostre più vive felicitazioni.

Si è spento il cav. Francesco Felice Cosso, Applicato a riposo dell'Ufficio Lavori, che ricordiamo sportivo appassionato e marciatore d'alta montagna. Alla famiglia le nostre più sentite condoglianze. Le

I redattori di «Voci»

Compartimenti:

Ancona: Clemente Rossi	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

stesse condoglianze formuliamo ai familiari di Giacomo Marchelli, Aiuto Macchinista del D.L. di Genova Brignole, recentemente scomparso.

Napoli

Nascite. La cicogna presso la 4ª Unità Speciale ha avuto di recente un gran da fare. Infatti sono nati: Giuseppe alla sig.ra Carmela Leo, moglie del Segretario Giuseppe Borriello; Noemi alla sig.ra Antonietta Anastasia, consorte dell'Ispettore P.le Antonio Smiraglia e Luca alla signora Rosa Salomone, moglie del Segretario Giovanni Sodano. Ai neonati ed ai genitori vivissimi auguri.

Lauree. Con la votazione di 110 e lode e bacio accademico si è laureato in Giurisprudenza Pasquale Lenza, figlio del Macch. a.r. Umberto già in servizio presso il Dep. Loc. di Napoli Campi Flegrei. Al neo dottore ed ai genitori le nostre felicitazioni.

Commiati. Hanno lasciato il servizio per raggiunti limiti di età e di servizio: il Guardiano Filomena Ferrara, in servizio presso la stazione di Nola e il Conduttore del D.P.V. di Isernia Giuseppe De Tora. Auguri di lunga e serena quiescenza.

Decessi. Sono improvvisamente venuti a mancare all'affetto dei propri cari: il Commesso Gennaro Iacuvelle, già in servizio presso l'Ufficio Movimento Comp.le e padre dell'Assistente Elio in servizio presso l'Ufficio Corrispondenza della stazione di Napoli C.le; la madre del Segr. Sup. Domenico Gentile e il padre del Segr. Sup. Raffaele Esposito, entrambi in servizio presso la 4ª Unità Speciale — Centro Operativo di Caserta —. È pure deceduta la mamma dell'Ausiliario di Stazione Teresa Funiciello, della stazione di Caserta. A tutti le nostre più sentite condoglianze.

Palermo

Mostre. Notevole successo di pubblico e di critica hanno riscosso i colleghi: Revisore Superiore Francesco Di Salvo, Segretario Domenico Ganci, Segretario Superiore Giuseppe Massa, Capo Personale Viaggiante Sovrintendente Antonio Vinci e Capo Treno Giusto Gennaro nella mostra d'arte internazionale tenutasi presso la Galleria del Circolo della Stampa di Palermo. Ai colleghi auguriamo nuove e significative affermazioni.

Esoneri. Dopo oltre 44 anni di servizio ha lasciato l'Azienda il Capo Stazione Superiore Giuseppe Grasso, Titolare della stazione di Carruba. Al neo- pensionato l'augurio di lunga e serena pensione. Auguri anche per l'Applicato Capo Stefano Gennaro, dell'Ufficio Materiale e Trazione, che ancora in giovane età ha lasciato l'Azienda per dimissioni.

Lauree. Doppia laurea in casa del Capo Deposito Superiore Domenico Giubrone, del Deposito Locomotive di Messina: con 110 e lode si è laureato in Economia e Commercio il figlio Vito e pure con 110 e lode si è laureato in Medicina e Chirurgia il figlio Francesco. Felicitazioni vivissime.

Nozze. Si sono uniti in matrimonio il Segretario Superiore p.i. Francesco Reale, Capo Reparto I.E. ML/2 di Catania, e la prof. Erminia Frigerio. «Voci» formula gli auguri di ogni bene.

Cicogna express per Gabriella Lupo, figlia del Segretario Girolamo del Deposito Locomotive di Palermo; per Carmela Privitera, figlia dell'Ausiliario di Stazione Gioacchino di Bicocca; per Antonia Di Salvo, del Manovratore Gaetano, della stazione di Messina; per Claudia Tilaro, dell'A. Macchinista Gaetano, del D.L. di Modica; per Rosalinda Guarnera, dell'Assistente di Stazione Alfio, della stazione di Agnelleria; per Alberto Denaro, del Guardiano Agatino, della stazione di Novara Montalbano Furnari; per Giuseppe Ruvolo, dell'Ausiliario F. Paolo, del D.L. di Catania; per Gabriella Lamia, del Macchinista Giuseppe, del D.L. di Palermo; per Marilena Savona, del Capo Stazione Giuseppe, della stazione di Capaci; per Renata Casella, dell'Operaio Qualificato Salvatore, dell'Officina G.R. di Catania Acquicella; per Giovanni Bonanno, del Manovale Rocco, del Reparto Movimento Linea di Siracusa.

I nostri lutti. Le nostre più sentite condoglianze all'Ispettore Principale ing. Luigi Ferreri, Capo della 1ª Sezione Esercizio Movimento di Palermo, per la morte del padre; al Capo Tecnico Vincenzo Bonifacio, dirigente il 22° Tronco Linea Augusta, per la morte del padre Vincenzo, Capo Squadra Cantonieri a riposo; ai familiari del Capo Stazione Superiore a riposo Mario Nuzzo, già in servizio presso la Dirigenza Centrale di Palermo; ai familiari del Tecnico a riposo Gaetano Minneci, già in servizio presso la Squadra Ponti di Palermo.

Reggio Calabria

Nascite. Dopo 3 maschi e a distanza di 11 anni dal più piccolo la sig.ra Vincenza Accurso, consorte del Capo Tecnico Antonio Andreacchio in servizio presso il 3° Tr. Lavori di Pisciotta, ha dato alla luce la tanto attesa Maria Luisa che per venire al mondo ha scelto i primi minuti del nuovo anno. Felicitazioni ed auguri di ogni bene per i genitori e per la piccola.

Laurea. Maria Teresa, figlia del Tecnico I.E. a r. Pasquale Cloro, ha conseguito, con ottima votazione, la laurea in «Farmacia» presso l'Università di Bari. Auguri di un brillante avvenire professionale.

Lutti. Le più sentite condoglianze giungano all'amico Pasquale Gatto, Segr. Sup. all'U.P.C., per l'improvvisa scomparsa del padre.

È morta la sig.ra Vittoria Barresi ved. Rotolo madre degli amici e colleghi Teodoro e Rosario rispettivamente C.S. Sup.re a Gioia Tauro e Applicato Capo al Rep. 13/E di Rosarno. Condoglianze.

Sentite condoglianze al collega Aurelio Codispoti, Assistente Capo presso la stazione di Reggio C. C.le, e a sua sorella Leonilde, Applicato Capo a r. dell'Ufficio Comm.le, per la perdita della madre.

In ancor giovane età si è spento l'amico Domenico Cutrupi dell'Ufficio Movimento. Commossi e con profondo cordoglio ci uniamo al dolore dei familiari del caro Domenico.

Cambio di guardia nella dirigenza dell'Ufficio I.E. Comp.le. L'ing. Paolo Debarbieri, Capo Ufficio dal febbraio 1983, ha lasciato il capoluogo reggino per raggiungere la Capitale con l'incarico di Ispettore Generale presso il Servizio I.E. Al tempo stesso anche l'ing. Massimo Rota, Capo Divisione Esercizio e Lavori, del medesimo Ufficio è stato trasferito all'Ufficio I.E. Comp.le di Roma. Ad entrambi i funzionari, che lasciano in tutti noi un ottimo ricordo, giungano i più sinceri auguri di buon lavoro nelle nuove Sedi.

Un cordiale benvenuto porgiamo all'ing. Getulio Flamini che è venuto a Reggio per assumere la dirigenza dell'Ufficio I.E. Comp.le.

Roma/Impianti

Esodi. È andato in quiescenza il Rev. Sup. Vincenzo Libertino dell'Uff. Inchieste e Regolamenti dell'U.M.C. con oltre 40 anni di effettivo servizio. Anche l'Ass. C. Nazzareno Sampaolesi della staz. di Aprilia, dopo ben 44 anni di ferrovia, è andato in pensione. Tanti e tanti colleghi porgono ai due neopensionati gli auguri più sinceri per un sereno futuro. Un saluto ed un augurio anche per i seguenti agenti di Roma Termini, collocati recentemente in quiescenza: Manovr. Capo Natale Pietropaolo, Dev. Capo Giuseppe Gallinelli della Cabina ACE, Ausil. Remo Coluzzi dell'Ufficio Economato. Tanti auguri di un sereno futuro per i seguenti colleghi andati in pensione con l'inizio del nuovo anno: C.S. Sup. Alfredo Sottilaro, 1° Ag-

CASA NOSTRA

giunto Int. a Roma Termini, C.G. Sup. Benedetto Sicari, Capo Turno Biglietteria Laziale a Roma Termini e Delegato Compartimentale dell'Assoc. Naz. Combattenti e Reduci; Manovratore Giuseppe Ippoliti del Parco Pr.

I nostri lutti. Gravi notizie per luttuosi eventi verificatisi in questi ultimi tempi: è deceduta Giuseppa Ferri, moglie del Dev. Capo Franco Proietti di Orte, da pochi mesi in pensione. Al collega ed al figlio così duramente colpiti le nostre sentite condoglianze. È deceduto Domenico Iafrate Tecnico dell'Uff. Lavori — 35° Tronco —, alla moglie sig.ra Elvira ed ai figli, Italo ed Anna, le nostre sentite condoglianze.

È giunta notizia anche del decesso del dott. Domenico A. Cosentino, Medico di Riparto di Sora e dei paesi della Valle Roveta. Ai familiari del valente Funzionario medico rivolgiamo le condoglianze da parte di tanti ferrovieri da lui continuamente seguiti.

È venuto a mancare il Tecnico Aldo Caldarone del 5° Tr. Lavori di Tuscolana lasciando la moglie e due figlie in tenera età. Molti amici e colleghi si sono stretti, in questo doloroso momento, vicino alla famiglia. Anche da parte nostra le più sentite condoglianze che estendiamo anche al collega Bruno Giulietti, C.S. Sup. a r. per la morte della moglie Clara Capuani ed ai familiari del C.S. Sup. Lorenzo Cherni, già in servizio a Roma Casilina, deceduto recentemente, ed all'Aus. Sandro Prosperi di R. Trastevere per il decesso della madre Rosa.

Nascite. I migliori auguri al C.S. Superiore Franco Pasqualone titolare di Campoleone per la nascita del nipotino Massimiliano. Auguri che estendiamo al Tecnico Alberto Gentile in servizio a Roma T. per la nascita della nipotina Erika.

Nella galleria Pro-Loco di Avezzano è stata inaugurata la mostra di pittura e grafica dei colleghi ferrovieri Luigi Proietti e Francesco Basile appartenenti al D.P.V. di Roma Smistamento. I nostri colleghi artisti hanno ricevuto consensi e apprezzamenti di critica e di pubblico dai numerosi visitatori locali.

Roma/Servizi

È andato in pensione Gianfranco Belluti, Sovrintendente Capo di P.S., dopo 32 anni di encomiabile servizio presso il Comando Posto Polfer di Villa Patrizi. «Voci» gli augura di cuore una lunga e serena pensione.

Affari Generali

È andato in quiescenza con la qualifica di Dirigente Generale, il Rag. Amleto Romagnoli, Capo dell'Ufficio Centrale 1°. Al Rag. Romagnoli che nel corso della sua lunga e brillante carriera è stato anche Capo dell'Ufficio Relazioni Aziendali, la Redazione di «Voci della Rotaia» rivolge un caloroso saluto e tanti auguri di lunga e serena quiescenza.

Lavori

Fiocco rosa in casa del Segretario Tavano per l'arrivo di Elisa. A Laura e Camillo vive felicitazioni da parte dei colleghi dell'Ufficio Collaudo Materiali.

Movimento

Partecipiamo le più profonde condoglianze al Dirigente Generale dott. Giuseppe Sica, attualmente Segretario del Consiglio di Amministrazione delle FS, ma già funzionario del nostro Servizio, per la dolorosa perdita della Consorte.

Inviamo condoglianze ugualmente sentite anche alla famiglia del geom. Enzo Fioramonti, Segretario Sup. a r. deceduto improvvisamente nel giorno di Natale.

Quiescenze. Auguri di lunga e serena pensione ai seguenti colleghi neopensionati: Claudio Mancini, Segr. Sup., Capo del Rep. M.422; Nadia Notari Appl. dell'Ufficio II e Dario Bellucci, Manovratore distaccato all'Ufficio V.

Nozze. La signorina Pinuccia Pera si è sposata con il geom. Silvano Iannicca. Auguri di tanta felicità ai due giovani e congratulazioni al papà della sposa cav. uff. Samuele.

Nascite. Maurizio De Dominicis è diventato padre di un bellissimo bambino, Stefano. A Maurizio, alla moglie, sig.ra Laura e naturalmente al piccolo Stefano, gli auguri dei colleghi e di «Voci».

U.R.D.G.

Fiocco azzurro in casa dell'App. Capo Nino Fichera per la nascita di Giorgio, venuto a far compagnia al fratellino Massimiliano. Al neonato ed ai genitori auguri vivissimi.

Torino

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda: il Tecn. Rino Debenedetti della Zona 33/3 IE di Valenza; l'Appl. C. Vitaliano Cancian dell'Uff. Ragioneria; a Torino Vanchiglia il C.S. Sovr. Giuseppe Mari, Titolare dell'Impianto, ed il C.G. Sovr. Giovanni Venturino; alla Rimessa Locomotive di Modane il Macch. Massimino Baccon ed il Verif. Guido Vidotto; al 44° Tr. Lav. di Limone Piemonte i Tecnici G. Battista Riberi e Giacomo Dalmasso; al DPV di Cuneo il C.V. Sup. Giuseppe Dutto, i C.Tr. Giuseppe Marenchino, Carlo Beraudo e Gaspare Vigliani nonché il Cond. Michele Marchisio; al DL di Cuneo i Macch. G. Battista Boasso, Mario Falcini, Stefano Peano e Sergio Cravarezza, gli Aus. Roberto Audisio e Stefano Borsotto nonché l'Op. Q. Giovanni Audisio. A tutti questi colleghi i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Binario dieci. Il C.T. Salvatore Torre, del Posto Verifica di Torino PN, si è recentemente laureato a pieni voti presso il Politecnico di Torino in Ingegneria Elettronica. Vivissime congratulazioni.

Onorificenze. L'ex Commesso C. Donato Rasetti, già del Controllo Merci, è stato da poco nominato Cavaliere all'OMRI. Tante felicitazioni.

Marcia nuziale. Il C.D. Giuseppe Penazzo, del DL di Cuneo, con Luciana Preve; al DPV di Cuneo il Cond. Oreste Racca con Caterina Dalmasso e l'Aus. Viagg. Vito Martucci con M. Luigia Sivo. Ai giovani sposi auguri di felicità.

Cicogna express. Cristina al C.Tr. Giovanni Zurletti del DPV di Cuneo; alla Rimessa Locomotive di Modane Alessandro al Macch. Angelo Pieroni e Viviana all'AM Nunzio Ferrera; al DL di Cuneo Elisa al Tecn. Vincenzo Api, Francesco al Macch. Andrea Crosetti ed Alessandra al Macch. Claudio Amari. Congratulazioni ed auguri.

Lutti. In attività di servizio sono deceduti il Macch. Angelo Aghemo del DL di Torino Smist. ed il Verif. Arcadio Mussati della Sq. Rialzo di Alessandria. In quiescenza, invece, sono mancati l'ex C.G. 1ª cl. Michele Leschiera, già di Chivasso, nonno novantacinquenne del Segr. Sup. Rag. Sergio Actis Giorgetto dell'Uff. Ragioneria; al DL di Cuneo l'ex Macch. Salvetti, l'ex Op. Sp. Andrea Quaglia e l'ex Aus. Giovanni Ferrero. Alle famiglie le più sentite condoglianze, che estendiamo ad alcuni colleghi recentemente colpiti dalla perdita di persone care: la sig.ra Rosalia Petrone, moglie dell'ex Macch. Arturo D'Aniello già del DL di Benevento, madre del C.G. Sovr. Geom. Luigi D'Aniello, Capo del 4° Rep. C.T. di Cuneo e nonna del Segr. Rosalia D'Aniello dell'Uff. Ragioneria; la sig.ra Carla Gioberto, moglie dell'Op. Q.lf Verif. Franco Bachetti della R.L. di Modane; la sig.ra Rosa Gonella, madre dell'Aus. Angelo Bellone del DL di Cuneo; al 44° Tr. Lav. di Limone il Cav. Giuseppe Giraudo, padre del C.T. Arnaldo, la sig.ra Maddalena Dalmasso, madre dell'Op. Q. Giacomo Dalmasso, e il sig. Giuseppe Giraudo, padre dell'Op. Q. Giacomino; al DPV di Cuneo la sig.ra Anna Teresa Gaudino, madre del C.Tr. Enzo Cometto, la sig.ra Margherita Giordano, madre del CPV Sebastiano Aragno, e la sig.ra Maria Durando, madre del Cond. Livia Ravotti.

Trieste

La casa dell'Applicato Paolo Millevoi, addetto all'ufficio Corrispondenza dell'U.P.C., è stata allietata dalla nascita di Matteo. Fiocco rosa sulla porta di casa dell'Assistente di Staz. Giorgio Rotta, dell'Ufficio Comm. e del Traff., per la nascita della terzogenita Ester. Fiocco azzurro sulla porta di casa del segretario Sup.re Luigi Benedetti per la nascita di Alessandro. La cicogna ha lasciato a casa dell'Operaio Qualificato del 6° Tr. Linea di Portogruaro Vittorio Zamet una bambina, Maddalena.

Ai neonati e ai genitori giungano le nostre felicitazioni e i nostri auguri.

Il Capo Tecnico Flavio Fabris, del locale Ufficio Lavori, si è unito in matrimonio con la signorina Maria Luisa Abbiati. Ai novelli sposi auguri di tanta felicità.

Patrizia Bravo, figlia dell'incaricata di P.L. Wilma Baldassi ved. Bravo, si è brillantemente laureata in Medicina e Chirurgia presso l'Università degli Studi di Trieste. Alla neo dottoressa auguri di una brillante carriera.

Ha cessato di vivere la signora Elda Komac, madre dell'Ispettore Capo Aggiunto rag. Gianna Zangrossi, Capo della Sezione 1ª dell'Ufficio Personale Comp.le.

Lutto in casa del Capo Tecnico Sup.re p.i. Giuseppe Tomasi per la morte della madre, signora Giacomina, ed in casa dell'Oper. Qualif. Giuseppe Sbrugnera, del 6° Tr. Linea di Portogruaro, per la morte del padre Ettore.

Ha lasciato per sempre i suoi cari il Tecnico in quiescenza Gino Guadagnini, già dipendente del Reparto Com.le S.S.E. di Trieste. Condoglianze.

È stato collocato in quiescenza per raggiunti limiti di età e di servizio il Capo Stazione Sovr.te Claudio Rossetto, Titolare della Stazione di S. Giorgio di Nogaro. Dopo oltre 40 anni di lavoro, svolto quasi per intero sulla linea pontebbana, ha lasciato il servizio ferroviario il Capo Gestione Sovr.te Gelindo Croppo, Capo del 3° Reparto Traffico di Pontebba. Ai cari colleghi gli amici augurano una lunga e serena quiescenza.

Verona

Quiescenza. Dall'Ufficio Lavori di Verona: Segr. Sup. Renata Tavel-

lin, responsabile della Segreteria dell'Ufficio; Capo Tecn. Sorv. Cav. Giovanni Rizzini, già Dirigente del Tronco Lavori di Vicenza. Dall'Ufficio Ragioneria: Segr. Sup. Lena Zanni. Dalla Divisione Approvvigionamenti: Segr. Sup. dr. Emilia Correa, responsabile del Reparto Acquisti. Dalla stazione di Verona PN: Man.re Capo Guglielmo Rossi (Memo) della Squadra Manovra. A tutti l'affettuoso augurio di serena quiescenza.

Fiori d'arancio. Nozze per il Segr. Tecn. IE Gabriele Grandis con la Sig.na Fiorella Schiavo. Da Carpi: Aus. St. Matteo Napoli con la Sig.na Letteria Marotta; Manovale ex Genio Ferrovieri Pasquale Falduto con la Sig.na Maria Risino. Matrimonio del Conduttore del DPV di Vicenza Lorenzo Bellomi con la Sig.na Mariella AG. Congratulazioni vivissime con tanti auguri da «Voci della Rotaia».

Nascite. Dario, primogenito del Capo St. di Sommacampagna-Sona Giancarlo Faccincani, annuncia la nascita del fratellino Luca. È nato Luca al Capo St. di Brennero Davide Bernini con gli auguri di nonno Emilietto, Primo Aggiunto a Brennero e Presidente di quella Sezione DLF. È giunta Lorenza Ruffo al Capo Treno del DPV di Vicenza Anna Maria Bruno con gli auguri di nonno Crescenzio, già Segr. Sup. all'UPC di Verona. Antonio, figlio del Segretario Laura Perini Gisoldi dell'UPC di Verona ci ha sussurrato che è arrivata la sorellina Piera. Francesco al Segr. dell'UPC Anna Sorce e ing. Giuseppe Triolo, Isp. P/le all'Ufficio Lavori di Verona. Philip, alla Sig.ra Inge a all'Aus.St. Bruno Coassin in servizio a Egna Termeno del DL di Trieste. Lukas, all'Ass.st. Hermann Stanzl di S. Candido. Da Verona PN: Silvia al Capo Gest. Sup. Alberto Bertaiola; Matteo, al Man.re Capo Franco Feralo. Tania, all'Op. Qual. Mauro Sebastianini in servizio al 13° Tronco Lavori di Villazzano. Dall'Officina Grandi Riparazioni di Verona: Anna, all'Op. Qual. Luigi Bonomi; Sara, all'Op. Qual. Giancarlo Passigato; Emanuela, all'Aus. Francesco Adamo; Elena, all'Op. Qual. Claudio Mantovanelli; Giorgia, all'Op. Qual. Giorgio Montresor; Jessica, all'Op. Qual. Graziano Zanetti; Miriam Jessica all'Op. Qual. Renzo Menini; Simone, all'Op. Qual. Silvano Valerio; Chiara, all'Aus. Sergio Mazzi; Denis, all'Aus. Franco Panato; Eva, all'Op. Qual. Giuseppe Sprea; Andrea, all'Aus. Silvano Traverso; Orazio, all'Aus. Giovanni Commendatore; Veronica, all'Op. Qual. Luperio Nodari; Nicola, all'Op. Qual. Ettore Dalprà; Laura, all'Op. Qual. Sergio Perina; Elena, all'Aus. Leucio Bianchi; Maddalena, all'Aus. Enzo Baietta; Giorgia, al Capo Tecn. Sup. Giovanni Marcolini; Fabio, all'Op. Qual. Silvano Dai Prè; Davide, all'Op. Qual. Renzo Morando; Alberto, all'Op. Qual. Lino Zago; Maurizio, al Tecnico Luciano Zivelonghi; Rosaria, all'Aus. Gaetano Cornetti. Dall'Officina Grandi Riparazioni di Vicenza: Simone, all'Aus. Ivo Broggiato; Claudia, all'Op. Qual. Giampaolo Gottardo; Paolo, all'Op. Qual. Giorgio Zamunaro; Katia, all'Op. Qual. Francesco Lovato; Simona, all'Aus. Luigi Niola; Elisa, al Tec. Giuliano Gatto; Matteo, all'Op. Qual. Virgioni Barban; Giuseppe, all'Aus. Antonino Paviglianiti; Davide, al Tecnico Antonio Panarotto. A tutti formuliamo i nostri migliori auguri.

I nostri lutti. Profonda costernazione per l'improvvisa scomparsa dei ferrovieri in attività di servizio: Primo Dirigente Felice Ciattoni, Capo Divisione dell'Ufficio Movimento di Verona. Capo Treno Angelo Rensi del DPV di Mantova e Consigliere di quella Sezione DLF. Assistente di Deposito Renato Zeggio del Sottocentro Locomotive di Merano. Ausiliario Gianfranco Trevisan dell'Officina GR di Verona. Capo Gest. Sup. Luigi Orlandi in servizio presso la Segreteria della Stazione di Verona PN; Ass.St. a S. Candido Michael Jud; Macch. Eligio Borin del Sottocentro Locomotive di Merano; Capo St. Sup. Pietro Ferrari dell'Ufficio Dirigenti Centrali di Verona PN.

Alle famiglie l'affettuoso cordoglio dei ferrovieri. In occasione del 10° anniversario della tragedia del Treno «Italicus» il DLF di Merano ha ricordato con una corona la scomparsa del collega Nunzio Russo, della moglie e del figlio. Le nostre condoglianze per lutti in famiglia a: Dev. Capo Paolo Marinello, Ass.St. Luciano Pilon e Capo St. Sup. Mauro Bozzola della stazione di Verona PN. Sono scomparsi i colleghi in pensione: Guido Pedrolli già Tecnico Lavori a Dobbiaco; Sergio Cortese, già Op. Qual. IE del Reparto Comp/le IS di Verona; Renzo Conci e Luciano Trebbi già Macchinisti a Merano; Dino Chiti, già Macchinista di anni 89, zio del Presidente della Sezione DLF, di Merano, Alfredo Chiti.

Capo St. Sup. Luciano Bagnara, Titolare di Cavazzale; Guardiano Andrea Watschinger di S. Candido. Dalla stazione di Verona PN: Man.re Adriano Oliboni; Dev.re Capo Angelo Feder; Capo St. Corrado Stegagnini; Capo Gest. Mirco Pavan; Capo Gest. Sovr. Fabio Filippini; Aus.St. Carlo Bernardi; Man.re Umberto Biggi; Dev.re Capo Danilo Lancastri. Le nostre sentite condoglianze e quelle dei colleghi degli Impianti di Vicenza alla famiglia dell'Aus. di stazione Filippo Lo Presti per la scomparsa del figlio Fabrizio, di cinque anni, a seguito di investimento stradale, mentre giocava, nei pressi della sua abitazione.

Venezia

Tanti auguri al neo-pensionato Gastone Sattin, Capo Tecnico Sovr. che è stato titolare della Squadra Rialzo-Posto Verifica-OCA di Venezia S. Lucia. Dopo 40 anni di servizio nella nostra Azienda gli auguriamo lunghissimi anni di serenità.

Ha lasciato il servizio, con un quarantennio di attività alle spalle, anche il Capo Tecnico Sup. Bruno Zorzi, Capo del Rep. 13/E di Padova. Auguri di una lunga, felice quiescenza.

Il Capo Gestione Sovr. Giuseppe Nicotra, Capo del 1° Rep. Traffico di Venezia, è stato insignito dell'onorificenza di «Cavalier Ufficiale». Congratulazioni vivissime per il meritato riconoscimento. Rallegramenti al Segr. Sup. 1ª Giuseppe Borghi, Capo del Rep. Disciplina e Mobilitazione dell'UPC, al quale è stata conferita l'onorificenza di «Cavaliere». L'importante riconoscimento è giunto anche per Francesco Mazzon, pensionato, già Segr. Sup. all'Ufficio Commerciale.

Nozze. Il Deviatore Francesco Morana, in servizio presso la stazione di Susegana, si è unito in matrimonio con la sig.na Ornella Valeri nella chiesa parrocchiale di Maria SS. Ausiliatrice di Ca' Ballarin. Ai neo-sposi felicitazioni e auguri.

Congratulazioni e auguri al CS Angelo Marcon e alla consorte sig.ra Maria Minello, per la nascita di Gabriele. Il piccolo è stato accolto con gioia dai fratellini Silvia, Andrea, Stefano. Un caloroso benvenuto a Rita, figlia del Segr. Olindo Menoncello dell'Ufficio Lavori; a Matteo, figlio dell'Op. Qual. Bruno Sbeghen, dipendente dalla Squadra Rialzo di Venezia; a Daniele, dell'Ausil. Alberto Minto, in servizio presso la Squadra di Rialzo di Mestre. Notizia recentissima: è arrivata Francesca in casa del CS Sup. Sergio Marchiori, in servizio a Cittadella. Auguri a papà e mamma, ai fratelli Christian e Arianna e, naturalmente, a Francesca.

Da Padova ci giunge una notizia che merita di essere segnalata. Il locale Deposito Locomotive, per il secondo anno, si è interessato attivamente per la raccolta di fondi a favore dell'Associazione Italiana per la ricerca sul cancro. Grazie alla sentita partecipazione di tutti gli agenti dell'impianto, sono state raccolte 500.000 lire.

AVVISO

I ferrovieri abbonati sono pregati di voler controllare l'esattezza del numero di matricola (ultima cifra in alto a destra) riportato sulla targhetta di spedizione. In caso di errore si prega di voler restituire con posta di servizio la stessa targhetta opportunamente corretta. Si ringrazia per la gentile collaborazione.

Hotel "Gioia"

La vostra casa al mare

Viale Verdi, 50 - 47036 Riccione
Tel. 0541/641655 - Tel. privato 0541/48518

A 150 m circa dal mare, nuova costruzione, posizione centrale, trattamento familiare. Prezzi di pensione completa I.V.A. compresa: gestione di proprietà.

dal 1-5 al 19-6	*Lit. 25.000*
dal 20-6 al 10-7	*Lit. 31.000*
dal 11-7 al 31-7	*Lit. 33.000*
dal 1-8 al 25-8	*Lit. 39.000*
dal 26-8 al 30-9	*Lit. 25.000*

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. *Sconto ai bambini.*

Ai vecchi clienti che già ci conoscono approfittiamo per comunicare i prezzi per il 1985 e un arrivederci a presto; 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 2-3-4-5-6 posti letto.

Un treno nel cassetto

Ancora locomotive a vapore e «apprendisti» Macchinisti per la nostra rubrica. Anselmo Massarenti di Mantova, ci ha inviato una foto scattata nel 1938 al Deposito Locomotive di Bologna. Sul muso di una locomotiva gr. S. 685 vediamo in posa quattro allievi del Corso Operai Fuochisti. Da sinistra: Dante Fazzi, Anselmo Massarenti, Ubaldo Faggioli ed Edmondo Marchignoli. I primi tre sono in pensione, rispettivamente come ex Capo Deposito Sup. ed ex Macchinisti, mentre Marchignoli purtroppo non è più: «richiamato alle armi in Aeronautica, rimase tragicamente ucciso da un bossolo della contraerea durante l'ultimo conflitto mondiale», come ci informa Massarenti.

Un'altra 685 la ritroviamo nella foto cortesemente speditaci da Oddone Battistutti, ex Macchinista 1ª cl. del D.L. di Udine, ora in pensione. È stata scattata nel 1946 a ricordo della fine del corso allievi A. Macchinisti 2ª Sezione, svoltosi a Udine in quell'anno. Gli «allievi» che vediamo in posa davanti alla locomotiva sono poi diventati tutti Macchinisti e Capi Deposito a Udine, Treviso, Mestre, Padova, anche loro quasi tutti in pensione. Al centro del gruppo si riconoscono il Capo Deposito Istruttore, Carlo Battain, oggi ultra ottantenne e residente a Torino e, sulla destra, il Macchinista Istruttore Ettore Del Zotto, anche lui ormai vicino agli ottanta. Tanti bei giovanotti allora, allegri, anche un po' sfrontati, tutti tirati a lucido, ben disposti a diventare «musi neri» e c'è anche il solito buontempone che non perde l'occasione per accennare a un gesto classico nei gruppi giovanili.

I quattro ragazzi «a bordo» della 685 bolognese hanno, invece, un'aria più composta, più imponente. Sarà l'inquadratura della foto dal basso in alto, ma il risultato è davvero spettacolare e la 6885 sembra pronta a balzar fuori dalla foto per continuare ancora la sua corsa. E gli allievi Fuochisti? Sembrano quattro avventurosi, coraggiosi, moschettieri del vapore.

I ponti della Cina

di Fernando Tilli

Parlare di ponti non desta, oggi, grande interesse poiché tutti sono ormai abituati a ben altre sofisticate e grandiose realizzazioni. Però, se si tratta di ponti antichissimi attraversanti il Fiume Azzurro o il Fiume Giallo in Cina, allora non può che nascere una viva curiosità soprattutto nei lettori attratti dal fascino dell'Estremo Oriente.

Il primo ponte costruito in Cina degno di citazione o, meglio, di ammirazione, e tuttora in uso, è il ponte di Chaochow, eretto in pietra sul fiume Hsiaoho fra il 605 e il 617 d.C., tutto rivestito in marmo. È ad un solo arco di 37 m, elegantissimo, avente a ciascuna estremità due piccoli archi scavati nel corpo del ponte stesso che alleggeriscono la costruzione e favoriscono il deflusso delle acque tanto che ha resistito per secoli a tutte le piene. Altro ponte antico famoso, pure costruito in pietra, lungo 265 m e largo 8, a 11 archi, è quello di Luckou, vicino a Pechino, abbellito da 485 leoni pure in pietra, tutti diversi, poggianti sulle colonne dei parapetti; questo ponte, ultimato nel 1192, già esisteva ai tempi di Marco Polo che, come ricordano i Cinesi stessi, lo definì «inuguagliato da nessun altro al mondo», aggiungendo, inoltre, che nella sola zona di Huangchow, l'antica meravi-

L'antico ponte di Luckou, con i caratteristici 485 leoni di pietra. In alto, il ponte di Chaochow, il primo costruito in Cina

BINARI NEL MONDO

gliosa capitale del sud, costruita in mezzo a colline boscose e laghi artificiali, vi erano ben 12.000 ponti.
Pure elegantissimi sono: il ponte Yudai (Nastro di Giada) a gobba di dromedario; il ponte dei 17 Archi.
Entrambe queste costruzioni in pietra rivestita di marmo, si trovano a Pechino intorno al lago del Palazzo d'Estate, ove villeggiava l'Imperatore del Celeste Impero con la sua corte, in un paesaggio di incomparabile bellezza.
Particolari poi, e ancora più tipicamente cinesi, sono: il ponte dei Cinque chioschi a Yangzhou; il ponte a galleria di Suzhou; il ponte a pagodine di Chenyang.
Un cenno merita, infine, anche il ponte sospeso di Luting sul fiume Tatu, lungo 103 m e largo solo 3, costruito nel 1706, formato da una passerella sostenuta da nove catene di ferro di cui due laterali rialzate. Il ponte è tuttora conservato anche quale ricordo storico, essendo stato attraversato nel 1935 dall'Armata Rossa di Mao nella leggendaria Lunga Marcia di 12.500 km dal nord verso il sud del Paese.
Questo ponte, insieme a quelli di Chaochow e Lukou sopra citati, sono stati dichiarati «reliquie storiche sotto la protezione dello Stato essendo tesori inestimabili per la cultura umana».
È chiaro che in un Paese immenso qual è la Cina, attraversato da fiumi imponenti soggetti a piene impetuose e disastrose, il problema dei ponti ha acquistato, via via, maggiore importanza con lo sviluppo delle vie di comunicazione e, in particolare, delle ferrovie.
Così, fra la fine del secolo scorso e i primi del 1900, vennero costruiti numerosi ponti ferroviari, tutti ad opera dei paesi stranieri, appresso indicati fra parentesi, di cui due sul Fiume Giallo a Chengchow (Belgio) e a Tsinan (Germania) e poi ancora: sul fiume Huai a Pengpu (Gran Bretagna); sul fiume Sunghua a Harbin (URSS); sul fiume Hunho a Shenyang (Giappone); attraverso la gola di Hakow nello Yunnan (Francia), ma nessuno sul Fiume Azzurro quello cioè più lungo e più difficoltoso di tutti.
I cinesi mettono ora in rilievo che questi ponti vennero costruiti soprattutto nell'interesse degli Stati stranieri, spadroneggianti allora in Cina nel periodo cosiddetto «semicoloniale». Si trattava di costruzioni fatte con criteri strettamente economici e quindi non molto robuste, soggette non di rado a danni notevoli in occasione delle grandi piene. Di conseguenza si verificavano difficoltà e ritardi notevoli nelle riparazioni che si rendevano necessarie dovendosi richiedere pezzi di ricambio e attrezzi ai lontani paesi delle imprese costruttrici.
Ma nel 1949, con l'avvento della Repubblica Popolare, si ebbe veramente l'inizio di una nuova era anche nel settore di cui ci occupiamo. Con un apposito piano nazionale si intraprese la razionale riparazione e manutenzione dei ponti esistenti e programmata la costruzione di nuovi: questo, secondo standard di carico e progetti unificati in modo da semplificare, migliorare e accelerare i processi e i tempi di costruzione, che si è accompagnata, probabilmente più che in altri paesi, alla costruzione di nuove linee ferroviarie.
Infatti, soltanto sulla nuova linea Chengdu-Kunming (1100 km), attraversante dal nord verso il sud varie catene di monti e vari fiumi, è stato necessario costruire ben 653 ponti. Sul Fiume Azzurro ne sono stati costruiti 4 (prima i treni da Pechino a Shanghai dovevano essere traghettati nella zona di Nanchino) e, sul Fiume Giallo, ben 13 ponti ferroviari e 20 stradali.
Fra i ponti attraversanti il Fiume Azzurro particolare rilievo viene giustamente dato a quelli a doppia carreggiata stradale (superiore) e ferroviaria (inferiore), costruiti in traliccio di acciaio e alti sul livello del fiume in modo da consentire il transito a navi da 10.000 t anche in periodi di piena. In ordine di data essi sono: il ponte ultimato nel 1957 a Wuhan, alla confluenza del Fiume Azzurro col fiume Hanshui, lungo 1670 m con luci di 128 m, carreggiata stradale di 18 m e passaggi laterali pedonali di 2,25 m; quello ultimato nel 1969 a Nanchino, lungo 6773 m di cui solo 1574 sovrastanti il fiume; a causa delle basse rive si sono dovuti infatti costruire lunghi tratti di approccio per pervenire ad una altezza del ponte sufficiente. Il ponte poggia su nove piloni aventi luci di 160 m sulle acque; nell'approccio dalla riva nord poggia su 4 archi e nell'approccio dalla riva

sud su ben 18, in curva. Esso ha richiesto fondazioni di 72 m dal livello delle acque per raggiungere il fondo roccioso sotto l'alto strato di sabbia e di fango esistenti nel letto del fiume.
Questo ponte ha anche una storia particolare in quanto venne iniziato ai tempi dell'idillio russo-cinese da tecnici russi che però abbandonarono il lavoro subito dopo la successiva rottura; i cinesi dovettero così riprendere la costruzione da soli ripartendo addirittura dalla progettazione.
Sul Fiume Giallo sono degni di essere ricordati quelli costruiti a: Fengling Ferry nello Shansi di 194 m, a tralicci e a travate metalliche poggianti su 23 piloni cilindrici, in cemento armato rinforzato, che gli danno un aspetto di particolare leggerezza; Peichen (solo stradale) nello Shantung, lungo 1400 m, poggiante su piloni aventi 1,5 m di diametro e una profondità massima di 107 m che costituiscono un record del genere; Chingyang nel Kansu e cioè nella parte più settentrionale del fiume, lungo 350 m, con carreggiata stradale e ferroviaria parallele; Xinhua nel Qinghai, uno dei pochi ponti sospesi; Jinan nello Shantung, il più grande dei ponti strallati esistenti in Asia.
Un altro ponte da ricordare è quello stradale, veramente maestoso, costruito a Changsha nell'Hunan sul fiume Xiangiang — affluente del Fiume Azzurro — lungo 1500 m, a 16 archi in cemento armato rinforzato e luci di 76 m. Ha 4 corsie centrali, larghe complessivamente 14 m, e corsie laterali di 3 m per permettere l'intenso traffico di pedoni fra le due parti della città attraversata dal fiume.

Nelle foto, altri ponti cinesi. Molti attraversamenti sono stati costruiti dai paesi stranieri che in passato hanno dominato la Cina

Le ferrovie cinesi

Volendo parlare delle Ferrovie cinesi rispettando una certa cronologia è logico cominciare dalla prima linea costruita dagli inglesi fra Shanghai e Wuchan, nel 1876; dopodiché si è giunti, gradatamente, alla rete di 22.000 km sviluppantesi, anteguerra, soprattutto nel nord-est del Paese e lungo le coste, nelle zone cioè più densamente popolate.
Nel 1949, alla fine degli accennati eventi che avevano devastato gran parte del territorio, erano rimasti utilizzabili solo 11.000 km di ferrovie. Per far fronte alle notevoli necessità di trasporto si dette subito mano alla riparazione di quelle danneggiate approntando poi un programma di nuove costruzioni per 1.000 km all'anno, programma che è stato mantenuto in quanto il Paese dispone oggi di una rete di 54.000 km, di cui 2.500 elettrificati. Sono state cioè costruite altre 107 linee con un investimento di 30 miliardi di yuan e cioè circa 28.100 miliardi di lire (1 yuan = ½ $ circa) certo non molto se si pensa che esse hanno comportato 4.000 gallerie e 14.000 ponti di cui alcuni imponenti come abbiamo visto nella prima parte di questo servizio.
In particolare si è voluto eliminare la mancanza o difficoltà di comunicazioni prima esistenti fra il centro e il sud-est del Paese con il sud-ovest ed il nord-ovest. Verso il sud-ovest sono state costruite, fra le più rilevanti, le linee Baoji-Chengdu di 669 km, Chengdu-Kunming di 1.100 km e Hengyang-Pingxiang di 1.013 km e, verso il nord-ovest, la Lanzhou-Urumqi di 1.892 km, con diramazione da Turpan a Korla, costruita attraverso il deserto di Gobi, nonché la Baotou-Lanzhou di 979 km.
Motivo di orgoglio per i Cinesi è inoltre la costruzione, ora in corso, della linea Xining-Lhasa nel Tibet, di 2.049 km, già completata per 846 km fino a Golmud, nuova città industriale posta a 3.000 m; la costruzione di questa linea si è scontrata con particolari difficoltà perché traversante zone desertiche saline soggette a forti terremoti e raggiungenti ben 4.000 m di altitudine. Un'altra realizzazione da sottolineare è anche la creazione di 32 officine di riparazione e costruzione di veicoli e locomotive, sia a vapore che elettriche e diesel, locomotive provenienti, in un primo tempo, da varie ferrovie estere.
Per la fine del secolo, la mèta

ulteriore è di arrivare a 80.000 km di linee ferroviarie. Tanto più che il trasporto su rotaia ha mantenuto la priorità nel programma cinese delle «Quattro Modernizzazioni» che, com'è noto, mirano a quadruplicare il prodotto dell'agricoltura e dell'industria entro il 2000. Al momento sono intanto in costruzione le seguenti altre linee contemplate per il 7° Piano Quinquennale (1986-1991): da Datong, località ricca di miniere di carbone, al porto di Qinhangdao (630 km), per il trasporto di 100 milioni di t annue con treni da 10.000 t su 122 carri; completamento previsto entro il 1991; da Shuoxian a Shijazhuang (250 km) per 70 milioni di t annue; da Houma a Yueshan, pure di 250 km, per 40 milioni di t annue, entrambe previste per il 1990.

Da notare che a questi programmi ferroviari contribuiscono anche finanziamenti della Banca Mondiale e del Fondo economico giapponese di cooperazione con l'Oltremare.

Attualmente i cinesi stanno anche mettendo a punto una nuova locomotiva elettrica, la Shaoshan 4 (a tiristori, otto assi, del peso di 184 t con 6.490 kW ed una forza di trazione di 8.700 HP, per velocità da 50 a 100 km/h) che sperano di realizzare entro il 1988 onde poterla utilizzare per i treni da 10.000 t che stanno sperimentando.

Essi affermano comunque di essere già autosufficienti per i rotabili nonché per le rotaie, scambi e traverse, e hanno dato perfino inizio ad una certa esportazione verso i Paesi del Terzo Mondo, realizzando e finanziando, fra l'altro, una linea ferroviaria in Africa; si tratta precisamente della Tanzam, collegante su 1.860 km il porto di Dar-es-Salam in Tanzania con Kapiri Mposhi in Zambia. Il prestito ventennale concesso dai Cinesi, pagabile dal 1983 al 2003, per le spese di costruzione, fornitura di materiali e istruzione al personale, è stato prorogato di cinque anni per difficoltà dei Paesi debitori.

Comunque, per realizzare al meglio i suoi programmi, la Cina ha bisogno di attrezzature tecniche e, in particolare, di quelle più sofisticate e questo lo dimostra anche il fatto che nel novembre scorso ha organizzato a Pechino una grande Esposizione Internazionale avente per titolo «Ferrovie e Metropolitane».

A tale esposizione hanno partecipato 15 nazioni con 52 espositori fra cui le Società italiane Ansaldo Trasporti ed Elettromeccanica FER. Non è escluso quindi che le nostre Industrie possano contribuire alla realizzazione dei grandi programmi ferroviari cinesi e, con questo augurio sincero, chiudiamo questa scorribanda nel già mitico Katai di Marco Polo, immenso Paese di 9.600.000 km² (trenta volte l'Italia), avente ormai più di 1 miliardo di abitanti: esattamente 1.008 milioni secondo l'ultimo censimento del 1982.

IN BREVE DALL'ESTERO

Giappone

Sempre all'avanguardia il Giappone in tema di alte velocità. Le ferrovie del Sol Levante (JNR) hanno in progetto la costruzione di una nuova serie di convogli in grado di circolare ad una velocità di 260 km orari. Il convoglio-triplo dovrà essere composto da due vetture di prima classe e da una vettura-bar a due piani. Le vedremo in circolazione nel 1987.

Zaire

Il Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni sta allestendo il programma di elettrificazione della linea ferroviaria che congiunge, attraverso un percorso di 366 km, Matadi alla capitale Kinshasa. Questa tratta è stata affittata per un periodo di dieci anni, a partire dal 1981, all'Ufficio Nazionale dei Trasporti (ONATRA). Le ferrovie zairesi (SNCZ) posseggono già 858 km di linee elettrificate a 25KV-50HZ.

Hong-Kong

La Banca della Cina Popolare ha accordato recentemente un prestito a medio termine di circa 30 miliardi di lire alla società proprietaria della metropolitana di Hong-Kong, la Mass Transit Railway Corporation. Il contratto è stato firmato tra la China Development Finance Co Ltd, una filiale della Banca di Cina, e la M.T.R. Corporation medesima. È questo il primo accordo economico tra un istituto finanziario della Cina Popolare ed una società di Hong-Kong che gestisce un servizio pubblico.

Irlanda del Nord

Le ferrovie dell'Irlanda del Nord (N.I.R.) investiranno circa 220 miliardi di lire, da qui al 1992 (due terzi dei quali tra il 1986 e il 1987), allo scopo di rinnovare ogni anno 16 km di linee ferroviarie. Alla fine del piano, i 347 km delle ferrovie nord-irlandesi saranno tutti sotto il controllo di 6 posti di comando centralizzati. È previsto inoltre di equipaggiare la linea Londonderry-Ballymena, di 80 km, di un sistema di segnalazioni radiocomandato analogo a quello attualmente sperimentato in Scozia, tra Inverness e Kyle of Lochalsh.

Francia

Il consiglio regionale di France-Conte (la Franca Contea) ha deciso lo stanziamento necessario a finanziare, tra Montbeliard e Besançon, un nuovo tratto di ferrovia in coincidenza, a Digione, con il TGV diretto a Parigi. Questo nuovo treno entrerà in circolazione in queste settimane, tra ottobre e novembre. E servirà le stazioni di Isle-sur-Donbs, Clerval, Baume-les-Dames e Besancon. Partenza da Montbeliard alle 5,40, arrivo a Parigi alle 9.35. Il ritorno da Parigi alle 17 e 19, l'arrivo a Montbeliard alle 21.25. Il classico treno di lavoro e di affari.

Bulgaria

Le ferrovie bulgare (BDZ) e quelle jugoslave (JZ) hanno recentemente annunciato che la linea Sofia-Dragoman-Nis sarà elettrificata. I lavori avranno inizio nel 1986.

Arabia Saudita

Le ferrovie saudite stanno predisponendo il piano dettagliato della futura linea Dammam-Iubail e dell'altra (ben più importante) Riyad-Gedda-La Mecca-Medina. I lavori potrebbero avere inizio nel 1987-'88. Per quel periodo sono già state commissionate alla General Motors dieci locomotive Co Co da 3500 ch, serie SDL-50, per un ammontare di circa ventidue miliardi di lire.

Cina

Una nuova linea ferroviaria che collega Wuhn, sullo Yang Tse Kiang (ad ovest di Shangai) a Guixi, nell'alta valle del fiume, è stata posta in esercizio nella scorsa estate. Misura 530 chilometri di lunghezza.

Offerta del ventennale

Subito a casa Vostra in visione gratuita per dieci giorni

16 GRANDI VOLUMI CIRCA 5.000 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, 55 - 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. 450.000 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. 400.000, 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 CITTÀ PROV.

SPEDISCA SUBITO! OFFERTA LIMITATA!

PREZZO DELL'OPERA	L. 850.000
SCONTO per gli abbonati alla rivista e per gli appartenenti alle Ferrovie dello Stato	L. 400.000
PREZZO NETTO	L. 450.000

PAGAMENTO: 15 RATE DA L. 30.000 MENSILI, SENZA CAMBIALI, MA SOLO C/C POSTALI + MACCHINA PER SCRIVERE IN OMAGGIO;

OPPURE: CONTANTI L. 400.000 + MACCHINA PER SCRIVERE IN OMAGGIO.

Michail Bulgakov: collega

di Ivana Musiani

Intorno agli anni '20, in URSS, c'era un giornale che godeva grande popolarità. Si chiamava «Gudok» e, nonostante la sua destinazione per così dire aziendale, riscuoteva anche le simpatie dei letterati e degli umoristi dell'epoca. Se proviamo a tradurre il nome della testata, «Gudok», ovvero «Il fischio» (l'elettrificazione ci ha privati di questa gioia bambinesca), non è difficile dedurne un antenato, un ascendente, un parente più o meno alla lontana di «Voci della Rotaia», che a sua volta in russo si chiamerebbe «Godos že elezznoj dorogi».

La sede della redazione era ospitata dal Palazzo del Lavoro di Mosca: la citazione è d'obbligo perché di questa ambientazione si servì *in toto* Michail Bulgakov per il suo racconto «Diavoleide» e, in parte, la descrissero Il'f e Petrov nel romanzo «Le dodici seggiole». Il'f, infatti, fu tra i letterati che lavorarono per «Gudok», insieme ad altri che come lui raggiunsero la notorietà, Jurij Oleša, Valentin Kataev, Lev Slavin.

Ma Michail Bulgakov, il futuro autore del «Maestro e Margherita», fu quello che in redazione ci risiedé stabilmente, dal 1923 al 1926, con l'incarico di rielaboratore letterario. Il suo compito era quello di mettere in bella forma le lettere, le proposte, i suggerimenti, i casi descritti dai corrispondenti ferrovieri di ogni parte del vasto paese: si chiamavano essi «rabkor», ovvero, da «rabocie korrespondentvij», corrispondenti operai.

Quando Bulgakov approdò alla redazione del «Gudok», si trovava in condizioni di estrema miseria, situazione del resto condivisa dalla generalità dei cittadini sovietici. Aveva da poco passati i trent'anni, il suo passato era quello che trascriviamo da una breve autobiografia: «Sono nato a Kiev nel 1891. Ho studiato a Kiev e nel 1916 mi sono laureato con lode in medicina, ottenendo la qualifica di medico condotto. Il destino si volse in modo da non farmi godere a lungo della lode e della qualifica. Una notte, nel 1919, nel cuore dell'autunno, mentre viaggiavo su un treno sgangherato, alla luce di una candeluzza infilata in una bottiglia di petrolio vuoto, scrissi il primo breve racconto. Nella città dove mi condusse il treno portai il racconto alla redazione d'un giornale. Me lo pubblicarono. Poi pubblicai alcuni corsivi. Al principio del 1920 abbandonai la qualifica e la lode e mi misi a scrivere... Alla fine del 1921 arrivai a Mosca, senza soldi, senza niente, per restarvi per sempre. A Mosca tribolai a lungo; per vivere feci il cronista e il corsivista in un giornale. Nel medesimo tempo presi in odio i redattori, li odio tuttora e li odierò fino alla fine dei miei giorni...».

Tuttavia è a un giornalista che deve riconoscenza, se si sottrae, insieme alla moglie, alla

L'arrivo della prima locomotiva a Simbirsk (oggi Ulianovsk) alla fine del secolo

La paga agognata

di Michail Bulgakov

Per gentile concessione degli Editori Riuniti pubblichiamo uno dei racconti di ambientazione ferroviaria scritti da Bulgakov e ora raccolti nel libro «Feuilletons»

Sul far dell'alba, nella nebbia di Murmansk, all'altezza delle case operaie della versta 435, echeggiò il fischio di una locomotiva. E subito nell'abitazione del ferroviere successe un pandemonio. Il ferroviere balzò fuori dal letto caldo e, scalpicciando con le ciabatte sul pavimento, si mise a urlare come un ossesso:
— Dove sono le mutande?! Mar'ja, dove sono le mutande?... Oh Mar'ja, c'è lo stipendio... Le mutande... Se ne vanno!!
— Che Dio ci aiuti! — gemette Mar'ja, saltando di qua e di là per la casuccia.
Un bambino si mise a vagire nella culla.
— Accendi la luce! — gemette il ferroviere. — Oh Mar'juška, accendi, le mutande sono sparite sotto terra!!
— Eccole, accidenti a loro, eccole. Erano cadute dietro la panca. Oh, Signore, sta fischiando... Mettiti almeno i calzoni, amore! Almeno i calzoni, prenderai freddo!
— Sta fischiando! — sbraitava come un ossesso il ferroviere, infilandosi un paio di mutandoni a righe. — Sta fischiando, quel demonio! Oh, svelta, svelta!!
— I calzoni...
— Al diavolo...
La porta cigolò e il ferroviere scomparve.
Corse nella nebbia autunnale per duecento saženi *e arrivò a tempo. Il treno degli stipendi stava di fronte alla caserma e ululava...*
— Cosa ti è successo, amico, che sei ridotto in quello stato? — gli chiese bonariamente il contabile. — Dove vai così sciamannato?
— Ah-ah-ah! Ah-ah-ah! — boccheggiava il ferroviere come un cane accaldato. — Non me ne fre... Non me ne frega niente del mio aspetto... Lo sti... ah-ah-ah... lo sti... Presto, dammi lo stipendio...
*— Già, bisogna spicciarsi, stiamo ripartendo, — rispose l'*artel' šČik. *E incominciò a contare: — Tieni, dieci... quindici, sedici...*
— Accidenti a te! — esclamò il ferroviere allarmato.
*— Cristo, siamo partiti. Beh, non importa, arriverai fino alla versta 441, — lo tranquillizzò l'*artel'šČik, *— e lì puoi scendere.*
— Scendere! — gli fece il verso il ferroviere. — Per te è facile parlare, ma io come ci torno, indietro?
— Ti fai una passeggiata, — lo ammansì il contabile, — per quanto, è vero, con quel déshabillé farà un po' freddo.
Alla versta 441 il ferroviere strinse in pugno i soldi, scese a volo dal treno, e se ne ritornò alla versta 445.
Arrivato a casa, si lasciò cadere sulla panca e salmodiò:
— Ho le dita gelate, che vadano all'inferno loro e lo stipendio. Mar'ja, dammi il tè!
— Mettiti i calzoni...
— Sta' ferma. Lascia perdere i calzoni. Diciassette, diciotto, quaranta copechi. Aspetta, aspetta... La cassa mutua... Che ti venga un accidente! S'è sbagliato! Ne mancano! Ma Cristo, guarda che guaio!
Esattamente quindici giorni dopo il ferroviere dichiarò a sua moglie:
— Mar'ja, ho messo i calzoni sulla panca, vicino a me; appena senti il fischio svegliami. Se non mi svegli ti ammazzo.
Dormirono d'un sonno agitato, ma non ci fu nessun fischio: il treno degli stipendi era passato alla versta 441 senza fischiare.
Il ferroviere stava alla finestra e, picchiando sul vetro col pugno, malediceva contro il treno degli stipendi, contro il contabile, contro chi l'aveva mandato, contro la nebbia e contro la versta 445.
Disse alla moglie:
— Beh, ritornerà da questa parte, lo prenderò al volo e mi pagherà!
Aspettò fino al ventitré. Cinque giorni. E cinque giorni dopo il treno degli stipendi tornò indietro, senza fischiare e senza fermarsi.
Il ferroviere diventò paonazzo, prese un mozzicone di matita e scrisse una lettera al Gudok.
«La nostra paga agognata ci è apparsa per un istante, superba e magnanima, col treno rapido. Si rimane a guardare lontano, a piantare i propri bulbi oculari sugli altipiani della volta celeste, a lasciarsi sprofondare in un'imbecillità senza fine.
Difendi la nostra causa!»

fame più nera. «In uno dei miei assolutamente fantomatici posti di lavoro avevo fatto amicizia con un simpatico giornalista di nome Abram. Questi un giorno mi afferrò per la manica in mezzo alla strada e mi condusse nella redazione di un grande giornale dove lui lavorava (appunto il "Gudok", n.d.r.). Sollecitato da lui, io mi proposi come "obrabotcnik". In quella redazione si chiamavano così quelli che dovevano elaborare materiale illeggibile trasformandolo in leggibile e pronto per la pubblicazione». Bulgakov si sottopone a una prova, ma viene bocciato. Pochi giorni dopo — neanche lui saprà mai per quali mutamenti d'opinione o necessità interne — viene richiamato; «Posso dire una cosa, che un lavoro più disgustoso non l'ho mai fatto in vita mia. Me lo sogno ancora adesso. Era un torrente di noia grigia e disperata, inarrestabile e inesorabile».

Per rendere la noia più tollerabile, Bulgakov ha l'idea di trasformare in *feuilleton* gli scritti che deve mettere soltanto in bella copia. Va subito detto che al termine *feuilleton* i russi danno un significato molto diverso dal nostro, e cioè non di romanzo a puntate, ma di' racconto breve e svelto. Come iniziò questa collaborazione lo racconta lo stesso Bulgakov.

«Mi recai dal mio superiore e gli proposi: "Da questo trafiletto non sarebbe meglio ricavarne un *feuilleton*?".

Il segretario mi lanciò un'occhiata stupita.

"— Ma voi ne siete capace?

Io tossicchiai.

"— Provateci — disse il segretario, improvvisamente deciso.

"Io provai. Non riesco proprio a ricordarmi di cosa si trattasse. Una scala ghiacciata, su cui i lavoratori ruzzolavano con i libri. L'indomani comunque la pubblicarono. Poi andò sempre meglio».

«Una scala per il paradiso» è infatti il primo raccontino della raccolta «Feuilletons», pubblicato dagli Editori Riuniti, dove se ne possono leggere oltre una sessantina dei cento che lo scrittore redasse tra il 1923 e il 1926. Lo spunto di partenza è sempre realistico: l'attesa dello spaccio-vagone cooperativo, una visita medica, un'assemblea, provvedimenti contro l'alcolismo (il gustoso titolo è: «Come, annientando l'alcolismo, un presidente annientò i ferrovieri»); il punto di arrivo invece quasi sempre surreale: il tutto miracolosamente realizzato in uno spazio quasi telegrafico. Un surrealismo che, oltre a provenire dalla natura stessa dello scrittore, serviva egregiamente a satireggiare la stupidità della burocrazia: una vocazione irresistibile, che sarà causa di imminenti guai per Bulgakov, e che lo porterà nel periodo più duro dello stalinismo al totale silenzio come autore. □

FIRENZE

Sistema d'avanguardia per i nuovi sottovia

Nell'ambito del programma di graduale eliminazione dei passaggi a livello, è stato sperimentato con successo, per la prima volta in Italia, un nuovo metodo nella costruzione di sottovia ferroviari: è accaduto sulla linea S. Stefano Magra-Sarzana dove sono stati soppressi i passaggi a livello ai km 1+049 e km 1+538 mediante la realizzazione di un sottovia stradale al km 1+243 e di un sottovia ciclabile al km 1+538, sottovia che — prefabbricati fuori opera — sono stati posizionati, e in questo consiste la novità, ripetiamo assoluta per la rete ferroviaria italiana, non con il tradizionale sistema dello «spingitubo» bensì con quello della traslazione mediante l'aiuto di cuscini d'aria.

Tale metodo, usato finora solo negli Stati Uniti e, in Europa, solo nella vicina Francia, ha lo scopo essenziale di limitare le soggezioni all'esercizio ferroviario (rallentamenti e interruzioni) e per ciò le opere, anziché essere direttamente realizzate nella sede definitiva, vengono prefabbricate in adiacenza. Poi, sollevate dal terreno da cuscini d'aria che hanno lo scopo di rendere pressoché trascurabile l'attrito tra il terreno stesso e i conglomerati, vengono posizionate mediante spinte molto deboli (forze pari al 6 per cento del peso allo spunto e appena all'1 per cento in movimento) e in tempi estremamente contenuti.

I cuscini d'aria adoperati nella descritta circostanza erano costituiti da una struttura di plastica fissata su una piastra di alluminio di cm 122x122 posta superiormente, avevano uno spessore di 7 centimetri a riposo e di 14 nel corso dell'erogazione della pressione necessaria e sollevavano ciascuno trentasei tonnellate.

Tutta l'operazione di posizionatura ha richiesto un'interruzione di linea di circa 44 ore; in tale intervallo si è provveduto: allo scavo dei rilevati ferroviari — previa demolizione provvisoria dell'armamento —, alla demolizione di sottovia esistenti, al varo delle travi prefabbricate di guida dei cuscini, alla traslazione dei due conglomerati, al ripristino dei rilevati ferroviari e del binario, alle prove di carico dei due manufatti mediante locomotive.

Antonio D'Andrea

TORRE DEL LAGO

L'ammodernamento della Tirrenica a nord di Pisa

Alla fine dello scorso gennaio sono entrate in funzione, nel tratto di linea tra la Stazione di Viareggio Scalo e quella di Torre del Lago, nuove attrezzature per il controllo della circolazione dei treni: queste sono costituite essenzialmente da un nuovo apparato centrale a pulsanti ubicato nella Stazione di Torre del Lago; da un sistema di blocco automatico che, attivato su entrambi i binari della linea ne ha, tra l'altro, reso possibile la «banalizzazione»; ancora, da un particolare apparato di sicurezza di cui è stato dotato il Posto di Guardia del P.L. di Via Comparini — sempre di Torre del Lago —, al quale è affidata anche la manovra elettrica delle barriere del vicino P.L. di Via della Bazzana; quest'ultimo, infine, è stato munito di un dispositivo particolare che, azionato dall'automobilista che incautamente si trovasse sulla sede ferroviaria quando le barriere si sono chiuse, costringe il treno — già in viaggio — ad una fermata di emergenza evitando quello che sarebbe un sicuro incidente.

Queste opere non sono che l'inizio della fase di completo ammodernamento della linea tirrenica a Nord di Pisa, fase che — in tempi ravvicinatissimi — avrà interessato anche tutti gli impianti di elettrificazione (linea aerea di contatto a 3.000 volts, sezionatori, atrrezzature di protezione antinfortunistica, ecc.) in corso di integrale trasformazione e capillare potenziamento.

Il costo complessivo delle opere realizzate è di tre miliardi e mezzo di lire.

Nella somma sono compresi — oltre al nuovo apparato della Stazione di Torre del Lago — anche le attrezzature relative al Blocco Automatico e le necessarie modifiche all'apparato della Stazione di Viareggio Scalo.

Qualche curiosità: per l'attivazione dell'ACEI di Torre del Lago sono stati impiegati 102 chilometri di cavi elettrici di vario spessore per alimentare ed ottenere i controlli di efficienza degli scambi, dei segnali e dei tre Passaggi a livello di stazione; 20 chilometri di cavi elettrici per il controllo di libertà e di occupazione delle varie sezioni di blocco tra Viareggio Scalo e Torre del Lago; 8 chilometri di cavi elettrici per la trasmissione dei consensi elettrici tra Passaggi a livello e Stazione: il tutto interrato in una rete di circa 10 chilometri di cunicoli. L'Apparato stesso è composto da 16 armadi contenente ciascuno 80 relais della massima sicurezza con contatti in oro lavorati a mano; 440 punti luce sul quadro luminoso per gli accertamenti su libertà e occupazione dei binari; 30 pulsanti per il comando degli itinerari di arrivo e partenza; 79 levette per la manovra dei P.L., degli scambi e dei segnali. L'Apparato è dotato anche di un Tabulatore a due cifre per riprendere il controllo di eventuali circuiti di binario guasti.

A. D'A.

FORTEZZA

Safari fotografico tra neve e vapore

Poco dopo le otto, il convoglio lasciava la stazione di Fortezza per inoltrarsi nella Val Pusteria. Così è iniziato, in una domenica di fine autunno, il suggestivo percorso di un treno a vapore (una bella locomotiva 940, completamente rimessa a nuovo, alla testa di alcuni carri merci) in un'isola felice delle nostre Dolomiti.

Il ritorno del treno a vapore dopo una lunga assenza costituiva un avvenimento di notevole interesse, e non soltanto per la popolazione altoatesina ma anche (e soprattutto) per la folta schiera di appassionati di ferrovia che non conoscono stanchezza nè frontiera.

Ed ecco che, non appena diffusa la notizia di questo convoglio merci che avrebbe viaggiato a vapore, si è concentrato attorno a Fortezza un buon numero di questi pacifici cacciatori armati di macchine fotografiche, di registratori, in attesa ansiosa di ogi sospiro della vetusta locomotiva.

Nella precedente giornata di sabato si era svolta la corsa di prova sull'intero percorso. Sotto un cielo sempre minaccioso ci eravamo gettati in una rincorsa lungo le strade della Pusteria. Lasciando la via principale, c'inoltravamo nei nastri d'asfalto umido che scivolavano rapidamente tra le case: parola d'ordine era la ricerca dei punti più panoramici, là dove il paesaggio era più fotogenico, e la locomotiva avrebbe compiuto una curva stretta, o si sarebbe lanciata in un lungo rettilineo fra gli abeti. Aspettavamo il treno per rubargli immagini suggestive e dal sapore antico.

La costruzione delle locomotive del gruppo 940 risale agli anni successivi alla prima guerra mondiale. L'intento delle Ferrovie era di superare le difficoltà nelle comunicazioni sulle linee trasversali appennini-

che: come la Roma-Sulmona-Pescara e la Roma-Orte-Foligno-Falconara, per le quali, soprattutto nel servizio passeggeri, si rendeva necessario il ricorso alla spinta o alla doppia trazione.
Era bella davvero, quella 940.022, grazie alle premure affettuose dei ferrovieri addetti! Giovanile d'aspetto, si è dimostrata perfetta nel funzionamento.

Laura Facchinelli

SALERNO

Una conferenza sui trasporti della provincia

Si è recentemente svolta presso il Salone dei Marmi del Comune di Salerno una conferenza organizzata dalla Federazione unitaria CGIL-CISL-UIL del settore trasporti di Salerno sul tema: «rendere operante la legge sui bacini di traffico per un trasporto adeguato alle esigenze dell'utenza salernitana».
Dopo la relazione introduttiva di Pasquale Stanzione, sono intervenuti nel dibattito, alla presenza di oltre 300 invitati, il Presidente regionale dell'ANAC, Rappresentanti delle forze politiche e sociali, un rappresentante dell'Università di Salerno, l'Assessore regionale ai trasporti e il Direttore Compartimentale delle Ferrovie dello Stato, Ing. Parisella.
Il dibattito si è protratto per diverse ore ed è stato molto vivace anche riguardo al trasporto su gomma erogato da concessionari privati.
Un altro punto su cui il confronto si è soffermato è stato quello inerente la costituzione di un assetto gestionale in grado di evitare le carenze esistenti sia nel campo pubblico che privato. Evitare che il trasporto nel salernitano continui ad essere organizzato in modo empirico senza tener conto di indispensabili indirizzi programmatici, è ormai un obiettivo indilazionabile.
Comunque, dopo l'interessante dibattito, è adesso il momento delle iniziative concrete da parte dei Comuni, Provincia e Regione Campania per materializzare la proposta avanzata dal relatore per la riorganizzazione dell'intero settore sul territorio provinciale, come auspicato dal Sindacato Unitario.
Per affrontare le spinose problematiche del trasporto viaggiatori e merci, occorre un impegno costante e produttivo di tutti che faccia superare gli ostacoli esistenti e le carenze legislative che pure ci sono.
Come è stato sottolineato nel corso della conferenza, tale presa di coscienza deve servire innanzitutto per superare le eventuali inefficienze delle gestioni aziendali; realizzare un sistema di trasporto intermodale tra i vettori del ferro e della gomma mediante un serio riordino degli orari dei servizi e mediante il potenziamento del parco mezzi sia del ferro che della gomma; consentire il corretto utilizzo degli investimenti previsti, particolarmente nel comparto delle Ferrovie dello Stato, atto a migliorare le condizioni degli impianti e delle norme antinfortunistiche; dare al porto turistico e al porto commerciale di Salerno e all'aeroporto di Pontecagnano un ruolo rispondente alla domanda di traffico attraverso opportuni interventi già più volte segnalati anche in considerazione delle carenze viarie del territorio; individuare nel settore trasporti del salernitano oltre 1.000 nuovi posti di lavoro, tenuto conto dell'enorme entità di prestazioni straordinarie che vengono effettuate in quasi tutte le aziende e delle carenze che si annoverano negli assetti organici. In tale ambito bisogna tener conto anche delle possibilità di occupazione che offrono investimenti già finanziati per il potenziamento delle F.S. e di altre aziende pubbliche come ad esempio ATACS e SITA.
La conferenza, insomma, ha fornito utili indicazioni per costruire un sistema di trasporto organico anche sul territorio salernitano.
«Le Ferrovie dello Stato sono impegnate attivamente per dare un contributo propositivo per il raggiungimento di questi obiettivi — ha evidenziato l'ing. Parisella nel corso del suo intervento — ed una dimostrazione di ciò sono i lavori in corso nel rispetto del Piano Integrativo e l'esistenza di altri investimenti già finanziati per la Regione Campania e quindi per il salernitano».
A fronte di tanta disponibilità mostrata da tutti gli intervenuti, c'è da augurarsi che nell'arco di tempi accettabili l'intera provincia di Salerno potrà contare su un sistema di trasporto su ferro e su gomma adeguato alla domanda. Tanto è nei voti dei lavoratori addetti e dell'utenza.

Nicola Daniele

REGGIO CALABRIA

B.A.B. tra Gioia Tauro e Mileto

Lo scorso dicembre è stato attivato il Blocco Automatico Banalizzato a correnti codificate fra le stazioni di Gioia Tauro e Mileto.
Con questa inaugurazione si conclude il ciclo delle attivazioni del B.A.B. di pertinenza dell'Ufficio I.E. Comp.le su una tratta di circa 63 chilometri di doppio binario iniziate nel luglio del 1983. In questo ambito sono state realizzate le seguenti opere: completamento e attivazione di 6 nuovi ACEI nelle stazioni di Villa S. Giovanni - Villa S.G. Cannitello - Scilla - Bagnara - Palmi e Gioia Tauro; la modifica dei preesistenti ACEI nelle stazioni di Rosarno e Mileto; la soppressione di 3 ACE con relativo impresenziamento da parte del personale di movimento nei Posti di Blocco intermedi di Favazzina e Taureana nonché nella stazione di Eranova; tali impianti restano comunque abilitati solo al servizio viaggiatori in periodi diurni; l'installazione di nuovi impianti di continuità in tutte le stazioni interessate; il potenziamento delle installazioni telefoniche di sta-

Prende il via il concorso «I giovani e l'Europa»

Sta per prendere il via la IV edizione del concorso «I giovani incontrano l'Europa» promosso dal GR-3 della RAI, dalla BBC, dalla Deutschlandfunk e dalla Radio Nacional d'Espana, con la collaborazione del Parlamento Europeo e della Commissione delle Comunità Europee. Partirà il 1° aprile e si concluderà il 31 maggio, rivolgendosi ai giovani dai 13 ai 25 anni residenti in 12 paesi europei (i 10 della Comunità più la Spagna e il Portogallo) chiedendo ai concorrenti di indicare e illustrare un pregiudizio che, a loro parere, è di ostacolo all'unità europea e di rispondere a un questionario di 10 domande su vari aspetti della problematica europea (quanti sono i parlamentari europei eletti in Italia? Quante lingue si parlano in Europa? Come si chiama il sistema europeo di telecomunicazione? ecc.).

Alle prime tre edizioni del concorso si è ottenuto il coinvolgimento, a vario titolo — partecipazioni dirette, lettere, presenze alle manifestazioni organizzate in alcune città europee per presentare l'iniziativa — di 150.000 giovani di 12 paesi europei. Ma per la IV edizione è prevista una notevole crescita. Le premesse ci sono. Il Presidente del Consiglio ha assicurato il suo patrocinio al concorso. Due giunte regionali — quella del Veneto e quella del Lazio — hanno annunciato forme concrete di sostegno: tra l'altro l'organizzazione di viaggi a favore dei vincitori e, per quanto riguarda la Regione Veneta, un corso di educazione all'Europa che porterà nelle scuole, come materia di insegnamento, la problematica europea e dovrebbe assicurare la partecipazione al concorso di tutti gli studenti dai 13 ai 25 anni di questa Regione. Tutte le scuole militari dell'Esercito, della Marina, dell'Aereonautica e dell'Arma dei Carabinieri hanno garantito la partecipazione dei loro allievi.

Le Ferrovie dello Stato offriranno viaggi gratuiti ai vincitori e si impegnano a pubblicizzare il concorso collocando locandine su tutti i treni principali. L'Amministrazione Comunale di Genova si è unita a quelle di Torino, Milano e Bassano del Grappa che già sono rappresentate nella Commissione Internazionale del concorso per offrire ospitalità ai vincitori. Migliaia saranno i premi: viaggi a Londra, in Spagna, a Roma, nel Veneto, a Genova, un breve stage all'Istituto Universitario Europeo di Firenze, microcomputers, macchine da scrivere, una valanga di T-shirt ricordo e infine — per la prima volta — premi anche agli «amici del concorso», cioè per tutti coloro che, in vario modo — con articoli sui giornali, diffondendo notevoli quantità di questionari tra i giovani ecc. — avranno contribuito al successo dell'iniziativa.

Quest'anno — ecco un'altra novità — il concorso avrà, accanto a quell'italiana, anche una versione spagnola. Sarà organizzata dalla radio Nacional de Espana.

Il manifesto, che sarà diffuso in 30.000 copie, è illustrato, come per le precedenti edizioni, con un bozzetto di Umberto Mastroianni, artista di fama internazionale autore, tra l'altro, del monumento di Cuneo ai caduti della Resistenza. La sigla musicale, che sarà diffusa da «Europa '85» (settimanale di politica europea del GR-3), da «Giorni d'Europa» (II rete TV) e da Televideo, resta la sonata n. 4 in do Maggiore di Bach eseguita, al flauto, da Severino Gazzelloni. **Il regolamento del concorso stampato in 600.000 copie, potrà essere richiesto, assieme all'annesso questionario, a uno dei seguenti indirizzi: RAI - Radiotelevisione Italiana, Attività Promozionali, Viale Mazzini 14, 00195 Roma; GR-3, Via del Babuino 9, 00187 Roma; Istituti Italiani di Cultura dei paesi europei.**

zione e di linea.

Il costo dell'intera opera, compresa la realizzazione di due sovrapassi pedonali in struttura metallica nei già menzionati impianti di Eranova e Taureana ed il riclassamento del sottopasso pedonale a Favazzina (opere necessarie in dipendenza del B.A. per salvaguardare l'incolumità dei viaggiatori), ammonta a 15 miliardi di lire circa.

La realizzazione dei nuovi sistemi di circolazione sulla tratta Villa S.G.-Mileto, secondo quanto prevede il Programma Integrativo, dovrà essere estesa fino a Battipaglia.

Se i lavori di pertinenza dell'Ufficio I.E. Comp.le sono ultimati, quelli relativi alla realizzazione del B.A. a c.c. da Mileto a Campora, gestiti dalla 5ª Unità Speciale di Villa S. Giovanni ed eseguiti dall'Impresa Westinghouse di Torino, si stanno svolgendo a pieno ritmo. Con cauto ottimismo l'Ing. Nocera, della 5ª Unità Speciale, ha precisato che l'ultimazione dell'opera è prevista per il 3° trimestre del 1986. Da tale data trascorreranno ancora altri 4 mesi durante i quali l'Ufficio I.E. Comp.le (che prenderà in consegna i nuovi apparati) dovrà provvedere per gradi alle necessarie verifiche prima dell'attivazione.

Il B.A.B. a c.c., attualmente in esercizio su un tratto di linea a doppio binario di 63 chilometri, entro il 1° trimestre del 1987 avanzerà quindi di altri 74 chilometri per una estesa complessiva di 137 km, ma per raggiungere Battipaglia ne mancano ancora 229.

Giulio Giulietti

Un nuovo «gruppo AVIS»

Con una sentita cerimonia svoltasi nella sala conferenze della Direzione Compartimentale di Reggio Calabria si è costituito in seno all'A.V.I.S. locale il «Gruppo dei Ferrovieri Donatori di Sangue» che entra così ufficialmente a far parte della realtà dell'AVIS.

Alla cerimonia sono intervenuti il Direttore Compartimentale Ing. Rizzuto, i Capi degli Uffici, funzionari e tanti agenti sia degli Uffici che dell'Esercizio. Per l'AVIS erano presenti il Prof. Comi (Presidente della Sezione Provinciale e Consigliere nazionale), il Rag. Romeo (Presidente della Sezione comunale) e il Sig. Galipari (Consigliere).

Dopo il cordiale saluto rivolto ai convenuti, l'Ing. Rizzuto ha espresso, fra l'altro, la soddisfazione propria e dell'Azienda per il lusinghiero riconoscimento nei confronti dei ferrovieri «avisini».

Il Prof. Comi ha invece illustrato brevemente il significato della cerimonia manifestando nel contempo il compiacimento dell'AVIS per il notevole contributo dei ferrovieri nell'attività dell'Associazione.

G.G.

MILANO

Aperto il nuovo Ufficio informazioni

Con una breve e significativa cerimonia presieduta dal Direttore Compartimentale Ing. Renzulli, è stato aperto al pubblico il nuovo Ufficio informazioni della stazione di Milano Centrale, in sostituzione di quello andato distrutto per un incendio.

Ricostruito con criteri moderni e funzionali, sia nella scelta dei materiali che nella struttura architettonica, ha un'ampiezza maggiore del precedente ed offre ad operatori ed utenti un'atmosfera confortevole.

I servizi offerti sono stati adeguatamente potenziati, in particolare quello delle informazioni a mezzo telefono per il quale sono state attrezzate venti linee.

Con tale disponibilità sarà finalmente possibile soddisfare le numerose richieste in arrivo, eliminando quelle carenze che, in passato, erano state fonte di insoddisfazione per il pubblico.

Filippo Ventura

CULTURA & TEMPO LIBERO

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

CINEMA

di Piero Spila

La donna cancellata

A prima vista il tema portante di **La donna in fiamme** di Robert Van Ackeren può sembrare la prostituzione, ma è una pista fuorviante perché il film, in realtà, pone o ripropone, forse con maggiore lucidità e spregiudicatezza di altri casi, il tema della donna e della sua autonomia, o meglio dell'insostenibilità, per l'uomo, dell'idea stessa di questa autonomia. La scelta della prostituzione, come ambiente per definizione privo di valori morali, serve a Van Ackeren solo a radicalizzare e schematizzare un itinerario altrimenti usuale di scelte e preclusioni, velleità inconsistenti e rinunce inconsapevoli. In questo senso, nell'uso strumentale ed espressivo della prostituzione, nella scelta espressiva di mettere in scena conflitti che si situano invece ad altro livello, **La donna in fiamme** è senza dubbio un film singolare.

Di film sulla prostituzione, infatti, ce ne sono sempre stati, ma tutti con stereotipi ricorrenti anche se opposti. In **Bella di giorno** la prostituzione era essenzialmente una trasgressione sociale, in **La ragazza Rosemarie** era lo specchio in cui la società tedesca del dopoguerra, grossolana e arrembante, rifletteva la sua corruzione, nei film di Pasolini (**Accattone, Mamma Roma**) era il sintomo di una rottura violenta di un equilibrio morale prima che sociale. E ancora, Anna Karina in **Vivre sa vie** di Godard era ingenua, Jane Fonda in **Una squillo per l'ispettore Klute** era fiduciosa, Catherine Deneuve in **Bella di giorno** era una donna curiosa. La protagonista di **La donna in fiamme**, Eva, è invece una donna alla ricerca della propria identità, non vittima né artefice del proprio destino, per la quale la prostituzione è vista come un fenomeno quasi fisiologico e mercantile, incapace di contaminarla o condizionarla. Tutto questo si realizza nel film perché Van Ackeren propone il problema della prostituzione prescindendo dal suo «prima» e dal suo «dopo», cioè senza tenere conto di motivazioni psicologiche e sociali e soprattutto senza tentare spiegazioni. La prostituzione viene vista fenomenologicamente, nella sua oggettività, nella sua metodologia dei rituali (appuntamenti, approcci, contrattazioni, esibizioni, richieste, prestazioni, ecc.) e senza nessun valore di merito: un universo anonimo e indifferente, freddo e refrattario come la finta pelle degli interni delle garçonnieres e dei bordelli, inerte come un corpo che non partecipa.

Ho detto che manca un «prima» perché il film inizia quando in Eva è già tutto accaduto, e manca un «dopo» perché si interrompe quando tutto potrebbe ricominciare. È una donna senza radici, vive in una casa lussuosa, con un marito che non ama. Una sera, semplicemente, fa le valige e se ne va. Senza ragione, solo perché il film dà la sua scelta per scontata. Eva comincia a fare la ragazza squillo e non incontra particolari problemi: non subisce violenze né soffre particolari umiliazioni.

Anzi, con il tempo perfeziona il suo «mestiere», professionalizza sempre più il suo rapporto con i clienti, impara a conoscere quello che vogliono da lei e li accontenta con meticolosa parsimonia. In breve diventa ricca e costruisce le basi della sua indipendenza. Incontra Chris, un gigolò che esercita la sua stessa professione e si innamora di lui. Vivono insieme e il loro rapporto d'amore convive con il loro incredibile ménage professionale. Il loro scopo, almeno apparente, è accumulare quanto più denaro possibile, ma sarà proprio questo obiettivo che determinerà la crisi del rapporto. Per l'uomo, una volta raggiunta una somma sufficiente, è il momento di cambiare vita ed aprire un ristorante di lusso (che scenograficamente non è che sia molto dissimile dal bordello dove lavora Eva); per Eva questo significa vedere nuovamente in pericolo la sua autonomia, ritornare in quell'universo di subordinazione e ipocrisia da cui è fuggita.

Ma può una donna rifiutare la sua redenzione? Sembrerebbe di no. Al termine di un'ennesima scenata di gelosia, Chris dà fuoco alla donna e noi la vediamo allontanarsi avvolta nelle fiamme, dalla casa e dal film, finalmente esorcizzata. Una donna come Eva, senza sensi di colpa e senza rimorsi, è una mina vagante che deve essere disinnescata comunque (il marito, all'inizio del film, la vede allontanarsi senza rimpianti; l'amante, alla fine, le dà fuoco

Gudrun Landgrebe in una scena di «La donna in fiamme». Protagonista di un film per molti aspetti anomalo rispetto alla corrente produzione, la Landgrebe ha riscosso un notevole successo personale

Le mille voci del cinema italiano

Con il volume **Il cinema italiano d'oggi - 1970/1984** Franca Faldini e Goffredo Fofi terminano la loro lunghissima traversata di 50 anni di cinema italiano (tre volumi, più di duemila pagine complessivamente, migliaia di testimonianze e interventi), una gigantesca ricognizione di autori, film, generi, momenti, ipotesi, condotta attraverso il racconto in prima persona dei protagonisti diretti, attori, registi, sceneggiatori, produttori, tecnici, senza soluzione di continuità e senza classificazione di merito. Nel libro, infatti, la testimonianza del grande autore ha lo stesso spazio di quella del regista di «genere», il divo la stessa dignità di collocazione della comparsa e così via. Da questa giustapposizione di detti e contraddetti, affermazioni e riscontri, emerge una storia del cinema narrata con il piglio della cronaca, con il gusto dell'aneddotica, ma anche con l'attenzione al particolare, all'inedito, al trascurato, che alla fine riesce a rappresentare il fenomeno-cinema non solo dal punto di vista estetico-industriale, ma anche come gigantesco e affascinante contenitore di costume e di comportamenti sociali, un caleidoscopio in cui, freneticamente, prendono vita e sfumano mode, ambizioni sfrenate, colpi di genio e bassezze umane.

L'opera è divisa in varie sezioni, in cui si va dal cinema di Pasolini a quello di Visconti (ambedue colti nel momento in cui si avviano alla fine della loro esistenza), dalla commedia all'italiana al cinema politico, dall'avvento della televisione all'irrompere sulla scena dei «nuovi comici» (Benigni, Troisi, Verdone ecc.), dai giovani autori ai vecchi registi, dagli sperimentali alle «luci rosse». Ma ci sono anche le lamentele che gli autori e i produttori rivolgono alla classe politica per il disinteresse con cui, tradizionalmente, guarda ai problemi del cinema, il racconto di litigi clamorosi e insanabili gelosie, la rievocazione di episodi che hanno fatto epoca (lo scontro fra Luchino Visconti e Romy Schneider sul set di **Ludwig**) o assolutamente inediti (Umberto Orsini e Sylva Kristel che prima di girare una scena di nudo in **Emmanuelle** si chiudono in camerino a studiare come nascondere celluliti e smagliature) e poi paure, rimorsi, sgomenti e confessioni d'autore come quella di Antonioni («Dietro Jack Nicholson in **Professione reporter** c'ero io, con la mia voglia di cambiare identità, vita, incontri»).

Un libro eccezionale per molti aspetti, per la mole ma soprattutto per la tecnica con cui è stato costruito, che è la cosa più cinematografica in un libro che, pure, parla di cinema. Gli autori montano le migliaia di dichiarazioni raccolte, ora per analogia, ora per contrasto, sempre attenti al colpo di scena, al ribaltamento inatteso, al disvelamento di realtà più o meno sospettate. Da questo confronto di voci e pareri, viene messa a fuoco in modo inedito, e comunque molto efficace, la reale situazione del cinema italiano, preso nel momento storico presente e di fronte a prospettive tutte da verificare ma certo non rassicuranti.

Rispetto ai primi due volumi in cui Franca Faldini e Goffredo Fofi avevano ricostruito la storia del cinema italiano dal '35 fino all'indomani del '68, il presente volume è certamente più amaro e pessimista. Se negli altri volumi c'era raccontata l'avventurosa storia di un cinema che nasceva, si espandeva, si consolidava, nel volume dedicato ai nostri anni c'è necessariamente anche il racconto della crisi (il cinema conosce le prime sconfitte e si ripiega su se stesso: diminuiscono le sale, i film, gli spettatori), e la constatazione conseguente è che c'è poca voglia di tentare avventure. Ed anche in questo il cinema e il libro coincidono nitidamente, rappresentando ambedue un microcosmo che riflette il disorientamento di una cultura e di una società.

P.S.

«Il cinema italiano d'oggi - 1970/1984» di Franca Faldini e Goffredo Fofi - Mondadori Editore, pp. 760, L. 30.000.

Robert Van Ackeren sul set di «La donna in fiamme» mentre dirige gli attori

addirittura per non vederla più, e i conti tornano). Van Ackeren racconta un apologo così duro e scostante con teutonica precisione, servendosi di una fotografia dal tono smagliante e senza ombre (da tavolo operatorio più che da boudoir, per capirci), e della interpretazione di Gudrun Landgrebe, una Romy Schneider più giovane e ancora indenne, capace di una tenerezza da bambina e di un ferreo cinismo, di essere innamorata e indifferente, succuba e dominatrice. Una recitazione consapevolmente trattenuta e sotto tono, che sottolinea e rilancia in avanti l'afasia di un film che spesso non riesce ad essere pari al progetto.

LIBRI

Dall'ottocento con amore

Nel 1983 per il settore Oscar della Mondadori uscirono i **Racconti fantastici dell'ottocento**, una raccolta che si fregiava dell'autorevole nome, in veste di curatore, di Italo Calvino. Il successo dell'opera fu notevole e oggi la Mondadori propone un'altra raccolta, **Racconti d'amore dell'ottocento**, a cura di un altro nome prestigioso, Guido Davico Bonino.

Calvino aveva scelto il fantastico, Bonino sceglie invece l'amore o più precisamente l'erotismo.

I criteri di base delle due antologie sono naturalmente molto simili però, mentre Calvino divide i suoi racconti in due grandi famiglie tematiche: il fantastico «visionario» e il fantastico «quotidiano», Bonino rifiuta qualsiasi tipo di raggruppamento e dispone i vari brani secondo la pura successione cronologica della data di nascita dei singoli autori.

La scelta, come spiega lo stesso autore, è dovuta al fatto che la tematica erotica è troppo variegata, nella sua straordinaria ricchezza, per poter accettare qualunque sistemazione cogente. Volendo proprio tentare un raggruppamento, il criterio discriminante avrebbe potuto essere quello storico-letterario e i racconti avrebbero, allora, dovuto essere divisi in tre epoche: quella romantica, quella realista, quella simbolistico-decandente. Ma sarebbe stata una distinzione aprioristica e comunque forzosa.

Inoltre, come non valutare quante marcate differenze, a livello critico, esistono, ad

esempio, per l'aggettivo «romantico» nell'ambito della storia letteraria inglese, russa, tedesca, francese e così via.
Scelta cronologica dunque per quanto riguarda la successione degli autori, scelta personale di Bonino per quanto riguarda i racconti stessi. Intendo dire che il curatore per questa sua antologia, ha preferito attenersi alle letterature di cui ha avuto frequentazione più diretta, evitando un eclettismo che avrebbe finito per rivelarsi dilettantesco e superficiale. Il lettore non troverà, ad esempio, racconti polacchi, ungheresi, rumeni e bulgari, non troverà racconti scandinavi né sudamericani, sia di lingua spagnola che di lingua portoghese. Ma del resto si sa, un'antologia è sempre discutibile, non può contenere tutto, per sua stessa definizione non è mai esaustiva. Comunque, i racconti sono tutti di alto livello e molti sono vere «chicche» per gli appassionati.
Apre il primo volume della raccolta Novalis con una delicata e misteriosa fiaba, **Fiorellin di Rosa**, dove risuona l'eco autobiografico dello sfortunato amore del poeta per un'adolescente morta di mal sottile.
Di Heinrich von Kleist, Bonino ha scelto **La Marchesa di O...** che al suo apparire, nel 1808, scandalizzò la società letteraria tedesca essendovi l'amore rappresentato come mistione indecifrabile di idealità e istinto, di angelicità e demonismo, di tenerezza e sessualità.
Di particolare interesse sono anche **Il più bell'amore di Don Giovanni** di Jules Barbey d'Aurevilly, un racconto d'amore funambolico di una livida ferocia psicologica; **Il monte delle anime** di Gustavo Adolfo Bécquer tutto incentrato sul macabro binomio Amore-Morte; **Il matrimonio di Longstaff** di Henry James sul tema dell'amore che sfugge, che si sottrae al possesso dell'uomo ignaro e incapace di comprenderne in pieno la straordinaria forza; **Perseo e Andromeda** di Jules Laforgue, una rivisitazione del mito di Andromeda impastato di tenerezza e ironia.
Ma qui mi fermo perché l'elenco sarebbe lunghissimo dato che tutti i racconti, senza esclusioni, sono di estremo interesse. Un discorso a parte merita invece la letteratura italiana che compare in un'esigua e severissima scelta.
Bonino propone **Fatale influsso**, di Capuana, i notissimi **La lupa** di Verga e **Senso** di Boito e, infine, **La veglia funebre** di D'Annunzio tratto dalle Novelle della Pescara.
Oggi, dice Bonino, è di moda affermare che l'ottocento letterario italiano è marcatamente inferiore all'ottocento delle altre letterature. Lo affermava anche Calvino per il racconto fantastico e può anche darsi che, limitatamente a quel genere letterario, avesse ragione. Diverso è se si parla di racconti d'amore, ma il fatto è che nella letteratura italiana è proprio il genere «racconto» a essere carente. I nostri grandi dell'ottocento hanno scelto il romanzo, la lirica, la tragedia, mai o quasi mai il racconto. Comunque, quando si cimentano nel racconto, lo fanno decisamente con onore, basti per tutti ricordare il pathos fatale, acre, potente che si sprigiona dalla Lupa verghiana, una figura che nulla ha da invidiare alle cupe e tragiche eroine di un Hoffmann, di uno Stendhal, di un Tolstoj, di un Poe.
Resta infine da segnalare che i **Racconti d'amore dell'ottocento** si avvalgono di traduzioni di ottimo livello e di una prefazione dello stesso Bonino scarna ma chiara e esauriente.

Marina Delli Colli

Racconti d'amore dell'ottocento, Mondadori, pp. 292 e pp. 255, lire 14.000.

Bevilacqua: tante donne, poche meraviglie

Ci sia consentito celiare col titolo dell'ultimo romanzo di Alberto Bevilacqua, sicuri che lo stesso autore sarebbe il primo a riconoscere la pertinenza di un'interpretazione «semiseria» della sua opera. **La donna delle meraviglie** è concepito come un romanzo giallo, o per dir meglio, a suspense. Per l'intero romanzo, infatti, il protagonista (inutile aggiungere che il protagonista è da identificare con l'autore stesso, secondo un modello divenuto ormai talmente usuale da rasentare la noia) si trova alle prese con una misteriosa figura femminile che si insinua diabolicamente nella sua vita, tenendo celata fino alla fine la propria identità, e costringendo il protagonista, un uomo già pieno di problemi per conto suo, a sfilacciarsi il cervello nel vano tentativo di dare un'identità alla donna. Ma, si sa, non tutti i mali vengono per nuocere. Così l'invadente comparsa femminile costringe il buon uomo a frugare nel proprio passato e nel proprio presente; a rievocare personaggi e luoghi dell'infanzia padana; a riallacciare rapporti con precedenti partner femminili da tempo cadute nel dimenticatoio (moglie compresa). Il lettore si trova in tal modo flottante fra paesaggi e atmosfere alla **Amarcord** di Fellini e crudi ritratti di realtà urbane (a Roma, attuale luogo di residenza del protagonista, nei confronti della quale Bevilacqua, da buon padano, non manca di spargere i ben noti e scontati contrappunti velenosetti: si veda, verso la fine, il

SEGNALAZIONI/LIBRI

Secondo un antico detto cinese «Vedere una volta è meglio che sentir dire cento volte». E i turisti provenienti da tutto il mondo che si recano in Cina scopriranno quanto questo detto sia vero.
Proprio per venire incontro alle esigenze del turista, le edizioni Calderini hanno pubblicato una guida, **Cina - Guida Ufficiale della Repubblica Popolare Cinese**.
Con questo volume la Cina presenta se stessa agli stranieri, sempre più numerosi, che intendono visitarla. Consultandola si potranno trovare notizie dettagliate su Pechino, Canton e Shanghai; notizie illustrative di più di sessanta località; indirizzi di alberghi, ristoranti, negozi; consigli su come usare gli aerei, i treni, le poste; modalità per i cambi della valuta e le pratiche doganali; tutti i ragguagli storici e artistici sui luoghi e i monumenti che meritano l'attenzione del turista e in più una fraseologia di base essenziale per esprimersi in cinese.
Un libro dunque indispensabile per chi ha in programma un viaggio in Cina ma interessante anche per chi vuole sapere qualcosa di più sul misterioso e affascinante Celeste Impero.
Cina - Guida Ufficiale della Repubblica Popolare Cinese, Calderini, pp. 260, lire 15.000.

dialogo col padre). Tutto ciò è inframmezzato dalle misteriose apparizioni (per lo più telefoniche) della donna delle meraviglie, che dimostra di essere informatissima non solo degli episodi maggiormente significativi che hanno punteggiato la vita del nostro, ma addirittura dei suoi più riposti stati d'animo, persino delle intenzioni inespresse, dei racconti mai scritti, delle sensazioni mai provate. Che sia un «alter ego»? Ahi, la psicanalisi! Come può uno scrittore in crisi di idee e di motivazioni non fare un pensierino al temario offerto dalle interpretazioni psicanalitiche del proprio malessere? In effetti il romanzo si dipana come un romanzo psicologico, solo che non gli giova la voluta aderenza al dato squisitamente e insistitamente reale. È un racconto che non si alza, che vola basso, che stenta a liberarsi dalle pastoie di un autobiografismo troppo smaccato e non abbastanza filtrato. Ogni giallo galoppa verso la rivelazione finale. E ogni buon recensore di un giallo si guarda bene dal confidare ai lettori chi è l'assassino. Nel nostro libro non avvengono delitti, ma ciò non di meno ci asterremo dal rivelare l'identità della donna misteriosa, più per un rispetto dovuto al genere che non all'esemplare in questione, cui, ci si creda, nessuna rivelazione toglierebbe o aggiungerebbe qualcosa.

Claudio Giovanardi

A. Bevilacqua, La donna delle meraviglie, *Mondadori, pp. 255, lire 16.000.*

DISCHI

Una sinfonia per violino

In un vecchio disco di serie «economica» (Eclipse ECS 670 della Decca) la Sinfonia spagnola di Edoardo V.A. Lalo: un musicista francese di cui, a dire il vero, non si sente parlare molto spesso. Ed è proprio questa la ragione che mi spinge a dirne quel tanto che può contenere lo spazio, riga più riga meno, assegnato a questa rubrica. Vissuto in pieno secolo diciannovesimo (nasce nel 1822 e muore nel 1892), si fa partecipe di quel romanticismo francese caratterizzato da brillantezza ed eleganza di scrittura, appoggiandosi volentieri al folclore di Spagna, patria di suoi ascendenti. Fenomeno, questo dell'evocazione dei ritmi e delle melodie spagnole, che non troviamo soltanto in Lalo; mi limito qui a ricordare le scivolate iberiche di un Bizet o di un Chabrier o di un Ravel.
Il Lalo non incontrò subito il favore del pubblico, tanto da convincersi essere la migliore cosa l'abbandono della partita. Ma poiché era scritto che il suo nome non sarebbe passato sotto silenzio nella storia della musica, riprese l'attività compositrice e da allora i suoi lavori cominciarono a ricevere buoni apprezzamenti dall'uditorio parigino dove la sua attività principale fu di suonare il violino in un quartetto.
Tra questi lavori emerge la Sinfonia spagnola che gli assicurò la fama internazionale. La Sinfonia è scritta in cinque movimenti per violino ed orchestra con predominio del primo sulla seconda che è chiamata a svolgere la funzione di accompagnamento; proprio perciò, forse, non è stata chiamata concerto. Non discorso dialettico fra violino ed orchestra, con l'alternarsi delle parti in condizione paritetica che troviamo nei concerti di Mozart, di Beethoven, di Mendelssohn, ma piuttosto il continuo flusso del racconto svolto dal violino che chiede all'orchestra la funzione di completamento, di integrazione e di arricchimento. Un po' come accade col nostro Niccolò Paganini; non per nulla Lalo era un buon violinista...
La Sinfonia spagnola ebbe subito grande risonanza anche perché eseguita dal grande violinista Pablo Sarasate per il quale era stata scritta.
La composizione si snoda nei suoi cinque movimenti ora col ritmo, ora con la melodia, ora con entrambi ispirati alla Spagna, con molta eleganza e scioltezza, sì da non farci accorgere dei virtuosismi contenuti nei suoi pezzi. Nell'ascolto ci si rende conto della sua indiscutibile originalità: l'orecchio la riceve con piacere e la mente non solo l'accetta con grazia ma ne riconosce la solidità strutturale.
Dall'allegro del primo movimento con i suoi pezzi di bravura, all'allegro molto del secondo col tema spagnolo espresso nella forma di scherzo, all'intermezzo ed all'andante nel quale la melodia perviene ad una profondità emotiva inascoltata in precedenza ed infine al rondò premonitore e precursore del discorso che, avviato da Fauré, si concluderà con Ravel.
Ruggiero Ricci al violino, suonato con maestria, ci rende il brano nella forma più brillante e più completa, accompagnato dall'orchestra della Svizzera Romanza diretta da Ernest Ansermet. Peccato che l'incisione non sia all'altezza dell'esecuzione. Presentazione modesta con commento, solo in inglese, altrettanto modesto, riportato sul retrobusta. Ma già, l'avevo premesso: si tratta di un vecchio disco e della serie economica...

Gianfranco Angeleri

Venditti dodici anni dopo: una storia che continua

Nel lontano 1972 due giovanotti protagonisti delle serate al Folkstudio, un famosissimo locale di musica «alternativa» di Roma, incidono un ellepì dal nome latineggiante: **Theorius Campus**. Quei due giovanotti si chiamano Francesco De Gregori e Antonello Venditti, e scusate se è poco. Quel disco rappresenta una pietra miliare nella storia più recente della canzone d'autore italiana, un giro di boa fra un modo vecchio e uno nuovo di essere cantautori. Senza nulla togliere alla generazione dei Paoli, dei Tenco, dei Bindi, quella dei Venditti e De Gregori si è trovata a dover fare i conti con l'era del sintetizzatore e del computer, che possono aiutare ma anche complicare terribilmente le cose.
Antonello Venditti piace per quel suo modo semplice, spontaneo di raccontare «le cose della vita». È un cantastorie che rifugge dagli intellettualismi inutili, ma che ha una capacità innata di registrare, quasi di catturare, la sensibilità dominante del momento. Tutti ricorderanno **Lilly**, un album

Antonello Venditti

del 1975, considerato da alcuni il suo capolavoro. Ebbene lì, con notevole anticipo sui tempi, erano affrontati due temi divenuti in seguito familiari: il problema della droga e quello del riflusso dopo gli anni della contestazione e della politicizzazione dei giovani. Nelle orecchie di tanti sportivi e non risuonano le note della celeberrima «Grazie Roma», una canzone del 1983 nella quale Venditti dava sfogo alla sua grande passione di sportivo e riusciva ancora una volta a interpretare perfettamente gli umori di un pubblico che del calcio ha fatto uno dei simboli preferiti del suo tempo.
Arriviamo all'ultimo album di Antonello, **Cuore** (RCA 23465), un album che è stato anticipato nel successo dal singolo «Ci vorrebbe un amico», uno dei pezzi più ascoltati e amati dell'estate. Si tratta, ed è quasi superfluo dirlo, di un prodotto di eccellente qualità. L'album rappresenta una ripresa del discorso musicale già iniziato in **Sotto la pioggia** e solo momentaneamente interrotto con l'ellepì **Circo Massimo**, sanguigno e generoso come l'occasione per cui era stato registrato. Ritroviamo dunque il miglior Venditti, quello che riesce a fondere malinconia e ironia, sentimento e ragionamento, ragione e filosofia. I pezzi sono tutti godibilissimi; difficile scegliere. Molto belle ci sembrano «Qui» e «L'ottimista». La voce è quella di sempre: calda, con le caratteristiche impennate e la grande capacità di estensione. Le musiche sono perfettamente curate. I testi risultano densi e pregnanti, ma al tempo stesso perfettamente comprensibili.
Il miracolo di questo artista che sa parlare al proprio pubblico è ancora una volta riuscito alla perfezione. Non resta che pensare a un successo dal «cuore» antico.

Claudio Giovanardi

Jimi Hendrix-Kiss the Sky

Nonostante siano trascorsi 14 anni dalla sua morte, avvenuta a Londra il 18 settembre 1970 per intossicazione da barbiturici, Jimi Hendrix vive ancora oggi nel ricordo di molti. Ciò non deve stupire, in quanto Hendrix è stato uno dei più grandi artisti della storia del rock'n roll, nonché uno dei migliori chitarristi della storia. La grande padronanza dello strumento, la notevole tecnica, la fervida creatività ne hanno fatto per moltissimi un modello assai imitato e tuttavia mai eguagliato. La sua musica è inconfondibile, un insieme di rock, blues, rytmy and blues, fuso in una mistura piena di energia e di originalità.

Jimi Hendrix

L'uscita sul mercato di «Kiss the Sky», con undici brani rimissati su master digitale, permettono di poter ascoltare parte della produzione Hendrixiana con una dinamica ed una tecnica di incisione eccezionali. C'è l'inedito «Killing Floor» di Howlin Wolf, registrato al festival di Monterrey del 1967, e alcune perle del repertorio di Jimi Hendrix, come «Red House», «Purple Haze», «All along the watchtower», «Voodoo child» (slight return), «Third stone from the sun». Sono tutti brani già noti, tratti dagli album «Are you Experience», «Axis as bold as Love», «Smash hits», «Electric ladyland», registrati prima con gli Experience, poi con la Band of Gypsies. Questo LP può essere un'ottima occasione per chi, conoscendo Hendrix, voglia riascoltarlo al meglio, ma soprattutto per tutti coloro che, non conoscendolo, hanno bisogno di qualcosa che faccia apprezzare e lo stile chitarristico e il modo di fare musica di Jimi Hendrix. Naturalmente diviene un must per i fans più affezionati, essendo il primo di una lunga serie di album con brani inediti fino ad ora rimasti nel cassetto.

Roberto D'Amico

TELEVISIONE

di Maurizio Valadon

Biagi/Baudo, e l'informazione diventa spettacolo

Mentre i grandi net-work televisivi combattono la battaglia dell'ascolto ancora a colpi di «grandi film», serial dal consolidato successo (**Dynasty, Charlie's Angels**, ecc.) e nuovi investimenti (**Hotel, Lottery**, ecc.), la Rai risponde coltivando il suo orto più produttivo in termini di ascolto: l'informazione. Ma la risposta non è del tutto pacifica: all'interno del monopolio dell'informazione televisiva ci sono imperi in formazione e decadenza, defenestrazioni e improvvise ascese, impreviste solidarietà e inattese fratture. E può anche capitare che l'informazione pura, quella progettata, costruita e gestita dai professionisti del giornalismo televisivo entri in rivalità con l'informazione di ritaglio, quella impropria che spunta tra le maglie di uno show o di tramissioni di grande popolarità come **Pronto Raffaella?** e **Domenica in...**
Su questo sfondo, l'ultima carta giocata dalla RAI per rafforzare la sua strategia e il suo palinsesto è **Linea Diretta**, la trasmissione di Enzo Biagi a cura di Nino Criscenti e in onda su Raiuno alle 23 tutti i giorni dal lunedì al venerdì. **Linea Diretta** che ricalca alcune trasmissioni americane di grande successo, utilizza una formula d'informazione d'assalto e si basa su interviste, per lo più in diretta, coi protagonisti della politica, della cultura, dell'economia, dell'attualità di ogni parte del mondo. Una trasmissione che si serve di satelliti e tecnologie avanzate e che solo qualche anno fa non sarebbe stata possibile. Con **Linea Diretta** l'informazione TV abbandona le monotone sponde a cui approdano quotidianamente i quattordici appuntamenti dei telegiornali di Raiuno, Raidue, Raitre e salpa verso un nuovo genere televisivo in cui il potenziale informativo di una notizia si misura con le sue potenzialità spettacolari.
Ma come è strutturata **Linea Diretta**? Al servizio d'apertura segue la rubrica **Linea diretta coi giornali di domani** in cui Biagi legge e presenta le prime pagine dei quotidiani del giorno dopo. E si conclude con un'altra notizia d'attualità su cui Biagi accende rapidamente i riflettori. Ma mentre **Linea Diretta** dà le notizie di «domani» (e in certi casi crea addirit-

tura le notizie, come nell'intervista ad Alì Agca sul rapimento di Emanuela Orlandi) il TG della notte, che va in onda subito dopo, torna sugli avvenimenti della giornata appena trascorsa, con un fastidioso effetto di inattualità. Non sarebbe allora più razionale eliminare il TG di mezzaserata, anticipare il TG della notte e mettere Biagi in chiusura di trasmissioni, consentendogli di lanciare con libertà il suo ponte col giorno dopo?

Se non proprio la rivalità, il confronto senz'altro esiste se prima dell'avvio di **Linea Diretta** un gruppo di giornalisti RAI, ha contestato il contratto-Biagi sostenendo che affidare a un «esterno» con al seguito una redazione di sua fiducia una così importante fetta dell'informazione di Raiuno, era un affronto, una mortificazione della professionalità degli «interni».

Eppure il vero rivale di Biagi è un altro. La sfida non è tra due diverse formule d'informazione quotidiana, ma tra informazione spettacolarizzata e spettacolo con voglie d'informazione, tra Enzo Biagi e Pippo Baudo (trascuriamo la signora Carrà e il suo salotto, dal momento che con l'estate «Pronto, Raffaella?» chiuderà i battenti). E tra Biagi e Baudo qualche frizione è già sorta alla terza messa in onda di **Linea Diretta**. Baudo — in diretta — presentava San Remo e Biagi — in diretta — commentava il Festival attraverso giudizi, ricordi, critiche, malinconie di alcuni protagonisti della nostra musica leggera.

Lo spettacolo del Festival, però, si è prolungato oltre i termini stabiliti e Biagi — risentito — ha polemicamente annullato il pur previsto collegamento col palcoscenico di San Remo (un'altra versione dei fatti dice che ad annullare il collegamento siano stati Baudo e Ravera, il «patron» del Festival). In ogni caso, le ostilità si sono aperte davanti a milioni di telespettatori. Certo, San Remo è stato un episodio brevissimo di contiguità di palinsesto tra Baudo e Biagi, ma anche a distanza il confronto continua.

SEGNALAZIONI/RADIO–TV

Diavoli, elisir e tanto Hoffmann da ascoltare

Per quanto riguarda la radio, segnaliamo lo sceneggiato «Gli elisir del diavolo», tratto dal romanzo di E.T.A. Hoffmann, liberamente ridotto da Amleto Micozzi, regia di Marco Parodi.

Il romanzo, che narra in chiave autobiografica le vicende di Fra' Medardo, celebre predicatore del '700 condotto a compiere i più orrendi misfatti, è una delle opere più rappresentative di Hoffmann. Metafisico romanzo dell'orrore, grottesca e preveggente indagine sull'inconscio umano, gli «Elisir» sono il fantastico frutto di un autore il cui talento multiforme ha segnato la storia non solo delle lettere, ma della musica, anticipando di un secolo molte scoperte della psicologia del profondo.

Gli «Elisir del diavolo» vanno in onda dal 13 gennaio la domenica alle ore 20 su Radiouno. Le puntate sono sedici e per gli appassionati del genere, il divertimento è garantito fino a tutto aprile.

La straordinaria storia dell'Italia

La RAI-TV ha «scritto» il secondo capitolo de «La straordinaria storia dell'Italia», il programma di Raiuno dedicato all'evoluzione culturale e civile del Paese dalle origini ai nostri giorni. Dopo la prima serie incentrata sulle avventurose vicende dalla preistoria all'impero romano, il programma ricostruirà adesso la storia del medioevo italiano, dal crollo dell'impero d'occidente al XIV secolo, dalle invasioni barbariche alla peste del 1348. All'elaborazione e alla realizzazione del programma — che andrà in onda in dodici puntate nella prossima primavera — hanno collaborato i maggiori specialisti della materia. I curatori sono Girolamo Arnaldi, storico del medioevo, Mario Francini e Adriana Borgonovo.

(a cura di Alfonso Marrazzo)

Pippo Baudo, re dell'intrattenimento di fine settimana, ha abbandonato da tempo il ruolo di conduttore per decollare verso il giornalismo televisivo, e se Biagi si collega via etere con i protagonisti del mondo di oggi, Baudo ospita e intervista — anche lui in diretta — a **Domenica in...** ballerine e scrittori, cantanti e intellettuali di grido, star e politici. Dai due estremi opposti Biagi e Baudo stanno lavorando per sfumare, confondere i vecchi generi televisivi, per avvicinare in una sintesi ideale lo spettacolo e l'informazione.

Un giorno, chissà, accendendo la TV in una domenica pomeriggio troveremo il bianco chiomato, settentrionale Biagi nello studio di **Domenica in...**, non per presentare il suo **Millecamere**, ma come conduttore. E Baudo? Migrato sempre più a nord, in uno studio di Milano, realizzerebbe finalmente il suo sogno: fare il giornalista a pieno titolo, Non dimenticando lo spettacolo, naturalmente.

Ritorna il Quartetto Cetra

Ritorno televisivo alla grande per i Cetra, «Quartetto» musicale per eccellenza, che saranno gli ospiti fissi della terza edizione di «Al Paradise», come sempre diretto da Antonello Falqui.

Tra i successi del passato e del presente, attraverso il ricordo dei momenti musicali più significativi degli ultimi decenni, i Cetra sceglieranno e svilupperanno alla loro maniera un tema a soggetto per ogni puntata.

FILATELIA

di Sebastiano Di Mauro

VATICANO

Il 27 novembre è stata emessaa l'ultima serie prevista per il 1984, celebrativa del sedicesimo centenario della morte di S. Damaso Papa.
La serie è composta da tre valori che riproducono:
— *il valore da L. 200*, la ricostruzione del sepolcro dei SS. Marcellino e Pietro nella catacomba «ad duos lauros» sulla via Casilina. Viene riportata la scrittura «Percussor Retulit Damaso» che costituisce una parte del testo della epigrafe posta da S. Damaso;
— *il valore da L. 500*, l'epigrafe posta da Papa S. Damaso sulla tomba di S. Gennaro sepolto nella «spelunca magna» della Catacomba di Pretestato sulla via Appia Pignatelli;
— *il valore da L. 2.000*, ruderi della basilica costruita da Papa Damaso in onore dei martiri Simplicio, Faustino e Beatrice, sulla catacomba di Generosa, in via Portuense.

Contemporaneamente è stata emessa una serie di cinque cartoline, dell'unico facciale di L. 400, che riproducono:
— Ritratto di Papa Paolo V e le sale destinate, nel 1611, a sede dell'Archivio Segreto Vaticano;
— ritratto del Papa Leone XIII, lapide a ricordo dell'apertura agli studiosi dell'Archivio Segreto Vaticano;
— composizione di documenti con sigilli aurei, conservati nell'Archivio;
— lettera su seta e relativa custodia con figura del drago, inviata nel 1650 dall'imperatrice cinese Elena a Papa Innocenzo X, conservata nell'Archivio;
— grafico illustrativo dei nuovi locali dell'Archivio nel sottosuolo del cortile della Pigna, nella Città del Vaticano.

SAN MARINO

Il 5 dicembre le Poste Sammarinesi hanno emesso la ricorrente serie natalizia scegliendo tre particolari di un dipinto di

Antonio Allegri, detto il CORREGGIO, uno dei maggiori pittori del Rinascimento «La Madonna di San Girolamo».
Valori da L. 400 - 450 e 550.
TIRATURA: 450.000 serie composte in trittico.

FILATELIA FERROVIARIA

Grande successo ha ottenuto la Manifestazione organizzata il 15 dicembre dal D.L.F. di Roma per celebrare il centenario della linea Roma-Anzio-Nettuno.
Una locomotiva a vapore trainante alcune vetture d'epoca, con terrazzino e freno a mano esterno, è stata salutata da migliaia di giovani studenti accorsi lungo il percorso. Per l'occasione è stato utilizzato il timbro speciale che riproduciamo. Altro timbro speciale è stato utilizzato a Pontassieve il 17 dicembre per l'inaugurazione del nuovo Cantiere F.S. per la rigenerazione delle rotaie.

LETTERE A VOCI

Avarie ed etichette

Egregio Direttore, sono un ferroviere in servizio da 22 anni con la qualifica di «conduttore» e vorrei che questa mia lettera venisse pubblicata perché ho ancora a cuore l'interesse delle F.S.
Il punto che vorrei mettere in evidenza è quello delle *avarie alle vetture*.
Succede quotidianamente di vedere incollate, sui longheroni delle vetture, delle etichette, indicanti avarie, con date di applicazione spesso molto vecchie.
Ormai è invalsa l'abitudine di «riparare» tantissime irregolarità del materiale rotabile con questi pezzi di carta! È mai possibile che non si possa in qualche modo risolvere *seriamente*, anche se solo in parte, questo problema?
Oltretutto ne va di mezzo l'immagine della nostra azienda che dà l'impressione, specialmente agli stranieri, di non curarsi affatto della propria clientela.
Mi auguro che vorrete avere la bontà di pubblicare questo mio sfogo, che la nostra Azienda voglia affrontare questo grosso neo a danno dell'utenza e di noi che lavoriamo sui treni.

Luigi Romano - Sulmona

Il Servizio Materiale e Trazione, da noi interessato, ci ha così risposto:
«Premesso che lo scopo precipuo delle etichette riportanti le avarie è quello di segnalare i guasti esistenti sui rotabili, di dare le necessarie indicazioni al personale che deve riutilizzare o ritirare dalla circolazione il rotabile interessato nonché a quello incaricato della sua riparazione, non dovrebbe essere sconosciuto al sig. Romano che le etichette in parola sono di vari tipi e colori e che ciascuno prospetta esigenze di intervento ed urgenza fra loro diverse.
Difatti mentre è in vigore una etichetta TV 57b — munita di una striscia trasversale rossa — la quale indica che il rotabile "non può viaggiare neppure vuoto" ed impone quindi la sua immediata riparazione, per contro esiste una etichetta TV 69 — di colore bianco — la quale indica che il rotabile "può viaggiare anche carico" e che questo deve essere riparato, possibilmente, durante le soste senza peraltro essere tolto specificatamente dall'esercizio.
Il sig. Romano avrebbe potuto precisare se le etichette da Lui citate e riscontrate in opera — ed in particolare quelle di meno recente data di emissione — prospettavano soggezioni nella circolabilità o meno dei rotabili relativi.
Peraltro in periodi di più intenso traffico viaggiatori oppure di trasporti di merci richiedenti l'impiego di carri appositamente attrezzati, possono verificarsi situazioni del genere segnalato specie se riferite a rotabili che per ricorrenti e spesso urgenti utilizzazioni su Reti estere, sostano in Italia per periodi alquanto limitati e non sempre in località provviste del personale e delle strutture occorrenti».

Sulle concessioni di viaggio

Egr. Direttore,
l'Azienda a suo tempo ha disposto che, in caso di matrimonio dei figli, che non hanno superato il 25° anno di età, e delle figlie dei dipendenti meritevoli, è possibile, mediante annotazione da apportare sul biglietto, concedere l'autorizzazione di viaggio di andata e ritorno anche al coniuge, utilizzando le stesse concessioni dei figli.
Ad una richiesta scritta agli Affari Generali, di una variazione di viaggio, rispetto all'andata, per mia figlia col marito, è stato risposto che la «concessione» era valida solo per lo stesso itinerario d'andata, cioè con ritorno alla stazione di residenza.
Questo modo di procedere — sebbene sia una concessione — è una vera stortura con discriminazione tra i figli dei dipendenti dell'Azienda, chi abita, ad esempio, a Roma non potrà affrontare per ragioni geografiche un percorso superiore ai

1000 km, per cui è obbligato ad effettuare il percorso di andata e ritorno nell'arco della validità del biglietto ordinario (Roma-Venezia - km 573 - 3 giorni), mentre chi parte da Palermo potrebbe usufruire, lungo il percorso, di ben 4 fermate intermedie con soste illimitate.
Inoltre, un figlio maschio che, con la maggiore età, non ha più i recapiti di viaggio, in caso di matrimonio non potrà usufruire di alcun biglietto, venendo così considerato meno di un estraneo che sposa la figlia di un dipendente.
Grazie.

Rev. Sup. Alberto Marino

Il Servizio Affari Generali da noi interpellato ha così risposto:
«La vigente normativa in materia prevede, in favore dei dipendenti meritevoli con almeno 20 anni di effettivo servizio, una speciale concessione in occasione delle nozze dei figli, che non abbiano superato il 25° anno di età.
Tale concessione dà la possibilità, nella particolare circostanza, alla futura nuora o al futuro genero di utilizzare le stesse due caselle del biglietto del figlio o della figlia del dipendente per recarsi, dalla località dove si celebra il matrimonio, ad altra della rete nazionale e viceversa.
Peraltro, è da tenere presente che, nel caso del sig. Marino, si è derogato alle disposizioni suddette autorizzando l'effettuazione del viaggio di nozze con il percorso di ritorno (Ventimiglia-Roma) diverso da quello di andata (Roma-Bardonecchia).
In relazione alla particolarità della concessione, la stessa prevede la possibilità per il coniuge dei figli dei dipendenti aventi titolo di effettuare un viaggio in treno in occasione delle nozze ed è quindi svincolato da prefissati limiti di percorrenza.
Circa la non prevista concessione di un biglietto gratuito in favore dei figli maschi di età superiore ai 25 anni in occasione delle loro nozze, essa discende dal fatto che tali familiari perdono il titolo al trattamento concessionale, in base alle vigenti disposizioni, al compimento di tale età. Peraltro anche loro possono beneficiare della particolare agevolazione di cui si parla qualora si uniscano in matrimonio con la figlia di un dipendente in attività di servizio che si trovi nelle condizioni prescritte a tali fini».

Un viaggio non piacevole

Egr. Direttore,
il mese scorso ho avuto occasione di effettuare un viaggio da Napoli a Milano. Sono sceso avvilito e devo dire, come ferroviere, umiliato. Sedici vetture stracolme, gente in piedi persino nelle toilettes (rese dunque inservibili) con montagne di bagagli in corridoio e sulle piattaforme che rendevano difficoltoso il passaggio. Le lascio immaginare le lamentele e gli insulti nei confronti dell'Azienda. Poiché sono ferroviere e conosco gli sforzi che si compiono per offrire un buon servizio ritengo che l'Azienda, in attesa che per i treni a lungo percorso si attui la prenotazione obbligatoria, dovrebbe far rispettare le norme circa il quantitativo di bagaglio che ogni viaggiatore può portare con sé. L'eccedenza di bagaglio potrebbe viaggiare sullo stesso treno nell'apposito bagagliaio. Faccio notare che il treno di cui parlavo all'inizio disponeva di un ampio bagagliaio del tutto vuoto. Io penso che oltre agli effetti senza dubbio benefici che si otterrebbero, i viaggiatori si abituerebbero a un'autodisciplina senz'altro positiva.
La ringrazio per l'attenzione.

Giorgio Trimani - Milano

Indubbiamente non ha fatto un viaggio piacevole sig. Trimani, purtroppo talvolta accade specie sui treni a lungo percorso. Comunque le sue proposte ci sembrano entrambe interessanti. La prenotazione obbligatoria eviterebbe un eccessivo ammassamento di persone, il bagaglio «disciplinato» eviterebbe l'accatastarsi dei colli nei corridoi e nelle piattaforme. Tutto questo con indubbio vantaggio per i viaggiatori e per i ferrovieri in servizio sui treni.
«Voci» richiama perciò l'attenzione degli Organi competenti sulla eventuale attuazione di queste proposte.

Grazie

Gentile Direttore,
sono vedova del ferroviere Vitaliano Quadroli in pensione, deceduto in un incidente stradale.
Finora ho percepito solo anticipi sulla pensione e devo, con stenti, tirare avanti.
Dagli addetti agli Uffici della Banca Nazionale delle Comunicazioni sono stata informata che, poiché mio marito intratteneva presso la stessa B.N.C. un c/c, era coperto da polizza cumulativa «Clientela Bancaria» che prevede, in caso d'invalidità permanente o di morte del titolare del conto, la corresponsione agli aventi diritto o agli eredi, di un importo pari a quello depositato.
Le scrivo questa lettera, perché sento il dovere di inviare, tramite il Suo giornale, un grazie di cuore alla Banca Nazionale delle Comunicazioni, perché oltre ad aiutarmi in tutto il disbrigo della pratica, mi ha liquidato in breve tempo, il doppio dell'importo depositato e questo, perché mio marito era deceduto a causa di un incidente stradale.
Sicuramente senza il supporto di questa polizza, all'impagabile dolore per la morte di mio marito, avrei dovuto aggiungere l'amarezza ed i disagi per poter sopperire alle immediate esigenze finanziarie, sia per me che per i miei figli.
Ancora grazie.

Marisa Quadroli

Una famiglia ferroviaria

Egregio Sig. Direttore,
un motivo di affetto verso i miei parenti mi ha spinto a scriverLe. Ho trovato recentemente una foto scattata da me nel 1970, poi messa in un cassetto e lì dimenticata. La foto ritrae cinque fratelli che hanno tutti prestato servizio nelle FS. Infatti il mio nonno paterno (vecchio cantoniere dell'ottocento) ha «dato» all'Azienda ben cinque figli e tre nipoti.
Purtroppo uno dei figli è recentemente scomparso ma credo che tutti gli altri avranno piacere di vedere una foto che li ritrae assieme. La ringrazio e la saluto complimentandomi per la sua interessante e formativa rivista.

Dante Ierace
Verificatore Squadra Rialzo
Chiasso

Con piacere, ma in via assolutamente eccezionale, accogliamo la richiesta del nostro cortese lettore.

UNA FOTO, UN TRENO

Alfred Eisenstaedt: *«20th Century Limited»*

Il «mosso», in fotografia, è un genere privilegiato. Indica, soprattutto, la velocità con la quale il soggetto prescelto, passando davanti all'obbiettivo della macchina fotografica, lascia nella pellicola soltanto una labile traccia dei suoi contorni, sufficiente, tuttavia, come nel nostro caso, a rendere riconoscibile la sagoma familiare di un treno in corsa che l'autore intitola «20th Century Limited», qualcosa come un rapido del ventesimo secolo a prenotazione obbligatoria. Il fotografo affascinato da questa tipica sintesi di movimento, si chiama Alfred Eisenstaedt, «Eisie» per gli amici, 87 anni di età, essendo nato a Dirschau, Prussia Occidentale, oggi Polonia, il 6 dicembre 1898 da genitori israeliti commercianti.

Con l'avvento di Hitler al potere Eisenstaedt è costretto ad emigrare negli Stati Uniti dove trascorrerà ben 44 anni della sua vita, trentasei dei quali, dal 1936 al 1972, come fotografo nello «staff» di «Life». Per questa rivista realizza qualcosa come un milione di negativi distribuiti su circa duemila servizi di qua e di là del mondo e più di ottanta copertine a cominciare proprio dal secondo numero del celebre settimanale.

Eisenstaedt occupa uno spazio molto significativo nella storia della fotografia a partire da quel particolare modo di lavorare a luce ambiente e a contatto immediato con l'evento («candid photo») che fece la fortuna, sul finire degli anni venti, di molti suoi connazionali, da Erich Salomon (morto poi in campo di concentramento), a Fritz Goro, a Felix Man, all'ungherese Martin Munkacsi, con i quali divise gli esordi di un nuovo genere — l'informazione fotografica — presso l'Associated Press e la Dephot di Berlino, agenzie dove molti dei membri avrebbero successivamente scelto terreni editorialmente più solidi e meno ideologicamente intolleranti. La crescente diffusione del piccolo formato (la famosissima «Leica») contribuì poi a rendere assai mobile il mestiere del fotogiornalista e a caratterizzare la fotografia, specie negli Stati Uniti, come grande fenomeno di massa con leggi e regole del tutto nuove.

È in questo clima che la figura di Alfred Eisenstaedt, «testimone del nostro tempo», come egli stesso si definì in occasione della prima personale a New York nel 1966, acquista il rilievo che merita. E quando nel 1979 «Eisie» tornerà in Germania, ripercorrerà fotograficamente la propria terra seguendo con la memoria i primi itinerari della giovinezza, ritrovando nelle radici di un tempo, sempre dure a morire, i significati più profondi della tradizione culturale germanica.

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

VdR voci della rotaia 3

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE DELLO STATO ANNO XXVIII MARZO 1985

SPECIALE

I giovani in ferrovia

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

VdR

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

Direttore
Francesco Pellegrini

Redattore capo
Piero Spila

Redazione centrale
Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore, Aldo Battaglia (progetto di copertina)

Segretario di redazione
Ferruccio Facchinelli

Amministrazione
Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Rita Montuschi, Renato Napoli, Renzo Ramiconi

A questo numero hanno collaborato
per i testi:
Gianfranco Angeleri, Camillo Benevento, Piero Berengo Gardin, Stefano Biserni, Marcello Buzzoli, Luigi Cancrini, Andrea Costi, Tullio De Mauro, Tommaso Dresda, Laura Facchinelli, Claudio Giovanardi, Giulio Giulietti, Maria Guida, Renzo Marello, Alfonso Marrazzo, Jean Paul Masse, Renzo Nissim, Claudio Novara, G.B. Pellegrini, Giuseppe Scopelliti, Mario Urpi
per le foto:
Gino Cattoli, Vincenzo Certo, Francesco Cirillo, Demetrio Costantino, Lorenzo De Palma, Vincenzo Di Cara, Bruno Di Giulio, Efrem Festari, Gianfranco Giovagnoli, Anastasio Grillini, Luigi Intorcia, Antonio Lampedecchia, Demetrio Mafrica, Andrea Melloni, Massimo Panchetti, Bonaventura Pelucchini, Ruggiero Piazzolla, Giuseppe Romeo, Enzo Rivoira, Luigi Trucco, Luigi Zancan

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

Sommario

Copertina: una «due piani» sfreccia nei pressi della stazione di Varazze. Foto di Lorenzo De Palma

Lettere 4

Questo primo numero da direttore... 5
di Francesco Pellegrini

Speciale: i giovani in ferrovia
I ferrovieri del Basic 6
La parola a loro 8
Sentiamo l'esperto 9
di Luigi Cancrini
Sentiamo chi li dirige 11

Più della metà dei ferrovieri in servizio ha meno di quarant'anni. Un'inchiesta di «Voci» sui comportamenti, le attese, i problemi e le idee dei nuovi ferrovieri

Il punto sull'industria ferroviaria
Intervista con l'ing. Cardini 12
I «Vip» del settore 14
Luci ed ombre anche in Europa 16

Viaggio nell'universo MCTC 18
di Marcello Buzzoli

Guerra alla carta 22
di Marina Delli Colli

Le buone (e belle) azioni di 100 anni fa 24
di Claudio Novara

Le voci di fuori 28
Sulla stampa - In Parlamento - L'opinione

Binari nel mondo
Si riparla del ponte-tunnel 30
di Jean Paul Masse
Arriva il «treno-bus» 31
di Renzo Nissim
In breve dall'estero 32

Notizie dai Compartimenti 33

Rubriche 37
Amici in pensione - Notizie per il personale
Tuttarete - Un treno nel cassetto

Tempo libero 46
Cinema - Teatro - TV - Libri - Dischi

Una foto, un treno 51

LETTERE

Giovani e meno

Caro Direttore,
sono un assiduo lettore di «Voci della Rotaia» fin da quando sono entrato in ferrovia (ormai sono passati più di sei anni). Devo dire che il giornale mi piace, mi interessa, lo trovo moderno e al passo con i tempi. Però, ed è per questo che vi scrivo, vorrei farvi un appunto, o forse più che un appunto, una domanda. Perché su «Voci» si parla tanto di linee, di impianti, di nuovi materiali rotabili e così poco di noi, dei ferrovieri? Io ricordo che qualche anno fa leggevo inchieste, articoli proprio sugli uomini che lavorano sulle linee, nelle stazioni, sui treni. E inoltre perché non si parla mai dei giovani eppure i giovani oggi in ferrovia sono una realtà importante. Siamo tanti, saremo sempre di più, abbiamo tanti problemi. Mi piacerebbe che se ne parlasse su «Voci».
Grazie

Lorenzo Guerra
Torino

Cara «Voci»,
l'altro giorno, durante un lungo viaggio in treno, ho parlato con un giovane ferroviere. Parlando con lui ho fatto un tuffo nel passato, in un passato che credevo di aver dimenticato ormai del tutto.
Mi vennero in mente i turni che facevamo alle Gestioni allorquando non si faceva la notte e che si chiamavano: spezzato, spezzatino, tirone. Nella nostra categoria per aver diritto al pagamento del riposo settimanale facevamo sessanta ore. Si creda, alla fine di certi turni si aveva la testa a pallino.
Per imparare le Condizioni e Tariffe dei Biglietti e Merci onde conseguire le abilitazioni davamo qualcosa ad un Capo Gestione per l'insegnamento perché i corsi si facevano solo per il movimento.
Allora si era tuttofare: un agente faceva il C.S. e il gestionista (nelle piccole stazioni), un bigliettaio poteva essere comandato a fare le consegne ai treni.
Durante la guerra più di una volta si andava con picco e pala a rassettare la linea danneggiata da bombardamenti.
Non pensavamo lontanamente di essere eroi: ci pareva tutto normale!
Per la ricostruzione chi scrive, pur avendo iniziato la sua vita ferroviaria nelle Stazioni, visse l'entusiasmo della ripresa alla Trazione, dove passò il resto della sua carriera. Tutte quelle vaporiere sbudellate, i locomotori danneggiati abbandonati lungo le linee!
Solo ora mi rendo conto della capacità d'iniziativa di quei vecchi Capi Tecnici, spesso venuti su dalla gavetta, ma con tanta esperienza e gli operai, molti dei quali non all'altezza del compito perché assunti senza accertamenti professionali, che supplivano con la volontà e l'entusiasmo.
Utilizzando le sale montate di un locomotore, lo statore di un altro e magari il rotore di un altro ancora si formava una nuova macchina, ma intanto si rimetteva in funzione l'ingranaggio per garantire i mezzi di trazione per il traffico che pian piano aumentava in attesa che le Grandi Officine e l'Industria privata fossero in grado di procedere alle riparazioni radicali.
Ecco vorrei che questa gente venisse ricordata perché è quella che maggiormente ha sofferto, quella che più si è prodigata è la meno che ha beneficiato dei miglioramenti che giustamente il progresso avrebbe portato.
Mi ricordo che alla minaccia del primo sciopero dei ferrovieri, il Direttore Generale (era Di Raimondo) fece un proclama alla radio invitandoci a desistere perché «l'Italia conta su di voi».
L'Italia ci conta sempre e quel passato di fatiche, di paghe bassissime, non mi ha portato amarezza ma serenità, forse sarà il ricordo della gioventù. Per quanto riguarda i quattro soldi che ci danno... è un'altra cosa.

Roberto Falcone

Abbiamo voluto unire queste due lettere, quella di un ferroviere giovane e quella, assai bella, di un ferroviere anziano perché entrambe rispecchiano una realtà, vista da prospettive diverse, che ci sembra molto significativa. Il vecchio ferroviere torna indietro nel tempo, ricorda, il ferroviere giovane vuole conoscere, vuole informarsi, vuole sapere. E il nostro ferroviere giovane ha anche ragione. È vero che da molto tempo non sono più apparse su «Voci» inchieste sugli «uomini», ma non è certo venuta meno la nostra attenzione. E infatti, proprio in questo numero, «Voci» presenta un lungo servizio sui giovani, sui loro problemi, sulle loro esigenze, sulle loro aspettative. E continueremo sempre a considerare l'«uomo ferroviere» come protagonista essenziale del mondo ferroviario. ■

Ultime notizie da Divaccia italiana

Egr. sig. Direttore,
con molto ritardo, ieri, ho ricevuto la rivista «Voci» n. 11 del novembre 1984, ed ho visto, con comprensibile emozione nella rubrica «un treno nel cassetto», la foto del gruppo ferrovieri della Stazione di Divaccia S.C. (Trieste) inviata dal caro Barazzutti.
Mi sono riconosciuto (in abito civile, era il mio giorno di riposo). Sì, sono Ugo Volpe (237000) l'ultimo Capo Staz. Titolare di Divaccia *Italiana*, ricordo gli ultimi tempi della mia stazione e le mie peripezie...
Nel 1943, passammo sotto il controllo dei ferrovieri tedeschi. Molti, del mio personale, fuggirono, io, mandata la famiglia a Porpetto (in Friuli), rimasi al mio posto di Titolare e di Presidente del D.L.F., con la mensa, bagni, dormitorio, cine, teatro sempre in funzione.
I ferrovieri e militari tedeschi apprezzarono le mie attività e ufficialmente riconobbero, fra l'altro, una mia azione coraggiosa (oggi direi incosciente) con una lettera della Betriebsamt 204 del 3-1-1945 dal Capo Compartimentale Germanico Sabarth, e con la promessa di proposta per la Croce di ferro al merito.
Ebbi solo in regalo un pacco di 100 sigarette! Però l'episodio e altri precedenti, mi furono utili in seguito, in quanto, venni arrestato dalle S.S. di Divaccia il 18-2-'45 quale partigiano, e assegnato nel reparto politici delle carceri «Coroneo» di Trieste il 23-2-'45.
Venni prelevato dalle S.S. il 12-4-'45 e processato. L'accusa di essere partigiano fu minimizzata per le benemerenze in atto, e venni rilasciato il 24-4-1945 evitando anche la probabile deportazione in Germania, come avvenne ad altri miei compagni di cella.
Avevo perduto la mia stazione, quindi tutte le cose del mio appartamento e del mio ufficio. Non mi sentivo più la forza di accettare qualche proposta del Compartimento di Trieste, e chiesi il trasferimento a Milano Centrale... e poi la pensione.
E ora, ad oltre 82 anni, vivo di ricordi, con un po' di amaro in bocca... ma lieto di essere ricordato.
Signor Direttore, mi perdoni, è la prima volta che scrivo questi episodi della mia vita... Grazie.

Ugo Volpe

Questo primo numero da direttore...

L'INCARICO di dirigere «Voci della Rotaia» rinnova e amplia la fiducia dell'Azienda che mi accompagna nella responsabilità delle Relazioni aziendali.
Sono vivamente grato al Direttore Generale per avermi chiamato a questo incarico importante e difficile avendo ritenuto meritevole di apprezzamento il lavoro sin qui svolto nell'Azienda e dandomi la possibilità di mettere a frutto una specifica esperienza professionale.
Desidero rivolgere, altresì, il saluto più cordiale al Dr. Ciambricco che per tanti anni ha recato a questo giornale il contributo di una professionalità prestigiosa ed entusiasta.
Ai lettori devo dichiarare con chiarezza il programma o, più modestamente, le intenzioni che sono alla base del lavoro che intendo svolgere insieme con la redazione, alla quale va tutto il mio apprezzamento.
Va, peraltro, sottolineato che la linea editoriale di «Voci della Rotaia» non potrà che essere coerente con le direttive generali di politica aziendale dettate dall'Alta Dirigenza. Per quanto toccherà fare a noi, mi limito ad esprimere alcuni convincimenti. «Voci della Rotaia» ha conquistato una larga diffusione e un ampio prestigio. Nondimeno riteniamo che sia giusto rinnovare laddove c'è da rinnovare mantenendo tuttavia sostanzialmente integra la struttura complessiva del giornale.
Fin da questo numero «Voci» si presenta con una veste grafica e un'impaginazione diverse, con nuove rubriche e nuove presenze, anche di esperti e giornalisti famosi esterni all'Azienda. Ulteriori arricchimenti potranno essere suggeriti dall'esperienza e dal dialogo con i lettori.
Un giornale aziendale ha certamente una sua fisionomia particolare. In ogni caso deve essere un giornale ben fatto, leggibile e stimolante, ricco di informazioni ma anche e soprattutto di riflessioni e commenti. In questo senso sarà sempre più allargato lo spazio destinato a favorire la più ampia circolazione di idee fra i ferrovieri su problemi e su temi che più direttamente li riguardano.
Bisogna fare il massimo sforzo per rendere interessante e importante la lettura mensile di «Voci della Rotaia» per i ferrovieri in primo luogo, che rimangono i principali destinatari, ma anche per i tanti lettori esterni, per gli operatori del settore trasporti e per gli amici delle ferrovie interessati a conoscerne i problemi e l'impegno speso a risolverli.
Tutto questo sarà più facile se, oltre all'impegno validissimo della redazione, dei collaboratori e corrispondenti compartimentali, potremo avvalerci dell'attenzione e della fiducia dell'intera dirigenza aziendale.

SIAMO tutti convinti che molti giudizi e opinioni che circolano all'esterno sull'Azienda e sul lavoro dei ferrovieri siano viziati da pregiudizi e disinformazione. Nel quadro di una politica dell'informazione che si sta concretamente avviando, tocca anche a «Voci della Rotaia» svolgere un ruolo importante e positivo.
Nella grande comunità ferroviaria ci sono evidentemente opinioni e sentimenti diversi: sarebbe motivo di grande orgoglio per il nostro giornale riuscire ad essere sempre più e sempre meglio un riferimento obiettivo e stimolante per tutti.
Sono questi gli impegni che mi sento di assumere e che ho cercato di tenere presenti sin da questo primo numero che firmo come Direttore.

Francesco Pellegrini

I ferrovieri del BASIC

CON un facile slogan si direbbe: «i ferrovieri del duemila». Più semplicemente diciamo i principali protagonisti di un cambiamento che è già cominciato. Alle soglie di una Riforma che fornirà all'Azienda strumenti istituzionali profondamente innovativi, con l'acquisizione di tecnologie sempre più avanzate e la formazione di nuove e più sofisticate professionalità, il lavoro ferroviario ha subito e subirà ancora radicali modificazioni, trasformando la ferrovia da un'azienda erogatrice di servizi in uno dei più completi e complessi apparati del terziario avanzato.

Ma chi sono oggi i nuovi ferrovieri? Come sono cambiati negli ultimi anni e come stanno vivendo questi processi? Quali sono i loro comportamenti, le loro attese, i loro problemi, e soprattutto quali sono le loro impressioni su un mondo con cui ci siamo abituati a convivere da troppo tempo e di cui quindi spesso ci sfuggono i contorni?

È significativo che sia «Voci della Rotaia» a porre il problema e a tentare qualche prima, parziale risposta. Un periodico aziendale è istituzionalmente anche un osservatorio privilegiato per cogliere i cambiamenti che avvengono nella struttura a cui appartiene: e ne deve tenere conto.

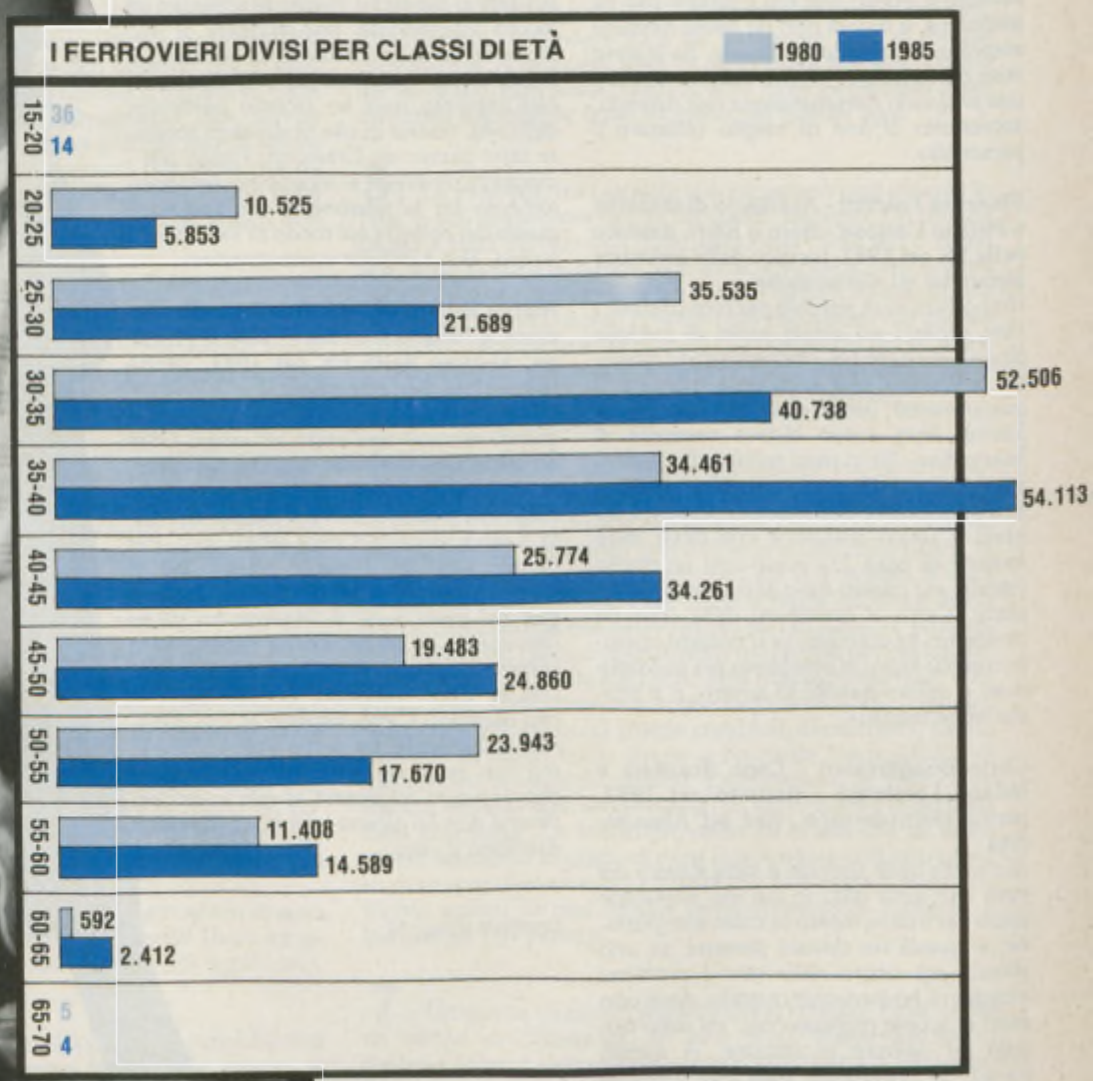
Un tempo (ma anche adesso, ogni mese) per misurare l'opportunità e l'adeguatezza degli articoli e dei servizi da pubblicare su «Voci» si faceva riferimento (più o meno inconsciamente) all'immagine ideale di quel ferroviere-medio che ognuno crede di avere nella sua testa. Ma se qualche anno fa si finiva sistematicamente con identificarlo con un fantomatico «cantoniere», di modesta cultura, isolato, lontano da fonti aggiornate d'informazione aziendale ed extra-aziendale, oggi, viceversa, si devono fare i conti con un personale dall'identikit molto diverso. Innanzitutto l'Azienda non accoglie più — come invece tradizionalmente avveniva un tempo — figli di ferrovieri pronti a continuare la «dinastia», oppure giovani venuti dalla provincia e dalle campagne in cerca di un posto di lavoro ma anche di promozione sociale.

Realismo e disincanto

Oggi l'Azienda è un organismo più articolato e, soprattutto, meno omogeneo, che pesca la maggior parte della forza lavoro — anche per le qualifiche più modeste — nel gran calderone della disoccupazione intellettuale. Chi entra nell'Azienda lo fa spesso con realismo e disincanto, senza romanticismo o affezione particolari. Semmai, com'é giusto e come emerge anche da alcuni riscontri della nostra inchiesta, l'affezione, lo spirito di categoria, si forma nel corso del tempo. Ma il ferroviere medio oggi com'è? Quasi 70 mila ferrovieri hanno meno di 35 anni, quasi 123 mila (più della metà) ne hanno meno di 40. Solo 17 mila ferrovieri hanno invece superato la soglia dei 55 anni. Insomma il ferroviere è più giovane, ha un grado di cultura più elevato, è immerso nel flusso d'informazioni che la civiltà mediologica produce e impone. Raggiungere, adesso, questo ferroviere «nuovo», mantenere vivo il contatto con lui è un compito primario dell'Azienda, e anche del Periodico aziendale. Una cosa è certa, gli interlocutori del futuro, per l'Azienda e per il giornale, non saranno più le generazioni un po' mitiche dei ferrovieri della ricostruzione, ma le generazioni di giovani che sono arrivati in ferrovia nell'era del BASIC e della mediologia diffusa.

Tutto questo senza illusioni e ipocrisie, e soprattutto senza la tentazione di creare nuove mitologie. Le ferrovie sono lo specchio della società nel bene e nel male, e sappiamo che a fronte di maggiore preparazione, cultura, professionalità, consapevolezza, ci sono prezzi adeguati da pagare. L'Azienda ferroviaria non è una Fortezza Bastiani di buzzatiana memoria, e intorno ad essa non c'è uno spettrale deserto dei tartari. I veleni della società purtroppo penetrano anche lungo le linee e i binari, facendo delle FS un microcosmo che conosce disagi esistenziali e sociali. E anche di questo bisogna tenere conto. Il ferroviere giovane è un cittadino «organico» che vive e lavora in un'Azienda specchio del Paese. A noi di «Voci» essere puntualmente lo specchio della ferrovia. ■

Quasi 123mila ferrovieri (più della metà) hanno meno di 40 anni e solo 17mila hanno invece superato la soglia dei 55 anni. Questi i dati di una rivoluzione che non è solo generazionale. I comportamenti, le attese, i problemi e le idee dei nuovi ferrovieri.


I FERROVIERI DIVISI PER CLASSI DI ETÀ
1980
1985
15-20
36
14
20-25
10.525
5.853
25-30
35.535
21.689
30-35
52.506
40.738
35-40
34.461
54.113
40-45
25.774
34.261
45-50
19.483
24.860
50-55
23.943
17.670
55-60
11.408
14.589
60-65
592
2.412
65-70
5
4

La parola a loro...

Salvatore Castellana - Ausiliario di stazione a Milano Certosa - Nato ad Agrigento, assunto nelle FS nel 1981, ragioniere.
«Ho fatto il corso in ferrovia solo per avere un posto di lavoro sicuro, con il quale mantenere la famiglia e non avere grossi grattacapi. Non ho avuto il tempo per pensare a quello che era il lavoro che mi attendeva, e quindi non ho avuto nessuna sorpresa, nè aspettative deluse. Se ci sono cose da cambiare? Penso che ci vorrebbe una profonda ristrutturazione dell'Azienda, soprattutto al fine di meglio utilizzare il personale».

Vincenzo Falcetti - Ausiliario di stazione a Milano Certosa - Nato a Rieti, assunto nelle FS nel 1981, tecnico delle industrie elettriche ed elettroniche.
«Sono venuto in ferrovia per fare contenti i miei genitori ed alcuni amici di famiglia dipendenti delle FS, che peraltro mi avevano assicurato che si poteva ottenere il trasferimento verso casa con una certa facilità. Non avevo alcuna necessità di lavoro fisso. Sono stato spinto ad accettare solo dal fatto che comunque era un lavoro sicuro. L'attività che svolgo adesso mi sta bene. L'unico cruccio è che devo stare lontano da casa. Ho avuto solo un rigetto iniziale, ma adesso sono abbastanza soddisfatto. Certo ci sarebbero delle cose da cambiare: ad esempio, se si potesse operare con più logica si avrebbero più soddisfazioni e minori perdite di tempo, e si produrrebbe meglio».

Carlo Bongiovanni - Capo Stazione a Milano Lambrate - Assunto nel 1982, perito elettrotecnico, vive ad Alessandria.
«La scelta delle ferrovie è stata dettata dal fatto che nella ditta in cui ero impiegato stavo per essere messo in cassa integrazione, e quindi ho dovuto pensare ad uno sbocco più sicuro nella vita. I problemi maggiori li ho incontrati quando, dopo otto mesi di scuola professionale, mi sono trovato ad operare in stazione. A questo punto ho constatato sulla mia pelle la grande differenza che intercorre fra pratica e teoria. Penso che i neo-assunti dovrebbero, per una migliore utilizzazione, essere presi in forza direttamente agli impianti e successivamente, dopo un certo periodo di tirocinio, essere mandati a seguire i corsi professionali».

Domenico Basile - Capo Stazione a Milano Lambrate - Assunto nelle FS nel 1982, abita a Cremona, ragioniere.
«La scelta delle Ferrovie è avvenuta perché la lettera di assunzione è arrivata in un momento in cui la ditta nella quale lavoravo attraversava un momento difficile. C'erano cassaintegrati e c'era il rischio di perdere lo stipendio. Anche se svolgevo un lavoro interessante, più attinente al mio diploma, mi sono trovato nella necessità di lasciarlo per qualcosa di più affidabile. Nell'impianto non ho trovato particolari difficoltà, tranne quelle di dovermi spostare ogni giorno da Cremona. Penso che i maggiori problemi si incontrino nell'adattamento fra la personalità del singolo e quella dei colleghi sul modo di intendere il lavoro, che è difficile e impegnativo».

Nicola Bongiovanni - Ausiliario di stazione a Milano Certosa - Nato a Messina, assunto nelle FS nel 1981, perito industriale elettrotecnico.
«Ho preferito le FS perché avevo famiglia e quindi cercavo una certa sicurezza. Oltre ad avere uno stipendio certo su cui contare, in ferrovia evitavo il rischio di finire in cassa integrazione, come è invece accaduto a molti lavoratori negli ultimi anni. Per quanto riguarda il lavoro sapevo già in partenza che cosa mi attendeva, comunque nei primi mesi di impiego ho avuto una specie di rifiuto. Poi le cose si sono sistemate ed ora mi accontento di quello che mi offre l'Azienda, considerando la mia qualifica. Certo, rispetto al mio diploma attualmente mi sento sottoutilizzato, ma non ne faccio un dramma. Può darsi che in futuro migliorerò la mia posizione, perché non ho alcuna intenzione di restare Ausiliario a vita».

Continua a pag. 10

Falsi movimenti occasioni mancate

di LUIGI CANCRINI

Professore presso la Facoltà di Medicina di Roma, esperto di terapia familiare e dei problemi della tossicodipendenza

1. Conversazione fra un padre ed un figlio di 20 anni. Lui chiede di un suo amico, se è contento. Risponde: «Papà, chi può essere contento oggi? Non conosco nessuno che lo sia». Lui riflette sulla vita di suo figlio, equilibrata e tranquilla. Sulla perfezione del suo inserimento. Apparentemente, dice, non ha problemi. Cosa lo rende inquieto? Cosa gli impedisce di essere contento? Rifletto a mia volta sull'angoscia del padre che mi racconta il fatto. Come se la felicità o l'infelicità di suo figlio dipendessero soprattutto da lui, da ciò che lui ha fatto o non fatto.

2. La linea educativa portata avanti per 20 anni era realmente finalizzata alla loro felicità? Permissivismo come abbattimento di ogni pregiudizio sull'autorità, perché crescessero senza impedimenti. Tendenza a soddisfare i loro desideri. Tendenza a prevenirli, magari suscitandoli e godendo del piacere che dà la possibilità di esaudirli subito. Ammirazione e attenzione per ogni iniziativa che venisse da loro, testimonianza della loro crescita. Tutto questo potrebbe avere portato, come scrive oggi Greenson (uno psicoanalista americano), ad una «fame di stimoli» tradita soggettivamente dal vissuto della noia?

3. Può darsi, sul serio, che il problema sia questo. Ed io non posso non pensare, tuttavia, a motivi altri. L'uomo vive in armonia o in disarmonia con il mondo e la similitudine fra i giovani di oggi e i polli che crescono in una incubatrice ha un senso, certo, ma non è conclusiva. Viziati e abboffati di coccole e di dolciumi, di cinema e di giochi elettronici, di sport e di piccole libertà, i giovani potrebbero soffrire in modo un po' meno acuto forse, se non avvertissero la ventata di sofferenza che spira sulle conquiste di una tecnologia sempre più disumana.
Una sofferenza testimoniata, ad esempio, dal migliore cinema tedesco, atrocemente riassunta dalla formula del «falso movimento» cui Wenders dedica uno dei suoi film più significativi.

4. Al «falso movimento» di Wenders pensavo, qualche sera fa, vedendo un film, assai meno bello, sulla guerra in Cambogia. Un film stolidamente intitolato in Italia «Urla del silenzio», che presenta una guerra vuota di qualsiasi, sia pur cinica, idealità. Una guerra stupida e ottusa, basata sul protagonismo delle persone più primitive, nella foresta del Sud Est asiatico come alla Casa Bianca dove allora imperava Nixon. Una guerra di cui nessuno sembra sapere esattamente perché la si stia combattendo. Una guerra che serve soltanto, in apparenza, a vendere ed a far funzionare armi di diversa provenienza. A muovere soldi. A far lievitare interessi. Com'è già accaduto altre volte, certo. Come molti pensavano fosse diventato impossibile o per lo meno più difficile oggi.

5. La sfida con cui i giovani si confrontano oggi emerge in tutta la sua spaventosa nudità da questo esempio. Un mondo da cui è stata bandita una gran parte degli ideali seri o meno seri, strumentali o in buona fede a cui le vicende degli uomini si erano ispirate per secoli, è un mondo difficile da accettare e da vivere. Che altro si può provare oltre che irritazione, nausea e disgusto dalla lettura dei giornali che portano in primo piano le notizie sulla costruzione di sempre nuovi supermissili destinati a rendere più rapide le trattative per il disarmo?

6. Si è detto più volte che, in questi anni, i giovani hanno avuto un sussulto nei confronti della grande politica solo quando si è parlato di pace e di disarmo. Qualcuno ha pensato e detto che essi erano stati coinvolti soprattutto dalla paura. Io avanzo qui un'idea diversa perché l'età dei giovani è stata sempre ed è ancora oggi l'età in cui si riesce ad avere meno paura. Dicendo che essi hanno avuto per un periodo, purtroppo assai breve, l'idea di aver trovato uno scopo per cui lottare. Che i risultati di questa lotta sono stati praticamente nulli. Che poche altre volte come alle soglie degli anni 2000, i giovani che vivono all'interno di sistemi cosiddetti democratici, hanno avvertito in modo tanto diretto e bruciante l'impossibilità di trasformarsi in soggetto politico. La violenza e la forza di un sistema vuoto di ogni progettualità. La lontananza e la caducità delle alternative. Lo scarto profondo fra la vita che gli esseri umani sarebbero in grado di darsi (come ognuno di loro prova su di sé quotidianamente) e quella che realmente si danno. Il trionfo amaro di una natura leopardianamente maligna. Il bisogno di non pensare.

7. Un giorno qualcuno studierà questo tempo, forse, come un tempo di decadenza. Di esso potrà essere assunto a simbolo, forse, il «falso movimento» di cui si parlava più sopra. Saranno pateticamente lontane, allora, figure come quelle che gettano oggi, senza pudore, la loro ombra sulle sorti del mondo. Costringendolo a vivere su linee e bisogni legati ad un passato che non esiste più. Negandolo ai giovani che avrebbero potuto irrompere con una freschezza nuova sulla scena della storia. ■

Nelida Sella - Segretario all'Ufficio Ragioneria di Torino - Anni 24, assunta nelle FS nel 1982.
«Ho intrapreso con entusiasmo questa attività, che rappresenta il mio primo contatto con il mondo del lavoro, consapevole dell'importanza della funzione sociale ed economica che la ferrovia è tuttora chiamata a svolgere. Sono capitata nell'Azienda in un momento in cui anche il mio settore, quello amministrativo, è soggetto a continue trasformazioni, mediante le quali si sta passando da una gestione quasi prettamente manuale dei pagamenti ad un sistema di liquidazione e di controlli meccanizzati. Questo processo di rinnovamento rende più interessante il mio lavoro e mi dà anche l'impressione di svolgere un'attività non basata su schemi statici e sostanzialmente burocratici, ma suscettibile di modifiche. Il mio titolo di studio è adeguato al tipo di lavoro svolto e ha contribuito in maniera determinante al mio inserimento nel ciclo produttivo. Una cosa è certa, l'attuale fase di rinnovamento richiede a tutti — giovani e meno giovani — un assiduo aggiornamento professionale».

Giuseppe Arena - Capo Stazione - Scuola Professionale Ufficio Movimento di Torino - anni 33, assunto nel 1980.
«Svolgo le mansioni di istruttore. Prima di approdare alle FS avevo acquisito una buona esperienza lavorativa presso l'industria privata. Valuto positivamente le soddisfazioni offertemi dall'Azienda in così breve lasso di tempo e non posso quindi che esprimere un giudizio favorevole su come le FS vengono incontro alle legittime aspettative dei nuovi assunti. Ma un simile apprezzamento generalmente si arriva a formularlo dopo qualche anno di servizio: il primo impatto con la realtà aziendale è per vari motivi deludente. I turni di lavoro hanno orari e combinazioni impensabili per chi viene da fuori, apparentemente assurdi. Ma il problema più grave è quello dell'assegnazione nell'ambito compartimentale: dopo il corso di istruzione professionale, generalmente, si è «sballottati» da un impianto all'altro, in un vagabondaggio che, talvolta con un panino per cena ed una poltrona di treno per letto, cessa soltanto dopo qualche mese, quando arriva la sospirata «lista delle destinazioni definitive», sulla quale peraltro in poche ore bisogna indicare le preferenze. Tutto ciò è traumatizzante: non si può pretendere che una persona in pochi minuti decida il suo futuro, compiendo una scelta che può rappresentare una svolta nella sua vita. Dai neoassunti — con i quali sono quotidianamente a contatto — mi sento continuamente domandare se sia veramente impossibile eliminare questo problema organizzativo, cioè se sia davvero tanto difficile stabilire in tempo ragionevole le sedi disponibili per l'assegnazione, in modo che i giovani possano prepararsi ed organizzarsi adeguatamente».

Roberto Catalano - Conduttore del DPV di Novara - anni 25, assunto nel 1982.
«Ho deciso di entrare a far parte delle FS non solo per la necessità di occupare un posto di lavoro, ma perché sono sempre stato attratto dal fascino dei treni. È una premessa indispensabile per spiegare come io sia tendenzialmente portato a vedere i lati positivi del servizio ferroviario, anziché quelli negativi che pure esistono.
Soprattutto all'inizio ho dovuto superare difficoltà, timori, incertezze: in altri termini l'impatto con il pubblico. Gli utenti sono esigenti, spesso predisposti alla lamentela e alla protesta. Tuttavia trovo assai interessante fare il conduttore, se non altro perché consente di conoscere persone nuove, con caratteri e sfumature psicologiche diverse. Ecco, proprio su questo punto sarebbe opportuno che alle tante materie, attualmente oggetto di studio nei corsi professionali fosse anche aggiunta qualche lezione di comportamento: psicologia spicciola, che prepari meglio al contatto col pubblico, così come avviene per le hostess o gli stewards, cioè i nostri colleghi del servizio aereo».

Nicola Avvantaggiato - Macchinista al D.L. di Torino Smistamento - anni 25, assunto nel 1981.
«Per un giovane il primo approccio con un mondo di lavoro così marcatamente atipico come quello del personale di macchina può apparire strano, per alcuni addirittura sconvolgente: insomma esistono serie difficoltà iniziali. Poi, frequentando i corsi professionali si acquisisce un equilibrio e,

SENTIAMO CHI LI DIRIGE

«Non trovano stimoli e c'è diffidenza...»

Sergio Vernero - C.D. Sovr. - Titolare del D.L. di Torino Smistamento.

«Il normale avvicendamento del personale (pensionamenti, trasferimenti, inidoneità varie) e l'applicazione della nuova normativa sull'orario di lavoro del P.d.M. hanno reso necessario effettuare massicce assunzioni: basti dire che dal 1981 ad oggi il mio impianto ha ricevuto oltre 350 macchinisti in prova, una cinquantina di A.M., un centinaio di manovali ed una trentina di operai, tutti giovani e giovanissimi, di cui 400 con età inferiore ai 25 anni. Una miscellanea di caratteri e temperamenti tipici d'una generazione che, dopo gli studi, ha dovuto affrontare il grave problema del posto di lavoro.

La maggioranza ha concorso nei vari rami della pubblica amministrazione, ha presentato domande di assunzione qua e là e, non avendo possibilità di scelta, ha accettato il posto offerto dalle FS. Alcuni di questi giovani continuano però a partecipare a tutti i concorsi che si presentano, mentre altri, invece, hanno definitivamente optato per la nostra Azienda; pochi, insomma, non hanno avuto perplessità e con determinazione hanno concorso e ottenuto il posto che era loro più congeniale, sia per vocazione che per altri motivi.

Dopo l'assunzione ha inizio il loro inserimento nella vita ferroviaria. L'operazione sarebbe naturale e non molto difficile se tutti avessero volontà, interesse ai processi di rinnovamento tecnologico degli impianti, dei mezzi di trazione, dei sistemi di sicurezza, di segnalamento, cioè ai tanti argomenti di carattere professionale.

Ma le cose, purtroppo, si presentano diversamente! Dopo pochi anni parecchi sono insoddisfatti, non si sentono realizzati, diventano sempre più introversi, non trovano stimoli nel loro mestiere: eccoli quindi sovente polemici, nervosi, turbati, pronti a contestare tutto e tutti; qualcuno, al limite, arriva a scaricare il proprio stato d'animo con comportamenti davvero riprovevoli.

C'è poi diffidenza reciproca tra giovani ed anziani. Troppa è la differenza di mentalità tra una generazione e l'altra, e le tensioni non giovano certamente alla formazione professionale di questa gioventù ferroviaria.

D'altro canto, specie per quanto riguarda i macchinisti, il mestiere non si impara esclusivamente sui banchi dei corsi di formazione professionale, dove già è possibile fare un primo riscontro dei livelli culturali: più elevati di quelli posseduti dalle passate generazioni, sono sicuramente ancora al di sotto di quelli che dovrebbero essere in relazione ai titoli di studio conseguiti.

La vera professionalizzazione, comunque, avviene progressivamente, con l'acquisizione di una cultura capace di influire sulla futura vita ferroviaria, soprattutto durante il servizio attivo.

Lo scadimento della professionalità nei vari livelli (le cui ripercussioni toccano tutti noi) rallentano e distorcono il processo di formazione dei giovani.

Le mie succinte opinioni di anziano non sono molto ottimistiche, e troppo adombrate di amarezza. Nutro, comunque, la speranza che i giovani sappiano al più presto cercare e trovare la giusta strada per contribuire al miglioramento del servizio dei trasporti ferroviari».

«Fanno bene la loro parte...»

Luigi Amati, Capo Stazione Sovrintendente di Roma Termini.

«Il ferroviere di oggi è mediamente più colto di quello del passato, ma a vantaggio dei più vecchi c'è forse un maggiore attaccamento al lavoro. I giovani d'oggi vedono nel lavoro, giustamente, soltanto un mezzo per vivere e difficilmente sono disposti a rinunciare a qualche cosa nell'interesse del servizio. Ma l'innesto di forze giovanili apre nuove prospettive all'Azienda: per esempio, il maggior tasso di cultura di cui sono portatori i giovani ferrovieri faciliterà senz'altro lo sforzo delle FS verso una modernizzazione, specie nel campo dell'informatica. Per quanto riguarda i dipendenti del mio impianto devo dire che il contributo dei giovani è nel complesso serio e fattivo. Il personale femminile, poi, che rappresenta il 20% della forza complessiva, e che è quasi totalmente al di sotto dei 40 anni, dà ottimi risultati anche in un settore particolarmente difficoltoso, come quello dell'esercizio: anzi, per certi versi, per la loro precisione e professionalità, le donne danno dei punti al personale maschile. E poi, l'Impianto di Roma Termini funziona in modo più che soddisfacente: vuol dire che anche i giovani fanno bene la loro parte».

soprattutto, la necessaria professionalità. C'è poi il rapporto con i ferrovieri più anziani. Devo ammettere che è davvero indispensabile l'aiuto che ci viene fornito nei primi tempi, magari in forma un po' burbera, da chi ha più esperienza. Per il resto lo auspico ardentemente un rilancio del settore merci, anche perché l'Azienda possa offrire altri posti di lavoro a tanti giovani in cerca di occupazione».

Paolo Cuzzola - Macchinista del D.L. di Paola - anni 24, assunto nel 1981.

«Le impressioni sul lavoro e sull'ambiente si sono via via modificate con il tempo. Inizialmente quella ferroviaria mi è sembrata una struttura quasi perfetta, poi mi sono reso conto delle lacune, che sono gravi. Fare il macchinista non era nei miei sogni, tuttavia mi sembra un lavoro assai interessante. Certo è faticoso, ci sono turni che costringono a stare fuori residenza anche venti ore di seguito, le mense e i dormitori lasciano a desiderare. Inoltre la remunerazione non è certo adeguata al sacrificio e alla responsabilità. Il rapporto con i colleghi è ottimo e questo aiuta molto. Fra gli anziani c'è forse una forma di chiusura, ma ciò capita per una esigua minoranza».

Irene Greco - Segretario presso l'Ufficio Ragioneria di Reggio Calabria - anni 26, assunta nel 1983.

«Ricordo ancora con emozione il mio ingresso in quella che comunemente viene chiamata la grande famiglia dei ferrovieri. Superate le iniziali difficoltà inerenti all'ambiente del tutto nuovo e all'impatto con un lavoro molto diverso rispetto gli studi di tipo umanistico fatti, posso dire di essermi inserita bene. Il lavoro che svolgo è interessante, anche perché lo studio generale della contabilità è a mio avviso importante e preliminare in ogni attività. Vivo in maniera soddisfacente i rapporti con la dirigenza e, soprattutto con i miei colleghi. Alla base esiste una forma di collaborazione che mi ha portato a superare alcune remore, soprattutto relative a una certa ripetitività del lavoro». ■

Interviste raccolte da Stefano Biserni, Tommaso Dresda, Giulio Giulietti e Renzo Marello.

«Un settore in crisi. Ma le commesse arriveranno...»

L'innovazione tecnologica e il futuro dell'industria nazionale del settore, per gran parte, passano per Firenze, sede storica del Servizio Materiale e Trazione. Sentiamo l'Ing. Eduardo Cardini

PER fare il punto sul nuovo materiale rotabile FS bisogna venire a Firenze, presso la storica sede del Servizio Materiale e Trazione dove lavorano 950 persone con l'incarico di studiare, progettare, curare l'acquisizione, la costruzione, la manutenzione, la riparazione, l'esercizio e la radiazione di tutti i rotabili della nostra Azienda. Una struttura che, sede centrale («dicono che nemmeno Mussolini sia riuscito a portarla via da Firenze» è la battuta che circola) più indotto, costituisce per il capoluogo toscano una realtà di lavoro di primo piano, la cui importanza va ben oltre l'ambito provinciale.

A riceverci è l'Ing. Eduardo Cardini, dal 1980 Direttore del Servizio. Una conversazione, la nostra, sulle prime un po' guardinga («chissà perché mi sono fatto convincere, io non sono incline ai rapporti con i giornalisti», ci dice l'Ing. Cardini) ma poi subito franca e cordiale, e soprattutto interessante.

— Ingegnere, cominciamo dall'abc di una qualsiasi attività aziendale: le risorse economiche, in termini di loro reperimento e distribuzione. Qual è, in proposito, la situazione, oggi, per le FS?

— Da un punto di vista generale, cioè di politica aziendale complessivamente intesa, devo dire che negli ultimi dieci anni le risorse, i finanziamenti da parte dello Stato non sono mancati, ma non sono stati neanche sufficienti, in specie per le infrastrutture. A voler essere veramente obiettivo devo dire che in mancanza di maggiori possibilità, le risorse disponibili avrebbero dovuto essere destinate per una ripartizione più rispondente alle esigenze, di più alle infrastrutture. Stanno infatti nelle infrastrutture le grosse strozzature che rallentano un positivo rilancio della ferrovia italiana: c'è la necessità di costruire nuove linee, nuove linee veloci, di procedere a quadruplicamenti, ad ampliamenti di parchi, ecc. Forse l'Italia è, fra i principali paesi della Comunità europea, quello dove alle infrastrutture e alle opere fisse viene destinata la più bassa percentuale delle risorse rese disponibili per il ferroviario.

— E i motivi?

— No, i motivi non sta a me dirli perché esprimerei solo opinioni personali. A questa realtà non è estranea probabilmente la difficoltà che si incontra a realizzare le infrastrutture non appena esse toccano «i territori». Mentre in Francia, costruita la linea TGV da Parigi a Lione in tempi di record si prospetta e si realizzerà la stella centrata su Parigi di nuove linee ad alta velocità che si irradieranno per tutta la Francia, mentre in Germania è in corso la costruzione in pochi anni di una nuova linea ad alta velocità di circa 500 km, da noi si fa fatica a portare avanti il completamento dei 252 km di Direttissima e si ansima per anni per completare modestissimi quadruplica-

menti come Rifredi-Prato e Milano Rogoredo-Melegnano.

— *Questo per quanto riguarda la distribuzione delle risorse. E sul merito (e sulle cifre) della Legge finanziaria in ispecie per la parte riguardante il materiale rotabile, qual è la sua opinione?*
— La Legge finanziaria è un completamento del Piano integrativo per le FS, e va vista in questa ottica. Nello specifico del materiale rotabile, la Legge finanziaria è molto precisa. Ha il fine di portare a termine quanto era stato previsto dalla Legge n. 17/81, che aveva stanziato 3.500 miliardi per questo settore, con allegato un decreto che stabiliva, dettagliatamente, quali fossero i rotabili da costruire. Infatti, a causa della lievitazione dei costi, solo una parte del programma della legge 17/81 è stato realizzato, e la Legge finanziaria punta, dunque, al suo completamento, mettendo a disposizione una cifra pari a 1.160 miliardi oltre a 240 miliardi per le revisioni prezzo pregresse. Qui mi sia consentita una precisazione che forse avrei dovuto fare prima e che è bene che faccia chiaramente per non essere frainteso. Non vorrei che le mie considerazioni prima fatte a proposito delle priorità nella ripartizione delle risorse, dovessero portare al dubbio di una cattiva utilizzazione dei fondi destinati al materiale rotabile. In realtà, nel nostro parco abbiamo ancora una grossa aliquota di materiale rotabile che deve essere rinnovato. I finanziamenti attua-

Le Officine di Casaralta a Bologna. Si lavora alla costruzione delle carrozze FS a due piani

L'Officina OMECA di Reggio Calabria, uno dei più importanti impianti del Mezzogiorno

li consentono, è vero, un altro passo avanti in questa direzione, ma risultano ancora e senz'altro insufficienti per un rinnovamento completo. Siamo in ritardo anche con il rinnovo del parco e potremmo ordinare ancora parecchio materiale rotabile, cosa ben possibile se si tiene conto che la capacità produttiva dell'intera industria ferroviaria italiana è oggi superiore del 30-35% alle possibili richieste delle FS, in pratica unico cliente.

— *Al di là della quantità, esiste anche un problema che potremmo definire «qualitativo» circa la politica aziendale in termini di utilizzo di tali risorse. C'è chi afferma che essa non sarebbe abbastanza «attenta» o sufficientemente «discriminante» nei confronti di industrie di costruzioni ferroviarie tra loro molto differenti per numero di addetti, capacità di progettazione, e così via. Insomma, una politica non proprio favorevole per le industrie di maggiori dimensioni...*

— Le FS non favoriscono affatto le piccole aziende, così come non sfavoriscono le grandi. In chi fa tali affermazioni c'è una notevole confusione tra aspirazioni e cose consentite. Come si fa a «dimenticare» che l'Azienda FS è azienda di Stato e che, come tale, è tenuta a rispettare le leggi che regolano l'attività delle aziende di Stato? Di conseguenza, eventuali discriminazioni, basate su valutazioni di carattere soggettivo, personale e così via, ancorché ispirate ai migliori principi della buona utilizzazione dei fondi, debbono essere sempre e necessariamente «filtrate» attraverso la corretta applicazione delle leggi. A discriminare, a monte, dovrebbe essere il mercato stesso... Altrimenti, a valle, quando un'industria, grande o piccola che sia, venga riconosciuta idonea a costruire determinati prodotti, non può che essere invitata alle gare ed avvalersi delle successive aggiudicazioni; debbo dire, comunque, che fino ad oggi, non ho mai avuto occasione di rilevare come grandi aziende si siano aggiudicate queste gare in virtù di prezzi più bassi di quelli di aziende più piccole...

— *Discriminazioni o no a parte, resta il dato, sempre più preoccupante, della crisi generalizzata di queste industrie di costruzioni ferroviarie, per esaurimento delle commesse FS. È così?*

— Sì, in effetti tutta la frastagliata e

I «Vip» del settore

Le aziende costruttrici di materiale rotabile operanti nel nostro paese sono più di quaranta e soprattutto hanno dimensioni e consistenza molto diverse. Ecco un breve elenco di alcune delle aziende più importanti.

Tecnomasio Brown Boveri

È nata nel 1863 come Laboratorio di fisica. Dai primi anni del secolo produce locomotive elettriche complete. Nel 1975, nello stabilimento di Vado Ligure, nasce la prima locomotiva elettronica E 444 con alimentazione «Full-Chopper».
Sede: Milano
Stabilimenti: Vittuone (Divisione Industria); Vado Ligure (Divisione Trasporti); Milano (Divisione Energia)
Dipendenti: 2012, distribuiti nei tre stabilimenti
Fatturato 1984: 277 miliardi
Commesse FS: locomotori 632 e 633 (41 parti meccaniche e 35 parti elettriche) ecc.

Casaralta S.p.A.

È nata nel 1919. Ha realizzato, fra l'altro, le elettromotrici Ale 601.
Sede: Bologna
Dipendenti: 480
Fatturato 1984: 45,5 miliardi
Commesse FS: 150 carrozze a due piani, 100 carrozze a cuccette, 20 locomotori 556 ecc.

Fiat Ferroviaria Savigliano

Nel 1917 la Fiat assorbe la Società Diatto di Torino, già costruttrice di mezzi ferro-

viari, e la trasforma in una propria sezione denominata «Materiale Ferroviario». Nel 1924 costruisce la prima diesel elettrica. Realizza, fra l'altro, la famosa automotrice termica «Littorina».
Sede: Torino
Dipendenti: 1300
Fatturato 1984: 135 miliardi
Commesse FS: 200 automotrici diesel, 20 carrozze letto complete di carrelli, parti meccaniche ed elettriche per le E 633 ed E 491, 2.000 carrelli.

Ansaldo Trasporti

Nasce nel 1981 dalla fusione dell'Ansaldo S.p.A. e Itatrafo. All'Ansaldo si deve la realizzazione della prima locomotiva italiana, la famosa Sampierdarena (1854).
Sedi: Napoli (Direzione Generale e stabilimento produttivo), Milano (Ufficio Commerciale), Genova (Ufficio Progettazione)
Dipendenti: 1750
Fatturato 1984: 198 miliardi
Commesse FS: 270 E 656, 120 E 632, 25 locomotive per la rete sarda, equipaggiamenti elettrici ecc.

Officina Meccanica della Stanga

Sorge intorno al 1920 come Officina di riparazioni ferroviarie della «Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie». Nel periodo '34-'38 inizia la costruzione di automotrici diesel meccaniche e locomotive. Nel dopoguerra intensifica l'attività specializzandosi nella costruzione di materiale rotabile per le FS e le ferrovie in concessione.
Sede: Padova
Dipendenti: 700 circa
Fatturato 1984: 48,6 miliardi
Commesse FS: 500 carri Hbikks, 65 carrozze media distanza a vestiboli centrali, 145 carrozze media distanza a vestiboli di estremità, 45 semipilota ecc.

L'UCRIFER

L'UCRIFER (Unione Costruttori e Riparatori Ferrotramviari) è l'associazione che riunisce la quasi totalità delle industrie meccaniche nazionali produttrici di materiale ferroviario.
Costituita nel 1970 (ma la precedente analoga associazione — UCRIMM — risale al 1935), l'UCRIFER ha come obiettivo istituzionale il perfezionamento tecnico ed il miglioramento economico dell'Industria della costruzione, ricostruzione e riparazione del materiale mobile ferroviario e tramviario.
Attualmente aderiscono all'UCRIFER le seguenti Ditte: Antonio Badoni, A. Gallinari, Avis, Breda, Casaralta, Cima, Cosfer, Costamasnaga, Costr. Ferr. Colleferro, Ferrosud, Fervet, Fiat-Ferr. Savigliano, Fiore, Fipem, I.ME.SI; le Officine: Broni I. Cancarini, Stanga, Metalmeccanica Specializzata, Casertane, Cittadella, Ferroviarie Veronesi, Laboranti, Magliola Antonio, S. Giorgio, O.ME.CA, Reggiane; le Società: Gestione Industriali, Ing. Greco, Socimi, Sofer e il Tecnomasio Italiano B. Boveri.
Ditte, Officine, Società che globalmente producono locomotive elettriche e diesel, elettrotreni ed automotrici elettriche, automotrici termiche, carrozze viaggiatori ordinarie, letto e self-service, per servizi pendolari e per linee metropolitane, bagagliai e carrozze postali, carri per trasporto merci di ogni tipo, carri speciali.
Presidente dell'UCRIFER è l'Ing. Pietro Fattori; direttore l'Ing. Francesco Prosperi. La sede dell'associazione è a Firenze, in Viale S. Lavagnini, 42.

Breda Costruzioni Ferroviarie

Nasce nel 1886 come accomandita Ing. E. Breda & C. Nel 1965 passa all'EFIM e, con le Officine meccaniche ferrovie pistoiesi, dà vita a una nuova società «Ferroviaria Breda Pistoiesi S.p.A.». Successivamente la ragione sociale viene trasformata nell'attuale.
Appartengono al Gruppo: la Cometra (a Giammoro, in Sicilia), la Imesi (a Carini, in Sicilia), l'Omeca di Reggio Calabria, la Ferrosud di Matera, la Sofer di Pozzuoli, l'Avis di Castellammare di Stabia.
Dipendenti: 5.500 nello stabilimento di Pistoia (Direzione commerciale e tecnica)
Fatturato 1984: 195 miliardi (nel periodo 1982-85)
Commesse FS: 100 carrozze a media distanza, 175 carrozze a lunga percorrenza, 250 carrozze intercity, 45 casse per elettromotrici ecc.

La Fiat Ferroviaria Savigliano, dal 1917 presente nel settore delle aziende costruttrici di materiale rotabile

diversificata industria ferroviaria italiana, 42 ditte che costruiscono materiale rotabile, si trova, chi più chi meno, in fase calante di disponibilità di ordini di lavoro. Ci sono ditte che, addirittura, finiranno le loro consegne nel 1985. In altre, invece (è il caso della Breda), quest'anno entreranno in crisi solo determinati settori e linee di produzione, pur avendo per altre linee lavoro fino al 1987.

— *Come se ne esce?*
— Noi siamo già pronti per quanto riguarda l'utilizzazione dei fondi che la Legge finanziaria ha messo a disposizione, e partiremo immediatamente, non appena l'autorità politica avrà dato il proprio benestare. Come Servizio Materiale e Trazione siamo anche stati sollecitati a studiare un Piano specifico di innovazione tecnologica. Ed anche su questo, abbiamo già le idee chiare, circa quanto potrà o dovrà essere fatto con i futuri stanziamenti che dovessero essere resi disponibili.

— *Utilizzazione dei fondi: è questo, dunque, il punto centrale del suo discorso, ingegnere. Ad esso si collega la possibilità di fuoriuscita dalla crisi per migliaia di lavoratori. Voci critiche non mancano, ed è particolarmente insistente quella riguardante la cattiva, o, addirittura, la non utilizzazione di tali fondi...*
— Conosco bene queste «voci critiche», come lei le chiama... Purtroppo, sono solo e sempre voci generiche, mai serie e concrete puntualizzazioni. Per quanto riguarda il materiale rotabi-

le, debbo dire che i fondi messi a disposizione per le costruzioni sono stati utilizzati appieno direi al 100 per cento ed in tempi relativamente molto brevi. E questo è costato uno sforzo notevole a tutto il Servizio Materiale e Trazione, appunto nella consapevolezza, da parte nostra, della necessità per l'industria di acquisire rapidamente le commesse. Soltanto uno, fra tutti i capitoli dei fondi messi a disposizione, ha subito un certo ritardo: si tratta del capitolo della sperimentazione, per il quale erano stati fatti stanziamenti sia con la Legge n. 503/78 che con la Legge n. 17/81. Per tutta una serie di ragioni, cui non sono per nulla estranei i «grandi dell'industria», l'autorizzazione all'utilizzo di questi fondi ha ritardato per molti anni, con gravi danni per l'innovazione tecnologica. Finalmente, nel 1984, la situazione si è sbloccata, e stiamo procedendo nei tempi più brevi possibili.

— *In particolare?*

— In particolare, è stato avviato lo studio e la progettazione di prototipi di ben quattro tipi di locomotive: le locomotive con alimentazione monofase per la Sardegna, la locomotiva da 4 mila KW, in più versioni e con notevole versatilità, per il servizio viaggiatori in composizioni reversibili, una locomotiva da 6 mila KW a tre carrelli, nella versione merci e viaggiatori per treni pesanti, ed, infine, la locomotiva veloce da 6 mila KW a 200 km/h. Questa concentrazione progettuale si è resa obbligata, per impedire l'ulteriore aumento del gap tecnologico fra la nostra ed altre reti europee, e comporterà uno sforzo notevolissimo sia per quelle aziende dell'industria ferroviaria che essendo in grado, sono state interessate alla progettazione, sia per il Servizio Materiale e Trazione che oltre che progettare in proprio dovrà coordinare, seguire e sperimentare ogni proposta. A tutto questo, si aggiunga il fatto che sono già ad uno stadio molto avanzato le procedure di formazione di contratti parziali con aziende per la progettazione e la costruzione di prototipi di treni ad alta velocità (250 km/h).

(a cura di Andrea Costi)

Luci ed ombre anche in Europa

La formula è la solita: efficace programmazione equivale a massima produttività. Ma i problemi non mancano: scarse risorse, finanziamenti ridotti e, soprattutto, una serie di nuovi concorrenti, ad esempio India e Corea

IN TUTTI i Paesi dell'Europa occidentale, le industrie ferroviarie sono legate da una stretta dipendenza alle rispettive Reti ferroviarie nazionali, che rappresentano il maggior committente sul mercato interno (le percentuali delle forniture variano dal 65% al 90% della produzione complessiva). Il resto della produzione riguarda trasporti urbani su rotaia, metropolitane e ferrovie in concessione per una clientela costituita da Enti pubblici e privati che gestiscono servizi di trasporto a carattere regionale. Tra i clienti ci sono, infine, imprese industriali e commerciali e società di noleggio di veicoli ferroviari.

Ma vediamo — a titolo di esempio — come procedono alcune delle Reti ferroviarie nella programmazione e nell'ordine di nuovo materiale alle industrie di settore.

In Francia, la SNCF, sulla base di programmi poliennali approvati dal Governo, decide anno per anno l'ammontare delle forniture da iscrivere nel Bilancio degli investimenti. Le ferrovie francesi sono così in grado di mettere in gara lotti consistenti ed omogenei che favoriscono l'industria assegnataria nell'adottare un'efficace programmazione per ottenere la massima produttività.

In Svizzera, invece, dove esistono numerose Reti ferroviarie private la cui estensione non è molto inferiore a quella delle FS (sono comunque anch'esse finanziate in buona parte dallo Stato), si è arrivati a una programmazione comune degli acquisti del materiale rotabile: si ottiene così un'accentuata standardizzazione dei diversi tipi di veicoli, e si assicurano all'industria commesse più consistenti e omogenee con una sensibile riduzione dei costi.

Più in generale, molte imprese europee sono specializzate nella produzione di particolari tipi o solo di particolari parti di materiale rotabile. Le imprese interessate al materiale di trazione sono per lo più rappresentate da gruppi industriali del settore metalmeccanico ed elettromeccanico (alcune sono delle Multinazionali) con produzioni molto diversificate.

Fra i più importanti costruttori metalmeccanici europei si possono citare

Carri merci, carrozze viaggiatori, locomotori: l'industria europea di settore ha nelle Reti ferroviarie nazionali il maggior committente

per la Germania: Thyssen-Henschel, Krupp, Krauss-Maffei; per il Belgio: Brugeoise-Nivelles; per la Gran Bretagna: BREL; per l'Austria: Jembacher-Werke. Tra i costruttori elettromeccanici, ricordiamo per la Germania: AEG; per la Svizzera: BBC; per il Belgio: ACEC. In Francia, i maggiori costruttori, tanto delle parti elettriche che delle parti meccaniche, fanno capo a un grande Gruppo pilotato da Alsthom-MTE.

Ma come è andata negli ultimi anni la produzione di materiale rotabile per le industrie europee? Nel settore «trasporto viaggiatori» che per consuetudine internazionale, comprende le carrozze e le automotrici termiche ed elettriche, la quantità di carrozze prodotte è rimasta quasi stazionaria. Fanno eccezione la Gran Bretagna, la Germania e la Spagna, dove si sono verificate significative riduzioni di produzione. L'Italia, invece, ha incrementato negli ultimi anni la produzione di carrozze in relazione ai recenti piani di finanziamento FS. Al momento, però, si sta registrando un'inversione di tendenza dovuta all'esaurimento di tali risorse. Si registra, al contrario, una tendenza alla diminuzione nella produzione di automotrici termiche: uniche eccezioni l'Italia, dove la produzione è stazionaria e la Spagna, dove è in leggero aumento.

Per quanto riguarda le automotrici elettriche, si è avuto un notevole incremento di percentuali di produzione: in Germania, in Spagna, in Francia, e anche in Italia. In Gran Bretagna, invece, c'è stato un sensibile calo.

La tendenza del «settore merci» è di segno decisamente opposto. L'aumento della capacità dei carri, la costruzione di veicoli a carrelli, l'incremento dei carri speciali utilizzati in gran parte nei trasporti combinati o intermodali, insieme al controllo centralizzato dei rotabili e all'incremento di treni blocco a rapida circolazione, hanno creato, in alcune Reti, le condizioni per una riduzione del parco-merci. Le riduzioni più sensibili si sono verificate in Gran Bretagna, in Belgio e in Francia. In Italia e in Germania, invece, la consistenza del parco è rimasta sostanzialmente invariata. L'andamento complessivo del settore merci, insomma, ha ridimensionato — pur con sensibili differenze tra paese e paese — la relativa produzione dell'industria ferroviaria.

Accanto alla produzione per il consumo interno, il mercato delle industrie ferroviarie europee si estende, naturalmente, anche all'estero, secondo alcune tendenze di specializzazione. La Francia, per esempio, è la più grande esportatrice di rotabili, seguita dalla Germania Federale, dalla Spagna e dalla Gran Bretagna. L'esportazione francese comprende carri speciali, automotrici elettriche e elementi di locomotive. Le industrie tedesche e spagnole si sono a loro volta inserite prevalentemente nel settore dei locotrattori, delle locomotive diesel, del materiale di trasporto urbano e suburbano e sono state molto attive anche nell'esportazione di carrelli. La Gran Bretagna più che nell'esportazione di veicoli completi, si distingue nell'esportazione di tecnologie. L'Italia, che negli ultimi tempi ha subito un calo delle proprie esportazioni, si orienta soprattutto verso la vendita all'estero di carri speciali, automotrici termiche, carrelli e materiale rotabile per metropolitane.

Anche se i costruttori dei principali Paesi industrializzati sono riusciti a piazzare particolari tipi di rotabili in Jugoslavia, Portogallo, Olanda e Svezia, è soprattutto fuori dell'Europa che si dirigono le esportazioni. Tra i mercati più importanti, il Medio ed Estremo Oriente, l'Africa e l'America Latina.

Ma anche l'esportazione di rotabili non ha più le caratteristiche di un tempo e la concorrenza si è fatta sempre più aggressiva anche da parte di Paesi che tradizionalmente si rifornivano presso l'industria ferroviaria dell'Europa occidentale. Per il materiale di trazione, i principali concorrenti sono gli Stati Uniti, il Canada e il Giappone. Gli Stati Uniti con la General Motors e la General Electric sono i principali esportatori di locomotive diesel-elettriche. Segue il Canada con la MLW Worthington e con la General Motors Canada. I loro prodotti sono destinati a un ampio arco di Paesi (Brasile, Messico, Cuba, Filippine, Indonesia, Iraq, Algeria, Zambia, Nigeria, Arabia Saudita, Sud Africa). Gli americani e i canadesi possono praticare prezzi inferiori a quelli europei perché la loro produzione avviene in grandi serie standardizzate. Da diversi anni, poi, anche il Giappone ha intensificato le proprie esportazioni di materiale di trazione.

Per quanto riguarda il materiale di trasporto, l'industria dell'Europa occidentale deve far fronte non soltanto alla concorrenza dei Paesi industrializzati dell'Europa orientale che sono riusciti ad inserirsi sui mercati africani e asiatici, ma anche a quella dei Paesi in via di sviluppo che si stanno man mano trasformando da importatori in esportatori. Fra questi i più attivi sono l'India e la Corea che hanno un attivo mercato in Medio Oriente e nell'America Latina. ■

Viaggio nell'universo de

di Marcello Buzzoli

IL MODELLO dell'apparato statale, scrive uno studioso di scienze amministrative, è di tipo stellare, perché vi sono tanti raggi operativi, i Ministeri, indipendenti l'uno dall'altro. Tralasciamo per ora gli inconvenienti derivanti, in termini di unità d'azione, da tale indipendenza. E appropriamoci della similitudine astronomica che, oltre a nobilitare una materia abbastanza arida, si attaglia al Ministero dei Trasporti. Il quale, a ben guardare, ha anch'esso una struttura stellare, essendo costituito da quattro Direzioni Generali, ossia quattro «raggi operativi».
Dopo esserci occupati delle FS, dobbiamo ora passare ai trasporti stradali, pubblici e privati, e ai servizi gestiti in regime di concessione. Anche questa volta la nostra esplorazione si svolge in un labirintico universo, fatto di leggi, leggine, regolamenti, circolari.
Ricordiamo che all'atto dell'istituzione del Ministero dei Trasporti (1944) vi furono inquadrati l'Amministrazione delle ferrovie statali e l'Organismo preposto alla motorizzazione civile, agli autotrasporti di cose e di persone, alle ferrovie in concessione, alle filovie, tranvie, funivie, funicolari, nonché alla navigazione su vie d'acqua interne. Tale organismo, che aveva la denominazione di Ispettorato Generale M.C.T.C., ha assunto nel 1967 quella di Direzione Generale M.C.T.C.
Quasi tutti gli italiani, se non altro per l'esame di guida, hanno avuto a che fare con la Motorizzazione. E non è esagerato dire che, dopo gli uffici dell'anagrafe e delle tasse, quelli della Motorizzazione sono i più conosciuti ed anche i più affollati. Recentemente ad un cittadino che lamentava le insufficienze strutturali delle due sedi operative della capitale, il Direttore Generale M.C.T.C., ingegner Danese, ha replicato con grande cortesia e senza trincerarsi su posizioni difensive preconcette. Questa lettera, pubblicata dal quotidiano *Il Popolo* in data 22 febbraio 1985, è così insolita nel costume burocratico italiano, che vogliamo riportarne uno stralcio: «*Siamo consapevoli delle nostre carenze. Lo siamo sempre stati: soprattutto quando (e sono passati solo pochi anni) eravamo costretti ad operare in mezzo alla strada o in sedi assolutamente non idonee*», scrive l'ingegner Danese. E aggiunge: «*Per questo abbiamo fermamente voluto, e lo stiamo puntualmente realizzando, un piano che prevede in ognuna delle novantacinque province italiane un ufficio adeguato alle esigenze del pubblico e dotato di attrezzature modernissime, quali sono richieste da quelle esigenze di tutela della sicurezza che sono compito dello Stato. Per le città più grandi abbiamo pensato a più sedi operative: per Roma ne sono previste quattro*».

Tatto e diplomazia

Anche gli uffici della Motorizzazione che non agiscono a diretto contatto con il pubblico, hanno i loro grattacapi. Ad esempio, quello di gestire il parco delle macchine di servizio, le tanto chiacchierate «auto blu», in dotazione a tutti i Ministeri, nonché alla presidenza della Repubblica. È un incarico spinoso che richiede tatto e diplomazia. Ma ben altre e assai complesse sono le funzioni (normative e d'impulso) spettanti alla Motorizzazione. Sebbene molti compiti siano stati devoluti alle Regioni, il lavoro non manca e, come accade in altre Amministrazioni statali, è reso talvolta più lento e complicato dalla sopravvivenza delle vecchie procedure accanto alle nuove che si avvalgono dei moderni mezzi di elaborazione. Il personale della Motorizzazione è professionalmente ben preparato ed ha del tutto assorbito, non solo per il ricambio generazionale, gli inconvenienti derivanti dall'iniziale composizione. Che fu estremamente eterogenea, giacché nell'immediato dopoguerra i dipendenti di varie Amministrazioni, e in particolare del soppresso Ministero dell'Africa italiana, si riversarono sull'Ispettorato M.C.T.C., attratti dalle retribuzioni, più vantaggiose rispetto a quelle di altri settori del pubblico impiego. Ormai è acqua passata, dice un anziano funzionario. E aggiunge: l'Ispettorato era diventato come la Svizzera che accoglie profughi da tutto il mondo. E i nuovi inquilini, una volta che abbiano ottenuto il visto d'ingresso, è giocoforza sistemarli.
Prendendo l'avvio da queste lontane vicende, dobbiamo ripercorrere un lungo itinerario che arriva ai nostri giorni. Riporteremo i fatti di maggior rilievo attenendoci, come il solito, alla successione cronologica. E giacché abbiamo parlato del personale, conviene anteporre questo tema agli altri.
Con il Decreto legislativo 7 maggio 1948 n. 557, ratificato con modificazioni mediante la legge 5 luglio 1951 n. 519, vengono revisionate le tabelle organiche dell'Ispettorato che risalgono al 1941; altre norme riguardano la posizione dei distaccati e i concorsi interni ed esterni. L'Ispettorato comprende la Sede centrale e sedici Ispettorati compartimentali cui si aggiungono, poco dopo, due Sezioni distaccate a Perugia e a Potenza. Lo stesso Decreto del 1948 attribuisce al Ministro la competenza per la ripartizione dei Servizi della Sede centrale, la determinazione delle circoscrizioni degli Ispettorati compartimentali e degli Uffici temporanei.
Dagli anni Sessanta ad oggi ci troviamo di fronte ad una sequela di leggi e decreti che riguardano prevalentemente l'assetto del personale. Entrare in un'illustrazione di dettaglio sarebbe

la MCTC

tanto defatigante quanto inutile. La legge 1° febbraio 1960 n. 26 dettò in materia di ruoli organici una nuova disciplina cui furono apportate, due anni dopo, alcune integrazioni con la legge 26 marzo 1962 n. 122. Segue una nutrita schiera di provvedimenti, alcuni imposti da necessità specifiche del settore (come il DPR 26 aprile 1964 n. 644, recante il regolamento di variazione del ruolo del personale appartenente alla carriera direttiva amministrativa dell'Ispettorato M.C.T.C) e altri derivanti dalle disposizioni di carattere generale e dalle riforme intervenute nel pubblico impiego, come il DPR 28 dicembre 1970 n. 1077, riguardante il riordinamento delle carriere degli impiegati civili dello Stato e il ben noto DPR 30 giugno 1972 n. 748 sulla disciplina delle funzioni dirigenziali.

Tralasciando altri provvedimenti di minor peso, ricordiamo la legge 18 ottobre 1978 n. 625 che, ancora una volta, riordinò le dotazioni organiche della Motorizzazione e stabilì incisive misure per il miglior funzionamento dei servizi sul piano tecnico ed amministrativo. In questo contesto, venne disposto che gli esami per la patente di guida, nonché alcune verifiche ed omologazioni dei veicoli, finallora prerogativa dei funzionari direttivi tecnici, potevano essere effettuate anche da impiegati della carriera di concetto, opportunamente abilitati. L'innovazione suscitò un certo scalpore negli ambienti esterni al Ministero. Tramontava il mito dell'«ingegnere-esaminatore» che da decenni incuteva soggezione agli aspiranti automobilisti.
Tutti gli interventi che abbiamo sopra riportato e il continuo aggiornamento degli organici, sono ricollegabili all'evoluzione delle strutture centrali e periferiche della MCTC. Evoluzione che si intreccia a sua volta con le riforme del pubblico impiego e più ancora con il consistente decentramento di funzioni derivante dall'istituzione delle Regioni. Prima di dar conto di questi fatti è opportuno però non perdere di vista un altro aspetto della realtà, ossia quella di un mercato dei trasporti che negli anni Sessanta e Settanta, come si può vedere nel riquadro a parte, è connotato dall'ulteriore impetuosa crescita dei mezzi su gomma.

Un mare di latta

Alla fine del 1972 il numero degli autoveicoli in circolazione ascendeva ad oltre tredici milioni e mezzo di unità, delle quali un milione circa era composto da autocarri per il trasporto delle merci. Aggiungendo a queste cifre quelle dei motoveicoli, dei rimorchi e dei semirimorchi, il parco nazionale risultava composto da quasi diciotto milioni di mezzi circolanti. L'aliquota delle autovetture si era più che triplicata, passando dai quattro milioni scarsi del 1962 ai circa dodici milioni e mezzo del 1972. Nello stesso periodo di tempo, il volume dei consumi privati interni era aumentato soltanto del 168 per cento, con una dinamica sensibilmente inferiore a quella della motorizzazione privata. Inoltre persisteva il ruolo marginale del trasporto collettivo, considerato che alla fine del 1972 si contavano in Italia trentaseimila autobus con un aumento di appena il quarantotto per cento, rispetto al numero degli autobus in servizio agli inizi degli anni Sessanta.
Sotto il profilo territoriale, la Lombardia, il Piemonte, il Lazio, l'Emilia Romagna erano in testa nella graduatoria del numero degli automezzi in circolazione. Fermo restando il rapporto direttamente proporzionale fra reddito procapite e densità della motorizzazione, appariva una tendenza al recupero da parte delle province meridionali, tendenza peraltro non giustificata dalla parallela dinamica dei redditi. Tale circostanza veniva a confermare l'accorciamento delle distanze tra Nord e Sud in termini di consumi, senza peraltro un analogo progresso nel livello di reddito prodotto.
Era questa la radiografia dell'autotrasporto alla fine del 1972.
Lasciamo ora le strade nereggianti di veicoli e torniamo all'interno del Ministero per seguire l'evoluzione delle strutture.
Con legge 393 del 15 giugno 1959 (art. 137) la Motorizzazione è investita dei poteri per la prevenzione e l'accertamento delle infrazioni in tema di circolazione, affiancandosi così per alcuni compiti alla polizia stradale. L'argomento diventa oggetto di divagazioni giornalistiche che ripropongono la figura del «funzionario-sceriffo» destinata a far presa sull'opinione pubblica. Ma di lì a poco dilaga sui giornali una polemica con toni roventi. Per sostenere l'esame di guida e per tutte le operazioni di controllo tecnico e amministrativo dei veicoli a motore, dei motoscafi, delle navi e galleggianti, gli utenti sono tenuti a corrispondere all'erario una tassa specifica (o tariffa). E fin qui nulla da eccepire. Il personale della Motorizzazione, cui competono le operazioni anzidette, percepisce una speciale indennità, in relazione al gettito di tali tariffe. L'«agevolazione» diventa oggetto di scandalo. Quasi tutti la ritengono illegittima, tenuto conto che le prestazioni in questione rientrano nei compiti d'istituto, retribuiti con lo stipendio. Fioccano accuse e controaccuse e si profila una lotta fratricida tra statali «agevolati» e no.
Finalmente il Decreto legge 21 dicembre 1966 n. 1090, ratificato con modificazioni mediante la legge 16 febbraio 1967 n. 14, stabilisce una nuova disciplina della controversa materia, riportando la calma.
Con la legge 31 ottobre 1967 n. 1085, l'Ispettorato Generale MCTC assume il rango e il nome di Direzione Generale MCTC; nel contempo gli Ispettorati compartimentali vengono ordinati in Direzioni compartimentali. Alle dipendenze di queste ultime operano gli Uffici provinciali. Le due Sezioni distaccate di Perugia e di Potenza diventano Direzioni compartimentali, rispettivamente per l'Umbria e la Basilicata.
Gli anni Settanta vedono un avvenimento tra i più importanti nella storia dei trasporti del nostro Paese.

Verso il decentramento

Va premesso che con il DPR 28 giugno 1955 n. 771 era già stato compiuto un primo decentramento, affidando l'amministrazione dei trasporti pubblici locali alle Province e ai Comuni. Ma è negli anni Settanta che (nel quadro dell'attuazione dell'ordinamento regionale) viene operata una incisiva ripartizione di competenze tra Stato e Regioni a statuto ordinario. A queste ultime vengono trasferite e delegate molteplici funzioni amministrative, finallora esercitate dagli organi centrali e periferici dello Stato, in materia di:
1) tranvie e linee automobilistiche d'interesse regionale;
2) navigazione lacuale, fluviale, lagunare e idroviaria nell'ambito regionale;
3) porti lacuali e porti di navigazione interna.
Più precisamente, i trasporti di cui al punto 1°) comprendono le linee metropolitane urbane ed extraurbane; le filovie, le funicolari e le funivie; le linee automobilistiche di servizio pubblico, viaggiatori e merci.

Motorizzazione civile

La responsabilità suprema spetta al Ministro. Il Consiglio di Amministrazione ha funzioni di consulenza e propulsione, nonché poteri deliberanti in materia di personale.
La Direzione Generale M.C.T.C. è retta da un Direttore Generale ed attualmente è ordinata su cinque Direzioni centrali e un Servizio autonomo.
Le competenze sono così ripartite:
— Direzione centrale del personale (che inquadra anche la Segreteria del Consiglio di Amministrazione);
— Direzione centrale affari generali ed economici;
— Direzione centrale autotrasporto di persone e cose;
— Direzione centrale della motorizzazione;
— Direzione centrale della sicurezza della circolazione stradale e dei trasporti ad impianti fissi;
— Servizio autonomo per la navigazione interna.

L'organizzazione periferica si articola in Uffici interregionali, regionali, provinciali e speciali.
Gli Uffici interregionali comprendono un Centro superiore ricerche e prove veicoli a motore e dispositivi di sicurezza, con sede a Roma e sette Centri prove autoveicoli con sede a Torino, Milano, Bologna, Verona, Pescara, Napoli e Palermo.
Appartengono agli Uffici regionali, due Uffici compartimentali, con sede nelle Regioni a statuto speciale (Trentino Alto Adige e Sicilia).
Gli uffici provinciali sono ottantaquattro, con sede nei capoluoghi di provincia delle Regioni a statuto ordinario, nonché della Sardegna e del Friuli Venezia Giulia.
L'Ufficio speciale tecnico per la navigazione interna ha sede a Venezia.
Vi sono poi quattro Uffici speciali tecnici impianti fissi, con sede a Torino, Milano, Roma e Napoli.

M.B.

Per le tranvie e linee automobilistiche interregionali le funzioni amministrative vengono svolte dalla Regione nel cui territorio è situata la parte prevalente del percorso; le modalità di svolgimento del servizio debbono peraltro essere concordate con le Regioni finitime nel cui territorio si trovino i segmenti del percorso stesso.
Alle Regioni viene deferito anche il compito di sovrintendere ai Consorzi e alle altre Organizzazioni locali che operano nelle attività di trasporto sopra menzionate.
Circa le linee ferroviarie in concessione e le linee secondarie FS, non indispensabili alla integrazione della rete primaria nazionale, il passaggio alle Regioni è subordinato all'assenso di queste ultime nonché, per le ferrovie in concessione, al risanamento tecnico-economico a cura dello Stato.
L'ampio decentramento che abbiamo descritto ha la sua fonte legislativa nei DPR 14 gennaio 1972 n. 5 e 24 luglio 1977 n. 616.
Oltre al coordinamento e all'indirizzo di quelle iniziative regionali che assumono rilievo nazionale, restano di competenza dello Stato:
— le linee automobilistiche di carattere internazionale;
— le linee di gran turismo interregionale;
— le linee interregionali, laddove non sia possibile od opportuno conferirne l'amministrazione alla Regione nel cui territorio è situata la parte prevalente del percorso;
— il controllo della sicurezza degli impianti fissi e dei veicoli utilizzati per i trasporti regionali; a tale controllo partecipano tuttavia anche le Regioni.
Al fine di collocare gli interventi regionali in un quadro armonico normativo, è stata emanata la legge 10 aprile 1981 n. 151 che istituisce tra l'altro il Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore. Proprio in questi giorni si sono reiterati contrasti e polemiche sui criteri seguiti dal Governo per ripartire il Fondo 1985.
Ma un argomento del genere esula dal nostro tema, come pure la valutazione di merito del decentramento regionale. A noi occorre vedere quale mutamento ne sia derivato alle strutture ministeriali. Soppresse le Direzioni compartimentali, l'organizzazione periferica della MCTC si articola attualmente in Uffici interregionali, regionali, provinciali e speciali. L'organizzazione centrale è costituita dalla Direzione Generale MCTC, retta da un Direttore Generale, e ordinata su cinque Direzioni Centrali e un Servizio autonomo. Tale assetto figura nell'organigramma pubblicato fuori testo.
Nel prossimo numero ci occuperemo della Direzione Generale dell'Aviazione civile e della Direzione Generale del Coordinamento e Programmazione. ■

(3 - continua)

Guerra alla carta!

di Marina Delli Colli

CHE IL Servizio Lavori gestisca un Archivio Generale Tecnico situato nei sotterranei di Roma Termini, è cosa risaputa. Però, di che genere di archivio si tratti lo sanno soltanto coloro che se ne servono. Più che un archivio e un luogo di consultazione, infatti, gli stanzoni sotto via Marsala assomigliano a cupi ambienti kafkiani difficili da localizzare in una realtà aziendale moderna.
Le pratiche, 90.000 circa, alcune delle quali di notevole interesse storico, sono stipate entro scaffalature «a giorno» che si elevano fino a otto metri di altezza. La sola definizione «a giorno» dà l'idea dell'orgia di polvere che lo scorrere dei giorni e dei mesi ha depositato su ogni singola pratica. Inoltre, lo strato di polvere ha permesso l'annidarsi di animaletti di ogni genere per cui più volte il Servizio Sanitario è dovuto intervenire per disinfestare e derattizzare.
Situazione antigienica, dunque, e anche notevolmente pericolosa. Essendo i depositi cartacei facilmente infiammabili si può ben immaginare, in caso d'incendio, a quali conseguenze andrebbero incontro gli impianti della sovrastante stazione di Roma Termini.
A tutto questo si deve anche aggiungere che gli ambienti risultano ormai talmente saturi che, oggi come oggi, le pratiche non vengono più inviate all'archivio ma conservate presso gli Uffici Tecnici che a loro volta lamentano indisponibilità di spazio e difficoltà a ricevere.
Una situazione dunque, nel suo complesso, di massimo disagio. E allora che fare per cercare di risolvere questi problemi? Il Servizio Lavori ci ha pensato e ripensato e ha trovato la soluzione: introdurre nell'archivio il sistema della microfilmatura.
L'esperimento ha avuto inizio poco più di un anno fa e ha dato ottimi risultati. Oltre all'archiviazione delle vecchie pratiche si sta procedendo, infatti, anche all'archiviazione di quelle di nuova istituzione.
Alla luce delle esperienze fatte, si è stabilito che tutto l'arretrato esistente a Roma Termini potrebbe essere conservato, se microfilmato, in una stanza di circa 20 mq. dove potrebbero essere sistemati anche i lettori-stampatori per la consultazione (e si tenga presente che 20 mq di stanza corrispondono a 4500 metri lineari di pratiche).
Tutto il materiale finora microfilmato ha trovato posto in speciali armadi di avanzata tecnologia, a prova d'incendio, in grado di richiudersi automaticamente quando la temperatura esterna supera un determinato limite.
Oltre che a risolvere problemi di spazio, oltre a garantire la massima sicurezza, la microfilmatura consente di ridurre notevolmente il tempo di ricerca del documento. Una volta individuato il numero della bobina il documento potrà infatti essere visionato sull'apposito video e riprodotto in fotocopia, dalla stessa apparecchiatura in pochi secondi.
Naturalmente, data la mole dell'arretrato, era impossibile pensare di farne gravitare tutto il peso sull'attuale struttura di uomini e di mezzi. Si è quindi deciso di affidare «in service» la microfilmatura di tutte le pratiche a due ditte specializzate, la «Buic Microservice» e la «Microfilmfotoservice», per garantire all'Azienda la tempestività e l'accuratezza del risultato. Le ditte specializzate, infatti, possiedono gli uomini e i mezzi adatti a questo particolare lavoro e quindi sono in grado di assicurare un costante e notevole rendimento. È comunque chiaro che una volta smaltito l'arretrato il Servizio Lavori gestirà in proprio questa attività. Ma cerchiamo di vedere meglio questo processo di microfilmatura di cui in linea gene-

Intervista all'Ing. Ruoppolo

«Recupero di spazio e produttività»

— Cosa ha spinto il Servizio Lavori ad introdurre il sistema della microfilmatura per le pratiche custodite presso l'archivio Generale Tecnico? Quali sono i benefici che si rifletteranno sul Servizio Lavori?

— È da precisare anzitutto che l'Archivio del Servizio Lavori è un archivio «vivo». Abbiamo una richiesta media mensile di n. 100 «richiami» di pratiche da consultare, oltre a n. 100 richieste di nuova costituzione. Da ciò discende la necessità di un più rapido ed efficiente sistema di archiviazione che consenta un'agevole possibilità di consultazione.

A tale vantaggio, essenziale, si abbina il recupero di unità lavorative (almeno 4) e dei locali attualmente utilizzati per la conservazione degli atti, che peraltro, in mancanza di migliori possibilità erano inidonei per tale destinazione.

— Qual è la consistenza delle pratiche custodite?

— Circa 100.000 pratiche, nel cui interno sono custoditi documenti di vario genere, corrispondenza ed elaborati tecnici, che per la maggior parte restano validi per tempi molto lunghi. Tale massa di documenti corrisponde ad uno sviluppo di ml 1800 circa di materiale archiviato.

— Quanto tempo ritiene sia necessario per ultimare la procedura?

— Se non si avranno interruzioni per difficoltà obiettive, in base ai ritmi di lavorazione già raggiunti, si può ragionevolmente prevedere che il lavoro sarà completato nei primi mesi del 1986.

— È possibile quantificare, in concreto, i benefici «spaziali» derivanti da questa operazione?

— Si consideri che una bobina riesce a contenere mediamente 2.100 fotogrammi corrispondenti ad altrettante pagine di documenti. Queste bobine vengono conservate in armadi «ignifughi» ognuno dei quali riesce ad ospitare ml 380 di pratiche. In concreto, l'intero archivio potrà essere «conservato» in 8 armadi di «normali dimensioni» da collocarsi in una stanza d'ufficio.

Ciò consentirà di recuperare mq 1000 circa di ambiente da Roma Termini che potranno essere destinati ad altri usi.

rale si sa tutto ma in linea particolare si sa invece molto poco.

Per renderci ben conto delle varie fasi del procedimento ci siamo recati in via Boni, dove il Servizio Lavori possiede dei locali e dove materialmente avviene la microfilmatura dei documenti. Lì ci ha accolto il geom. Rossini, responsabile del Centro.

Bisogna subito dire che tanto all'archivio di Roma Termini si respirava un'atmosfera cupa e triste tanto in via Boni l'atmosfera è limpida ed efficiente. Il processo di microfilmatura non è complesso. Le pratiche arrivano in Via Boni, vengono innanzitutto ripulite, quindi si stabilisce che cosa microfilmare. È importante evidenziare che le operazioni di microfilmatura non riguardano l'intero contenuto dei fascicoli ma sono limitate ai soli documenti «originali» (vengono infatti scartati tutti i duplicati). Il materiale così ripulito, riordinato, numerato, passa alle macchine, quindi viene riconfezionato in nuovi contenitori e custodito sempre in via Boni.

Le specifiche contrattuali prevedono naturalmente che il lavoro venga eseguito rispettando tutti gli obblighi delle «norme per la fotoriproduzione sostitutiva dei documenti di archivio e di altri atti delle Pubbliche Amministrazioni». Sempre nel rispetto di tali obblighi, una volta ottenuto il benestare da parte delle autorità competenti, si potrà poi procedere alla distruzione della documentazione cartacea riprodotta. Sia detto per inciso, le bobine devono essere sempre doppie e conservate in luoghi diversi.

Il dott. Mario Carulli del Servizio Lavori, principale artefice di questa operazione, ha voluto accompagnarci sia a Roma Termini che a via Boni. Con legittimo orgoglio il dott. Carulli, dopo averci illustrato i molti vantaggi di questo procedimento, che oltretutto consentirà entro tre anni di smaltire tutto l'archivio di Roma Termini, ci dimostra che non si tratta neanche di un'operazione particolarmente costosa.

«Il rapporto costo-beneficio — ci spiega il dott. Carulli — è senz'altro tutto a nostro favore. Infatti, a una spesa non eccessivamente gravosa corrisponderà un sicuro vantaggio in termini di recupero di personale e di recupero degli ampi spazi sotto Roma Termini che potrebbero essere destinati a ben altra utilizzazione».

Guerra alla carta dunque, a quel mare di carta polverosa e soffocante in nome di un procedimento moderno, usato in tutto il mondo, degno di un'azienda davvero al passo con i tempi. ■

Le buone (e belle) azioni di cent'anni fa

Siamo lieti di pubblicare un'interessante e curiosa testimonianza inerente la storia delle ferrovie italiane, frutto delle ricerche dello studioso Claudio Novara che ha raccolto e catalogato azioni e obbligazioni ferroviarie, fondamentali fonti di finanziamento per la costruzione di linee nell'epoca in cui venivano realizzate e gestite da società private. Per loro tramite si può ricostruire una porzione di storia delle nostre ferrovie, ma si può anche scrivere un piccolo, inedito capitolo della storia del gusto

di Claudio Novara

LE STRADE ferrate appaiono per la prima volta in Inghilterra nel 1825 tra Darlington e Stockton e due anni dopo in Francia tra St. Etienne ed Andrezieux. In Italia, invece, l'interesse per le ferrovie si accresce solo dopo il 1830: l'industrializzazione e la cultura degli investimenti non era avanzata come in Francia e in Inghilterra, paesi dai quali venne l'impulso più vigoroso al grande movimento europeo di industrializzazione che talvolta superava frontiere e confini. Ed è così che capitalisti e industriali di altri paesi europei per estendere il loro campo d'azione crearono delle S.p.A. per finanziare vari progetti ferroviari in molte parti d'Europa, e naturalmente anche in Italia. Leggiamo nell'articolo 1 del decreto del 1836 in cui Ferdinando II autorizzava l'ingegnere francese Bayard a realizzare una linea ferroviaria: «... accettiamo l'offerta del sig. A.G. Bayard de la Vingtrie, di eseguire a sue spese, rischi e pericoli, una strada di ferro da Napoli a Nocera, (...) e la dichiariamo di pubblica utilità».

Ma come si sa, a causa di una situazione politica infelice e della condizione di disagio degli imprenditori italiani alle prese con la scarsità di capitali da destinare agli investimenti, lo sviluppo delle ferrovie non potrà estendersi inizialmente in Italia con lo stesso ritmo di altri paesi. Ed è anche per questo che numerose reti ferroviarie e tramviarie italiane furono finanziate da paesi stranieri per lo più da società belghe, francesi e inglesi.

La prima concessione di ferrovie all'industria privata nazionale è del 1850 e riguarda la linea Torino-Savigliano, concessa a una Società Anonima, rap-

presentata dal Marchese di Pamparà. Nel 1852 la stessa Società otteneva poi l'autorizzazione al prolungamento di quella stessa linea fino a Cuneo, con l'aggiunta della diramazione Savigliano-Saluzzo.
Iniziava così una lunga storia in cui vicende ferroviarie ed economiche si intrecciano con iniziative private e manovre finanziarie. Una storia di cui azioni e obbligazioni sono le protagoniste. I titoli delle prime società sono probabilmente andati dispersi e per il momento il più antico documento finanziario conosciuto è la «promessa d'Azione di lire mille toscane» della società «Strada di Ferro da Firenze a Livorno» del 1838. Ecco le altre in

ordine cronologico.
— «Strade Ferrate Italiane da Firenze a Pistoia», carato di 3.000 Lire toscane, emesso a Firenze nel 1845. Si tratta di un certificato di partecipazione alla sottoscrizione per 100 azioni. Questa strada ferrata denominata «Maria Antonia» dal nome della moglie del Granduca di Toscana Leopoldo II, fu messa in funzione nel 1850.
— «Strada Ferrata da Lucca a Pistoia», azione di 1.000 Lire Toscane, emessa nel 1849.
— «Società Pia-Latina», azione di priorità del valore di 100 sc. romani emessa nel 1850. La società aveva per scopo l'esercizio della linea ferroviaria da Roma a Frascati.
— «Strada Ferrata da Roma a Frascati», azione al portatore di 250 Franchi franc. emessa nel 1854. La società fu creata nel 1854. I tre tronchi della linea Roma-Frascati: Roma Termini-Bivio Mandrione, Bivio Mandrione-Ciampino, Ciampino-Frascati furono contemporaneamente ultimati ed aperti all'esercizio il 14 luglio 1856. Nello stesso anno la società venne assorbita dalla «Pio Latina».
— «Società Generale delle Strade Ferrate Romane», azione al portatore di 500 Franchi francesi, emessa a Parigi nel 1856. La società nacque nel 1856 dalla fusione fra la società ferroviaria dello Stato Pontificio «Pio Latina» e la «Pio Centrale» e aveva per scopo l'esercizio delle linee ferroviarie Roma-Civitavecchia e Roma-Bologna. Dopo l'unificazione d'Italia la Società ne assorbì altre sia per l'esercizio che per la costruzione di nuove reti ferroviarie. A causa di una gestione sprovveduta, la Società si trovò in cattive condizioni. Nel 1863 avvenne la fusione con le: «S.A. delle Strade Ferrate Livornesi», «Società delle Strade Ferrate della Toscana Centrale» e la «Società Ferroviaria delle Maremme», da cui la nuova denominazione «Società delle Strade Ferrate Romane». Nel 1866 la Società attraversò una profonda crisi che causò l'intervento dello Stato per impedirne il fallimento.
— «Strada ferrata da Tornavento a Sesto Calende», azione di Lire Austriache Mille, emessa a Milano nel 1858.
— «Strada Ferrata Torino-Pinerolo», azione di godimento al portatore avente diritto alla 12.000ª parte dell'attivo annuo. La società fu costituita a Tori-

no nel 1853 con capitale sociale di Lire 4.500.000 diviso in azioni al portatore di Lire 250. Dette azioni si ammortizzavano mediante 2 estrazioni all'anno, conseguenti rimborsi e consegna di azioni di godimento. La società fu successivamente denominata «S.A. della Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice».

— «Strada Ferrata Centrale Canavese S.A.», azione al portatore da 250 Lire, emessa nel 1861. La società fu costituita a Torino nel 1856 e aveva per oggetto la costruzione di una ferrovia allacciante Torino a Rivarolo Canavese con «protendimento» sino a Cuorgné.

— «S.A. delle Strade Ferrate Livornesi», obbligazione al portatore di 500 Lire. Firenze, 1862. La Società fu costituita nel 1860 e assorbita dalla «Società delle Strade Ferrate Romane» nel 1863. I titoli sono stati emessi in 5 serie: A, B, C, D1 e D2 negli anni 1860, 1862 e 1864. L'emissione fu autorizzata con Decreti del Governo Provvisorio della Toscana per le prime tre serie e del Governo Italiano per le ultime due, onde fornire alla Società i mezzi necessari per l'acquisto, la costruzione e il completamento delle linee ferroviarie. Il debito venne assunto a carico dello Stato con decorrenza dal 1° gennaio 1882. ■

LE VOCI DI FUORI

SULLA STAMPA

Tuttoturismo

«... solo radio-treno, che è l'equivalente ferroviario di radio-carcere, informa che la stazione di Magenta è bloccata da una dimostrazione di pendolari e che l'espresso 535 verrà dirottato (...), se si sapesse qualcosa di più ufficiale, chi ha (...) impegni importanti (...) potrebbe trarsi d'impaccio (...). Invece niente. Nessuna comunicazione ufficiale. Gli altoparlanti della stazione di Novara tacciono: informare qualche centinaio di malcapitati su ciò che realmente accade non rientra evidentemente nei compiti del personale delle Ferrovie. I viaggiatori sono degli oggetti (...). E si pensa con rabbia che siamo tutti vittime di una forma di disinteresse che ha il sapore della sopraffazione».

Il Resto del Carlino

«Un concorrente ha sollevato a strappo quasi 200 chili; (...). Sono le prove ergometriche, cioè di forza, previste dal concorso per 10 posti da manovale nel compartimento di Bologna delle Ferrovie dello Stato. Tre diaboliche macchinette, che ricordano quelle su cui ci si può cimentare nei luna-park, vengono manovrate in questi giorni a Bologna dai circa 5.700 candidati di tutta Italia che hanno superato la prova scritta. Segnano il ritorno ad una pratica che le Ferrovie dello Stato, anche per le pressioni del movimento delle donne e dei sindacati, aveva soppresso».

l'Unità

«Il giro d'Italia, fatto col più singolare dei treni, quello contro la droga a pochi giorni dalla sentenza di San Patrignano, mira a spostare il dibattito dal sì o no alle comunità terapeutiche, ad abbattere l'assurdo steccato tra pubblico e privato e a ribadire che laddove i servizi pubblici vengono messi nella possibilità di funzionare i risultati ci sono e anche lusinghieri».

Gazzetta del Sud

«Chi ha a cuore le sorti delle ferrovie come strumento di sviluppo economico e di progressso e dei sistemi diversi di trasporto avrà con vivo compiacimento preso atto che, finalmente nella storia delle ferrovie e nel settore dei trasporti in genere, due strumenti legislativi di grande importanza (n.d.R.: Riforma FS e Piano Generale Trasporti) sono stati varati a breve distanza di tempo per mettere ordine nel settore per eliminare sprechi secondo un'ottica moderna all'insegna dell'efficienza e della produttività. Ma non bisogna essere troppo ottimisti. Il cambiamento di tendenza darà i suoi frutti solo se il Piano generale dei trasporti va pensato ed elaborato in stretta coerenza con lo sviluppo generale del Paese e gli organi dell'azienda ferroviaria riformata possono essere rappresentati da persone di comprovata cultura tecnica, amministrativa ed economica specifica nel settore dei trasporti».

La Nazione

«In treno sempre più veloci; col nuovo orario estivo tutti i treni importanti risparmieranno notevolmente rispetto al regime attuale sulle lunghe percorrenze, mentre sulla Roma-Firenze entrerà in servizio una coppia di rapidi che percorreranno la distanza fra le due città in meno di due ore e mezzo. Due convogli da 200 chilometri l'ora».

Financial Times

Da un servizio sulle Ferrovie Italiane: Giulio Caporali, membro del Consiglio di Amministrazione delle FS, a proposito della grande nevicata dello scorso gennaio: «Sono rimasto in stazione due ore e mezzo e il solo annuncio pubblico che ho ascoltato è stato quello di una messa di cui si stava iniziando la celebrazione nella Cappella di Roma Termini».
Claudio Signorile, Ministro dei Trasporti: «La rete ferroviaria che veniva usata nel 1950 per duemila treni al giorno, è rimasta immutata fino ad oggi mentre i treni giornalieri sono diventati ottomila. E se il materiale rotabile è in avaria, è evidente che i treni devono fermarsi. Noi oggi ci troviamo con trent'anni di scarsi investimenti alle spalle, le tariffe devono aumentare ma bisogna anche, in parallelo, introdurre nuovi servizi». Il Ministro Signorile ha concluso affermando: «Io non posso dire se le ferrovie sapranno rinnovarsi, ma se non lo sapranno fare, nonostante tutti i nostri sforzi, non ci saranno scusanti».

La Piazza

«Oleograficamente una vecchia e sicura presenza, il treno, che, nonostante molti cigolii, continua a tenere, ad essere efficiente. Un'efficienza che molte volte è merito di quegli uomini (funzionari, operai, personale viaggiante...) divenuti parte integrante del sistema, ingranaggio insostituibile al cui spirito d'iniziativa, buona volontà, capacità di affrontare l'imprevisto e risolverlo, molte volte con il solo ausilio della fantasia è affidato il buon andamento del servizio. Un ruolo troppo spesso misconosciuto dai viaggiatori sempre pronti, come purtroppo spesso accade trovare il capro espiatorio di un disservizio nel lavoratore che obbligatoriamente è a contatto con l'utente, anch'egli quasi sempre incolpevole vittima del complesso sistema».

IN PARLAMENTO

OK ALLA RIFORMA

UNA notizia su tutte. Martedì 2 aprile 1985: il Senato approva all'unanimità il disegno di legge che istituisce l'Ente delle Ferrovie dello Stato. In altre parole, la riforma istituzionale delle FS è cosa fatta, anche se l'assemblea del Senato ha introdotto alcune modifiche rispetto al testo del ddl (riguardo alle nomine dei dirigenti, l'adeguamento di alcuni articoli alle normative CEE ecc.) su cui si dovrà esprimere la Camera. Un'ulteriore fase dell'iter parlamentare che, al momento in cui i nostri lettori sfoglieranno questo giornale, ci auguriamo concluso.
La riforma delle FS è un evento di tale rilievo da meritare sui prossimi numeri i necessari approfondimenti. Ma intanto proviamo ad anticipare, sinteticamente, alcuni dei criteri di fondo della nuova Azienda.
Il disegno di legge distingue il patrimonio, il bilancio e la contabilità dell'Ente da quelli dello Stato, e indica le linee di gestione in base alle quali si dovranno seguire regole di mercato, con assunzione di capacità e responsabilità di programmazione. Le Ferrovie dello Stato, insomma, si trasformeranno in un'impresa industriale da gestire

con criteri manageriali. Con l'entrata in vigore della legge cambierà anche la condizione giuridico-amministrativa dei ferrovieri: il rapporto di lavoro non sarà più collocato nel settore del pubblico impiego, assumendo invece le caratteristiche del rapporto privato. Tale «privatizzazione» non potrà, comunque, essere penalizzante rispetto all'attuale condizione professionale e i regolamenti di organizzazione del lavoro non potranno, in nessun caso, essere meno favorevoli ai lavoratori: pena la nullità, come sottolinea il testo del ddl.

Obiettivo primario della Riforma è dar vita a un soggetto imprenditoriale efficiente, agile, capace di interventi tempestivi, decentrati, fornito degli strumenti per autonome decisioni di strategia aziendale.

Il Ministero dei Trasporti eserciterà una vigilanza sugli indirizzi di carattere generale e al Ministro spetterà soltanto di indicare gli obiettivi da perseguire con la gestione delle ferrovie, controllando che l'Ente agisca secondo le sue finalità istituzionali. Al Ministro spetterà anche l'approvazione dei bilanci e dei programmi di attività, e sarà sempre il Ministro a proporre la nomina o la revoca del Presidente dell'Ente e dei componenti del Consiglio di Amministrazione.

Il nuovo Ente, i suoi organi e i suoi amministratori saranno in una condizione di reale autonomia e piena responsabilità. Il Direttore Generale sarà nominato dal Consiglio di Amministrazione e resterà in carica cinque anni (con possibilità di una sola conferma). L'autonomia gestionale è garantita anche da altri fattori: il compito di manovrare le tariffe è affidato al Consiglio di Amministrazione e, inoltre, tutte le materie relative all'organizzazione, all'esercizio ferroviario, alla gestione finanziaria e contabile non saranno più regolate per legge, ma affidate ai regolamenti dell'Ente.

Come ha dichiarato il Ministro dei Trasporti, Signorile, a VdR, «Con la riforma delle ferrovie si avvia il più importante ammodernamento istituzionale nella storia dello Stato unitario». Le ferrovie sono la più grande azienda pubblica del territorio nazionale (e tra le aziende private solo la FIAT le strappa il primato). Un primato che, grazie alla Riforma, si spera possa corrispondere a un salto di qualità nella produzione dei servizi e nella gestione amministrativa. Un'occasione storica per le ferrovie italiane e un passaggio decisivo per il riscatto economico dell'intero paese. ■

Così parlò il ferroviere

di Tullio De Mauro

Ordinario di Filosofia del Linguaggio, Università di Roma «La Sapienza»

«VI FU chi portò in Italia anche il verbo *deragliare*, ma la voce cadde presto nel ridicolo, grazie al raglio dell'asino»: scriveva così, e diceva ormai una bugia, un purista agli inizi del secolo, Giuseppe Rigutini. Il verbo *deragliare* invece d'essere andato fuori uso, ai primi del Novecento era stabilmente insediato tra le parole italiane. Rigutini riecheggiava le perplessità e le resistenze dei puristi della metà dell'Ottocento, come Pietro Fanfani e Cesare Arlìa che nel loro *Lessico della corrotta italianità* (Milano 1877) avevano scritto del verbo *deragliare*: «Veramente non occorrerebbe segnare questa voce che da sé fa sentire che non è né può essere nostra». Motivo? «C'è quel *ragliare* per lo mezzo!».

Con più scrupolo del loro successore, Fanfani e Arlìa, però, annotavano ancora: «Intanto, da quel giorno che un Ministro italiano, in piena Assemblea, riferiva a' Deputati che *un treno era deragliato*; e che i giornalisti ripeterono, a uso pappagalli, quella gemma del verbo *deragliare*, la s'è ragliata continuamente! (...) Ma i verbi *Sviare, Deviare, Uscire dalle rataie* o *guide* non ci sono? Ah! Noi italiani abbiamo la servitù incallita». Queste rimostranze un po' comiche colpivano anche altre parole che la diffusione delle ferrovie aveva immesso, dalla metà dell'Ottocento, nel comune parlare. Esse sono una spia preziosa della profondità del sommovimento che la nuova tecnologia andava producendo nel linguaggio.

Una vecchia tradizione scolastica ha fatto a lungo credere che l'esprimersi sia cosa che, ai livelli più alti, riguarda soprattutto poeti e scrittori. E un grande filosofo italiano, Benedetto Croce, si fece apostolo di questo modo di vedere. Oggi noi sappiamo che sapere usare parole ed espressioni è qualcosa che ha a che fare con tutta la nostra vita: con le emozioni e i sentimenti, con le capacità di agire e ordinare le azioni, con la capacità di acquistare, conservare, coordinare e accrescere notizie e conoscenze.

IL MEDICO, lo psicoterapeuta, il giornalista, l'insegnante, il giudice, il manager, il sindacalista sanno quanto è importante prestare attenzione critica alle parole per capire a fondo le persone con cui occorre interagire. E, se pur lentamente, si diffonde la giusta convinzione dell'importanza che ha il modo corrente di parlare, se si vuole capire una comunità, un popolo. D'altra parte, il linguista, che si occupa professionalmente di parole, sa bene che queste ricevono sensi e forma all'interno dei contesti sociali.

Queste considerazioni ci spiegano perché è sensato occuparsi dei rapporti tra una grande tecnologia, come quella dei trasporti su rotaia, e il nostro linguaggio, la nostra lingua.

Da quando nel Settecento i trasporti su rotaie di ferro uscirono fuori dalle viscere delle miniere, a cielo aperto, la nuova tecnologia, con le sue innovazioni, agì profondamente sulle maggiori lingue europee e poi, con un secolo di ritardo rispetto ai paesi più industrializzati, prese ad agire anche in Italia sulla nostra lingua.

Fanfani, Rigutini e altri puristi si scandalizzavano vedendo che qualche parola nuova usciva dall'ambito tecnico delle ferrovie ed entrava nell'uso corrente. Si sarebbero allarmati assai di più se avessero saputo scorgere l'intero e complesso reticolo dei rapporti che si creano tra una nuova tecnologia e il linguaggio della gente: rapporti che non si materializzano solo e tanto nell'avvento di alcune nuove parole, ma in trasformazioni assai più generalizzate e profonde del vocabolario e di tutt'intero il modo di parlare. ■

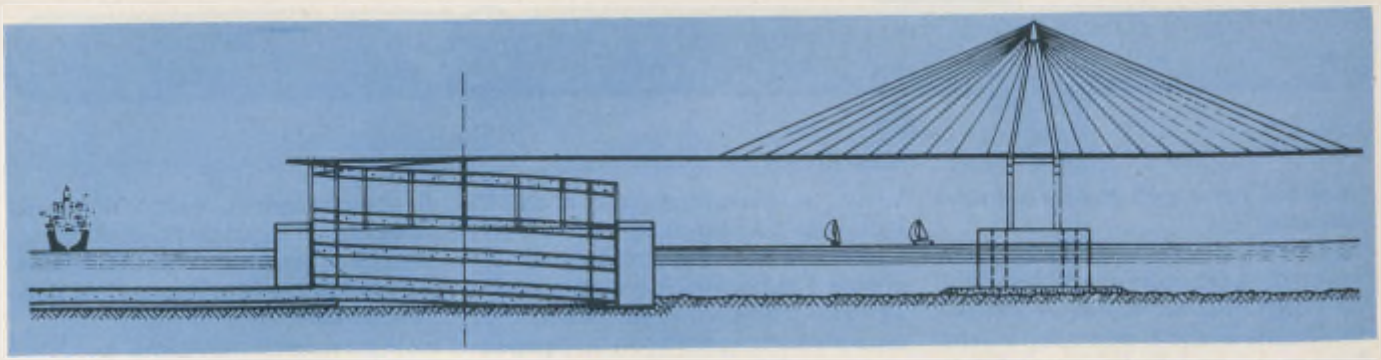
Si riparla del ponte-tunnel

PARIGI. Il discorso di un collegamento fisso attraverso la Manica resta un tema decisamente di attualità. Dopo un periodo di apparente torpore ecco che riappare un progetto ponte-tunnel stradale da completarsi con un tunnel ferroviario. Ma siamo chiari: in questo progetto, presentato da Euroroute, il treno fa la parte del poveraccio perché, come indica il nome stesso del gruppo, l'opera è essenzialmente destinata al traffico su strada.
Bisogna ricordare che, alla fine di novembre, il presidente François Mitterrand e il Primo ministro inglese Margaret Thatcher avevano sottolineato, durante un incontro a Parigi, l'importanza che per loro rivestiva la realizzazione di un'opera fissa tra i due paesi. I gruppi di lavoro franco-britannici incaricati di fare delle proposte sui requisiti dei partecipanti e sulla natura degli investimenti, dovrà dare i primi risultati tra qualche settimana. Ma l'Euroroute ha preceduto tutti.
Secondo l'Euroroute si tratta di realizzare un tunnel stradale sommerso di 19 km, sotto il corridoio di navigazione dello Stretto. Quest'opera collegherà due isole artificiali del diametro di 250 m, unite alla terraferma da due ponti sospesi lunghi 9 km che oltrepasseranno la zona marittima da una parte all'altra del corridoio.
«Tecnicamente e finanziariamente possibile» affermano i difensori del progetto che, gigantesco com'è, con le isole e le rampe d'accesso elicoidali, verrà a costare intorno ai 40 miliardi di franchi.
E la ferrovia in tutto questo? È prevista: un tunnel ferroviario dovrebbe unire la costa francese a quella britannica con una spesa di «soli» 10 miliardi supplementari, in quanto questa realizzazione «si appoggerebbe» sulle isole e sulle trivellazioni già realizzate per il ponte-tunnel stradale.
Come si può capire, la ferrovia non è certo la prima preoccupazione di Euroroute che, tuttavia, accetterebbe ugualmente di realizzare il solo tunnel ferroviario se tale sarà la scelta del governo. I costi però, non ancora valutati, saranno tutti da rivedere.

Il progetto Euroroute

Gli elementi del tunnel ferroviario, in cemento armato, saranno fabbricati a terra e poi portati sul posto mediante galleggiamento prima di essere immersi (sistema questo largamente impiegato nei Paesi Bassi). Il collegamento sarebbe formato da due tunnel di 6 metri di diametro realizzati in varie fasi e capaci di sostenere sia i treni normali sia quelli a gran velocità. Non si sa altro per ora di questa scelta che privilegerebbe la ferrovia: l'Euroroute confessa di non aver ancora preso alcun contatto né con le Ferrovie inglesi né con la SNCF per elaborare il suo progetto. Una sola precisazione: il tracciato del collegamento ferroviario permetterebbe il raccordo con l'eventuale nuova linea a gran velocità Parigi-Bruxelles-Colonia.
Un buon progetto per tutti, dunque.
Per sostenere tale progetto l'Euroroute fa anche notare che il traffico registrato nel 1984 è stato di 20 milioni di viaggiatori, di cui 3/4 automobilisti. Ma, lealmente, il Gruppo si è anche soffermato sui rischi che si sarebbero potuti presentare per la navigazione a causa dei piloni del ponte e ha formulato qualche perplessità riguardo alla tenuta dei cavi. Si può quindi avanzare qualche riserva soprattutto pensando al problema venti che, nella brutta stagione, raggiungono forza 8 o 9.
Dal punto di vista finanziario l'Euroroute crede possibile garantire di poter ricorrere solo a capitali privati senza finanziamenti statali. La costruzione del ponte-tunnel comporterà la creazione di 50.000 posti di lavoro per ciascun paese, Francia e Inghilterra forniranno le commesse.
L'utilizzazione dell'opera stradale sarebbe gestita da una compagnia specializzata e inoltre è stata valutata la possibilità di creare dei negozi «esentasse» sulle due isole per incrementare le entrate.
Il riapparire di questo progetto misto ponte+tunnel non elimina però gli altri progetti specificamente ferroviari: quello del 1978/1980, ad esempio, comune alle British Railways e alla SNCF, relativo a un tunnel a unico binario di 6,02 m di diametro con galleria di servizio parallela del diametro di 4,50 m.
L'opera era progettata per treni circolanti in ambedue i sensi. Le dimensioni erano deliberatamente ridotte al fine di limitare i costi di costruzione che all'epoca si aggiravano sui 5 miliardi di franchi per il solo tunnel a cui si doveva-

«C'è tempesta nella Manica, il Continente è isolato»: con questa battuta il classico humour britannico sottolineava il «complesso di superiorità» dei cittadini del Regno Unito rispetto ai partner europei. Da allora molte cose sono cambiate, le colonie sono state liquidate, la sterlina è stata messa in fila dietro al dollaro, al marco, allo yen, e soprattutto l'Inghilterra è entrata a far parte della Comunità europea. Adesso è tempo di integrazione e confronto, ed ecco che ancora una volta torna d'attualità l'antico progetto dell'attraversamento stabile della Manica. In passato ci sono stati entusiasmi e delusioni, accordi e ripensamenti, ma stavolta forse ci siamo davvero. Ce ne parla da Parigi Jean Paul Masse.



no aggiungere 7 miliardi per i lavori da realizzare sulle due coste e per il materiale mobile da acquistare.
Nel 1981 Tarmac e Wimpey, due imprese di lavori pubblici britanniche, avevano proposto un progetto più elaborato: due tunnel paralleli di 7 m di diametro comprendenti una galleria di servizio. La costruzione, prevista in tre fasi, richiedeva una decina d'anni di lavoro e costava in tutto circa 19 miliardi di franchi.
L'ultima proposta, quella di un tunnel forato a doppio binario, difesa da un gruppo di cinque banche europee, era stata stimata su un costo di 60,70 miliardi di franchi (1984) alla condizione che i lavori cominciassero il più rapidamente possibile.
Il costo del progetto Euroroute sembra singolarmente economico: 40 miliardi + 10 miliardi per il tunnel ferroviario, considerata la grandiosità dei lavori e tenuto conto dei ritardi (sei anni). La soluzione del tunnel ferroviario, utilizzato da treni porta-auto e da camion, sembra la migliore. La buona capacità di trasporto e l'utilizzazione in ogni tempo sono argomenti solidi, impossibili da smentire.
Di tutti i progetti quale incontrerà il favore governativo? Difficile a dirsi. Attendiamo la decisione sperando che sia rapida e irreversibile.

Jean-Paul Masse

da «*La Vie du Rail*»
trad. di Marina Delli Colli

Arriva il «treno-bus»

Nel prossimo futuro non dovremo stupirci se, in attesa di prendere un treno, vedremo arrivare sulle rotaie un normale autobus. Possibile? L'autobus al posto del vecchio treno con i suoi vagoni scuri tutti uguali, protagonisti di un'antica cronaca di fatti e misfatti, di avventure purtroppo non sempre felici, ma anche simbolo dei nostri sogni di evasione e di tanti giochi da ragazzi?
Se non è ancora proprio così potrà esserlo fra non molto. Si tratta di un nuovo approccio realizzato dalla British Rail al problema dei costi e della manutenzione del materiale ferroviario tradizionale. L'idea di far funzionare normali autobus sui binari ferroviari non è nuova, ma gli esperimenti fatti sinora sono sempre falliti. Infatti gli autobus si servono di pneumatici per assorbire le asperità del fondo stradale; ma gli pneumatici non sono in grado di sostenere le vibrazioni dei binari. La compagnia inglese a quanto pare ha risolto il problema con una speciale sospensione, realizzata con la collaborazione della British Leyland, la quale permette a veicoli a quattro ruote, come appunto gli autobus, di viaggiare ad alta velocità e senza scosse sui normali binari ferroviari.
Prototipi del British Rail Bus funzionano già in via sperimentale nell'Irlanda del Nord e i primi 20 modelli stanno per entrare in servizio sul territorio inglese. Peso e costo di questi nuovi mezzi di trasporto sono del 50-60 per cento inferiori a quelli di un tipico vagone ferroviario. Si risparmierà considerevolmente anche sulle spese di esercizio e di manutenzione, perché saranno quelle di un autobus, col vantaggio in più di trasportare un

numero di passeggeri quattro o cinque volte maggiore.
È già stato messo a punto dalla British Rail un modello economico: due autobus riuniti insieme, muniti di sospensioni adatte anche ai particolari sistemi di scartamento delle ferrovie dell'Asia sud-orientale che si sono già prenotate per utilizzarli.
Il Rail Bus è dotato di un semplice motore diesel da autobus di 160 KW, consentendo tuttavia una velocità commerciale di 90 Km orari con un carico di 250-300 persone. Il consumo è contenuto tra i 30 e i 60 litri di carburante per 100 kilometri. Questo modello sta per essere inviato in Tailandia, in Malesia e forse anche in Indonesia a scopo dimostrativo. Sono interessate anche le ferrovie delle Filippine e di Burma. A questo modello standard si affiancano altri due modelli più sofisticati: il primo con un equipaggiamento di lusso verrà esportato negli Stati Uniti per essere utilizzato in un primo momento nella fascia orientale. Il secondo, anche questo studiato per un maggiore comfort, è destinato alle ferrovie danesi.
A questo punto c'è da domandarsi quale sarà l'accoglienza del pubblico. Il treno è ormai diventato un'istituzione e porta con sé un bagaglio di tradizioni, tutta una storia di costume e di comportamenti; perciò una certa delusione e magari un po' di diffidenza potrebbe manifestarsi tra i viaggiatori. Ma sembra che le prime reazioni siano state positive.
Se le premesse sono valide, «perdere il bus» non sarà più un'espressione della lingua inglese (to miss the bus) per significare una mancata occasione, ma vorrà dire proprio perdere il treno. Anche la letteratura — che ha avuto nel treno tanti suggerimenti e spunti romanzeschi — dovrà aggiornarsi: il vecchio treno forse dovrà anch'esso piegarsi alle esigenze di un mondo che cambia velocemente.

Renzo Nissim

IN BREVE DA TUTTO IL MONDO

India

Rotaie «riciclate» in India. Lo hanno deciso le due compagnie ferroviarie «Southern» e «Western» le quali si accingono ad impiantare apposite officine per ristrutturare i binari provenienti dalle linee più importanti e considerati obsoleti. Le rotaie verranno riutilizzate poi sulle linee secondarie a scartamento metrico. Le economie che così ci si propone di ottenere sono dell'ordine di 100 milioni di rupie l'anno.

Gabon

Il Presidente Bongo ha posto simbolicamente la prima traversina della tratta ferroviaria Moanda-Franceville di 40 km, della Transgabonese. Hanno così preso il via i lavori per il completamento della seconda fase del progetto destinato a realizzare l'intero percorso Booné-Franceville che dovrebbe essere posto in esercizio verso la fine del 1986.

Jugoslavia

Le JZ (rete di Serajevo) hanno intrapreso l'ammodernamento della difficile linea nord-sud che collega Bosanski Novi a Knin, e che, lungo i suoi 178 km di tracciato comporta 14 km di gallerie (con 47 opere principali), 13 km di ponti e viadotti (26 opere principali) 108 km in curva e in rampe che arrivano sino a pendenze del 27‰. Questi lavori prevedono il rinnovamento totale dei binari, capaci di reggere 22 tonnellate per asse, la ricostruzione di 20 stazioni, la messa in funzione di un moderno sistema di segnalazioni, e l'elettrificazione. Al termine di tutto questo lavoro di ristrutturazione il traffico merci su questa linea potrà passare da 3 a 7,5 milioni di tonnellate annue.

Senegal

La Banca Centrale di Sviluppo economico della Svizzera ha accordato al governo del Senegal un prestito di 47 miliardi di lire per i lavori di ammodernamento e di ristrutturazione del tratto ferroviario Thies-Kidira, sulla grande linea Dakar-Bamako.

URSS

Belokany, città russa del Nord-Azerbaïdjan, sarà collegata con la linea Tbilisi-Bakou mediante una nuova ferrovia di 180 km che la congiungerà alla stazione di Yevlaku. Per realizzare il nuovo tratto si sono dovute costruire 53 opere di grosso impegno tra ponti e viadotti. Entro la fine di quest'anno la Belokany-Yevlaku sarà interamente aperta al traffico.

Bolivia

Torna d'attualità il progetto del collegamento ferroviario tra l'Atlantico e il Pacifico. La commissione mista, incaricata di elaborare il progetto di costruzione di una linea di 390 km per collegare Aiquile a Santa-Cruz, ad est di La Paz, si è riunita recentemente per esaminare lo stato di avanzamento dei progetti. Se questi progetti saranno ritenuti esaurienti ed attuabili, dovrebbe essere rapidamente redatto un calendario dei lavori e degli adempimenti conseguenti.

Cuba

Le Ferrovie cubane si apprestano ad aprire a Saint Luis, nei pressi di Santiago di Cuba, un cantiere che dovrà essere il più importante di tutto il Paese, per la riparazione del materiale ferroviario. Dovrebbe costare una diecina di miliardi di lire ed entrare in funzione tra il 1986 e il 1987.
Frattanto le officine ferroviarie di Cardenas (nella provincia di Matanzas) hanno cominciato a costruire carrozze ferroviarie ed automotrici. Le carrozze ferroviarie (di 2ª classe) saranno lunghe 24,9 metri e offriranno 84 posti a sedere. Le automotrici avranno invece una capienza totale di 150 viaggiatori. Nel corso di quest'anno ne saranno realizzate 19. Soltanto il 10% delle parti componentistiche di queste vetture sarà importato.

Polonia

A partire dal 1988 le PKP (Ferrovie polacche) potranno usufruire di un nuovo sistema di prenotazione dei posti che rimpiazzerà l'attuale, basato sinora sulle telescriventi. Ha un nome piuttosto difficile: si chiama Informatyczy System Redezerwacji Miejsc ma è molto più efficace e moderno. Una prima fase del «sistema» sarà messa in opera sin dal 1985: naturalmente, per i treni in partenza da Varsavia.

Un treno contro la droga

NAPOLI, Foggia, Bologna, Milano, Torino, Genova, Firenze, Roma sono state le tappe del primo «Treno contro la droga»: un'iniziativa della CGIL e dell'ARCI, con la collaborazione della nostra Azienda, che vede il treno come luogo d'incontri, spettacoli, dibattiti. Il «Treno» ha raccolto numerose adesioni e questa volta, accanto a figure istituzionali, come il Presidente della Camera, Iotti, il Ministro dei Trasporti, Signorile, e rappresentanti degli Enti Locali, si sono trovati Lucio Dalla, Francesco Guccini, Antonello Venditi, Roberto Vecchioni, i Bennato, Tony Esposito, Il Banco, Gli Stadio e tante altre voci della musica contemporanea italiana. I miti nostrani da concerto di massa, contro il mito — purtroppo anch'esso di massa — della droga.

Il «treno», composto di tre carrozze, ha ospitato, una mostra fotografica sul mercato della droga, la condizione giovanile, i servizi per le tossicodipendenze; uno spazio per la proiezione di documentari, inchieste, testimonianze e di altri audiovisivi; e infine una raccolta di materiali documentari (proposte delle organizzazioni promotrici del «Treno», il documento unitario stilato in occasione di questa iniziativa comune, ecc.).

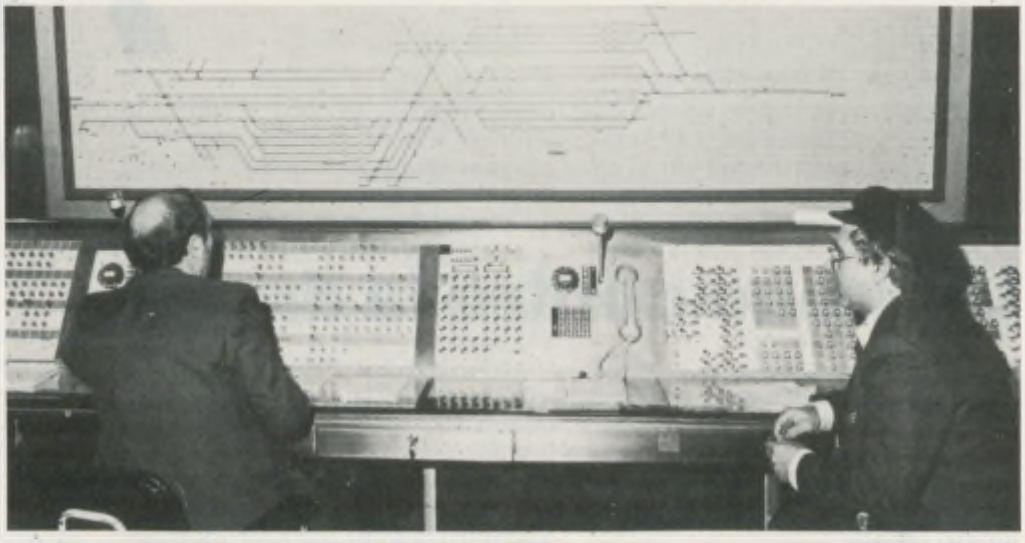
Ad affrontare il percorso doloroso del tunnel della tossicodipendenza, così come è stato rappresentato a bordo del «treno», sono stati — solo nella prima parte dell'itinerario previsto — ben 50.000 visitatori. Una circolare del Ministero della Pubblica Istruzione ha invitato gli studenti a visitare la mostra e a partecipare alle iniziative collaterali al «Treno»: per confrontarsi con un'informazione demistificata, in cui la speranza di uscire dal tunnel-droga, è soprattutto una battaglia in cui non ci sono a portata di mano «lieti fini», soluzioni pronte per l'uso, bacchette fatate, ma per la quale vale la pena impegnarsi, lottare, discutere.

Quei tre vagoni, proprio perché, in alcuni punti, sgradevoli, duri, difficili, possono aiutare tanti giovani che hanno deciso di salire su questo treno, a chiarire l'esatta entità del dramma-droga. Un treno «contro» la droga, ma — si spera — anche «prima» della droga e «oltre» la droga. Proprio come i treni insegnano, da ogni tunnel si può uscire: a patto di avere gli strumenti, la volontà, l'occasione di farlo. E per questo, anche un treno può essere utile.

Tiziana Gazzini

Un interno del treno. Nelle foto sotto il Presidente della Camera, Iotti, il Ministro Signorile, il Sindaco Vetere e Luciano Lama, durante la manifestazione a Roma Ostiense

Nuovo ACEI a Reggio Calabria



Il nuovo ACEI di Reggio Calabria

ANCHE il vecchio impianto di sicurezza (A.D.M.) di Reggio Calabria Centrale (era l'unico esistente ancora in Calabria) è uscito di scena. Il vecchio sistema di sicurezza dei «deviatoi a mano» è stato sostituito dai moderni Apparati Centrali Elettrici ad Itinerari (A.C.E.I.) con comando a pulsanti, entrati in funzione, come da programma, alle ore 12.00 del 7 marzo 1985. L'opera è fra quelle previste dal Programma Integrativo ed è venuta a costare 3 miliardi di lire. Il nuovo apparato di sicurezza, che non si discosta dai tantissimi similari costruiti in altri impianti del Compartimento e della Rete, consentirà (oltre all'aumento dei movimenti contemporanei di treni e la liberazione elastica degli enti) una maggiore capacità operativa e ricettiva dello scalo assicurando al tempo stesso la massima sicurezza di esercizio. Consta di un grande quadro luminoso e di un unico banco comprendente le pulsantiere per gli istradamenti ed itinerari; per il suo funzionamento verranno impiegati due Dirigenti Movimento (eccezione fatta per il turno notturno durante il quale sarà presente un solo C.S.) coadiuvati da due Deviatori Capo. Per la sua realizzazione sono state messe in opera 77 casse di manovra da deviatoio - 38 segnali di protezione e partenza, integrati da 9 indicatori di partenza - 56 segnali bassi di manovra - 443 pulsanti per il comando degli arrivi e partenze dei treni e per le manovre. È stata inoltre necessaria la posa di 500.000 metri di cavo e 5.000 relè. L'impianto è alimentato da un generatore montato su un gruppo rotante tramite un motore asincrono funzionante ad energia ENEL. In mancanza di tale energia, l'intervento automatico di un gruppo motore Diesel da 30 KWa assicura la continuità di funzionamento dell'impianto.

È un'opera notevole ed il tempo occorso per la sua realizzazione (circa 5 anni) è giustificabile se si considera che il lavoro più duro e impegnativo si è svolto nella immediata vicinanza dei binari di un grande scalo, quale è quello di Reggio Cal. C.le, dove nell'arco delle 24 ore arrivano e partono 149 treni fra viaggiatori e merci senza considerare i numerosissimi movimenti di manovra che avvengono nell'ambito dello scalo stesso per la composizione dei treni; è stata inoltre necessaria la realizzazione di opere di rinnovamento ai binari che hanno interessato quasi tutto lo scalo. A tal proposito il Direttore Compartimentale Ing. Rizzuto, ha sottolineato con soddisfazione, che nessun incidente si è registrato fra il personale addetto ai lavori.

Ogni intervento, prima della sua attuazione, è stato concordato in apposite riunioni fra i responsabili dei Servizi I.E. - Movimento - Lavori e Trazione; un lavoro di «equipe» che già con l'attivazione dell'A.C.E.I. di Villa S.G. si era rivelato estremamente efficace.

Il giorno dell'inaugurazione del nuovo apparato, oltre agli Ingegneri Pastore, Millemaci, Flamini — rispettivamente Capi degli Uffici Lavori, Movimento, I.E. — al Dott. Buonanotte — Capo della 1ª Sezione Esercizio di Reggio C.le — ed a tanti ferrovieri direttamente interessati, è stato presente all'attivazione del nuovo apparato anche l'Ing. Liverani — Vice Direttore del Servizio I.E. — e l'Ing. Rota che da circa due mesi presta servizio presso l'Ufficio I.E. del Compartimento di Roma. L'Ing. Rota, nei cinque anni di permanenza all'Ufficio I.E. di Reggio Calabria, è stato direttore dei lavori relativi alla realizzazione dell'A.C.E.I. di Villa S.G., del B.A.B. sulla tratta Villa-Mileto nonché dell'A.C.E.I. di Reggio C.le.

All'avvenimento è stato dato ampio risalto sulla stampa e in televisione. Certo chi si aspettava una cerimonia tradizionale è rimasto un po' deluso. Non un discorso di circostanza, non un brindisi. Solo tanta tensione fra gli addetti ai lavori: l'appuntamento delle 12.00 doveva essere assolutamente rispettato. E tutto è andato per il meglio.

Giulio Giulietti

Nuova gestione merci ad Olbia

ALLA presenza del Sindaco Renato Careddu, di altre numerose Autorità locali e di molti Capi Ufficio, il Direttore Compartimentale Ing. Antonio Sanesi ha recentemente inaugurato la nuova Gestione Merci di Olbia.

Nel suo saluto e ringraziamento agli intervenuti, l'Ing. Sanesi ha sottolineato che l'opera, realizzata a tempo di record grazie ad una felice cooperazione fra l'Amministrazione civica e la nostra Azienda, oltre ai notevoli vantaggi di carattere tecnico (migliori ambienti di lavoro, operazioni di carico e scarico merci più agevoli e veloci, eliminazione dalle strette vie centrali dei pesanti trasporti dei blocchi di granito da spedire, un più adeguato servizio reso all'utenza...), riveste anche una più ampia ed interessante caratteristica, di particolare importanza per Olbia. Infatti, il trasferimento dell'intera Gestione Merci nella nuova sede risolve in gran parte l'annoso problema delle lunghe chiusure dei passaggi a livello che

costituiscono una vera e propria spaccatura della città. Ora, grazie a questa nuova realizzazione aziendale, il traffico risulta notevolmente più scorrevole. Un vantaggio che si farà sentire soprattutto nel periodo estivo (il tempo totale di chiusura del P.L. principale è stato ridotto di circa 4 ore nell'arco della giornata).
La soddisfazione dei cittadini è stata riportata con rilievo dalla stampa locale ed il Sindaco Careddu, nel suo discorso, ha simpaticamente evidenziato «l'opera svolta dall'ing. Sanesi e dai suoi collaboratori, fra cui il C.S. Titolare Caiazzo», per risolvere uno dei più assillanti problemi della città.
In definitiva, abbiamo vissuto tutti una giornata importante per il nostro Compartimento e per la cittadinanza, a riprova di un ininterrotto clima di ammirazione e affetto che ad Olbia circonda il lavoro dei ferrovieri.

Mario Urpi

Emergenza in Garfagnana: l'opera delle FS

Lo stato di preallarme sismico messo in atto in Garfagnana il 23 e 24 gennaio scorsi è stato un banco di prova (fortunatamente risoltosi in esercitazione) delle strutture della protezione civile. Nel quadro degli interventi effettuati si è inserita anche la partecipazione di uomini e strutture del Compartimento di Firenze: i ferrovieri si sono impegnati al massimo per consentire un rapido afflusso di materiale rotabile sul posto da destinare a ricovero provvisorio dei cittadini allontanatisi dalle loro dimore e per garantire il riscaldamento delle carrozze durante le 48 ore di allarme. I Sindaci dei Comuni di Castelnuovo Garfagnana e Barga, a nome delle popolazioni interessate hanno espresso il loro apprezzamento per l'efficienza con cui si è svolta la collaborazione della nostra Azienda, apprezzata anche dal Prefetto di Lucca, Gianni Gaudenzi che ha voluto ringraziare il Direttore Compartimentale, Ing. Ferdinando Salvatori con una lettera che volentieri pubblichiamo.

Lucca, 26 gennaio 1985

Caro Ingegnere,
la pronta e fattiva partecipazione delle Ferrovie dello Stato agli interventi di protezione civile, attuati in occasione della recente fase di allarme sismico in Garfagnana si è rivelata di essenziale utilità nel piano generale delle operazioni ed ha acquisito i favorevoli riconoscimenti della popolazione interessata.
Nel dargliene molto volentieri atto, desidero rinnovare a Lei, che tanta premurosa disponibilità ha nell'occasione dimostrato ed ai Suoi collaboratori, il più fervido apprezzamento con espressioni di sincera gratitudine.

Treni stranieri in Italia

ATTENZIONE al titolo! In questo breve scritto non ci si riferisce al normale avvicendamento di vetture e carri italiani nei vari Paesi d'Europa e viceversa, movimento generalizzato e ben noto; si desidera, invece, focalizzare quei pochi treni stranieri, a composizione per lo più bloccata che, quotidianamente, attraversano un piccolo lembo del nostro territorio ovvero, reciprocamente, quei treni italiani che tagliano una piccola fetta di suolo estero, fenomeno quest'ultimo limitato alla Francia.
E cominciamo, per dovere di ospitalità, con gli stranieri e con i confini nord-occidentali. Ogni mattina ed ogni pomeriggio, salvo la domenica, giungono a Trieste i rossi elettrotreni jugoslavi della serie 315 che portano da Lubiana e dalle altre cittadine lungo il percorso viaggiatori sloveni, desiderosi soprattutto di approvvigionarsi degli ambiti prodotti italiani. Trieste si è attrezzata per questo tipo di commercio: soprattutto nei pressi della stazione della città giuliana negozi e mercatini offrono prodotti, soprattutto tessuti e scarpe, per tutti i gusti e per tutte le borse. Dopo poche ore, gli elettrotreni JZ dai colori fiammanti ma dall'aspetto tutto sommato spartano e dimesso, riprendono la via di Villa Opicina. Il macchinista è delle Ferrovie jugoslave, anche sulla tratta italiana ove viaggia però con l'assistenza di un pilota delle F.S. La squadra di scorta è, invece, italiana fino al confine. La circolazione non presenta problemi di cambio di tensione, in quanto la linea venne elettrificata in 3.000 volts c.c. fino a Postumia quando faceva ancora parte del territorio italiano e, successivamente, gli jugoslavi hanno proseguito l'opera con tale tipo di tensione fino a Lubiana.
Su ben altri livelli di comfort siamo negli eleganti vagoncini arancione delle Ferrovie austriache, che, trainati da un possente locomotore diesel della serie 214, attraversano tutti i giorni la Val Pusteria e la Val d'Isarco dal confine di San Candido a quello del Brennero e viceversa. Le finalità del breve sconfinamento sono in questo caso diverse dal precedente: si tratta di convogli che collegano Vienna con Innsbruck e viceversa e che impegnano questo particolare itinerario. «La trazione diesel inizia a Spittal, ridente cittadina sulla Drava, e finisce ad Innsbruck», spiega un giovane «Lokführer» delle «OBB», comodamente seduto in prima classe nel tratto italiano: ha ceduto i comandi a San Candido al collega delle F.S. e li riprenderà al Brennero. Ciò si verifica in una delle due coppie di treni di cui trattasi e, precisamente, in quella che svolge servizio locale sul tratto italiano. Nell'altra coppia, che viaggia a porte chiuse da San Candido al Brennero e

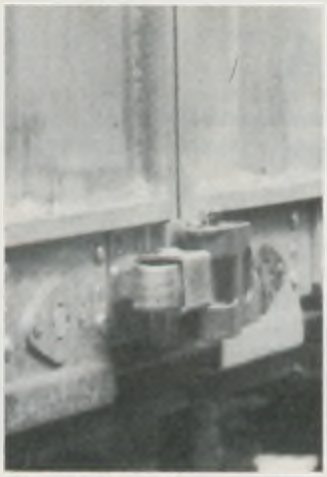
viceversa, la trazione è affidata al macchinista austriaco anche sul percorso italiano. La squadra di scorta è, in ogni caso italiana. Anche sui treni che effettuano fermate sul percorso italiano i viaggiatori sono in gran parte austriaci. Impeccabile la trazione, anche se il diesel pare accusare la fatica nei ripidi tornanti del Brennero.
Procedendo in senso antiorario e tralasciando il breve tratto su suolo italiano della Ferrovia del Bernina, concessa anche per tale tratto ad una Società elvetica, caso abbastanza singolare, arriviamo velocemente a Torino, da cui ogni mattina parte un convoglio di Ale 668 che, varcando il confine francese a Limone, si divide a Breil sur Roya in due «tranches», una che prosegue per Ventimiglia e Imperia, rientrando in Italia a Olivetta San Michele, l'altra che raggiunge Nizza. Il personale sia di condotta che di scorta è quello delle F.S. su tutto il percorso, eccezion fatta, ovviamente, per la tratta Breil-Nizza ove gli italiani cedono il posto ai colleghi francesi. Anzi, le automotrici che proseguono

verso Nizza debbono essere dotate del dispositivo dell'«uomo morto», poichè sul tratto Breil-Nizza la S.N.C.F. non prevede l'impiego del secondo agente di condotta. Reciprocamente, automotrici francesi svolgono nel pomeriggio una coppia di corse Nizza-Cuneo e viceversa, effettuando servizio locale anche nel tratto italiano Limone-Cuneo. Tutti questi servizi servono un traffico frontaliero a carattere prevalentemente regionale, diverso da quello della coppia di espressi stagionali, a composizione ordinaria, che, provenendo da Berna e dal Lago Maggiore, raggiungono la riviera di Ponente e Albenga, impegnando la linea Torino-Ventimiglia, via Limone-Breil. Qui i viaggiatori sono in gran parte a lunga distanza e il collegamento è inteso a rappresentare un valido percorso alternativo per i turisti di oltralpe che vogliono raggiungere il Tirreno.
Dal punto di vista di politica generale, questi convogli, sono una prova evidente dei passi in avanti, fatti sul cammino dell'integrazione europea, consentendo che ferrovieri di diverse nazionalità ma impegnati in un lavoro comune possano non solo circolare ma addirittura prestar servizio fuori dai patrii confini.
Sotto il profilo funzionale, è evidente il vantaggio derivante all'utenza dalla presenza di tali treni, strutturati, come si è visto, proprio per l'assolvimento di specifiche esigenze.

Giuseppe Scopelliti

Con l'operazione «lucchetto» merci più sicure

DALLO scorso mese di febbraio è entrata nella fase di completa attuazione l'iniziativa delle Ferrovie dello Stato in materia di prevenzione dei furti sulle merci trasportate a carro completo.
A questo fine sono stati installati lucchetti corazzati sulle porte scorrevoli di chiusura di un primo contingente di 2.500 carri coperti, che diverranno 10.000 entro il 1985.
Si tratta di una operazione che ha comportato numerose difficoltà sotto l'aspetto tecnico ed organizzativo oltre, naturalmente, a comportare costi assai elevati.
È stato infatti necessario studiare l'installazione degli appositi dispositivi di chiusura sui carri già in circolazione e sui carri di nuova costruzione, prevedendo la possibilità di sostituire i lucchetti eventualmente guasti o manomessi e mettendo inoltre contemporaneamente tutte le stazioni della rete, abilitate al servizio a carro, in condizioni di poter aprire e chiudere tutti i lucchetti applicati ed in circolazione.
Ad ogni carro sono stati applicati due lucchetti di normale



dotazione mentre altri due sono stati applicati di riserva all'interno del carro. Per i 10.000 carri interessati all'avvio dell'operazione sono stati necessari quindi 40.000 lucchetti mentre le 1.250 stazioni abilitate al servizio sono state fornite di 1.250 armadietti per contenere le 125.000 chiavi necessarie mentre altrettante sono accantonate per i lucchetti di riserva.
Un notevole impegno finanziario quindi per l'Azienda, dell'ordine di alcuni miliardi, ed un aumento di lavoro anche per il personale per la custodia delle chiavi ed il loro uso corretto dal quale dipende in primo luogo la buona riuscita dell'operazione.
L'operazione lucchetto (nessun costo aggiuntivo per la clientela) è riservata inizialmente ai trasporti di merci pregiate ed ai carri misti di collettame. Verrà via via estesa alle merci in genere.

Renzo Pocaterra

NOTIZIE BNC

La Banca Nazionale delle Comunicazioni informa che ha iniziato la sua attività la nuova Filiale di Padova e che dal 18 marzo lo speciale sportello di Messina Centrale riservato ai dipendenti F.S. è abilitato a compiere le operazioni bancarie in aggiunta a quelle previdenziali e assicurative.
La Banca Nazionale delle Comunicazioni ricorda ai lettori di «Voci della Rotaia» che è presente con altre sue Filiali nelle principali città sedi di direzione compartimentale F.S. ed anche a Mestre e a Parma, e con altri sportelli riservati ai dipendenti F.S. presso il Ministero dei Trasporti, a Roma; i palazzi compartimentali di Bari, Bologna, Cagliari, Milano e Palermo; le stazioni di Bologna Centrale, Firenze S. Maria Novella, Genova Porta Principe, Mestre, Milano Centrale e Porta Garibaldi, Reggio Calabria Centrale, Roma Termini, Torino Porta Nuova, Venezia S. Lucia e Verona Porta Nuova.

Dedicato al Reggimento Genio Ferrovieri il piazzale della stazione di Verbania

«Questa lapide ricorda l'impegno prestato dal Reggimento Genio Ferrovieri allorché, a seguito del crollo del ponte ferroviario sul Toce, provocato dall'alluvione del 1977, tempestivamente ripristinava la linea ferroviaria Milano-Domodossola, garantendo con i rinnovati collegamenti l'economia della zona.
Per questo intervento militare in tempo di pace il Reggimento Genio Ferrovieri è stato insignito della croce di bronzo al merito dell'Esercito. Verbania 4 novembre 1984».
Il Comune di Verbania ha così dedicato al Genio Ferrovieri il nuovo piazzale della stazione ferroviaria di Verbania-Pallanza.

a cura di G.B. Pellegrini

Detrazioni d'imposta per il 1984

ASSOLVENDO all'impegno assunto lo scorso mese, mi accingo a trattare l'argomento in oggetto.
Con il decreto del Ministro per le finanze datato 7 dicembre 1984, pubblicato nella G.U. n. 338 del 10 dicembre 1984, è stata data attuazione a quanto disposto dall'ultimo comma dell'art. 3 del D.L. 30 dicembre 1982 n. 953, recante «misure in materia tributaria», convertito con modificazioni nella legge 28 febbraio 1983 n. 53.
Detto ultimo comma ha previsto, ai fini dell'IRPEF per l'anno 1984, un aumento, fino ad un limite massimo del 10 per cento, delle detrazioni per carichi di famiglia, per spese inerenti alla produzione del reddito di lavoro dipendente od assimilato, nonché degli importi dell'ulteriore detrazione per i redditi di lavoro dipendente ed autonomo introdotta dallo stesso art. 3 e dei relativi limiti di reddito afferenti ai singoli scaglioni, in rapporto alla variazione percentuale dell'indice medio dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati nel periodo 1° dicembre 1983-30 novembre 1984 rispetto all'indice relativo al periodo 1° dicembre 1982-30 novembre 1983.
Le modificazioni concernenti gli importi delle detrazioni d'imposta valevoli per l'anno 1984 e seguenti, così come risultanti dal decreto ministeriale sopra citato, sono le seguenti:
1) detrazione per il coniuge a carico, non legalmente ed effettivamente separato, lire 264.000 (prima era di lire 240.000);
2) detrazioni per i figli od affiliati minori di età:
— per un figlio lire 19.800 (prima era di lire 18.000);
— per due figli lire 39.600 (prima era di lire 36.000);
— per tre figli lire 59.400 (prima era di lire 54.000);
— per quattro figli lire 79.200 (prima era di lire 72.000);
— per cinque figli lire 112.200 (prima era di lire 102.000);
— per sei figli lire 158.400 (prima era di lire 144.000);
— per sette figli lire 204.600 (prima era di lire 186.000);
— per otto figli lire 303.600 (prima era di lire 276.000);
— per ogni altro figlio lire 125.400 (prima era di lire 114.000).
La detrazione spetta anche per i figli permanentemente inabili al lavoro e per quelli di età non superiore a ventisei anni dediti agli studi od a tirocinio gratuito, a condizione che non abbiano redditi propri superiori al parametro legislativo. Se uno dei coniugi non possiede redditi per un ammontare superiore a detto parametro, la detrazione per i figli spetta all'altro coniuge in misura doppia. La detrazione per gli adottati e gli affiliati da un solo coniuge spetta a quest'ultimo in misura doppia. In mancanza del coniuge (vedovi, divorziati, celibi e nubili), la detrazione per il primo dei figli a carico compete nella misura prevista per il coniuge (lire 264.000), mentre per il caso di più figli la quota detraibile si ottiene sommando la detrazione di lire 264.000 quella raddoppiata spettante per il numero dei figli e detraendo dal totale la quota fissa di lire 52.800;
3) detrazione per ciascuna delle persone indicate nell'art. 433 del codice civile, diverse da quelle previste nei precedenti numeri 2 e 3 (genitori, generi e nuore, suoceri, fratelli e sorelle germani o unilaterali), che non possieda redditi propri superiori al limite fissato dalla legge e conviva con il contribuente, lire 13.200 (prima era di lire 12.000).
Le detrazioni per carico di famiglia spettano a condizione che le persone cui si riferiscono, eccettuati i figli od affiliati minori di età per i quali è sufficiente la dichiarazione del contribuente, attestino di non possedere redditi per un ammontare superiore al limite prefissato dalla legge; esse sono rapportate a mese e competono dal mese in cui si sono verificate a quello in cui sono

Una simpatica e utile manifestazione è stata organizzata dalla Direzione Compartimentale veneziana in collaborazione con le scuole elementari del Comune di Mogliano. Superando i tradizionali confini dell'attività ferroviaria, si è proposto all'attenzione dei bambini il tema: «La ferrovia e il treno». L'obiettivo era quello di coinvolgerli, almeno a livello di curiosità, di stimolarne il senso critico, di sensibilizzare gli insegnanti (e, indirettamente, i genitori) per un minimo di educazione comportamentale.
Grazie anche all'interessamento delle locali Direzioni Didattiche, i ragazzi hanno aderito all'iniziativa con entusiasmo. Ne è testimone il gran numero di disegni che sono pervenuti al Servizio Stampa della Direzione Compartimentale di Venezia, promotore dell'originale esperimento. Le opere hanno rivelato le doti di aperta fantasia dei piccoli artisti, e un acuto spirito di osservazione.
Dato l'esito favorevole, si è sviluppata la seconda fase della manifestazione: l'allestimento di una piccola mostra all'interno della sala d'attesa e degli altri locali aperti al pubblico della stazione di Mogliano.
All'inaugurazione hanno partecipato gli alunni di una quinta classe, accompagnati dall'insegnante, in rappresentanza di tutti i loro compagni. Sono intervenuti: l'Assessore alla Pubblica Istruzione del Comune, il Presidente del 1° e 2° Circolo, i Direttori Didattici di Mogliano. Per l'Azienda ferroviaria era presente il Direttore Compartimentale, Ing. Castellani.

Laura Facchinelli

E qui rispondo a...

Partecipo al sig. **Pietro Senno** (residente a Mestre - c.a.p. 30174 - in Via Borgo Nuovo, n. 8) di aver ricevuto il materiale trasmessomi, tramite la Redazione compartimentale, illustrante le iniziative che un gruppo di amici di Venezia-Mestre hanno intrapreso allo scopo di sensibilizzare le forze politiche e sindacali in ordine al problema concernente la valutazione dell'anzianità pregressa in favore dei ferrovieri posti in quiescenza durante la vigenza del cosiddetto contratto ponte (1° luglio 1979-31 dicembre 1980).

Le posizioni pensionistiche degli amici **Luigi Capra** da San Polo Matese e **Giacomo Savorini** da Lecco sono state sistemate in via definitiva mediante l'inclusione nel novero dei sevizi utili dei periodi prestati da entrambi come agente non di ruolo: la durata dell'anzianità è passata da 17 a 28 anni per il primo e da 33 a 37 anni per il secondo; i rispettivi ruoli di variazione sono stati trasmessi alle competenti Direzioni provinciali del tesoro in allegato al mod. R.51 n. 423 del 30 novembre 1984 per il primo ed al mod. R.51 n. 626 del 5 gennaio 1985 per il secondo. Per la riscossione del rateo mensile secondo il nuovo importo dovuto nonché degli arretrati maturati dovranno rivolgersi alle Direzioni predette.

Comunico al sig. **Giancarlo Maiocchi** da Milano che la sua pensione è stata modificata a seguito della valutazione ai fini di quiescenza del servizio pre-ruolo, la qualcosa gli ha consentito di conseguire la percentuale massima e di sbloccare, quindi, l'importo dell'indennità integrativa speciale, finora corrisposto nella misura fissa valida per i casi di pre-pensionamento. Il ruolo di variazione è stato trasmesso alla locale Direzione provinciale del tesoro con il mod. R.51 n. 829 del 14 gennaio 1985. Ovviamente, poiché il suo collocamento a riposo è avvenuto nel febbraio del 1983, il trattamento di quiescenza dovrà essere regolarizzato definitivamente con l'applicazione della nuova tabella stipendiale decorrente dal 1° gennaio dello stesso anno.

Ho il piacere d'informare il **Sindacato italiano pensionati** di Verona che ha trovato la sua felice conclusione l'attribuzione della pensione privilegiata in favore del sig. **Giacomo Dell'Olio**.

Finalmente è stato adottato nei riguardi del sig. **Carlo Valsecchi** da Vercurago un primo formale provvedimento di quiescenza sulla base di 33 anni di anzianità utile con il riconoscimento del servizio reso alle dipendenze di imprese esercenti appalti di mano d'opera alle F.S. Ciò consente di chiudere l'acconto provvisorio che attualmente gli viene corrisposto tramite la Banca Nazionale del Lavoro alla fine del mese di settembre di quest'anno, in modo che dal successivo ottobre potrà riscuotere il rateo di pensione direttamente dalla Direzione provinciale del tesoro di Bergamo. A tal uopo, è opportuno che entro e non oltre la prima metà di agosto si rechi di persona presso l'anzidetta Direzione a compilare e sottoscrivere lo schema di dichiarazione da redigersi per l'ammissione a pagamento della nuova partita di pensione, portando con sé un documento di identità personale (come la tessera ferroviaria mod. AT) ed il codice fiscale. Per quanto concerne la ricongiunzione dei contributi assicurativi versati all'INPS, relativi al periodo 1946-1952, di cui l'interessato asserisce di aver fatto tempestiva richiesta, l'Ufficio Personale Compartimentale è stato invitato a trasmettere la dovuta documentazione. Se la ricongiunzione risulterà ammissibile, si farà luogo alla modifica del trattamento di quiescenza con l'attribuzione dell'aliquota massima di pensionamento e con la rideterminazione della base pensionabile in applicazione della legge n. 292 del 1984.

cessate le condizioni richieste;
4) detrazione afferente ai redditi di pensione, lire 295.200 (prima lire 270.000); per il caso di opzione in favore della deduzione degli oneri deducibili nella loro effettiva misura, esercitata in sede di dichiarazione dei redditi (mod. 740), lire 277.200 (prima lire 252.000);
5) ulteriore detrazione decrescente relativa ai soli redditi di lavoro dipendente o di pensioni:
— lire 356.400 (già lire 324.000) se il reddito complessivo di siffatta natura non supera lire 9.900.000 (già lire 9.000.000);
— lire 303.600 (già lire 276.000) se il reddito è compreso fra lire 9.900.001 e lire 11.000.000 (già lire 10.000.000);
— lire 171.600 (già lire 156.000) se il reddito è compreso fra lire 11.000.001 e lire 13.200.000 (già lire 12.000.000);
— lire 92.400 (già lire 84.000) se il reddito è compreso fra lire 13.200.001 e lire 16.500.000 (già lire 15.000.000);
— lire 66.000 (già lire 60.000) se il reddito è compreso fra lire 16.500.001 e lire 17.600.000 (già lire 16.000.000).

A tale riguardo va detto che se gli ammontari del reddito di lavoro e di pensioni sono superiori per incrementi di poca entità ai predetti limiti di 9.900.000, 11.000.000, 13.200.000, 16.500.000 e 17.600.000 la detrazione di cui sopra va aumentata nella misura necessaria ad evitare che, per effetto del minor importo della detrazione stessa, detti ammontari si riducano ad un importo inferiore a quello che residua nello scaglione precedente, dopo lo scomputo dell'imposta lorda, ad esso corrispondente, diminuita della rispettiva detrazione. I limiti di reddito entro i quali opera il predetto meccanismo correttivo sono ora i seguenti: da 9.900.000 a 9.964.389; da 11.000.000 a 11.180.821; da 13.200.000 a 13.308.492; da 16.500.000 a 16.536.163; da 17.600.000 a 17.690.410. Peraltro, data la scarsa entità che assumerebbe la quota mensile di tali misure correttive, le stesse anziché in ciascun periodo di retribuzione trovano integrale applicazione in occasione del conguaglio di fine anno.

Le restanti detrazioni d'imposta sono rimaste invariate.

Così la detrazione per quota esente continua ad essere determinata nella misura di lire 96.000 se il reddito complessivo del pensionato (annoverando anche quelli da fabbricati, da terreni o da altri proventi assoggettabili all'IRPEF) non supera i 10 milioni di lire — al netto degli oneri deducibili — e nella misura ridotta di lire 36.000 qualora il reddito superi detto limite.

Parimenti invariata è rimasta la detrazione per oneri personali calcolati in misura forfettaria, la quale, pertanto, è ferma all'importo di lire 18.000.

Anche l'ulteriore detrazione per i redditi di lavoro dipendente e di pensioni di minore entità è restata invariata nella misura di lire 180.000, tuttavia a partire dal 1984 il limite di reddittualità, oltre il quale si perde il diritto a questa detrazione, è stato elevato da lire 4.500.000 a lire 4.800.000 dal D.L. 1° dicembre 1983 n. 653, convertito nella legge 28 gennaio 1984 n. 6. Tale ulteriore detrazione, peraltro, a seguito dei nuovi aggiornamenti, potrà in effetti essere utilizzata solamente per una quota il cui importo massimo non potrà superare lire 116.400. Infatti, sommando le seguenti detrazioni: lire 96.000 per quota esente; lire 295.200 per reddito da pensione (pari alla somma delle due quote per spese di produzione e per oneri deducibili in forma forfettaria), lire 356.400, quale ulteriore quota detraibile corrispondente al primo scaglione di reddito imponibile di lavoro dipendente o di pensione (lire 9.900.000) e lire 116.400, quale quota massima utilizzabile come ulteriore detrazione per redditi fino a lire 4.800.000, si ottiene l'importo totale di lire 864.000, che, in termini d'imposta in base all'aliquota iniziale del 18 per cento, corrisponde appunto al li-

NOTIZIE PER IL PERSONALE

Aggiunta di famiglia

Con Circolare n. P.3.1.4/1/936/3.0 del 9 novembre 1984 — sulla base di precisazioni fornite dal Ministero del Tesoro, Ragioneria Generale dello Stato, IGOP, in merito all'applicazione dell'art. 20 della legge 27 dicembre 1983, n. 730 —, è stato disposto che, a parziale modifica del punto 2 della Circolare n.P.3.1.4/1/891/3.0 del 10 febbraio 1984, a decorrere dal 1° luglio 1984, per la determinazione del reddito complessivo familiare ai fini della conservazione parziale o totale delle quote di aggiunta di famiglia non si dovrà tener conto delle indennità di buonuscita o di altri trattamenti di fine rapporto, comunque denominati, percepiti a decorrere dall'anno 1983. I dipendenti che in base alla nuova disposizione acquisiscono titolo, per il periodo luglio '84-giugno '85, al beneficio della conservazione totale o parziale dell'aggiunta di famiglia, sono tenuti a presentare, nel più breve tempo possibile, apposita domanda con le modalità di cui alla richiamata Circolare del 10 febbraio 1984.
Inoltre, con Circolare n.P.3.1.4/1/942/3.0 del 14 dicembre 1984 sono state fornite ulteriori precisazioni — sulla base di chiarimenti forniti dal Ministero del Tesoro — circa il reddito cui fare riferimento per l'attribuzione della maggiorazione ed il mantenimento delle quote di aggiunta di famiglia nel caso di separazione legale o di divorzio, con affidamento dei figli ad uno dei coniugi, e nel caso di variazione della situazione familiare tra l'anno considerato e l'anno preso a riferimento nella determinazione del reddito.

Equo indennizzo

A conclusione dell'esercizio finanziario 1984 i provvedimenti di equo indennizzo approvati, con impegni di spesa per l'Azienda, sono stati complessivamente 567, per un importo di lire 2.587.053.249.
I Decreti Ministeriali per concessioni, riforme e revisioni, sono stati 296, con una spesa di lire 2.289.594.258, mentre le delibere dirigenziali di conguaglio, emesse in applicazione delle nuove tabelle degli stipendi, in numero di 271, hanno impegnato un'ulteriore somma di lire 297.458.991.
È in corso di sperimentazione il programma di elaborazione dati per la gestione e liquidazione delle pratiche di equo indennizzo (attualmente 17.000, di cui oltre mille già definite manualmente) e si prevede di poter introdurre le nuove procedure al più presto.
Ciò garantirà una più celere esecuzione delle liquidazioni e un costante controllo della situazione per mezzo dell'archivio elettronico gestito dall'elaboratore Olivetti M.20.

Indennità chilometrica

Con Decreto Interministeriale del 25 ottobre 1984, n. 2475, sono state apportate modificazioni alle condizioni e tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle Ferrovie dello Stato, con decorrenza 1° dicembre 1984. Di conseguenza, a partire dalla stessa data, sono variate anche le misure dell'indennità chilometrica spettante al personale ferroviario ai sensi dell'art. 12 D.C.A. Dette nuove misure sono state indicate con Circolare n.P.3.1.5/940/4.0 del 7/12/84.

mite attuale di reddito complessivo di lire 4 milioni 800.000, superando il quale si perde l'intera misura di detta ultima ulteriore detrazione. Comunque, è noto che detta detrazione viene attribuita in sede di conguaglio finale d'imposta.
Del pari, nessuna variazione è stata portata alla condizione di reddittualità (già fissata in lire 2.750.000 a partire dal 1° gennaio 1983) perché il familiare (coniuge, figli minori ed assimilati, altre persone di cui all'art. 433 del codice civile) sia considerato «a carico». Nondimeno, in materia, è stata introdotta una norma restrittiva dall'art. 3 del D.L. 29 agosto 1984, n. 528, convertito nella legge 31 ottobre 1984 n. 733, in base alla quale nella determinazione del reddito complessivo del familiare stesso va tenuto conto anche dei redditi esenti e dei redditi soggetti a ritenuta alla fonte a titolo d'imposta o ad imposta sostitutiva da costui posseduti. Infatti, la predetta disposizione stabilisce che, qualora l'attribuzione di detrazioni, deduzioni, agevolazioni e di altre provvidenze a carico di gestioni pubbliche è condizionata al possesso di determinati limiti di reddito complessivo o di reddito imponibile o di reddito assoggettato all'IRPEF, nel verificare se detti limiti sono stati o non sono stati superati, ai redditi in questione occorre aggiungere i redditi esenti e i redditi soggetti a ritenuta alla fonte a titolo d'imposta o ad imposta sostitutiva (quali, ad esempio, gli interessi delle obbligazioni e titoli similari, dei depositi e conti correnti bancari e postali, ecc.), se il loro ammontare complessivo al lordo delle eventuali ritenute è superiore a lire 2.000.000, con esclusione comunque dei redditi derivanti da BOT, CCT e da altri titoli equipollenti emessi dallo Stato, nonché delle pensioni, indennità e assegni erogati dal Ministero dell'interno ai ciechi civili, sordomuti e invalidi civili, delle pensioni sociali, delle pensioni di guerra e relative indennità accessorie, degli assegni accessori annessi alle pensioni ordinarie privilegiate di prima categoria, degli assegni di Vittorio Veneto e degli assegni relativi alle medaglie al valor militare. Naturalmente, le cennate disposizioni del D.L. n. 528 del 1984 sono applicabili anche con riguardo alle detrazioni d'imposta legate a limiti di reddito, dei quali i pensionati godono in relazione al reddito direttamente posseduto.
Nella prima attuazione delle disposizioni testè illustrate, in attesa della emanazione del decreto ministeriale attuativo delle norme contenute nell'art. 3 del citato D.L. n. 528, le Direzioni provinciali del tesoro continueranno a concedere ai pensionati le predette detrazioni con i criteri fin qui seguiti, limitandosi a prendere in considerazione le sole richieste di revoca delle detrazioni stesse.
Pertanto, il pensionato, se per il possesso proprio o dei familiari a carico di redditi esenti o soggetti a ritenuta alla fonte a titolo d'imposta o ad imposta sostitutiva per un ammontare superiore a lire 2.000.000 non ha più diritto anche ad una sola delle detrazioni d'imposta sopra elencate a far tempo dal 16 ottobre 1984 (data fissata dal D.L. n. 528), deve far pervenire alla Direzione provinciale del tesoro competente la conseguente comunicazione di revoca in tempo utile perché se ne possa tener conto nelle operazioni di conguaglio di fine anno. Ove non sia stato possibile far pervenire la comunicazione entro il termine suddetto, il pensionato dovrà presentare la dichiarazione annuale dei redditi (mod. 740) per consentire all'Amministrazione finanziaria, nei suoi confronti, il recupero delle detrazioni o della maggiore detrazione non spettanti.
Da ultimo, va detto che i Centri meccanografici del tesoro hanno applicato le nuove misure delle detrazioni d'imposta sui trattamenti ordinari di quiescenza a partire dalla rata del mese di marzo, liquidando nel contempo le differenze maturate dal 1° gennaio 1985.
Per quanto concerne la regolarizzazione delle quote relative al 1984, essa avverrà in sede di conguaglio fiscale di fine anno che sarà effettuato in uno dei prossimi mesi (al momento di scrivere queste note il Ministero del tesoro non è stato in grado di precisarlo, comunque lo scorso anno è stato eseguito a giugno e la cosa potrebbe ripetersi). In ogni modo, il mod. 201 per l'anno 1984 è stato compilato come se il conguaglio fiscale fosse già avvenuto. ■

ANCONA

Commiato festoso ed affettuoso, con grande partecipazione di amici e colleghi della stazione di S. Benedetto del Tronto, in occasione del collocamento in quiescenza del Capo Stazione Sovrintendente Remo Ripani, titolare del suddetto Impianto. All'amico Remo porgiamo gli auguri più belli per una lunga e serena quiescenza.
Simpatica cerimonia a Genga per la quiescenza del Titolare, C.S.Sup. Mario Burattini, del C.S.Sup. Erio Dipentima e dell'Aus. di Stazione Germano Orfei. Il personale dei vari servizi ha consegnato ai tre agenti una medaglia d'oro a ricordo della loro professionalità e del loro grande attaccamento al lavoro, ma anche della viva amicizia che li ha legati a tutti i colleghi.
Festeggiatissimi da amici e colleghi sono andati in pensione gli Applicati Capo Osvaldo Stronati e Alfeo Santini, addetti da tanti anni al Centralino telefonico Comp.le. Festeggiato dai colleghi e dal personale tutto delle linee Fabriano-Pergola e Albacina-Civitanova, ha terminato la sua lunga e feconda milizia ferroviaria il Capo Staz. Sovr. Giovanni Camertoni, Capo Ufficio Dirigente Unico Fabriano.

BARI

È nata Concetta in casa dell'Op. Qual. Giuseppe Bucci e Antonio in quella dell'Aus. Michele Leuci, entrambi della stazione di Barletta. È nata inoltre Giorgia Natalia nipote dell'Appl. Capo Aldo Papa dell'Off.G.R. di Foggia. Auguri e felicità ai piccoli ed ai parenti.
Lauree. Ecco i nuovi laureati: Antonella Bellanova, figlia del Macch. Vito del D.L. di Taranto, in Scienze delle Informazioni; Natalia Veroli, figlia dell'ex Op. Spec. Giovanni Battista, in Lettere; Oronzo Pedico, figlio del Tecn. Umberto del 18° Tr. Lav. di Barletta, in Medicina e Chirurgia. Inoltre abbiamo altri tre medici: Anna Pagniello figlia del Capo Gest. Sovr. Giovanni; Michele De Gennaro, figlio del C.S.Sup. a r. Biagio e Carlo Schiraldi, figlio del Capo Gest. Sup. a r. Angelo. Congratulazioni vivissime.
Quiescenze. Salutati e festeggiati nei vari impianti hanno lasciato l'Azienda l'Appl. Capo r.e. Rosa Capobianco dell'Ufficio Mov. Comp.le; il Segr. Sup. Giuseppe Cocozza dell'Ufficio I.E. Comp.le; il Tecn. Ruggiero Tanzi della zona 11.1 IE di Barletta; i Macch. Antonio Arpaio, Angelo Vigilante e Paolo De Padova del D.L. di Foggia; il Manovr. Capo Armando Spinapolice e il Manovr. Felice Biancone della staz. di Foggia; l'Appl. Capo r.e. Antonio Pajano e il Tecn. Francesco Pollex dell'Uff. I.E. Comp.le; il Tecn. Angelo Nardelli dell'8° Tr. di Minervino; i Capi Treno Nicola Cataldi e Leonardo Cordasco del DPV di Gioia del C.; il Manovr. Francesco Iodice della staz. di Barletta; il Capo Treno Giovanni Caputo del DPV di Taranto. A tutti gli auguri di lunga e serena quiescenza.

BOLOGNA

Lutti. Sono deceduti: Celso Raimondi, Ass.te di Stazione - Modena; Ermanno Stanzani, Ausil. Viagg. del D.P.V. di Bologna Arcoveggio; Mario Mele, Ausiliario della Sq. Rialzo di Bologna Centrale e, per infortunio sul lavoro, il Guardiano Mario Badan della stazione di Monselice. Ai familiari le più sentite condoglianze.
Esodi. Per limiti di età sono andati a riposo: Antonio Dalprato, Conduttore del D.P.V. di Faenza; Giovanni Galantini, Tecnico del 1° Tr. Lavori di Bologna C.le; Ruggiero Gambarrota, Deviatore della stazione di Faenza; Vito Liverani, Capo Gest. Sovr. di Bologna C.le; Carlo Scrignoli, Appl. Capo Uff. I.E.; Paolo Puttomatti, Conduttore del D.P.V. di Bologna C.le; Mario Bertuzzi, Tecnico del D.L. di Bologna C.le; Tommaso Brini, Tecnico del Rep. 41 E di Ravenna; Franco Fabbri, Tecnico del Rep. 14/E di Bol. S. Ruffillo; Fernando Fenati, C.S. Sup. Titolare di Bagnacavallo, Ermanno Ferri, Segr. Sup. dell'Uff. Ragioneria, Giulio Frascari, Segr. Sup. di 1ª cl. dell'Uff. Mat. e Traz.; Sergio Merlino, Tecn. del D.L. di Bologna C.le; Antonio Orsoni, Segr. Sup. 1ª cl. dell'Uff. I.E.; Adolfo Romagnoli, Tecnico del Rep. 13/E di Bol. S.D.; Terzilio Rossi, Ass.te di Staz. di Torre Pedrera; Antonio Scurzoni, Manovratore di Bologna C.le; Giulio Semenzato Capo Tecn. Sup. Tr. 34° Adria; Angelo Tamburini, Capo Staz. Sovr. staz. di Ravenna; Egidio Ventura, Manovratore di Bologna Ravone; Giovanni Verardi, Ass.te del Mag. Appr. di Bologna; Saturno Zoppi, Tecnico del D.L. di Bologna Centrale.

CAGLIARI

I neo pensionati sono: Antonio Martis, Antonio Cocco, Andrea Pes, Tecnici d'Impianto; Benigno Frau, Guardiano; Giovanni Solinas, Manovale; Raffaele Cossu, Capo Treno; Domenico Manca, Macchinista; Martino Maiorana, Macchinista; Vincenza Fozzi, Guardiana ed infine Antonio Marini, Segretario Superiore 1ª classe. A tutti loro l'augurio di lunga pensione da parte di «Voci», e in particolare all'amico Marini un caloroso saluto ed un abbraccio da chi non poteva essere presente al commiato.
Nozze d'oro per l'Operaio Specializzato d'Armamento in quiescenza Vincenzo Secci e per la consorte Eleonora Pili, che hanno voluto scambiarsi ancora per molto tempo una promessa di amore nella suggestiva chiesa di Sant'Ignazio a Cagliari, alla presenza di numerosi familiari ed amici. Auguroni anche da parte di «Voci».
È nata Elena Isoni, nipotina dell'ex 1° Aggiunto della stazione di Cagliari Eliseo. Alla bimba, ai genitori ed al nonno Eliseo, le nostre felicitazioni. Auguroni anche all'Aiuto Macchinista Mauro Atzori del D.L. di Cagliari per la nascita di Erika.
Il nostro lutto. È morto Paolo Ortu, Capo Gestione Superiore della stazione di Cagliari. Lascia moglie e tre figli, a cui facciamo pervenire le nostre condoglianze.

FIRENZE

Nascite. Irene, al Capo Stazione Giuseppe Gemma di Livorno San Marco; Matteo, al Capo Stazione Paolo Ratti di Carrara Avenza; Patrizia, al Conduttore Mauro Vergassola del Deposito Personale Viaggiante de La Spezia; Cristian, all'Ausiliario di Stazione Luigi Polloni di Berceto; Valentina, all'Ausiliario di Stazione Concetto Midolo di Pisa C.le; Luca, al Macchinista Enzo Gatti del Deposito Locomotive di Firenze; Simona, all'Ausiliario di Stazione Mauro Massani di Compiobbi; Roberto, al Manovratore Antonio Busiello della stazione di Montecarlo S.S.; Paolo, al Capo Gestione Graziella Lombardi nei Cutrupi de La Spezia C.le.
Sestilio Barbetti, Segretario Superiore di 1ª classe a r., già in servizio presso l'Officina Materiale Fisso di Pontassieve, è stato nominato Cavaliere Ufficiale al merito della Repubblica Italiana.

GENOVA

Sono stati collocati a riposo il Capo Tecnico Superiore del 16° Tronco Lavori di Chiavari Neofrio Piovan, il Commesso Calogero Cremona dell'Ufficio Movimento e il Segretario Superiore 1ª cl. Leonardo Gianferrari dell'Ufficio Ragioneria. Auguri di ogni bene e di lunga vita.
La cicogna ha allietato la famiglia del Capo Tecnico Angelo Gaiaschi di Genova Rivarolo portando Erika. Ai genitori e alla sorellina Rossella vivissime felicitazioni.
Anna Menini, figlia di Renato, Capo Gestione Sovrintendente dirigente la Biglietteria di Rapallo, si è laureata in Fisica conseguendo il lusinghiero punteggio di 110 e lode. Con lo stesso punteggio, Lidia Parodi, figlia di Stefano, Assistente Capo a Genova Bolzaneto, ha conseguito la laurea in Lingue e Letterature Straniere. Alle due bravissime neodottoresse felicitazioni e auguri di splendito avvenire.
Sono mancati all'affetto dei loro cari il Segretario Superiore 1ª cl. Carlo Massobrio, Capo Reparto Traslochi dell'Ufficio Movimento, il Dirigente Generale a riposo ing. Vincenzo Bonica, per lunghi anni stimato funzionario dell'Ufficio Impianti Elettrici, e il Capo Stazione Superiore a riposo Pier Domenico Daffara. Alle famiglie i sensi del nostro commosso cordoglio.

MILANO

Nascite. Due lieti eventi dalla stazione di Vigevano: Domenico al C.S. Silvestro Decembrini e Tatiana al Guardiano Sergio Clerici. Auguri da tutti i colleghi.
Quiescenze. È recentemente andato in pensione il Segr. Sup. Giulio Chiodini della Sq. Rialzo di Chiasso. Anche l'Appl. Capo Francesco Danesi del Rep. 46/E IS di Brescia ha lasciato da poco l'Azienda; i colleghi lo salutano e lo ricordano anche per la sua opera di animatore dell'Ass. Naz. Emodializzati.
Lutti. È deceduta la sig.ra Lidia Brambilla, madre del Capo Tecn. Giacomo Carminati, Capo Zona 46.1/E di Treviglio e la madre del Dev. Celestino Tugnolo di Vigevano. Condoglianze ai due colleghi.
Sono recentemente mancati all'affetto dei loro cari anche colleghi in

pensione. Si tratta di Antonio Pessini, ragazzo del '99 e cav. di Vittorio Veneto, Luigi Cazzola già in servizio alla stazione di Milano Smist. e Alfio Maggioni già in servizio alla stazione di Chiasso.
Onorificenze. Il C.S. Sovr. Olimpo Parisio, titolare della stazione di Stradella in quiescenza dal '79 è stato insignito dell'onorificenza di Cav. al merito della R.I. Congratulazioni vivissime.

NAPOLI

Commiati. Hanno lasciato il servizio per raggiunti limiti di età e di servizio: Vittorio Cascino del Dep. Loc. di Napoli Smist.; Gennaro Di Martino, Segr Sup. presso l'U.P.C. di Napoli; il Tecnico Libero Addona del 17° Tronco Lav. di Campobasso; il Guardiano Filomena Ferrara della stazione di Nola; il Cond. Giuseppe De Tora del D.P.V. di Isernia; il Commesso Michele Soriano dell'Ufficio Commerciale e del Traffico; l'Ass.C. r.e. Anna Vollero della stazione di Napoli C.le; l'Ausiliario Luigi Volpe della stazione di Battipaglia; il Macchinista Michele Guarnieri del D.L. di Salerno; l'Appl.C. r.e. Pasquale Labonia dell'Ufficio Movimento e il C.S. Sup. Camillo Massa della stazione di Acerra. A tutti i nostri auguri.
I colleghi dell'Ufficio Movimento di Napoli formulano i migliori auguri di lunga e serena quiescenza a:
Segretario Superiore di 1ª classe Oceania Orlando, Segretario Superiore Antonio De Caterina, Segretario Superiore Aniello Ambrosanio, Applicato Capo r.e. Pasquale Labonia, che dopo oltre 40 anni di servizio effettivo hanno lasciato la nostra Azienda.

PALERMO

Proveniente dal Compartimento di Venezia ha recentemente assunto la dirigenza dell'Ufficio Commerciale e del Traffico il Dirigente Superiore, dott. Fernando Pelagatti.
Noi di «Voci» formuliamo al dott. Pelagatti il rituale augurio di buon lavoro nel nuovo importante incarico.
Laurea. Con la votazione di 110 e lode, nonché l'attribuzione del premio Orestano, si è laureato in Medicina e Chirurgia Angelo Marchese, figlio del Deviatore Giuseppe, della stazione di Marsala. Al neo-

Al mare e ai monti con Jumbo Tour

Al mare a Rimini

Quota stagione 1985

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.

Hotel Regina - Miramare (direttamente sul mare)
Hotel Mulazzani - Miramare (sul lungomare)
Hotel Tiberius - Rimini (a 50 metri dal mare)
Hotel Villa Rosa - Riccione
Bassa Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 140.000 / Media Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 182.000 / Alta Stagione: quote settimanali a persona, in 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 (c/o H. Regina).
In tutti gli Alberghi: escluso il Residence Jumbo, sconto del 30% ai bambini fino a 7 anni con aggiunta lettino nella camera degli adulti. **Sconto** del 10% alla terza e quarta persona adulta, in camere a 3 o 4 letti.

ALBERGHI CON PISCINA
Residence Hotel Jumbo:
bilocale più servizi, 4-5-6 posti letto, frigo, piscina, posto macchina garantito, cabine al mare, ampia terrazza.
Pensione completa presso Ristorante Hotel Jumbo.
Hotel Jumbo - Marebello e altri:
Hotel Monica - Rivazzurra (senza piscina)
Bassa stagione: quote settimanali a persona, 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 camere a 2-3-4 letti L. 196.000
Per camere singole aumento di L. 21.000 settimanali.

ALTRI ALBERGHI
Hotel Colon - Hotel Holland - Hotel Montecarlo e altri
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: 12 maggio, 19 maggio, 26 maggio, 2 giugno, 9 giugno, 16 giugno, 23 giugno
Media Stagione: 23 giugno, 30 giugno, 7 luglio, 14 luglio, 18 agosto, 25 agosto
Alta Stagione: 14 luglio, 21 luglio, 28 luglio, 4 agosto, 11 agosto, 18 agosto
Bassa Stagione: 25 agosto, 1 settembre, 8 settembre, 15 settembre, 22 settembre
Per il periodo dal 4/8 al 18/8 secondo disponibilità, aumento di L. 3.000 al giorno per persona.

In montagna

Valtellina
Aprica - Caspoggio - Livigno
Vi presentiamo i nostri soggiorni montani per l'estate 1985 nei seguenti alberghi:

Aprica - Hotel Villa Maria
Caspoggio - Hotel Kennedy
Livigno - Hotel Alexander

Quote stagione 1985

Per turni di 7 giorni di pensione completa, escluse le bevande, con sistemazione in camere con servizi privati, incluso tasse di soggiorno e iva.

H. VILLA MARIA - APRICA
Bassa Stagione dal 2/6 al 30/6 e dal 25/8 al 15/9 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 154.000

Media Stagione dal 30/6 al 21/7 e dal 18/8 al 25/8 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 189.000

Alta Stagione dal 21/7 al 18/8 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 217.000

H. KENNEDY - CASPOGGIO
Bassa Stagione dal 16/6 al 30/6 e dal 25/8 al 15/9 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 175.000

Media Stagione dal 30/6 al 4/8 e dal 18/8 al 25/8 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 210.000

Alta Stagione dal 4/8 al 18/8 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 280.000

H. ALEXANDER - LIVIGNO
Bassa Stagione dal 16/6 al 30/6 e dal 25/8 al 15/9 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 210.000

Media Stagione dal 30/6 al 28/7 e dal 18/8 al 25/8 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 224.000

Alta Stagione dal 28/7 al 18/8 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 294.000

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.

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.

DLF Sulmona

Vacanze estive a

ROCCARASO

Altitudine 1280 m.

Casa per Ferie

VETTA D'ABRUZZO

Confortevole struttura alberghiera nel cuore d'Abruzzo. In un incantevole e suggestivo paesaggio. Si organizzano a richiesta gite per il Parco Nazionale, lago di Scanno e per le più note località turistiche della zona.

Apertura: 22 giugno '85
Chiusura: 14 settembre '85

Pensione settimanale completa in camere a due, tre, quattro letti, tutte servite di acqua calda e fredda, con e senza servizi.

Prezzi da L. 129.000
(tassa di soggiorno e 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 29 giugno '85 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

dottore l'augurio di un brillante avvenire.

Cicogna express. La cicogna è arrivata in tandem in casa del Guardiano Giuseppe Ingrassia, della stazione di Alcamo Diramazione, portando due bambine: Maria e Carmela. Auguroni.

Auguroni anche per l'arrivo di Alessandra nella famiglia del Macchinista Salvatore Garraffa del Deposito Locomotive di Caltanissetta. Felice ne partecipa la nascita il nonno Vito Miceli, Macchinista presso il Deposito Locomotive di Palermo.

Buon Compleanno per Giuseppe Varagona, il nonnino dei ferrovieri, che il 7 febbraio u.s. ha festeggiato il suo 105° compleanno. Nella circostanza il vegliardo, che gode di una salute di ferro, è stato calorosamente salutato da numerosi parenti ed amici.

REGGIO CALABRIA

Nascite. Infiniti auguri e felicitazioni al collega Antonio Cogliandro, Op. Qualif. presso l'Officina Lavori Comp.le di Reggio Calabria, per la nascita del figlio Giovanni.

La sig.ra Silvana Multari, consorte del C.S. Giovanni Cozzupoli in servizio a Cirò ha dato alla luce il primogenito Pietro Paolo. Auguri.

In casa del collega Giuseppe Nicolò della Squadra Rialzo di Villa S. Giovanni è giunto Alessandro. Auguri vivissimi anche alla sig.ra Concetta Scaramuzzio consorte del collega Nicolò.

È nato Francesco Maria in casa dell'O.Q. Giuseppe Costanzo, in servizio presso il IX Tronco Lavori Vibo Valentia Marina. Al piccolo e ai felici genitori auguri affettuosi.

Pensionamenti. Un affettuoso saluto e tanti auguri di lunga e serena quiescenza porgiamo al cav. Domenico Marrari, Segr. Sup. all'Ufficio Movimento, che lascia l'Azienda per dimissioni dopo 42 anni di servizio ed al Controllore Viaggiante del nucleo Controllori di Reggio Calabria Francesco Impelliceri che va in pensione per limiti di età.

ROMA/IMPIANTI

I nostri lutti. È venuto a mancare improvvisamente il C.S.P. a riposo Guido Pescosolido, già titolare della stazione di Terracina. Alla famiglia e alla figlia Maria Pia, Segr. del Servizio I.E., le nostre più sentite condoglianze.

Ha perso la vita, a soli 36 anni, il C.S. Sup. Giovanni Pellegrini Titolare della stazione di Ciampino. Lascia la moglie e due figli in tenera età. Tutti gli amici e colleghi della stazione e degli Impianti vicini si sono stretti, con affetto, vicino ai familiari così gravemente colpiti. Anche «Voci» porge le condoglianze più sentite.

Si è spento l'ex C.Sq. Manovali di Roma T. Giorgio Cerbino. Alla famiglia esprimiamo i sensi del nostro cordoglio.

Quiescenze. Nella Sala Conferenze I.E. si è svolta la cerimonia di commiato per l'ing. Alfonso Gesuè, Capo Ufficio Materiale e Traz. collocato in pensione il 22 gennaio '85.

Anche il C. Ten. Sovr. Vinicio Virginio Dirigente della Verifica di R. Prenestina è andato in pensione con oltre 38 anni di servizio. È stato salutato con particolare affetto da tutti i suoi collaboratori che hanno sempre apprezzato le sue doti. Tutti gli rivolgono gli auguri più sentiti per tanti anni di serena pensione; auguri di buon lavoro al p.q. Cocchi che subentra nell'incarico.

È andato recentemente in pensione per raggiunti limiti di età il C.P.V.Sovr. Giuliano Rampini, Capo Reparto Utilizzazione Personale Viaggiante. All'amico e collega rivolgiamo i migliori auguri di lunga e tranquilla quiescenza.

Nascite. Auguri e rallegramenti al Segr. dell'Uff. Lavori Bruno Orchi e alla sig.ra Carla Spinoso per la nascita del piccolo Andrea.

Onorificenza. L'ex C.Sq. Manovali Felice Savina, del D.L. di Roma Smist. è stato di recente insignito dell'onorificenza di Cavaliere. Congratulazioni vivissime.

Lauree. Si è laureato in Lingue e Letterature Straniere presso la Facoltà di Magistero dell'Università di Roma, Paola Donati, moglie del Capo Stazione Superiore Rosario Spada di Roma San Lorenzo. Alla neo-dottoressa i nostri più vivi rallegramenti che estendiamo anche a Mario Del Fiacco, figlio del C.P.V. a riposo Antonio, che si è laureato con 110 e lode in Medicina e Chirurgia.

ROMA/SERVIZI

Il Dirigente del Comando Polfer Compartimentale di Roma, dott. Mario Esposito, è stato promosso al grado di Questore. Congratulazioni vivissime anche dal nostro periodico.

È stato collocato in quiescenza il cavalier Salvatore Marras che per lunghi anni ha ricoperto incarichi di responsabilità presso la Segreteria del Direttore Generale.

CEU

Fiori di arancio. I colleghi del CEU augurano tanta felicità all'Isp.P. dott. Angela Catalioti che ha sposato il dr. Carlo Toni con

una bella cerimonia all'Aventino.
Quiescenza. È andato in pensione il Segr.Sup. Francesco Tranchina. «Voci» e i colleghi gli augurano una lunga e serena quiescenza.
Lutti. Le nostre più sentite condoglianze al Segr. Mauro Provenzale e Luigi De Benedictis per la morte del padre, all'Appl. Giacinto Masucci per la morte del fratello.
Nascite. Auguri di ogni bene al piccolo Fabrizio figlio del Segr. Mauro Provenzale.

Commerciale

Nel corso di una simpatica riunione l'Ufficio Marketing ha festeggiato il pensionamento, per limiti di età, del Segr.Sup. di 1ª classe Enzo Curiale. La sua capacità ed esperienza professionale nell'ambito del Reparto «rapporti con le altre Direzioni Generali ed altri organismi per il coordinamento con gli altri modi di trasporto» creerà veramente qualche problema. Non sono parole occasionali ma il sincero riconoscimento ad un caro collega che ha trascorso oltre 40 anni nella nostra Azienda. All'amico Enzo giungano i nostri più cari auguri di ogni bene.

Auguriamo inoltre una lunga e serena quiescenza alle seguenti colleghe che hanno lasciato l'Azienda ferroviaria per dimissioni: Segr. .Sup. di 1ª classe Iris Calabria e Appl. C. Maria Bracaglia.

Impianti elettrici

Nascite. Fiocco rosa in casa del collega Giovannino Aversa dell'Uff.C.le 4° per l'arrivo di Francesca. Al collega, alla mamma ed alla piccola tanti auguri.
In casa del collega Augusto Tancredi dell'Uff. C.le 3° è arrivata la piccola Maria. Tanti auguri ai genitori ed alla bimba.
È nato Marco in casa del collega Roberto Riommi dell'Uff. 3°. Al papà Roberto, alla mamma Paola, al nonno Luciano Pizzorni Capo Deposito di S. Lorenzo, e naturalmente al piccolo Marco, gli auguri di «Voci».
Esoneri. Hanno lasciato l'Azienda il Dir. Sup. Anteo Muzio e il C.T. Sup. Carlo Fallani dell'Uff.C.le 5°. Auguri di lunga e serena quiescenza.

Istituto Speriment.

Onorificenza. Il Presidente della Repubblica ha conferito l'onorificenza di «Grande Ufficiale, ordine al merito della Repubblica Italiana» all'ing. Giulio Giovanardi, Direttore dell'Istituto Sperimentale. Al nostro Direttore le più vive congratulazioni.
Cicogna Express. Sergio Colini è divenuto papà per la prima volta. In casa dell'amico Sergio la cicogna ha depositato Emanuele. Al collega, alla signora Marinella e al

Rimini

SOGGIORNI AL MARE ESTATE 1985

Il DLF di Rimini mette a disposizione dei ferrovieri e familiari 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 - San Giuliano Mare Rimini - Riccione - Cattolica

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 potrete usufruire, nella Bassa e Media Stagione, con i suoi prezzi ridotti, la maggiore disponibilità di posti letto, e il clima mite di cui la Riviera Romagnola notoriamente gode.

Prezzi per settimana

Hotel Laila - Riccione
Bassa Stagione L. 147.000 - Media Stagione L. 178.500 - Alta Stagione L. 231.000.
Periodo promozionale H. Laila:
29.6 - 13.7.85 riduzione di L. 1.000 al giorno per persona su tutte le camere.
Pensione Cavalcanti - Riccione.
Hotel La Capinera - Di fronte colonia ferrovieri di Bellaria / Igea Marina.
Pensione Villa Merope - Rimini.
Bassa Stagione L. 164.500 - Media Stagione L. 192.500 - Alta Stagione L. 231.000.
Hotel Ancora - Cattolica.
Bassa Stagione L. 157.500 - Media Stagione L. 203.000 - Alta Stagione L. 234.500.
— Rid. bambini da 0 a 5 anni 30% oppure accordi diretti.
— Rid. bambini da 5 a 8 anni 20%.

ALBERGHI GRUPPO «A»
Universo - Alaska - Torretta Bramante - Rimini
Gabriella - Torre Pedrera
Bassa Stagione L. 157.500 - Media Stagione L. 203.000 - Alta Stagione L. 241.500.
Moderne costruzioni - posizione tranquilla vicino al mare - confortevoli camere con doccia e W.C. - Telefono - ascensore - bar - sala soggiorno - parcheggio auto privato - servizio e cucina particolarmente curati dai proprietari.

ALBERGHI DI GRUPPO «B»
Natalina - Orlov-Romea - Fiordaliso - Rimini
Nautilus - Igea Marina
Bassa Stagione L. 140.000 - Media Stagione L. 168.000 - Alta Stagione L. 196.000.
Alberghi accoglienti - camere con servizi privati - acqua calda e fredda - attrezzature moderne - vicino al mare - buona cucina.

PENSIONI GRUPPO «C»
Bugli - Albani - Rimini
Carla - Viserba
Bassa Stagione L. 133.000 - Media Stagione L. 161.000 Alta Stagione L. 189.000.
Trattamento familiare - camere con servizi - cucina e ospitalità romagnola.

PERIODI STAGIONALI:
Igea Marina - Viserba - Rimini - Riccione.
Bassa Stagione: fino al 29 giugno e dal 24 agosto in poi.
Media Stagione: dal 29 giugno al 3 agosto e dal 20 agosto al 24 agosto.
Alta Stagione: dal 3 agosto al 20 agosto.
Torre Pedrera - Cattolica
Bassa Stagione: fino al 6 luglio e dal 20 agosto in poi.
Media Stagione: dal 6 luglio al 27 luglio.
Alta Stagione: dal 27 luglio al 20 agosto.

GRUPPI PER ANZIANI
Fino al 15 giugno 1985 c.a., questa Sezione Turistica promuove settimane a Rimini riservate a persone anziane e familiari in Alberghi particolarmente attrezzati e con ascensori a **prezzi agevolati** L. 18.000 al giorno compreso un quarto di vino ai pasti, mettendo a disposizione gli impianti del D.L.F. (bocce, sale da gioco, tennis) per il tempo libero.
Minimo 25 persone.

NORME DI PRENOTAZIONE
Le prenotazioni per uno o più turni settimanali devono essere effettuate presso la Segreteria del Dopolavoro Ferroviario via Roma, 70 Rimini, tel. 0541/28901 interno 400 opp. 343, durante le ore d'ufficio: dal lunedì al venerdì ore 9/12 - 16/18.
Presso le Sedi del D.L.F. troverete i moduli per la prenotazione, che dovranno essere accompagnati da un acconto di Lit. 60.000 per persona a mezzo vaglia postale/telegrafico e con assegno circolare intestato al Presidente D.L.F. di Rimini.
In caso di disdetta della prenotazione l'acconto non verrà restituito.
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.

piccolo Emanuele i più sinceri auguri di ogni felicità.

Movimento

Sono stati collocati a riposo dopo una quarantina di anni di servizio, il Rev. Sup. Pasquale Abbate, e l'Appl. Capo r.e. Rosina Sciortino, entrambi dell'Ufficio V.
Cordiali auguri di lunga e serena quiescenza.
Il C.S. Sovrintendente Eugenio Zollo, Capo del Rep. M. 621, Gestione Centralizzata Traffico Merci, è diventato nonno.
Felicitazioni ed auguri a lui ed al piccolo Matteo.

TORINO

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda: il C.S.Sovr. Armando Morazzoni, titolare di Borgomanero; il Segr.Sup. Marzio Roggero, Capo del 2° Rep.Amm. del DL di Alessandria; il C.S. Mario Mastronaldi, titolare di Ghemme; l'Op.Q. Renzo Degrate del 36° Tr. Lav. di Vespolate; il Gestore 1ª cl. Vincenzo Bavota, titolare di Pettenasco; all'Uff. D.U. di Romagnano Sesia il titolare C.S.Sovr. Francesco Guglielmi ed il C.S. Pier Enrico Martinotti; al 15° Tr. Lav. di Gattinara i Tecnici Angelo Baronchelli e Renato Barile; il C.S. Mario Gambino di Cressa Fontaneto; all'Uff. Collaudi il C.T. Sovr. p.i. Carmelo Iannino ed il C.T. Sup. Mauro Aimone; a Romagnano Sesia il C.G. Martino Bossi, l'Assist.C. Giovanni Brolli, il Dev.C. Pierino Donetti, il Guardiano G. Piero Onesti nonché i Dev. Guido Gioria, Vincenzo Fiorito e Giuseppe Mozzi. A tutti questi colleghi i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.
Onorificenze. Il C.D.Sovr. Giuseppe Pace, del D.L. di Alessandria, è stato recentemente nominato Cavaliere dell'OMRI. Congratulazioni.
Marcia nuziale. L'Op.Q. Michele Marsico, del 15° Tr.Lav. di Gattinara, con Fiorella Bertocco; fer-matrimonio fra due Ausiliari di Stazione, esattamente Maria Intraligi di Gattinara con Rosario Pietropaolo di Rovasenda. Auguri di ogni bene e felicità.
Cicogna express. I gemelli Osvaldo e Concetta all'Aus. Arturo Coretti di Borgosesia; Paolo all'Aus. Carmelo Salamone di Bricherasio; Emma al C.S. Francesco Straface di Romagnano Sesia; al DL di Cuneo Martina Eleonora al Macch. Sigfrido Cerulli, Michele all'AM Pasquale Vitagliano e Valentina all'Op. Q. Cesare Ballatore. Auguri estensibili all'ex Titolare di Pinerolo, C.S. Sovr. Mario Frassino, da pochissimo tempo in pensione, diventato nonno per la prima volta grazie alla nipotina Annalisa.

TRIESTE

Lutto in casa dell'Operaio Qualificato Giorgio Salvador, del 2° Tronco Linea di Trieste C.M., per la morte del padre sig. Giovanni e dell'Operaio Qualificato della Zona I.E. 14.3 di Portogruaro Enio Settimo per la morte del padre, sig. Guerrino. Ai cari colleghi giungano le nostre sincere condoglianze.
Sono stati di recente collocati in quiescenza il Segret.Sup.re Ferruccio Bergamin, coordinatore del Reparto Tracciati dell'Ufficio Lavori; l'Applicato Capo RSE Silvio Brandolin, addetto al Reparto Economato dell'Ufficio Lavori; l'Applicato Capo Renato Poggini, addetto alla Segreteria dell'Ufficio I.E.; i Tecnici Aldo Comisso, del Reparto Cavi di Trieste C.le; Aldo Gregorat della Zona I.E. 14/2 di S. Giorgio di Nogaro e Severino Gruer della Zona I.E. 14.1 di S. Giorgio di Nogaro e il Tecnico I.E. della Zona 15.4 di Camporosso in Valcanale, Rino Domini.
Ai cari colleghi auguriamo una lunga e serena quiescenza.

VENEZIA

Ha concluso la sua lunga attività ferroviaria il Dirig. Sup. ing. Lorenzo Bassani, Capo dell'Ufficio Lavori. Al funzionario preparato e intelligente confermiamo la nostra stima sincera e, nel porgere il saluto di commiato, affettuosamente auguriamo una serena, lunghissima quiescenza.
Successivamente al pensionamento dell'ing. Bassani ha assunto la dirigenza dell'Ufficio Lavori il Primo Dirigente ing. Filippo Rebecchi, proveniente dall'Ufficio di Bologna, al quale formuliamo le congratulazioni e gli auguri per l'importante incarico.
Sono andati in pensione dopo oltre 40 anni di servizio, il Capo Gestione Alberto Ballin della stazione di Mogliano e il Tecnico Vezio Manfren della Squadra Rialzo di Venezia, il Segretario Tecnico Sup. cav. Dino Diana dell'Ufficio Materiale e Trazione. Ai tre funzionari valenti e stimati giunga il saluto augurale dei colleghi tutti e di «Voci» con l'auspicio di una quiescenza lunga e felice.
È nata Francesca, figlia del Capo Staz. Sup. Sergio Marchiori, in servizio a Cittadella. L'Op. Arm. Arrigo Fighera del Tronco Lavori di Treviso e la consorte Patrizia hanno festeggiato l'arrivo di un maschietto, Rudy. Ai neonati e ai loro genitori tanti affettuosi auguri.
Non mancano, purtroppo, le notizie luttuose. È deceduto il cav. Giovanni Toneguzzo, Gestore Capo a riposo, già in servizio come Titolare a Sedico Bribano. Ai familiari le nostre sentite condoglianze.
È mancato recentemente anche il Capo Dep. Giorgio Bergamaschi, già in servizio al Deposito Locomotive di Treviso, in quiescenza dal '71. I sensi del nostro vivo cordoglio al figlio Paolo, Capo Pers. Viagg. tuttora in servizio a Treviso. Sentite condoglianze anche al Segr. Sup. Giorgio Portantiolo dell'Ufficio Lavori per la morte del padre, e all'Appl. Sante Tessari dello stesso Ufficio, al quale pure è mancato il padre, sig. Pietro.

Un treno è un treno è un treno. Anche in miniatura o di media grandezza, conserva fascini e seduzioni, diventando oggetto di passioni — più o meno segrete — di tanti ferroamatori. E i ferroamatori sono talvolta anche ferrovieri. È il caso di Celestino Galliano, ex Macchinista, che ci ha gentilmente inviato le foto qui pubblicate.
La macchina a vapore multitubolare che si vede nella foto (sotto) è stata costruita da Galliano con la collaborazione dei figli (nella foto è con lui il figlio Roberto), a puro scopo didattico, nel 1934 e rappresenta la sintesi di una passione per la meccanica di precisione e per la costruzio-

Hotel "Gioia"

La vostra casa al mare

Viale Verdi, 50 - 47036 Riccione
Tel. 0541/641655 - Tel. privato 0541/48518

A 150 m circa dal mare, nuova costruzione, posizione centrale, trattamento familiare. Prezzi di pensione completa I.V.A. compresa: gestione di proprietà.

dal 1-5 al 19-6	*Lit. 25.000*
dal 20-6 al 10-7	*Lit. 31.000*
dal 11-7 al 31-7	*Lit. 33.000*
dal 1-8 al 25-8	*Lit. 39.000*
dal 26-8 al 30-9	*Lit. 25.000*

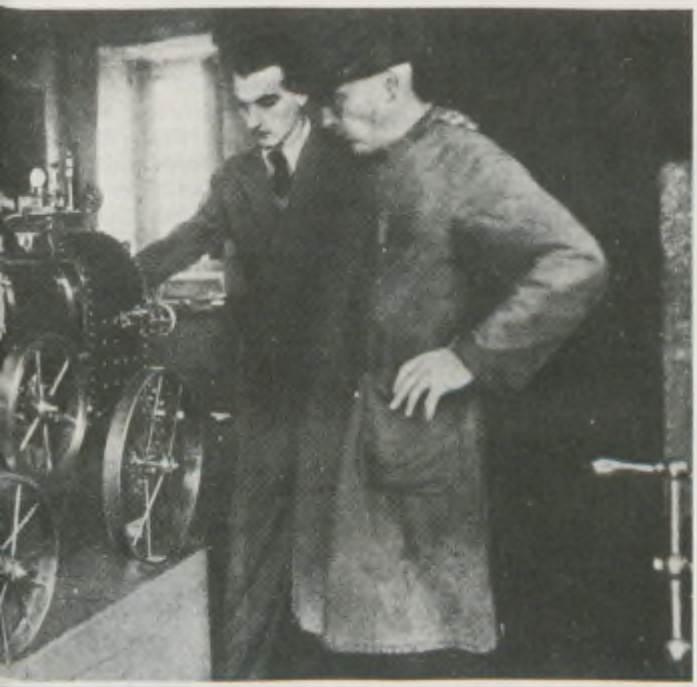
Per camere con servizio privato aumento giornaliero a persona di Lit. 1.000, per camere singole aumento di Lit. 1.000 giornaliere. Sconto del 10% per ferrovieri, loro familiari e pensionati. *Sconto ai bambini.*
Ai vecchi clienti che già ci conoscono approfittiamo per comunicare i prezzi per il 1985 e un arrivederci a presto; 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 2-3-4-5-6 posti letto.

UN TRENO NEL CASSETTO

ne di macchine a vapore (quella fotografata è l'ottava della serie). Già nel 1906, Galliano partecipò con una sua macchina (una locomobile a vapore a doppio motore con regolatore di forza centrifuga) alla 1ª Esposizione della Fondazione Ignazio Wail-Weiss di Lainate vincendo il premio — allora cospicuo — di 300 lire.

E poi, via così, di locomotiva in locomotiva e di medaglia in medaglia. Un successo dovuto molto anche all'esperienza di macchinista: «Tutti i macchinari furono costruiti — dice Galliano — mettendo a profitto una lunga pratica professionale acquisita durante i molti anni di servizio quale macchinista FS e disponendo di una piccola officina specializzata». La locomotiva che Galliano ammira nella foto con la giusta soddisfazione, è adesso al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano.

Uno dei primi risultati della passione meccanica di Galliano è, forse, la piccola automobile a molla che vediamo nell'altra foto: è un'auto, ma sembra una locomotiva, e l'abilità di Galliano le aveva assicurato un'autonomia di corsa di ben 800 metri. Ed è proprio lei, la mini-auto, con a bordo un pilota della misura giusta, il piccolo Mario, a fare da protagonista di questo bel ritratto di famiglia primi '900. Ma chissà quanta pazienza ci sarà voluta a mamma Pierina per riuscire a far star fermo il suo pilota in miniatura. Col suo collettone bianco, ingoffato dall'abito di maglia, Mario non sembra molto contento del prezioso regalo che gli ha fatto il suo papà. Comunque, passano gli anni e ritroviamo Galliano accanto a un altro figlio che, in un gesto di affetto e solidarietà, gli cinge le spalle con un braccio: dall'auto a molla, alla locomobile ora al Museo di Milano, la storia delle macchine di Celestino Galliano è anche una storia di sentimenti familiari.



VERONA

Laurea. Giorgio, figlio del Dirigente del Posto Verifica di Verona PN, cav. Primo Marchi, si è brillantemente laureato in Ingegneria Meccanica presso l'Università di Brescia. Congratulazioni ed auguri di successo professionale.

Onorificenza. Leonardo Calzolari, Segr.Sup. a riposo già in attività presso il Reparto Lavori di Legnano, è stato insignito dell'Onorificenza di «Commendatore» al Merito della Repubblica Italiana. All'amico Leonardo, ottimo pittore e animatore di attività culturali, le più vive congratulazioni.

Fiori d'arancio. A Carpi: Ausiliario Raffaele D'Alessio con la sig.na Isabella Sgamboli e Manovale Stefano Pellicone con la sig.na Giovanna Gorgone. Michele De Filippo, figlio di Enrico, Segr. Sup. dell'Ufficio Ragioneria, ha sposato la sig.na Antonella Ferrari. Alle nuove famiglie le felicitazioni dei ferrovieri.

Nascite. È nata Luana, figlia del Guard. Luigi Iovine della stazione di Roncegno Bagni. Dall'Ufficio Movimento: Andros Vittorio Filippini, al Segretario Emma Ippoliti. Da Egna Termeno: Patrick, all'Aus. Maurizia Plank e ad Oliviero Montibeller, dipendente dalla Cooperativa Portabagagli di Trento. Da Suzzara: Andrea, all'Aus. Carmelo Cardillo. Da Verona PN: Lavinia, al Capo St. Gennaro Gentile; Michela, all'Aus.St. Rino Valdegamberi; Emil all'Aus.St. Oderino Vincenzi; Luca, al Manovratore Giorgio Tebaldi. A tutti i migliori auguri. ■

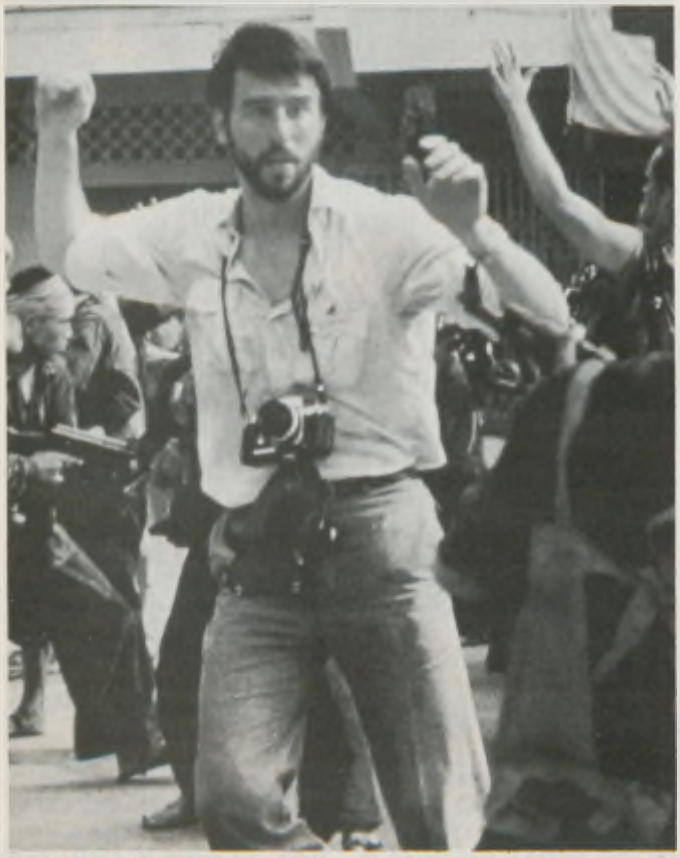
HOTEL VINCENETTE
97 rue de la Grotte (62) 94-20-10
65100 Lourdes - Servizi in tutte le camere - 3 pasti copiosi e variati - Pensione completa 120 FF.

IGEA MARINA
VILLA FIORI
Via N. Bixio 32
Tel. 0541/630166
Abit. 50108
Posizione tranquilla - camere con bagno - conduzione familiare - ampio parcheggio. Per 7 giorni bassa stagione L. 140.000 / media L. 168.000 tutto compreso. Sconti bambini e al 3° e 4° letto aggiunto.

CINEMA

di Piero Spila

Reportage dall'orrore



Sam Watherston nel ruolo del giornalista Sydney Schanberg, protagonista del film «Urla del silenzio» di Roland Joffé

URLA del silenzio (The Killing Fields), dell'esordiente regista inglese Roland Joffé, affrontando il tema Cambogia, sullo sfondo di una storia realmente accaduta, intrisa di orrore e violenza, morte e amicizia, si pone esteticamente e ideologicamente sulla discriminante in cui il cinema di fiction diventa cinecronaca (nient'altro che la finzione girata con lo stile dei cineoperatori televisivi) e l'immaginario si confonde con la testimonianza. Più specificamente **Urla del silenzio** racconta la storia vera di Sydney Schanberg, columnist di spicco del «New York Times», inviato nel 1972 in Cambogia a seguire la guerra tra i Khmer rossi e il governo di Lon Nol, e del suo assistente cambogiano, Dith Pran. Schanberg è un giornalista coraggioso e intraprendente, ma è anche un tipico esponente dell'area «liberal» americana, votato da una parte a scuotere con le sue corrispondenze il conformismo e l'indifferenza dei lettori, e dall'altra pronto a denunciare le violenze e le sopraffazioni degli americani e dei loro fantocci locali. Fanatico del proprio lavoro, fiducioso ad oltranza nei valori della democrazia, Schanberg si illude però di poter lottare alla pari con lo strapotere e l'arroganza dei comandi militari, ed anche di poter controllare, senza essere coinvolto più di tanto, lo sviluppo degli avvenimenti che incalzano. Quando gli americani abbandonano la Cambogia e le truppe khmer entrano trionfanti a Phnom Pehn, mentre si ammainano le bandiere e si consumano le ultime corruzioni, Schanberg decide di restare per descrivere i primi passi del nuovo regime. Questa scelta ad «alto rischio professionale» consentirà a Schanberg di aggiudicarsi il Premio Pulitzer, ma farà pagare al suo amico cambogiano un prezzo umano incalcolabile. Dith Pran sarà infatti costretto a separarsi dagli amici occidentali per affrontare l'orrore dei campi di rieducazione in cui si calcola che abbiano trovato la morte più di tre milioni di cambogiani. Schanberg, tornato a New York, ritira i premi, scrive degli articoli, ma soprattutto fa i conti con i propri rimorsi. Ascolta Franco Corelli che canta «Nessun dorma», ma in giro c'è una gran voglia di dimenticare e rimuovere, mentre Nixon alla TV confessa le sue macchinazioni. È da questo senso di colpa e di impotenza collettivo che **Urla del silenzio** assume la sua dimensione più intensa.

SEGNALAZIONI FILM

«Reuben, Reuben» di Robert Ellis Miller

Reuben è il nome di un cane, che però nel film è anche l'unico protagonista ad apparire per quello che è; per il resto ***Reuben, Reuben*** *è un film pieno di trappole, specchi doppi e false piste, dove ci sono poeti che non scrivono più poesie, dentisti che rovinano i denti ai loro pazienti, falsi suicidi presi per veri e viceversa, mogli fedifraghe e perfide amiche. Amico e antagonista di Reuben è un poeta famoso, Gowan McGland (Tom Conti), che sopravvive andando in giro a tenere conferenze e a declamare le sue poesie nei club femminili, suscitando imbarazzi e istinti repressi, ma soprattutto rimediando pranzi, bevute e avventure galanti. Ad un certo punto intraprende una nuova storia d'amore, ma non può più permetterselo e tutto gli si rivolta contro (mariti gelosi e vendicativi e anche Reuben, che forse è geloso della sua padroncina). Tutto costruito intorno al personaggio di Gowan,* ***Reuben, Reuben*** *è un film elegante e intelligente, con il difetto di affrontare troppi temi (rapporto città/campagna, ecologia ecc.) che risultano appena abbozzati. Se lo stralunato poeta interpretato da un grande Tom Conti è un omaggio divertito a un modo di vivere che non è più,* ***Reuben, Reuben*** *riesce ad essere solo un surrogato di quel buon cinema che si vede ormai troppo di rado.*

Tom Conti e Kelly Mc Gillis in «Reuben, Reuben» di Robert Ellis Miller

«Brazil» di Terry Gilliam

Le note languide e falsamente esotiche di «Brazil», la popolare canzone degli anni trenta, sono solo un involucro accattivante per l'omonimo film di Terry Gilliam (collaboratore, cartoonist e regista dei Monty Python). E dentro l'involucro c'è la realtà di

I veri volti del reporter americano Sydney Schanberg e del suo amico cambogiano Dith Pran

Con lo stile rapido ed efficace del reportage di guerra (splendida tutta la sequenza dell'evacuazione americana), e sempre sapientemente in bilico fra misura ed eccesso, invettiva e rimpianto («Adieu, adieu, ancien régime», mormora un funzionario dell'ambasciata francese all'arrivo dei khmer), Joffé riesce a superare una serie di soglie quasi proibite, soprattutto quando mette in scena l'orrore quotidiano della guerra e della violenza sull'uomo, mentre perde colpi quando vuole rappresentare gli effetti di quell'orrore misurandoli nel privato e nel civile. Un limite essenzialmente strutturale, perché il film fa passare una tragedia sconvolgente e collettiva come quella cambogiana nella strettoia di un'esperienza autobiografica: nel mare di devastazione e dolore proposto da **Urla del silenzio**, l'unica cosa a salvarsi è una grande amicizia, ed è una magra consolazione. ■

una città senza cuore, piena di tralicci d'acciaio e tubi di areazione, di fabbriche e catene di montaggio, di ministeri sterminati come cattedrali, corridoi labirintici e scale a strapiombo. Nella disumana megalopoli di ***Brazil****, Sam Lowry è un umile impiegato che ha la sola qualità di non coltivare ambizioni. Lowry è felice così, si accontenta, non vuole noie, e non si accorge nemmeno delle cose terribili che gli capitano intorno. Ma l'incontro fortuito con una donna, sospettata di terrorismo, lo costringe finalmente ad aprire gli occhi sulla realtà. In un crescendo di rischi ed avventure Lowry si trasforma da grigio burocrate in pericoloso deviante, e viene in primo piano il conflitto che più sta a cuore al regista, quello fra un'efficienza tecnologica disumana e la possibilità di continuare a vivere le proprie emozioni.* ***Brazil****, sospeso fra la profezia orwelliana di «1984» e la fede visionaria di* ***Metropolis****, la pittura di Max Ernst e i fumetti di Little Nemo, è un film nostalgico e irritante che punta diritto allo stomaco dello spettatore: descrive il massimo della libertà ma anche un tuffo nel nulla.*

«Impiegati» di Pupi Avati

Luigi arriva alla sede di un'importante banca bolognese. È il primo giorno di lavoro e il protagonista vive questo suo avvio alla professione con lo sconcerto di chi si accinge ad una prova esistenziale decisiva: una specie di tenente Drogo de «Il deserto dei tartari», e la filiale della banca è un'inedita Fortezza Bastiani, abitata da strane e misteriose gerarchie, settarismi e alleanze, amicizie e gelosie, e soprattutto da uomini che, quale che sia il loro destino, di «eletti» o di «esclusi», attendono sempre la grande occasione: un viaggio in America, un trasferimento, un colpo di fulmine. In questo universo buzzatiano di piccoli gesti e grandi filosofie, Avati si muove perfettamente a suo agio sfoderando la consueta chiave evocativa, ritagliando figurine e atmosfere piene di impacci e slanci, paradossi e follie. Molto bravi gli attori, quasi tutti sconosciuti, da Luca Barbareschi a Claudio Botosso, da Elena Ricci a Giovanna Maldotti (un caso raro e da segnalare nel panorama del cinema italiano).

TEATRO

di Claudio Giovanardi

Da Otello a Cyrano

IL PANORAMA teatrale del periodo marzo-aprile si presenta ricco di appuntamenti interessanti, con spettacoli che vedono impegnati alcuni grossi nomi.

A Milano, al Teatro Nuovo, dal 12 marzo è di scena **Otello**, diretto e interpretato da Carmelo Bene che, per l'occasione, firma anche i costumi e le scene. Si tratta di una ripresa dello spettacolo già rappresentato alcuni anni fa al Teatro Quirino di Roma. Bene tenta una lettura incrociata della tragedia di Shakespeare e del melodramma verdiano. Tanta musica, quindi, e i soliti equilibrismi di recitazione che hanno reso famoso Carmelo Bene.

Sempre a Milano, Teatro Manzoni, dal 13 marzo, Gabriele Lavia presenta **Spettri** di Ibsen, il grande drammaturgo norvegese. **Spettri** è uno dei capolavori ibseniani; una storia molto forte, fatta di tensione e di scontri di personalità fra una vedova e il figlio inquieto. Un classico del teatro di tutti i tempi che vale la pena vedere, anche perché nel cast dello spettacolo figurano, oltre a Lavia (regista, scenografo e costumista), Monica Guerritore, Valentina Fortunato e Umberto Ceriani.

A Roma accolto con curiosità il debutto alla regia di Luca De Filippo con una commedia giovanile di Eduardo: **Uomo e galantuomo** (Teatro Giulio Cesare dal 19 marzo). Lo spettacolo è stato presentato in anteprima a Pisa dal 12 al 17 marzo. Si tratta di una commedia divertente, di quel particolare umorismo un po' amaro che ha fatto la grandezza del più amato «teatrante» italiano di tutti i tempi.

Sempre a Roma, segnaliamo la messa in scena, al Teatro Spazio Uno, di una novità italiana di Giuseppe Manfridi: **Le carte di Masvà**. Si tratta di un lavoro che mira a coinvolgere lo spettatore in un flusso armonioso di recitazione. L'interprete è Franco Alpestre. Il regista Gianni Marata.

Non è ancora dato sapere quanto tempo Gigi Proietti rimarrà al Teatro Sistina di Roma con il suo **Cyrano**. Lo spettacolo ha tutte le caratteristiche per entusiasmare; la figura di Cyrano, un po' guascona e molto esuberante sembra fatta apposta per esaltare le qualità di attore di Proietti, il quale, per l'occasione, si avvale di un nutritissimo stuolo di coprotagonisti sulla scena. Questa è una novità rispetto alla tendenza del Gigi nazionale a presentarsi solo sulla scena e a tenerla da par suo.

Luca Ronconi rappresenta al Teatro Metastasio di Prato, fino alla fine di marzo, **La commedia della seduzione**, di Arthur Schnitzler, un testo ambientato all'inizio della prima guerra mondiale, con al centro un rapporto sentimentalmente conflittuale tra un uomo e una donna. È un testo molto bello, recitato da attori del calibro di Warner Bentivegna, Maddalena Crippa, Lino Capolicchio e Delia Boccardo.

Ricordo infine uno spettacolo di balletto su musiche dei maggiori compositori austriaci (in particolare i valzer di Strauss) dal titolo **Austria felix**. Esordisce a Palermo, con la coreografia di Vittorio Biagi e le scene di Carlo Salvi e poi proseguirà in una lunga tournée. ■

TELEVISIONE

di Maurizio Valadon

Un «Hotel» di glorie

UNA **Love Boat** saldamente ancorata a terra, nei quartieri alti di San Francisco, che si chiama St. Gregory Hotel. L'**Hotel** che già da diverse settimane apre i suoi battenti agli spettatori di Canale 5 (il martedì in seconda serata) è una serie di 22 episodi di un'ora l'uno prodotta da Aaron Spelling (già «padre» di **Love Boat**) e si basa su una struttura aperta: le avventure che si svolgono al St. Gregory sono sempre due, tre, per episodio. Una varietà di situazioni e di trame che consente il transito rapido — ma sempre di grande richiamo spettacolare — di celebri star del cinema e della TV come Bette Davis e Liz Taylor, Stewart Granger e Roddy Mc Dowall, Anne Baxter e tante alte vecchie/nuove glorie. Sullo sfondo, un cast fisso di personaggi (la proprietaria, il Direttore, la Vice Direttrice, l'investigatore, i camerieri, il medico, ecc.) sviluppa una rete narrativa più ampia che si dipana di puntata in puntata (l'amore tra Direttore e Vice Direttrice, ad esempio, lo si vede maturare nel corso delle settimane).
Le ministorie e le vicende più a lungo respiro si intrecciano come i loro protagonisti. E se da un lato il riferimento è a **Love Boat**, dall'altro è a **Hill Street** (Rai Due, domenica, seconda serata). Un distretto di polizia, come un hotel vede gente che va e gente che viene e il Capitano Furillo è solo l'altra faccia del Direttore Mc Dermott e la Vice Direttrice, Christine Francis, il doppio dell'Avvocatessa Davenport (tra l'altro, le due donne si assomigliano in un modo sorprendente). Ma mentre **Hill Street** racconta l'America dei diseredati e dei sobborghi, **Hotel** mette in scena i vizi e le virtù dell'alta società. Storie, personaggi, tic e tabù di una classe privilegiata raccontati, però, con un filo d'ironia. Il che non guasta. ■

Bette Davis e Patrick Mc Dermott nel serial «Hotel»

SEGNALAZIONI TV

La piovra 2
Sull'onda del successo dello sceneggiato «La piovra», trasmesso lo scorso anno, arriverà sui teleschermi anche «La piovra 2». Questa volta, però, la regia sarà di Florestano Vancini. Tra gli interpreti principali, ancora Michele Placido e Florinda Bolkan, accanto a Francois Perrier ed altri. La sceneggiatura sarà firmata da Ennio De Concini.

Il dramma di un sequestro
Il tragico sequestro di un bambino è al centro di un film per la TV in quattro puntate, prodotto da Raiuno. Si intitola «A viso coperto» ed è attualmente in lavorazione a Siena. Tra gli interpreti principali segnaliamo Marlene Jobert, Ray Lovelock, William Berger. La regia è di Gianfranco Albano.

La spesa del sabato
«Il mercato del sabato» è la nuova rubrica di Luisa Rivelli in onda su Raiuno. La trasmissione, in diretta da Napoli ogni sabato mattina dalle 11 alle 12.30, risponderà alle richieste del pubblico aiutandolo.

(a cura di Alfonso Marrazzo)

LIBRI

di Marina Delli Colli

Notturno, ma dall'Italia

INDUBBIAMENTE i due volumi di **Notturno Italiano**, racconti italiani fantastici dell'ottocento e del novecento, pubblicati da Editori Riuniti a cura di Enrico Ghidetti e di Leonardo Lattarulo, sono una delle proposte editoriali più interessanti di questi ultimi mesi. Di «fantastico», di «gotico», di «simbolismo maledetto» si parla e si riparla in continuazione. Ma si parla molto meno di fantastico italiano, anzi non se ne parla affatto. Lo stesso Calvino, nella sua antologia del fantastico pubblicato lo scorso anno, non aveva inserito un solo autore italiano. E perchè questo? Si è detto e ripetuto che una condizione dello spirito squilibrata, perplessa, straziata da antitesi, che il gusto per il perturbante, per l'angoscioso, per il macabro, cioè per gli aspetti «notturni» dell'immaginario letterario, non sono aspetti peculiari dello spirito latino. Si è anche ricordato che gli italiani, agli inizi del secolo scorso, erano tutti presi da imperativi etici e patriottici e quindi non avevano né tempo né voglia di dedicarsi a evocazioni

Andrea de Carlo: «Macno» Bompiani, lire 16.000
Macno è il dittatore di uno stato che assomiglia molto all'Italia. È salito al potere dopo aver mietuto consensi come attore, cantante e conduttore di trasmissioni televisive. In sostanza, Macno ha saputo sfruttare le grandi possibilità che offrono i mass media per andare a occupare il vuoto lasciato da un gruppo di politici incapaci. Nel momento del suo massimo potere Macno si innamora però di una giovane giornalista e questo amore segnerà l'inizio della sua fine. Potere, sentimenti e nuove tecnologie sono i temi toccati da questo romanzo scritto in maniera semplice e diretta, addirittura visiva come la sceneggiatura di un film.

Henry James: «La bestia nella giungla e altri racconti», Garzanti, lire 6.000
Se si amano gli itinerari letterari, un'escursione nella letteratura di Henry James e in particolare nei racconti della serie «La bestia nella giungla», è senz'altro consigliabile.
«Quattro incontri», «L'allievo», «Greville Fane», sono dei varchi possibili, degli accessi adeguati al territorio ambiguo e ricco di fascino descritto da Henry James. E una volta entrati, non si avrà più voglia di uscire.

«Il libro delle divinazioni», Vallardi, lire 16.000
Anche le scelte più occulte, i metodi divinatori più segreti e misteriosi possono diventare oggetto di una catalogazione sistematica. È quello che ha fatto Gian Piero Bona con «Il libro delle divinazioni». Dietro la neutralità dell'ordine alfabetico si nasconde un patrimonio culturale antico e discusso, riproposto al grande pubblico attraverso una ricerca che è insieme storica, antropologica, filosofica.
Dizionario dell'ignoto ma anche guida pratica all'uso delle diverse tecniche di divinazione, il libro di Bona sarà una lettura intrigante per chi è interessato ad aprire qualche finestra nella casa interiore dell'uomo, ma anche per gli scettici...

James Hill, «Rita Hayworth», Rusconi, lire 20.000
La biografia è da qualche anno un genere di gran moda, forse un po' affollato, ultimamente per eccesso di produzione, ma comunque interessante. «Rita Hayworth, vita quotidiana di una diva di Hollywood» è scritto da James Hill, produttore cinematografico e ultimo marito dell'attrice. Storia briosa, a metà fra la cronaca pettegola, il romanzo d'amore (ci sono tutti gli ingredienti), la commemorazione. E per ricordarla come era, Rita-Gilda, Rita-atomica, il libro è corredato da una nutrita serie di immagini della diva nel periodo più splendente della sua bellezza.

«Touring Club Italiano», Mediterraneo, lire 48.000
Quanti di noi sognano di lasciare la scrivania per trasformarsi in moderni Ulisse e navigare tra le isole del «mare nostrum» dove bellezza, arte e cultura si incontrano? Il fotografo Enzo Ragazzini, già autore del volume «Tropici prima del motore», ha realizzato questo sogno che ora è racchiuso in «Mediterraneo».
Sfogliando le pagine, attraverso splendide immagini a colori, scorrono sotto i nostri occhi le isole dell'Egeo e dello Ionio, adriatiche e tirreniche, Creta e Cipro, Corsica e Malta. A Leonardo Sciascia si deve l'introduzione e la scelta antologica di brani storico-culturali, mentre altri saggi di Bonino, Di Nola, Pane e Foglia completano il volume.

David Punter, «Storia della letteratura del terrore» Editori Riuniti, lire 26.000
Da Ann Radcliffe e Matthew Lewis a Mary Shelley, Hawthorne, Henry James, Karen Blixen e tanti altri ripercorriamo la storia della letteratura «gotica» dalle origini a oggi. «Gotico» è termine che ha molti significati e sfumature e all'origine fu applicato a un gruppo di romanzi scritti tra il 1760 e il 1820. Successivamente, allargando la visuale, si è inteso per «gotico» una maniera di rivelare l'inconscio, una versione di «irrealismo» autocosciente, un recupero del primitivo, del barbarico, del proibito.
«Storia della letteratura del terrore» è un libro-guida prezioso per chiunque voglia immergersi nelle cupe atmosfere di un genere che ha tentato tanti tra i più grandi scrittori degli ultimi due secoli.

di tregende stregonesche e ad altre superstizioni fantasmagoriche. Così è stato sempre ripetuto ma così sembra non sia perché Enrico Ghidetti e Leonardo Lattarulo con **Notturno Italiano** ci dimostrano che anche in Italia esiste una letteratura fantastica o perlomeno esistono scrittori italiani, tanti, che si sono cimentati anche con il fantastico.
Il primo volume, l'ottocento, non ci offre grosse sorprese, più che altro ci conferma quello che già sapevamo. Ci conferma che i fratelli Boito, il gelido Camillo (**Un corpo**) e il congestionato Arrigo (**Il pugno chiuso**) sono autori più che dotati, che Luigi Zena (**Confessione postuma**) è davvero il trait d'union tra una Scapigliatura ormai declinante e il decadentismo e le esperienze naturalistiche incombenti, che Giovanni Faldella (**Gentilina**) è davvero uno dei rappresentanti più validi della Scapigliatura torinese.
Un'assoluta sorpresa sono invece Fogazzaro, addirittura irriconoscibile nelle cadenze magiche della fiaba veneziana **Màlgari**, Roberto Sacchetti perduto in un'atmosfera sonnambolica nella valle di Gressoney (**Da uno spiraglio**) e Federico De Roberto che teorizza come l'unica espressione possibile dei sentimenti vada ricercata nella musica (**Donata del Piano**).
Il secondo volume, il novecento, è molto più ricco del primo di autori «notturni». Anche qui parecchie conferme: Savinio (**Casa «La Vita»**), Bontempelli (**Quasi d'amore**), Calvino (**I dinosauri**), Bacchelli (**L'ultimo licantropo**) che sono tra i più interessanti.
Fra le sorprese citerei senz'altro tre racconti curiosamente sullo stesso tema: **Ritratto di regina** di Palazzeschi, una delicata fantasia su un uomo innamorato di un pesce con fattezze femminili, **Fabbricazione di una sirena** di Marinetti, storia di un poeta che crea una sirena vestita di perle e di ricami crepuscolari e, infine, **Lighea** di Tomasi di Lampedusa, una vera gemma narrativa in cui si racconta di una sirena, figlia di Calliope, che si innamora di un giovane professore di greco in un caldo agosto siciliano.
Dunque, il fantastico italiano è esistito ed esiste e **Notturno Italiano** è davvero un'operazione importante che ci dimostra come molti degli scrittori italiani dell'800 e quasi tutti quelli del '900 abbiano il loro scheletro nell'armadio, abbiano scritto almeno un racconto fantastico, racconto da cui la critica letteraria moderna non può più prescindere.
Notturno Italiano, Editori Riuniti - I Vol., pp. 345, lire 25.000; II Vol., pp. 386, lire 25.000.

DISCHI/CLASSICA

di Gianfranco Angeleri

Un musicista per principianti

CHI, fra coloro che si sono dedicati allo studio del pianoforte, vuoi per diletto vuoi con ambizioni professionali, non rammenta Federico Kuhlau che con Clementi forma la coppia feconda di compositori di sonatine per principianti? Kuhlau, tedesco di Hannover, appartiene a quella schiera di musicisti che si sono dedicati prevalentemente, e meritoriamente, a scrivere musica per l'educazione dei pianisti in erba, rimanendone indelebilmente segnati sì da essere presto destinati alla dimenticanza che si è estesa anche alle loro opere di maggiore impegno. Certamente Kuhlau non è considerato un grande come in effetti non lo è. Visse nel tempo di Clementi, di Weber e di Beethoven e la sua attività ebbe inizio subito dopo la scomparsa di Mozart e di Haydn. Per antipatia con il servizio militare, emigrò in Danimarca e vi si naturalizzò. Quivi compose la sua musica e quivi morì nel 1832 a quarantasei anni. Fu un ottimo pianista e flautista; fu nominato compositore alla corte di Danimarca e ivi si adoperò per divulgare la musica di Beethoven che egli conobbe.

Ma a dire il vero i più ignorano la produzione impegnata del Kuhlau. Mi offre l'occasione di parlarne un disco americano (Turnabout TV S 34375) dedicato alla pianista Patricia Blumental che ha inciso su di una facciata un concerto in do maggiore per pianoforte e orchestra di Kuhlau e sull'altra un altro sempre in do maggiore di Clementi. In quello di Kuhlau, la Blumental è accompagnata dall'orchestra sinfonica di Salisburgo diretta da Teodoro Gulschauber. È un concerto che rispetta, come si conviene ad un compositore didattico, la divisione tripartita: un allegro, un adagio ed un rondò. Chi lo ascoltasse, ignorandone la matrice, sarebbe portato ad attribuirne la paternità al coevo Weber se non addirittura al Beethoven giovane, minore. Si sente che il distacco dal barocco è ormai avvenuto, sopraffatto dal romanticismo sopravveniente. L'attacco è solenne con tutta l'orchestra che imposta il tema principale. Si inserisce il pianoforte in un discorso vivace ed elegante producentesi precipuamente con scale ed arpeggi che esprimono animazione ed allegria. Notevole la ricca cadenza, autrice la stessa Blumental, coerente con il tema originale. L'adagio si apre con il piano sull'accompagnamento orchestrale e si sviluppa con la struttura della sonata. Ad un primo tema ne segue un secondo per poi riprendere il primo variato ed arricchito. Un intervallo orchestrale introduce ad una lunga coda con ripresa del tema iniziale. Il rondò si avvia con il pianoforte assolo per esporre il primo tema cui segue l'orchestra che introduce il secondo per tornare al primo insieme con il pianoforte. Segue il terzo tema che ci ricorda il primo concerto di Beethoven. Un breve recitativo assolo interrompe la sequenza del rondò per ricadere sul primo tema variato e passare alla coda che chiude il brano in modo trionfale.

Esecuzione esemplare, incisione buona. Ottima l'intenzione di far conoscere musica dimenticata ma che non merita di esserlo. Buona la presentazione (solo in lingua inglese) sul retrobusta di William Ober. ■

DISCHI/POP-ROCK

di Claudio Giovanardi

Le novità (oltre Sanremo)

IL mercato discografico è già invaso dai motivi ascoltati al Festival di Sanremo 1985. Ve ne sono, come sempre, di buoni, in particolare quelli di Eugenio Finardi, di Franco Simone, di Zucchero e di Eros Ramazzotti, e altri meno buoni. Ma visto il tambureggiamento di tali motivi che ci proviene dall'emittente pubblica e da quelle private, è forse meglio darne per scontata la conoscenza e dedicarsi ad altro.

Fra i 33 giri un posto di rilievo spetta ancora ai Pooh con **Aloha** (CGD 20437). I Pooh hanno ormai trovato un'armonia di fondo dalla quale non si distaccano: non una grande varietà di temi musicali, ma un successo sicuro e costante.

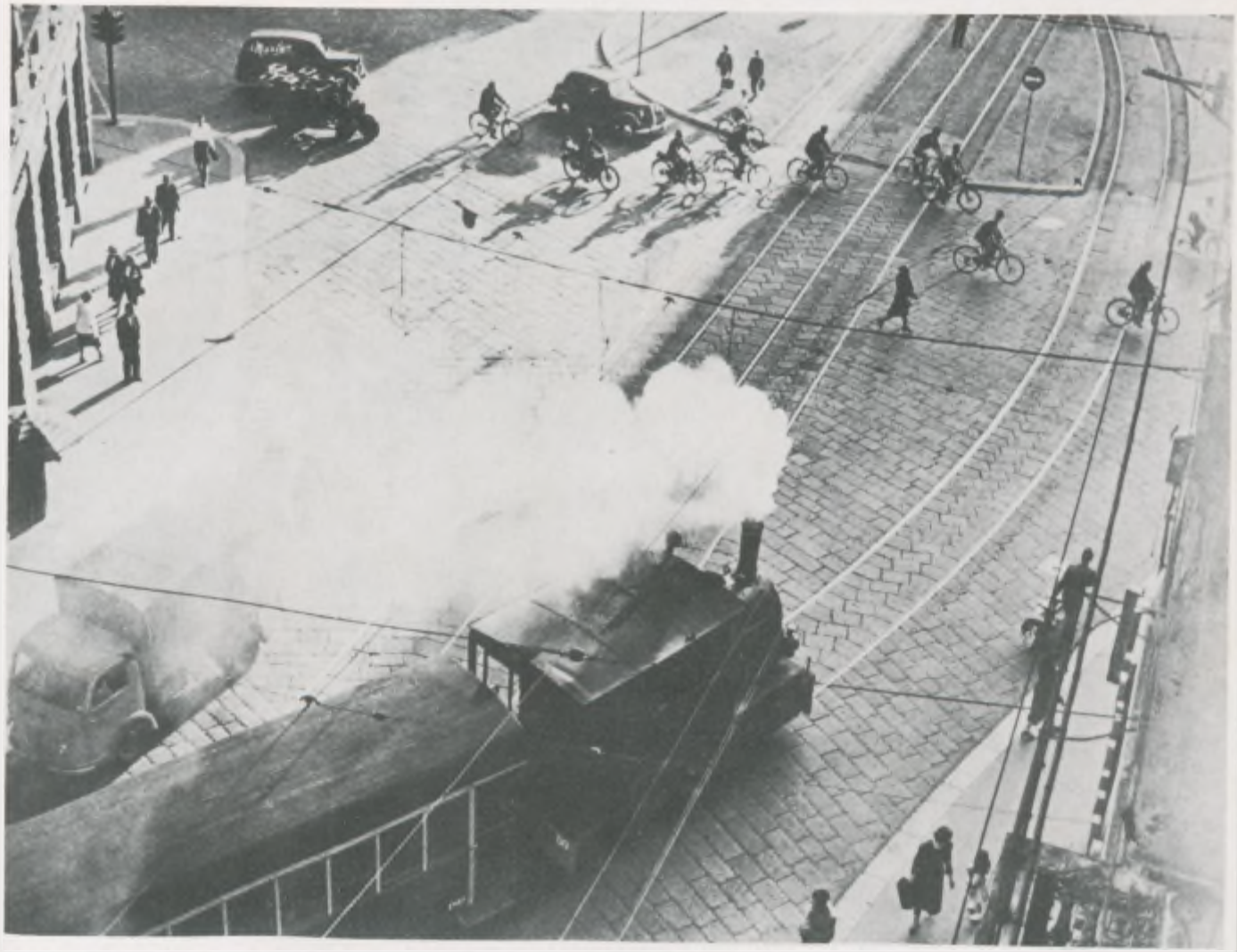
Il re del reggae, il defunto Bob Marley, viene immortalato in un disco-antologia dal titolo indicativo **Legend** (Island BMW 1). È un album composto di 14 pezzi, fra cui i maggiori successi di Marley. Di Michael Jackson, da segnalare **Farewell my summer love** (Motown TMLP 6061, distr. Ricordi), una raccolta di brani poco conosciuti della vedette di colore.

Nella produzione pop, sempre a 33 giri, da segnalare il bel lavoro di Stephen Stills, **Right by you** (Atlantic 78 0177). Dieci bellissimi pezzi nel solito stile «californiano» di uno dei miti della musica country-rock degli anni settanta. C'è poi Bruce Cockburn con il suo **Stealing fire** (Ricordi International SNIR 25101). Cockburn è un bravo cantautore canadese che suona una musica accattivante.

Fra i singoli, come non citare Donna Summer, con il suo **There goes my baby** (Warner Bros 259438, distr. Wea). È un disco col quale l'affascinante cantante di colore cerca il rilancio dopo un periodo non troppo fortunato.

In Italia è da segnalare il ritorno alla canzone di Ernesto Bassignano, un cantautore che aveva goduto di un periodo di discreta notorietà, ma che poi aveva preferito dedicarsi ad altre attività. Ora ci dà **Motori** (GV Music 8407) con il retro **Charlie in Paradiso**; due motivi ben costruiti e di piacevole ascolto. Un altro personaggio singolare della nostra musica leggera è Andrea Mingardi, ora in versione «dance» con **Una boa nella canoa** e **Tu sei come io volevo** (Cruisin' Records CRN NP 705, Durium). ■

Donna Summer, una delle regine della musica leggera americana. È appena uscito in Italia il suo «There goes my baby»



Mario De Biasi: *«Il gamba de legn» all'uscita della stazione di Corso Vercelli*

Non è una novità che il fotogiornalismo italiano sia nato dal nulla. Eppure, ancora oggi, ad indagare con attenzione e curiosità tra le pieghe nascoste di tante illustri biografie, si scoprono origini professionali legate ad un grande spirito d'avventura o al semplice «caso» voluto dalla sorte. E con Mario De Biasi, come con pochi altri fotografi, il caso s'è dato da fare facendogli trovare, a Norimberga, tra le macerie di una casa bombardata, un libretto di fotografia ed alcuni attrezzi del mestiere, innescando, così, una scintilla che lo avrebbe portato in breve tempo ad una delle carriere più ricche e movimentate che un fotoreporter possa sognare.

Nato a Sois, presso Belluno, il 2 giugno 1923, De Biasi si è fatto praticamente da sé attraverso una serie ininterrotta di vicende che lo hanno visto, di volta in volta, emigrante a Milano, rastrellato dai tedeschi e deportato, operaio elettrotecnico alla «Marelli» di Sesto S. Giovanni per finire, nel 1952, ad «Epoca» di Arnoldo Mondadori, il neonato settimanale milanese fondato come sfida italiana all'impero incontrastato di «Life». E ad «Epoca», specie sotto la direzione di Enzo Biagi (che seguiva quella iniziale di Nando Sampietro), De Biasi passerà praticamente l'intera esistenza di fotoreporter, prima come elemento di fila del giornale poi come violino di spalla (capo servizio) scattando, praticamente senza tregua, una serie di titoli fotografici che caratterizzarono per lungo tempo l'indirizzo del rotocalco attestato su ambiziosi «clichés». Il pezzo forte è del 1956. Richiamato improvvisamente dalla sua casa di Varenna, un ramo del lago di Como, viene spedito a Budapest nel pieno dell'insurrezione armata dove arriva, dopo aver passato avventurosamente la frontiera a Vienna con una specie di colpo di mano.

È un po' tutta qui la «linea De Biasi», fatta sì di instancabile dinamismo ma anche di un pizzico di compiaciuta temeraria follia. La porterà comunque sempre con sé, di qua e di là del mondo, mimetizzandola affabilmente dietro il suo volto di sereno alpigiano. Difficile registrare tutte le tappe di questa scalata dietro l'obbiettivo. Sono quelle, tristemente note, della violenza e della fame, delle sofferenze e delle guerre di ogni giorno sparse un po' dovunque. Tra i grandi eventi della storia una pausa, naturalistica, tutta per sé: il cosiddetto «Terzo occhio sulla natura», microscopico fotoréportage tra i silenzi dell'ecologia e del côlore.

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

VdR voci della rotaia 4

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE DELLO STATO ANNO XXVIII APRILE 1985

FINALMENTE RIFORMA

TAVOLA ROTONDA
COL MINISTRO DEI TRASPORTI SIGNORILE

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

VdR

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

Direttore
Francesco Pellegrini

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

A questo numero hanno collaborato
per i testi:
Gianfranco Angeleri, Aurelio Battaglia, Piero Berengo Gardin, Marcello Buzzoli, Laura Facchinelli, Salvatore Finocchiaro, Claudio Giovanardi, Maria Guida, Tarquinio Maiorino, Renzo Marello, Alfonso Marrazzo, Luigi Misiti, G.B. Pellegrini, Mario Pinzauti
per le foto:
Lorenzo De Palma, Bruno Di Giulio, Anastasio Grillini, Andrea Melloni, Luigi Zancan

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

Sommario

Copertina: attesa nella stazione di Rimini. Foto di Andrea Melloni

Lettere 4

Riforma:
un appuntamento storico 5
di Luigi Misiti

Tavola rotonda sui trasporti 6

Ore 15, redazione di «Voci della Rotaia». Intorno a un tavolo il Ministro dei Trasporti e i rappresentanti sindacali. In mezzo, un magnetofono acceso. Tema in discussione: tutto sui trasporti e, naturalmente, l'argomento del giorno, la Riforma FS

Il turismo in treno
Confrontarsi col mercato 16
di Salvatore Finocchiaro
Intervista a Franco Molé, Presidente CIT 18
Dai treni pendolari ai treni crociera? 19
di Tarquinio Maiorino
Intervista a Giovanni De Chiara, Vice Direttore Generale FS 20
Itinerari turistici 22

Aviazione civile e Coordinamento 24
di Marcello Buzzoli

Le voci di fuori 28
Sulla stampa - In televisione - L'opinione

Un treno a quadretti: George Pichard 30
di Piero Berengo Gardin

Incontro con Primo Conti 32
di Tiziana Gazzini

Notizie dai Compartimenti 36

Rubriche 38
Amici in pensione - Tuttarete
Un treno nel cassetto

Tempo libero 46
Cinema - Teatro - Libri - TV - Dischi

Una foto, un treno 51

In treno con il software

Cara «Voci»,
sono il Conduttore Govanni Colonna e lavoro presso il Deposito Personale Viaggiante di Potenza. Scrivo al giornale perché ho progettato una macchinetta emettitrice di biglietti su treno. Ho infatti studiato un software completo e l'ho applicato su una calcolatrice tascabile HP 41C. Si tratta di un sistema semplicissimo che permette di calcolare le distanze chilometriche fra 60 stazioni ferroviarie creando 3.450 diverse combinazioni: stazioni ferroviarie stampate su mascherina a tutta superficie che risolvono (artigianalmente) il modernissimo sistema del «Touch screen» adottato solo dai più sofisticati e moderni computer. La caratteristica tastiera alfanumerica dell'HP 41C permette inoltre di poter scrivere qualsiasi stazione ferroviaria senza il bisogno di usare codici numerici come previsto dal sistema MAEL 400 che appesantisce il sistema della controlleria anziché alleggerirlo, considerato che tali codici devono essere ricavati da apposito libro di consultazione con enormi complicazioni lavorative.
Inoltre, con tale sistema è possibile ricavare tutte le regolarizzazioni con estrema facilità, cosa che renderà possibile, nell'ipotesi di una accettazione da parte dell'Amministrazione ferroviaria, di risolvere con una sola lezione scolastica ai conduttori l'apprendimento del metodo lavorativo. È anche prevista la stampa del biglietto e la totalizzazione con distinta di versamento.

Giuseppe Colonna
Mola di Bari

Tutto quello che «VdR» può fare è pubblicare questa lettera. Non essendo dei tecnici non siamo assolutamente in grado di valutare le affermazioni del collega Colonna. Abbiamo già provveduto a sottoporre questo progetto all'attenzione degli Organi competenti e, sperando in una risposta positiva, inviamo al nostro collega i migliori auguri.

«VdR»: pro o contro?

Cara «Voci»,
ho appena ricevuto l'ultimo numero del giornale e sento il bisogno di scrivervi per dire di tutto cuore «bravi!». Bravi per la nuova impaginazione, più agile e moderna, bravi per il servizio sui giovani in ferrovia e soprattutto bravi per la nuova testata. «Voci della Rotaia» non rendeva giustizia al nostro periodico, sapeva di vecchio, di stantio, mentre VdR, pur mantenendo invariato il suo specifico di giornale fatto da ferrovieri per altri ferrovieri, è senz'altro più attuale e, lasciatemelo dire, anche più bello. Mi auguro che continuerete su questra strada.

Cesare Bianchini
Genova

Spett. Redazione,
ho appena finito di leggere il numero di marzo di «Voci della Rotaia», se mi permettete di chiamare così quello che era il nostro giornale. Dico «era» perché in questo nuovo VdR proprio non mi ci riconosco. E poi cosa significa VdR? Cosa sono questi intellettualismi? Non credo di essere un ignorante, ho un diploma di scuola media superiore, credo di essere in grado di dare una valutazione e devo dire che la mia è decisamente negativa. E questo non perché io non ami le innovazioni, non amo questo tipo di innovazione, questo voler andare a tutti i costi controcorrente, questo voler per forza uniformarsi agli altri giornali che si vedono nelle edicole.
Continuerò di certo a leggere il nostro giornale, però ho voluto dirvi che non sono d'accordo. Vi ringrazio per l'attenzione anche se penso che non pubblicherete questa lettera.

Mauro Conti
Bologna

E perché non avremmo dovuto pubblicare la lettera del collega Conti? La pubblichiamo, invece, insieme a una lettera, totalmente opposta, di un altro lettore.
Diciamo pure che in questi giorni siamo stati subissati da telefonate, lettere, pareri, e nella stragrande maggioranza dei casi abbiamo riscontrato incoraggiamento ad andare avanti e pieno favore sulla nuova impostazione grafica e soprattutto sulla nuova testata di «Voci». Perché intellettualismo? Francamente non ci sembra proprio. Ci rendiamo conto che, dopo quasi trenta anni, non è facile accettare un cambiamento, anche minimo, ma «VdR» è semplicemente l'abbreviazione grafica del vecchio «Voci della Rotaia», che peraltro rimane bene in vista sulla copertina. Un'abbreviazione che snellisce una testata gloriosa, ma forse un po' datata, e che fra l'altro era già entrata nell'uso comune del lavoro di redazione e nei rapporti con l'esterno.
Ognuno, naturalmente, è libero di dare la sua valutazione, e può farlo a prescindere dal titolo di studio: diplomi e lauree non costituiscono per noi meriti particolari nei rapporti con i lettori. «VdR» può piacere o no, ma di certo non siamo voluti «andare controcorrente», né «uniformarci agli altri» (quali altri?). Desideravamo soltanto rinnovarci mantenendo però una continuità sostanziale, e a questo fine dedicheremo i nostri massimi sforzi. Siamo sicuri che «VdR» diventerà presto una sigla amica, familiare, come «Voci della Rotaia». È una promessa, non una scommessa.

Quella sede dell'Opafs così lontana...

Egregio Direttore,
chi le scrive appartiene da qualche tempo alla folta schiera dei neo-pensionati e in questo ultimo mese mi sono dovuto recare più volte per sbrigare le pratiche relative alla concessione della liquidazione, presso la Sede dell'OPAFS in via del Caravaggio: una strada di periferia mal collegata con il resto della città.
Ho avuto modo in questi miei viaggi di ascoltare le lamentele e le proteste di molti colleghi, costretti ad andare da un lato all'altro della città; per non parlare del disagio di quei pensionati che provengono dalle più diverse Regioni d'Italia e che, avendo il più delle volte come unico punto di riferimento il Ministero dei Trasporti e la Stazione Termini debbono affrontare dei veri e propri viaggi in «lande sconosciute».
Mi chiedo perché la nostra Amministrazione non decida di trasferire gli Uffici dell'OPAFS in qualche stabile più vicino alla Stazione Termini oppure a Piazza della Croce Rossa.
Uno di questi potrebbe essere l'ex Albergo Italia di proprietà dell'Azienda Autonoma delle F.S. oggi in stato di abbandono e, a quanto mi risulta, non destinato ad altro uso.

Luigi Graziani
Roma

La lettera del sig. Graziani non è la sola giunta in redazione che affronta lo stesso problema. La giriamo alla attenzione e alla valutazione degli organi competenti.

Riforma: un appuntamento storico

IL PARLAMENTO ha varato la Riforma delle Ferrovie dello Stato che cessano di essere Azienda Autonoma per diventare Ente Pubblico Economico.
Sono trascorsi trentuno anni dalla prima proposta di Riforma presentata al Parlamento. In questo lungo arco di tempo sono state presentate senza esito ventuno proposte o disegni di legge in tema di Riforma ferroviaria mentre sei Commissioni Parlamentari, a partire dal 1945 con la Commissione di Fausto, hanno dibattutto il tema senza pervenire ad una sintesi positiva di impostazioni tecniche e politiche spesso divergenti. Richiamo questi dati, del resto già ampiamente noti, solo per sottolineare quanto lunga, sofferta e talora politicamente contraddittoria sia stata l'attesa di un intervento riformatore che innovasse la struttura istituzionale e la realtà funzionale della nostra Azienda per dotarla degli strumenti occorrenti a tutelare la sua vocazione di impresa. L'unanimità dei consensi ottenuta in Parlamento dal disegno di legge presentato dal Ministro Signorile è dato politicamente assai rilevante e confortante che fa sì che una Riforma importante e complessa nasca con gli auspici migliori.

SI APRE ora una fase assai delicata nella quale tocca all'Autorità politica completare e definire con coerenza ed equilibrio il progetto riformatore della nostra Azienda ma con essa dell'intero comparto dei trasporti.
Tocca altresì all'Azienda tutta — ai suoi dirigenti, tecnici, al personale dell'esercizio e degli uffici — di svolgere compiutamente la propria parte per recare il concorso insostituibile delle esperienze e delle risorse professionali così cospicue tra i ferrovieri. Questi peraltro sono ben consapevoli di quanto la loro Azienda sia stata toccata e penalizzata dall'inadeguatezza delle norme, dalla precarietà e insufficienza delle risorse finanziarie, dall'assenza di un progetto politicamente coerente che intervenendo sull'intero comparto dei trasporti assicuri spazi e prospettive equilibrate ai diversi modi, alle Aziende e alle molte strutture produttive che in esso si collocano.
Ai ferrovieri tutti spetta intervenire col peso e il prestigio della propria professionalità per aiutare a superare incertezze e difficoltà che potranno accompagnare il decollo della Riforma come anche surrogare eventuali carenze dello strumento legislativo che dovessero evidenziarsi.

NON È immaginabile infatti di condurre ai suoi migliori fini la Riforma dell'Azienda FS, per il rilancio del trasporto ferroviario e l'espansione della complessa trama dei rapporti tra Azienda e sistema produttivo del Paese, senza tutelare la funzione precipua delle diverse componenti ferroviarie.
Attraverso il nostro giornale desidero esprimere, a nome di tutti i ferrovieri, un ringraziamento sentito al Parlamento e al Ministro Signorile per il voto che ci consegna una Riforma tanto attesa e necessaria. Nei loro riguardi, come dell'intero Paese, a nome di tutti i ferrovieri credo di poter assumere l'impegno di fare interamente la nostra parte con spirito di servizio e con il supporto dell'intelligenza e della passione civile.

Luigi Misiti

Sul tappeto: risultati, obiettivi e difficoltà...

Sette anni dopo, di nuovo intorno al tavolo. Era il gennaio 1978, quando «Voci della Rotaia» promosse la prima tavola rotonda sul tema della riforma FS. Ai più sembrò un azzardo, una velleità giornalistica. Da una parte idee, progetti, voglia di cambiare in meglio; dall'altra, scetticismo, remore, riserve. È stata una dura battaglia, di cui «Voci» ha puntualmente riferito con inchieste, servizi, articoli. Non è stata, quindi, solo una coincidenza che, all'indomani di un avvenimento storico come l'approvazione della Riforma, si siano incontrati attorno a un tavolo della nostra redazione il Ministro Signorile e i rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali dei trasporti.

Naturalmente l'occasione era troppo ghiotta per parlare solo di Riforma. Tanto più che ormai si può parlare di trasporto pubblico solo in termini di intermodalità e progettualità complessiva. E allora tutto sui trasporti: obiettivi, speranze, preoccupazioni. Ma soprattutto molto realismo.

VdR: *Siamo quasi al giro di boa del secondo anno di mandato del Ministro Signorile. Un periodo di tempo breve per fare un bilancio, ma sufficiente per tentare un'analisi complessiva, anche problematica, dei risultati ottenuti e di quelli che è possibile ottenere. Una valutazione del Ministro può aprire il primo giro di interventi.*

Signorile: Mi riferisco al discorso programmatico fatto, all'inizio della mia attività come responsabile del Dicastero dei trasporti, alla Commissione Trasporti del Senato e della Camera. In quell'occasione cercai di delineare alcune indicazioni di metodo, delle priorità e un sistema di obiettivi che, a mio giudizio, ritenevo necessario perseguire. C'era innanzitutto la necessità di capovolgere una visione settoriale del trasporto portandola nel cuore di una strategia economica generale, quindi guardare al trasporto come a un fattore di reale processo di sviluppo.

Devo dire, con soddisfazione, che tale impegno è stato bene inteso e coadiuvato dal Sindacato, ma anche dalla Confindustria che, ad esempio, ha dedicato il suo ultimo convegno proprio al trasporto come fattore di sviluppo.

È stato un passaggio culturale di grande rilievo, che era indispensabile fare. Perché il trasporto incide fortemente sugli elementi della produzione, ma altrettanto sulla qualità della vita. I trasporti propongono una significativa chiave di lettura delle società mature. Una chiave di lettura molto più efficace — è una mia vecchia polemica — di quella basata sul costo del lavoro o sul costo del denaro, sulle quali invece si innesta tradizionalmente una dialettica di tipo paleo-industriale.

Il punto di partenza era dunque cambiare pagina, e questo abbiamo fatto. Insieme, naturalmente, a una serie di interventi strutturali, che schematicamente posso dividere per punti.

1) Il Piano Generale Trasporti, da concepire tenendo conto delle lezioni avute dal fallimento della programmazione anni settanta. Quindi abbandono della programmazione come indicazione di obiettivi, per una programmazione come sistema di progetti. Un

I partecipanti

Alla tavola rotonda organizzata da «VdR-Voci della Rotaia» hanno partecipato: il Ministro dei Trasporti, On. Claudio Signorile; Lucio De Carlini, Segretario Generale della FILT-CGIL; Gaetano Arconti, Segretario Generale della FIT-CISL; Bruno Monosilio, Segretario Generale della UILTRASPORTI; Sergio Pirotti, Segretario Generale del SINDIFER. Ha coordinato la discussione il direttore di «Voci», Francesco Pellegrini.

approccio sistematico, in grado di diventare anche sostegno e guida per l'attività amministrativa ordinaria.
2) Azione di riorganizzazione e riforma delle singole modalità di trasporto in un'ottica complessiva d'integrazione. Riforma delle Ferrovie dello Stato, avvio di altre riforme: aviazione civile, ferrovie concesse, autotrasporto e così via.
3) Ridefinizione e adeguamento delle risorse. Da un lato attraverso le leggi finanziarie e le leggi poliennali di spesa, dall'altro prevedendo un sistema che potesse portare in un arco di tempo ragionevole a un'integrazione pubblico-privato, anche per quanto riguarda l'individuazione degli strumenti finanziari e la partecipazione agli oneri di spesa.
4) Inserimento del problema trasporti nel contesto della politica del territorio. Sta proprio qui quella che considero una delle migliori intuizioni della mia gestione: i progetti mirati. Il tentativo, cioè, di leggere il trasporto su ferro non come il collegamento da punto a punto, ma come una funzione in grado di offrire alla mobilità urbana risposte molteplici ed integrate.

VdR: *Un bilancio tutto positivo, allora?*
Signorile: Io credo di aver seguito, se non altro, una linea coerente, sia per quanto riguarda le proposte legislative, sia, pur con lentezze e limiti di cui mi rendo conto io stesso, per quanto riguarda l'attività del Ministero. Certo, ci sono stati successi e sconfitte, ma questo rientra nell'ordine delle cose. Complessivamente però c'è stata una linea di azione positiva, rispetto alla quale io ho avuto tre interlocutori costanti: il Parlamento, le organizzazioni sindacali, le autonomie locali.

VdR: *Ce ne può parlare più in dettaglio?*
Signorile: Per quanto riguarda il Parlamento c'è una certa sorpresa per il fatto che quasi sempre le leggi del Ministero dei trasporti hanno la buona abitudine di passare all'unanimità, o

comunque con ampie convergenze. Questo avviene solo perché l'atto legislativo è il frutto di una lunga attività tecnica e culturale che cerca di coinvolgere tutti i soggetti attivi del Parlamento. Si tratta beninteso di operare non dei compromessi statici o a tutti i costi fra diverse esigenze, ma di operare una ricerca del punto migliore, delle soluzioni più avanzate in cui recuperare quei problemi e quelle aspettative giuste emerse nel corso del dibattito. Ho poi voluto avere un riferimento privilegiato con il movimento sindacale. Non per una mitologia classista, ma per convinzione politica e per elementare buon senso, dato che le aziende produttrici di servizi hanno nella componente umana l'aspetto fondamentale ed ineliminabile. Devo dare atto ai Sindacati del settore trasporti di aver mostrato grande intelligenza e capacità strategica. Non so quanti altri settori sindacali avrebbero avuto il coraggio di affrontare così costruttivamente la riforma delle FS. Ma anche su altri problemi, come l'autoregolamentazione del diritto di sciopero, c'è stato un grande contributo. Naturalmente ci sono stati anche scontri, scioperi, ce ne saranno ancora. Non è questo che conta. È il metodo complessivo di confronto che abbiamo instaurato ad essere senz'altro positivo.

Resta il discorso delle autonomie locali. Il settore dei trasporti opera in strettissimo collegamento col governo del territorio, e non può quindi evitare di porsi pregiudizialmente il problema di un corretto sistema di scambi e di confronti reciprocamente costruttivi.

VdR: *Sentiamo adesso il parere dei Sindacati.*

Arconti (FIT-CISL): Come Organizzazioni Sindacali abbiamo salutato con favore l'arrivo del Ministro Signorile, dal momento in cui ha enunciato il suo sistema di obiettivi. Prima di tutto perché era un sistema che affrontava in maniera organica e non settoriale il problema dei trasporti, e poi perché ci consentiva di superare una lunga fase di stagnazione, che al Ministero dei Trasporti durava ormai dal 1978.

Dal punto di vista legislativo l'iniziativa di Signorile è stata conseguente alla sua impostazione strategica ed ha avuto o sta per avere dei successi inaspettati. Questo modo di affrontare i problemi e anche la capacità, senza precedenti, del Ministro di fare approvare le leggi pone però al Dicastero dei problemi di gestione più complessi che nel passato, con risultati spesso deludenti.

Gli esempi potrebbero toccare tutto l'arco di attività del Ministero. A me interessa parlare in maniera particolare del Piano Generale Trasporti, per gli effetti di ricaduta che lo stesso finisce per avere in tutte le direzioni. Personalmente sono preoccupato dei ritardi maturati nella elaborazione del Piano.

Signorile: Il Piano Generale dei Trasporti ha finora un ritardo di 37 giorni, in un paese che normalmente misura i ritardi nell'ordine degli anni.

Arconti: Sarà così, ma il fatto è che in concomitanza dell'elaborazione del Piano, tutti i piani regionali di trasporto si sono fermati. Alcune Regioni avevano Piani in stadi molto avanzati, altre avevano avviato solo tentativi, la maggioranza non aveva fatto nulla. Tutte insieme adesso sembrano prendere ad alibi il Piano per dire: fermiamoci, perché altrimenti rischiamo di fare cose contraddittorie. Un po' tutte le Regioni in questo momento adottano tale comportamento. Sarà anche per l'approssimarsi delle elezioni amministrative. Quando si programma e si devono fare delle scelte, sotto le elezioni è sempre meglio non farle.

Anche la stessa legge di riforma delle FS senza questo quadro di riferimento rischia di diventare una legge utile, valida per quanto concerne il risanamento aziendale, ma non adeguata a fare delle Ferrovie dello Stato un soggetto fondamentale del sistema dei trasporti.

D'altra parte i primi elementi che cominciano ad emergere dall'enorme mole di carte prodotte dalle società di consulenza del Piano Generale Trasporti, offrono motivi di preoccupa-

Claudio Signorile
Ministro dei Trasporti

«Quella delle ferrovie è la più grande riforma fatta dall'amministrazione dello Stato unitario. Non ne conosco altre di tali dimensioni e significato»

«L'obiettivo prioritario era di capovolgere una visione settoriale del trasporto e portarla nel cuore di una strategia economica complessiva»

«La qualità del trasporto può costituire una chiave di lettura delle società mature più efficace di quelle basate sul costo del lavoro o del denaro»

zione. Anche se sono orientamenti, giudizi di organi tecnici che verranno trasferiti a livello di soggetti politici, a me pare che ci sia qualche contraddizione tra l'orientamento comune di rilanciare le ferrovie e alcuni orientamenti che vanno emergendo dagli elaborati delle Società. Per fare un altro esempio, se andiamo al settore dell'autotrasporto merci, prendendo un documento elaborato da una società di studio, rileviamo che in esso si indicano come scelta da fare le tariffe di riferimento europeo rispetto alle tariffe a forcella che di recente sono state adottate in Italia. Non tenendo conto che nei Paesi a cui ci si riferisce, per esempio la Germania, le imprese di trasporto hanno grossa concentrazione di capitali e forza lavoro; mentre da noi c'è una polverizzazione esasperata: trecentomila automezzi con duecentomila aziende. Questo per far capire perché intorno al Piano Generale Trasporti c'è molta attesa, ma anche molta preoccupazione.
La verità è che il Comitato dei ministri non è ancora riuscito ad esprimere degli indirizzi, insomma quel sistema di obiettivi senza i quali, probabilmente, anche il lavoro della segreteria tecnica rischia di procedere alla cieca. In conclusione il mio giudizio non è negativo tanto per il ritardo — 37 giorni o più — ma in relazione al metodo col quale la segreteria tecnica del Piano e il Comitato interministeriale stanno operando.

De Carlini (FILT-CGIL): Ci chiedete un giudizio sui due anni di attività del compagno Signorile alla direzione del Ministero dei trasporti. Noi, come FILT-CGIL, non diamo voti, come non accettiamo che altri ce ne diano. Tuttavia, se guardo a questi due anni, devo dire che per una serie di felici coincidenze, da un lato, ma soprattutto per l'impulso dato dal compagno Signorile, il settore trasporti oggi è all'attenzione riformatrice e programmatrice del paese, dei suoi soggetti collettivi (tra cui il Sindacato), delle istituzioni come il Parlamento e i Consigli regionali.
Per anni, come movimento sindacale unitario, abbiamo tallonato i precedenti ministri su una serie di cose. Spesso inutilmente. Diciamo la verità: oggi se l'opinione pubblica sa che c'è un Ministro dei trasporti, cioè il Ministro di un settore così vitale, il merito è solo di Signorile. Io non mi ricordo neppure il nome del ministro precedente, evidentemente deve essere stata una specie di parentesi. In questi anni, invece, i trasporti sono stati visti come settore d'investimento, di riforme, di programmazione, più che come settore di spesa, di dispersione, di assistenzialismo.
Certo, in politica c'è bisogno di tempi rapidi, e qui sono state mancate alcune scadenze. Ma, vivaddio, non c'era uno che alla fine del 1984 potesse pensare ragionevolmente che in febbraio maturasse, in questo paese non prussiano (a dispetto del suo Presidente del Consiglio), un'attività tanto intensa.
Il terreno, ripeto, che c'è stato offerto dall'attività del ministro è positivo; ed è una controtendenza rispetto ad un governo che, in realtà, sul terreno della politica economica non ha elaborato una sola legge di programma fino ad oggi. Il che non vuol dire — ripeto anche questo — che i trasporti vadano bene perché l'attività ministeriale va meglio di prima. Non è così. Ma certamente non ci sarebbe nemmeno uno spiraglio di luce se l'attività ministeriale si fosse adagiata in questi anni alla media tragica stabilita dal trasporto pubblico in Italia, a cominciare dalle FS.

Monosilio (Uiltrasporti): Non ripeto quanto hanno già detto Arconti e De Carlini, intanto perché lo condivido pienamente, poi perché preferisco incentrare l'intervento su pochi, ma precisi punti introdotti dal Ministro. Preliminarmente, vorrei dire una cosa per quanto riguarda la riforma delle Ferrovie dello Stato. Più che un confronto preventivo con le forze sociali, questa volta c'è stata soprattutto una verifica in Parlamento. In confronto alle proposte di legge fatte in passato, in questo caso mi pare che manchi il calore di una verifica e di un confronto preventivo largo. Insomma è un ddl

che oggi sentiamo ancora un po' estraneo. E a tale riguardo vorrei chiedere a Signorile se la somma dei poteri conferiti al Ministro, quale quello di nominare e di revocare i membri del Consiglio di Amministrazione, possa considerarsi un fatto positivo...

Signorile: ... è un fatto ovvio: essendo un Ente pubblico, non si può fare diversamente...

La mappa del malessere

Monosilio: Comunque questa somma di poteri certamente non dà un grosso contributo alla trasformazione dell'azienda autonoma in Ente. Va dato atto al ministro Signorile che durante la sua gestione è stato sottoscritto un protocollo di autoregolamentazione, che ha ridotto a quasi niente la conflittualità. Va altresì dato atto al Ministro di tutte le iniziative assunte a favore del «Master Plan» comunitario. Anche perché noi, in Italia, abbiamo regole di trasporto fortemente condizionate da quelle comunitarie, e quindi non avrebbe senso realizzare il Piano Generale Trasporti senza correlarlo a una dimensione sovrannazionale.
Detto questo ci interessa affrontare il discorso della cosiddetta mappa del malessere FS. Intanto, in questa transizione tra il vecchio ultra-consolidato e il nuovo che tarda a venire, ci si chiede se un quadro dirigenziale quale quello esistente in ferrovia, così depresso e demotivato, abbia la spinta giusta in ordine al recupero dei valori della cosiddetta professionalità. Questa volta il rinnovo del contratto non è costato un giorno di sciopero ai ferrovieri. Nel contratto che abbiamo fatto, c'è un avvio nel senso di questo recupero, che è ancora cosa modesta ma come segnale va accolta in positivo. Un segnale che forse può servire a convincere il Ministro ad allargare la griglia dell'apertura della contrattualità anche a queste fasce medio-alte della burocrazia. Perché noi, confederalmente, rappresentiamo tutti.
Sempre come Sindacato chiediamo al Ministro di rilanciare la funzione dell'Osservatorio nazionale trasporti, che per quanto ci risulta si è riunito solo due volte. Molto di più hanno lavorato i Gruppi di lavoro, però con un contributo segmentato, non riassunto in una visione d'insieme.
Infine, a noi sembra importante che nel momento in cui il Piano Generale Trasporti prende corpo, oltre a contrabattere le tendenze a riprivatizzare quanto difficoltosamente è stato pubblicizzato, ci sia un'attenzione anche ai cosiddetti sub-sistemi, in un quadro di interrelazioni che eviti quanto si è verificato nell'ultimo decennio: il doppione dei poteri, centrali e regionali, il sistema degli interventi a pioggia sotto forma di sovvenzioni e così via.
Inoltre bisogna ricordare che il trasporto viaggiatori nel nostro paese non è fatto solo dalle FS. È fatto dalle Ferrovie concesse, dalle Società per azioni a capitale pubblico ecc. Siccome ci sono 150.000 autoferrotranvieri, tanti lavoratori di altri segmenti del trasporto, la preghiera che rivolgiamo al Ministro è di mettere lo stesso impegno speso per la riforma delle FS, anche nella riforma delle ferrovie in concessione e nel piano di risanamento tecnico-economico di questo importante spezzone del comparto trasporti.

Gaetano Arconti
(FIT-CISL)

«La Riforma non deve essere vista solo come uno strumento di risanamento aziendale. Bisogna battere l'idea che basti una bella organizzazione del lavoro per ottenere una maggiore produttività. È la capacità di produrre e vendere i servizi che deve migliorare»

Pirotti (Sindifer): Al di là delle dichiarazioni di buona volontà del Ministro Signorile, nei primi tempi ci siamo, come Sindacato e come dirigenti, preoccupati soprattutto per un aspetto. In presenza già da tempo di uno scarso riconoscimento della funzione direttiva all'interno dell'Azienda, constatavamo anche una specie di esproprio del nostro ruolo dirigenziale. Con il Ministro ci vedevamo, ma raramente, e solo per le cose essenziali. Per sapere quello che il Ministro diceva e pensava, dovevamo rincorrerlo nei vari convegni, oppure occorreva leggere la stampa quotidiana. Il filosofeggiare di quel primo periodo, ad esempio sull'alta velocità e sulla introduzione di nuove tecnologie (sembrava di assistere all'invenzione della ferrovia), ci preoccupava perché ritenevamo di dover essere noi dirigenti, dopo il Consiglio di Amministrazione, gli interlocu-

tori privilegiati. Ci siamo successivamente dovuti ricredere. Sono subentrati i fatti concreti, e si tratta di fatti importanti: il P.G.T., la Riforma, il contratto. Con la riforma FS, esistono i presupposti per poter essere dirigenti all'interno dell'Azienda e anche per poter «rileggere» le relazioni sindacali in termini innovativi. Esistono i presupposti perché ognuno possa svolgere il ruolo che gli è proprio: non più commistione fra ruolo politico e gestionale, perché la legge ha reso l'Azienda un'impresa. E in quest'impresa c'è spazio per recuperi di produttività e per recuperi organizzativi.
Per quanto concerne il contratto, io faccio una constatazione: l'approvazione da parte del Parlamento della riforma ha consentito che il contratto 1984-'86 coinvolgesse tutti i ferrovieri, compresi i dirigenti. Così com'è stato siglato, anche se accorgimenti tattici ci hanno indotti a firmare pagine per argomenti separati. Quell'accordo va rispettato nella sua completezza. Se necessitano piccole modifiche, per il periodo '86, queste vanno discusse in termini politici col Ministro dei trasporti, e poi in termini di applicazione della contrattazione con il Consiglio di Amministrazione dell'Azienda riformata, ma non possono essere stravolti i contenuti o cambiati i soggetti che devono beneficiare del contratto.

Un soggetto negoziale

Signorile: Vorrei aggiungere solo una cosa sul Piano Generale Trasporti. Quando sono diventato Ministro dei trasporti, mi sono trovato davanti, contestualmente, al Piano delle ferrovie (integrativo e poliennale), al Piano sulla grande viabilità, al Piano dei porti, ai piani regionali, all'ipotesi di finanziamento per le ferrovie concesse, al piano degli aeroporti. Senza che ci fosse, neppure per sbaglio, un momento di verifica coordinata. Noi non abbiamo fatto filosofia. Abbiamo solo constatato che continuando a procedere con quelle disaggregazioni avremmo generato un'enorme dispersione di risorse e una sostanziale improduttività complessiva del sistema. È da qui che bisogna partire per capire il Piano dei Trasporti. Altrimenti sembra solo che abbiamo messo in moto un po' di professori...
Io ho voluto che gli attori economici si impegnassero nel processo di programmazione. Volevo la FIAT, volevo saltare lo schema strada-ferrovia. Volevo le grandi aziende, dall'IRI all'EFIM. È vero, questa è stata una scelta politica. E non è vero che c'è stata paralisi. Per esempio già sei Regioni hanno il Piano Generale Trasporti. Le Regioni meridionali sono saltate fuori da un letargo poliennale e quattro di esse hanno già affidato allo IASM l'incarico di definire lo schema del Piano. Il documento delle problematiche del Piano, che ho licenziato stamattina, sarà oggetto della prossima riunione del Consiglio dei Ministri. Sono duecento pagine molto dettagliate, in cui c'è già il quadro del Piano.

Lucio De Carlini
(FILT-CGIL)

«Con la legge di riforma abbiamo dimostrato che quando si lavora bene e costruttivamente, non c'è bisogno di prendersela col Parlamento o di procedere per decretazione d'urgenza. In pochi mesi la Riforma è stata fatta. Ma attenti al Partito infrastrutturalista. È potentissimo»

Arconti: Dovrebbe essere il famoso quadro delle conoscenze...

Signorile: No, è molto di più. Sono le problematiche...

De Carlini: Le problematiche sarebbero una cosa più decisiva del quadro di riferimento? Hai un italiano fertile tu. Ma cosa sono queste problematiche?

Signorile: Detto in altro modo rappresentano il quadro delle alternative all'interno del quale fare le opzioni. Questo significa in italiano, non altro...

Arconti: Comunque, problematiche o no, io credo che in futuro il nostro rapporto dovrà qualitativamente migliorare. Finora siamo stati un soggetto consultato. Dovremo diventare un soggetto negoziale. È una richiesta precisa che facciamo, perché ci deve essere un momento in cui ci siederemo intorno a un tavolo e discuteremo sul quadro delle alternative e sulle scelte da fare.

VdR: *Vorremmo tornare sulla Riforma, che proprio in questi giorni è*

diventato nuovamente argomento di viva attualità. Ci pare di cogliere, anche in questo dibattito, una sensazione strana. Il disegno di legge è diventato legge dello Stato, ma continua ad essere accompagnato da un sentimento di quasi incredulità, che appartiene anche agli addetti ai lavori. Incredulità che poi diventa tante altre cose, a seconda della categoria a cui si applica. Può essere timore del nuovo, sostegno al conservatorismo, volontà di protagonismo e tante altre cose. Noi vorremmo chiedere al Ministro Signorile di dare un giudizio globale sulla Riforma e tracciare, sia pure sommariamente, l'identikit del ferroviere che lavorerà in questa Azienda riformata.

Signorile: La riforma dell'azienda ferroviaria è la più grande riforma dell'amministrazione dello Stato unitario. Non ne conosco altre di queste dimensioni, di questo significato, di questa profondità. Il passaggio da azienda di Stato a ente economico è radicale. Non solo perché muta il rapporto di lavoro, ma perché emerge il concetto di industria produttrice di servizi. Che è un concetto nuovo se applicato a un'entità delle dimensioni delle Ferrovie dello Stato. Si tratta del più grande Ente economico del paese, in termini di occupati, di budget annuo, di quote d'investimento, di capitali immobiliari, di incidenza sull'assetto urbano e sulla gestione del territorio. Nel momento in cui questa azienda diventa industria produttrice di servizi, e non solo gestore di servizi, il discorso della produttività non è più una scommessa nel rapporto fra Sindacato e dirigenza, ma un parametro di vitalità dell'Ente.

Bisognerà vedere i risultati. Su questi non mi sento di dire nulla, perché ci troviamo di fronte a un soggetto economico completamente nuovo: un soggetto che da passivo, in quanto esprimeva una domanda scontata rispetto all'industria, che non gestiva il territorio, che si esprimeva con tariffe «politiche», si trasforma in soggetto attivo a tutti i livelli. Tutto questo ha un riscontro immediato sul piano della dirigenza e della professionalità.

Io voglio dire a Monosilio che per quanto riguarda i poteri del Ministro,

Bruno Monosilio
(Uiltrasporti)

«Il trasporto viaggiatori nel nostro paese non è fatto solo dalle FS. Ci sono le ferrovie in concessione, le società per azioni a capitale pubblico, 150.000 autoferrotranvieri. Anche qui c'è bisogno di riforme. Anzi, sono urgentissime»

bisogna stare attenti. Questo è un Ente pubblico, il cui Consiglio di Amministrazione non è impunito o impunibile, se sbaglia deve essere sottoposto a revoca. Ma la questione importante riguarda la professionalità del personale. Quello che si era andato gradualmente depauperando, proprio in conseguenza della marginalizzazione del servizio ferroviario rispetto al sistema economico complessivo, nella fase che si apre viene ad essere rilanciato. Io credo che nelle ferrovie ci siano forze, energie, professionalità sufficienti a reggere i nuovi impegni. Però sarà soprattutto la dirigenza a dover fare i conti con questo rapporto diverso col mercato. Un mercato programmato, ma sempre un mercato. In questo quadro il discorso relativo al Consiglio di Amministrazione è importante. I suoi membri dovranno essere persone professionalmente preparate sull'aspetto tecnico, economico e gestionale, e soprattutto in grado di valutare gli effetti moltiplicatori delle loro scelte.

Un ruolo nuovo

Pirotti: Mi sembra che l'Ente delle Ferrovie dello Stato, in quanto soggetto economico, possa giocare un ruolo nuovo anche per quanto riguarda l'industria nazionale di materiale rotabile, spronandola a diventare più competitiva sul mercato internazionale, sia sul piano economico che su quello qualitativo del prodotto da offrire. In questo senso dovremo recuperare gravi ritardi. Nella Riforma è indicato, peraltro, anche il fattibile, in Azienda, in tema di ricerca, di progettazione e sperimentazione. Questioni vecchie ma che auspichiamo tornino di reale attualità.

De Carlini: Sulla Riforma. È stato dimostrato che quando l'elaborazione di un progetto di legge vede partecipi, ciascuno con ruolo autonomo, i protagonisti istituzionali e soggetti importanti quali sono le organizzazioni sindacali, non c'è bisogno di gridare l'allarme contro il Parlamento e di procedere

per decretazione. In pochi mesi una riforma così importante, e della portata così bene sottolineata dal Ministro, si realizza.
La Riforma dà appuntamento al primo gennaio prossimo per la gestione dell'Ente Ferrovie dello Stato. Entro tre mesi si deve procedere all'insediamento del nuovo Consiglio di Amministrazione. I tempi sono stretti, ed è giusto così. Non si deve correre il rischio di dare fiato a quell'incredulità di cui si è detto. Incredulità che può toccare anche il semplice manovale, e ciò è preoccupante; ma diventa gravissima se tocca il gruppo dirigente. L'importante è che entro gennaio il gruppo dirigente sia messo in grado di misurarsi sui parametri indicati dal Ministro, e che noi accettiamo: produttività, volontà di assumersi le responsabilità e non di denegarle nel gioco delle quattro o dieci scrivanie.
Per quanto ci riguarda noi siamo pronti ad impedire l'ibrida collocazione del Sindacato rispetto alla controparte aziendale e politica. Oggi in ferrovia non c'è cogestione — come talvolta veniamo accusati da sinistra — ma commistione, che è peggio della cogestione. E siamo stati utilizzati — e qualcuno di noi c'è cascato, e continua a cascarci — nell'essere ennesimo timbro per non fare o per ritardare decisioni. A ciascuno il suo. Sul Piano Generale Trasporti noi possiamo dare delle valutazioni sulle elaborazioni che fin qui conosciamo. Questo documento di duecento pagine che il Ministro ha intitolato «le problematiche», sarà un'ulteriore tappa di avvicinamento. Forse la penultima. Noi siamo perché nel Piano ci siano due vincoli precisi: la diminuzione del peso che il deficit della presenza pubblica nei trasporti determina sul grado di inflazione del paese, e il rilancio del trasporto merci. Su quest'ultimo settore le due grandi scelte da fare riguardano le ferrovie e il cabotaggio. Ha ragione Signorile quando dice che è impossibile pensare a una modernizzazione del trasporto merci senza un adeguato incremento del traffico cabotiero. Poi ci sono tutte le altre scelte relative alla gestione aziendale. Nello stesso tempo bisogna battere questa insidiosa campagna della Confindustria, che giustamente dice che in Italia il costo dei trasporti è mediamente l'80% in più rispetto al resto d'Europa. Ma al di là della configurazione orografica del nostro paese, quel dato deriva dal fatto che il 70% delle merci si trasporta su strada.
Qui ci si continua a confrontare con paesi che hanno avuto il buon gusto storico di costruire canali, che hanno la fortuna di avere il Reno canalizzato e bacinizzato; da noi, invece, prima di avere la bacinizzazione del Po arriveremo al 2100. E ci sono ancora quelli che sperano nei canalucci tra Mestre e Venezia, o in porticcioli alle foci del Po. Qui c'è un partito infrastrutturalista che chiede centinaia di migliaia di miliardi, indifferente alla gestione successiva. Si dice: facciamo il porto a Pozzallo, costo 100 miliardi.. E non si dice che, poi, quel porto avrà un costo esorbitante di gestione, perché gli arrivano solo tre chili di fichi secchi all'anno, e il disavanzo graverà sul deficit pubblico. Quindi dico: guai a vedere un Piano in termini infrastrutturali.

Sergio Pirotti
(Sindifer)

«Nella nuova Azienda delineata dalla Riforma c'è spazio per recuperi produttivi e organizzativi. E soprattutto è un'azienda in cui i dirigenti diventano finalmente responsabili dei fatti ai quali compartecipano e sui quali influiscono».

Signorile: Tanto più che verrà fuori dai dati del Piano conoscitivo che noi siamo infrastrutturalmente più ricchi di quanto io stesso pensassi.

De Carlini: Guarda però che il partito infrastrutturalista è potentissimo, e tocca anche il tuo partito...

Signorile: Se è per questo anche il tuo.

De Carlini: Meno, spero.

Arconti: A proposito degli effetti della riforma sulle condizioni di lavoro dei ferrovieri, noi siamo preoccupati dal fatto che la stessa possa essere vista solo come strumento di risanamento aziendale puro e semplice. Bisogna battere l'idea che basti una bella organizzazione del lavoro per ottenere una maggiore produttività. La maggiore produttività secondo me deve essere strettamente legata ad una maggiore capacità di produrre e vendere servizi. E allora la prima cosa da fare è rivedere i piani d'investimento. Concentrando gli investimenti per eliminare le

I tempi della riforma: 40 anni di attese

1945 - Commissione Di Fausto
1951 - Commissione Severi
1953 - Commissione Berruti
1954 - Legge di delega 20 dicembre n. 1181, scaduta prima dell'emanazione della legge di riforma
1956 - Disegno di legge dell'On. Angelini, Ministro dei Trasporti
1960 - Commissione Longo-Onida-Saraceno
1960 - Disegno di legge dell'On. Spataro, Ministro dei Trasporti
1964 - Progetto dell'On. Preti, Ministro della riforma burocratica
1964 - Comitato Nenni
1966 - Disegno di legge dell'On. Scalfaro, Ministro dei Trasporti
1969 - Commissione Vincelli
1975 - Gruppo di lavoro interministeriale «Trasporti-Tesoro»
1976 - Proposta di legge Marzotto-Caotorta
1978 - Disegno di legge dell'On. Lattanzio, Ministro dei Trasporti
1978 - Proposta di legge Caldoro
1978 - Disegno di legge dell'On. Colombo, Ministro dei Trasporti
1979 - Proposta di legge Ottaviano ed altri
1979 - Proposta di legge Caldoro, Balsamo, Signorile ed altri
1979 - Proposta di legge Baghino, Pazzaglia ed altri
1979 - Disegno di legge Libertini, Benassi ed altri
1979 - Proposta di legge Marzotto-Caotorta ed altri
1979 - Proposta di legge Ottaviano, Bocchi ed altri
1980 - Disegno di legge dell'On. Formica, Ministro dei Trasporti
1983 - Disegno di legge Libertini, Bisso ed altri
1983 - Proposta di legge Caldoro, Amodeo ed altri
1983 - Proposta di legge Bocchi, A. Bernardi ed altri
1983 - Proposta di legge La Penna, G. Bernardi ed altri
1984 - Proposta di legge dell'On. Signorile, Ministro dei Trasporti

Il Master Plan

Nel quadro delle iniziative attuate nel semestre della presidenza italiana della CEE, l'On. Signorile ha elaborato un programma organico di interventi (Master Plan) per realizzare gli obiettivi di fondo di un'ampia e coordinata politica comune dei trasporti, uscendo dalla logica degli approcci settoriali.
In una riunione informale svoltasi a Taranto il 5 marzo 1985 i Ministri dei trasporti CEE hanno espresso un consenso di massima sul documento di base che peraltro dovrà essere integrato, precisando più chiaramente le metodologie, gli obiettivi e le scadenze temporali.
In conformità al meccanismo procedurale della Comunità di Bruxelles, il documento dovrà poi essere tradotto in una «Conclusione del Consiglio». L'ultima parola spetta dunque all'unico organo della CEE che ha poteri deliberanti.

Il P.I.T.

Con la completa attuazione del Programma Integrativo, le Ferrovie italiane vedranno soddisfatte le esigenze più immediate e potranno già conseguire un notevole recupero di efficienza e produttività. Ma non saranno ancora in grado di fronteggiare la diffusa richiesta di miglioramento per quanto riguarda le velocità commerciali.
In attesa del Piano poliennale di sviluppo, che dovrà inquadrarsi nel Piano Generale dei Trasporti, è emersa, nell'immediato, la necessità di un provvedimento di transizione, finalizzato al potenziamento e all'innovazione tecnologica del materiale rotabile, con un finanziamento di 3.500 miliardi di lire.
Il relativo disegno di legge, denominato P.I.T., è attualmente nella fase di concerto interministeriale.

strozzature più gravi della rete ferroviaria.
La seconda, ma non in ordine d'importanza, riguarda l'esigenza di una politica dei trasporti che a partire dal PGT, garantisca all'Ente Nazionale delle Ferrovie un ruolo adeguato nel mercato dei trasporti. In mancanza di tutto ciò si va verso una fase preoccupante. Perché gli amministratori — cioè coloro che dovranno gestire l'Ente con piena responsabilità — dovranno immediatamente porsi il problema di dove collocare venti, trentamila lavoratori che saranno esuberanti. Dobbiamo aumentare la capacità produttiva, e per farlo ci vuole una politica idonea. Questo è il problema più grave che dobbiamo affrontare.

Un salto grande per tutti

Monosilio: Aggiungo una cosa sulla produttività. Noi produciamo servizi, ma qual è l'assurdo? Che noi offriamo posti vettura superiori alla domanda. Perché questo dato è in negativo? Perché incidono sulla produttività delle nostre aziende fattori esterni che non vengono condizionati da nessuno. Fattori esterni chiamati condizioni di traffico, bassa velocità commerciale e così via. Se la produttività deve portarci a recuperare economie comprimendo gli organici, dovendo addirittura rinunciare al turn-over, occorre un dato reale, un parametro oggettivo su cui misurare la stessa produttività. Altrimenti finisce che, in termini di confronto, a pagare sarà sempre il lavoratore: o in termini di organizzazione del lavoro o in non incentivazione.

Signorile: Il legame fra produttività e caratteristiche nuove dell'Ente Ferrovie dello Stato è un elemento fondamentale. Il problema è di determinare un aumento della produzione dei servizi, che in termini ancora più concreti significa riorganizzare l'offerta secondo la qualità della domanda. Ecco perché dico produrre e non erogare servizi. Oggi la produttività si può ottenere, all'interno di un quadro statico, solo

Non basteranno più le buone intenzioni

AL DI LÀ delle recenti polemiche sul rinnovo contrattuale 1984/1986, dobbiamo ammettere che questi due anni di permanenza al Ministero dei trasporti del Ministro Signorile, sono stati densi di qualificato impegno e di buoni risultati.

L'aver perorato ed ottenuto una legge di programmazione di tutto il sistema del trasporto nazionale rapportandolo e collegandolo ad una visione e ad una logica europea dei trasporti, è stato un grosso risultato. Se il P.G.T. verrà correttamente elaborato ed attivato, l'intera economia nazionale ne beneficierà perché verrebbero eliminati gli sprechi, razionalizzati i costi e resi efficienti i servizi.

Tutti questi fattori, oggi, sono ancora privi di pianificazione e di controllo. È appunto per questo che si verificano spesso, tra i vari vettori del trasporto situazioni di compatibilità e di concorrenza che, anziché produrre effetti positivi sul mercato, abbassano sensibilmente il livello di qualità del prodotto che si offre alla collettività.

Parallelamente a questo provvedimento, e con puntigliosa determinazione, il Ministro Signorile ha portato a compimento l'iter legislativo del provvedimento che trasforma l'Azienda F.S. in ente pubblico economico, dando così le caratteristiche di impresa alla più grande azienda nazionale di trasporto.

Noi della FISAFS, abbiamo da sempre auspicato e sollecitato questi due provvedimenti. È del 1977 il primo nostro documento propositivo, e dobbiamo dire che la legge di riforma è abbastanza rispondente alle nostre sollecitazioni e al nostro disegno riformistico. D'altra parte, la caratteristica di sindacato di categoria che ci contraddistingue (in positivo) dai sindacati triconfederali, ci ha sempre spinto verso tematiche sindacali ispirate al riscatto e al riconoscimento professionale. Questo riconoscimento non è tipico dei contratti di lavoro del pubblico impiego, lo si ritrova più marcatamente nei contratti di tipo privatistico.

Naturalmente non è solo per questo aspetto che plaudiamo alla riforma. I mesi che abbiamo di fronte dovranno servire per dare una risposta visibile e concreta in termini di miglioramento e di puntualità alle richieste che quotidianamente pervengono dagli utenti del servizio ferroviario. Saranno necessari un assetto ed una organizzazione di massima efficienza e soprattutto una mentalità ed una cultura di tipo imprenditoriale a tutti i livelli aziendali. Sarà un processo difficile e lungo, ma è necessario che tutti i ferrovieri, dal più giovane al più anziano e di ogni livello gerarchico-funzionale, rivedano il modo di concepire il servizio che viene loro richiesto, il loro modo di operare al quale debbono corrispondere precisi ed effettivi livelli di responsabilità. Il detto «paga Pantalone», non dovrebbe più esserci appioppato. Su questo fronte, quindi, la FISAT/CISAL (recentemente costituita dai Sindacati Autonomi del settore trasporti) non può dirsi insoddisfatta del biennio trascorso con Signorile. Quanto alla figura di controparte che si conferisce all'ente con cui il Sindacato si confronta nel corso delle vertenze, non ci risulta aver egli svolto il suo ruolo con la stessa determinazione e impegno usati per i provvedimenti avanti accennati.

Sono stati episodici e rari i rapporti con lui, se pure, all'inizio, essi lasciavano intendere un andamento più positivo di risultati. Nulla da eccepire sulle intenzioni manifestate di instaurare sane e funzionali relazioni industriali nel settore dei trasporti, obiettivo al quale noi autonomi abbiamo sempre puntato con estrema decisione. Ma alla prova dei fatti, il cosiddetto Protocollo Signorile, si è dimostrato più un documento di buone intenzioni, che un sistema di relazioni e di rapporti realmente applicabile ed applicato. Ed infatti esso non ha retto, proprio quando avrebbe dovuto svolgere la sua finalità di rendere funzionale e concreta la contrattazione collettiva, rispettando il ruolo dei sindacati autonomi delle F.S., dei marittimi e degli autoferrotranvieri, che pure liberamente e con fiducia avevano sottoscritto detto protocollo.

Forse il Ministro s'è lasciato andare ad un eccesso di entusiasmo, dal quale però è caduto per opera di una realtà che richiedeva, appunto, una determinazione ben più incisiva. E sotto questo aspetto non abbiamo risparmiato, né risparmieremo, le nostre più severe critiche.

Cassio Pietrangeli
Segretario generale della FISAT/CISAL

nella contrattazione e nel rapporto di lavoro. Da domani la produttività deve essere vista all'interno di una riorganizzazione di tutte le componenti della produzione. È un salto grande per tutti. A partire dai dirigenti fino alle qualifiche più basse.

De Carlini: Quindi adesso le FS sono disordinate perché rigide, domani possono diventare ordinate perché flessibili.

Signorile: Può essere detto anche così.

Pirotti: Per quanto riguarda la categoria che rappresento, uno dei motivi per cui concordiamo con la Riforma deriva proprio dal fatto che la dirigenza diventa responsabile dei fatti ai quali compartecipa e sui quali influisce...

De Carlini: Si parla di massima dirigenza. Per il resto il numero dei dirigenti dovrà calare...

Pirotti: Calare o crescere lo vedremo. Il fatto è che dovremo essere compartecipi delle decisioni. Perché non possiamo più essere i responsabili di decisioni prese da altri.

VdR: *Il Ministro Signorile ha più volte fatto presente, ad esempio anche in una recente intervista rilasciata al «Financial Times», che a fronte di nuovi ritardi non si avranno più alibi. Vorremmo chiudere questo incontro con un suo commento in proposito.*

Signorile: Senza voler enfatizzare troppo quella affermazione, io dico che il problema riguarda tutti noi. Attraverso la legge finanziaria abbiamo completato il finanziamento del Programma Integrativo. Attraverso il P.I.T. abbiamo determinato il finanziamento di importanti processi di ammodernamento. Attraverso la Riforma abbiamo creato le condizioni per un'efficienza, almeno gestionale, dell'Azienda FS. Quando dico che non ci sono più alibi, mi riferisco ad alibi di tipo passivo, di tipo inerziale. Se ci saranno errori saranno solo soggettivi. E parlare di errori invece che di alibi mi pare tutt'altra cosa. ■

Confrontarsi co

Il turismo ferroviario può ulteriormente crescere e migliorare ma occorre, da parte dell'Azienda, una più attenta valutazione e un maggiore impegno nel soddisfacimento delle richieste dell'utenza pur nella salvaguardia degli interessi aziendali.

di SALVATORE FINOCCHIARO

I SOGGIORNI di vacanza, i viaggi di istruzione degli studenti, le manifestazioni sportive e culturali, i pellegrinaggi ai santuari, il turismo in genere rappresentano particolari aspetti della mobilità dei cittadini. Nel campo ferroviario tale mobilità produce correnti di traffico interno ed internazionale che si traducono in incrementi rispetto ai normali livelli di afluenza di viaggiatori, variabili irregolarmente nel corso dell'anno, oppure ricorrenti, concentrati in periodi più o meno brevi.

Incrementi che spesso rendono necessari adeguamenti ai servizi ordinari previsti dall'Orario, essendo questi — normalmente — proporzionali ai valori medi di frequentazione statisticamente rilevati.

Nonostante gli sforzi, le risorse disponibili sono insufficienti a soddisfare, senza incidere sulla regolarità dei servizi, la domanda che, in certi periodi (Natale e Pasqua) e su determinate relazioni (Vienna e Parigi), registra punte sempre più crescenti.

Nel periodo delle vacanze pasquali di quest'anno le nostre città artisticamente più note come Roma, Firenze e Venezia hanno subìto «un'invasione» di turisti stranieri, d'altro canto gli operatori turistici della riviera adriatica, un tempo meta preferita dei tedeschi, registrano preoccupanti flessioni di presenze.

In presenza di un'agguerrita concorrenza da parte del pullman e dell'aereo, i dati confermano che la ferrovia rimane la struttura portante ed il treno il mezzo ancora più economico e sicuro per tale genere di spostamenti.

Le FS, per poter efficacemente assolvere alla propria funzione istituzionale di impresa produttrice di servizi, devono collegarsi al mercato mediante lo svolgimento organico e permanente delle seguenti attività:

— individuazione della domanda presente e futura, nonché delle relative caratteristiche qualitative e quantitative;

— sviluppo ed orientamento della domanda;

— sviluppo dei servizi in relazione alle caratteristiche della domanda;

— verifica del grado di soddisfacimento delle aspettative degli utenti.

Allo stato attuale tale collegamento non è agevole: qui sono di fronte una Azienda di Stato, legata ad un quadro di certezze (normativa) e di rigidità tecniche, e un mercato quanto mai flessibile ed elastico.

mercato

Si cambia il modo di fare vacanza, non più lunghi periodi ma sei giorni al massimo tra andata e ritorno su Parigi o Vienna in certi particolari periodi: occorre predisporre in tempo le risorse per soddisfare al meglio tali richieste e lo sforzo organizzativo degli «addetti al settore» è rivolto alla buona riuscita di tale programmazione.
A parte la preferenza della clientela per questi tipi di viaggi organizzati autonomamente od a cura di Agenzie specializzate, è da mettere in evidenza l'interesse aziendale a che i viaggi stessi siano programmati con criteri di economia, migliorando nel contempo l'offerta di trasporto, anche nel quadro della riforma dell'Azienda FS che ormai è una realtà.

L'offerta di trasporto è in generale vincolata:
— alla linea come potenzialità (ossia numero di treni che possono circolare contemporaneamente in un dato periodo di tempo) e caratteristiche tecniche;
— ai veicoli come capienza, velocità etc.;
— ai nodi come capacità di ricezione e velocità di deflusso;
— alla sicurezza come regolarità e comfort.
È a tutti nota la notevole quantità di denaro pubblico che da qualche anno, attraverso i Piani di finanziamento, affluisce nelle casse dell'Azienda per l'ammodernamento e la ristrutturazione degli impianti obsoleti e il potenziamento delle linee.
Per quanto riguarda il traffico turistico l'intervento su orari e comfort ha migliorato notevolmente gli spostamenti con finalità religiose: nel 1984 su Lourdes, da maggio a settembre, sono stati trasportati 214.220 viaggiatori ed effettuati 354 treni nei due sensi composti di vetture UIC-X sonorizzate, di bagagliai opportunamente attrezzati a

cucine itineranti, di carrozze così dette «barellate» atte al trasporto degli ammalati. Gli organizzatori di tali trasporti mostrano di gradire molto i servizi accessori forniti ed il numero dei viaggiatori trasportati, nonostante una certa crisi diffusa, è rimasto pressoché uguale a quello degli anni precedenti. Nonostante un calo dell'ordine del 25%, un'altra grossa parte del traffico è costituita dai cosiddetti treni di «Agenzia»: nel 1984 hanno circolato 623 treni (Nord-Sud e viceversa), trasportando da giugno a settembre, i turisti del Nord Europa.

Per quanto riguarda le prospettive, sono queste le linee di tendenza che emergono più nettamente dal mercato.

1) Traffici interni ed internazionali per gruppi, in modo particolare i viaggi d'istruzione che in marzo ed aprile coinvolgono migliaia di studenti. Individuate le località maggiormente richieste, si potrebbero organizzare treni speciali con un servizio accessorio tipo vettura bar-dancing, un esperimento che all'estero ha riscosso tra i giovani un notevole successo. Unitamente ad opportune modifiche tariffarie e a una buona pubblicità, il treno può continuare ad essere il vettore preferito dai ragazzi.

2) Tutti i traffici in cui il trasporto costituisce un prolungamento della vacanza, tipo VSOE (l'ormai leggendario Orient-Express che, assicurando un servizio di alta qualità ai viaggiatori tra Venezia e Boulogne, risulta essere un investimento remunerativo per la società che lo gestisce).

3) Tra i servizi accessori, particolarmente richiesto è quello delle auto al seguito. Le Agenzie tedesche TUI ed ASE hanno richiesto di incrementare tale servizio sulle relazioni di Brindisi, per turisti diretti in Puglia e Grecia, e di Verona per i turisti diretti al Lago di Garda, Mar Adriatico e Venezia.

Molto si è fatto, parecchio è ancora da fare, ma l'impegno e la professionalità degli «addetti ai lavori», rivolti al raggiungimento degli obiettivi prefissati, è tale da ritenere che il «turismo ferroviario» possa crescere con il buon soddisfacimento delle richieste dell'utenza e degli interessi aziendali. ■

Il parere di...

FRANCO MOLÉ, PRESIDENTE DELLA CIT

«Soluzioni nuove contro le vacche magre»

— On. Molè, quali sono le previsioni per quest'anno?

— Non è semplice fare previsioni, però, sulla base dell'esperienza di questi ultimi anni, posso affermare che ci troviamo in una fase di ristagno dello sviluppo del turismo in Italia. Abbiamo avuto il 1982 che fu un piccolo boom, soprattutto rispetto all'80 e all'81 che erano stati anni di «vacche magre», poi nell'83 ci fu una flessione e nell'84 un vero e proprio tracollo. Le previsioni dunque non sono rosee. Secondo me, ci va bene se riusciamo a mantenere i livelli del 1984. Non bisogna infatti lasciarsi ingannare dall'exploit pasquale, anche l'anno scorso ci fu una Pasqua eccezionale che non fu poi seguita da una stagione altrettanto eccezionale.

— Quali sono i motivi di questa fase di ristagno?

— Innanzitutto la situazione di difficoltà economiche di alcuni paesi europei forti esportatori di turismo in Italia, ad esempio l'Inghilterra, la Francia, la Germania. A Berlino abbiamo avuto delle anticipazioni sull'andamento del turismo tedesco che sono di decisa flessione. Un altro elemento da considerare è che sentiamo «mordere» la concorrenza. La concorrenza spagnola e greca soprattutto per il turismo organizzato di medio-basso livello è fortissima. I prezzi del turismo italiano rispetto a questi paesi sono purtroppo elevati e quindi erodono alcune porzioni della clientela che prima si rivolgeva all'Italia. Inoltre, il turismo tradizionale, cioè l'Italia che si vende, ha una

continua a pag. 20

Dai treni popolari ai treni crociera?

di TARQUINIO MAIORINO
Inviato speciale, già direttore di «TuttoTurismo»

NEGLI anni quaranta, quando la parola «turismo» incominciava timidamente ad affacciarsi alla ribalta degli interessi degli italiani, furono inventati nella Penisola i cosiddetti «treni popolari». Più che di grande evasione, l'atmosfera era di scampagnate e di gite fuori porta, con passeggeri-escursionisti che si passavano fiaschi di vino e intonavano cori montanari.
Nelle rievocazioni di costume, l'immagine dei treni popolari viene spesso riesumata. Per quanto in forma ingenua o goliardica, essa associava la nascente ansia delle vacanze a quello che era allora il mezzo di locomozione quasi esclusivo. Nel mezzo secolo trascorso da quei giorni, le frontiere delle vacanze si sono enormemente dilatate, ma il treno non ha perso la sua suggestione nemmeno adesso che deve fare i conti con l'automobile e l'aereo.
Si può citare l'esempio di Paesi che all'immagine ferroviaria affidano una buona dose del loro sforzo di promozione turistica. Sui dépliant delle organizzazioni di viaggio giapponesi figurano spesso sorrisi di geishe e scene di teatro kabuki; ma anche vedute del velocissimo «bullet train», o treno-pallottola, che corre fra Tokyo ed Osaka, e più giù fin oltre Hiroshima. In Francia, come si sa, l'entrata in funzione dei TGV ha prodotto altrettanto clamore. Ma non bisogna credere che la suggestione punti soltanto sul requisito della velocità. C'è chi è convinto, e non a torto, che uno dei sistemi migliori di visitare l'Unione Sovietica sia di salire a bordo della Transiberiana e di lasciar scorrere vari giorni e varie notti nel lento transito di undici fusi orari dalla Russia Bianca fino a Vladivostock. Nello stesso modo il Blue Train sudafricano non supera i novanta all'ora nelle sue trisettimanali «crociere di terraferma» da Pretoria fino a Città del Capo; ma è tale la sua reputazione di confortevolezza da far sì che per certi periodi di punta le prenotazioni registrino il «tutto esaurito» con due anni di anticipo.

IN ITALIA, anche dal punto di vista turistico, il treno continua ad assolvere un ruolo insostituibile, ma purtroppo capita non di rado che la gente ne parli, e i giornali ne scrivano, in chiave tutt'altro che «glamour». Immagini ricorrenti sono quelle di stazioni congestionate, di file alle biglietterie, di bivacchi sotto le pensiline. Sappiamo che si tratta molte volte di sensazioni esagerate od ingiuste, ma bisogna anche chiedersi se non si possa fare qualcosa di più, e di più specifico, per rinsaldare il vincolo indissolubile fra mezzo ferroviario e movimento turistico.
L'immaginazione corre lontano e ci porta a vagheggiare anche nel nostro Paese la nascita dei treni-crociera. Un *tour operator* con idee e intraprendenza potrebbe magari giungere a proporre un periplo d'Italia a bordo di speciali «convogli delle vacanze» che da Ventimiglia costeggino il Tirreno fino alla Sicilia, per poi risalire l'Adriatico fino a Trieste. Un viaggio da compiere in una settimana, o magari in quindici giorni, con adeguate soste nelle località con attrazioni di archeologia, d'arte, di musei. Un futuribile che sa di fantascienza? Forse non tanto. E in ogni caso sarebbe utile studiare subito i possibili ruoli dei treni «vacanza» nell'allestimento di uno dei più ambiziosi progetti del nostro avvenire turistico: i famosi itinerari integrati per la valorizzazione del Mezzogiorno, un'idea che ha avuto fra i suoi pionieri proprio l'attuale Ministro dei Trasporti on. Claudio Signorile.

UN PO' dovunque, intanto, si studiano forme d'apparentamento fra il trasporto ferroviario e altri mezzi di locomozione, in particolare quello aereo. In Germania è già in funzione un «Treno Lufthansa», che permette il rapido smaltimento verso tutta una cintura di città satelliti dei passeggeri che sbarcano all'aeroporto-chiave di Francoforte. In Italia, iniziative integrate sono allo studio con particolare riguardo al potenziamento dello scalo milanese della Malpensa e a quello romano di Fiumicino.
Sarà anche possibile, in un non lontano futuro, effettuare il *check in* dei bagagli a bordo dei convogli con destinazioni aeroportuali. Un passeggero che, per esempio, salga sul treno a Varese potrà consegnare subito la propria valigia e non averla più fra i piedi fino a Chicago o a Vancouver. La formula «treno più aereo» investirà anche il campo delle prenotazioni aeree che, come già accade in Svizzera, saranno effettuabili in sede ferroviaria.
Nel frattempo, con un'occhio alle «piccole cose che significano tanto», c'è da star certi che decine di migliaia di viaggiatori stranieri apprezzerebbero, nelle stazioni e sui principali treni, un servizio informazioni specificamente a loro destinato. Notizie in inglese, tedesco, spagnolo, francese non solo sulle coincidenze, sui ritardi, sulla dislocazione di servizi come la prenotazione alberghi o il cambio di valuta, ma anche sul paesaggio e i monumenti lungo l'itinerario. C'è tutta un'Italia, spesso affascinante o carica di storia, subito «al di là del finestrino». I signor Smith, i signor Müller, i signor Dupont che vengono a visitare la Penisola ci sarebbero grati se li aiutassimo a guardarla. ■

direttrice ben nota che conta Venezia, Firenze, Roma, Capri, la costa Amalfitana e la Sicilia. Il meridione è ancora ai margini dello sviluppo turistico anche se ha fatto passi da gigante soprattutto per quello che riguarda il turismo organizzato. Un'ultima osservazione da fare è che proprio il turismo organizzato si sta adattando a fatica al mutamento di costume del turista che adesso si ripartisce le vacanze durante tutto l'arco dell'anno.

— Come si inserisce la CIT in tale situazione di disagio?

— Innanzitutto cercando di tenere i prezzi più stabili possibili rispetto all'anno precedente, mantenendoli ai livelli dell'inflazione. E poi cerchiamo di potenziare al massimo il processo di commercializzazione del prodotto. C'è infatti un po' di confusione tra l'azione di propaganda generica, o come si dice di promozione, e il commercio vero e proprio. La promozione la facciamo e anche bene, ma questo, oggi come oggi, non basta. Ogni giorno di più noi vediamo che l'azione di promozione spegne rapidamente i suoi effetti se non c'è poi un'azione di commercializzazione alle spalle.

Preoccupati dalla crisi e anche per uscire sul mercato con qualcosa di nuovo stiamo sperimentando l'Italy Pass. Si tratta di una nuova formula che unisce alcuni vantaggi del turismo organizzato con altri del turismo libero. Questo prodotto è già stato lanciato negli Stati Uniti e quest'anno lo stiamo lanciando in Europa e in Australia. In pratica si tratta di una serie di opzioni che vengono offerte al turista che ha inoltre la possibilità di ottenere una carta di libera circolazione FS.

— Ecco, parliamo un po' delle ferrovie. Quale ruolo, on. Molè, gioca il treno nell'offerta turistica attuale e quale potrebbe giocare in futuro?

— Il treno è molto importante e gioca un ruolo fondamentale, in prospettiva io lo vedo come uno strumento essenziale. Una rete a ragnatela come la nostra è quanto mai favorevole per conoscere l'Italia. Se poi fosse ripresa seriamente l'iniziativa degli itinerari turistici credo sarebbe un'ottima cosa. Bisogna finirla di vendere solo Firenze, Venezia, Roma, bisogna diversificare. Il programma degli itinerari turistici verrà quanto prima lanciato sul mercato. E in questa possibilità di «lancio», io noto che alcuni itinerari sono perfettamente segnati dalla linea del treno, non c'è bisogno di crearli, esistono già. Il turismo in Italia ha assoluto bisogno di strumenti nuovi e il treno, convenientemente utilizzato, potrebbe essere questo strumento. ■

GIOVANNI DE CHIARA, VICE DIRETTORE GENERALE*

«Un'esigenza primaria da soddisfare»

— Quanto incide attualmente il traffico turistico nell'economia generale del trasporto ferroviario?

— Secondo dati ISTAT e da stima FS si può affermare che il flusso annuo turistico ferroviario è dell'ordine di circa 3-4 milioni di persone, corrispondente su per giù al 13% della mobilità turistica globale.

Giova al riguardo sottolineare che questo traffico, pur costituendo meno dell'1% del volume globale dei viaggiatori FS, si presenta molto redditizio, per il suo sviluppo chilometrico, dal punto di vista economico. Si consideri infatti, ad esempio, che oltre la metà dei prodotti del traffico viaggiatori Italia-Francia è generato dal turismo e, nel caso specifico, da quello religioso.

— È possibile ipotizzare, nel breve periodo, un incremento qualitativo e quantitativo del traffico turistico ferroviario (o questo si scontrerà, oggettivamente, con il necessario rilancio di altri settori, come ad esempio il trasporto merci)?

— La riposta non può che essere positiva. Il trasporto turistico — occorre precisarlo — si presenta in modo diverso a seconda della sua specificità. Esiste un turismo scolastico, un altro dopolavoristico, un altro ancora religioso e così via. Ognuno abbisogna di «cure» diverse se non si vogliono sprecare risorse. Già da qualche tempo le FS stanno operando per indurre gli operatori turistici ad affrontare il mercato tenendo conto delle programmazioni ad hoc delle risorse FS.

Finora i risultati ci hanno confortato in questa nostra iniziativa: nel 1984 abbiamo turnificato per il traffico turistico un certo numero di convogli a composizione bloccata («rames bloc») che hanno caratterizzato la nostra offerta in tutta Europa. Abbiamo avuto riconoscimenti dalla clientela e nello stesso tempo abbiamo raggiunto lo scopo di ottimizzare le risorse disponibili.

Sappiamo che c'è ancora molto da fare, ma abbiamo la volontà di proseguire su questa strada. Certo esiste — e come! — il problema da lei paventato. Non disponendo di risorse sufficienti per tutti i traffici a causa delle attuali infrastrutture, mezzi e consistenza del personale, ci poniamo giornalmente il problema delle scelte fra treni viaggiatori e treni merci ben sapendo che questi ultimi presentano una maggiore redditività. Ciò non toglie però che il traffico turistico resta una delle esigenze primarie da soddisfare.

— L'Azienda riformata, si spera, agirà con criteri di maggiore imprenditorialità e, quindi, con più flessibilità nei confronti della domanda di trasporto. In tale quadro, è possibile varare una più efficace politica del traffico turistico, che per sua natura è quello più sensibile agli stimoli del mercato?

— Sono d'accordo con lei che la Riforma consentirà maggiore imprenditorialità, e quindi più flessibilità nei confronti della domanda di trasporto, anche se mi pare opportuno precisare che, almeno noi del Movimento, già ora operiamo, nell'ambito di ciò che disponiamo, con una sufficiente managerialità. La risposta alla sua domanda nella sostanza gliela ho già data prima. Certamente dedicheremo maggiore cura al traffico turistico che, non va dimenticato, è portatore di vantaggi per la economia nazionale.

— In altre reti ferroviarie esistono espe-

Check-up turismo: il Congresso FIAVET

All'incontro annuale degli agenti di viaggio, discussi i problemi e i programmi del settore. Le nuove tecniche, la politica dei trasporti e il ruolo della ferrovia.

DAL 13 al 17 marzo si è svolto a Torino il XXII congresso della FIAVET (Federazione italiana delle associazioni imprese viaggi e turismo), che si tiene annualmente, alternando una località italiana ad una straniera (la scelta di Torino succede a quella del Cairo di un anno fa).
Dopo l'inaugurazione, avvenuta al teatro Carignano alla presenza delle autorità locali e dei rappresentanti di oltre 1800 agenzie, vi è stata una serie di riunioni operative, durante le quali sono stati dibattutti vari problemi riguardanti i viaggi ed il turismo.
Il Convegno è stato l'occasione per far rivendicare all'operatore di viaggi una maggiore dignità professionale ed una dimensione europea, nel contesto di un rilancio del turismo nazionale e internazionale. Questa affermazione di principio è stata ribadita attraverso una approfondita discussione su alcuni nodi-cardine della realtà attuale: protezione e valorizzazione dell'ambiente naturale e dell'«habitat» umano, condizioni indispensabili per lo svolgimento dell'attività turistica; modernizzazione degli strumenti di lavoro mediante l'adozione delle nuove tecniche di automazione; rilevazione delle linee di tendenza, con l'esame di una indagine «campione» sulla domanda turistica; istituzionalizzazione della impresa e della professione di operatore di turismo nell'ambito della Comunità europea e conseguente istituzione di un Albo nazionale degli agenti di viaggio e così via.
Questo «pacchetto» di proposte (più che di rivendicazioni) ha formato il canovaccio d'un congresso che ha visto come protagonista una categoria professionale caratterizzata — come ha detto il Ministro del Turismo, Lagorio, nel suo messaggio — da una grande vivacità imprenditoriale e che occupa una posizione strategica nel mondo attivo del turismo.
I maggiori elementi di preoccupazione emersi dalle varie riunioni sono stati ravvisati nell'elevata rivalutazione del dollaro, che sconvolge letteralmente ogni mercato, e nei ricorrenti penalizzanti aumenti di prezzi e tariffe che, soltanto in teoria, non dovrebbero superare il cosiddetto tetto di inflazione programmata.
Di contro sono stati positivamente considerati i traguardi raggiunti con l'approvazione della Legge quadro per il turismo nel maggio 1983, che ha dato i suoi primi frutti, tuttora non completi, con la traduzione in provvedimenti legislativi di alcune Regioni e con l'abolizione del «plafond» valutario, avvenuta nel maggio scorso.
È stato inoltre ricordato che gli Stati della CEE stanno mettendo a punto una serie di iniziative aventi lo scopo di favorire il turismo europeo; si tratta di facilitazioni riferite agli spostamenti di persone e di merci, quali l'istituzione del passaporto europeo, l'introduzione dell'uso dell'Ecu, la soppressione di alcune formalità doganali e di polizia alle frontiere intracomunitarie, l'aumento delle franchigie fiscali e l'eliminazione di doppie imposte sulle merci importate od esportate fra i Paesi membri, una minore severità di controllo sulle divise esportate per la fruizione di particolari servizi all'estero, maggiori possibilità in relazione al diritto di soggiorno.
Sono stati poi anche trattati due argomenti d'importanza vitale per la categoria: i rapporti con i vettori e l'applicazione dell'informatica ai servizi turistici.
Sul primo punto, talvolta con accenni anche polemici, è stato evidenziato come i trasporti siano determinanti per il turismo, ma questo fatto così elementare, purtroppo, non è stato ancora recepito a livello politico. Pertanto, mentre da una parte ci si batte per incrementare offerte più valide sul territorio nazionale ed all'estero, dall'altra, talvolta, ci si scontra con deprecabili inefficienze.
Per quanto riguarda l'automazione, è stato riconosciuto che essa rappresenta ormai l'aspetto tecnico più rilevante e qualificante della professione, per cui sarà indubbiamente, nell'immediato futuro, uno dei problemi più delicati che la categoria dovrà affrontare. Certo è che un affinamento dell'offerta sarà senz'altro possibile con l'utilizzazione degli strumenti più aggiornati dell'informatica e della telematica distributiva, cioè di un sistema «multiaccesso».
A tale riguardo è stato discusso un progetto alla cui realizzazione partecipa anche la nostra Azienda, che ha presentato in un suo stand, oltre ad altro materiale, una macchina Mael, cioè un computer per l'emissione automatizzata dei biglietti, adatto per le medie e piccole stazioni e già operativo in più di 200 agenzie. Questo sistema, che entro breve tempo dovrebbe essere esteso ad altre 5-600 agenzie, permetterà di emettere anche biglietti ferroviari internazionali su 500 relazioni, con partenze dai 21 nodi FS che gestiscono, appunto, il traffico internazionale; simultaneamente fornirà i dati per la contabilità, con tutti gli evidenti vantaggi di rapidità, affidabilità e sicurezza.

Renzo Marello

rienze di turismo specificamente su rotaia. È possibile ipotizzare una cosa analoga anche per il nostro Paese (ad esempio un «convoglio delle vacanze» che da Ventimiglia arrivi in Sicilia, costeggiando la linea tirrenica o adriatica, con tappe intermedie nelle località turisticamente più suggestive)? È un'utopia o potrebbe essere un'ipotesi di lavoro? Qual è il suo parere?

— Lei probabilmente si riferisce a talune esperienze francesi: ai treni con animazione e a quelli con vetture cinema. Posso francamente dirle che siamo orientati a seguire questi esempi, tant'è che stiamo insistendo perché siano acquistate carrozze polivalenti (bar-dancing-conferenze).
Occorre comunque che aggiunga che si tratta di iniziative che comportano l'intervento di privati capaci di organizzare al meglio la parte logistica: oggi non è più il tempo delle improvvisazioni!
L'occasione è buona per fare un riferimento al VSOE (Venice-Simplon-Orient-Express). La volontà aziendale di «seguire» anche questi «tipi» di traffici è confermata dal fatto che siamo riusciti, d'intesa con gli organizzatori, a realizzare un'antenna Venezia-Firenze e, ancora (e qui debbo dare atto all'azione determinante svolta dal Direttore Compartimentale di Venezia), a portare da Boulogne s.M. (SNCF) a Venezia la manutenzione del materiale di tutta la relazione dando così lavoro a maestranze private italiane che non hanno nulla da invidiare a chicchessia.
È ovvio che ricordi a me stesso ed a tutti che abbiamo anche altre esigenze da soddisfare (traffico pendolare, intercittà, internazionale, notte e merci) per cui ogni azione non può prescindere dalle risorse a disposizione e dalle conseguenti compatibilità. ■

** Il Dott. De Chiara ha la delega per la programmazione e il coordinamento dell'esercizio ferroviario, e per molti anni ha diretto il Servizio Movimento.*

In treno alla scoperta dell'Italia

La sponda lombarda del lago Maggiore

(Milano) - (Novara) - Sesto Calende - Laveno - Luino (36 km)

Da Milano in 45 minuti e da Novara in 35 minuti si arriva a Sesto Calende dove il Ticino esce dal lago Maggiore e da dove ha inizio la visita della sponda lombarda del Verbano. Questa linea entrata in attività fino a Luino nel 1884, è servita da sette coppie di treni giornalieri che effettuano il percorso in una cinquantina di minuti. Uscita dalla stazione di Sesto Calende la linea corre discosta dal lago tra colli verdeggianti, offrendo la vista sui rilievi della sponda piemontese fino alle Alpi che fanno corona, serve la stazione di Taino-Angera, centri che distano rispettivamente 1 e 2,5 km e prosegue in campagna con a sinistra la statale, lo sperone della Rocca di Angera, il Monte San Quirico e Quassa, con vedute oltre il lago, del Campo dei Fiori sopra Varese. Dopo Ispra il treno si avvicina al lago per un tratto, di fronte a Belgirate, supera Leggiuno-Monvalle dove si unisce la linea da Gallarate, entra in galleria e ne esce nel golfo di Laveno, dominato dal ripido Sasso del Ferro, con bella veduta del bacino del centro-lago. Uscita dalla stazione di Laveno, la linea valica il torrente Boesio ed entra in una lunga galleria, dopo la quale il paesaggio diventa più interessante per la bella vista sull'altra sponda tra Intra e Cannero, superata la rocca di Calde in galleria e la stazione di Portovaltravaglia il treno offre belle vedute verso il lago, passa in due brevi gallerie e, a fianco di Germignaga (sulla sinistra) e superata la Tresa su un ponte in ferro, entra nella stazione di Luino (dove per chi prosegue per la Svizzera si effettuano i controlli di confine). La linea da Luino è esercitata dalle Ferrovie Federali Svizzere: essa offre belle vedute fra le molte gallerie ed entra in territorio svizzero valicando il rio Zenna. Di qui attraversa il Piano di Magadino e un tratto della bassa valle del Ticino (bei panorami) e giunge a Bellinzona.

Angera è un centro industriale e di soggiorno collegato alla ferrovia da servizi di autobus. Di interesse sono la Rocca che domina l'abitato e il lago, complesso di edifici risalenti a varie epoche (da tempi romani al XVII sec.) con affreschi del sec. XIV e XV, una chiesetta romanica (sconsacrata) e un pozzo monumentale (nel castello vi è anche un ristorante), la chiesa di Sant'Alessandro (in paese), risalente al sec. XI e il santuario della Madonna di Riva (1662). Sport nautici. Manifestazioni durante il Settembre Angerese. Bella passeggiata lungo il lago fino a Ranco.

Ispra e Leggiuno. Ispra dove hanno sede impianti del centro Euratom per le ricerche sull'energia nucleare e un pittoresco centro di soggiorno con una bella chiesa del '600 e pregevoli ville, fra cui la Brivio con un mausoleo del 1860. Nella vicina Quassa vi è una villa ottocentesca con un grande parco. Leggiuno vanta nel suo territorio il santuario di Santa Caterina del Sasso a picco sul lago, risalente al XIII sec., con dipinti di vari secoli e una Danza Macabra del 1400.

Laveno è una cittadina commerciale e industriale e centro turistico, unito ad Intra con servizi di traghetti e scalo dei battelli e aliscafi, della navigazione lacuale, in bella posizione ai piedi del Sasso del Ferro (funivia). Esso è da secoli famoso per la fabbricazione di ceramiche. Nella cinquecentesca villa Guilizzoni-Perabò (frazione Cerro) vi è la Civica Raccolta di Terraglio con notevoli esemplari della produzione locale. Laveno è collegato a Varese e Milano anche dalle Ferrovie Nord.

Luino è centro industriale, commerciale e turistico alla foce della Tresa tra gli alti monti e il lago con un caratteristico vecchio borgo. La vivace cittadina possiede una bella passeggiata a lago e due chiese di rilievo: l'oratorio di San Pietro (al cimitero), rifatto nel '600 con campanile della prima costruzione romanica e affreschi di varie epoche e le chiese della Madonna del Carmelo (1477, poi rimaneggiata) con affreschi cinquecenteschi ed altri riportati, più antichi. Palazzo comunale del '700. Luino è la base per belle escursioni sull'alto lago e sui monti circostanti e al vicino Maccagno con i suoi pittoreschi nuclei di Maccagno Inferiore (torrione medievale, pregevoli affreschi tre e quattrocenteschi nelle sue chiese, cinquecentesco santuario della Madonnina) e Maccagno Superiore (affreschi nelle chiese di San Carlo e di Sant'Antonio) dai quali si possono effettuare la visita della Val Veddasca e quella al lago d'Elio. Da Luino, lungo la Tresa si raggiunge il lago di Lugano a Ponte Tresa.

Dalla laguna veneta ai monti del Cadore

Venezia - Treviso - Montebelluna - Feltre - Belluno - Ponte nelle Alpi - Calalzo - Pieve di Cadore (160 km)

Questa linea porta dal mare, lungo la valle del Piave, alle Dolomiti cadorine: i paesaggi sono quelli della pianura coltivata dei primi rilievi collinari della zona prealpina dei monti delle Prealpi e delle Alpi Bellunesi, solcati dalla media e alta valle, degli ampi scenari dolomitici con pareti verticali, cime e creste acute, guglie e torrioni. La linea, non elettrificata e a semplice binario da Treviso in poi, fu inaugurata fino a Treviso nel 1851, da qui a Belluno nel 1886 mentre il tratto Belluno-Calalzo/Pieve di Cadore è entrato in esercizio fra il 1912 e il 1914. L'intero percorso si compie in tre ore e mezzo, due e mezzo fino a Belluno. Dopo Treviso la linea corre verso nordovest in una bella campagna coltivata sparsa di nuclei abitati talora sovrastati da alti campanili, fino a Montebelluna che si vede sulla sinistra e dove perviene la linea da Padova. Superata una galleria si vedono sulla destra avvicinarsi le colline che si sovrappongono tra la pianura e il corso del Piave (Montello), che il treno raggiunge tra coltivi dai lineamenti dolci. La linea, sottopassando in galleria vari dossi, sale verso Feltre abbandonando per un breve tratto la destra del Piave e costeggiando il torrente Colmeda. Uscendo da Feltre, che si vede sulla sinistra, il treno volge a nordest (si può ammirare lo sviluppo della valle che risale) e corre fra numerosi abitati e coltivi riavvicinandosi a poco a poco al Piave. Il treno corre a mezzacosta sul versante destro, che risale talora in trincea, talora con ampia vista fino alla conca di Belluno (Val Belluna) dominata a nord da monte Serva (2133 m). Entrando in città si rasenta sulla destra il cimitero e il borgo Garibaldi; dopo la stazione il treno corre in trincea, supera la galleria Vignetta e il torrente Ardo su un alto ponte, da cui si vede sulla destra un notevole viadotto stradale, e prosegue per un tratto ancora accompagnato dall'abitato, poi piega a nordest riportandosi lungo il Piave con belle vedute sulla valle e i bei paesini sparsi. Dopo Ponte nelle Alpi-Polpet, la linea volge a nord, supera Faè, che subì l'inondazione del 1963, e giunge a Longarone, dove si vede il paese ricostruito allo sbocco della Valle di Zoldo, a sinistra, e sulla destra la gola del Vaiont, dal cui lago precipitò la massa d'acqua sospinta dalla frana del monte Toc. Dopo Castello Lavazzo che si lascia, sulla sinistra lungo la vecchia strada d'Alemagna, la linea entra in galleria, ne fuoriesce all'altezza del Castello di Gardona, rientra in galleria fino a Ospitale di Cadore, allo sbocco del torrente Valbona che scende dal monte Sassolungo (a sinistra), prosegue parte all'aperto (vedute) e parte in galleria raggiungendo Perarolo allo sbocco della valle del Bolte (a sinistra) e corre tra prati in vista del Gruppo delle Marmarole (a sinistra), rasentando da Sottocastello (parte in galleria), la sponda occidentale del lago artificiale di Centro Cadore prima di giungere alla stazione capolinea di Calalzo/Pieve di Cadore.

Montebelluna è un centro commerciale e industriale ai piedi del Montello, con una notevole chiesa del 1613. Nucleo originario della cittadina e Mercato Vecchio, a 191 m, ove sorge la villa Loredan van Axel, originata dall'antico castello. Ai piedi del colle si trovano la neoclassica villa Legrenzi (1850) e il grande duomo iniziato nel 1908. Interessanti per i ricordi della prima guerra mondiale e per alcune testimonianze d'arte sono nei dintorni il Montello, Nervesa della Battaglia e Venegazzo.

Cornuda, Pederobba e Vas sono centri agricolo-industriali dell'Asolano e della bassa valle del Piave nel primo vi è la seicentesca villa De Bettis, nel territorio del secondo le ville Paccagnella-Dal Pozzo (rimaneggiata nel '700), Bellati (XVII sec.) e Calvi (XVIII sec.), a Vas un'oratorio del '600.

Feltre è una bella cittadina in una conca prealpina della Val Belluna costituita da una parte moderna in piano verso la stazione e da una antica raccolta entro le mura venete sul colle delle Capre. Nella parte bassa si trova la cattedrale (XVI sec.) con accanto il battistero quattrocentesco. Percorrendo via Mezzaterra si incontrano edifici del XV-XVI sec. con facciate affrescate. Cuore di Feltre è Piazza Maggiore con i monumenti ai feltrini Vittorino e Panfilo Castaldi. Il pilo portabandiere e la colonna del Leone di San Marco su essa prospetta il municipio (loggia del Palladio), che racchiude il teatrino dove debuttò Goldoni (1728). In alto preceduta da una fontana del 1588, si trova la chiesta di San Rocco del 1599, con la Torre dell'Orologio e il maschio del castello scomparso, nell'adiacente via del Paradiso è la Galleria d'Arte Moderna (pitture e sculture italiane dell'800 e '900) con una sezione dedicata all'arte applicata. Continuazione di via Mazzaterra è via Luzzo con case quattro-cinquecentesche. Nel palazzo Villabruna è ordinato il Museo Civico con sezioni archeologica, di arti applicate, di storia e la preziosa pinacoteca (opera di G. Bellini, Morto da Feltre, Cima da Conegliano, artisti del '600 e '700). Una pala del Tintoretto e un dipinto di Morto da Feltre sono nella chiesa di Ognissanti.

Belluno città turistica e industriale, ha il suo centro in piazza del Duomo, raggiungibile dalla stazione con servizi urbani. Il duomo è un'elegante costruzione rinascimentale opera di Tullio Lombardo (XV sec.), con vari lavori pittorici, nell'interno, la piazza è chiusa nella parte alta dal palazzo dei Rettori (XV sec.) con la torre civica. A destra della torre è il palazzo dei Giuristi (1664), sede del Museo Civico (archeologia, storia locale, dipinti). La piazza del Mercato è la più pittoresca della città con una fontana e case del XV sec., fra cui il Monte di Pietà. Di rilievo è anche la chiesa gotica di Santo Stefano con un'arca romana su un lato e dipinti e sculture del XV-XVI sec. nell'interno. Da Belluno si possono compiere belle escursioni, fra cui quella all'altopiano del Nevegal e all'Alpago.

Ponte nelle Alpi, Longarone, Castello Lavazzo, Ospitale di Cadore e Perarolo di Cadore sono centri della media valle del Piave. Il primo conserva affreschi del '400 nella chiesetta di Santa Caterina. Longarone fu distrutto nel 1963 e riedificato successivamente: la stazione ferroviaria serve vari centri dello Zoldano quali Castello Lavazzo (parrocchiale in parte del XII sec.), Ospitale e Perarolo.

Calalzo di Cadore e Pieve di Cadore. Calalzo è centro di soggiorno estivo e di sport invernali alle pendici delle Marmarole. Passeggiate ed escursioni, ascensioni sulle Marmarole e sull'Antelao. Pieve è il capoluogo storico ed economico del Cadore, centro turistico, estivo e invernale, ai piedi delle Dolomiti Ampezzane. È patria del pittore Tiziano Vecellio (1490-1576). Centro del borgo è piazza Tiziano con il monumento al pittore e il palazzo della Magnifica Comunità Cadorina (1525) con raccolte di storia e archeologia. Vicino è un piccolo museo tizianesco.

I due itinerari ferroviari proposti sono tratti, per gentile concessione, dal volume di prossima uscita «In treno alla scoperta dell'Italia», pubblicato dalla De Agostini con la collaborazione delle Ferrovie dello Stato.

Macchine volanti e... macchinazioni burocratiche

di MARCELLO BUZZOLI

QUANDO andò in orbita il primo satellite, un quotidiano sparò questo titolo su nove colonne: «Può caderci in testa». Per fortuna, la previsione ha fatto cilecca. Ciò non significa che fosse destituita di fondamento. Ma, accettando la logica dei pericoli potenziali, altre minacce incombono dal cielo. E anche in tempo di pace. Ogni giorno, tanto per dire, volano sulla nostra testa più di mille aeroplani. Il sessanta per cento atterra o decolla da aeroporti italiani, mentre il quaranta per cento sorvola la penisola, provenendo dall'Europa centrosettentrionale e dirigendosi verso il bacino mediterraneo, l'Africa, il Medio Oriente e viceversa.
Nell'arco di un'ora, si può avere una concentrazione di centosessanta voli contemporanei.
Un flusso di traffico di tali proporzioni non era prevedibile agli inizi del secolo, quando soltanto pochi temerari sfidavano il destino a bordo delle «macchine volanti».
Il primo servizio pubblico per via aerea fu inaugurato nel 1919 con un collegamento da Roma a Napoli, mediante dirigibile. L'iniziativa non si proponeva una vera e propria utilità sul piano pratico. L'obiettivo non era quello di accorciare le distanze tra il Vesuvio e la cupola di San Pietro, ma di offrire a quanti lo desideravano il brivido dell'insolito e dell'avventura.
Nel 1926 cominciò l'esercizio di una linea aerea, da Trieste a Torino, con scalo a Venezia e a Pavia. Il servizio, che era svolto da aeromobili di piccola capacità (sei posti), s'indirizzava evidentemente ad una clientela d'*élite*.
Nello stesso anno fu istituito, dalla società «Aero espresso italiana», un collegamento internazionale, con cadenza bisettimanale, da Roma a Costantinopoli, via Brindisi ed Atene.
Nel 1928 fu inaugurato l'aeroporto dell'«urbe», (come si diceva allora) e la rete dei servizi aerei per il pubblico andò rapidamente estendendosi.
Intanto era sorto il Ministero dell'Aeronautica e vi erano state inquadrate le attività aeree militari e quelle civili. Una «coabitazione» che sanzionava in sostanza la preminenza dei militari e fu riconfermata anche nel dopoguerra, quando il Ministero dell'Aeronautica confluì in quello della Difesa.
Agli inizi degli anni Sessanta avvenne finalmente la svolta. Nell'ambito del dicastero della Difesa rimase, com'era logico, l'aviazione militare, mentre ne fu sganciata quella civile. E di questo sganciamento dobbiamo dar conto, perché rientra a pieno diritto nella nostra cronistoria.

Aviazione civile sempre più incarichi

Fu inquadrata nel Ministero dei Trasporti con la legge 30 gennaio 1963 n. 141 che istituì l'Ispettorato Generale dell'Aviazione Civile (IGAC), articolato su tre Servizi centrali, rispettivamente preposti: agli affari generali e al personale; agli aeroporti; ai trasporti aerei.
Con successivo D.P.R. 5 giugno 1964 n. 438, l'organizzazione periferica dell'IGAC fu strutturata su tre Compartimenti di traffico aereo da individuare con successivo decreto ministeriale.
Con la legge 141/1963, sopra ricordata, nacque anche il Consiglio superiore dell'aviazione civile. Che è un organo consultivo del Ministro dei Trasporti; tuttavia deve esprimere il proprio parere obbligatorio sulle questioni più importanti, come i programmi d'investimento; le concessioni di esercizio di servizi aerei di linea; l'apertura di nuovi aeroporti; la forma e le modalità delle gestioni aeroportuali.
Il nuovo ordinamento provocò travasi di personale da un Ministero all'altro, ricerca delle sistemazioni più ambite, vantaggi per alcuni e svantaggi per altri. Poco dopo che l'IGAC aveva aperto i battenti, furono stabiliti, col D.P.R. 5 giugno 1965 n. 567, gli organici delle carriere direttiva, di concetto, esecutiva ed ausiliaria. Con la legge 12 marzo 1968 n. 286 fu data sistemazione al personale militare dell'aeronautica, agli ufficiali di complemento e della riserva, nonché ai dipendenti di altre Amministrazioni statali che erano stati trasferiti presso l'Ispettorato.
Per l'adeguamento delle piante organiche e delle qualifiche, seguirono nel tempo altri interventi legislativi. Ci asteniamo dal riportarli, perché anche la nuda elencazione appesantirebbe il discorso, senza recare elementi di reale interesse, trattandosi di provvedimenti legati a situazioni contingenti.
Il continuo dilatarsi delle esigenze del traffico aereo civile accrebbe il numero e l'importanza dei compiti dell'Ispettorato. Che, con legge 31 ottobre 1967 n. 1085, fu elevato al rango di Direzione Generale, articolata su quattro Servizi: infatti ai tre preesistenti fu aggiunto quello della navigazione aerea.
Sulla base del più recente ordinamento, dettato dal D.P.R. 22 dicembre 1979 n. 825, le attribuzioni e le attività di maggior rilievo della Direzione Generale dell'Aviazione Civile (detta anche Civilavia) possono essere così sintetizzate:
— progettazione di aeroporti, di eliporti, di campi di volo e di altre infrastrutture aeronautiche civili e demaniali, nonché approvazione di analoghi progetti concernenti beni non demaniali; direttive per l'esecuzione dei collaudi; sovrintendenza sugli appalti e sull'esecuzione dei lavori devoluti agli enti periferici; progettazione e

predisposizione dei capitolati tecnici per l'appalto dei lavori concernenti gli impianti elettrici, meccanici, tecnologici, nonché la manutenzione degli aeroporti;
— direttive riguardanti le scuole di volo, i programmi di studio e di esame; controllo delle società e dei privati che svolgono attività aeronautiche; accertamento dell'idoneità dei piloti; programmazione di prototipi di aeromobili, motori, strumenti e parti di ricambio; direttive sulla sicurezza del volo; istruttoria delle pratiche per il rilascio dei brevetti di pilota civile, di motorista, di radiotelefonista ed altre abilitazioni; esame e parere sulla costruzione dei nuovi aeroporti e sul potenziamento di quelli esistenti;
— predisposizione degli schemi di contratto ed espletamento delle gare d'appalto per l'esecuzione dei lavori e per la fornitura dei servizi necessari agli aeroporti; bilancio e contabilità della Direzione Generale; liquidazioni e pagamenti; concessioni commerciali e demaniali; legislazione aeronautica interna ed internazionale;
— convenzioni aeronautiche; accordi bilaterali e multilaterali per l'esercizio del traffico aereo; rapporti con l'OACI, la IATA e con altri organismi internazionali; predisposizione delle convenzioni per la concessione di servizi aerei regolari ad imprese nazionali; approvazione dei programmi, degli orari e delle tariffe dei servizi aerei di linea; registro aeronautico nazionale; servizi aerei minori ed aerei stranieri.
Le norme vigenti prevedono per l'aviazione civile un'organizzazione centrale e periferica. Quest'ultima comprende le Circoscrizioni aeroportuali ed i Compartimenti di traffico aereo. A tutt'oggi i «Compartimenti» sono rimasti sulla carta. Sono invece in attività le «Circoscrizioni» cui presiedono i direttori di aeroporto che svolgono molteplici funzioni di vigilanza e di controllo, sia a livello tecnico che amministrativo.

Assistenza al volo
molti problemi

L'organizzazione centrale è costituita dalla Direzione Generale, strutturata su quattro Servizi, con attribuzioni tecniche e amministrative.
Per la programmazione e le analisi economiche è stata istituita un'apposita Unità autonoma che opera alle dirette dipendenze del Direttore Generale (D.M. 21-10-1982 n. 48 T).
La regolarità e la sicurezza della navigazione aerea presuppongono l'esistenza di una rete di servizi a terra che seguono e controllano il movimento di centinaia di velivoli, mantenendo la separazione di quota e di distanza.
All'atto del trasferimento dell'aviazione civile al Ministero dei Trasporti, venne deciso che i servizi di assistenza al volo continuassero ad essere svolti dal Ministero della Difesa.
Era una soluzione di ripiego che tuttavia si protrasse per parecchi anni. Soltanto nell'ottobre 1979 si addivenne alla creazione di un apposito Commissariato nel quale confluirono circa millequattrocento Controllori e mille Assistenti del traffico aereo.
Con il D.P.R. 24 marzo 1981 n. 145 fu istituita l'Azienda autonoma di assistenza al volo (ANAV) che ha propria personalità giuridica e dispone di un ampio margine d'indipendenza. Peraltro l'ANAV ha dovuto affrontare notevoli difficoltà e ancor oggi non ha raggiunto la piena capacità operativa. Con i Controllori e gli Assistenti smilitarizzati (provenienti dal disciolto Commissariato) assicura il controllo del traffico aereo e le informazioni aeronautiche. Ma finora non ha potuto assumere i servizi rimanenti (telecomunicazioni, radioassistenza, radiodiffusione, meteorologia aeroportuale) che continuano ad essere svolti dall'Aeronautica militare. Il completo trapasso delle funzioni resta subordinato ad un'indispensabile integrazione dell'organico, mediante l'apporto di personale specializzato.
Di recente è entrata in vigore la legge 15 febbraio 1985 n. 25 che consente all'Azienda di riscuotere rapidamente e completamente le entrate relative ai servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta. Analogo intervento è atteso per la riscossione delle tariffe dei servizi di radioassistenza nell'ambito aeroportuale.
Con questi ed altri provvedimenti di carattere tecnico-amministrativo, e con maggior rigore di gestione, l'ANAV deve porsi in grado di assumere le funzioni che ancora sono svolte dai militari e per di più deve dare attuazione ai programmi di rinnovo e ammodernamento del sistema di controllo dello spazio aereo italiano. Programmi che sono stati ripetutamente annunciati, anche con interviste giornalistiche, ma sono rimasti nel limbo delle buone intenzioni.
Lasciamo ora i temi dell'aviazione civile e veniamo a quelli — perennemente dibattuti — dell'integrazione ed armonizzazione dei vettori.
Da anni s'insiste sulla esigenza di dare ad ogni Azienda di trasporto il proprio campo di attività, eliminando le distorsioni concorrenziali, la carenza o la duplicazione dei servizi, e mirando ad un alto livello di

efficienza e di economicità attraverso lo sviluppo delle tecniche intermodali.
Nel 1967, con la legge 31 ottobre n. 1085, venne istituita la Direzione Generale del Coordinamento. Che in seguito, nel quadro normativo del D.P.R. 748/1972, ha assunto il nome di Direzione Generale della Programmazione, Organizzazione e Coordinamento (P.O.C.).
Per l'adempimento dei suoi compiti, la P.O.C. non dispone di un proprio organico ed utilizza personale delle altre Direzioni che mantiene tuttavia lo stato giuridico e il trattamento economico delle Amministrazioni di provenienza.
Premesso che il Ministro affida i singoli incarichi ai funzionari della Direzione Generale del Coordinamento, le competenze di quest'ultima investono essenzialmente la politica dei trasporti; le rilevazioni economiche e statistiche; la programmazione nazionale e regionale; gli studi in materia d'applicazione e sviluppo delle nuove tecniche di trasporto; i rapporti con l'ONU, la CEE, la CEMT; gli accordi internazionali.
Particolare importanza assume l'elaborazione annuale del «conto nazionale dei trasporti» che riflette le spese del settore, sostenute non solo dallo Stato, ma anche dagli altri Enti pubblici e dai privati.
Le possibilità operative concrete della P.O.C. sono abbastanza limitate; tuttavia essa si pone come la «coscienza critica» del Ministero, svolgendo studi e ricerche su argomenti d'importanza ed attualità.
Al D.M. 25 marzo 1968 n. 156, che stabilì il primo ordinamento, è seguita una grandinata di decreti ministeriali (ben sette, dal 1969 al 1980) recanti modifiche e rimaneggiamenti all'assetto interno della Direzione del Coordinamento che attualmente è articolata su cinque Divisioni. Le competenze di ciascuna risultano specificate nell'organigramma che pubblichiamo a parte.

Il futuro di una politica

Siamo così giunti al termine della nostra esposizione. Tirando le somme, appare che i fatti importanti non sono molti e il ritmo del loro svolgimento è abbastanza lento; talché abbiamo potuto rievocarli come in un film al rallentatore, magari un po' monotono e prevedibile.
In maniera altrettanto prevedibile, le spinte di rinnovamento si sono infrante contro il muro del conservatorismo.
I cambiamenti — l'abbiamo visto — si sono risolti in un rafforzamento delle strutture burocratiche. Vale a dire che è cresciuto il numero degli uffici e delle poltrone, ma non è mutato granché il modo di lavorare. Permangono la propensione per il formalismo, l'abitudine all'astrattezza, la riluttanza alla delegificazione.
Tuttavia prima di concludere la nostra cronistoria, vogliamo guardare non più al passato, ma al presente e al prossimo futuro.
Molte cose si stanno muovendo e non si tratta di avvenimenti di poco conto.
È in via di definizione il Piano Generale dei Trasporti, una realizzazione che in Italia non ha precedenti, destinata a correlare le diverse componenti e ad armonizzarle in un modello ad elevata integrazione, capace di utilizzare al meglio le risorse di tutti i vettori.
Frattanto, il Parlamento ha approvato la legge che istituisce l'Ente delle Ferrovie dello Stato, trasformando l'attuale Azienda (autonoma soltanto di nome) in una vera e propria impresa da gestire con criteri industriali.
Le F.S. si stanno preparando al nuovo corso ed è particolarmente significativo che, con un recente provvedimento (concordato con i Sindacati), la dotazione dell'organico dei ferrovieri sia stata ridotta di oltre cinquemila posti, in vista delle effettive necessità produttivistiche e dell'ammodernamento dei metodi di lavoro e del rapporto d'impiego.
Per l'Aviazione civile, i competenti uffici ministeriali sono impegnati nella tessitura di un nuovo progetto di riforma, essendo decaduto, per fine legislatura, il precedente che era stato presentato al Parlamento nel 1981.
Anche per la MCTC sono allo studio alcune modifiche dell'attuale assetto.
Insomma, il cambiamento istituzionale delle FS dovrebbe fare da battistrada a quello delle altre Direzioni.
Non è difficile comprendere come il cardine della svolta che si sta preparando consista nella regolazione dei rapporti tra il Ministero dei Trasporti (che resta detentore della funzione pubblica d'indirizzo e di controllo) e le nuove strutture dotate di autonomia operativa e di spazio decisionale.
Non a caso, uno dei progetti di riforma delle FS prevedeva la delega al Governo per il riordino del dicastero di Piazza della Croce Rossa. Un provvedimento imprescindibile, per consentire agli organi ministeriali di svolgere adeguatamente i compiti d'indirizzo e di controllo sopracennati, e anche per concentrare finalmente la «funzione trasporto» in un unico dicastero, riconducendo ad unità un sistema così frammentario e dispersivo delle risorse impegnate.
Della razionalizzazione delle competenze a livello ministeriale (e in particolare dell'unificazione Trasporti-Marina mercantile) si parla da almeno dieci anni. Il dibattito ha visto un ritorno di fiamma in questi ultimi mesi. Non vogliamo riecheggiare la filastrocca delle argomentazioni che è stata riproposta dai giornali in maniera più o meno sciatta. Ci piace invece ricordare la presa di posizione del professor Sabino Cassese, uno dei più autorevoli studiosi di scienze amministrative. *«Il male principale dell'amministrazione italiana* — scrive Cassese — *sta nell'irrazionale distribuzione delle funzioni. Non è stato sempre così, perché in passato ambiti materiali e funzioni corrispondevano ed i Ministeri svolgevano tutte le funzioni pubbliche attinenti ad un certo ambito. Successivamente, questo equilibrio si è rotto e gli organismi pubblici hanno cominciato ad operare a funzioni indivise, sovrapponendosi e intersecandosi, perché un unico compito è diviso tra più uffici (...). Per cui, chi volesse comporre una tabella di corrispondenza tra uffici e funzioni dovrebbe riempire un foglio con un intrico di linee intersecantesi (...). Basta comparare il nostro Ministero dei Trasporti col Bundesverkehrsministerium che s'interessa di politica economica dei trasporti, di ferrovie, strade, linee di navigazione, vie d'acqua, aviazione civile, tranvie, investimenti in infrastrutture, per rendersi conto che, così come è oggi ordinato, il Ministero italiano dei Trasporti non può fare una politica dei trasporti».*

(4 - fine)

MOVIMENTI NELL'ALTA DIRIGENZA

L'Ing. **Gabriele Ruoppolo**, il Dott. **Giovanni De Chiara** e l'Ing. **Silvio Rizzotti**, con decreto del Ministro dei Trasporti, sono stati nominati Vice Direttori Generali delle Ferrovie dello Stato, affiancandosi al Vice Direttore Generale Prof. Giovanni Coletti, già in carica. Sostituiscono l'Ing. **Arnaldo D'Alessio**, che ha lasciato l'Azienda già da qualche mese, il Dott. **Aldo Bonforti**, nominato Consigliere di Stato, e il Dott. **Gaetano de Campora**, che assume un incarico speciale presso il Gabinetto dell'On. Ministro.
Contestualmente l'Ing. **Giuseppe Massaro** assume la dirigenza del Servizio Lavori e Costruzioni, mentre il Prof. **Romano Troilo** e l'Ing. **Luigi Coroneo** sono rispettivamente nominati Direttore del Compartimento di Milano e Direttore del Compartimento di Bari.
L'Ing. **Renato Cesa De Marchi** è il nuovo Direttore dell'Istituto Sperimentale, mentre l'Ing. **Giuseppe Amato**, già Capo dell'Ufficio I.E. di Milano, passa a dirigere la 1ª Unità Speciale.
A tutti le più vive congratulazioni di «Voci della Rotaia» e un caloroso augurio di buon lavoro.

I NUOVI VICE DIRETTORI GENERALI

Gabriele Ruoppolo

È nato a Salerno il 26 agosto 1921. Laureato in Ingegneria Civile è stato assunto nelle FS nel 1945. È stato Capo Reparto d'Esercizio e Capo Reparto Lavori a Foggia (1950), Napoli (1952), Torino (1956). Successivamente ha avuto la dirigenza delle Sezioni Lavori di Reggio Calabria (1965) e Torino (1968). Nel 1970 è passato alla Direzione Speciale per la costruzione della Direttissima Roma-Firenze, dove è stato Capo degli Uffici 1°, 2° e 3°. Passato alla sede centrale del Servizio Lavori, è stato nominato Dirigente Generale nell'ottobre del 1978. Dal 1982 ha assunto la dirigenza del Servizio Lavori e Costruzioni.

Giovanni De Chiara

È nato il 17 settembre 1924. Laureato in Economia e Commercio, è stato assunto nelle FS nel 1943. Dopo una lunga esperienza di esercizio, quale Capo Reparto Movimento di Cuneo, Caserta e Pisa, ha lavorato presso la sede centrale del Servizio Movimento nel settore organizzativo. È stato membro di numerose commissioni internazionali e ha svolto attività sindacale come Vice Segretario e Segretario Nazionale del Sindifer. È stato Direttore del Compartimento di Cagliari dal dicembre 1978 all'agosto 1980, quando è stato nominato Consigliere d'Amministrazione. Nel marzo del 1982 ha assunto la dirigenza del Servizio Movimento.

Silvio Rizzotti

È nato il 5 agosto 1940 ad Addis Abeba. Laureato in Ingegneria elettronica è stato assunto nelle FS nel 1965. Capo Reparto d'Esercizio all'Ufficio Movimento di Milano, ha assunto successivamente l'incarico di Capo Sezione Programmazione e Studi e ha, fra l'altro, coordinato il Gruppo di lavoro per il quadruplicamento Milano-Monza e l'automazione di Milano Smistamento e Milano Centrale. Dal 1-1-80 ha fatto parte del Gruppo per l'elaborazione e l'attuazione del Programma Integrativo. Nominato direttore della 1ª Unità Speciale ha preso parte allo studio e alla realizzazione dei progetti mirati per le aree metropolitane di Milano, Torino e Genova.

Il saluto di Aldo Bonforti

A seguito della nomina a Consigliere di Stato, il Dott. Aldo Bonforti, Vice Direttore Generale, lascia la nostra Azienda dopo 42 anni di servizio. La prestigiosa carica di Consigliere di Stato viene degnamente a coronare la carriera del Dott. Bonforti, che, assunto nelle FS negli anni della guerra e della ricostruzione, ha percorso tutti i gradini gerarchici fino a diventare Direttore del Servizio Personale e, successivamente, Vice Direttore Generale. All'atto di lasciare l'Azienda il Dott. Bonforti ha voluto inviare a «Voci» un saluto, che siamo lieti di pubblicare.

Lascio l'Azienda in un momento delicato, in cui si prospettano, con urgenza, nuove esigenze derivanti dall'attuazione della riforma. Debbo in proposito ribadire, con tutta onestà, il convincimento che qualsiasi riforma resterà inoperante se non saranno affrontati, prioritariamente, i problemi del riordino delle strutture produttive interne, del decentramento decisionale e della istituzione di un sistema informativo aziendale funzionante, coerente ed effettivamente operativo. Le resistenze, purtroppo, sono molte, lo spirito settoriale di Servizio tende a prevalere sulla unità aziendale, le esigenze operative concrete fanno perdere di vista l'obiettivo che reputo essenziale, della realizzazione accelerata di un'Azienda ferroviaria più moderna.
L'Azienda ferroviaria dispone di un esteso corpo di direttivi e di ferrovieri di grande qualità e di spiccata professionalità. Occorre soltanto motivarli meglio, realizzando un'accettabile sintesi di esperienze e novità, chiamando ciascuno ad operare nel posto che gli è più congeniale, vi è infatti spazio per tutti, per gli anziani e per i giovani, purché vi sia onestà di intenti e voglia di lavorare.
Al termine della mia lunga esperienza ferroviaria desidero esprimere a tutti i colleghi ferrovieri la mia gratitudine per la loro collaborazione, per la stima che mi hanno sempre dimostrato, per quello che mi hanno insegnato, per gli esempi di vita che hanno formato il mio carattere, per la loro splendida vitalità.
A tutti un abbraccio fraterno.

Aldo Bonforti

«Voci della Rotaia» rivolge al Dott. Aldo Bonforti i migliori auguri di buon lavoro nel nuovo prestigioso incarico affidatogli.

LE VOCI DI FUORI

SULLA STAMPA

Il Messaggero

«Non tutti sanno che ogni contribuente versa ogni anno un milione di lire, spicciolo più spicciolo meno, per ripianare il deficit dell'Azienda FS, che ha raggiunto in pochi anni 8.000 miliardi di lire, con spese aumentate del 200% a fronte di una crescita del servizio di cinquanta. Queste ed altre "chicche" sono venute fuori al convegno del Pli sui trasporti, tenutosi a Roma nella residenza di Ripetta...».

In merito a questa affermazione, il Direttore Generale delle FS, ing. Misiti, ha voluto fornire alcune precisazioni apparse su «Il Messaggero» qualche giorno dopo: *«Anche volendo ascrivere poco correttamente al bilancio FS un deficit di 8.000 miliardi, tenuto conto che in base all'ultimo censimento gli italiani sono cinquantasei milioni, l'onere pro capite si aggirerebbe sulle 143.000 lire annue; siamo quindi ben lontani dal milione che è stato sbandierato. Sono il primo ad essere consapevole della necessità di contenere i costi anche quando siano giustificati da finalità di carattere sociale. Il rapporto costi/benefici va sempre tenuto presente, perché un suo eccessivo divaricarsi attenua il significato degli obiettivi sociali perseguiti. Perciò l'Azienda FS, mentre procede celermente al potenziamento della rete, sta preparando, oltre i provvedimenti di razionalizzazione già attuati, ulteriori misure per aumentare gli indici di produttività e ridurre conseguentemente gli oneri per lo Stato. I primi risultati sono già visibili nel recupero della regolarità della circolazione e nell'aumento del numero dei viaggiatori e delle tonnellate di merci trasportate nel 1984, rispetto al 1983».*

Corriere Adriatico

«Il Pendolino tornerà sull'Ancona-Roma. Sarà più moderno e veloce. Sarà infatti attrezzato con un nuovo e più moderno sistema di regolazione della velocità e del pendolamento, per migliorare il comportamento in corsa ed ottenere una maggiore regolarità nella marcia alle velocità più elevate».

Corriere della Sera

«Dal 1° aprile scorso è possibile acquistare i biglietti ferroviari con la carta di credito, a seguito di un accordo stipulato fra le FS, la Banca d'America e d'Italia e la Banca Nazionale delle Comunicazioni. Il nuovo sistema di pagamento per ora è stato attivato nelle stazioni di Roma Termini e Milano Centrale, ma entro la fine di maggio verrà esteso ad altre 43 stazioni italiane. Nella fase iniziale del servizio, l'acquisto dei biglietti, fino ad un importo massimo di 200 mila lire, è riservato ai possessori di carta di credito Bank Americard e ai viaggiatori provvisti di carta di credito internazionale Bank Americard-Visa».

Il Giornale

«Il Ministro Signorile, nel corso di un recente convegno organizzato dalla Confindustria su «Trasporti fattore di sviluppo» ha annunciato che presenterà un disegno di legge che dispone il finanziamento di un nuovo piano, denominato «programma di innovazioni tecnologiche» (Pit), destinato all'acquisto da parte delle FS di nuovo materiale rotabile per circa 3500 miliardi. Si tratta di 180 locomotive diesel, 1355 carrozze viaggiatori, 75 automotrici diesel e 5400 carri merci specializzati per ogni genere di trasporto. Questo annuncio apre uno spiraglio di luce per le aziende costruttrici di materiale ferroviario, perché eviterebbe un dannoso "vuoto di lavoro"».

La Sicilia

«Gli investimenti nel Sud nel campo dei trasporti dimostrano l'interesse del Governo per questo fondamentale fattore di sviluppo. In particolare, nell'ultimo decennio le Ferrovie dello Stato hanno assorbito 20 mila cinquecento miliardi, di cui 15 mila e cinquecento destinati a impianti fissi e 5.000 a materiale rotabile».

Il Resto del Carlino

«Le Ferrovie sono nate cento anni fa e in Italia la ferrovia è rimasta alla prima generazione mentre gli altri trasporti sono ormai

I telegiornali e le ferrovie: un disastro

Attentati, scioperi, incidenti: sono queste le ferrovie secondo le testate giornalistiche della Rai-TV. TG1, TG2, TG3, nel 1983 hanno fornito informazioni sul mondo ferroviario per un tempo complessivo di 3 ore e 46 minuti, ripartiti in 398 notizie. Di questo tempo — già piuttosto limitato — 1 ora e 9 minuti è stata dedicata alla conflittualità sindacale. 45 minuti (89 notizie) invece, se li è presi la cronaca di incidenti ferroviari nazionali ed esteri. Seguono 41 notizie (durata 26 minuti) relative ad attentati (falsi allarmi, andamento processi per gli attentati degli anni scorsi, ecc.). All'attività dell'azienda sono state dedicate 39 notizie (25 minuti). Il resto dei minuti e delle notizie è frammentato tra attività del governo, degli Enti Locali, della magistratura, aumenti tariffari, ecc.

Ma vediamo come sono andate le cose nel 1984. I dati complessivi sembrerebbero segnalare, con 1433 notizie e 15 ore e mezzo di trasmissione, una maggiore attenzione verso la realtà ferroviaria. Scendendo nel dettaglio, però, si scopre che il grande boom dell'informazione giornalistica televisiva sulle ferrovie è stata determinata dall'attentato terroristico al treno 904: la «strage di Natale». A questo tragico evento sono state dedicate da TG1, TG2, TG3, 443 notizie per 6 ore e mezzo di trasmissione, a cui va aggiunta buona parte delle 129 notizie (76 minuti) su incidenti ferroviari: prima delle rivendicazioni degli attentatori, il disastro è stato considerato soggetto di cronaca.

E la conflittualità sindacale? A dispetto di una netta riduzione di scioperi e interruzioni del servizio TG1, TG2 e TG3 hanno addirittura raddoppiato (sempre rispetto all'83) il flusso d'informazione al riguardo: le notizie sono state 339 per 2 ore e 9 minuti di trasmissione. Quello che sale nettamente rispetto all'anno precedente, è l'informazione sull'Azienda: 152 notizie per un totale di 2 ore e 25 minuti. Ma anche su questo dato pesa fortemente l'attentato al 904. Comunque si può dire che le notizie aventi come soggetto l'Azienda hanno avuto una lunghezza media doppia rispetto alle notizie sindacali: tante, ma brevi.

In TV si parla di ferrovie anche al di fuori dei telegiornali: poco, ma se ne parla. Ci torneremo sul prossimo numero.

I dati sono stati cortesemente forniti dalla «Verifica Programmi Trasmessi» - Segreteria del Consiglio di Amministrazione della RAI.

T. G.

Il treno è un grande amore, ma non approfittiamone

di Mario Pinzauti

Direttore del GR-3 - Rai TV

PER ME almeno — ma credo di essere in numerosa compagnia — il treno resta il più gradevole, e rilassante mezzo di viaggio, anche se non sempre, quando i tempi sono stretti e le distanze da coprire, invece, lunghe, mi è possibile utilizzarlo. È il treno, o in alternativa a letto, che ottengo il massimo piacere dalla lettura di un libro. In treno, proprio come quando ascolto alla radio musica classica, riesco a far scendere il dialogo con me stesso, con i miei problemi, le mie aspirazioni, la ricerca della mia identità, nelle profondità più remote della mia psiche, qualche volta perfino trovando le soluzioni. In treno ho scritto molti capitoli dei miei libri, centinaia di articoli, di testi per conferenze o comunicati stampa.

Qualcuno tra coloro cui confido il mio amore per il treno insinua che potrebbe trattarsi di un sentimento ereditato. Mio padre era ferroviere. Ma a parte il fatto che mio padre, funzionario, e non macchinista, o fuochista, o controllore, il treno lo vedeva dalle finestre del suo ufficio di Piazza della stazione, a Firenze, o quando viaggiava per motivi personali, io ho sempre sentito e curato poco i legami con le origini, com'è forse naturale per chi, come me, ha vissuto e lavorato in città diverse, ha viaggiato in tutti i continenti e ha ricavato da queste esperienze una visione, e uno spirito, da cittadino del mondo, anche se i fagioli all'uccelletto e il Chianti continuano a piacermi e, visti due volte all'anno, Firenze e i fiorentini residenti continuano a intenerirmi. No, credo che il mio amore per il treno sia il risultato di un fatto caratteriale. Detto questo, aggiungo che l'amore che molti, come me, hanno per il treno può crescere, coinvolgere altri passeggeri, a condizione che il rapporto tra il produttore e il consumatore, cioè le Ferrovie dello Stato e il pubblico, sia migliorato. Si tratta di rendere più attraente l'immagine del mezzo e dell'Azienda che lo gestisce, di far sì come diciamo noi giornalisti, che il treno faccia notizia: e non soltanto, aggiungo, quando ci sono deragliamenti, scontri, attentati, scioperi.

ALLA fine dello scorso dicembre, quando andai a trovare l'ingegner Misiti, da poco insediatosi alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, per un'intervista per il GR-3 sugli attivi e i passivi dell'Azienda, rimasi favorevolmente colpito da un progetto che mi fu esposto dal mio interlocutore. Si trattava di creare — attraverso la radio, la televisione, sul modello di «Onda verde», eventualmente anche attraverso i quotidiani stampati — un servizio per informare i viaggiatori sui ritardi che lavori in corso, scioperi, o altre cause, rendessero prevedibili. Negli stessi giorni andava in circolazione, con notizie sui giornali, un altro progetto, quello del Ministro dei Trasporti Signorile, per il rimborso ai passeggeri del supplemento rapido nei casi in cui i rapidi tali non siano più, cioè accumulino, in partenza, o durante il viaggio, notevoli ritardi. L'uno e l'altro progetto, mi sembrarono, come giornalista, segnali, o meglio notizie, sul cambio di indirizzo che si stava manifestando nella politica delle Ferrovie dello Stato verso il pubblico. Poche settimane dopo — fu in occasione delle grandi nevicate di gennaio e degli enormi disagi che provocarono, anche nel settore dei trasporti — un altro progetto delle Ferrovie dello Stato confermava l'esistenza di una nuova politica dell'azienda nei confronti del pubblico.

SI TRATTAVA dell'istituzione, sotto la direzione dell'amico e collega Francesco Pellegrini, di un servizio di informazione che, in caso di calamità e in caso di inconvenienti meno drammatici ma tali da creare problemi al traffico ferroviario, dovrà aggiornare tempestivamente il pubblico sullo stato del trasporto pubblico (aerei compresi) in Italia. Queste iniziative, e altre che verranno, non renderanno irresistibile da un giorno all'altro l'immagine delle Ferrovie in cui, anche senza usare lenti di ingrandimento, guardando a occhio nudo, si continueranno a vedere rughe e crepe che riguardano sia la qualità del servizio sia la gestione dell'Azienda. Sono tuttavia elementi sufficienti per diagnosticare un cambiamento che è all'inizio ma che promette molto sull'evoluzione del rapporto con il pubblico cui, già ora, non si chiede più di comprare a busta chiusa, di prendere o lasciare ma si tenta finalmente di offrire un servizio fatto sulla misura delle sue esigenze, modellando a queste esigenze anzitutto l'Azienda, che appare in movimento per darsi una gestione ispirata a puri criteri di managerialità, decisa a mandare gradualmente in pensione le sclerosi burocratiche, e ad arricchirsi nei dirigenti, nei tecnici, nei quadri e nelle idee. Di queste novità, di queste notizie di cambiamento, noi giornalisti dobbiamo prendere atto. E dobbiamo anche — per amore della notizia, che resta giornalisticamente valida e appetibile anche quando è positiva, buona — portare queste novità a conoscenza del nostro pubblico tra cui si trovano molti viaggiatori, o potenziali viaggiatori, non necessariamente innamorati del treno, come il sottoscritto, ma interessati a sapere che vantaggi o svantaggi offre oggi e offrirà in un prossimo domani la scelta delle ferrovie. ■

alla terza. Difficile ottenere un risultato all'altezza dei tempi da strutture che non sono di questo tempo... L'errore delle Ferrovie? Quello di voler essere il mezzo di trasporto dei poveri. I quali, ammesso che esistano, vanno in giro come tutti gli altri, servendosi il più possibile del mezzo privato, oppure non vanno proprio. L'altro errore è di spendere a pioggia, non concentrando i fondi dove servono maggiormente. Bisogna avere il coraggio di investire dove c'è realmente bisogno».

Il Messaggero

«Da quando le Ferrovie rimborsano il supplemento se il rapido arriva con un'ora di ritardo, c'è la fila dei viaggiatori che rivogliono i soldi. La procedura per ottenere i soldi sembra abbastanza sollecita, ma potrebbe essere ulteriormente migliorata, in modo da ridurre al minimo i disagi e non far perdere altro tempo ai viaggiatori dei rapidi che già arrivano alla stazione in ritardo».

La Repubblica

«La Banca Nazionale del Lavoro, capofila del consorzio bancario per il collocamento del prestito FS 1985/1995, comunica che nella mattinata del 18 marzo 1985, primo giorno di offerta al pubblico, la richiesta di obbligazioni ha largamente superato l'ammontare disponibile. La sottoscrizione è stata quindi chiusa anticipatamente. Il prestito FS era stato fissato in 1000 miliardi di lire».

(a cura di Maria Guida)

George Pichard: la fabbrica

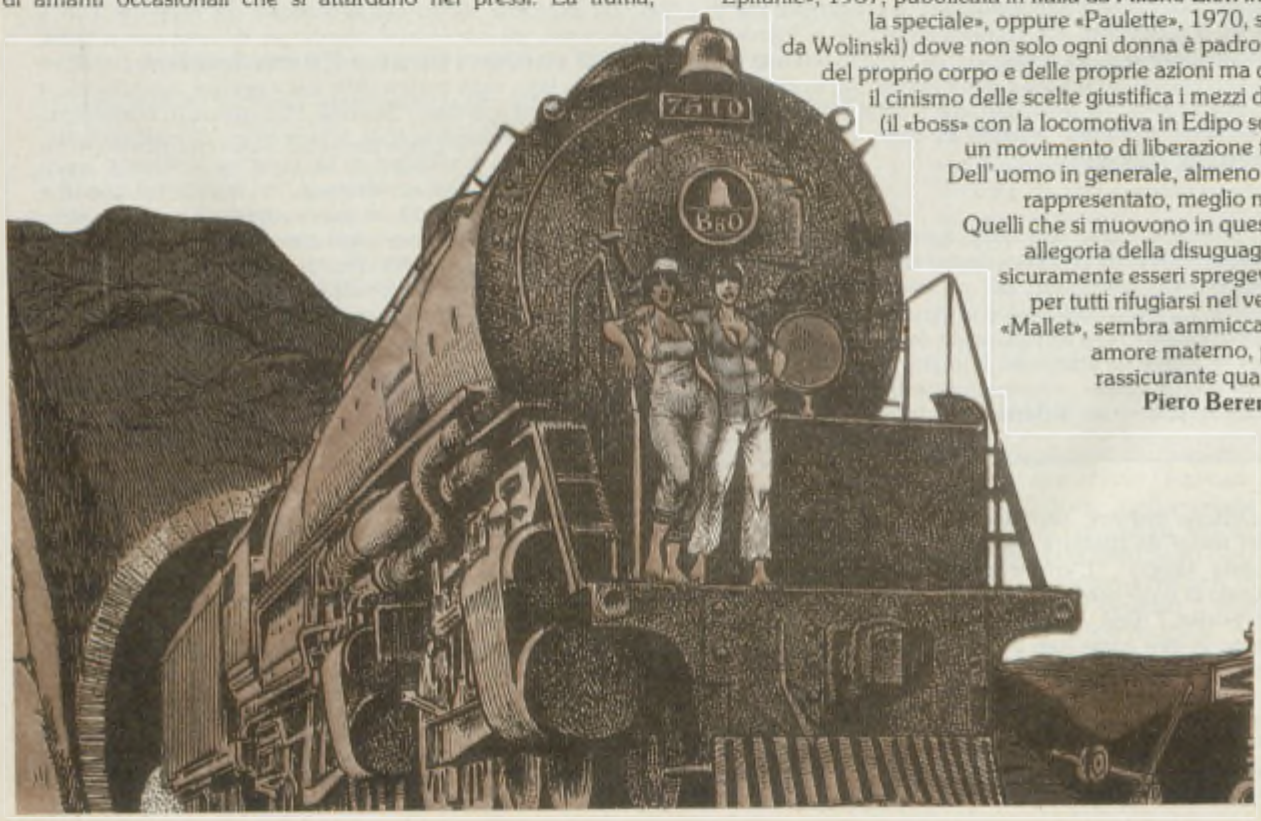
PRENDETE un supermercato e una miniera di carbone. Prendete ancora una gran quantità di donne e duecentocinquantasette locomotive a vapore da tenere in pressione. Otterrete così nelle quarantasei tavole che compongono la storia, la miscela più esplosiva che si possa immaginare, capace di mettere in moto una fabbrica mai vista.

Il tutto è manovrato da George Pichard, un francese di sessantacinque anni, nato a Parigi nel 1920, insegnante di Arti applicate e con una patina di rispettabilità da lasciare sgomenti chi creda di leggere solo a prima vista, e di capire una storia come questa. Protagoniste due giovani donne niente male (vedere per credere), l'una, Fadette, emancipata, l'altra, Violetta, sfruttata da un «macrò» che la spedisce abitualmente a rubacchiare in un grande supermercato dove, peraltro, si controllano con telecamere i movimenti dei clienti sospetti. Una volta scoperta, Violetta deve fare una scelta: finire al commissariato o in una specie di bolgia dantesca, la «fabbrica», appunto, dove vengono puntualmente inviate anche altre colleghe e dove si lavora dodici ore al giorno (la domenica si va a messa). Sono soltanto donne e devono estrarre e trasportare una grande quantità di carbone destinato a sostenere l'inquietante hobby del Presidente della Fabbrica, certo Melchior de Baltazar: collezionare locomotive a carbone con le quali compiere giri notturni lungo il tracciato di una linea morta e terrorizzare coppie di amanti occasionali che si attardano nei pressi. La trama, comunque, è a lieto fine. Le due ragazze riescono a fuggire da quel lager a bordo di una grossa «Mallet» Baltimore-Ohio (Pichard è molto preciso: rodiggio 2–4+4–2) che investe però, ad un passaggio a livello, un giovane molto ricco. Siamo alla svolta. Il giovane, dallo shock e dallo spavento, si sposa Violetta. Lui diventerà il nuovo presidente della catena di supermarket, lei una borghese benestante e sofisticata.

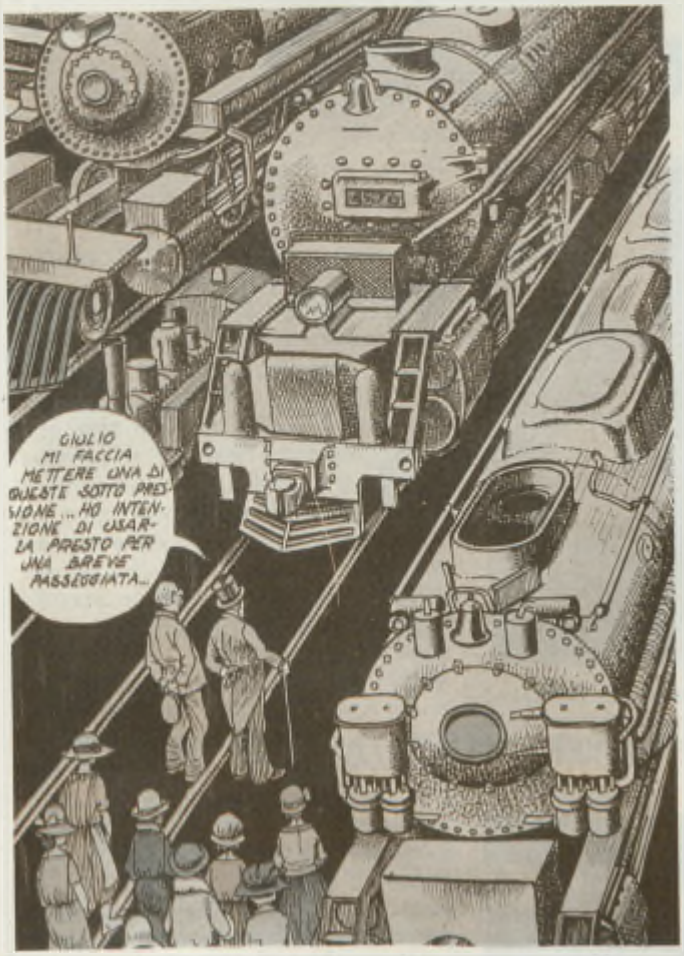
La favola finisce qui ma la morale che fa la rima al capitale non è la sola chiave di lettura. Tutta la fabbrica è una parabola da malebranche, una sfida infernale del suo autore ad alcuni dei grandi temi degli anni settanta (il racconto è del 1979, titolo originale «L'Usine», pubblicazione francese da Jacques Glénat e in Italia da «L'isola trovata»), i diavoli, appunto, del nostro tempo, affrontati con apparente adesione classista al binomio uomo-donna ma, in sostanza, sotto sotto, denuncia sincera di un medioevo da inquisizione o da cricca piduista. Allusioni, simboli e metafore sono puntualmente ricondotte nel grande letto nuziale della storia dove angeli custodi e locomotive compiacenti consumano un rapporto sadomasochista di calore e di squallore.

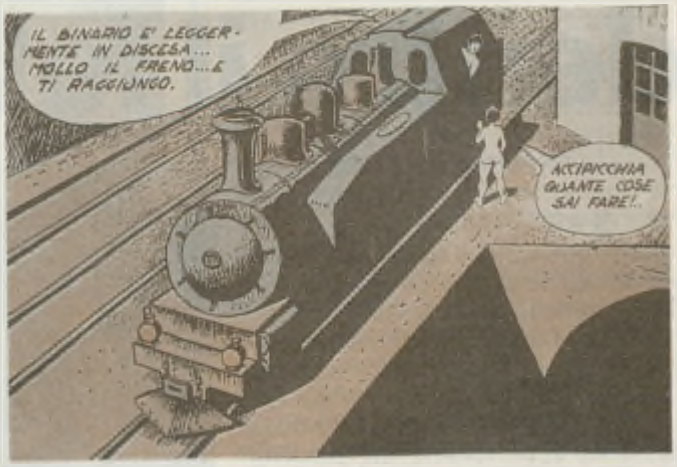
L'ironia sottintesa non è tanto nelle dichiarazioni di Pichard in persona («Sono contrario alla violenza alle donne ed è per questo che mi piace metterle in croce») quanto dalla sua grafica prorompente e scollacciata (date anche un'occhiata a «Blanche Epifanie», 1967, pubblicata in Italia da Milano Libri in «Barbarella speciale», oppure «Paulette», 1970, sceneggiata da Wolinski) dove non solo ogni donna è padrona assoluta del proprio corpo e delle proprie azioni ma dove anche il cinismo delle scelte giustifica i mezzi di conquista (il «boss» con la locomotiva in Edipo sovvenziona un movimento di liberazione femminile). Dell'uomo in generale, almeno così com'è rappresentato, meglio non parlare. Quelli che si muovono in questa dannata allegoria della disuguaglianza sono sicuramente esseri spregevoli. Meglio per tutti rifugiarsi nel ventre di una «Mallet», sembra ammiccare Pichard, amore materno, protettivo e rassicurante quant'altri mai.

Piero Berengo Gardin



CI FERMIAMO QUI. EH, TI MERAVIGLIANO QUESTE MACCHINE? BISOGNA DIRE CHE OLTRE AD ESSERE UN GRANDE BENEFATTORE DELL'UMANITA', IL SIGNOR MELCHIOR E' ANCHE IL PIU' GRANDE COLLEZIONISTA DI LOCOMOTIVE. 257 NE HA!!


GIULIO MI FACCIA METTERE UNA DI QUESTE SOTTO PRESSIONE... HO INTENZIONE DI USARLA PRESTO PER UNA BREVE PASSEGGIATA...


IL BINARIO E' LEGGERMENTE IN DISCESA... MOLLO IL FRENO... E TI RAGGIUNGO.
ACCIACCHIA QUANTE COSE SAI FARE!..

COME LAVORO, VEDRAI, NON E' DIVERTENTE MA CI SI ABITUA.

In treno, dentro il futurismo

di TIZIANA GAZZINI

L'APPUNTAMENTO con Primo Conti è sotto l'ombra delle tettoie di un marciapiede della Stazione di Firenze S. Maria Novella. La stazione conserva i quadri del suo amico Ottone Rosai e le forme, i segni di una battaglia modernista che i futuristi fiorentini sostennero, fino alla definitiva approvazione del progetto del Gruppo Michelucci. Una battaglia in cui Primo Conti fu, come sempre, in prima fila e che adesso — in occasione delle riprese per un programma a lui dedicato da Raitre che andrà in onda, con la regia di Angela Redini, la prossima estate — è venuto a rievocare insieme a tanti altri ricordi futuristi legati al treno e alla ferrovia. Sul filo della memoria, improvvisi sussulti poetici, fiammate futuriste, accendono Primo Conti che, come un antico cantore, evoca figure, personaggi, idee, immagini, versi...

Primo Conti in un «Autoritratto con specchio» (1921) e, sotto, a S.M. Novella in un momento di pausa delle riprese del programma di Raitre a lui dedicato

«In questa stazione, nel 1917, aspettavo Marinetti, il padre del Futurismo italiano. Erano delle attese piene di poesia, perché lui arrivava di notte, a tarda notte e noi, avvertiti da Nerino Nannetti, poeta futurista e impiegato alle Ferrovie, ci si trovava tutti qua, lungo i binari ad aspettare che arrivasse il treno. Quando dico il treno, non si deve pensare ai treni di oggi, ma a una specie di cigno nero con delle matasse di fumo, un pennacchio che fa così: dududu. Entrava bellissimo, con dei ferri infernali, tutti sbuffi di fumo in sotto. Una meraviglia.

«Allora da questo drago scendeva Marinetti con due valigie piene di manoscritti. Perché lui metteva tutto dentro. Spesso in treno incontrava qualcuno che per l'appunto aveva pronto il manoscritto di qualche poesia e lui lo metteva nella valigia. Poi lo accompagnavamo all'Albergo Baglioni dove lui posava le valigie e diceva: Sai, sai, io prendo tutto. Tanto è come pescare. I pesci piccoli vanno via dalla rete, quelli grossi restano».

La giornata a Firenze è nitida, azzurra, solare, ma fredda. Un basco e una sciarpa riparano Primo Conti che, evidentemente stimolato dall'atmosfera della stazione — treni, passeggeri, ferrovieri, rumori, movimento — continua la sua passeggiata lungo i binari di S.M. Novella. D'improvviso si ferma e inizia a declamare con la voce e col corpo. La musa futurista si sveglia e parla con la voce a guizzi del maestro: «Le ciminiere, le torri, i camini, le stelle, le città d'Europa in fondo alla notte. E i treni che passano illuminati come teatri, i treni carichi di nostalgia.

Primo Conti a tredici anni in una foto scattata dalla sorella

Fin da bambino, futurista

Nato nel 1900, Primo Conti inizia a dipingere da bambino. Ma non ci sono scarabocchi per Primo e a undici anni è subito il capolavoro: un inquietante, misterioso «Autoritratto». Ha attraversato nella sua lunga attività tutte le esperienze pittoriche del secolo: fauvismo, futurismo, metafisica, arcaismo, surrealismo, figurativo, astrattismo...

Con generosità e a volte con ingenuità (Primo Conti è molto discusso per la sua adesione al Fascismo, ma Bottai censurava i suoi quadri troppo audaci) è sempre stato dentro le cose, gli avvenimenti culturali del secolo col quale è nato. È stato scenografo (il «Maggio Fiorentino» gli deve molti dei suoi successi), scrittore, poeta, ma sempre e soprattutto futurista: proiettato avanti, verso le esperienze del domani. È stato in relazione con... tutti: Marinetti, Soffici, Campana, Aleramo, Puccini, Pirandello, Apollinaire, Rauschenberg... Un materiale eccezionale dal quale è nato il libro «La gola del merlo» (ed. Sansoni, L. 35.000), biografia raccolta da Gabriel Cacho Millet, con la quale Conti ha vinto il Premio Viareggio.

E questo basterebbe a collocare la sua figura tra le più rappresentative dei movimenti artistici italiani del novecento. Ma adesso c'è un motivo in più. Primo Conti ha dato vita a una fondazione, il «Centro di Documentazione e Ricerche sulle Avanguardie Storiche». La Fondazione Primo Conti svolge la sua attività dal 1980 (coi contributi della Regione Toscana e dei Comuni di Firenze e Fiesole), curando un archivio di circa settantamila documenti che comprende il fondo Papini, Viani, ecc., e promuovendo qualificate iniziative culturali. Il Patrimonio raccolto da Conti — senz'altro il più importante d'Italia sulle Avanguardie — ora è a disposizione di studiosi e ricercatori al primo piano della suggestiva sede di Villa Le Coste a Fiesole, anch'essa parte della donazione Conti. A piano terra di Villa Le Coste c'è, invece, il «Museo Primo Conti». È quasi pronto per l'inaugurazione e nelle sue sale sono state collocate le opere più significative della pittura del maestro: dal sorprendente «Autoritratto» del 1911, al periodo del cosiddetto ritorno all'ordine, fino alle opere del più recente filone erotico. (T.G.)

Questo è Soffici. Una poesia di Soffici dove il treno diventa motivo di una emozione, direi, quasi universale. È molto importante riflettere su come il treno sia stato importante nell'arte d'avanguardia. Non solo nella poesia, ma anche nella pittura. Se si pensa agli arrivi e alle partenze di Boccioni, «Il treno in corsa» di Balla, e le mie — non voglio citarmi — ma le mie «Profughe» alla stazione, che io dipinsi quando ci fu la ritirata di Caporetto. Queste povere donne coi sacchi della biancheria, il fiasco dell'olio, così bivaccavano nelle stazioni. E poi, subito dopo questi treni in movimento, questo dinamismo, ci sono i treni di De Chirico, dove tutto è immobile, anche il fumo diventa come fermo nel cielo, quasi questo attimo che s'inabissa nell'eternità.

«Certo che le ferrovie, anche ora che ci torno dopo diverso tempo che non le guardavo con l'occhio dell'artista, hanno un fascino incredibile. La ferrovia è un motivo di grande emozione poetica e anche pittorica. Veramente».

I treni del futurismo e della metafisica sfumano nell'evocazione di Primo Conti in altri treni della memoria: quelli che — appena ragazzo — prese per andare al fronte durante la Prima Guerra Mondiale. Per esempio, un viaggio a Mantova...

«Eh, il viaggio a Mantova all'andata fu molto drammatico, perché dovetti stare in piedi nel corridoio tutta la notte e fu un'angosciosa sorpresa, per me toscano, vedere l'alba sorgere sopra una specie di acquitrino, di infinito moticcio dal quale spuntavano le cime di alberi scheletriti. Io mi sentii una stretta al cuore. Il ritorno fu, invece, in un vagone pressappoco come questo (indica un carro merci sul binario di fianco), un carro bestiame. Con delle panche. Allora da Mantova a Firenze ci si mise un giorno e una notte. Si andava talmente piano che io potevo scendere dal vagone, cogliere dei fiori, delle margherite, correre e rimontare sul vagone. Ma in quel viaggio, in quella notte ci fu una cosa commovente, che non ho mai dimenticato. C'era un vecchio soldato degli Arditi su que-

sta panca, che sonnecchiava. Io mi sedetti vicino a lui. Ero un bambino di diciassette anni, pallidino, magro (non so come fecero a prendermi soldato) e poi, vinto dalla stanchezza poggiai la testa sulla spalla di questo vecchio soldato. Era sera. La mattina mi svegliai che il sole era già alto: quel poverino non si era mai mosso per farmi dormire! Quell'uomo è rimasto nella mia mente fra le figure più belle, piene di umanità e di amore».

Rivedo Primo Conti a Fiesole. Mi riceve nel soggiorno di casa sua. Una casina su due piani ricavata dalla foresteria di Villa Le Coste, nella quale si è ritirato dopo la destinazione del corpo rinascimentale della proprietà a sede del Museo e della Fondazione da lui tenacemente voluti. Un soggiorno chiaro, luminoso, dove le finestre inquadrano classici scorci di campagna toscana, interludi di natura rinascimentale che si mescolano a teste di Medardo Rosso e autografi di Picasso. Ci sediamo. Gli chiedo ancora qualcosa sul suo amore tutto futurista per i treni, il movimento. Con entusiasmo si alza e va a prendere un libro. «Ecco, vede, questa è una mia poesia dove c'è anche il treno...». Una poesia che intreccia treni, futurismo, cultura classica: «Senza il canto delle cicale senza il fischio dei treni come sarà possibile un giorno / intendere appieno (leggi: vivere) i Dialoghi di / Platone, i Canti di Saffo, di Alceo, di Anacreonte / (...) i "Chimismi" di Soffici / (...) i "Calligrammes" di Apollinaire? (...) e il passo del poeta Dino Campana che "batte botte" / avanzando lungo i binari, nella campagna».

Ci spostiamo nello studio. Tra cartoline di Balla e scritti di Soffici, su una parete spicca un bellissimo ritratto fotografico. È Primo Conti che dipinge, ma al primo sguardo sembra Picasso: capelli neri e due occhi duri, difficili, che non lasciano scampo. Eppure è solo un ragazzo di tredici anni.

«Ho cominciato subito a dipingere come un adulto — inizia a raccontare — e questa precocità mi dette la possibilità di creare una specie di «caso» che indusse mio padre a farmi piantare gli studi regolari (per questo devo molto agli interventi di Boccioni e di Papini) e a farmi avere uno studio fin da bambino. La fiducia di mio padre era totale, persino temeraria. Lo rimproveravano di avermi preso questo studio e di avermi permesso — già a tredici anni — di stare coi Futuristi che allora erano gente malfamata, considerati dei degenerati. Io, invece, stavo tutto il giorno con loro. E quando ci fu la serata futurista del '13 scappai di casa. Mi misi le scarpe giù sul marciapiede dove mi aspettava Rosai che però aveva cinque anni più di me».

— *Dopo questo inizio folgorante, ci sono stati gli incontri fondamentali della sua vita d'uomo e d'artista. Per esempio Picasso...*

«Nel '17, di ritorno da Roma, dove aveva conosciuto Strawinsky, Picasso venne a Firenze. Era molto amico di Alberto Magnelli, l'astrattista fiorentino. Un giorno che passeggiavano per la città, passarono a Piazza Strozzi davanti a un negozio di arredamento — si chiamava "Botto" — dove io avevo esposto nella vetrina un mio collage futurista. Picasso lo notò e Magnelli gli disse che era di un ragazzetto diciassettenne, un futurista che si chiamava Primo Conti. Quella sera me ne andai a teatro a vedere i balli russi di Diaghilev e mentre camminavo nel foyer, Alberto Magnelli mi corse incontro per dirmi che Picasso era rimasto impressionato dal mio collage e che mi voleva conoscere. Mi voleva nel suo palco. E io andai. Fu cordialissimo. E la prima cosa che mi chiese fu: "Ma lei quando ha cominciato a dipingere?". "A undici anni", risposi. "Avete sentito — esclamò Picasso — è un mostro anche lui!". Quella sera conobbi anche Larionov, Massine e Nijnski con un'espressione di profonda desolazione. Non ballava più. Girava però con la compagnia di Diaghilev, come con una famiglia, per avere un ancoraggio, perché era già smarrito».

— *E poi c'è stato l'incontro con Pirandello.*

«Sì, Pirandello era intimo amico mio. Al punto che l'ultima parte del "Lazzaro" l'ha scritta e l'ha letta nel mio studio di Viareggio. Pirandello, e così Bontempelli. Ma prima prima, la mia generazione deve molto a Soffici».

Accanto al Primo Conti Futurista c'è

«La zingara» (1934), il quadro che fu censurato da Bottai. Sotto una poesia «ferroviaria» di Primo Conti

Il Capostazione di Orbetello

L'indovino Tiresia in brache morbide
risciacqua le stanche meduse
nei catini di foglie pestate.
In scarni crepuscoli di Specola
ogni bottiglia si stappa e s'accende
così come in gelo le tende
partoriscon sorbe di maturità.
Addio mozzo tutto lana
sulla strada delle tue bretelle
galoppa l'incerato del mare.
Siamo pèsche troppo fatte
nella fruttiera di carta-suga stampata
sopra la ghiaia che ci duole
siamo senza precise occasioni
come le barche da nolo.
Se vai in America, portaci un grattacielo
di latta
pieno di pneumatici nativi
e guarda come i nostri occhi
gonfi di panorami
si cercano una capitale per bene
dove morire come affranti
cacciatori di bisonti.
Ma se c'è una maremma di ranuncoli
lasciateci fumare.

Le «Profughe alla stazione» (1917) dopo la ritirata di Caporetto. Sopra, Primo Conti lavora al ritratto di Pirandello (1928) e sotto, nel 1918 ad Antignano, con Marinetti

anche il Primo Conti del «ritorno all'ordine». Di quell'epoca è un suo affresco al Palazzo di Giustizia di Milano: una «toppa» messa su allora copre ancora la figura di Mussolini che Conti aveva dipinto tra i grandi condottieri della storia, secondo l'impianto formale delle pale d'altare rinascimentali (ma, dice Conti «inconsapevolmente ho messo Mussolini sulla destra, là dove tradizionalmente venivano dipinti i dannati...»). Insomma, Conti aveva conosciuto la censura nel periodo fascista. Un altro esempio? Bottai gli consigliò di mitigare l'erotismo de «La zingara» (1937), uno dei suoi quadri più noti. Nella versione originale era nuda con una scimmia che le saliva sul ventre, ora è parzialmente rivestita e niente più scimmia.

— *Sui suoi rapporti col fascismo si è polemizzato molto. Ma, in base alla sua esperienza, quali sono i rapporti tra l'artista e il potere?*

«Ma, le dirò che sono stato molto improvvisatore nei miei rapporti politici e molto sventato. Ora è diverso, vedo molto più chiaro e m'accorgo come in fondo pur sbagliando, sbagliavo, ma sempre seguendo una linea che era quella della mia pittura: il desiderio di guardare al domani. Quanto poi al rapporto col fascismo-fascismo, c'è una lettera che scrissi a un amico: "Caro Corrado, sono venuti a offrirmi la tessera fascista dicendomi che avrebbero aiutato la mia arte. Sarà vero?". Avevo poco più di vent'anni. E poi sono andato in guerra in anticipo di leva perché tutti i miei amici erano andati e molti erano rimasti feriti, come Boccioni, Marinetti. Mi preoccupavo di trovarmi lontano da loro, mentre, invece, volevo essere come loro. Allora l'avanguardia si misurava sul coraggio, sul non dare valore alla propria esistenza».

— *E sul piano più propriamente artistico?*

«Sono sempre vissuto per la mia pittura e non ho mai creduto in una pittura che fosse programmaticamente sociale. Ma sono convinto che una pittura entra nella vita degli uomini tanto più vastamente e tanto più in profondità, quanto più scaturisce da un'esperienza che sia talmente vitale e diretta da diventare comune a tutte le coscienze, a tutte le sensibilità. Tante volte la solitudine al momento del lavoro può essere il motivo determinante della sua universalità».

— *Allora l'artista ha una sua autonomia interiore che va al di là dei regimi e delle censure?*

«Sì e questo è bellissimo. Nell'artista, inoltre, c'è una fortissima dose d'ingenuità. L'artita resta bambino tutta la vita e questa è la grazia del suo lavoro, ma c'è poi un'altra faccia ed è che resta ingenuo e questo vuol dire che è facilissimo ingabbiarlo».

— *Attualmente in quali direzioni va la sua ricerca pittorica?*

«A me interessa molto la vita e per me la vita è l'eros. Tutto fa centro all'eros. Sono convintissimo — ed è molto strano che lo dica un uomo di ottantaquattro anni — che quando cessa l'eros nell'uomo, cessa la creazione artistica. Quando muore l'organo sessuale, muore il talento, l'ispirazione e allora uno inizia a imitare se stesso, si appoggia a quello che faceva. Finisce la libido. E questo non ha nulla a che vedere con l'anagrafe».

— *L'eros. E la morte, cos'è per lei la morte?*

«La morte: l'errore degli uomini è di dire che si vive e poi si muore. No, la morte è dentro, non è fuori. Si vive, quindi si muore. Insomma, c'è il pranzo in campagna, c'è la morte, c'è l'amore. E la morte è solo una parte della vita». ■

Un piano contro i P.L.: a Udine si procede

LA DIREZIONE Compartimentale di Venezia è impegnata per un importo dell'ordine di una quarantina di miliardi per la realizzazione di cavalcaferrovia e sottopassi. A fronte di un costo delle opere di circa 85 miliardi, il contributo aziendale coprirà quasi il 50% della spesa che dovrà essere affrontata.

Si tratta di cancellare dai 700 chilometri della rete compartimentale circa 120 passaggi a livello più 45 posti di guardia. Sorgeranno, in sostituzione degli attraversamenti, un'ottantina fra cavalcaferrovia e sottopassi.

Ravvicinando l'obiettivo, vediamo che gli interventi si concentrano soprattutto sulle linee Mestre-Udine e Casarsa-Portogruaro (40 P.L. e 13 P.G. da sopprimere) e sulle linee del Bellunese (38 P.L., 12 P.G.). Quasi inesistente, invece, il problema sulle arterie che fanno capo alla stazione di Bassano, ove insistono soltanto due P.L. (ma ancora per poco) per precedenti analoghi interventi.

Se già si è lavorato alacremente nell'ultimo quinquennio (dall'80 all'84 si sono effettuate circa 50 soppressioni), per il biennio appena iniziato il calendario di marcia prevede un'operazione a tappeto: 74 P.L. da far sparire entro l'86.

Una proiezione del programma più a lungo raggio prospetta la cancellazione, entro il '90, di tutti i P.L. tuttora esistenti sulle linee principali: sulla Milano-Venezia (28 del tratto di competenza del Compatimento di Venezia), sulla Mestre-Portogruaro (un consorzio appositamente costituito, del quale fanno parte i Comuni interessati, sta redigendo uno studio di fattibilità tecnica delle opere).

Alcune fasi dei complessi lavori resisi necessari per la soppressione dei passaggi a livello. Sotto, la cerimonia inaugurale, svoltasi alla presenza del Ministro Goria

Per la Mestre-Udine, altri quattro passaggi a livello sono spariti recentemente dalla linea. Gli attraversamenti, concentrati nello spazio di tre chilometri nel territorio del Comune di Basiliano (provincia di Udine) sono stati sostitutiti da tre sottovia. L'intervento di realizzazione delle opere sostitutive è stato effettuato da Comune e Provincia, con un cospicuo contributo finanziario da parte della nostra Azienda: 1 miliardo e 200 milioni sui 2,8 miliardi di spesa complessiva.

Alla cerimonia inaugurale, venerdì 29 marzo, ha partecipato la popolazione della simpatica cittadina friulana accanto alle numerose autorità locali: Sindaco e Assessori di Basiliano e Comuni limitrofi, Presidente della Provincia, Presidente della Giunta Regionale friulana, Prefetto. L'Azienda ferroviaria era rappresentata dal Direttore Compartimentale, Ing. Castellani, e dai responsabili degli Uffici tecnici. Era presente anche il Ministro del Tesoro, On. Goria, che con la sua presenza ha voluto sottolineare l'importanza data dal governo all'impegno profuso in questo progetto.

L'Ing. Castellani ha preso la parola per sottolineare gli obiettivi e le modalità d''intervento dell'Azienda ferroviaria a proposito dei P.L., dimostrando come l'operazione-soppressione sia vantaggiosa sia per la collettività (in termini di risparmio di tempo e di maggior sicurezza) sia per l'Azienda stessa (anche sotto il profilo economico). Il Direttore ha accennato anche alle innovazioni introdotte nell'area circostante il F.V. della stazione di Basiliano, in modo particolare alla costituzione di un ampio piazzale per il transito e la sosta dei mezzi pubblici stradali, punto di riferimento per un opportuno coordinamento fra il treno e i veicoli su gomma.

La cerimonia è stata conclusa dal Ministro Goria che, in particolare, ha delineato talune problematiche e situazioni del nostro paese sotto il profilo economico, soffermandosi sui criteri da seguire per una saggia impostazione dell'amministrazione della cosa pubblica.

Laura Facchinelli

Nello scorso numero di febbraio abbiamo erroneamente attribuito al Dott. Pietro Brigliozzi la paternità della scultura che sorge nella stazione di Orte in memoria dei ferrovieri caduti. In realtà autore del monumento è il collega Alessandro Righetti, C.S. Sovrintendente, in quiescenza da pochi mesi. Righetti è uno scultore affermato che ha raccolto numerosi e significativi attestati delle sue capacità artistiche, vincendo qualificati premi. Ci scusiamo con lui e con i nostri lettori per lo spiacevole equivoco. A completezza della rettifica, ricordiamo che il monumento è stato eretto in occasione dell'ultima Giornata del Ferroviere a cura dei ferrovieri e per volontà dei ferrovieri.

Appuntamento a Luino per i trasporti d'epoca

SEMBRERÀ una pacifica invasione. Aerei, treni, navi, automobili, tutti rigorosamente d'epoca, si sono dati appuntamento a Luino per il prossimo 30 giugno, «Giornata del trasporto d'epoca», organizzata e curata dal Comune della città. Il cielo e le acque del Lago Maggiore, i binari e le strade che passano da Luino saranno prese d'assalto, in quel giorno, da tante belle macchine: due treni a vapore (uno FS e uno delle Ferrovie Nord Milano) e un treno con carrozze d'epoca delle Ferrovie Federali Svizzere; un battello a vapore, il «Piemonte», della società di Navigazione del Lago Maggiore; automobili storiche (più di una ventina che sfileranno per le vie della città); aerei d'epoca e forse anche un idrovolante convergeranno contemporaneamente sulla bella cittadina. E poi musica, feste e tanta gente (a bordo dei «mezzi» storici arriveranno circa 1.200 persone) e tante altre iniziative che faranno del 30 giugno una giornata memorabile per Luino, ma anche per tutti gli appassionati dei trasporti d'epoca che senz'altro non si perderanno lo spettacolo.

Tra le varie manifestazioni in programma ce n'è poi una che riguarda le ferrovie e la nostra Azienda in particolare: una locomotiva a vapore gr. 625.116 del 1922 sarà collocata sul piazzale antistante la stazione, al centro di un'aiola recintata da una ringhiera in ferro battuto. Si tratta di un mezzo fuori uso, concesso dalle FS al Comune di Luino, e che, dopo un lungo, minuzioso e appassionato restauro, seguito con attenzione nelle sue diverse fasi dalla stampa locale, farà bella figura come eccezionale «monumento alla ferrovia».

La «signorina», come ormai la chiamano a Luino, è stata riportata agli antichi splendori dalla pazienza, l'abilità e la passione di un gruppo di volontari «Amici della ferrovia». Alla realizzazione di questo insolito monumento hanno collaborato anche tecnici e funzionari FS, reperendo apparecchiature che completassero la 625.

Tra i fini dichiarati della «Giornata del trasporto d'epoca», accanto alla promozione del turismo di Luino e dintorni, c'è anche il rilancio del trasporto pubblico e del transito ferroviario di Luino in particolare (il suo centenario è stato celebrato nel 1982).

Insomma, il 30 giugno sarà una giornata importante per Luino, per i trasporti d'epoca, ma anche per tanti appassionati che tra aerei, treni, auto, navi... non sapranno proprio a chi dedicare la loro attenzione. Una giornata tutta da vedere di cui «Voci» fornirà ai suoi lettori una dettagliata cronaca.

Biglietto FS con carta di credito

Le Ferrovie dello Stato hanno istituito un nuovo servizio per i viaggiatori, già collaudato con successo da diverse Reti europee. Dal 1° aprile, nelle stazioni di Roma Termini e Milano Centrale, i viaggiatori italiani e stranieri, possono acquistare i biglietti ferroviari, per i percorsi nazionali e fino ad un importo massimo di L. 200.000, con la carta di credito Bank Americard/VISA. Il servizio, iniziato operativamente a Roma e Milano, sarà esteso progressivamente entro i prossimi mesi in altre 42 stazioni della rete FS, sparse sul territorio nazionale da Torino a Palermo. La nuova iniziativa, realizzata a seguito di un accordo stipulato tra le Ferrovie dello Stato, la Banca d'America e d'Italia e la Banca Nazionale delle Comunicazioni, rientra fra le attività svolte dalle FS per migliorare la qualità del servizio offerto ai viaggiatori e per soddisfare le esigenze di praticità e comodità della clientela.

Nuovo A.C.E.I. a Sestri Levante

I SESSANT'ANNI della stazione di Sestri Levante sono stati celebrati con una serie di manifestazioni. C'è stato, naturalmente, il tradizionale festeggiamento, curato con successo dal Dopolavoro di Chiavari, che ha richiamato una massiccia partecipazione di pubblico intorno al mondo della rotaia. I motivi di interesse erano numerosi: un treno è arrivato da Chiavari trainato da una lucida locomotiva 640, il locale complesso bandistico si è esibito in pezzi di bravura, c'erano poi un plastico egregiamente allestito in un locale del magazzino merci con trenini funzionanti alla perfezione, una mostra di fermodellismo (l'hanno visitata numerose scolaresche), ed è stato anche scoperto un monumento a ricordo dei ferrovieri caduti.

Fin qui la parte celebrativa. Ma i sessant'anni della stazione di Sestri Levante sono stati festeggiati anche con un omaggio alla modernizzazione tecnologica della rete ferroviaria. In concomitanza con le altre manifestazioni c'è stata l'attivazione di un modernissimo impianto ACEI costruito dalla Manet di Roma e l'inaugurazione di locali annessi, modernamente ristrutturati. La nostra Azienda ha speso un miliardo e mezzo circa per la realizzazione dell'opera, su cui ha fornito particolari tecnici ed economici, in un conciso discorso, l'Ing. Gallo (in sostituzione del Direttore Compartimentale) affiancato dall'Ing. Ghisi, Capo dell'Ufficio I.E., dal Titolare della stazione De Nevi, dal Capo Stazione D'Urso e dal Presidente del Dopolavoro Bordone, che si sono impegnati con energie e generosità nell'organizzazione della cerimonia.

Aurelio Battaglia

a cura di G.B. Pellegrini

Notizie d'ordine generale

RIEPILOGANDO quanto ho dettagliatamente riportato sugli ultimi due numeri di questo periodico in tema, rispettivamente, di perequazione automatica per il corrente anno e di nuove detrazioni d'imposta, confermo che i Centri meccanografici del tesoro sull'assegno del mese di marzo hanno effettuato le sottoindicate lavorazioni con procedura automatizzata:

a) con effetto dal 1° gennaio 1985 sulle pensioni aventi decorrenza anteriore alla predetta data è stato attribuito l'aumento dell'1,1 per cento a titolo di perequazione automatica annuale. In tale contesto è stato tenuto conto del nuovo limite di rivalutazione fissato in annue lire 17.016.800, pari a lire 1.308.984 mensili;

b) con decorrenza 1° febbraio 1985 è stata conferita la maggiorazione del 2 per cento afferente alla perequazione trimestrale, il cui incremento effettivo è stato calcolato, secondo le modalità stabilità dall'art. 21 della legge n. 730 del 1983, considerando, ai fini della determinazione delle aliquote previste dalla norma succitata, l'importo della pensione INPS al trattamento minimo, pari a lire 345.700 mensili;

c) sono stati regolarizzati gli aumenti perequativi e le misure della indennità integrativa speciale, già liquidati durante il decorso anno 1984, a seguito degli importi definitivi delle percentuali d'incremento del costo dalla vita e delle pensioni INPS integrate al minimo accertati per lo stesso anno 1984;

d) sempre a decorrere dal 1° gennaio 1985 sono state concesse le maggiori detrazioni d'imposta previste dal decreto del Ministro per le finanze in data 7 dicembre 1984 a partire dall'inizio dell'anno medesimo e confermate per l'anno corrente dall'art. 2 della legge finanziaria n. 887 del 22 dicembre 1984. Nell'occasione, aggiungo che le maggiori detrazioni d'imposta spettanti per l'anno 1984, in virtù del succitato decreto, verranno considerate in sede di conguaglio fiscale dello stesso anno che sarà attuato con la rata di maggio.

In definitiva, i Centri meccanografici del tesoro hanno rideterminato la rata di marzo corrispondendo altresì le differenze arretrate.

La notizia che segue è particolarmente diretta alle vedove dei ferrovieri titolari di pensioni di riversibilità. Com'è noto, a termini della legislazione finora vigente, gli orfani minori conservano il diritto alla pensione fino al compimento del ventunesimo anno di età. Orbene, la legge 21 luglio 1984 n. 391, pubblicata sulla G.U. n. 208 del 30 luglio 1984, ha integrato l'art. 82 del T.U. sul trattamento di quiescenza delle pensioni statali, prevedendo per gli orfani maggiorenni iscritti all'Università o ad Istituti superiori equiparati il diritto a percepire la pensione per tutta la durata del corso legale degli studi e, comunque, non oltre il ventiseiesimo anno di età. In sostanza, per le pensioni liquidate a decorrere dal 14 agosto 1984, data di entrata in vigore della legge sopra indicata, in favore del coniuge superstite con la partecipazione di orfani minori ovvero in favore di orfani soli, gli Uffici competenti debbono apporre sul provvedimento di quiescenza la clausola che il pagamento delle quote di compartecipazione oppure della pensione dovrà proseguire per tutta la durata legale del corso di laurea o di titolo equipollente e, comunque, non oltre il ventiseiesimo anno di età degli orfani.

Per le partite di pensione aventi decorrenza anteriore alla suddetta data, di cui siano compartecipi o titolari orfani di età inferiore a 21 anni, i quali, al compimento di tale età, risultino universitari, il pagamento delle quote dovrà essere proseguito finché permangono le condizioni richieste.

Qualora sulle partite di pensione intestata al coniuge superstite risulti cessata la corresponsione delle quote spettanti agli orfani, per compimento del 21 anno di età dei medesimi, il pagamento di dette quote sarà ripristinato, a domanda degli interessati, direttamente dalle Direzioni provinciali del tesoro, con effetto dal 14 agosto 1984, ove gli stessi si trovino nella condizione prevista dalla legge.

Per le partite di pensione intestate ad orfani di dipendenti deceduti in attività di servizio, che risultino già chiuse alla data del 14 agosto 1984, l'Azienda ferroviaria dovrà provvedere ad una nuova liquidazione del trattamento pensionistico, con effetto dalla succitata data, mediante emissione di apposito provvedimento formale. Ove si tratti, invece, di pensioni di riversibilità originariamente conferite dalle Direzioni provinciali del tesoro, queste ultime si devono attenere alle modalità previste dalle norme vigenti, che prevedono la liquidazione del trattamento di riversibilità senza l'adozione di provvedimento formale.

Per ottenere il predetto beneficio occorre produrre ai summenzionati competenti Uffici un certificato rilasciato dall'Università o dall'Istituto superiore equiparato, dal quale risultino l'anno d'immatricolazione e la durata del corso legale di laurea o di titolo equiparabile. Tale certificato dovrà essere ripresentato all'inizio di ciascun anno accademico, successivo a quello da cui ha avuto inizio la corresponsione della pensione, in quanto, tenuto conto della temporaneità del beneficio e della oggettiva difficoltà di operare eventuali recuperi per somme non dovute, nei casi di specie non è stato ritenuto applicabile il disposto dell'art. 30 della legge n. 177 del 1976, che fa obbligo agli interessati di comunicare la cessazione delle condizioni che hanno dato luogo all'attribuzione della pensione. Tuttavia, in sostituzione della predetta certificazione, gli interessati potranno, in ogni caso, comprovare la loro qualità di studenti universitari a mezzo di dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà, ai sensi dell'art. 4 della legge 4 febbraio 1968, n. 15.

Ancora un argomento riguardante il settore delle pensioni di riversibilità e, precisamente, i soggetti (orfani maggiorenni, genitori e collaterali), per i quali il conferimento del trattamento di quiescenza è subordinato, fra l'altro, alla condizione di essere «nullatenente», nel senso di non risultare possessore di *redditi assoggettabili* all'IRPEF per un ammontare superiore a lire 960 mila annue, così come statuisce l'art. 85 del T.U. n. 1092 del 1973.

In proposito va ricordato che sui criteri di determinazione del limite di «reddito assoggettabile» all'IRPEF, secondo il succitato articolo, erano state manifestate notevoli incertezze da parte degli Uffici competenti alla concessione delle pensioni di riversibilità. In particolare si era reso necessario stabilire se per l'individuazione del requisito della «nullatenenza» — limitatamente peraltro ai casi in cui il richiedente sia possessore di redditi di lavoro dipendente o di pensioni — dovesse essere fatto riferimento al reddito lordo ovvero a quello depurato delle detrazioni d'imposta previste per le spese inerenti alla produzione del reddito e per gli oneri deducibili.

E qui rispondo a...

Mi auguro che gli amici **Salvatore Branciforti** e **Salvatore Tedeschi**, entrambi da Catania, e **Doroteo Spada** da Candia Lomellina abbiano letto quanto ho scritto nei mesi di ottobre e di dicembre in ordine alla rivalutazione delle pensioni cosiddette d'annata. I trattamenti di quiescenza riguardanti i due sottelencati amici sono stati regolarizzati in via definitiva, a seguito dell'avvenuta riliquidazione delle rispettive pensioni per tener conto della posizione stipendiale a ciascuno spettante in base al D.P.R. n. 804 del 1982; i relativi ruoli di variazione sono stati trasmessi alle competenti Direzioni provinciali del tesoro in allegato al Mod. R. 51, i cui estremi (numero e data) sono indicati a fianco del proprio nominativo: 1) **Giovanni Barozzi** da Cremona con Mod. n. 569 del 25 gennaio 1985; 2) **Biagio Mariotti** da Pescara con Mod. n. 590 di pari data.

Del pari, informo i sigg.ri **Enrico Buschini** da Agrate Conturbia e **Lorenzo Pellegrino** da Borgo San Dalmazzo che la loro pensione è stata modificata con l'inclusione nel servizio utile dei pregressi periodi assicurativi, dei quali essi avevano tempestivamente richiesto la ricongiunzione al servizio ferroviario a termini della legge n. 29 del 1979, ciò che ha fatto conseguire ad entrambi l'aliquota massima di pensionamento. I relativi ruoli di variazione sono stati trasmessi alle competenti Direzioni provinciali di Novara e di Cuneo in allegato al Mod. R.51 contraddistinti, rispettivamente, dal n. 778 del 14 gennaio 1985 e dal n. 743 del 19 febbraio 1985. Poiché le dimissioni degli interessati decorrono, per il primo, dal 17 luglio 1983 e, per il secondo, dal 1° marzo 1984, prossimamente le loro posizioni pensionistiche verranno nuovamente regolarizzate con l'attribuzione completa dei benefici economici concessi dalla legge n. 292 del 1984.

Invero, la definizione della pratica di pensione riguardante il sig. **Ercole Falcone** da Roviano ha richiesto una lunga gestazione poiché si è trattato di un ricorso giurisdizionale attivato a suo tempo presso la Corte dei conti, che si è risolto con una decisione di accoglimento soltanto in data 14 aprile 1984. È pur vero che con la detta decisione è stata riconosciuta la dipendenza da causa di servizio dell'infermità denunciata, nei termini fissati dall'ordinamento, dopo il di lui collocamento a riposo, avvenuto il 29 marzo 1971, per cui attualmente si trova in fase di definizione la concessione in suo favore della pensione privilegiata in luogo di quella normale già in godimento; tuttavia, anche allo scopo di non alimentare eccessive aspettative, che poi si rivelerebbero del tutto deludenti, mi corre l'obbligo di precisare che, a motivo delle modalità tecniche di liquidazione rapportate ai dati oggettivi della fattispecie, il beneficio economico ricavato dall'interessato risulterà di modestissima entità.

Di certo la risposta che mi accingo a dare al sig. **Andrea Iorio** da Eboli non troverà piena rispondenza con lo stato d'animo che lo ha spinto ad esternare le sue doglianze alla redazione del periodico aziendale. Purtroppo, per i casi in cui il decesso del ferroviere segue a breve scadenza l'esonero dal servizio, l'eventuale ritardo nella definizione della pensione diretta si ripercuote anche sulla concessione della pensione di riversibilità in favore della vedova da parte della competente Direzione provinciale del tesoro. Né, in tali circostanze, è consentito all'Azienda d'intervenire con la concessione di una pensione provvisoria, dato che la materia delle pensioni di riversibilità in senso stretto le è stata sottratta fin da 1976. Peraltro, la segnalazione ricevuta mi sollecita a raccomandare vivamente ai ferrovieri prossimi alla cessazione dall'impiego di preoccuparsi a presentare per tempo la documentazione attestante i vari servizi, prestati anteriormente all'assunzione presso le FS, dei quali siano stati richiesti la valutazione in quiescenza. ■

Sulla base dei chiarimenti forniti dal Ministero delle finanze e dell'orientamento espresso dalla Sezione del controllo della Corte dei conti, è stato accolto il principio che il «reddito assoggettabile» va necessariamente identificato nel reddito netto, nella considerazione che il legislatore ha inteso esentare dall'imposizione quella quota di lavoro dipendente od assimilato, che si considera — per effetto di una presunzione assoluta e attraverso una quantificazione forfettaria — assorbita da determinati aggravi economici. Di conseguenza, tenuto conto delle variazioni «medio tempore» intervenute negli importi delle detrazioni in argomento, si è pervenuti alla determinazione degli importi annui corrispondenti alla detrazione per spese di produzione quantificati in lire 360.000 fino al 1975, lire 840.000 fino al 1979, lire 1.680.000 per il 1980, lire 2.280.000 per il 1981 e lire 2.400.000 per il 1982, nonché dell'importo annuo di lire 180.000 relativamente alla detrazione forfettaria degli oneri deducibili di lire 18.000. In sostanza, ad esempio per il 1982, il limite di reddito, ai fini della concessione della pensione di riversibilità ai soggetti prima indicati, è risultato di lire 3.540.000 (= 960.000 ex art. 85 T.U. n. 1092 del 1973, più lire 2.400.000 corrispondenti alla percentualizzazione — 10% di 240.000 — della detrazione per spese di produzione, più lire 180.000 relative alla percentualizzazione — 10% di 18.000 — della detrazione forfettaria per oneri deducibili).

In tale contesto, si è inserita, dapprima, la legge 28 febbraio 1983 n. 53, la quale, modificando la disciplina dell'IRPEF, ha elevato l'aliquota minima d'imposta dal 10 al 18 per cento per i redditi fino a 11 milioni annui, nonché la detrazione per spese di produzione del reddito da lire 240.000 a lire 252.000 annue ed ha previsto una ulteriore detrazione di lire 324.000 per redditi annui non superiori a lire 9.000.000. Di poi, con il decreto ministeriale in data 7 dicembre 1984 sono stati fissati per il 1984 i nuovi importi delle predette detrazioni in rapporto al tasso d'inflazione, donde l'importo annuo relativo alle detrazioni per spese inerenti alla produzione è passato da lire 252.000 a lire 227.200 e l'ulteriore detrazione annua per i redditi di lavoro superiori a lire 9.900.000 annue lorde è slittata da lire 324.000 a lire 356.400. È stato, quindi, indispensabile rideterminare, in relazione ai nuovi provvedimenti normativi intervenuti in materia, gli importi corrispondenti alle detrazioni spettanti.

Operando con i criteri surriportati, di recente il Ministero del tesoro con circolare del 31 gennaio 1985 ha portato a conoscenza dei dipendenti Uffici gli importi da tenere presente per il 1983 e per il 1984, ottenuti calcolando i relativi redditi annui virtuali corrispondenti alla nuova percentualizzazione del 18 per cento.

Così l'importo annuo afferente alla detrazione per spese di produzione ammonta a lire 1.400.000 per il 1983 e a lire 1.540.000 per il 1984, quello relativo all'ulteriore detrazione di lire 1.800.000 per il 1983 e di lire 1.980.000 per il 1984 e quello per la detrazione forfettaria degli oneri deducibili di lire 100.000 per entrambi gli anni.

In conclusione, il limite di reddito, non superando il quale il soggetto può ritenersi «nullatenente» ai fini in discussione, è di lire 4.260.000 per il 1983 e di lire 4.580.00:0 per il 1984.

Si aggiunge che, provvisoriamente, gli importi relativi al 1984 valgono anche per il corrente anno in ottemperanza alla norma contenuta nell'art. 2 della legge finanziaria per il 1985. ■

ANCONA

Fiori d'arancio. Con molto piacere la Redazione Compartimentale di Ancona si associa ai festeggiamenti per il matrimonio fra la sig.na Anna Tonti e il dott. Silverio Maravalle, Ispettore Principale, per anni apprezzato e stimato Redattore Comp.le di «Voci», e attualmente Dirigente dell'Ufficio Personale di Cagliari. Il Capo Stazione Giampaolo Lucchi della stazione di S. Benedetto del Tronto, si è sposato con la sig.na Gorizia Mari, a Terni, città natale di entrambi. Alle coppie gli auguri più affettuosi degli amici di «Voci».

Lauree. Maria Cristina Crescimbeni figlia di Quinto, responsabile dell'Ufficio Coordinatore Lavori Compartimentale, si è laureata in Lettere Classiche col massimo dei voti.

Il giovane Marco Menghini, figlio del Tecnico del D.L. di Ancona Ezio, si è brillantemente laureato con 110 e lode in Economia e Commercio. Ai neo dottori e ai rispettivi genitori i nostri più vivi rallegramenti.

Cicogna express. È nato Matteo, che andrà a fare compagnia al fratello Daniele, in casa di Piero De Massis, Capo Tecnico del Reparto 22/E T.E. di Pescara. La casa di Ivano Pierucci, Operaio del Centro Stampa Comp.le, è stata allietata dalla nascita di Marco. Fiocco rosa in casa del Capo Stazione Antonio Salomoni e della sig.ra Almena, che ha dato alla luce Chiara. A tutti giungano i più sentiti auguri di «Voci».

Quiescenze. Riunione di commiato alla stazione di S. Benedetto del Tronto, per il collocamento a riposo del Capo Stazione Superiore Antonio Geli e dell'Ausiliario di Stazione Gino Cittadini. Tutto il personale della stazione di Porto S. Giorgio si è riunito attorno ai C.S. Sup. Walter Ramini e Lorenzo Montanini andati in quiescenza. Alla stazione di Terni hanno lasciato in questi ultimi mesi il servizio: il Capo Staz. Sovr. Armando Ferroni 1° Agg., il Capo Gest. Giovanni Lazzari, Capo della Segreteria di Stazione, i Capi Staz. Franco Bonifazi e Ulderico Ottaviani, l'Ass.te Staz. Vincenzo Gambini, il Guard. Egidio Gorietti di Terni Cospea e il Tec. I.E. Terzilio Corvo della Zona I.E. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

I nostri lutti. I colleghi del Deposito Personale Viaggiante di S. Benedetto del Tronto rivolgono sentite condoglianze al Conduttore Emidio Capecci ed al papà Luigi, già in pensione per la prematura scomparsa della sig.ra Italia. Stessa solidarietà anche per il Conduttore Ugo Carboni per la scomparsa del padre Umberto. Profonde condoglianze ai Macchinisti della Rimessa Locomotive di Foligno Ugo Palmioli e Ivo Ventura per la scomparsa dei loro padri.

BARI

La cicogna ha portato Giovanni Luca in casa dell'Op. Qual. Antonio Savarese dell'Off. G.R. di Melfi; Marco in casa dell'Ass. Capo Pierluigi Perobelli della stazione di Lecce. È nato, inoltre, Andrea Michele Colapinto per la gioia del nonno Michele, già Capo Gest. Sup. Auguri e felicità ai piccoli ed ai familiari.

Quiescenze. Festeggiati calorosamente da amici, colleghi e collaboratori hanno lasciato l'Azienda il C.S. Sovr. Gaetano Dentico, Titolare della stazione di Gioia del Colle, il C.S. Sup. Gabriele Massagli, pure della stazione di Gioia del C. ed il Segr. Sup. di 1ª cl. Antonio Croce, Capo Reparto M.L.2b di Foggia. Inoltre, sono stati collocati a riposo: i Macch. Giovanni Tamma e Nicola Vito Casadibari del D.L. di Bari; il Capo Tecn. Sup. Cosmo Sgarra della Zona Cavi di Bari; i Macch. Alessandro Borgia, Tommaso Pellegrini e l'A. Macch. Leonardo Possidente del D.L. di Foggia; il Capo Tecn. Sovr. Mario Agosti dell'Off. M.T. di Foggia; il Macch. Vincenzo D'Andria, l'Appl. Giuseppe Di Mito ed il Tecn. Floriano Monopoli del D.L. di Taranto; il Manovr. Salvatore Rosiello della stazione di Foggia; il Dev. Capo Nicola Lisco della stazione di Bari; gli Ass. Capo Amelia D'Agnone, Renato Cucinelli e Marco Bianco della stazione di Foggia; il C.S. Sup. Luigi Giancola della stazione di Molfetta; il Guard. Giuseppe Mastronunzio della stazione di Incoronata; l'Op. Qual. Giovanni Tessa del 18° Tr. Lav. di Barletta; l'Ass. di Staz. Giuseppe D'Erasmo di Modugno Città; l'Ass. Capo Alfredo Capogrosso della stazione di Trani; il Manovr. Mario Cucci della stazione di S. Severo; l'Ass. di Staz. Carlo Camarda di Francavilla F.; il Capo Tecn. Sup. Vincenzo D'Adduzio dell'Uff. Mat. e Tr. Comp.; il Tecn. Mario Gagliardi della Zona 11.3.I.S. di Barletta e il Capo Sq. Nicola Schiralli della Sq. Rialzo di Bari.

A tutti infiniti auguri di lunga quiescenza.

Lutti. È deceduto il Tecn. Mario Gagliardi del Reparto 11/E di Barletta. Alla famiglia le nostre più sentite condoglianze che estendiamo al C.S. Sup. Domenico Cocca per la scomparsa del padre.

BOLOGNA

Lutti. Il mese di marzo è stato funestato da due tragici infortuni sul lavoro a causa dei quali sono deceduti il Capo Tecnico Sup. Giorgio Orsi dell'8° Tr. Lavori di Piacenza ed il Manovratore Viscardo Mari della stazione di Parma.

Ricordiamo anche la prematura scomparsa del Macchinista Romano Pollastri del D.L. di Bologna C.le.

A nome degli amici e colleghi inviamo alle famiglie le più sentite condoglianze.

Esodi. Per limiti di età hanno lasciato l'Azienda: il Tecnico Quinto Accorsi del Tr. 17° di S. Giov. Persiceto; il Rev. Sup. Goliardo Calendi dell'Uff. Comm.le e Traffico; il Capo Treno Sergio Fabbri del D.P.V. di Rimini; il Tecnico Massimo Fontana dell'O.G.R. di Bologna; il Dev. Gino Patrignani di Forlì; il Tecnico Pietro Saracco del Tr. 4° di Reggio Emilia; l'A. Macch. Assalonne Sgarzi del D.L. di Bologna C.le; il Capo Treno Fernando Toncini del D.P.V. di Piacenza; il Guardiano Tina Zoppi della staz. di Parma; l'Aus. Viagg. Giorgio Luppi del D.P.V. di Bologna.

A tutti fervidi auguri di salute e serenità.

Al momento di lasciare l'Azienda per domanda, dopo 39 anni di

1° Concorso di pittura Banca Nazionale delle Comunicazioni riservato ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato

La Banca Nazionale delle Comunicazioni, nel quadro delle iniziative di carattere sociale previste dalle norme statutarie in favore dei propri Iscritti, indice il 1° Concorso di pittura riservato ad artisti dipendenti della Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato.

Il Concorso, per opere in olio su tela, dimensioni minime cm 60x80, si articola in due sezioni:

1ª Sezione soggetto: «L'uomo e il treno»;

2ª Sezione soggetto libero.

Sono ammessi a concorrere (con una sola opera ciascuno) i ferrovieri in servizio che risultino possessori di quote di partecipazione al capitale della Banca e che abbiano rilasciato delega per l'accredito, presso una sua dipendenza, delle competenze in conto corrente.

Le opere, incorniciate e opportunamente imballate, nonché munite dell'apposito tagliando di partecipazione (da incollare sul retro di ciascun dipinto) dovranno essere consegnate o spedite, a cura e spese dei concorrenti, alla:

Banca Nazionale delle Comunicazioni - Direzione Generale - Ufficio S/g - Via San Martino della Battaglia, 4 - 00185 Roma, e pervenire entro e non oltre il 30 giugno 1985.

I tagliandi di partecipazione possono essere ritirati presso tutti gli sportelli ed i fiduciari della Banca.

Il concorso è dotato di n. 16 premi-acquisto per complessive L. 15.000.000.

Le opere non premiate potranno essere ritirate direttamente dagli interessati, ovvero saranno rispedite agli artisti partecipanti a cura della Banca, non oltre il 31-12-1985.

La Banca garantisce la massima cura nella conservazione delle opere concorrenti durante tutto il periodo di giacenza presso la propria sede; non assume peraltro alcuna responsabilità per eventuali danneggiamenti (e così pure per lo smarrimento o la sottrazione) che le opere dovessero subire durante il trasporto da e per il domicilio degli artisti partecipanti.

servizio, il Segr. Sup. 1ª cl. Giancarlo Contri dell'Uff. Lavori desidera rivolgere un saluto ed un augurio a tutti i colleghi sparsi nella penisola, conosciuti nei lunghi anni della sua carriera. A lui rinnoviamo i più fervidi auguri.

Onorificenze. Felicitazioni vivissime per la nomina a Cavaliere OMRI al C. Gest. Sup. Luigi Carlo Piazza, Dirigente Uff. Economato di Bologna C.le; al Capo Treno Vittorio Babboni del D.P.V. di Piacenza (in particolare dagli amici filatelici); al Rev. Sup. Renzo Paltrinieri dell'Uff. Comm.le e Traffico; al C.G. Sup. Giovanni Sarti, Dirigente la Biglietteria di Rimini ed, infine, al Capo Gest. Sovr. Giancarlo Ramini, conosciutissimo nel Compartimento dalle innumerevoli generazioni di ferrovieri formatisi alla Scuola Professionale di Bologna presso la quale è Istruttore.

CAGLIARI

Luigi Antolini, figlio del Capo Ufficio D.C.O. di Chilivani Giovanni, si è brillantemente laureato in Lingue e Letterature Straniere. Al neo-dottore ed ai suoi genitori le nostro congratulazioni.

Sono numerosissimi i pensionati del mese, e per ognuno di essi vorremmo formulare un particolare augurio. Ma lo spazio non c'è ed allora li accomuniamo in un unico augurio di lunga e serena pensione. Essi sono: Luigi Zuddas, Segretario dell'Ufficio Commerciale; il Deviatore Capo Costantino Sau della stazione di Cagliari; il Tecnico Giuseppe Usai della Squadra Rialzo di Cagliari; Sergio Agabio, Macchinista del D.L. di Sassari; Giampaolo Spagnoletti, Verificatore a Cagliari; il Capo Treno Antonino Serpi del Sotto Deposito Personale Viaggiante di Oristano; il Macchinista Mario Tanda del D.L. di Cagliari; il Macchinista Giovanni Bazzoni del D.L. di Sassari; il Macch. Giuseppe Rodolfo Salaris del D.L. di Sassari; il Tecnico Domenico Carboni della S.R. di Cagliari; il Titolare C.S. Sovrintendente Giuseppe Cataldi della stazione di Porto Torres; Isidoro Piga, Tecnico del D.L. di Cagliari; il Capo Tecnico Gualtiero Ariu della S.R. di Cagliari; il C.S. Superiore della stazione di Golfo Aranci Salvatore Carta; il Tecnico Daniele Falqui della S.R. di Cagliari; l'Ausiliario della S.R. di Cagliari Vincenzo Deriu; il Tecnico

Al mare e ai monti con Jumbo Tour

Al mare a Rimini

Quota stagione 1985

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.

Hotel Regina - Miramare (direttamente sul mare)
Hotel Mulazzani - Miramare (sul lungomare)
Hotel Tiberius - Rimini (a 50 metri dal mare)
Hotel Villa Rosa - Riccione
Bassa Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 140.000 / Media Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 182.000 / Alta Stagione: quote settimanali a persona, in 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 (c/o H. Regina).
In tutti gli Alberghi: escluso il Residence Jumbo, sconto del 30% ai bambini fino a 7 anni con aggiunta lettino nella camera degli adulti. **Sconto** del 10% alla terza e quarta persona adulta, in camere a 3 o 4 letti.

ALBERGHI CON PISCINA
Residence Hotel Jumbo:
bilocale più servizi, 4-5-6 posti letto, frigo, piscina, posto macchina garantito, cabine al mare, ampia terrazza.
Pensione completa presso Ristorante Hotel Jumbo.
Hotel Jumbo - Marebello e altri:
Hotel Monica - Rivazzurra (senza piscina)
Bassa stagione: quote settimanali a persona, 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 camere a 2-3-4 letti L. 196.000
Per camere singole aumento di L. 21.000 settimanali.

ALTRI ALBERGHI
Hotel Colon - Hotel Holland - Hotel Montecarlo e altri
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: 12 maggio, 19 maggio, 26 maggio, 2 giugno, 9 giugno, 16 giugno, 23 giugno
Media Stagione: 23 giugno, 30 giugno, 7 luglio, 14 luglio, 18 agosto, 25 agosto
Alta Stagione: 14 luglio, 21 luglio, 28 luglio, 4 agosto, 11 agosto, 18 agosto
Bassa Stagione: 25 agosto, 1 settembre, 8 settembre, 15 settembre, 22 settembre
Per il periodo dal 4/8 al 18/8 secondo disponibilità, aumento di L. 3.000 al giorno per persona.

In montagna

Valtellina
Aprica - Caspoggio - Livigno
Vi presentiamo i nostri soggiorni montani per l'estate 1985 nei seguenti alberghi:

Aprica - Hotel Villa Maria
Caspoggio - Hotel Kennedy
Livigno - Hotel Alexander

Quote stagione 1985

Per turni di 7 giorni di pensione completa, escluse le bevande, con sistemazione in camere con servizi privati, incluso tasse di soggiorno e iva.

H. VILLA MARIA - APRICA
Bassa Stagione dal 2/6 al 30/6 e dal 25/8 al 15/9 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 154.000

Media Stagione dal 30/6 al 21/7 e dal 18/8 al 25/8 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 189.000

Alta Stagione dal 21/7 al 18/8 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 217.000

H. KENNEDY - CASPOGGIO
Bassa Stagione dal 16/6 al 30/6 e dal 25/8 al 15/9 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 175.000

Media Stagione dal 30/6 al 4/8 e dal 18/8 al 25/8 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 210.000

Alta Stagione dal 4/8 al 18/8 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 280.000

H. ALEXANDER - LIVIGNO
Bassa Stagione dal 16/6 al 30/6 e dal 25/8 al 15/9 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 210.000

Media Stagione dal 30/6 al 28/7 e dal 18/8 al 25/8 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 224.000

Alta Stagione dal 28/7 al 18/8 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 294.000

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.

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.

Antonio Foddai del 6° Tronco Lavori di Macomer e infine Vincenzo Fiori, Capo Stazione Sovrintendente in Sassari.

GENOVA

Sono state conferite onorificenze al merito della Repubblica ai seguenti dipendenti: Ing. Vincenzo Gallo, Capo dell'Ufficio Movimento, nominato Cavaliere Ufficiale; Primo Dirigente geom. Orazio Simonotto dell'Ufficio Lavori, Ispettore Cosma Damiano Serra dell'Ufficio Movimento, Capo Deposito Sovrintendente di Savona Demetrio Falcone, Capo Gestione Sovrintendente Bruno D'Onofrio dell'Ufficio Commerciale, Revisore Superiore Antonio Pesce dell'Ufficio Movimento, nominati Cavalieri. Vivissime congratulazioni.

La cicogna ha portato Matteo, secondogenito, in casa di Patrizia e Giovanni Basso, rispettivamente Ausiliario e Operaio specializzato a Novi Ligure. Alla famiglia Basso le nostre più vive felicitazioni che estendiamo al C.S. di Taggia Arma Barbara Fornara per la nascita di Samuele.

Festeggiati dal personale della stazione di Novi Ligure hanno lasciato l'Azienda i Capi Stazione Superiori Giuseppe Gandolfo, Giuseppe Le Rose e Pietro Pittaluga, gli Assistenti Capi Giuseppe Corte e Francesco Repetto e il Deviatore Giuseppe Deidda. È stato collocato inoltre a riposo per limiti di età il Segretario Superiore 1ª classe Leonardo Gianferrari dell'Ufficio Ragioneria. A tutti auguriamo ogni bene e lunga vita.

Formuliamo sentite condoglianze alle famiglie di Benedetto Casarino Assistente Viaggiante al D.P.V. di Genova Sampierdarena, di Giorgio Del Rio Applicato dell'Ufficio Lavori e di Luigi Esposito Commesso dell'Ufficio Materiale e Trazione, recentemente scomparsi.

NAPOLI

Nascite. Luciano è nato alla sig.ra Maria De Palma, moglie del Guardiano Giuseppe Mazzone, della 4ª Unità Speciale. Al neonato ed ai felici genitori i nostri auguri.

Lauree. Attilio Albanese, figlio del Tecnico Gerardo, del 1° Tronco Lavori di Minturno, si è laureato in Economia e Commercio. Giuliana Del Basso, figlia del Segr. Sup. 1ª cl Guido, dell'Ufficio Ragioneria Comp/le di Napoli e sorella del Segr. Alfredo, dell'Officina G.R. di Genova P.P. si è laureata in Medicina e Chirurgia riportando la votazione di 110 e lode. Ai neo dottori ed ai familiari i nostri rallegramenti.

Commiati. Hanno lasciato il servizio ferroviario per raggiunti limiti di età e di servizio il Capo Treno Mario Aquino, del D.P.V. di Benevento, il Tecnico del 14° Tronco Lavori di Boiano D. Angelo Zuccarelli e il Deviatore della stazione di Cancello Andrea Carfora. Ha pure lasciato l'Azienda, dopo ben 42 anni di servizio, il dirigente dell'8° Tronco Lavori di Cancello Capo Tecnico Sup. Nicola Mazzone. A tutti i nostri auguri di una lunga e serena quiescenza.

Decessi. Sono improvvisamente venuti a mancare all'affetto dei propri cari: la madre del Tecnico I.E. Vincenzo Cioppa, della Zona 15.2 di S. Maria C.V.; il padre del Segr. Mario Cammisa, della 4ª Unità Speciale; il padre del Tecnico Vincenzo Valentino, dell'8° Tronco Lavori di Cancello; la madre del Commesso Andrea Santangelo, della 4ª Unità Speciale; l'Applicato Mario D'Emiliano, del D.L. di Napoli Smistamento; il Guardiano Achille Mancuso, della stazione di Sarno; il Deviatore Antonio Pranzo, della stazione di Napoli C/le e la madre del C.V. Sup. Antonio Cioffi, del Nucleo Contr. Viagg. di Caserta. A tutti le nostre più sentite condoglianze.

Onorificenze. Sono diventati Cavalieri Tomeo Nicandro, Verificatore a r. presso la stazione di Villa Literno e Antonio Avolio Applicato Capo r. e dell'Off. G.R. di S.M. La Bruna. Congratulazioni.

PALERMO

Con la votazione di 110 e la lode si è laureato in Medicina e Chirurgia Salvatore Grifo, figlio del Revisore Superiore di 1ª classe Giuseppe, dell'Ufficio Movimento Compartimentale.

Sempre in Medicina e Chirurgia si è laureato, con ottima votazione, Rosario Giardina, figlio dell'Applicato Antonino dell'Ufficio Movimento Compartimentale.

Si sono infine laureati in Biologia, con ottima votazione: Nunzio Paternò, Segretario presso l'Ufficio Lavori, Sofia Calabrese, figlia del Capo Personale Viaggiante Superiore, Cav. Franco, Titolare del DPV di Castelvetrano, e Lidia Alfano, figlia dell'Applicato Gaetano, del Centralino Telefonico Compartimentale.

Ai neo-dottori il nostro augurio di un brillante avvenire.

Onorificenze. Sono stati insigniti dell'onorificenza di Cavaliere all'Ordine della R.I.: il Capo Stazione Superiore Orazio Platania, titolare della Stazione di Acitrezza, l'Applicato Gaetano Alfano del Centralino Telefonico Compartimentale, il Capo Tecnico Superiore Simone Di Trapani, del Posto Verifica di Palermo Centrale.

Complimenti.

Esodi. Sono stati collocati a riposo, per raggiunti limiti di età: il Capo Deposito Sovrintendente Giovanni Mancia, Capo Reparto Trazione di Palermo; il Capo Gestione Sovrintendente Giuseppe Pupella, titolare della Gestione Viaggiatori della stazione di Palermo Centrale, e, infine, il Capo Tecnico Superiore Vincenzo Cormaci, del Deposito Locomotive di Palermo.

Ai neo-pensionati l'augurio di lunga e serena pensione.

Cicogna express per Cristiana Maria Arnone, figlia del Capo Gestione Superiore Giovanni, del 1° Reparto Traffico di Palermo.

I nostri lutti. Sono recentemente deceduti: la moglie del Dirigente Superiore a riposo dott. Ignazio Spanò, già Capo dell'Ufficio Commerciale e del Traffico Compartimentale; la madre del Segretario Superiore di 1ª classe rag. Renato De Luca, dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale.

Ci associamo al grave lutto dei colleghi ed esprimiamo loro le nostre più sentite condoglianze.

REGGIO CALABRIA

Nascite. È nato Fioravante, figlio dell'Assistente di Stazione Fortunato Alampi, in servizio a Reggio C.le, e della sig.ra Maria Grazia Sgrò. Infiniti auguri

Vivissime felicitazioni al collega Antonino Marino, conduttore del D.P.V. di Roccella Jonica ed alla consorte sig.ra Domenica Tripodi per la nascita di Francesco.

Lauree. Si è brillantemente laureato in Scienze Naturali all'Università di Messina l'amico Mimmo Artuso, Segr. Sup.re dell'Ufficio Commerciale.

Auguri anche al collega Fernando Caviano, Macchinista al D.L. di Catanzaro Lido, per la laurea conseguita dal figlio Pasquale in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Bologna.

Presso il Magistero di Messina si è brillantemente laureata in Lingue e Letterature Straniere Serenella Meduri figlia del collega Giovanni, Segretario all'Ufficio Ragioneria.

Quiescenze. Tantissimi auguri di lunga e serena quiescenza ai colleghi: Giuseppe Lofaro dell'Officina Intercompartimentale di Ergoterapia di Cannitello; Alessandro Forni, Macchinista T.M. presso la Rimessa Locomotive di Villa S.G.; Pietro Cozzupoli, Tecnico al D.L. di Reggio Calabria e Vincenzo Cappelleri, Applicato all'Ufficio Movimento.

Lutto. Condoglianze sentite agli amici Giuseppe e Giovanni Pennestrì rispettivamente dell'Ufficio Ragioneria e Lavori per la scomparsa del padre Carmelo già dell'Ufficio Personale.

ROMA/IMPIANTI

Cicogna express. Tanti auguri di felicità per Anna Maria, figlia primogenita del Cond. Mario Simeoni del D.P.V. di Roma Termini e per Valentina figlia del Dev. Michele D'Ovidio della Cabina ACE di Roma T.ni.

Quiescenze. Dopo ben 41 anni di servizio è andato in pensione Aldo Gatti, Verificatore presso il Parco Prenestino festeggiato da tutti i colleghi. Prosegue l'esodo di agenti da Roma Termini: ricordiamo ora e porgiamo loro tanti auguri per il futuro i Capi Gest. Renato Cipriani, Alberto Chielli, Gesino Fini, Antonio D'Addario ed il Deviatore Fernando Proietti. È stato anche festeggiato Pierino Tata, Capo Gestione Sovrintendente dell'Ufficio Bagagli (Commerciale) di Roma Termini collocato a riposo per limiti di età dopo oltre 42 anni di servizio. Anche noi ci associamo a tutti i colleghi per augurargli tanta serenità e felicità per il futuro. È stato collocato in quiescenza per raggiunti limiti di età e di servizio il C.S. Sup.re Cav. Benito Ramicone, titolare della stazione di Tivoli: Al caro collega, padre di Domenico e Alessandro in servizio a Villa Patrizi, vada l'augurio di una lunga e serena pensione.

Onorificenza. Felicitazioni vivissime per l'ex Capo DPV di Roma Smist. Luigi Simeoni insignito del-

ESTRAZIONE OBBLIGAZIONI FS

Il 20 maggio scorso, alle ore 9.30, presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato — Servizio Ragioneria — Piazza della Croce Rossa, 1 — ROMA, sono state effettuate pubblicamente in base ai relativi piani di ammortamento, le estrazioni a sorte delle serie di obbligazioni da rimborsare il 1° luglio 1985. Le serie di obbligazioni interessate sono le seguenti:
6% - 1967/1987; 6% - 1968/1988; 6% - 1969/1989; 7% - 1970/1990 a premi; 7% - 1971/1986; 7% - 1972/1987; 7% - 1973/1988; 10% - 1975/1985; 10% - 1976/1986; 10% - 1977/1987 e 12% - 1978/1988.

l'onorificenza di «Ufficiale della R.I.».

I nostri lutti. È deceduto Mario Derme, padre dell'Assist. di Staz. Luigi di Roma Termini nonché valido collaboratore di «Voci». Gli rivolgiamo le più sentite condoglianze che estendiamo all'Assist. Giuseppe Grippo di Roma Prenestina per la scomparsa della madre Filomena ed ai familiari di Vincenzo Fasciani ex Capo Treno del Dep. P.V. di Roma Termini recentemente deceduto.

ROMA/SERVIZI

C.E.U.

Quiescenze. Salutato dagli amici e colleghi che hanno apprezzato sempre la sua alta professionalità, ha lasciato il Servizio, per raggiunti limiti di età, il Dirigente Superiore, ing. Renato Peroni. Non è comunque venuta meno la sua personale disponibilità verso l'Azienda, dal momento che l'ing. Peroni continua a presiedere il Comitato per la creazione del museo dell'informatica F.S. Quindi ancora un ringraziamento ed un augurio da Voci sia per l'attività passata che per la futura.

Nascite. Fiocco azzurro sulla porta del Segr. Assunta Salvo per la nascita di Mario. Al neonato ed ai genitori le nostre felicitazioni.

Nozze. Marcia nuziale per il Segr. Rossana Rossi. Ogni bene e felicità da parte dei colleghi.

Lutti. Gianfranco Ercoli, Operaio Qualificato ha di recente perso la madre, sig.ra Maria Michelli. Sentite cordoglianze.

COMMERCIALE

Durante una simpatica riunione i colleghi dell'Ufficio Marketing hanno salutato il Segretario Superiore di 1ª classe Guido Bournens che, dimissionario, ha lasciato il servizio con notevole anticipo. All'amico Guido giungano i più cari auguri di serena e lunga quiescenza.

IMPIANTI ELETTRICI

Nascite. In casa della collega Paola Musilli dell'Ufficio C.le 1°, è arrivata Giulia. Auguroni alla mamma, al papà ed alla piccola. Tanti auguri a Stefano che è arrivato in casa della collega Edda Giannini a far compagnia a Giuseppe. Fiocco azzurro in casa del collega Roberto Riommi dell'Ufficio C.le 3° per l'arrivo di Marco. Tanti auguri al piccolo, alla mamma ed al papà. Tanti cari auguri al collega Giuliano Massa dell'Ufficio C.le 4° per la nascita del figlio Eugenio.

ISTITUTO SPERIMENT.

Fiocco rosa. Felicitazioni vivissime al collega Lorenzo Corsi, che ha avuto la casa allietata dalla nascita della primogenita Federica. All'amico Corsi, alla signora Antonella e alla piccola Federica i più cari auguri d'ogni felicità.

Rimini

SOGGIORNI AL MARE ESTATE 1985

Il DLF di Rimini mette a disposizione dei ferrovieri e familiari 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 - San Giuliano Mare Rimini - Riccione - Cattolica

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 potrete usufruire, nella Bassa e Media Stagione, con i suoi prezzi ridotti, la maggiore disponibilità di posti letto, e il clima mite di cui la Riviera Romagnola notoriamente gode.

Prezzi per settimana

Hotel Laila - Riccione
Bassa Stagione L. 147.000 - Media Stagione L. 178.500 - Alta Stagione L. 231.000.
Periodo promozionale H. Laila:
29.6 - 13.7.85 riduzione di L. 1.000 al giorno per persona su tutte le camere.

Pensione Cavalcanti - Riccione.

Hotel La Capinera - Di fronte colonia ferrovieri di Bellaria / Igea Marina.

Pensione Villa Merope - Rimini.
Bassa Stagione L. 164.500 - Media Stagione L. 192.500 - Alta Stagione L. 231.000.

Hotel Ancora - Cattolica.
Bassa Stagione L. 157.500 - Media Stagione L. 203.000 - Alta Stagione L. 234.500.
— Rid. bambini da 0 a 5 anni 30% oppure accordi diretti.
— Rid. bambini da 5 a 8 anni 20%.

ALBERGHI GRUPPO «A»
Universo - Alaska - Torretta Bramante - Rimini
Gabriella - Torre Pedrera
Bassa Stagione L. 157.500 - Media Stagione L. 203.000 - Alta Stagione L. 241.500.
Moderne costruzioni - posizione tranquilla vicino al mare - confortevoli camere con doccia e W.C. - Telefono - ascensore - bar - sala soggiorno - parcheggio auto privato - servizio e cucina particolarmente curati dai proprietari.

ALBERGHI DI GRUPPO «B»
Natalina - Orlov-Romea - Fiordaliso - Rimini
Nautilus - Igea Marina
Bassa Stagione L. 140.000 - Media Stagione L. 168.000 - Alta Stagione L. 196.000.
Alberghi accoglienti - camere con servizi privati - acqua calda e fredda - attrezzature moderne - vicino al mare - buona cucina.

PENSIONI GRUPPO «C»
Bugli - Albani - Rimini
Carla - Viserba
Bassa Stagione L. 133.000 - Media Stagione L. 161.000 Alta Stagione L. 189.000.
Trattamento familiare - camere con servizi - cucina e ospitalità romagnola.

PERIODI STAGIONALI:
Igea Marina - Viserba - Rimini - Riccione.
Bassa Stagione: fino al 29 giugno e dal 24 agosto in poi.
Media Stagione: dal 29 giugno al 3 agosto e dal 20 agosto al 24 agosto.
Alta Stagione: dal 3 agosto al 20 agosto.
Torre Pedrera - Cattolica
Bassa Stagione: fino al 6 luglio e dal 20 agosto in poi.
Media Stagione: dal 6 luglio al 27 luglio.
Alta Stagione: dal 27 luglio al 20 agosto.

GRUPPI PER ANZIANI
Fino al 15 giugno 1985 c.a., questa Sezione Turistica promuove settimane a Rimini riservate a persone anziane e familiari in Alberghi particolarmente attrezzati e con ascensori a **prezzi agevolati** L. 18.000 al giorno compreso un quarto di vino ai pasti, mettendo a disposizione gli impianti del D.L.F. (bocce, sale da gioco, tennis) per il tempo libero.
Minimo 25 persone.

NORME DI PRENOTAZIONE
Le prenotazioni per uno o più turni settimanali devono essere effettuate presso la Segreteria del Dopolavoro Ferroviario via Roma, 70 Rimini, tel. 0541/28901 interno 400 opp. 343, durante le ore d'ufficio: dal lunedì al venerdì ore 9/12 - 16/18.
Presso le Sedi del D.L.F. troverete i moduli per la prenotazione, che dovranno essere accompagnati da un acconto di Lit. 60.000 per persona a mezzo vaglia postale/telegrafico e con assegno circolare intestato al Presidente D.L.F. di Rimini.
In caso di disdetta della prenotazione l'acconto non verrà restituito.
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.

LAVORI

Ha salutato i colleghi il Segr. Sup. Albino Raffaele che ha lasciato l'Azienda. Gli amici e i componenti l'Ufficio C.le 4° augurano una serena quiescenza.
Vive congratulazioni a Cinzia figlia del Segr. Sup. Claudio Taddeo che ha conseguito la laurea in Scienze Politiche — indirizzo economico — con 110 e lode e l'elogio della Commissione.

MOVIMENTO

Quiescenze. Il Commesso Giuseppe Venditti dell'Uff. OP è andato in pensione. Nel giorno del suo collocamento a riposo, è stato salutato affettuosamente da numerosi superiori e colleghi. Auguri vivissimi da Voci.
Anche il sig. Lombardo Ruco, Segr. Sup. presso la Segreteria del Consiglio di Amministrazione, è stato posto in quiescenza. L'amico Ruco, pur se dipendeva ultimamente dal Servizio Affari Generali, continuava a considerarsi del Movimento, avendo trascorso in tale Servizio la maggior parte della sua carriera ferroviaria.
Auguri di lunga e serena quiescenza da parte dei vecchi amici.
Lutti. È deceduto il padre della signora Ortensia De Chiara, consorte del Direttore del nostro Servizio. Per il gravissimo lutto porgiamo alla Signora ed ai suoi congiunti le più profonde condoglianze a nome di tutto il personale del Servizio Movimento.
Condoglianze ugualmente sentite al Segretario Sup. Giuseppe Nicola Garavelli dell'Ufficio III per la morte improvvisa del padre.

RAGIONERIA

Un saluto affettuoso e fervidi auguri di serena e felice pensione ai Segretari Superiori di 1ª classe Francesco Tarallo e Giuseppe Daidone che di recente hanno lasciato la nostra Azienda.
Rallegramenti vivissimi ed affettuosi auguri al collega Tonino Cea per la nascita di Francesco ed ai colleghi Anna Maria e Franco Cerruti per l'arrivo del primogenito Paolo.

TORINO

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda il C.T. Sup. Giovanni Scaiola dell'Uff. I.E.; il C.T. Sovr. Renato Martini dell'Uff. Collaudi; il Tecn. Giuseppe Tropea del Rep. 26/E-I.E. di Ceva; il Macch. Silvano Anselmi del DL di Torino Smistamento; l'Appl. C. Luigi Graglia del Reparto Comp.le Cavi di Torino; al Controllo Merci il Segr. Sup. 1ª cl. Adriano Pin ed il Segr. Sup. Siro Consolini; alla Sq. Rialzo di Novara l'Appl. C. Giovanni Mattioli, il Verif. Euro Udovich e l'Aus. Elia Frego; al DL di Cuneo i Macch. Osvaldo Lerda e Giovanni Albesano, il Tecn. Andrea Pellegrino, l'Appl. C. Domenico Picco e l'A.M. Enrico Cardone.
A tutti questi colleghi i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.
Onorificenze. Il Segr. Sup. Artidoro Di Pardo, del Controllo Merci, è stato insignito dell'onorificenza di «Cavaliere» all'O.M.R.I.; la stessa nomina ha avuto anche il già citato ex C.T. Sup. Giovanni Scaiola dell'Uff. I.E. Ad entrambi le più vive congratulazioni.
Binario dieci. La giovane Paola Anselmi, figlia dell'ex Macch. Silvano, già del DL di Torino, si è da poco laureata in Informatica presso l'Università di Torino con 109/110; complimenti e felicitazioni.
Cicogna express. Manuela all'Aus. Salvatore Scordi di Torino Vanchiglia; al DL di Cuneo Daniele al Macch. Fiorenzo Alberi e Federico al Macch. Simone Chiapello. Congratulazioni ed auguri.
Lutti. A soli quarantanove anni di età è deceduto il Dirigente Sup. ing. Stefano Vincenzi, Capo dell'Ufficio Opere Civili e Vice Direttore della 1ª Unità Speciale di Novara; in attività di servizio sono pure mancati: il C.S. Eugenio Di Napoli di Salussola, il Gestore di 1ª cl. Diego Lacchia di Sandigliano ed il Macch. Angelo Aghemo del DL di Torino Smistamento. Alle famiglie le più sentite condoglianze, che estendiamo al Guardiano Mario Peroglia, distaccato all'Uff. Lavori, per la scomparsa della consorte, sig.ra Maria Miranda Bonardo.

TRIESTE

Apprendiamo che è stato nominato Cavaliere della Repubblica italiana il Segretario Sup.re di 1ª cl. Renato Capogrosso, Capo del Reparto Contratti del locale Ufficio Movimento.
La casa dell'Assistente di Stazione Guglielmo Topan e dell'Ausiliario di Stazione Paola Longi, entrambi della stazione di Trieste C.le, è stata allietata dalla nascita di Walter. La cicogna ha portato Alessandro in casa del Capo Gestione Edi Manzin, addetto al Centro Tassazioni della stazione di Trieste C.le, e dell'Assistente di Staz. Maria Venere Colecchia.
Festa grande nella stazione di Pontebba. Sono diventati papà di Giusy e Rosanna, rispettivamente il Manovratore Giannino De Lucia e l'Ausiliario di Stazione Giuseppe Peressutti. Ai neonati e ai genitori giungano le nostre felicitazioni.
Si è spento il Capo Gestione Sovrin. Daniele Truppa, Capo della Segreteria della stazione di Trieste C.le. Lascia la moglie e due figli, di cui uno, Eugenio, è Macchinista presso il D.L. di Trieste C.le.
La casa del Titolare di Gemona, Capo Stazione Sovr.te Spartaco Chiurlo, è in lutto per la morte della signora Lucia Baracchini, madre del detto Titolare.
È morto il signor Lidio Visintin, padre del Segretario Giovanni, addetto al Reparto Gestioni Speciali del personale dell'Ufficio Ragioneria.
Si sono spente, la signora Guerrina Venturuzzo, madre dell'Operaio Qualificato del VI Tr. Linea di Portogruaro Oscar Sclosa, e la signora Ema Cazumaro madre del Guardiano della stazione di Portogruaro Almerindo Imperatore.
Ai cari colleghi giungano le nostre sincere condoglianze.
Sono stati di recente collocati in quescenza il Segretario Sup.re di 1ª cl. Oreste Bisiani, Capo Reparto Controllo Spese e Gestioni Speciali dell'Ufficio Ragioneria, nonché facente funzioni di Capo Reparto Ordinazioni e da ultimo Funzionario a disposizione del Capo dell'Ufficio Ragioneria; il Revisore Sup.re di 1ª cl. Luciano Michelani, Capo del Reparto Verifiche Contabili dell'Ufficio Commerciale e del Traffico; l'Assistente Viaggiante Giovanni Simonetti del D.P.V. di Trieste C.le; il Capo Gestione Sup.re Aldo Zaccaria, del Centro Tassazioni della staz. di Trieste C.le; il Manovratore Capo Remo Beltrame della staz. di Tarvisio C.le; il Macchinista Eugenio Loschi, l'A. Macchin. Aldo Boldarino, il Capo Deposito Norino Gremese, il Macchinista Franco Fuccaro, i Capo Squadra Manovali Angelo Turcutto e Corrado Di Benedetto, il Macchinista Aldo Cantarutti e il Tecnico Angelo Figar, tutti del D.L. di Udine.
Ai cari colleghi auguriamo una lunga e serena quiescenza.

Hotel "Gioia"

La vostra casa al mare

Viale Verdi, 50 - 47036 Riccione
Tel. 0541/641655 - Tel. privato 0541/48518

A 150 m circa dal mare, nuova costruzione, posizione centrale, trattamento familiare. Prezzi di pensione completa I.V.A. compresa: gestione di proprietà.

dal 1-5 al 19-6	*Lit. 25.000*
dal 20-6 al 10-7	*Lit. 31.000*
dal 11-7 al 31-7	*Lit. 33.000*
dal 1-8 al 25-8	*Lit. 39.000*
dal 26-8 al 30-9	*Lit. 25.000*

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. *Sconto ai bambini.*
Ai vecchi clienti che già ci conoscono approfittiamo per comunicare i prezzi per il 1985 e un arrivederci a presto; 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 2-3-4-5-6 posti letto.

HOTEL VINCENETTE
97 rue de la Grotte (62) 94-20-10
65100 Lourdes - Servizi in tutte le camere - 3 pasti copiosi e variati - Pensione completa 120 FF.

IGEA MARINA
VILLA FIORI
Via N. Bixio 32
Tel. 0541/630166
Abit. 50108
Posizione tranquilla - camere con bagno - conduzione familiare - ampio parcheggio. Per 7 giorni bassa stagione L. 140.000 / media L. 168.000 tutto compreso. Sconti bambini e al 3° e 4° letto aggiunto.

LOURDES
visitate le
GROTTE DI BETHARRAM

UN TRENO NEL CASSETTO

La bella foto che pubblichiamo qui sopra risale al 1905, l'anno in cui le Ferrovie vennero statalizzate. A voler immortalare ottant'anni fa lo storico avvenimento con un ritratto di gruppo, fu il Personale del Deposito Locomotive di Barletta che scelse come «podio» una locomotiva a vapore Ansaldo 5232, anno di costruzione 1888. Una foto ricca di elementi, spunti, suggestioni: per la prima volta, ad esempio, vediamo in «un treno nel cassetto» la riserva di carbone pronta per essere spalata e divorata dalla fornace della 5232. Il camino della locomotiva è aperto, la lanterna a olio è in posizione sul muso del «mostro», un operaio, arrampicato sul cielo della macchina, esibisce con orgoglio una chiave dalle misure esuberanti. E poi, curiosamente, la foto è stata scattata nel momento in cui la locomotiva sta passando su un ponte di ferro (sotto si intravedono i riflessi di un corso d'acqua, mentre sullo sfondo spuntano i fabbricati del Deposito e della Stazione). Comunque, quello che più colpisce, è l'orgoglio che quegli antichi signori dai baffi ritorti e dalle tute nere di locomotiva, rivelano all'obiettivo: quella è la loro macchina e l'Azienda che sta nascendo è la loro azienda. E ne sono fieri.

A inviarci la foto sono stati i familiari di Paolo Laricchia, classe 1878, ex Verificatore Capo (nella foto è indicato dalla freccia) con l'intenzione di sottolineare le profonde e antiche radici che li legano all'Azienda FS, fin dal giorno lontano della sua istituzione.

Ha «solo» 25 anni, invece, la foto inviataci da Giuseppe Pertile (allora Macchinista, oggi Capo Deposito Titolare a Venezia). Una foto che la dice lunga sulla passione di questo «muso nero» per la sua macchina a vapore: una imponente, mastodontica 691 che, tra gli sbuffi di vapore e la sgranatura dell'immagine, accentuata dalla diverse riproduzioni a cui l'originale è stato sottoposto, assomiglia di più a un'evocazione satanica di carducciana memoria («Già il mostro, conscio di sua metallica / anima, sbuffa, rulla, ansa, i fiammei / occhi sbarra»; Alla stazione, 1875), domata da Pertile con agilità e decisione.

Due foto e due esempi di uno stretto rapporto tra uomini e macchine che appartengono alla memoria collettiva di tutti i ferrovieri. ■

CINEMA

di Piero Spila

Il telescopio sul cortile

IL MONDO del cinema porno rappresentato in **Omicidio a luci rosse** di Brian De Palma (titolo originale **Body Double**), con i suoi rituali e cerimonieri, con il mercato parallelo delle cassette hard, l'esibizione ostentata del sesso e degli eccessi visivi, è soprattutto un terminale onirico e degradato per mettere in scena, e far agire, il tema del voyeurismo, un tema che ossessivamente attraversa tutta la filmografia di De Palma, dal lontano **Hi Mom** (antologia di pratiche voyeuristiche interpretate da Robert De Niro) a **Le due sorelle**, da **Vestito per uccidere** (la metamorfosi del transessuale spiata dai vetri appannati e bagnati di pioggia) a **Blow Out**. Ossessione voyeuristica che ripete una «scena primaria», che per De Palma, come ha più volte confessato, risale addirittura all'adolescenza, agli anni in cui frequentando la Columbia University ebbe la ventura di assistere per la prima volta a **La donna che visse due volte** di Hitchcock. Una folgorazione. Al punto che da allora, diventato regista, De Palma ha tradotto quell'emozione estetica in termini rigorosamente professionali, costruendo il suo cinema mimeticamente, all'interno di un labirinto di omaggi, citazioni e riproposte dei più famosi scenari e stereotipi hitchcockiani (non c'è suo film in cui non appaia una doccia o dove la curiosità non sia in qualche modo punita). Questa doppia natura cinematografica, con **Body Double** emerge ancora più nettamente. Il «doppio corpo» a cui allude il titolo inglese è quello delle false identità, dei sosia, delle sostituzioni di persona, dei travestimenti, dei trucchi ottici che parossisticamente costellano il film, rendendolo ambiguo e inafferrabile (De Palma ha montato due-tre finali, uno dietro l'altro).

Più specificamente **Body Double** è un thrilling costruito sui fantasmi della solitudine, un itinerario noir girato però nella luce sfolgorante di Los Angeles, in un'ambientazione divisa fra i décor delle ville sparse sulle colline di Hollywood e i torbidi set dell'hard-core, e dove la bellezza perfetta dei corpi femminili visti sullo schermo rivela poi, nella realtà, la fragilità, l'insicurezza, la perversione. Il protagonista di **Body Double** è un giovane attore, Jack, che per vivere deve accontentarsi di interpretare qualche particina in film horror di serie B. Soffre però di claustrofobia: ed è quanto di peggio possa capitare per chi deve fare la parte di un vampiro. In preda ad un ennesimo attacco del male, l'attore torna a casa prima del solito e scopre che la moglie lo tradisce. Va a stare da un collega che ha una casa in collina piena di attrattive. Fra l'altro c'è un telescopio attraverso il quale si possono spiare le erotiche evoluzioni di una bellissima vicina. Il punto di vista del protagonista, hitchcockianamente, diventa quello del voyeur, e come il reporter immobilizzato nel gesso in **La finestra sul cortile**, anche Jack si trasforma ben presto da spettatore in testimone (di un omicidio brutale), e infine in protagonista di pedinamenti, inseguimenti mozzafiato, interrogatori, duelli e resa di conti finale. Con questo apologo crudele e masochista, miscela di terrore ed erotismo, De Palma celebra ancora una volta il suo legame nevrotico con alcuni fantasmi, ma realizza anche prodezze sti-

Melanie Griffith e Craig Wasson in una scena di «Omicidio a luci rosse». La Griffith è la figlia di Tippi Hedren, famosa attrice di molti film di Hitchcock. Ennesimo omaggio di Brian De Palma all'indimenticato Maestro

SEGNALAZIONI/FILM

«LadyHawke» di Richard Donner

Favola effettistica e miliardaria sullo sfondo di un amore maledetto e disperato, stregonerie ed esorcismi, duelli spettacolari e fantastiche geografie medievali. Lady Hawke è una giovane donna, bellissima e desiderata, con il difetto di vivere solo di notte, perché allo spuntare del giorno si trasforma in un falco. Viceversa, il suo amante, a causa dello stesso maleficio vive solo alla luce del sole e di notte si trasforma in un lupo. Richard Donner prende lo spunto narrativo di questa antica leggenda (il mito della bella e la bestia) con l'intenzione abbastanza scoperta di ripetere il successo di ***Excalibur****. Ma Donner, troppo abituato alle performances extra-lusso del suo* ***Superman****, finisce col privilegiare troppo gli elementi spettacolari della vicenda e fa un film lussuoso ma anche superficiale, una confezione patinata di scampoli, ritagli e* ***déjà vu****.*

«C'è un fantasma tra noi due» di Robert Mulligan

Un egittologo del Metropolitan Museum, abituato ad aprire sarcofagi, non si lascia certo impressionare dai fenomeni del soprannaturale. Ma le cose cambiano se ad aggredirlo è il fantasma dell'ex-marito della donna che si prepara a sposare. E la cosa peggiora ancora di più quando la donna (Sally Field) comincia a capire di non essersi affatto liberata dal passato e che la scelta fra il vecchio (il marito defunto) e il nuovo (il marito promesso) è tutt'altro che facile. Tra il porsi e lo sciogliersi (prevedibile) del quesito, si svolge la labile trama del film. Ma c'è anche una piccola morale, ed è che ognuno ha un fantasma nel proprio passato. Tra gli attori, Sally Field (a dispetto degli Oscar più stucchevole del solito), James Caan (nella parte di un improbabile danzatore di tip tap) e il bravo e simpatico Jeff Bridges.

Michelle Pfeiffer e Rutger Hauer in una immagine di «Lady Hawke»

«Per piacere... non salvarmi più la vita»
di Richard Benjamin

Agli albori degli anni trenta, in una Kansas City notturna e piovigginosa, due organizzazioni criminali si battono senza esclusione di colpi per il controllo della città. In questo sottobosco di violenze e omicidi, estorsioni e rapimenti, sguazzano il detective privato Murphy (Burt Reynolds) e il tenente di polizia Speer (Clint Eastwood). Per tutta la durata del film i due si punzecchiano come cane e gatto, ma non la contano giusta: a parole si disprezzano, ma fra loro c'è una tacita e imbarazzante attrazione. Ed è proprio questa rappresentazione auto-ironica della misoginia e dell'amicizia virile, la carta più felice di un film che, per il resto, è poco più di un ennesimo omaggio al cinema anni trenta.

Per la prima volta insieme, Clint Eastwood e Burt Reynolds assecondano fino a un certo punto le reciproche esigenze. Troppo freddi e strutturati nei loro cliché (la solitudine nevrotica di Eastwood e il proporsi da «macho» di Reynolds) si dividono diligentemente campi e controcampi, limitandosi a giustapporre esibizioni da stuntmen a sparatorie e scazzottate.

listiche e memorabili trasgressioni visive. Elegante come una sophisticated-comedy (piena di dolly, camera-car e movimenti di macchina), truculento e cheap come un B-movie, **Body Double** si propone come un esempio di «cinema de papa» contaminato però dai generi cinematografici più consumati (dall'hard al video-clip), mentre Brian De Palma continua a nutrire in una escalation di orrori le fantasie più riposte degli spettatori. Dopo gli iperrealistici bagni di sangue di **Scarface**, i coltelli e i bisturi di **Le due sorelle**, gli scalpelli per il ghiaccio di **Carrie**, i rasoi di **Vestito per uccidere** ecc., in **Body Double** Brian De Palma arriva ad utilizzare come strumento di morte addirittura un martello perforante.

Per la parte di Holly Body, la provocante protagonista del film, De Palma aveva pensato a una vera porno-star, Annette Haven, poi utilizzata solo come consulente ai dialoghi e alle situazioni per (pensate un po'!) Melanie Griffith, deliziosa figlia di Tippi Hedren, l'indimenticata e pudicissima interprete di **Marnie** e **Gli uccelli**. ■

TEATRO

di Claudio Giovanardi

Paolo Poli e Renzo Rosso: che staffetta!

AL TEATRO Sala Umberto di Roma si sono avvicendati due spettacoli molto diversi fra loro, ma ugualmente interessanti e convincenti. Il primo è il **Magnificat** che Paolo Poli ha scritto insieme con Ida Ombroni e che interpreta con la solita bravura incontenibile. Il testo risulta messo insieme da spezzoni di commedie della tradizione italiana cinque-seicentesca, e fornisce l'occasione a Poli di esibirsi nei suoi ben noti travestimenti e nelle parodie sferzanti rivolte essenzialmente a certo mondo intellettuale contemporaneo. Come spesso accade nelle rappresentazioni di Poli, infatti, il testo rappresenta più che altro un canovaccio, sul quale il bravo attore fiorentino opera poi variazioni libere. Nel **Magnificat** (belle le scene di Uberto Bertacca e sontuosi i costumi di Santuzza Calì), accanto a citazioni dell'Aretino e a continue riprese della commedia oscena di quel periodo, troviamo episodi che alludono alle Sacre Scritture e, più modestamente, poesiole di quasi sconosciuti poeti del secolo scorso. Il tutto è tenuto unito dalla verve e dalle mossettine di Paolo Poli, il goliarda del teatro italiano, che per l'occasione si avvale della collaborazione di quattro giovani e bravi attori: Alessandro Baldinotti, Lorenzo Castelluccio, Guerino Crivello e Stefano Gragnani.

Un corpo estraneo, commedia scritta da Renzo Rosso e realizzata con la regia di Alvaro Piccardi, riguarda invece tutt'altri temi e si richiama ad una tradizione di scrittura e di recitazione completamente diversa. Siamo ai limiti del surrealismo e della commedia dell'assurdo: ambientazione in una sorta di clinica psichiatrica in cui si trova una ragazza che ha appena tentato il suicidio. Intorno a lei, le turbe e i problemi di un'intera famiglia vengono sviscerati e messi a nudo. L'azione però è sempre volta ad una considerazione umoristica delle «miserie» umane: non un vero e proprio dramma borghese, ma un discorso velato di ironia sulla condizione dell'uomo di oggi. Figurano nel cast Lella Costa, Anna Goel, Carlo Montagna, Riccardo Pradella, Silvano Piccardi e Franco Sangermano. Tutti all'altezza dei loro ruoli. ■

Due momenti dell'applaudito «Magnificat» di Paolo Poli

LIBRI

Il gioco degli equivoci

HA QUARANTADUE anni, ha curato l'edizione italiana dell'opera del poeta portoghese Fernando Pessoa, ha pubblicato sei libri di narrativa tradotti ormai in varie lingue, eppure tutti si ostinano a definirlo un «giovane scrittore». Giovane, anagraficamente, lo è di certo ma altrettanto di certo come scrittore «giovane» non è davvero. Sto parlando di Antonio Tabucchi, un nome ormai familiare non solo per i critici letterari ma anche per il grande pubblico. I suoi ultimi libri, infatti, **Il gioco del rovescio, Donna di Porto Pim**, e soprattutto **Notturno indiano**, oltre che apprezzati dalla critica più qualificata, hanno avuto anche un notevole successo commerciale. E abbinare successo di critica e successo di vendita, come si sa, è un'alchimia che riesce a ben pochi scrittori. Specialmente quando si tratta di scrittori particolari e raffinati come Tabucchi.

Oggi, la casa editrice Feltrinelli pubblica l'ultimo libro di Antonio Tabucchi, **Piccoli equivoci senza importanza**, undici racconti che senza alcun nesso logico apparente, appartengono tutti allo stesso nucleo tematico, undici epifanie che giocano tutte sullo stesso tema: l'equivoco. Equivoco inteso come specchio che deforma e trasforma la realtà, come lente d'ingrandimento che permette di penetrare in universi remoti e sconosciuti, come filo conduttore nell'inestricabile labirinto dell'animo umano. Gli equivoci sono i malintesi, le incertezze, le comprensioni tardive, gli inutili rimpianti, i ricordi forse ingannevoli, gli errori sciocchi e irrimediabili. Equivoci troppo piccoli, come dice lo stesso autore, per essere elevati a metafora e senza importanza perché se non fossero mai avvenuti e le cose fossero andate in modo diverso, tutto sostanzialmente sarebbe rimasto identico.

Antonio Tabucchi. Scrittore colto e raffinato, sta avendo anche un notevole successo commerciale

Incontri misteriosi, presenze fantasmatiche, vecchi e impossibili amori che riaffiorano da un passato sepolto ormai da troppo tempo, ricordi di un'infanzia mai dimenticata, sono i temi di questi undici racconti che si svolgono nei luoghi più disparati. Nella solare Lisbona tanto amata da Tabucchi, sul battello che va da Battery Park a Staten Island, sul vagone di un treno indiano che sta correndo nella notte verso Madras, in una piccola stazione della riviera ligure, sulle dolci strade di Francia.

Le coordinate spaziali sono dilatate al massimo come lo sono quelle temporali. Il passato si confonde con il presente, New York con Bombay, ciò che è stato con ciò che forse non sarà mai. Laico e scettico, Tabucchi non ha e non propone certezze.

La ragione è esausta, troppi piccoli equivoci senza importanza la tormentano da sempre, meglio allora affidarsi ai sogni, creare addirittura un mondo che sia un caledoscopio di luci e di ombre dove la nostalgia renda i sogni realtà.

«La vita è sogno» affermava Calderon tanti secoli fa. «Via da qui, da questo spleen, cerchiamo una città bianca fatta di marmo a fior d'acqua, cerchiamola insieme, una città così o

SEGNALAZIONI/RADIO-TV

La notte con Renzo Arbore

Dal 29 aprile, Renzo Arbore conduce tutte le sere — dal lunedì al venerdì — su Raidue «Quelli della notte» musica vecchia e nuova, chiacchiere tra amici e battute garantite nostop in diretta, dalle 23 a dopo mezzanotte nei primi quattro giorni della settimana e dalle 22 a notte fonda il venerdì. Il contratto prevede trentacinque puntate, fino alla metà di giugno destinate a riempire le notti di molti italiani. I dirigenti di Raidue sperano di raggiungere le stesse cifre d'ascolto che ha ottenuto Biagi su Raiuno con «Linea diretta»: una previsione certamente ottimistica, ma che si fonda sulle sperimentate capacità dell'eclettico conduttore. Il pubblico che sinora era stato costretto a sopportare le tradizionali trasmissioni notturne fatte con gli scarti della programmazione serale, è adesso finalmente tenuto in maggior considerazione.

La domenica con Tyrone Power

Continua «Amatissimo divo» il ciclo di film a cura di Nedo Ivaldi, dedicato a Tyrone Power, iniziato a fine marzo.

La rassegna che Raidue manda in onda ogni domenica mattina alle 11,30, comprende 14 film interpretati da Tyrone Power tra il 1937 e il 1952. La folgorante carriera di uno dei divi di Hollywood più amati fu relativamente breve: Power morì all'improvviso nel 1958, a soli 44 anni in Spagna, sul set di «Salomone e la regina di Saba». Eccovi alcuni titoli di film che andranno in onda durante i mesi di maggio e giugno: «Il prigioniero», «Sono un disertore», «Agguato sul fondo», «La fiera delle illusioni», «L'isola del desiderio», «Quel meraviglioso desiderio», «Il principe delle volpi», «Corriere diplomatico».

Ancora da produrre

La Rai ha in cantiere due progetti in fase di avanzata trattativa con gli americani che dovrebbero intervenire nella produzione: uno è «Il Generale» la storia di Giuseppe Garibaldi, regia di Luigi Magni, prodotto da Franco Cristaldi; l'altro è «L'isola del tesoro» regia di Renato Castellani.

(a cura di Alfonso Marrazzo)

un'altra analoga, non importa dove, da qualche parte, fuori del mondo» scrive oggi Tabucchi in uno dei suoi racconti.
E se la vita è sogno non ci possono essere risposte e, infatti, ogni storia è «aperta», va oltre la pagina scritta, prosegue il suo cammino in modo autonomo, indipendentemente dalla stessa volontà del suo autore. Un autore che giunto ormai alla piena maturità artistica, affabulatore nato, giocoliere della parola, con **Piccoli equivoci senza importanza** si afferma davvero come scrittore di primissimo piano nella narrativa italiana contemporanea.

Marina Delli Colli

Antonio Tabucchi, Piccoli equivoci senza importanza, Feltrinelli, pp. 150, lire 15.000.

SEGNALAZIONI/LIBRI

Cesare Marchi: «Impariamo l'italiano», Rizzoli - Lire 14.000

Il libro, edito da Rizzoli, è da mesi in testa alla classifica delle vendite del settore saggistica. L'autore, Cesare Marchi, non è né un grammatico né un linguista, bensì un «utente dell'alfabeto» che mette a disposizione di altri «utenti» la sua esperienza di insegnante e di giornalista. Con stile semplice e piano, Marchi affronta con il lettore un viaggio nel continente, per molti ancora inesplorato, della lingua italiana. Un viaggio tra regole ed eccezioni, virgole e apostrofi, congiuntivi e imperativi, che ridà alla grammatica quel volto umano che sui banchi scolastici era andato perduto.

Susanna Agnelli: «Addio, addio mio ultimo amore», Mondadori - Lire 16.000

Susanna Agnelli è ormai notissima non solo per il suo prestigioso cognome, non solo per essere stata per dieci anni sindaco dell'Argentario e per essere oggi Sottosegretario di Stato al Ministero degli Affari Esteri, ma anche come scrittrice.
Dopo ***Vestivamo alla marinara*** *e* ***Ricordati Gualeguaychù****, è ora in libreria, sempre in edizione Mondadori,* ***Addio, addio mio ultimo amore****. Le luci di New York e i silenzi dell'Argentario, l'amore e la politica, le vicende di figli e fratelli di casa Agnelli, si mescolano in questo libro a metà strada tra il romanzo e il diario. Il risultato è un «autoscatto», come lo definisce Arbasino, uno squarcio aperto sulla vita di una donna che mescola tranquillamente le raffinate storie del «gran mondo» con le piccole storie quotidiane della gente più umile di Porto S. Stefano. Di quel Porto S. Stefano di cui Susanna è innamorata con la violenza e la disperazione di un «ultimo amore».*

Natalia Ginzburg: «La città è la casa», Einaudi - Lire 18.000

L'autrice sceglie ancora una volta la forma del romanzo epistolare per mettere in scena la famiglia, palcoscenico di tutte le crisi, microcosmo universale. Giuseppe, giornalista cinquantenne, lascia il lavoro, gli amici, il figlio, un'amante ormai lontana, per andare a vivere con suo fratello a Princeton. Tra questi personaggi si intreccia una fitta corrispondenza da cui, a poco a poco, emergono problemi, incertezze, tensioni. «Mi auguro e spero — dice la Ginzburg — che nelle vicende e nelle fisionomie delle persone che si scambiano queste lettere possa riflettersi un poco della vita dei nostri giorni».

—

La foto nella memoria

IN FRANCIA ha venduto 800.000 copie e ha vinto il Premio Goncourt. In Italia appena uscito ha conquistato la vetta delle classifiche degli «stranieri» più venduti. Stiamo parlando di **L'amante** di Marguerite Duras. Romanzo autobiografico, annunciano gli «strilli» editoriali e lo confermano interviste, articoli, recensioni. Eppure la storia tenera e bellissima di questo amore senza prospettive tra una quindicenne bianca e povera e un giovane cinese figlio di un ricco mercante, assomiglia di più a un'invenzione, al sogno costruito su qualche brandello di ricordo, a una fantasia che ha rapinato qualche frammento alla memoria.
La prima idea della Duras era di raccogliere alcune foto di famiglia e di lavorare su di esse: descriverle, tesserle, raccontarle... Ma la foto più importante non era stata scattata. Quella mattina non c'erano fotografi sul battello che attraversava il Mekong. La ragazza bianca, quasi bambina, con indosso un abito sdrucito di seta color bistro, un feltro da uomo rosa da cui spuntavano due lunghe trecce nere e le sue prime scarpe col tacco in lamè dorato, incontra il ricco cinese che indossa un elegante completo di tussor chiaro, appoggiato alla sua limousine nera con tanto d'autista. L'unica fotografia possibile di quel momento sta nel ricrearlo nella scrittura, nella memoria. Marguerite Duras si mette a lavoro su questa foto non scattata e si lascia andare al flusso della scrittura. Una scrittura che oscilla tra il racconto in prima e in terza persona. La ragazza sul Mekong è Marguerite che racconta i suoi quindici anni, ma poi nella garçonniere di Cholen, la ragazza che scopre il piacere fisico, mentre il ricco cinese incontra l'amore romantico, non è più Marguerite e diventa solo «la ragazza». Pudore, distanziamento dai rumori, dalle luci, dagli odori di quel pomeriggio alla periferia di Saigon, ma anche obbiettivazione, universalizzazione.
Sembra, a tratti, la sceneggiatura di un film. Un film appassionato e disperato come «Hyroshima, mon amour» di Alain Resnais, di cui la Duras scrisse, appunto, la sceneggiatura. Anche a Hyroshima un amore tra una bianca e un orientale raccontato da un dialogo di grande bellezza, suggestivo, profondo che trova le sue radici proprio nell'esperienza narrata ne **L'amante**. L'esperienza, la vita vissuta, l'aspetto autobiografico, sono uno dei motivi de **L'amante**, è vero. Ma prima di conoscere il suo amante cinese, Marguerite aveva già deciso quello che avrebbe amato di più nella vita: scrivere libri, romanzi, storie. E così, prima di essere vita, la vita di Marguerite era già romanzo. Di questo romanzo, l'amante cinese sarebbe stato uno dei capitoli più riusciti. Sul Mekong, Marguerite già lo sapeva.

Tiziana Gazzini

«L'amante», di Marguerite Duras, ed. Feltrinelli, pp. 123, lire 13.000

DISCHI/CLASSICA

di Gianfranco Angeleri

Sulle ali del clavicembalo

SUGLI strumenti a tastiera oggigiorno domina il pianoforte; segue a lunga distanza l'organo. Ma sappiamo che non è sempre stato così. Se torniamo infatti oltre duecento anni indietro nel tempo, troviamo che il predominio competeva ancora al clavicembalo, ancorché il «gravicembalo col piano forte», il pianoforte insomma, fosse già stato inventato dal Cristofori fin dalla fine del seicento. Tra i grandi dell'epoca (citiamo C.E.F. e J.C. Bach, Haydn e lo stesso Mozart nei primi approcci) solo il Clementi seppe individuare ed afferrare le possibilità espressive del nuovo strumento; gli altri si mantennero, anche quando usarono il pianoforte, nell'ambito espressionistico del clavicembalo.

Oggi questo strumento a corde pizzicate è pressocché scomparso, sopraffatto dal fratello più giovane a corde percosse. Non mancano tuttavia registrazioni effettuate da quei pochissimi specialisti ancora esistenti (per quanto ancora?) che hanno sacrificato la propria attività sull'altare dello studio del clavicembalo. Si veda per esempio l'inglese George Malcolm, insigne clavicembalista, che ci dà la possibilità di ascoltare le opere scritte per quello strumento specie nel diciottesimo secolo. Come il breve concerto in re maggiore scritto da F.J. Haydn nel 1780 (stampato nel 1784), registrato sul disco DECCA SXL 6385 con l'orchestra di San Martino in Campo, diretta, manco a dirlo, da Neville Marriner (suo direttore stabile). In questo disco troviamo, oltre ad una brevissima ouverture dello stesso Haydn, il concerto in la maggiore, sempre per clavicembalo ed orchestra, di J.C. Bach. Ma qui desidero parlare del concerto di Haydn, perché tipicamente rappresentativo di un modo di far musica del settecento nonostante fosse già stato superato e mutato dapprima dal Clementi eppoi dal giovane Mozart. Un modo leggero, frizzante, brioso come s'addice ad uno strumento dalla voce nervosa ed acuta priva, per natura intrinseca, di possibilità di grandi cariche emotive.

È un concerto tripartito secondo le regole allora dominanti: un vivace, un adagio ed un rondò. Il primo movimento è aperto dall'orchestra, composta principalmente da strumenti ad arco, sussidiata da due oboi e due corni, che espone i temi del brano con vivacità e spigliatezza. Dopo 47 battute interviene la voce sottile, frusciante come seta, del clavicembalo che ripete i temi in varie tonalità alternandosi con l'orchestra per concludersi in una coda brillante, pezzo di bravura tale da chiamare l'applauso (allora si applaudiva alla fine di ogni movimento). Così affermano le note di commento del retrobusta (solo in inglese). L'adagio si risolve in una specie di assolo dello strumento: un ricamo, una trina morbida dalle tinte dolci e sfumate. Il terzo movimento è un rondò, definito «all'ungherese» ma che potrebbe essere detto anche «alla turca» secondo l'usanza dell'epoca (ma non fu l'Ungheria soggetta ai Turchi?). Un brano molto vivace su di un tema ripetuto più volte con variazioni più o meno complesse, una delle quali in tonalità minore molto suggestiva, di esecuzione non facile nel quale il Malcolm ha modo di dimostrare la completa padronanza dell'antico strumento.

L'esecuzione, a mio parere, è un modello di affiatamento esemplare fra strumento solista e l'orchestra oltre ad un'ottima dimostrazione di quello che era la musica barocca suonata tra le pareti domestiche, sia pure di grandi case patrizie. ■

DISCHI/POP-ROCK

di Claudio Giovanardi

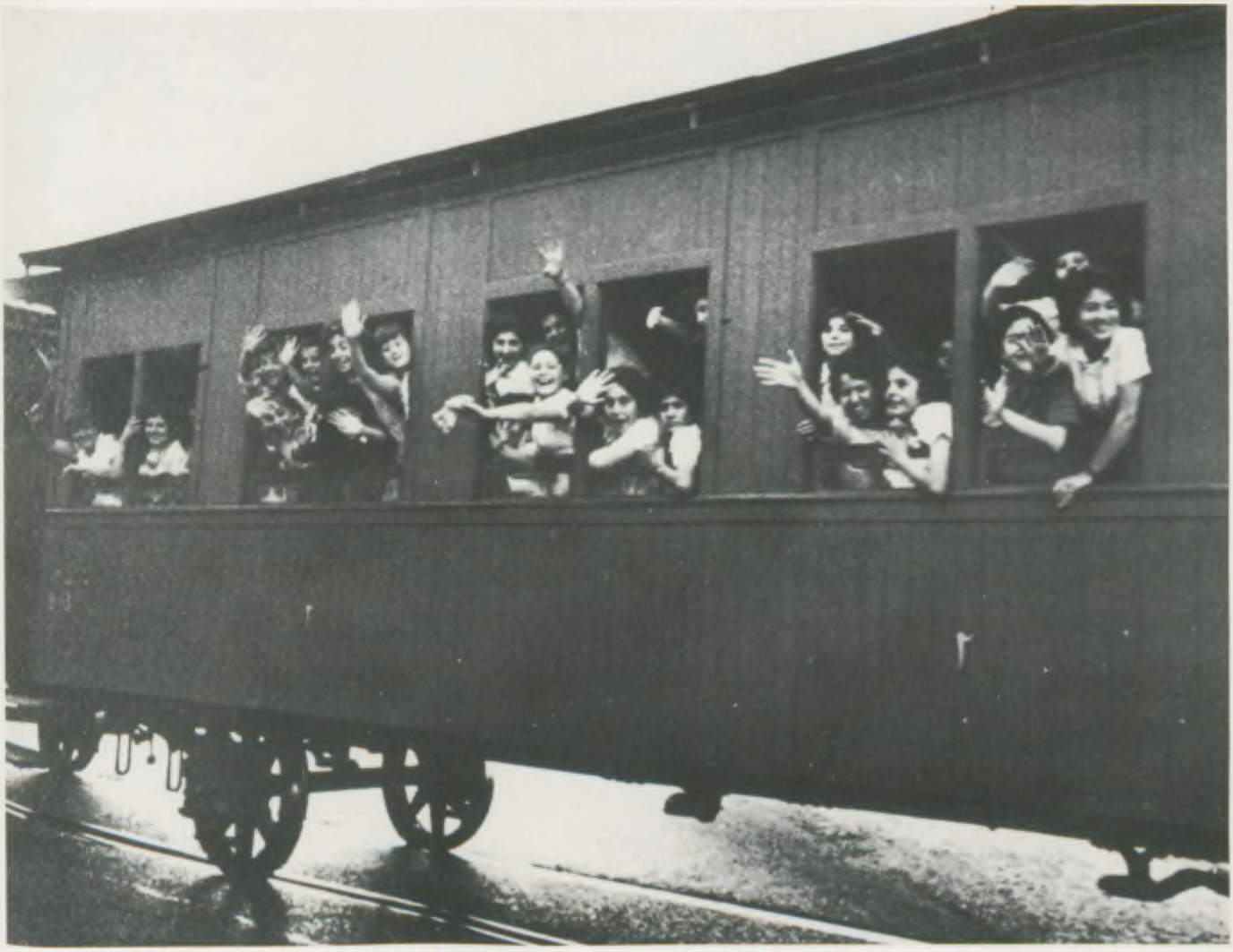
Battiato, Nannini, Collins

INTANTO che il mercato discografico si sta assestando dopo le novità sanremesi, lui, Franco Battiato, puntuale lancia il suo ultimo ellepì, dal titolo **Mondi lontanissimi** (Emi 35567). Questo ultimo prodotto non si distacca dalla vena musicale ormai assai ben sperimentata del cantautore siciliano. Battiato è un menestrello postmoderno e le sue canzoni sono aggregati di una cultura che è rapidamente in evoluzione e di cui è difficile fissare una fisionomia certa. Tra i pezzi più belli ricordiamo «Personal computer», una tagliente presa in giro della dilagante mania per la tecnologia; «Via lattea», fantasia di viaggio stellare e «L'animale», pezzo di chiusura dell'album. L'album è stato inciso anche in inglese e in spagnolo.

Phil Collins

Gianna Nannini sfrutta la popolarità del momento con un doppio ellepì registrato dal vivo durante cinque concerti tenuti la scorsa estate. Il titolo dell'album è appunto **Tutto live** (Ricordi 15432). Si tratta di una raccolta più o meno complessiva delle canzoni della scatenata cantautrice senese, a partire dalla fortunatissima «Fotoromanza», per arrivare a successi precedenti come «America» e «Latin Lover». È una buona occasione per farsi un'idea estesa del mondo musicale della Nannini, un'interprete che, nonostante il successo degli ultimi tempi, non ha ancora pienamente convinto la critica.

Trasferiamoci all'estero per parlare dell'ellepì recentissimo di Phil Collins, batterista del famoso gruppo dei Genesis e ora, da qualche anno, cantante in proprio. Il tipo di musica di Collins ha la caratteristica di entusiasmare o di deludere: non sono previste vie di mezzo. La conferma viene da questo **No Jacket Required** (Wea 21567) che ha avuto subito l'adesione del pubblico giovane e apprezzamenti non sempre unanimi della critica. A nostro avviso è un album molto ben riuscito, in cui Phil Collins fa il solito uso suggestivo della sua calda voce. Vi sono dei brani molto belli come «Sussudio», «Inside Out» e «Take me Home». La musica di Collins e la sua modulata vocalità ricordano sempre più intensità e suggestioni della musica nera. ■



Edouard Boubat:
«Libano», 1958

D'accordo, non è un treno importante. Anzi, sembra un carro montato su quattro ruote. Ma al fotografo non è interessato tanto il treno in sé quanto il piacere di cogliere una espressione di autentica gioia. Il treno, ancora una volta, è stato capace di mettere insieme un gruppo di giovani che si sono trovati alla fine tutti d'accordo nel festeggiare l'evento. E forse si sono conosciuti meglio e sono diventati amici.

La fotografia è stata scattata in Libano e il fotografo, che si chiama Edouard Boubat, è nato a Parigi il 13 settembre 1923, diciamo a Montmartre, dove trascorre l'infanzia ed impara anche a fotografare. Studia l'arte e il mestiere praticando le cosiddette «arti sorelle»: litografia, acquaforte, tipografia e fotoincisione. Tirocinio che lo conduce dritto dritto alla camera oscura e ad una prima mostra in ottima compagnia. Con Boubat espongono infatti anche Brassaï, Doisneau e «Izis» Bidermanas, tutti, chi più chi meno, parigini almeno di elezione e impegnati, in quegli anni, ciascuno secondo il proprio merito, nel descrivere in bianco e nero gli umori e i colori della capitale e della provincia francese.

A prima vista Boubat appartiene a quella schiera di fotografi che oscillano tra il réportage descrittivo e l'impatto realista. Mentre, però, Doisneau si distingue, ad esempio, per il sapore dolceamaro delle sue immagini da «banlieu», Boubat proclama invece la «semplicità» dello scatto ad ogni costo, tanto che un poeta come Jacques Prévert, appassionato anche lui di fotografia, lo definisce «un corrispondente di pace» perché Boubat gira per il mondo più di ogni altro fotografo, conosce tanta gente senza scattare mai un fotogramma di guerra e di violenza ma soprattutto perché il soggetto ripreso, fatto molto importante, è sempre perfettamente cosciente (tutto al contrario, com'è noto, di Cartier-Bresson, che fotografa invece con l'agguato).

«Sguardi, tenerezze, momenti privilegiati. Poesie, semplicità, contemplazione», ha scritto una volta l'autore. Ma queste impressioni talvolta non bastano. C'è qualcosa, in Boubat, che impedisce di entrare direttamente nelle cose, e che si ferma in superficie senza impegnare granché. Buoni propositi che non sempre diventano immagini ma restano semplici connotazioni.

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

VdR voci della rotaia

5

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE DELLO STATO ANNO XXVIII MAGGIO 1985

Riforma: cosa cambia

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

VdR

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

Direttore
Francesco Pellegrini

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

A questo numero hanno collaborato
per i testi:
Piero Berengo Gardin, Stefano Biserni, Marcello Buzzoli, Salvatore Cinque, Giovanni Coletti, Tito Cortese, Roberto Costa, Giuseppe Fiengo, Stefano Giovanardi, Maria Guida, Alfonso Marrazzo, Luigi Misiti, Renato Moretti, G.B. Pellegrini, Silvio Rizzotti, Carlo Sgorlon, Fernando Tilli
per le foto:
Antonio Avanzi, Bruno Di Giulio, Anastasio Grillini, Andrea Melloni, Ruggero Piazzolla

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

Sommario

Copertina: treno in transito sulla linea Cervia-Ravenna. Foto di Andrea Melloni

Lettere 4

La produttività non sarà uno slogan 5
di Luigi Misiti

Sulla discussa trasmissione «Di tasca nostra», dedicata ai trasporti ferroviari, VdR ha organizzato un «faccia a faccia» tra i curatori del programma e il Vice Direttore Generale, Ing. Rizzotti

Riforma
Cosa cambia con la riforma 6
di Marcello Buzzoli
Intervista al Prof. Giovanni Coletti 8
Intervista all'Avv. Giuseppe Fiengo 10
Le ferrovie degli altri 13
di Fernando Tilli
Cosa ne pensano:
politici, sindacalisti, ferrovieri 15

Le FS a «Di tasca nostra» 22

Il TGV Atlantique 25
di Renato Moretti

Le voci di fuori 28
Sulla stampa - In televisione - L'opinione

Un treno a quadretti: Hugo Pratt 30
di Piero Berengo Gardin

Incontro con Ludovico Quaroni 32
di Tiziana Gazzini

Dai Compartimenti 36

Rubriche 37
Amici in pensione - Tuttarete
Un treno nel cassetto

Tempo libero 45
Cinema - Libri - TV - Dischi - Teatro

Una foto, un treno 51

LETTERE

Largo ai giovani

Caro Direttore,
sono uno di quei «giovani» assunti durante la guerra. Uno di quei «ragazzini» di allora, diventato ormai una rarità, oggi. Molti di noi si sono persi lungo il «duro cammino» di una guerra, un dopoguerra, una ricostruzione, il pre-pensionamento...
Sono un «Anziano della rotaia» che non guarda al passato per rimpiangerlo, perché non bello ma fatto di dure lotte (soprattutto sindacali), ma a un presente per noi non benigno (personalmente non posso lamentarmi, ma non è questo il problema). Una volta ci facevano «tirare il collo» a vantaggio dei più anziani. Ora, invece, «largo ai giovani». Sono molti, devono diventare di più, sono l'avvenire. È bello sentire tanto entusiasmo giovane intorno a noi... ma non vorrei che fosse vanificato. Perché non c'è un organico, perché non si fa carriera...
Vorrei essere più ottimista per il futuro. Anche più ottimista dei giovani di oggi (che giustamente dubitano vedendo la nostra situazione). Tutto è fermo, in attesa della Riforma. Fino a quando?
C'è clima di rinnovamento. Ma è un rinnovamento a rilento, stentato. Non dobbiamo rimanere indietro. Questi giovani vogliono fare. Diamogli fiducia!

Antonio Pandolfi
Segretario Sup. 1ª cl.

Avarie ed etichette

Caro Direttore,
mi riferisco alla lettera del Sig. Luigi Romano di Sulmona, pubblicato sul n. 2/85 di Voci e intitolata «Avarie ed etichette». Sono anch'io un ferroviere che lavora sui treni. Sono un Conduttore Viaggiante Sovrintendente, con 34 anni di servizio. Non voglio fare polemiche ma mi pare che la risposta fornita dal Servizio Materiale e Trazione non abbia centrato il problema. La risposta, infatti, è elusiva rispetto alla questione prospettata. L'etichetta «TV 69» — di colore bianco — molto ben nota al personale viaggiante, diventa troppo spesso una pezza d'appoggio con la quale si va avanti per settimane, ed anche per mesi, senza provvedere alla riparazione segnalata. Si vedono etichette «TV 69» di «colore bianco», ormai ingiallite, sporche, lacere. Talvolta si riesce a leggere la data, antica di settimane ed anche di mesi. Si riesce anche a leggere, o meglio indovinare: «Rotto WC ritirata lato opposto stella», oppure «Mancano i portasapone», oppure «Manca lo specchio», oppure «Rotto il rubinetto» ecc. L'etichetta «TV 69» è sempre lì e la vettura continua a viaggiare col suo WC rotto, i suoi portasapone mancanti ecc.
Pubblichi questa lettera, se lo ritiene opportuno. Potrà essere un'ulteriore chiarificazione del problema, ma anche un appoggio alle giuste argomentazioni del Sig. Romano, che secondo me è stato frainteso.
Cari saluti

Lettera firmata
Venezia

Di tasca FS

Signor Direttore,
il 6 maggio ho avuto modo di assistere alla trasmissione televisiva «Di tasca nostra» condotta dal giornalista Tito Cortese, dove si è trattato il tema «Come si viaggia nelle FS». Ebbene, sig. Direttore, voglio augurarmi che altri ferrovieri vi abbiano assistito e che, dispiaciuti per le cose dette e per quelle taciute, le abbiano espresso il loro disappunto. Dei miei 60 anni, 40 li ho passati tra il personale di macchina delle FS e molti di questi anni sono stati difficili, specie quelli con le locomotive a vapore durante gli anni di guerra. L'Azienda ferroviaria, sig. Tito Cortese, è un grande complesso che sotto il profilo tecnico è molto vicino alla perfezione, dove solo l'imponderabile può creare incidenti, che per la verità sono molto pochi rispetto al numero dei treni in circolazione. Se c'è qualche ritardo che a prima vista può apparire ingiustificato — e in qualche caso questo può avvenire — non per questo si deve mettere tutto sotto processo disinvoltamente. La ferrovia è un servizio sociale ed è quindi giusto che i cittadini si attendano un servizio sempre più rispondente alle loro esigenze ma questo diritto non deve e non può autorizzare nessuno a giudizi affrettati e in qualche caso passionali se non proprio fanatici. Questo doveva essere detto dal giornalista che conduceva la trasmissione. Se la linea calabro-lucana ha una velocità massima di 30 km ci sono delle ragioni tecniche molto particolari, perché tacerle? A tutte le lamentele dei viaggiatori c'erano risposte da dare, perché non sono state date? Utilizzare la trasmissione «Di tasca nostra» per gettare fango sulle ferrovie è servito a chi e a che cosa? Devo proprio pensare che nel nostro paese esiste la libertà anche per chi della libertà non sempre fa buon uso.

Attila Biscottini - Chiusi

Moltissime sono state le lettere giunte al nostro giornale riguardanti la trasmissione «Di tasca nostra». «Voci» ha quindi sentito l'esigenza di affrontare la questione in maniera più specifica e approfondita organizzando, nei locali della redazione, un faccia a faccia tra i responsabili della trasmissione e un rappresentante qualificato della nostra Azienda. La risposta ai nostri lettori è a pag. 26.

Cortesia, prego

Cara redazione,
non sono un ferroviere, ma solo un utente che per motivi di lavoro ha necessità di viaggiare molto: soprattutto in treno e, qualche volta, in aereo. La diversa qualità del servizio fra l'aereo e il treno è comprensibile, però c'è una cosa che non mi spiego e che propongo all'attenzione del giornale. Come mai il personale di bordo degli aerei è sempre (tranne rare eccezioni) più cortese e disponibile di quello ferroviario? Non è solo un'impressione soggettiva, conosco molte persone che la pensano come me. Insomma, non è una questione secondaria.

Bruno Toldo - Treviso

La questione posta dal lettore è tutt'altro che secondaria, anche se, a quanto ci risulta, i pareri dei viaggiatori non sono così unanimi come dice lui. In redazione ci giungono numerose lettere di utenti che si complimentano, invece, per la gentilezza e la disponibilità dei ferrovieri. Inoltre una recente indagine condotta da un istituto specializzato di ricerca ha confermato che i giudizi e le impressioni dei viaggiatori sul personale viaggiante FS sono generalmente positive. Ma indipendentemente da queste valutazioni c'è da dire una cosa. È indubbio che il personale di bordo degli aerei sia più protettivo e sollecito nei confronti dei passeggeri. Tuttavia occorre tener presente le diverse condizioni in cui si svolge il servizio: i treni sono composti da molte carrozze, sulle quali viaggiano centinaia di persone; nell'aereo ci troviamo, invece, in un ambiente comunque più raccolto e tranquillo. L'assistenza «individualizzata» possibile sull'aereo, purtroppo diventa spesso impossibile sul treno. Questo non significa che non si debba migliorare la gradevolezza del viaggio in treno.

La produttività non sarà uno slogan

LA RIFORMA delle Ferrovie, un evento di grande rilevanza non solo per noi ferrovieri, ma per tutto il quadro degli interventi dello Stato, è approvata e diventerà operativa a partire dal 1° gennaio prossimo. La legge trasforma l'Azienda in un Ente pubblico economico orientato non più sulle norme proprie della Pubblica Amministrazione, ma su quelle del Codice Civile che regolano le attività industriali e commerciali.
La Riforma prevede per gli «Uffici centrali e periferici» ampia autonomia gestionale ed operativa con strutture «funzionalmente articolate e territorialmente decentrate». Ciò significa che ogni apparato organizzativo avrà un suo campo di responsabilità e determinati obiettivi da raggiungere e, vista la natura dell'Ente, si tratterà di obiettivi prima di tutto economici. Alle Direzioni Compartimentali, ad esempio, saranno attribuite responsabilità di effettiva gestione tecnico-economica, in rapporto alla domanda di trasporto esistente sul territorio ed i risultati saranno misurati sulla base di un bilancio di tipo industriale che confronti i servizi resi con le risorse impiegate.

IN FASE di prima applicazione della legge, l'ordinamento dell'Ente potrà poggiare, pur con i necessari aggiornamenti, sull'attuale ripartizione strutturale (Servizi centrali; Unità Speciali; Compartimenti).
Il Consiglio di Amministrazione potrà però apportare tutte le modifiche di carattere organizzativo che riterrà opportune; è quindi da prevedersi una notevole flessibilità al riguardo, in modo da rispondere alle esigenze che via via emergeranno. Tanto per fare un confronto, finora per istituire un nuovo Servizio (o per sopprimerne uno esistente) era necessario far votare in Parlamento un apposito articolo di legge.
Il riferimento dell'Ente diventerà il mercato del trasporto, anche se rimarranno gli aspetti sociali che sono propri di alcuni settori (pendolari, linee a scarso traffico, collegamenti con le isole). Le ferrovie dovranno avere quindi la capacità di operare in regime aperto, confrontandosi con gli altri modi di trasporto, cercando di valorizzare tutti i loro possibili punti di forza. Il viaggiatore che sale sul treno o l'operatore che spedisce la merce cesserà definitivamente di essere l'utente che viene a chiedere un servizio per diventare il cliente, dalle cui scelte dipendono le sorti dell'Ente F.S. e di conseguenza quelle di ogni ferroviere.

ANCHE i rapporti interni, per i quali potremo da ora in poi adoperare propriamente il termine moderno di «relazioni industriali», sono destinati a cambiare radicalmente. Niente più procedure complicate e rigidità formalistiche nella gestione del personale: ci si potrà muovere nel senso di un'effettiva correlazione fra retribuzione e risultati conseguiti. Anche la produttività cesserà di essere uno slogan o un mito, per diventare una realtà su cui confrontarsi duramente giorno per giorno, guardando prima di tutto i risultati di bilancio.
Certo, non si farà tutto in un giorno: guai a voler cambiare tutto in una volta, col rischio di mutare solo la facciata e di lasciare il resto come prima. La strada però mi sembra tracciata con molta chiarezza.
È un impegno arduo ma stimolante, che coinvolgerà tutti e che sono certo verrà affrontato con serietà e tenacia, com'è nella tradizione dei ferrovieri, e con fiducia nell'avvenire.

Luigi Misiti

È arrivata la riforma. Ecco cosa cambia

Le Ferrovie dello Stato hanno voltato pagina. La riforma è legge e si sta già lavorando alla sua concreta applicazione. Una grossa novità che coinvolge azienda e ferrovieri. «VdR» torna sull'argomento per dare un contributo alla conoscenza dettagliata della nuova legge. Ed è proprio con un articolo esplicativo sulle novità della riforma che apriamo questo numero: l'informazione prima di tutto. Ma non solo. Il viaggio dentro la riforma continua nelle altre pagine del giornale: siamo andati dietro le quinte della legge e abbiamo sentito chi l'ha «costruita» e chi la sta applicando. E poi, cosa pensano del nuovo Ente parlamentari, costituzionalisti, politici, industriali? Ma soprattutto, cosa pensano i ferrovieri? Abbiamo lasciato a loro l'ultima parola. Una ricognizione sui punti oscuri e le chiarezze dell'Ente nel quale nei prossimi anni noi tutti dovremo vivere e lavorare.

di MARCELLO BUZZOLI

A OTTANT'ANNI dalla nazionalizzazione delle ferrovie, lo Stato ne ha affidato la gestione ad un Ente appositamente istituito, riservandosi i poteri di alta direzione e di controllo. Lo strumento del trapasso è la legge 17 maggio 1985, n. 210 che trasforma l'Azienda ferroviaria in un Ente pubblico economico.

Che cosa accadrà ora? Che cosa può aspettarsi il Paese e che possono attendersi i ferrovieri da un cambiamento così importante, denso di speranze ma anche di incognite?

Per rispondere a queste domande, conviene innanzi tutto approfondire il significato della riforma e sgombrare il terreno dai possibili equivoci.

Da qualche tempo, si assiste ad una rivalutazione dell'imprenditoria privata. Una rivalutazione che può essere condivisa, a parte le divagazioni attualizzanti e le teorizzazioni dispersive. Il notista economico di un importante quotidiano ha scritto: «Le iniezioni di privato sono di gran moda. Appaiono oggi come il miglior ricostituente per rompere certi muri di inefficienza che si sono solidificati e stratificati nel tempo». Forse quel notista non si esprime con molta eleganza, ricorrendo a metafore come le «iniezioni di privato» e i «muri d'inefficienza». Ma la sostanza del ragionamento è chiara. Altri quotidiani hanno paventato l'«attacco neoliberista allo Stato sociale».

Timori eccessivi. Sirene d'allarme che suonano a vuoto e fuori tempo. Le critiche all'azione dello Stato in campo economico risalgono, a dir poco, al secolo scorso. E la contrapposizione tra pubblico e privato può giovare fisiologicamente allo sviluppo economico e sociale; e non è incompatibile neppure con una strategia governativa e sindacale di concertazione. Però non vogliamo entrare in un discorso così complesso. Basta precisare che esso non può riferirsi, nemmeno indirettamente, alla riforma delle ferrovie. Sbaglierebbe, infatti, chi volesse interpretarla come una privatizzazione, magari larvata e parziale. La mano pubblica ha attuato una delega, controllata e guidata, della gestione delle ferrovie. Non siamo tornati, né mai potremo tornare alla conduzione delle Società private che fu fallimentare, sebbene assistita da continue ed ingenti erogazioni erariali.

Non si tratta qui di riproporre scelte di campo tra liberalismo e statalismo: a fronte delle immense esigenze di mobilità delle società industriali e post-industriali, il sistema dei trasporti, e le ferrovie che ne sono la componente più importante, non possono essere strumenti degli imprenditori privati.

Ciò non significa, per altro verso, che lo Stato debba farsi carico dell'esercizio delle strade ferrate: occorre invece distinguere e tenere separate l'attività di indirizzo politico e quella di gestione vera e propria.

All'alba del secolo, una distinzione del genere fu ben presente agli artefici della nazionalizzazione. Infatti, pur essendo inserita nell'ordinamento dello Stato, la prima Amministrazione ferroviaria era dotata di una larga autono-

mia. In seguito quell'equilibrio si infranse, travolto dal rullo compressore burocratico-ministeriale. Divenuto Capo dell'Azienda, il Ministro si trovò ad accentrare nella propria persona non soltanto le supreme funzioni d'indirizzo e di controllo, derivantigli dalla sua posizione di responsabile politico di fronte al Parlamento, ma anche le funzioni connesse alla gestione tecnica, all'organizzazione amministrativa, all'attività contrattuale, al regolamento del personale, agli affari correnti, ecc. Per anni si è discusso della necessità di ridare alle F.S. l'iniziale indipendenza, sottraendole alla rigida strutturazione ministeriale, incompatibile con l'attività svolta. Per anni, commissioni e comitati di alto livello (alcuni anche di estrazione aziendale e sindacale) si sono dedicati allo studio della configurazione giuridica più idonea a conciliare le esigenze del servizio pubblico e quelle di un esercizio di tipo industriale, sottoposto ad un'aspra concorrenza e ad un'incessante lievitazione dei costi di produzione.

La ricerca di un nuovo modello organizzativo delle Imprese ferroviarie, e la revisione dei rapporti tra queste e gli Stati, hanno impegnato anche la CEE, sostanziando una normativa specifica che costituisce uno dei nuclei più qualificanti dell'azione della Comunità di Bruxelles.

La riforma delle F.S. non nasce dunque al buio. Ma è il punto di arrivo di una gestazione fin troppo defatigante e sofferta che ha occupato il Governo e i due rami del Parlamento in lunghe e complesse fasi di formazione e di redazione, in sintonia anche con gli orientamenti comunitari.

La legge che è stata promulgata, e che intendiamo illustrare negli aspetti essenziali, istituisce l'Ente «Ferrovie dello Stato». Il quale ha personalità giuridica ed autonomia patrimoniale, contabile e finanziaria, nei limiti stabiliti dalla stessa legge istitutiva, ed è posto sotto la vigilanza del Ministro dei Trasporti.

Compiti - L'Ente, attenendosi a criteri di economicità ed efficienza:

— *esercita* i servizi ferroviari e marittimi, già svolti dall'Azienda F.S., i servizi sostitutivi ed integrativi, nonché quelli che in prosieguo di tempo venissero assunti dallo Stato;

— *provvede*: alla manutenzione e al potenziamento degli impianti e del materiale rotabile; alla costruzione di nuove linee di cui debba assumere l'esercizio; al reperimento dei mezzi finanziari per le necessità dell'impresa, mediante mutui ed obbligazioni, previo benestare del Ministro dei Trasporti, di concerto con quello del Tesoro e con garanzia dello Stato;

— *ha facolta di*: collaborare alle attività di ricerca scientifica e tecnologica inerenti all'esercizio; partecipare a Società od Enti, anche stranieri, aventi per fine l'acquisizione o l'incremento dei trasporti per ferrovia; affidare alle predette Società, ovvero ad altre Imprese, l'esercizio dei servizi sostitutivi ed integrativi, nonché particolari settori di attività che non ritenga conveniente gestire in forma diretta.

Potestà regolamentare - Entro un anno dall'entrata in vigore della legge istitutiva dell'Ente, il Consiglio di Amministrazione, sentite le organizzazioni

continua a pag. 10

«Dovremo tutti impegnarci»

— Come si sta preparando l'Azienda all'applicazione della Riforma?

«Il problema di non trovarsi impreparata di fronte alla riforma è stato affrontato dalla dirigenza aziendale molto prima che la legge completasse il suo iter. Nel mese di marzo abbiamo costituito dei gruppi di lavoro sui temi principali della riforma, cioè su quei punti in cui è previsto un mutamento della struttura e della mentalità aziendale: l'ordinamento dell'Azienda, la programmazione, l'attività contabile e finanziaria, il rapporto di lavoro del personale, l'attività contrattuale, le tariffe. I termine per il lavoro di questi gruppi — che non dovranno redigere documenti, ma dare solo delle linee di indirizzo al nuovo Consiglio di Amministrazione — è il 31 maggio, ma ritengo che il termine verrà prorogato al 30 giugno. Il mese di luglio servirà per il necessario approfondimento in seno ai Servizi e al Comitato Tecnico Amministrativo e per le comunicazioni alle Organizzazioni Sindacali. Per il mese di ottobre è molto probabile che il nuovo Consiglio di Amministrazione abbia quindi le linee di indirizzo, il relativo parere dei Servizi e delle Organizzazioni Sindacali, così da poter lavorare ai provvedimenti che consentiranno una nuova organizzazione dell'azienda».

— La Legge prevede che a un anno dalla promulgazione, l'Azienda assuma il nuovo ordinamento. Ritiene realistico che questo possa avvenire nei tempi prefigurati?

«Ho forti dubbi che noi riusciremo entro un anno ad adattare tutta la complessa struttura aziendale alle nuove realtà derivanti dalla Riforma. D'altra parte, è vero che la Legge non prevede possibilità di uno slittamento di termini. Io credo, però, che se noi faremo tutto il possibile per rispettare i termini prefissati, le stesse forze politiche che hanno contribuito al buon esito della Riforma si renderanno conto della necessità di qualche slittamento dei tempi, soprattutto in alcuni settori dove maggiori si presentano le difficoltà (ad esempio, il cambiamento totale del sistema di contabilità). In questi casi limitati, un breve ritardo sui tempi previsti contribuirà alla migliore riuscita della Riforma».

— Nell'opinione pubblica e, soprattutto, tra i ferrovieri emergono delle perplessità. Tra il personale, ad esempio, non è stato del tutto fugato il timore che il nuovo Ente significhi anche un drastico ridimensionamento degli organici, o, comunque, un arretramento della condizione normativa e professionale. Lei, come Vice Direttore Generale delegato all'area del personale, può fugare questi timori?

«Direi che questi sono timori infondati che derivano forse più da carenza d'informazione — e in questo senso è compito della dirigenza aziendale arricchire l'informazione nei confronti del personale — che da rischi reali. Non credo a un ridimensionamento drastico degli organici. Credo, invece, a una serie di provvedimenti che lavorino ad eliminare sacche di cattiva utilizzazione del personale. Tutti questi provvedimenti (soprattutto relativi alla mobilità) possono essere adottati d'intesa con le Organizzazioni Sindacali. Se i ferrovieri raccoglieranno il messaggio della Riforma, come tutto lascia ritenere, e se lavoreranno perché l'Azienda, aumentando la sua produttività, raggiunga il pareggio economico e gli obiettivi che la Legge vuole, otterranno una condizione normativa ed economica migliore di quella attuale: verranno svincolati dalle pastoie e dal

quadro di riferimento del pubblico impiego che fino ad oggi ha tarpato i miglioramenti economici e normativi. Insomma, ai ferrovieri verrà finalmente riconosciuto il carattere produttivo della loro attività».

— Si sente di dare delle assicurazioni altrettanto solide anche ai dirigenti dell'Azienda?
«Sono convinto di una cosa: i dirigenti dell'azienda indubbiamente avranno condizioni economiche e normative migliori delle attuali, in quanto diventeranno corresponsabili delle decisioni aziendali. Posso nutrire qualche dubbio, qualche perplessità — ma questo si approfondirà con il nuovo Consiglio di Amministrazione e con le Organizzazioni Sindacali — se il nuovo Ente ha necessità di mantenere il numero attuale di dirigenti. In ogni caso, il problema dovrà essere affrontato con una riduzione progressiva e non, ovviamente, attraverso provvedimenti drastici».

— Qualche preoccupazione esiste anche circa la sorte del Servizio Sanitario...
«Direi che su questo punto non ci sono equivoci: il Servizio Sanitario delle Ferrovie resterà tale. La legge ipotizza che resti alle Ferrovie fino alla riforma del Ministero dei Trasporti. Io, personalmente, ritengo che debba restare alle Ferrovie anche dopo la riforma del Ministero dei Trasporti, pur dovendo svolgere i suoi compiti in relazione anche ad altri settori del trasporto. I medici e gli altri dipendenti dovranno continuare a godere dello sesso stato economico e normativo dei ferrovieri».

— Il panorama attuale della rete italiana, divisa in 15 Compartimenti, è destinato a essere modificato dalla Riforma?
«Questo è uno dei problemi più delicati. La legge parla di adeguamento delle strutture ferroviarie alle realtà regionali. La questione si pone, a mio parere, in due ottiche: da un lato, mantenimento delle attuali strutture compartimentali, e dall'altro, in un quadro dinamico, necessità di istituire nuovi Compartimenti. Nelle proposte allo studio per l'ordinamento dell'Azienda, stiamo valutando l'opportunità di mantenere gli attuali 15 Compartimenti prevedendo, a medio e lungo termine, la nascita eventuale di altri Compartimenti legati a un quadro regionale».

— L'Azienda ha delle partecipazioni azionarie molto consistenti in alcune società come l'INT, la CIT, tanto per citarne alcune. È possibile prefigurare che tipo di rapporto potrà stabilire il nuovo Ente ferroviario con queste realtà?
«Il tipo di rapporto potrebbe anche restare l'attuale. Il vero problema è che, fino ad oggi, queste partecipazioni aziendali non si sono rivelate attive. Tuttavia, ritengo che il nuovo Ente non potrà rinunciare alla partecipazione azionaria in due settori che sono collaterali a quello dell'esercizio ferroviario. Cioè a dire quello dell'acquisizione del turismo e quello dei servizi accessori che vengono svolti dall'INT. È anche probabile che il nuovo Ente prosegua la linea che l'Azienda aveva già cercato di tracciare, sia pure con grosse difficoltà. Quella, cioè, di trovare altri partner coi quali dividere la sua partecipazione. Tanto più che queste partecipazioni hanno in sé tutti i requisiti e tutta la potenzialità per diventare partecipazioni attive».

— La divisione nei dieci Servizi tradizionali, tecnici e amministrativi, è destinata a rimanere anche nel nuovo Ente ferroviario, o si stanno ipotizzando diverse forme organizzative?
«In ogni caso il passaggio non potrà essere traumatico. E conseguentemente ritengo che almeno nella fase iniziale, nella fase di approccio alla Riforma, la struttura tradizionale dovrà essere conservata. Naturalmente, è evidente che stiamo elaborando nuove realtà organizzative. Per esempio, alcune delle funzioni oggi divise tra Servizi, potranno essere più ragionevolmente unificate in un'unica direzione, mentre ci sono alcune strutture che possono, in breve tempo, aspirare alla dignità di Servizio. A tempi brevissimi, per esempio, il nuovo Ente potrebbe aver necessità di disporre, addirittura a livello di Servizio, di una struttura che tuteli la qualità del rapporto con l'utenza: da settori del Servizio Commerciale, a settori che fanno parte del Servizio Affari Generali, del Servizio Personale e di altri Servizi».

— Un'ultima domanda. È possibile prevedere che variando la condizione giuridica del rapporto di lavoro — sia per i ferrovieri, sia per i dirigenti — si realizzi la possibilità di transitare, a richiesta, presso altre amministrazioni dello Stato?
«Se ci fosse stata questa intenzione, la Legge di Riforma lo avrebbe specificato chiaramente. Non è così. Quindi le domande avanzate potranno essere esaminate solo alla luce della normativa vigente».

sindacali maggiormente rappresentative, adotta uno o più regolamenti (da sottoporre all'approvazione del Ministro) relativi all'esercizio ferroviario, all'ordinamento finanziario, contabile ed amministrativo, all'assetto organizzativo, alla struttura dell'Ente e all'attività da questo svolta.
Sono esclusi dalla sfera della contrattazione collettiva, i regolamenti concernenti:
— le attribuzioni e la responsabilità dei dirigenti, nonché i criteri di conferimento della titolarietà degli organi ed uffici;
— le norme di sicurezza dell'esercizio ferroviario e delle altre attività tecniche;
— l'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico;
— il reclutamento del personale (che deve sempre avvenire mediante concorsi pubblici) e l'accertamento dell'idoneità fisica.
Fin quando non saranno stati adottati i regolamenti di cui sopra restano in vigore le attuali disposizioni di legge.
Organi dell'ente - Sono organi dell'Ente:
— il Presidente;
— il Consiglio di Amministrazione;
— il Collegio dei revisori dei conti;
— il Direttore Generale.
Il *Presidente* ha la rappresentanza legale dell'Ente, convoca il Consiglio di Amministrazione, ne dirige i lavori e vigila sull'applicazione delle deliberazioni adottate.
Il *Consiglio di Amministrazione* è composto dal Presidente e da dodici consiglieri, nominati con D.P.R. su proposta del Ministro dei Trasporti, sentito il Consiglio dei Ministri, e prescelti tra «persone di comprovata cultura amministrativa, tecnica ed economica nel settore dei trasporti e/o di particolare capacità nell'organizzazione e nella gestione di Aziende, Enti e Società».
L'incarico ha la durata di cinque anni ed è rinnovabile una sola volta.
Integrano il Consiglio un rappresentante dello Stato Maggiore dell'esercito ed un avvocato dello Stato.
All'organo collegiale spettano tutte le decisioni necessarie per la gestione. In particolare esso delibera: la nomina

continua a pag. 12

«Abbiamo scelto l'impresa»

Come è nato il testo della legge di riforma FS?
«Siamo partiti dal testo approvato alla Camera nella scorsa legislatura dalla Commissione Trasporti. Abbiamo individuato quelli che erano i nodi e abbiamo cercato di superarli con uno sforzo di coerenza».

Secondo quale criterio?
«Abbiamo fatto una scelta, quella dell'imprenditorialità. Se si sceglie l'Amministrazione, si sceglie l'Ente pubblico tradizionale, il pubblico impiego. Se si sceglie l'impresa, allora si sceglie una logica completamente diversa. Questo ha creato dei problemi, perché si trattava di dare garanzie al personale e assicurare la continuità dell'azione amministrativa. Però abbiamo visto che tali garanzie già erano presenti nell'ordinamento del trasporto cosiddetto privato, che poi è il trasporto pubblico retto da norme di diritto privato (autoferrotranvieri, ferrovie in concessione ecc.). Questo ci ha agevolato per superare molte remore che c'erano verso la riforma».

Avete fatto riferimento ad ordinamenti di ferrovie straniere?
«In un primo momento abbiamo guardato all'esperienza delle Agenzie americane. Poi alle esperienze analoghe degli stabilimenti pubblici industriali e commerciali, a una serie di strutture pubbliche francesi che utilizzano il diritto privato. Quindi i modelli sono francesi, da un lato, e americani dall'altro».

Cosa ha comportato, in concreto, passare dalla forma dell'Agenzia, presente nella prima formulazione del progetto di legge, a quella attuale che parla di Ente?
«Sostanzialmente si tratta della stessa cosa. Sia l'Agenzia che l'Ente, infatti, hanno la caratteristica di non essere responsabili a nessun livello dell'indirizzo politico. La politica dei trasporti si svolge a livello di Governo e di Parlamento. Il Consiglio di Amministrazione, in ambedue i casi, deve fare l'imprenditore. Quindi l'elemento caratterizzante è lo stesso: separazione tra potere politico e potere imprenditoriale nel settore. E quindi trasparenza. L'Azienda evidenzia i costi che, attraverso il Parlamento, vengono sottoposti alle scelte della collettività. Decidere se investire o no, se assumere i costi di investimento e/o di gestione di un servizio passivo, non sarà l'Azienda, sarà il Parlamento, il Governo. L'Azienda diventa un'impresa e, come tale, quando un servizio non è economico lo dovrà dire».

Il Consiglio di Amministrazione se non pareggerà i conti nell'arco di due anni, dovrà essere sciolto...
«È bene chiarirlo, questo punto. La legge dice al Consiglio di Amministrazione: per prima cosa devi indicare quanto ti costa la gestione, poi, nel caso non ce la fai con le tue sole risorse, devi dirmi "prima" i soldi che occorreranno a pareggiare i conti. Bé, se per due anni si sbagliano queste previsioni essenziali, allora si va a casa. La capacità di programmazione — eventualmente anche dei soli deficit — è il minimo che si può chiedere a un imprenditore. Ecco perché due anni: il primo anno qualche evento incontrollabile può capitare, il secondo anno non più. Ma nessuno, con questo, pretende che le ferrovie diventino attive. Sarebbe una follia, perché in Europa sono passive tutte, più o meno. Il problema è sapere quanto costa il servizio ferroviario. Perché il cittadino,

Giuseppe Fiengo, dell'Ufficio Legislativo del Ministero dei Trasporti

che è anche cliente, ha il diritto di saperlo».

Quali sono i punti più avanzati di questa Legge?
«Ci sono due grosse novità. Innanzitutto la trasparenza dell'intero sistema finanziario. Poi ci sono la sdemanializzazione e l'art. 14 che rappresentano la prima seria *deregulation* attuata in Italia. Da oggi in poi tutto il patrimonio ferroviario, che finora aveva valore zero, nel senso che non era in commercio, rientra nel mercato immobiliare. L'articolo 14 è invece una vera "bomba" proprio sul piano istituzionale. Si passa da una fonte regolatrice esterna, legislativa o comunque normativa, a una fonte interna. I regolamenti sono ordini di servizio dell'imprenditore e sono assoggettati alla contrattazione collettiva».

Sono stati questi elementi di novità ad incontrare i maggiori ostacoli nell'iter parlamentare?
«Non solo. Per esempio abbiamo trovato una serie di ostacoli sul rapporto di lavoro che erano privi di senso. Alla Camera c'era la tendenza a introdurre garanzie anche inutili a favore dei ferrovieri. Inutili nel senso che non erano necessarie, perché nella Legge ce n'erano già altre, altrettanto efficaci. Viceversa al Senato sono emersi atteggiamenti più sfavorevoli verso i lavoratori. E su questo punto il dibattito non è stato granché produttivo. Il risultato è stato una norma che, tutto sommato dà garanzie, ma si è perso molto tempo per semplificarla. Insomma si è discusso inutilmente».

Nel complesso, si ritiene soddisfatto dell'esito finale della Legge?
«Questa è la prima grossa riforma nella pubblica amministrazione. Un problema, però, esiste. La riforma presuppone un graduale cambio di mentalità in chi amministra le ferrovie. In altri termini una grossa capacità di programmazione, e di capire l'andamento del mercato, di assumersi responsabilità, di fare delle scelte e così via».

Allora, per i dirigenti, da una parte maggiore libertà d'azione, dall'altra una maggiore responsabilità...
«Non c'è dubbio. I dirigenti dovranno rimboccarsi le maniche e ritirare fuori quelle tradizioni che in ferrovia, tra l'altro, ci sono. Certo, negli ultimi anni la dirigenza aveva le ali tarpate, era un po' sfiduciata».

Rispetto alla Riforma sono emerse alcune preoccupazioni. Ad esempio sui problemi dell'occupazione.
«Secondo me, non esistono problemi di occupazione. Le voci che si sentono sono strumentali. Il problema semmai è di distribuzione. La mobilità dovrà esserci, naturalmente. Ma non ci saranno licenziamenti. E questo perché, oltretutto, il nuovo Ente ha la possibilità di sfruttare — cosa che non aveva la vecchia Azienda — una serie di potenzialità, di attività collaterali. Inoltre c'è la possibilità di riconvertire il personale con la Scuola professionale.
E per quanto riguarda la cassa integrazione — che poi è la paura di tutti — non esiste alcun rischio. Non solo perché non appare applicabile ai ferrovieri (non è prevista nello stato giuridico ecc.), ma perché il collocamento e la formazione professionale sono in qualche modo ricondotti all'Ente stesso».

Abbiamo parlato degli aspetti più avanzati della Legge. Ma quali sono, invece, i punti deboli?
«Probabilmente si sarebbe potutto fare meglio sostituendo il Collegio dei Revisori con una certificazione di bilancio. Questo è un punto in cui siamo stati condizionati da una logica vecchia del Ministero del Tesoro. Si fa affidamento al controllo della Corte dei conti di gestione, ma la Corte non è in grado di assicurarlo e allora c'è un Collegio di Revisori. Quest'organo andava probabilmente affiancato, o anche sostituito, da una sana Società di revisione e, poi, da un controllo parlamentare sulla gestione».

Ci sono state reazioni in ambienti extra-aziendali?
«Io, se fossi la FIAT, sarei contento della Riforma perché mi permette di avere un interlocutore valido, ma avrei anche qualche preoccupazione. Perché tutta la potenza delle FS entra integralmente "nel mercato". È una grossa novità, considerando i capitali che lo Stato investe nelle ferrovie. Se tali somme, invece di ricadere a pioggia, diventano fatto produttivo, ebbene certi equilibri nel mondo dell'imprenditoria cambiano. Sicuramente le Ferrovie dello Stato si iscriveranno all'Intersind. Ma mettiamo che si iscrivessero alla Confindustria (non c'è nessuna norma che lo vieta). Credo che sarebbe un fatto grosso. L'Intersind stessa è abituata ad aziende come l'Alitalia, in fin dei conti piccole: le Ferrovie dello Stato al contrario hanno un peso per lo meno analogo all'Alfa Romeo: più di duecentomila dipendenti, una forza economica in espansione. Mi pare che si tratti di uno spostamento, anche concettuale, di grande rilievo».

E a livello europeo?
«C'è soddisfazione, da un lato. Dall'altro lato arriviamo un po' in ritardo rispetto agli altri paesi. Loro hanno fatto prima una politica di normalizzazione dei conti e poi una politica di economia e infine, adesso, stanno riscoprendo l'intervento statale specialmente sui costi delle infrastrutture. Noi, invece, siamo ancora in fase di normalizzazione dei conti, di trasparenza...».

(a cura di Tiziana Gazzini)

del Direttore Generale e dei vice Direttori; i bilanci, i piani annuali e poliennali di attività; l'istituzione e la soppressione dei servizi di trasporto integrativi e sostitutivi; i piani d'investimento e finanziamento; l'emissione di obbligazioni e l'assunzione di mutui e prestiti; la cessione e l'acquisto di beni immobili; l'istituzione e l'assetto, su proposta del Direttore Generale, delle grandi Unità operative (Servizi centrali, Compartimenti, Uffici). Infine delibera le nomine dei dirigenti, previo parere obbligatorio del Direttore Generale.

Il *Collegio dei revisori* è composto di cinque membri effettivi e di quattro supplenti, nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, prescelti tra gli alti funzionari dei dicasteri del Tesoro e del Bilancio e con la partecipazione di revisori ufficiali iscritti all'albo della categoria. Il Collegio esercita il controllo contabile interno, mentre la Corte dei conti effettua quello sulla gestione finanziaria e ne riferisce l'esito al Parlamento.

Il *Direttore Generale* è preposto all'attuazione delle delibere del Consiglio di Amministrazione; sovrintende all'attività di tutti gli uffici, assicurando l'unità d'indirizzo tecnico-amministrativo e il coordinamento tra i Servizi centrali e le strutture periferiche. Partecipa con voto consultivo alle riunioni del Consiglio al quale propone l'emanazione dei provvedimenti che ritiene necessari; adotta in caso d'urgenza le misure indifferibili per la continuità e la sicurezza dell'esercizio, riferendone nella prima seduta utile al Consiglio cui compete la ratifica.

Poteri del Ministro - In coerenza con gli indirizzi della politica dei trasporti e della politica economica del Governo, spetta al Ministro:

— indicare gli obiettivi che la gestione ferroviaria deve perseguire;

— vigilare affinché vengano effettivamente perseguite;

— approvare (di concerto con il titolare del Tesoro) i bilanci e i programmi di attività deliberati dal Consiglio di Amministrazione;

— esercitare tutti gli altri poteri attribuitigli da specifiche disposizioni che non risultino in contrasto con la legge istitutiva dell'Ente.

Oltre a proporre la nomina o la revoca del Presidente e dei componenti il Consiglio di Amministrazione, spetta al Ministro attivare la procedura per lo scioglimento del Consiglio stesso.

Il provvedimento deve essere motivato da gravi irregolarità che compromettano l'efficienza dell'Impresa ferroviaria, oppure da manifesta inosservanza delle direttive del Governo o, infine, dal persistere per due anni consecutivi di un disavanzo del bilancio, nonostante la sovvenzione straordinaria di cui diremo tra poco.

Secondo un'indagine Doxa

Ma gli italiani non lo sanno...

La società Doxa ha svolto un'indagine tra gli utenti delle ferrovie. Tra le varie domande ne è stata posta una relativa alla riforma delle FS. Insomma, cosa sanno i viaggiatori del grande cambiamento in corso nelle ferrovie? Il 90% degli intervistati non ha mai sentito parlare della riforma, mentre solo per il 2%, Riforma vuol dire maggiore autonomia. Un po' poco, visto che i destinatari di questo cambiamento sono, in qualche modo, proprio gli utenti. Ma non è tutta colpa della loro disattenzione... Il nuovo Ente dovrà impegnarsi anche su questo fronte: l'informazione.

Regime patrimoniale - Le linee, gli impianti, i fabbricati, il materiale rotabile e navigante di cui era «consegnataria» l'Azienda F.S. sono trasferiti all'Ente il quale ne ha la piena disponibilità.

Tale patrimonio è giuridicamente separato dal complesso dei beni dell'amministrazione statale e pertanto non avendo più carattere demaniale rientra nel regime dei beni industriali suscettibili di ammortamento.

Bilanci, programmi e finanziamenti - L'Ente è tenuto a redigere il proprio bilancio consuntivo, attenendosi ad un modello similare a quello delle Società commerciali ed evidenziando in particolare i fondi d'ammortamento e di svalutazione dei valori attivi.

Sullo stesso modello, l'Ente deve formulare uno schema di bilancio di previsione «da trasmettere al Ministero del Tesoro un mese prima della data fissata per la presentazione al Parlamento dei documenti di bilancio dello Stato».

In entrambi i rendiconto di cui sopra, devono essere esplicitate in apposite voci le disponibilità finanziarie destinate alla retribuzione del personale.

Oltre al gettito tariffario, le altre principali entrate dell'Ente consistono negli apporti statali, qui sotto indicati, previsti da specifiche disposizioni della CEE recepite nell'ordinamento nazionale:

— compensazioni concernenti gli obblighi di servizio pubblico e la normalizzazione dei conti;

— contributi ed aiuti per la ricerca scientifica e lo sviluppo delle tecniche di trasporto ferroviario, nonché per i costi di manutenzione, funzionamento, rinnovo ed altri oneri d'infrastruttura;

— contributi per i nuovi investimenti nonché per gli oneri di mancato rinnovo da definire, nell'ambito del Piano generale dei trasporti, in base ad appositi programmi, distinti per i due settori;

— eventuali sovvenzioni straordinarie decrescenti nel quadro di un apposito programma finanziario, concordato con lo Stato, e volto a conseguire il pareggio di bilancio dell'Ente.

Tariffe - Tenendo conto della normativa comunitaria e delle condizioni di mercato, il Consiglio di Amministrazione delibera la tariffa tecnico-economica, che può essere articolata in una «forcella» con prezzi minimi e massimi.

Il Ministro dei Trasporti, in accordo con i Ministeri economici e sentito il Comitato interministeriale prezzi, stabilisce, per *il traffico nazionale*, le tariffe di trasporto delle persone e di alcune categorie di merci.

Il divario tra le tariffe stabilite dal Governo e quelle tecnico-economiche può dar luogo al rimborso nell'ambito della regolamentazione CEE.

Rientrano nella competenza degli organi dell'Ente le restanti tariffe, la determinazione delle condizioni generali di trasporto, la nomenclatura e la

Le ferrovie degli altri

FRANCIA

Il 1° gennaio 1983 è avvenuta una vera rivoluzione nel settore francese dei trasporti ad opera della Legge di orientamento dei trasporti interni (LOTI), che ha inteso coordinare, concertare e organizzare l'intero comparto e ha fissato i principi dell'azione dello Stato (in particolare del Ministero dei Trasporti).
In particolare, con la legge citata, la Società Nazionale delle ferrovie francesi (SNCF) è stata trasformata in Ente pubblico industriale e commerciale, cioè in persona giuridica di diritto pubblico avente il compito di esercitare, regolare e sviluppare la rete ferroviaria nazionale. La sua gestione è autonoma e sottoposta alle norme applicabili alle imprese commerciali; lo stato giuridico del personale resta invariato rispetto al passato.
Per il funzionamento della SNCF è stato stipulato un capitolato di oneri con lo Stato e un successivo Contratto di Piano ha fissato gli obiettivi da perseguire, i mezzi da adottare e il relativo concorso finanziario statale.
Il Consiglio di Amministrazione definisce la politica generale, determina gli orientamenti e assicura l'esecuzione del Piano. Le decisioni vengono prese a maggioranza, salvo opposizione del Commissario di Governo presente alle riunioni.

GERMANIA OCCIDENTALE

Con la Legge sulle Ferrovie del 1951, modificata successivamente nel 1981, le Ferrovie federali tedesche (DB) sono gestite come «Amministrazione propria dello Stato Federale», con apparato amministrativo autonomo e senza capacità giuridica.
Il Consiglio d'Amministrazione è composto da 20 membri nominati dal Governo. Durano in carica 5 anni, rinnovabili, e rappresentano le Regioni, le Camere di Commercio e le Associazioni professionali, i Sindacati dei ferrovieri (4 membri), il mondo dell'economia ecc. Il Presidente e i due Vice Presidenti del Consiglio di Amministrazione sono eletti ogni due anni dal Consiglio stesso, sono rieleggibili e la nomina deve essere confermata dal Presidente della Repubblica.
Il potere esecutivo è esercitato da un Direttorio di 9 membri, nominati dal Ministro dei Trasporti sentito il C.d.A. Gli stessi sono legati da un contratto.
Il Ministro, oltre al diritto di sorveglianza giuridica e di opposizione ad eventuali decisioni del C.d.A., approva le tariffe di trasporto decise dalla DB.

SVIZZERA

Le Ferrovie Federali Svizzere (FFS) appartengono alla Confederazione e sono affidate ad un'Amministrazione autonoma che, sostanzialmente, è un'impresa nazionale del settore terziario. Le FFS devono servire «all'interesse dell'economia e della difesa nazionale», e di questo devono tenere conto nel fissare tariffe e orari.
Le Camere federali hanno affidato alle FFS, nel 1982, un «Mandato di prestazioni» che scade nel 1986. In tale mandato è stata concessa un'ampia libertà imprenditoriale, con l'obbligo di pervenire all'equilibrio della gestione finanziaria (compromessa da tempo anche per la diminuzione del traffico di transito con l'Italia). Le FFS sono sottoposte al controllo politico di tre organi: il Consiglio Federale, il Dipartimento delle Finanze e Dogane e il Dipartimento dei Trasporti, Comunicazioni ed Energia. Quest'ultimo ha i poteri più estesi, perché deve approvare, fra l'altro, le norme relative al materiale rotabile, alle installazioni fisse e agli impianti elettrici, i piani di lavoro, gli orari e i regolamenti di esercizio.
Organi delle FFS sono: il Consiglio di Amministrazione e la Direzione Generale. Il C.d.A. è composto da un Presidente, un Vice Presidente e 13 membri nominati dal Consiglio Federale per tre anni.

GRAN BRETAGNA

Le Ferrovie inglesi (BR) sono nate, nel 1948, dalla nazionalizzazione di varie Compagnie, dandosi un'amministrazione statale fortemente centralizzata. Nel 1953 c'è stato un processo inverso: le ferrovie sono state ridecentrate con un'amministrazione suddivisa in sei regioni e ciò ha anche comportato graduali notevoli riduzioni di linee, impianti e personale.
A seguito di una consistente diminuzione del traffico e dell'aumento del deficit annuale, il Governo ha nominato, nel 1982, un Comitato — chiamato Serpell, dal nome del Presidente — per un'indagine e per elaborare le relative proposte di risanamento. Dopo un ampio dibattito parlamentare sulle proposte Serpell e su quelle delle Ferrovie statali, il Ministro dei Trasporti ha precisato, con semplice lettera al Presidente delle BR, gli obiettivi da raggiungere, con l'indicazione di attirare anche maggiori capitali privati nella gestione (del Gruppo BR fanno anche parte le gestioni separate Sea Link, Hoverspeed, Brel, Transmark).
L'inizio del documento contenente tali direttive è alquanto sintomatico: «Il vostro obiettivo principale sarà di gestire una rete efficiente che renda redditizi i capitali investiti. I servizi offerti alla clientela devono essere sicuri, puntuali, con tariffe accettabili. Le tariffe devono essere fissate sotto la responsabilità del Consiglio di Amministrazione» e via di questo passo.
Con il tradizionale spirito pragmatico inglese le BR hanno messo a punto una nuova organizzazione manageriale, basata non più sulla gestione divisa per regioni, bensì divisa per settori di attività, ognuno dei quali con contabilità separata e con un Direttore pienamente responsabile. Capo effettivo dell'intero Gruppo BR è il Presidente del Consiglio di Amministrazione (12 membri di nomina ministeriale). Egli ha due collaboratori Direttori Aggiunti, uno per il settore Affari (con cinque Direttori di Settore) e un altro per le funzioni della Produzione (con tre Direttori tecnici). Con la nuova organizzazione, ma anche con ulteriori drastiche riduzioni, le BR hanno chiuso nel 1983 in attivo.

ALTRI PAESI

Nei Paesi ad economia controllata (URSS, Cina, India ecc.) le ferrovie sono costituite come Ministero specifico e sono quindi totalmente statalizzate. I bilanci, in genere, sono dichiarati in attivo e detengono quote rilevanti del mercato interno dei trasporti.
Al contrario, nei Paesi ad economia di mercato, predomina la forma (e i capitali) delle società private. Negli Stati Uniti, ad esempio, si è verificato, negli anni settanta, un processo di accentramento e fusione di varie Società ferroviarie al fine di ottenere una razionalizzazione dei trasporti e una consistente riduzione dei costi.
Verso la privatizzazione si stanno evolvendo anche le ferrovie giapponesi (organizzate sul tipo di quelle britanniche), afflitte da crescenti disavanzi e una forte diminuzione del traffico merci.

(a cura di Fernando Tilli)

classificazione delle cose, gli accordi particolari con gli utenti ecc.

Obblighi di servizio pubblico - Con decreto del Ministro dei Trasporti, debbono essere rideterminati gli obblighi di servizio pubblico e le categorie degli oneri della normalizzazione dei conti.

Tale riassetto non esclude peraltro l'eventualità che vengano successivamente istituiti nuovi obblighi di servizio o vengano soppressi quelli esistenti; nel primo caso, si applica la compensazione prevista dal Regolamento CEE n. 1191/69.

L'Ente ha facoltà di proporre la soppressione di uno o più obblighi di servizio, qualora non risultino giustificati da effettive necessità di carattere sociale o siano modificate le condizioni della prestazione sul piano tecnico o finanziario.

Del pari l'Ente può richiedere la normalizzazione per una o più categorie di oneri.

Rapporti di lavoro, formazione professionale, tutela giurisdizionale - Il rapporto di lavoro del personale è regolato mediante contratti (collettivi ed individuali) stipulati dal Consiglio di Amministrazione nell'ambito delle disponibilità finanziarie appositamente iscritte in bilancio.

I contratti collettivi ed i regolamenti di organizzazione, che abbiano per oggetto la costituzione e la cessazione del rapporto di lavoro nonché la responsabilità civile e disciplinare dei dipendenti, non possono, a pena di nullità, contenere norme meno favorevoli ai lavoratori di quelle vigenti al momento dell'applicazione delle nuove disposizioni.

Il trattamento previdenziale e pensionistico rimane invariato, fin quando non interverranno modifiche di carattere generale.

L'Ente provvede alla formazione e alla qualificazione professionale del personale. I tempi e i modi di tale attività vengono determinati dal Consiglio di Amministrazione.

Infine, circa le controversie di lavoro è competente il pretore del luogo «ove ha sede l'ufficio dell'Avvocatura dello Stato nel cui distretto si trova il giudice che sarebbe competente secondo le norme ordinarie».

Organizzazione centrale e periferica - Su questo punto il testo della legge 210/1985 appare vago e generico, limitandosi più che altro ad auspici e raccomandazioni.

Sono previste strutture funzionalmente articolate e territorialmente decentrate e strumenti di collegamento con le Regioni. Gli uffici centrali e periferici devono essere dotati di autonomia gestionale ed operativa.

Le relazioni sindacali (questo è l'unico richiamo concreto), oltreché al rispetto della legge 20 maggio 1970 n. 300, Statuto dei lavoratori, devono «essere improntate a correttezza ed imparzialità ed essere coerenti con i principi dell'autoregolamentazione della conflittualità».

Dopo aver illustrato i caposaldi del nuovo assetto istituzionale delle ferrovie, vogliamo aggiungere alcune considerazioni, per commento ed ulteriore chiarificazione.

Cominciamo dal Consiglio di Amministrazione che è il motore dell'attività dell'Ente. La lista dei poteri attribuitigli è abbastanza sostanziosa, ma non può essere valutata in astratto senza inserirla nella realtà del Paese e nell'attuale periodo storico ed economico.

La funzione delle ferrovie, nel presente e ancor più nel futuro, è legata alle direttive che presiedono allo sviluppo dell'intero sistema nazionale dei trasporti, direttive che rientrano (e non potrebbe essere altrimenti) nella competenza del Governo. Il nuovo Consi-

glio eredita il Programma Integrativo di potenziamento della rete, un'eredità positiva sulla quale dovrà innestarsi l'ulteriore programmazione. Che però è predeterminata dall'assetto del Piano Generale dei Trasporti cui ovviamente le ferrovie dovranno conformarsi.
La dimensione della rete, la sorte delle linee a scarso traffico, il mantenimento dei servizi non redditizi e, in definitiva, la possibilità di gestire l'Ente secondo le regole di mercato (pur nell'ambito degli interessi dello Stato) risultano del pari condizionate da scelte che sono di competenza dell'autorità politica.
Tuttavia i rapporti tra lo Stato e l'Ente delle ferrovie saranno impostati in termini di chiarezza, con una precisa delimitazione dei rispettivi impegni e responsabilità e con l'individuazione delle conseguenze che ne derivano anche sul disavanzo di bilancio.
Gli organi di direzione dell'Ente troveranno ampio spazio operativo nei piani di razionalizzazione amministrativa e tecnica, indirizzati sia all'esercizio treni che al lavoro di ufficio. Dalla più ampia autonomia, dal superamento degli organigrammi burocratici, possono e debbono scaturire una serie di provvedimenti per elevare gli indici di produttività tecnica ed economica, migliorare la qualità del servizio e contenerne i costi. Oltre tutto, sono queste le condizioni migliori per assicurare la massima redditività degli investimenti.
In questo senso, il Paese può attendersi dalla riforma delle ferrovie un servizio più efficiente che riporti la nostra rete ai primi posti tra quelle europee.
Dall'ottimo impiego dei fattori della produzione, i ferrovieri possono attendersi prestazioni lavorative professionalmente più qualificate, una maggiore responsabilizzazione, giusti riconoscimenti per chi li merita, ma anche sanzioni per i pigri e gli inetti.
Abbiamo così cercato di rispondere alle domande che ci siamo posti all'inizio di questa nota.
È ovvio dire che la legge di riforma non è un punto di arrivo, ma di partenza. Darle attuazione è un compito gravoso, ma anche esaltante, al quale ognuno di noi può e deve contribuire. ■

Cosa ne pensano

Come valutano la Riforma parlamentari, costituzionalisti, industriali, politici, sindacalisti? Ecco qui di seguito alcune significative voci extra-aziendali

SEN. ROBERTO SPANO
Presidente Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni del Senato.
La riforma dell'Azienda Ferroviaria Italiana costituisce un provvedimento chiave e decisivo nella prospettiva di una razionalizzazione e di un rilancio della politica dei trasporti nel nostro Paese. Che il problema delle aziende ferroviarie e della loro modernizzazione ed efficienza non sia tutto italiano, bensì di dimensione europea, è evidenziato dalla attenzione con cui si è guardato, e si guarda, a livello della Comunità Economica Europea, ai problemi relativi all'assetto delle aziende ferroviarie stesse.
Il testo della riforma è ricco di soluzioni innovative, ma, nel contempo è un testo nel quale si riconoscono unanimemente le forze politiche, come ha dimostrato il voto del Parlamento.
È questo il frutto di un processo di chiarificazione lungo e travagliato, portato avanti con tenacia e continuità, prima dalle organizzazioni sindacali e poi dai partiti. Quindi, se questi dieci anni sono stati di ulteriore deterioramento in una logica di conservazione dell'esistente e di distacco da criteri di economicità di gestione, è pur vero che il risultato conseguito costituisce una scelta innovativa radicale.
Un'impostazione che fa dell'azienda ferroviaria un'azienda pubblica condotta con criteri di tipo privatistico, e che quindi conferisce all'azienda stessa maggiori margini di autonomia, maggiori poteri e maggiori responsabilità. Rispetto alla realtà che ci lasciamo alle spalle, si tratta di una soluzione realmente innovativa, tutta da sperimentare, che ha anche dei rischi — peraltro necessari e calcolabili — ma che non può essere rinviata se non si vuole essere responsabili di uno scadimento del servizio ferroviario a livelli non accettabili per un paese industrializzato.

PROF. ENZO CHELI
Ordinario di Diritto Costituzionale all'Università di Firenze e Membro della Commissione per l'ammodernamento delle Istituzioni presso la Presidenza del Consiglio.
Sono molte le novità che emergono da questa legge di riforma appena approvata dalle Camere e che si riportano al quadro dei processi di trasformazione delle strutture pubbliche di recente avviato nel nostro Paese. Il fatto è che questa legge, a ben guardare, rappresenta il primo esempio, la prima concreta applicazione sul campo di quella filosofia della «Riforma amministrativa» enunciata fin dal 1978 con il «Rapporto Giannini» e successivamente sviluppata attraverso le analisi e i dibattiti di politica istituzionale che hanno caratterizzato il corso delle ultime due legislature.
Su questo piano i punti da sottolineare sono, a mio avviso, essenzialmente tre. Il primo punto riguarda l'abbandono del modello «patrimoniale» e la scelta del modello «imprenditoriale» fatta dal legislatore sulla linea di un orientamento già affermatosi in sede di normativa comunitaria. Nel primo progetto di riforma si era prospettato il passaggio dall'«Azienda» all'«Agenzia», mentre la legge ora approvata adotta la formula dell'«Ente pubblico». Il problema, peraltro, non è di forma, ma di sostanza: e sul piano sostanziale la scelta fatta dal legislatore è chiaramente in direzione della costruzione di un'impresa, destinata a operare sul mercato con i criteri dell'efficienza, dell'economicità e della produttività.
Il secondo punto è in un certo senso complementare al primo, e riguarda la trasparenza nella gestione e la responsabilità degli amministratori. Un servizio pubblico, per operare con i criteri dell'impresa privata, deve consentire ai propri amministratori larghi margini nelle scelte gestionali, un'ampia capacità di manovra nella politica tariffaria, la possibilità di ricorrere al mercato finanziario, ma deve anche esigere chiarezza nelle entrate, corretta valutazione degli impianti e meccanismi di controllo degli equilibri economici. Tutto questo viene a trovare, nella nuova legge, risposte precise e convincenti.
Il terzo punto investe, infine, la privatizza-

zione dei rapporti di lavoro, affidati alla tutela del giudice ordinario ed il recupero di flessibilità nella disciplina dell'organizzazione e della gestione. Anche su questo piano la legge anticipa, con soluzioni originali, una tendenza che oggi si va sempre più affermando, per tutta la sfera dell'organizzazione pubblica e che spinge in direzione delle delegificazione e dell'affidamento delle discipline di settore alle fonti secondarie ed interne.
Siamo dunque in presenza di un modello evoluto che pone un settore importante delle nostre strutture pubbliche ai migliori livelli europei: il problema, ora, è di evitare che il modello resti un'operazione utopistica.

FRANCESCO GALLI

Direttore Centrale per i rapporti economici della CONFINDUSTRIA

L'industria guarda con attenzione ed interesse alla riforma dell'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato dalla quale si attende imprenditorialità nella gestione delle risorse e conseguente efficienza del servizio reso all'utenza: persone e merci.
Il testo approvato dalla Commissione della Camera in sede legislativa riconosce al nuovo «Ente F.S.» una maggiore autonomia nei confronti del Ministero Trasporti e questo può essere un principio di deregulation che l'industria vede come un segno positivo di cambiamento verso una situazione di migliore equilibrio nei conti economici e finanziari dell'attività di produzione del servizio di trasporti.
Naturalmente una riforma di così vasta portata non può che essere giudicata alla prova dei fatti ed a situazione di regime.
Vorrei tuttavia notare sin d'ora che, in termini di tecnica legislativa, si poteva fare maggiore chiarezza sia sulla distinzione di ruoli e competenze fra organi di gestione e organi di controllo dell'Ente F.S., sia sull'attribuzione specifica delle competenze ai singoli organi.
Le premesse di un rinnovamento, comunque, ci sono, resta ora da vedere come saranno gestite nel futuro, tenuto conto che il giudizio del Paese nei confronti del nuovo Ente, non potrà che passare attraverso un nuovo modello di servizio agile ed efficiente.

ON. GUIDO BERNARDI (D.C.)

Non desidero illustrare il contenuto della legge di riforma dell'Azienda cui hanno collaborato tutti i Gruppi politici e sindacali e fra questi credo si debba sottolineare il ruolo determinante del Gruppo D.C. e del relatore democristiano On. Ligato.
Sottolineo solo la grandissima portata della riforma rispetto alla evoluzione della politica dei trasporti perché il nuovo Ente, proprio per la sua maggiore libertà rispetto alla vischiosità in cui prima era imprigionata l'Azienda, è più di prima affidato alla capacità manageriale dei suoi dirigenti, alla collaborazione critica dei sindacati, alla accentuata dedizione del personale.
Aggiungasi: che il bilancio dello Stato ha previsto per il trasporto ferroviario risorse finanziarie superiori ad altri settori e che quindi tutte le condizioni vi sono perché ormai le ferrovie italiane escano dalla lunga crisi che aveva determinato una loro progressiva emarginazione dal sistema dei trasporti.
Non potremo più dire domani, se le cose andassero ancora male, che la colpa è dei lacci e lacciuoli posti da leggi inceppanti e vecchie. Al contrario, da oggi tutti potremo con fantasia e volontà costruire un sistema ferroviario che ci invogli a riprendere il treno per la sicurezza, per il comfort, per l'economicità e per la puntualità dei nostri viaggi.

SEN. LUCIO LIBERTINI (P.C.I.)

I comunisti considerano l'approvazione della legge di riforma dell'Azienda ferroviaria un successo importante della loro lunga lotta, della iniziativa forte del movimento sindacale, di un processo unitario che ha visto accomunati comunisti, socialisti, e settori del mondo cattolico.
La legge, tuttavia, non chiude la vicenda; potrei anzi dire che la apre. La costituzione pratica della nuova Azienda, del suo gruppo dirigente, delle sue strutture ci dirà se davvero si costituirà un moderno soggetto imprenditoriale, o se nelle maglie della legge filtreranno decisioni tali da dar vita ad un ennesimo deludente carrozzone. Le due possibilità sono entrambe sul tappeto.
Io ho precisato al Ministro dei Trasporti e alle forze politiche quali sono le soluzioni che i comunisti chiedono si adottino per fare delle Ferrovie dello Stato una moderna azienda industriale, orientata al mercato, aperta alla intermodalità e al combinato, non lottizzata, con un gruppo dirigente nuovo ed efficace sul piano manageriale.
Aspettiamo tutti a questo appuntamento.
Deve essere chiaro che l'Azienda FS, così com'è, appare sull'orlo del baratro. Circa 10.000 miliardi di disavanzo l'anno e 230.000 ferrovieri non si giustificano a fronte di un ruolo ormai marginale nel trasporto di merci e passeggeri. O c'è una grande operazione di rilancio e sviluppo, che noi auspichiamo, o prevarrà la politica dei «rami secchi» e del ridimensionamento.
La legge di riforma e il Piano integrativo sono due strumenti importanti per il rilancio, conquistati dalla lotta unitaria. Ma ora si tratta di sapere se verranno usati nel modo giusto, con tempi rapidi.

ON. ANTONIO CALDORO (P.S.I.)

Il voto unanime del Parlamento fa nascere la riforma delle FS sotto i migliori auspici. Esso premia l'impegno speso dai socialisti nel confronto con le forze politiche e sociali per acquisire su un progetto riformatore necessario ed importante il consenso più largo e la partecipazione più convinta.
Nella storia politica e parlamentare della riforma il PSI ha giocato un ruolo centrale e trainante.
Stanno a provarlo le proposte di legge che nelle ultime tre legislature hanno avviato ed arricchito il dibattito dei Partiti; l'immediata sintonia creatasi tra l'iniziativa autonoma dei Sindacati Unitari dei ferrovieri e l'iniziativa politica del PSI; sta a provarlo, infine, l'impegno speso dai socialisti nella direzione politica del Ministero dei Trasporti.
Il Ministro Signorile, in particolare, ha guadagnato al disegno della riforma il consenso politico più vasto ed ha individuato un modello organizzativo e funzionale che costituisce un obiettivo punto di riferimento per ogni intervento di modernizzazione dell'apparato pubblico, ha infine rilanciato, nel contesto della politica del governo a direzione socialista, un processo riformatore che si vorrebbe messo definitivamente da parte.
Gli amministratori del nuovo Ente ferroviario avranno, fra le tante, tre responsabilità preminenti: dimostrare l'efficacia del modello riformatore applicato alle ferrovie; confortare e consolidare il consenso politico e sociale dal quale esso nasce; soprattutto rilanciare e motivare il patrimonio di entusiasmo, impegno e professionalità dell'intera comunità dei ferrovieri.

ON. GRAZIANO CIOCIA (P.S.D.I.)

Aver riformato l'Azienda delle Ferrovie dello Stato, ed averlo fatto nella direzione indicata dalle forze politiche democratiche e sulla base dei principi maturati da anni all'interno del movimento sindacale, è circostanza importante ma di per sé non sufficiente.
Fatta la riforma si deve provvedere a fare l'Azienda. Tale affermazione non è lapalissiana, perché troppe volte in Italia buone riforme hanno perduto in sede attuativa buona parte dei propri originari contenuti positivi. Quel che è doveroso fare è costruire un'Azienda in grado di operare con il massimo di snellezza strutturale e di efficienza gestionale: un'Azienda che sia in grado di riallineare il Paese ai livelli euro-

pei, anche per quanto riguarda il trasporto merci, recuperando ritardi che sono oggi consolidati. La nomina di un Consiglio di Amministrazione all'interno del quale la managerialità faccia aggio sulle altre qualità è la premessa indispensabile per partire bene.

AVV. MARIO DEL VECCHIO (P.R.I.)

I repubblicani giudicano positivamente nel suo complesso la riforma dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato, tenendo conto in primo luogo del ruolo di tipo «imprenditoriale» che la legge le assegna, adeguandola alle direttive comunitarie. Toccherà all'Azienda riformata di promuovere il rilancio del trasporto ferroviario, nell'ambito del Piano Generale dei Trasporti, con una sostanziale inversione di tendenza nella scelta e nella finalizzazione degli interventi, a differenza di quanto avvenuto finora. Si pensi alla modifica dello stato giuridico del personale, allo sganciamento dell'Azienda dall'Amministrazione Statale pur mantenendo al Ministro dei Trasporti la funzione di indirizzo e di controllo, all'autonomia del patrimonio, al necessario collegamento del sistema tariffario alla qualità ed economicità del servizio, tenendo comunque sempre presente che si tratta di un servizio pubblico essenziale. E fin dall'inizio bisognerà puntare sul superamento di carenze infrastrutturali che tuttora impediscono, ad esempio, il trasferimento di una parte rilevante del trasporto merci dalla strada alla rotaia.
Questi ed altri problemi dovranno essere affrontati, compatibilmente alle risorse disponibili con la necessaria gradualità, ma anche con assoluta tempestività, guardando sempre agli obiettivi della Riforma che richiedono sul piano politico, economico e funzionale una chiara programmazione degli interventi ed una gestione improntata a quei criteri di efficienza, ma anche di economicità e di produttività di cui tanto si è parlato in occasione del varo della Riforma.

PROF. ALBERTO RUSSO-FRATTASI (P.L.I.)

Le Ferrovie hanno un compito istituzionale che è quello di gestire un servizio ed è sui risultati di questa gestione, in termini di tempo, di regolarità, di accessibilità e di confort che si devono misurare i benefici connessi agli investimenti. Sotto questo aspetto è chiaro come a fronte degli investimenti effettuati negli ultimi 20 anni, finora non vi sono stati benefici apprezzabili per l'utenza. Per questo, ritengo che la riforma dell'Azienda rappresenti un passo imprescindibile per una inversione di tendenza. Occorre però passare ora alla fase applicativa con estrema coerenza ai principi che hanno ispirato la legge: e cioè quelli di impostare e realizzare un Ente che operi in un'ottica di mercato, con gestione manageriale e con indirizzo di equilibrio del bilancio.
A me pare che, per prima cosa, debbano essere ben chiariti poteri e responsabilità degli Organi di comando e, in particolare, del Direttore Generale che, mentre non dovrebbe essere un mero esecutore delle direttive del Consiglio di Amministrazione, dovrebbe invece avere competenze e possibilità operative effettive, libere da tutti i vincoli politici che oggi lo imbrigliano.
Abbiamo un management valido alla guida delle Ferrovie: diamogli la possibilità di lavorare liberamente e certamente otterremo dei risultati positivi, anche se non immediati.

SERGIO MEZZANOTTE

Segretario Nazionale (FILT-CGIL)

La riforma dell'azienda ferroviaria è finalmente legge di Stato. La soddisfazione che noi abbiamo espresso per questo fatto è più che legittima se si tiene conto del grande impegno che abbiamo posto nel perseguire questo obiettivo.
Sono trascorsi poco meno di otto anni da quando, nel 1977 a Riccione, i sindacati unitari posero formalmente al Governo il problema della riforma aziendale. Allora qualcuno mostrò diffidenza rispetto a quella scelta, considerandola niente più che un espediente per motivare la richiesta sindacale di un consistente avanzamento economico dei lavoratori delle ferrovie.

I fatti si sono incaricati di dimostrare che quell'obiettivo non ha mai avuto per noi nulla di strumentale. L'abbiamo sempre considerato un passaggio obbligato non solo per rilanciare il trasporto ferroviario ma anche per dare concretezza e credibilità al più grande disegno riformatore che deve riguardare l'intero settore dei trasporti.

Vediamo dunque premiata la nostra tenacia, ma questo non ci induce a fare del trionfalismo né ad ignorare che qualche aspetto della legge non corrisponde appieno a ciò che avevamo chiesto. Ma il dato politico che conta è che l'impianto complessivo e le questioni fondamentali coincidono ampiamente con la nostra elaborazione.

Si tratta ora di affrontare il difficile e impegnativo compito di gestire questa importante conquista. Se, infatti, la legge è cosa fatta, la riforma è tutta da costruire. E sarebbe illusorio pensare che tutto filerà liscio. Non sarà così perché chi ha avversato la definizione del disegno rinnovatore non rinuncerà al tentativo di svuotarne il contenuto. Ecco perché l'autorità politica non può in alcun modo pensare che il suo compito si sia esaurito con il varo della legge, così come la dirigenza aziendale — quella che crede alla necessità di cambiare — deve rimboccarsi le maniche, mettere da parte ogni timidezza e dire con chiarezza che è finito il tempo della routine burocratica.

Ma i problemi del cambiamento riguardano, ovviamente, anche il sindacato, il suo modo di intendere e praticare le relazioni industriali, le sue scelte di politica economica e contrattuale, l'articolazione e il decentramento del suo potere negoziale.

Si apre dunque una fase del tutto nuova della nostra attività che può e deve produrre una trasformazione del nostro modo di essere, anche nel rapporto con i lavoratori.

Sono questioni su cui abbiamo già avviato una seria riflessione e sulle quali chiameremo — nel prossimo mese di luglio, in una assemblea nazionale — i lavoratori a dare il loro contributo.

Non sottovalutiamo, dunque, la complessità dei problemi e le difficoltà che dovremo superare, ma non per questo rinunceremo a portare a compimento un disegno rinnovatore di tanto rilievo. Diciamo pure che ora viene... «il bello»: ebbene, noi siamo pronti ad affrontarlo.

SILVIO SATURNO

Segretario Generale SAUFI-CISL

Il SAUFI-CISL ha perseguito con tenacia e per tanti anni la riforma delle ferrovie, perché pastoie burocratiche e condizionamenti politici (non dimentichiamo che il vero capo dell'Azienda era il Ministro) impedivano l'assunzione di un ruolo manageriale necessario a far fronte alla mutevolezza del mercato del trasporto, non più monopolio del treno.

Tali condizionamenti e le scelte politiche tuttora a favore della strada (vedi lo studio della FIAT inserito nel P.G.T.) hanno provocato nel tempo deresponsabilizzazione della dirigenza a tutti i livelli, degrado delle infrastrutture e la conseguente perdita di grosse quote di traffico merci.

La riforma istituzionale è ormai legge dello Stato e noi abbiamo già espresso soddisfazione sottolineandone l'approvazione quale avvenimento di grande rilievo. Ma per dare ruolo al nuovo Ente occorre cambiare totalmente cultura. Assunzione di responsabilità, snellimento delle procedure, decentramento fino ai titolari d'impianto di funzioni tese ad acquisire traffico merci, investimenti finalizzati al potenziamento delle infrastrutture, riorganizzazione del lavoro, migliore utilizzazione degli impianti, dei mezzi e del personale, sono i punti di attacco per rendere un servizio più efficiente, acquisire più traffico merci, aumentare la produttività.

Per affrontare concretamente quanto affermato in precedenza, è condizione essenziale costituire un Consiglio di Amministrazione che non sia la sommatoria della lottizzazione tra i partiti a danno delle capacità specifiche occorrenti.

Il SAUFI è dalla parte di chi è convinto di ridare alla ferrovia maggiore ruolo ed ai ferrovieri migliori condizioni di vita e di lavoro.

GIANCARLO AIAZZI

Segretario Nazionale UILTRASPORTI

Il percorso storico della Riforma FS è durato oltre venti anni. C'è un inizio che comincia nel 1964 con la Commissione Nenni, e c'è una conclusione con l'approvazione del d.d.l. presentato dal Ministro Signorile. È una grande vittoria delle forze riformatrici del Paese, del movimento sindacale. La legge di Riforma, trasformando l'Azienda in Ente pubblico economico, rappresenta una grande innovazione istituzionale, un modello organizzativo completamente nuovo per l'amministrazione statale. È una legge che impone allo Stato di trasformarsi in impresa e quindi di gestire le risorse secondo le leggi di mercato, alle FS di competere con gli altri vettori, sia pure secondo le linee programmatiche del P.G.T e con la funzione di produrre un servizio pubblico. La nuova configurazione giuridica e gli obiettivi dell'Ente Ferrovie dello Stato cambiano completamente le «regole del gioco». Il passaggio di status affermato con la Riforma non è quindi una cosa astratta, ma ha ricadute precise e concrete sul modo di essere ferrovieri. Occorre cominciare a pensare, decidere, operare non più con la mentalità di una Azienda erogatrice di servizi, ma con i criteri economici ed imprenditoriali di una Azienda produttrice di servizi, in cui qualità e costo diventano parametri determinanti degli obiettivi aziendali. I concetti di responsabilità, capacità, intraprendenza dovranno diventare sempre di più gli elementi caratterizzanti del modo di lavorare in ferrovia, dai massimi dirigenti all'ultimo manovale. Dovrà avvenire in particolare una vera e propria liberazione concettuale della dirigenza e dei quadri intermedi. Non sarà più ammissibile lavorare secondo la interpretazione burocratica della «circolare», ma si dovrà operare con piena responsabilità, capacità, coraggio di iniziativa. Per i ferrovieri tutto ciò significa veramente «cambiare pelle». Anche per il Sindacato, finora aduso ad agire all'interno di una branca della Pubblica Amministrazione, il cambiamento delle regole del gioco impone un profondo rinnovamento di ruolo e di modello. E ciò non soltanto per la modificazione del regime del rapporto di lavoro dei ferrovieri, diventato completamente privatistico. Ma soprattutto perché gli obiettivi aziendali, la competitività del mercato, i risultati della gestione vincolati alla economicità, efficienza, produttività, porteranno a qualificare in maniera diversa rispetto al passato le relazioni industriali, le stesse linee rivendicative e contrattuali. Ed occorre avere ben presente che la Riforma, di per sé, non è automaticamente il cambiamento. È la chiave che apre la porta delle occasioni al cambiamento.

È necessaria una forte iniziativa nella base gestionale della Riforma. Il Sindacato non deve avere paura di «sporcarsi le mani», di coinvolgersi direttamente nel realizzare il cambiamento, deve trovare forme adeguate di relazioni industriali che gli consentano una reale partecipazione alle scelte aziendali ed un vero controllo della loro gestione. Ciò per governare il cambiamento delle FS nell'interesse dei ferrovieri, dei cittadini e del Paese.

SERGIO PIROTTI

Segretario generale del SIN.DI.FER.

L'attesa della riforma dell'Azienda F.S. si è protratta per così lungo tempo che, approvata definitivamente dal Parlamento l'istituzione dell'Ente «Ferrovie dello Stato», è immediatamente subentrato in molti, per motivi diversi e spesso contrastanti tra loro, l'interrogativo su cosa «cambierà» complessivamente nell'Azienda e per i singoli ferrovieri.

A prescindere dalle garanzie di legge relative al personale, occorre ricordare ai perplessi ed a noi medesimi che la riforma non ci è stata né imposta né regalata.

È nata dalla imprescindibile e da tutti riconosciuta necessità di rendere le ferrovie più funzionali, più produttive di servizi ed economicamente più credibili.

È per questi motivi che da parte dei Sindacati, il Sin.Di.Fer. convinto compartecipe, è stata da anni rivendicata la riforma e dai lavoratori sostenuta con diverse iniziative (raccolta di firme - convegni - assemblee - manifestazioni, ecc.) e con scioperi. Occorre, peraltro, constatare che la veste giuridica, i lineamenti essenziali meglio rispondenti alle sue finalità, conferite dalla legge — sintesi delle diverse proposte di iniziativa parlamentare e del d.d.l. governativo — sono i più vicini ed identificabili in gran parte all'iniziale progetto rivendicato unitamente dai Sindacati.

Ferma restando, infatti, la responsabilità politica e di indirizzo generale al Ministro, l'Ente è realmente autonomo nell'esercizio delle sue attività gestionali e potrà, anzi, dovrà esprimere una volontà imprenditoriale ispirata a criteri industriali, produttivistici ed economici e la sua organizzazione interna, opportunamente decentrata, dovrà riflettere tali concetti.

In questo quadro, dirigenti e direttivi saranno chiamati a svolgere un ruolo nuovo e qualitativamente diverso nel processo di cambiamento dell'Azienda e di inserimento dell'Ente nel contesto generale di un integrato sistema dei trasporti.

Funzione e ruolo dei dirigenti e direttivi dovranno essere, pertanto, valorizzati sia sotto l'aspetto operativo (managerialità) sia del trattamento remunerativo, connesso alle responsabilità ed alla professionalità richiesta ed esercitata.

CASSIO PIETRANGELI

Segretario Generale FISAFS-CISAL

Quando si parla di riforme non è facile essere veramente entusiasti. Il passato insegni! Tuttavia, per l'avvenuta trasformazione in Ente Pubblico Economico dell'Azienda Autonoma F.S., è altrettanto difficile non esprimere la nostra soddisfazione per l'evento, perseguito da anni e finalmente realizzato. Studi, convegni, assemblee, progetti ne abbiamo fatti anche noi della FISAFS/CISAL e ci siamo seriamente

impegnati in questo senso perché siamo da sempre convinti che la stessa vita lavorativa del ferroviere occorre spenderla in un modo diverso e con ritorni diversi, mentre era del tutto improcrastinabile fermare il degrado progressivo del ruolo delle F.S. nel complesso mondo dei trasporti.
Ora siamo di fronte ad una realtà che occorre rendere operativa. E qui sorgono problemi non meno delicati ed impellenti. Siamo pienamente d'accordo con coloro che definiscono la Riforma F.S. come una sfida lanciata alla classe politica, alla dirigenza ferroviaria, ai ferrovieri tutti. E poiché noi pure abbiamo voluto il lieto evento è evidente che dobbiamo stare al gioco e fare in modo che tutto «giri» a dovere.
La generalità dei ferrovieri ora si sta ponendo una serie di interrogativi preoccupati, mentre prima potevano essere anche solo prevalentemente accademici. Che cosa succederà? I miei diritti di dipendente praticamente statale che fine faranno? Le garanzie di stabilità di lavoro cambieranno? Il modo di lavorare nelle ferrovie che tipo di cambiamenti subirà? E la mia carriera come sarà e come sarà la mia retribuzione? Questi, ma anche tanti altri interrogativi stanno circolando fra i ferrovieri e dare ad essi una risposta è assai arduo. Soprattutto perché, mentre in via provvisoria la normativa ex Azienda F.S. resterà, quella nuova dovrà essere tutta quanta discussa tra la nuova controparte (Consiglio di Amministrazione) e le OO.SS. ferroviarie. Dire che la revisione del trattamento economico-normativo sarà realizzata con una contrattazione di tipo privatistico e non più con provvedimenti legislativi o governativi è dire poco. Ormai non si tratta più di vedere le cose nelle modalità di una pseudo contrattazione pubblica, ma di porci su un piano in cui già trovansi gli elettrici, ed in buona misura gli autoferrotranvieri nonché la maggior parte dei lavoratori dei vari modi di trasporto.
Anzi la riforma ha apportato un elemento di maggiore omogeneità nella natura giuridica dei soggetti che operano nel mondo dei trasporti e potrà traguardarsi anche una maggiore omogeneità, pur nel rispetto delle particolari professionalità, nel trattamento degli addetti al mondo dei trasporti.
Si tratta dunque di darsi una linea nuova che, tenendo conto delle preoccupazioni dei ferrovieri, prepari un trattamento più rispondente alle loro aspettative. Ma nello stesso tempo che sviluppi a pieno la potenzialità della nuova Azienda finalmente coordinata, attraverso il Piano Generale Trasporti, all'intero settore dei trasporti. E teniamo nel debito conto che l'utenza sta a guardare!

Parlano i ferrovieri

Come si sta vivendo lo storico passaggio della riforma? Chiediamolo ai colleghi di due grandi impianti del Compartimento di Roma

Qualche timore tanta fiducia

MA SARÀ vero che i ferrovieri si sentono ancora un po' estranei alla Riforma? I pareri sono discordi e le voci tante. C'è chi parla di «lacrime e sangue» e chi (più ottimista) di aumenti di stipendi e maggiori possibilità di carriera. Chi spera in allettanti maxi-prepensionamenti, chi (più pessimista) paventa casse integrazioni. Per la verità, dai redattori compartimentali, a cui abbiamo chiesto di raccogliere pareri fra il personale, giungono notizie contrastanti: in giro, generalmente, ci sarebbe molta disinformazione, scarsa voglia di pronunciarsi, diffidenza. Poi, però, arrivano le prime dichiarazioni dei ferrovieri e risulta tutto il contrario: molto equilibrio, interesse sincero, idee chiare, giuste attese. In chiusura di giornale decidiamo di verificare dal vivo, con una visita lampo in due grossi impianti del Compartimento di Roma.
Ore 10,15 - piazzale del Deposito Locomotive di Roma San Lorenzo. Sergio Taborri, Capo Deposito Titolare, ci accoglie con la consueta cortesia e disponibilità nel suo ufficio. Il telefono squilla in continuazione, i collaboratori entrano ed escono dalla stanza, ognuno con un problema urgente da risolvere. Taborri, malgrado tutto, riesce a dare retta alle domande di VdR. «Cosa mi aspetto dalla Riforma? Una maggiore efficienza del servizio. È la cosa che, in assoluto, mi sta più a cuore. Le cose da cambiare sono tante. Bisogna innovare a fondo la tecnologia, fare in modo che i mezzi di trazione non si guastino frequentemente come adesso, migliorare ancora di più la sicurezza dell'esercizio. Ma bisogna anche modificare i regolamenti relativi al personale. Oggi noi diamo delle punizioni con dei regolamenti vecchi di vent'anni. Abbiamo macchinisti che sono abilitati a svolgere servizi su tutti i mezzi di trazione. Che sono una cinquantina. Nemmeno Pico della Mirandola riuscirebbe a mantenersi aggiornato con tutte le innovazioni tecniche che si susseguono».
Giuseppe Baldassarre, Capo Deposito, è esplicito. «Così come stiamo adesso, le cose vanno male. Allora la Riforma non può che fare bene. Personalmente io mi aspetto un'organizzazione del lavoro più elastica, meno appesantita da assurdi cavilli burocratici. Se vogliamo agire con

un'impostazione di tipo imprenditoriale l'unica strada è realizzare un decentramento effettivo. Un'altra esigenza sentita da tutti è una rivalutazione della professionalità, che oggi è collegata solo alla gerarchia. Che non è certo un modo per incoraggiare gli entusiasmi».
Sul tema dell'appesantimento burocratico torna anche Guido Romeo, macchinista. «Oggi per andare da Roma a Firenze, un macchinista deve firmare 12 moduli. Solo per leggerli tutti, prima di mettere le firme, si maturerebbe un ritardo incolmabile. Ecco. Quello che mi aspetto dalla Riforma è che i treni comincino ad arrivare in orario. Sarebbe un buon segno per tutto il resto». Giampietro Salvatori, macchinista, ha appena terminato il suo turno con il treno 5827, proveniente da Viterbo. Solo una battuta, sulla porta dello spogliatoio. «La Riforma è una cosa nuova e come tale potrà essere valutata solo col tempo. Un obiettivo prioritario dovrà comunque essere una maggiore funzionalità dell'esercizio, che oggi invece è ostacolata da troppi controlli inutili».
Un'ora dopo - Officina di Roma Smistamento. È un grande impianto con problemi annosi solo in parte risolti, e dei quali più volte si è occupato anche questo giornale. Quindi molte facce note, simpatia, facilità nell'esprimere le proprie opinioni e, soprattutto, nel sottolineare le cose che non vanno. L'impressione immediata è che c'è poca informazione su cosa cambia con la Riforma, ma idee molto precise su quello che bisognerebbe cambiare. Secondo Sandro Galvani, Capo Tecnico Superiore: «In generale l'Azienda dovrebbe essere messa in grado di esprimere tutta la sua capacità produttiva, che è enorme e finora è stata solo in parte utilizzata. Più in particolare bisogna dare un'effettiva autonomia gestionale ad impianti come il nostro». Renzo Modesti, Tecnico, introduce un elemento diverso di riflessione, anche un po' amaro. «Un evento così importante come la Riforma dell'Azienda è stato vissuto un po' in sordina dai ferrovieri, anche a causa del difficile momento che si vive all'interno delle organizzazioni sindacali di categoria. Non ci sono state assemblee, discussioni, confronti negli impianti. Qualche giorno fa c'è stata un'assemblea indetta dalla UIL. Vi ha partecipato il 20-30% del personale. In altri tempi, con un'iniziativa unitaria, avrebbe partecipato tutto l'impianto». E il personale cosa s'aspetta dalla Riforma, in concreto? Modesti è categorico. «Maggiore riconoscimento della professionalità. Negli ultimi tempi, qui, sono accadute cose incomprensibili. È stato smantellato il Reparto Diesel e il personale, tutto altamente qualificato, che ci lavorava, è stato riciclato per altre mansioni». Valdimiro Bauzulli, Tecnico, dalla Riforma si aspetta più serietà nel mantenere le promesse fatte, e non come è avvenuto anche di recente. «Ad esempio l'erogazione dell'acconto per il contratto dei ferrovieri, che il Ministro Signorile aveva promesso entro la fine d'aprile. Siamo alla fine di maggio, sono passate le elezioni, e ancora aspettiamo».
Franco Masella, uno dei più esperti addetti dell'impianto, introduce il problema scottante degli appalti. «Con la scelta di dare lavoro all'esterno ci sono stati dei momenti in cui nell'impianto, in alcuni reparti, è rimasto poco da fare. Credo che con l'Azienda riformata ciò non dovrà più accadere. E si dovranno anche risolvere una serie di problemi organizzativi che oggi sembrano insormontabili: pezzi di ricambio che mancano, ritardo negli approvvigionamenti, scordinamento. Basterebbe avere in dotazione un terminale. Sono anni che abbiamo fatto la richiesta. Sono anni che aspettiamo». La Riforma può essere un terminale, ma anche cose più minute. Mario Vento, Capo Tecnico. «Attualmente per acquistare un pezzo che costa 5.000 lire, ci vogliono tre-quattro autorizzazioni. Se la Riforma non eliminerà queste cose assurde, sarà solo un concetto vuoto».
«Da parte del personale c'è molta attesa per la Riforma — dice Bruno Forconi — ma anche un po' di pessimismo. Soprattutto riguardo al tipo attuale di dirigenza degli impianti. Il salto che si dovrà fare è grande, ed è dubbio che ci sarà in certi quadri la capacità di organizzare il lavoro in modo più razionale e produttivo».
Di diverso parere è Filippo Bosi, Capo Tecnico Sovrintendente, Titolare dell'impianto. «Non è in ballo la capacità della dirigenza. Il problema reale è che attualmente si deve combattere contro una serie di impedimenti strutturali e normativi, di carenze tecnologiche. Con la Riforma si dovrà imprimere una caratterizzazione manageriale al nostro lavoro, equiparando i nostri impianti a vere e proprie fabbriche. Dovrà cambiare modo di lavorare e mentalità. Qui da noi si è radicata la mentalità del posto sicuro, del lavoro paraministeriale. Dobbiamo diventare un'industria, con tutte le conseguenze che ne deriveranno. Certo, occorre una forte ammodernamento tecnologico, una profonda riorganizzazione del lavoro. Ma a questo dovrà corrispondere un adeguato miglioramento della produttività degli impianti. Altrimenti non ci sarà progresso, ma solo nuove frustrazioni».

Piero Spila

GIUSEPPE PLACIDO CARDILLO

Capo Ufficio Personale Comp.le - Firenze

Il nuovo Ente ferroviario vede la luce in un momento assai favorevole.
Esso viene istituito col consenso delle forze politiche attraverso la richiesta e la lotta degli stessi ferrovieri, interessati, non meno degli utenti, all'efficienza del servizio e quindi al successo della riforma.
I lavoratori del settore non deluderanno le aspettative, mentre sarà necessario proseguire l'iniziativa riformistica col piano dei trasporti e la riforma dello stesso Ministero, senza la quale potremo avere problemi analoghi a quelli che appesantiscono la sanità senza la prevista riforma del Ministero della Sanità e l'approvazione del Piano Sanitario Nazionale.

ATTILIO PAPPALARDO

Capo Sezione Unica dell'Ufficio Approvvigionamenti - Firenze

In una situazione di mercato dei trasporti estremamente dinamica, l'Azienda F.S. costituiva un vero e proprio anacronismo per la sua struttura prevalentemente burocratica. Siamo ora di fronte ad un disegno organico che rappresenta la sintesi funzionale — nel quadro di una nuova struttura formale — di vari interventi in campo ferroviario. Allo stesso tempo non si può, però, tacere che essa è la condizione necessaria, ma non del tutto sufficiente perché si abbiano i vantaggi che è prevedibile possano derivare da una azienda-impresa dotata di larga autonomia e da condurre secondo principi di economicità ed efficienza. In breve, credo che non siano infondati i timori che buona parte delle potenzialità racchiuse nella riforma possa andare dispersa a causa della insufficiente capacità delle strutture del Ministero dei Trasporti, per le quali si impone la riforma organica.

GIANCARLO PAGANI

Tecnico - Officina G.R. - Bologna

Piuttosto che rispondere alla domanda: «che cosa si aspettano i ferrovieri dalla Riforma?», preferisco rispondere a: «Che cosa si aspetta il Paese e per esso i Cittadini?», perché sono fermamente convinto che su un problema del genere non si possa e non si debba fare astrazione dall'essere cittadini e quindi contribuenti, oltre che utenti!
La Riforma dell'Azienda si impone per poter offrire al Paese (quindi all'utenza) un servizio più efficiente e con costi — diretti e indiretti — minori rispetto agli attuali.

Qua e là per la Rete

I timori dei ferrovieri?!
Tenuto cono che l'umanità — e perciò anche i ferrovieri — si divide in due gruppi:
1) gli onesti, capaci, responsabili e con alto senso del dovere;
2) tutti gli altri,
e siccome i primi sono la grande maggioranza, credo che i ferrovieri non debbano nutrire forti timori, perché se è vero che in una Azienda efficiente e diretta correttamente si dovrà produrre di più, è altrettanto vero che ciò si può realizzare senza un grosso aggravio nei confronti dei primi. Dovranno nutrire timori in una Azienda riformata, coloro che si sono adagiati, appigliandosi in modo parassitario a tutti i cavilli burocratici, evitando di assumersi le benché minime responsabilità, in una parola gli «ignavi».

ALESSANDRO CORAZZA

Capostazione - Bologna S. Donato
Parlando della riforma il primo sentimento è di soddisfazione, per una conquista dei ferrovieri e di chi vuole cominciare a rimettere in sesto l'economia di questo Paese. Come ferroviere ho la coscienza di un impegno nuovo, pieno di difficoltà, impegno che deve essere di tutti i lavoratori del settore per affermare, con i fatti, la necessità di aumentare la produzione dell'Azienda mantenendo la consistenza organica, razionalizzando senz'altro il lavoro per calarsi nella logica di una impresa produttiva che risponde al mercato e lo solleciti. Secondo me ci sono gli uomini e le forze per farlo.
I timori, per questa che chiamerei quasi una «rivoluzione culturale» nella storia delle F.S., sono di due tipi. L'uno è che negli stessi ferrovieri la logica del lavoro assistito e la lunga attesa della riforma abbia addormentato le coscienze e sfumato la volontà di cambiare. Credo comunque che sia compito delle organizzazioni sindacali trovare i modi per risvegliare e mobilitare la gente. L'altro timore è che il nuovo Consiglio di Amministrazione, proprio per i poteri che avrà, ricada nella logica lottizzatrice, uniformando le sue scelte non alle necessità aziendali, ma a quelle dei gruppi di potere che rappresenta.

ALESSANDRO VIGLIETTI

Capo Stazione Titolare di Lavino e Borgo Panigale
La riforma delle F.S. è vissuta dalla maggior parte dei dipendenti con tanta speranza, ma anche con molta apprensione. Perché apprensione? Innanzitutto perché la parola riforma presuppone un'avanzamento teconologico che applicato in special modo alla circolazione treni tende a concentrare il personale negli impianti di maggior importanza togliendola da quelli minori arrivando cioè all'applicazione su vasta scala del sistema C.T.C. Giustamente le Ferrovie dello Stato per restare «attuali» hanno la necessità di applicare la robotizzazione che ormai ha invaso l'industria in tutti i suoi campi. Questo però non deve portare alle «disabilitazioni selvagge», ma deve pretendere, nel rispetto delle attuali dislocazioni del personale, una sempre maggiore professionalità dei ferrovieri, arrivare si all'elettronica, ma con il tecnico che la controlla sempre più da vicino.

PAOLO CHILÀ

Segr. Sup.re all'Ufficio Personale Comp.le Reggio Calabria
La riforma dell'Azienda pur se giunge con notevole ritardo rispetto alle esigenze della nazione e dell'Azienda medesima, in teoria rappresenta lo strumento efficace per l'impostazione di una nuova politica dei trasporti che risponda a criteri di pronta soddisfazione delle esigenze dell'utenza e di economicità di costi di produzione. Spero soltanto che l'ingerenza politica non snaturi il concetto di «Azienda industriale» che con la riforma si vuole dare all'Azienda ferroviaria. Per quanto concerne i riflessi sul personale che opererà nella Azienda riformata, il giudizio non può che essere positivo in considerazione della necessaria valorizzazione delle capacità professionali che nell'attuale Azienda spesso vengono appiattite.

GIUSEPPE BARNABA

Ausiliario di stazione, Stazione di Polignano
«Non ho le idee chiare sulla Riforma in corso di attuazione. Quando riusciremo a sapere con esattezza come la riforma stessa verrà attuata, allora sarà possibile esprimere un giudizio di merito. L'auspicio? Naturalmente è che si dia all'Azienda un migliore ordinamento».

NICOLA MORMANDI

Capo Stazione Sovrintendente - 1° Aggiunto a Bari C.le
«Non ho elementi per poter esprimere un giudizio sulla Riforma. Ritengo comunque importante che la nostra Azienda divenga un'entità di tipo commerciale, per il vantaggio dell'utenza e del personale. È vero che per sanare il bilancio si va incontro a tagli anche dolorosi. Però, una volta effettuati, dovrebbe avvantaggiarsene tutto il settore».

LUCIANO GASBARRO

Capo Personale Viaggiante Sovr. - DPV Bari
«La Riforma, se applicata nel modo da tutti atteso, significherà miglioramento del servizio verso l'utenza, maggiore produttività, eliminazione, nell'ambito del personale, di tutti i profili non necessari. E sarà possibile, finalmente, l'individuazione e il riconoscimento della professionalità; specialmente per gli addetti all'esercizio».

ANTONIO BUONANOTTE

Isp. P.le, Capo 1ª Sez. Esercizio Mov., R.C.
La Riforma così come è stata elaborata, è senz'altro positiva e valida. I criteri su cui si imposta il nuova Ente che mirano certamente a creare nuovi rapporti di economicità, di produttività e di efficienza sono caratteristici di una azienda industriale al passo con i tempi. Una Azienda più snella sul piano burocratico e su quello funzionale non può che dare spinte valide al superamento degli attuali meccanismi che ne inceppano ogni propulsione e ogni volontà di affermazione. Certamente, in un'Azienda di tipo industriale dovranno necessariamente modificarsi certi tipi di rapporti e ruoli.

VINCENZO SARRA

Capo Gest. Sup. 1° Rep. C.T. - Reggio C.le
Confesso di non aver ancora effettuato uno studio approfondito della nuova legge ma, comunque, credo di aver notato la mancanza di un ingranaggio idoneo a rivalutare in concreto la professionalità né ho riscontrato un meccanismo capace di ridimensionare nei giusti termini l'attuale appiattimento salariale che, fra l'altro, è disincentivante per chi ha compiti di responsabilità. Qualche perplessità manifesto circa l'impronta manageriale che si intende dare all'Azienda tenuto conto che trattasi di struttura, dalle particolari e consolidate caratteristiche, produttrice di servizi di pubblica utilità e non di beni di consumo. Il lavoro che svolgo mi porta spesso a constatare poca flessibilità nei rapporti commerciali con l'utenza riscontrabile — tanto per fare un esempio pratico — nella inadeguatezza degli indennizzi, rigidamente vincolati alle attuali misure di indennità in caso di anormalità alle merci oggetto di trasporto. Questo è uno dei tanti motivi di perdita di traffico e conseguente orientamento verso il vettore privato che nella fattispecie assume atteggiamenti più flessibili.

Le FS a «Di tasca

«Piano, pianissimo, quasi ferme». Con questo titolo eloquente la rubrica televisiva «Di tasca nostra» ha affrontato, qualche settimana fa, i problemi del trasporto ferroviario in Italia. Tante critiche, accuse, invettive. Poche spiegazioni. Nessuna giustificazione. «Di tasca nostra», come dicono i suoi curatori, sta dalla parte degli utenti, si limita a documentare situazioni oggettive. «VdR» cerca invece di allargare il discorso, analizzando le cause di certe carenze e, soprattutto, spiegando, in anticipo, come cambieranno le ferrovie di domani. All'incontro hanno cortesemente accettato di partecipare Tito Cortese e Roberto Costa, responsabili della trasmissione televisiva, e il Vice Direttore Generale FS, Silvio Rizzotti.

Pellegrini (VdR): La trasmissione televisiva «Di tasca nostra» che ha trattato i problemi del trasporto ferroviario ha sollevato all'interno dell'Azienda molte reazioni, spesso anche drastiche. Il fatto è che, generalmente, i ferrovieri non si riconoscono colpevoli, o comunque direttamente responsabili, delle difficoltà e dei disservizi che pure sono reali. D'altra parte, nell'ambito della trasmissione sono state documentate situazioni oggettive e sollevate critiche che meritano una risposta aziendale qualificata. Purtroppo, nella stessa trasmissione, è mancata del tutto la voce dell'Azienda. Ciò evidenzia, tra l'altro, che non c'è ancora un rapporto funzionale, reciprocamente produttivo, fra il mondo dell'informazione e la nostra Azienda. Anche per questo abbiamo quindi ritenuto utile organizzare nella redazione di «VdR» un incontro fra i curatori di «Di tasca nostra», Tito Cortese e Roberto Costa, e, per la nostra Azienda, il Vice Direttore Generale, ing. Silvio Rizzotti, che fra l'altro vanta una esperienza specifica nel campo dell'esercizio ferroviario, della costruzione di nuove linee e dell'ammodernamento tecnologico. Naturalmente è nostra intenzione entrare nel merito solo degli aspetti ferroviari della trasmissione televisiva, perché dal punto di vista giornalistico riconosciamo la sua efficacia.

Costa: L'ing. Rizzotti non è tanto d'accordo su questi complimenti.

Rizzotti: No, anzi. Noi in questo periodo viviamo in una specie di laboratorio, perché stiamo passando da una struttura tipo «Ministero», in cui abbiamo vissuto per vari decenni, ad una forma d'impresa completamente nuova. È un mutamento radicale e quindi aver la possibilità di vedere anche con occhi esterni una realtà che noi abbiamo di fronte è uno stimolo interessante. Piuttosto l'osservazione che faccio alla vostra trasmissione è di aver colto solo alcuni aspetti, tutti negativi, del servizio ferroviario — bassa velocità, ritardi, arretratezza della rete secondaria ecc. — tralasciando i dati positivi che, pure, nelle ferrovie italiane esistono. Noi, sostanzialmente, vendiamo quattro prodotti: viaggi su itinerari a media e lunga distanza sulla rete fondamentale; trasporto merci; servizi di trasporto pubblico locale nelle aree metropolitane; servizi di trasporto pubblico locale nei comprensori che io chiamo dell'«Italia minore», soprattutto nelle linee secondarie.
In questa gamma di servizi non si può dire, onestamente, che tutto vada male, almeno rispetto al punto da cui siamo partiti. Rispetto a tale punto di partenza, che possiamo collocare alla fine degli anni settanta, nel campo dei servizi delle aree metropolitane, ad esempio, il materiale rotabile è nettamente migliorato. Voi non avete fatto vedere nessuna delle vetture più moderne — a due piani, intermedie ecc. — che pur hanno determinato per gli utenti un considerevole miglioramento del servizio. Certo, i nostri sono in gran parte servizi a basso costo, per utenti a basso reddito. I ritardi ci sono. Per esempio abbiamo pochi treni per gli uomini d'affari, al contrario di altri paesi. Però c'è qualcosa che si muove in positivo, soprattutto stiamo spendendo i 35.000 miliardi per incentivare ognuno di quei quattro prodotti che ho elencato prima. Se i soldi ce li avessero dati vent'anni fa, oggi avremmo un prodotto migliore. Ce li hanno dati solo nell'ultimo decennio, e i prodotti migliori li potremo vendere sulla soglia degli anni novanta.

Costa: Io vorrei dire una cosa che mi sembra doverosa. Mi pare che dal nostro servizio si evinca anche un riconoscimento per le Ferrovie dello Stato che riescono a svolgere un servizio fondamentale in condizioni molto difficili. Certo c'è il problema dei finanziamenti, i 35.000 miliardi che sono arrivati con vent'anni di ritardo e che, prababilmente, vent'anni prima potevano essere anche dimezzati...

Rizzotti: Dalle mie parti, in Lombardia, si dice: in galline sarebbero stati gli stessi...

Costa: È vero. Comunque è indubbio che c'è un ritardo politico. Lei diceva, ingegnere, che noi siamo andati a prendere solo gli aspetti peggiori. Però non possiamo dimenticare che a fronte di un mezzo ultramoderno ce ne sono cento vecchi e fatiscenti. Il problema di «Di tasca nostra» è di stare comunque dalla parte dell'utente. E l'utente non è stato manipolato, non abbiamo scelto quelli che parlavano male delle ferrovie: ne parlavano tutti male. Mille ore di ritardo al giorno sono una cifra che spaventa, una cifra che forse spiega perché, a parte le volontà politiche di cui si

Martedì, 28 maggio, nei locali della redazione. A destra, i giornalisti Roberto Costa e Tito Cortese. Dall'altro lato del tavolo, il Vice Direttore Generale, Rizzotti, il Direttore di «VdR», Pellegrini, e il Redattore Capo, Spila.

nostra»

diceva prima, il trasporto ferroviario sia secondario rispetto a quello su gomma. Oggi, dovendo andare a Firenze, chi ne ha la possibilità preferisce prendere l'automobile.

Rizzotti: È difficile rivolgere un'accusa generalizzata verso le decisioni prese negli anni cinquanta nei riguardi del mondo dei trasporti. Noi viviamo nel secolo dell'automobile; in tutti i paesi moderni, industrializzati, il grado di civiltà si misura anche dal numero delle auto per abitante. Sarebbe una follia contestare la scelta di costruire infrastrutture per le auto. L'aspetto singolare è che, in un paese come il nostro così tradizionalmente poco determinato nelle scelte, ci sia stata invece un'incredibile finalizzazione verso un settore e l'abbandono di altri.
In tutti i paesi le ferrovie hanno avuto minori finanziamenti rispetto alla strada o alle comunicazioni aeree, ma in Italia il disequilibrio è stato enorme. La conseguenza è stata, ad esempio, che a differenza di quanto è avvenuto in Europa, da noi il trasporto locale delle aree metropolitane non è decollato. In Italia stiamo facendo negli anni ottanta quello che tutti gli altri hanno fatto negli anni sessanta. Per quanto riguarda il problema delle linee secondarie bisogna tenere presente che si tratta del 32% della rete, sulla quale si svolge il 3% del traffico. Quando si chiede un miglioramento del sistema ferroviario nazionale bisogna anche essere coerenti: ed è indubbio che è difficile affrontare come obiettivo primario il miglioramento di 5.000 chilometri per servire meglio il 3% del traffico. Ci si può chiedere equilibrio, di non trascurare quelle linee, ma non di ritardare la Firenze-Roma o i quadruplicamenti intorno a Milano e Roma, per potenziare le linee secondarie. Altrimenti è inutile continuare a fare i discorsi sulla bassa velocità, sui ritardi e così via.

Pellegrini: A questo punto sarebbe interessante anche conoscere il parere di Tito Cortese.

Cortese: Vorrei dire innanzitutto una cosa riguardo al fatto che nel nostro servizio non abbiamo fatto sentire la voce delle FS. Questa è una scelta che caratterizza «Di tasca nostra» da sempre: non sentiamo in alcun caso i produttori dei beni di consumo oggetto dei nostri test.
Vede, ingegner Rizzotti, io sono d'accordo con lei quando dice che, se prendiamo come termine di riferimento la fine degli anni settanta, non ci sono solo situazioni negative che emergono, ma anche tendenze a un miglioramento. Ma noi non possiamo smettere di chiederci perché il riferimento debba essere così vicino. Prendo atto anche del fatto che 5.000 chilometri di linee servono solo il 3% del traffico. Nel nostro servizio ci siamo limitati ad evidenziare le due ipotesi: i rami secchi vanno eliminati oppure i rami secchi sono tali perché non curati come meriterebbero. Può darsi che non sia così, ma queste sono le cose che si sentono.

Rizzotti: Guardi che su questo problema esistono molti equivoci. Io, una volta, ho visto uno studio relativo a una ferrovia locale che correva in mezzo a una valle. Studiosi abbastanza illustri arrivavano a ipotizzare un numero di utenti che, in realtà, era superiore agli abitanti dell'intera valle. Io dico che è inutile illudersi. Tra Milano, Lecco e Sondrio, non ci saranno mai gli stessi traffici che ci sono tra Milano, Piacenza e Bologna. Inoltre, il mezzo ferroviario ha molte potenzialità, però in certi casi, quando si tratta di far spostare gruppi inferiori alle cinquanta persone, il conto economico è senz'altro a favore della corriera...

Cortese: E allora mandate le corriere...

Rizzotti: Infatti. Ma voi nel servizio di «Di tasca nostra» quando parlate delle ferrovie calabro-lucane avete dimenticato di far vedere il pullman che corre parallelamente alla ferrovia. È un buon pullman che corre su una buona strada, anche se si pagano le tariffe regionali.

Cortese: Di questo prendo atto. Ma guardi che, in ogni caso, sulle calabro-lucane siamo stati molto buoni.

Costa: Noi non vogliamo che l'Italia sia attraversata tutta da ferrovie. Dio ne scampi. La speranza è che il signore che da Casalpusterlengo vuole andare a Cremona o a Milano, possa farlo in termini civili. La cosa che, invece, non si può ammettere è che

Roberto Costa e Tito Cortese: «Non abbiamo scelto solo gli utenti che parlavano male delle ferrovie. Ne parlavano tutti male. Mille ore di ritardo al giorno è una cifra che spaventa».

alla «maledizione» di essere nati in Calabria o in Basilicata, in zone comunque non privilegiate, un giovane debba aggiungere anche il fatto di doversi alzare la mattina alle quattro, fare due ore di treno, una di pullman, mezz'ora di cammello, per raggiungere un'Università che comunque è squinzia rispetto a un'Università di Milano, Venezia, Torino. La cosa che non mi stancherò di dire è che l'unificazione d'Italia è stata fatta dalla televisione, ma non dai pubblici poteri. Il primo impatto che il Sud ha avuto con l'Italia uscita dal Risorgimento sono state le fucilazioni fatte dai garibaldini, poi ci sono stati gli sgherri della polizia. E da allora in poi non hanno avuto altro...

Rizzotti: Lei non può chiedere conto di questo a un povero ingegnere delle ferrovie...

Cortese: Io, invece, vorrei chiederle una cosa che la riguarda direttamente. Io sono vissuto molti anni all'estero e una delle cose che più mi hanno colpito era questa. Alla stazione della cittadina dove io risiedevo, un paesotto che si chiama Bonn, arrivava il treno e bisognava essere sveltissimi ad entrare, perché c'era solo il tempo necessario. A parte il fatto che il treno arrivava al mio livello, e io non dovevo arrampicarmi. Sono miracoli che in Italia non si verificano. Come mai?

Silvio Rizzotti: «Quando si chiede un miglioramento bisogna anche essere coerenti. Dobbiamo migliorare la rete secondaria, dove attualmente si svolge solo il 3% del traffico, ma non possiamo per questo rinunciare alla Roma-Firenze e ai quadruplicamenti».

Rizzotti: Perché a fronte delle scarse risorse il servizio ferroviario negli anni '50 e '60 è stato finalizzato sulle lunghe e medie distanze, ai movimenti legati all'emigrazione. Negli altri paesi, invece, negli stessi anni si scopriva il servizio ferroviario nelle aree urbane e metropolitane.

Cortese: Mi scusi, ingegnere, io con quel treno che prendevo a Bonn ci arrivavo a Roma...

Rizzotti: Il progetto del marciapiedi alto è venuto fuori dai servizi vicinali e locali. Di lì si è dimostrato utile anche per i servizi nazionali. Il fatto che i nostri servizi abbiano il tempo di fermata più lungo e un incarrozzamento difficile deriva dalla forte frequentazione, dal materiale arretrato. Fino a qualche anno fa non esisteva sulle nostre carrozze la chiusura pneumatica delle porte.

Cortese: Devo dire che non mi è sembrata un'operazione mastodontica alzare questi marciapiedi. In Italia c'è allo studio qualcosa?

Rizzotti: I marciapiedi alti li faremo nei sistemi in costruzione per le aree metropolitane di Torino e Milano. Il limite dove sarebbe logico arrivare è Casalpusterlengo, cioè quei 40 chilometri in cui ci sono i traffici più intensi. A Codogno, forse, neanche i tedeschi metterebbero i marciapiedi alti.

Pellegrini: Concludendo questo incontro credo che vada rilevata una cosa significativa: la scelta da parte nostra di non demonizzare chi parla male delle ferrovie, soprattutto quando lo fa con onestà e dichiarando le proprie intenzioni. Gli autori della trasmissione dicono che non era utile un rapporto preventivo diretto di conoscenza e di informazione. Mi permetto di dire che non è sempre così.

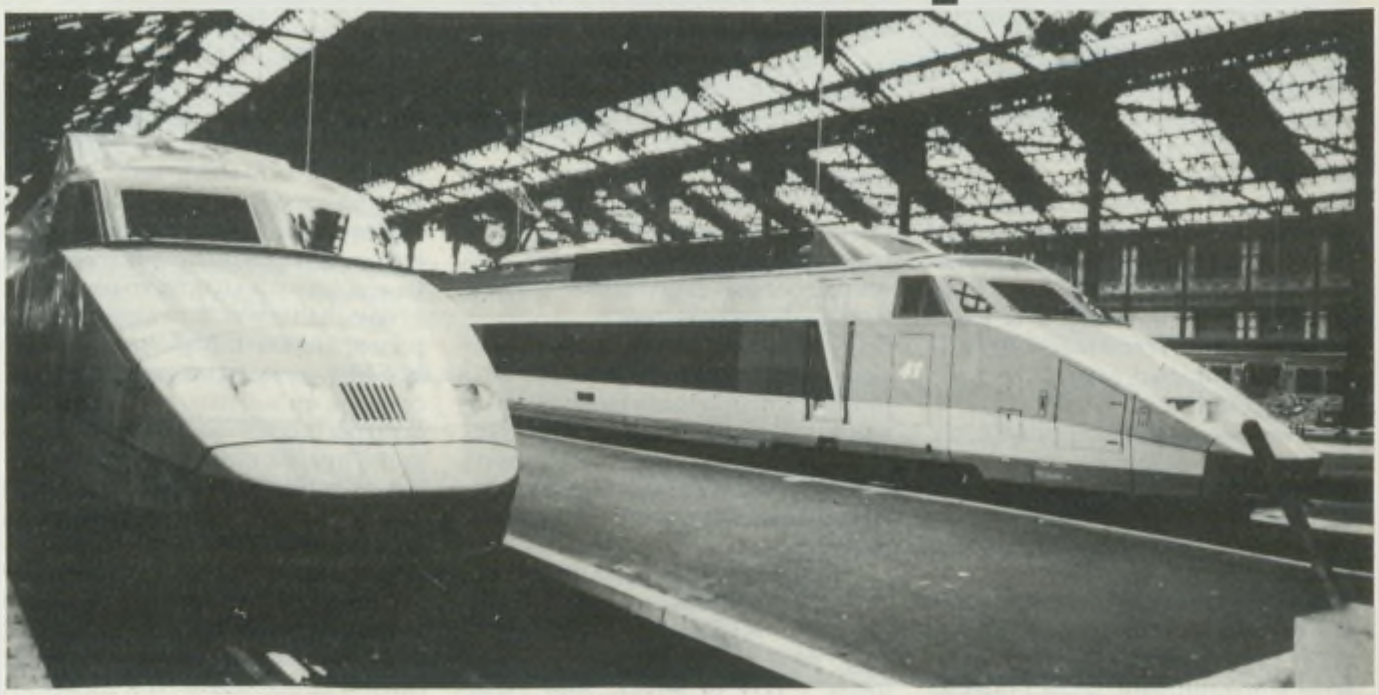
Cortese: Il rapporto di conoscenza è sempre prezioso. È il rapporto preventivo che snaturerebbe una trasmissione come «Di tasca nostra».

Rizzotti: Però, Cortese, l'unica volta che lei si è meravigliato è stato quando le ho detto del pullman alternativo alle calabro-lucane. E di cose come queste ce ne sono sicuramente altre. Io credo che non sarebbe male puntare sempre a un'informazione che sia la più completa possibile.

Cortese: Ci mancherebbe altro che fossimo perfetti. Siamo già antipatici così. Vorrei invece dire un'altra cosa. Magari noi incontrassimo sempre questo tipo di reazioni, questo tipo di interlocutori. Permettetemi un po' di ideologismo. Qui veramente il pubblico non ha niente da imparare dal privato, ma ha veramente da insegnare qualcosa. Magari alcuni «padroni delle ferriere» di cui abbiamo analizzato i prodotti avessero reagito con l'equilibrio e la signorilità delle Ferrovie dello Stato.

Pellegrini: Ringrazio Tito Cortese, Roberto Costa e Silvio Rizzotti per aver accettato di partecipare ad un incontro così interessante. ■

Il TGV Atlantique



TGV ATLANTIQUE

Migliori percorrenze tra Parigi e la Costa Atlantica

	TGV (sett. 1989)	Tempi attuali (orario 1984/85)
Parigi-Vendôme	0h49'	2h13'
Parigi-Tours	1h02'	1h34'
Parigi-Poitiers	1h35'	2h14'
Parigi-Bordeaux	2h58'	4h04'
Parigi-Tarbes	5h36'	7h25'
Parigi-Lourdes	5h20'	7h07'
Parigi-Hendaye	5h08'	6h40'
Parigi-Le Mans	1h00'	1h37'
Parigi-Nantes	2h05'	2h53'
Parigi-Rennes	2h05'	2h56'

di RENATO MORETTI

IL GRANDE successo riportato dal TGV PSE, il «sistema» ad alta velocità realizzato tra Parigi ed il Sud-Est della Francia, è confermato dai dati ora a disposizione, riferiti al 1984.

Nel corso del 1984 sono stati ben 14,3 milioni i viaggiatori che si sono serviti del TGV. Ciò sta a significare una media giornaliera di 40.000 passeggeri, con una punta di 77.586 riscontrata il 21 dicembre 1984.

Scendendo nei particolari e volendoci affidare alle percentuali, l'incremento del numero dei passeggeri trasportati rispetto al 1980, quando non esisteva ancora il TGV, è stato del 48% (percentuale destinata a salire oltre il 50, quest'anno, dopo l'introduzione del TGV anche sull'importante relazione Parigi-Grenoble).

Viene stimata in circa 2.000.000 di passeggeri l'emorragia subita dalla compagnia aerea Air Inter sui collegamenti nel Sud-Est della Francia a beneficio del TGV, divenuto competitivo non solo sotto il profilo tariffario e della regolarità, ma anche sotto quello della celerità.

Sono cifre che vanno al di là delle più rosee previsioni formulate all'inizio degli anni settanta, quando iniziarono gli studi per la realizzazione della linea ad alta velocità Parigi-Lione.

Diciotto relazioni quotidiane tra Parigi e Lione, nove per Digione, nove per Marsiglia, otto per Montpellier, cinque per Grenoble, quattro per Ginevra, quattro per Losanna, tre per Tolone e la Costa Azzurra, rappresentano l'ossatura di questo notevole sistema ferroviario

ad alta velocità, le cui caratteristiche peculiari sono indicate nelle tabelle A e B.
Quando, nel settembre del 1981, venne solennemente inaugurato, alla presenza del presidente della Repubblica Mitterrand, il tronco sud della nuova arteria (St. Florentin-Sathonay), furono in molti ad ironizzare sul fatto che, paradossalmente, spettava ad un presidente socialista l'onore di tagliare il nastro di un'opera concepita in piena epoca gollista e portata avanti proprio dall'antagonista e predecessore Valéry Giscard d'Estaing.
Come pure furono in molti, nella medesima occasione, a ritenere che l'invito rivolto da Mitterrand ai responsabili della SNCF di approfondire con la massima urgenza la possibilità di realizzare in tempi brevi una seconda linea ad alta velocità tra Parigi e la Costa Atlantica (TGV Atlantique), altro non fosse che un modo di celare l'imbarazzo per la circostanza.
Ebbene, appena tre anni e mezzo dopo, esattamente il 1 febbraio scorso, alla presenza del Ministro dei Trasporti, Paul Quilès, sono partiti a pieno ritmo i lavori per la realizzazione del TGV Atlantique.
Si tratta di una specie di record, laddove si consideri la complessità di un'opera il cui costo, per la sola parte riguardante le infrastrutture, sfiora i duemila miliardi.
Ma in cosa si differenzia il TGV Atlantique dal TGV Paris-Sud-Est? Concettualmente in nulla, tecnologicamente in molte cose.
Se la nuova linea, infatti, si richiamerà ai principi che hanno ispirato la realizzazione della Parigi-Sud-Est, profondissime risulteranno le innovazioni che verranno introdotte in materia di equipaggiamento di trazione dei TGV, (applicazione dell'elettronica di potenza, sostituzione dei tradizionali motori a corrente continua con quelli sincroni trifasi autocommutati ed alimentati da inverter elettronico, computer di bordo per la gestione in tempo reale dello sforzo di frenatura in relazione agli spazi di arresto, ecc.), nonché nell'arredamento interno delle vetture (introduzione della vettura bar-ristorante, prima classe in formula diversificata, ecc.).
Pur se sulla nuova linea saranno presenti alcune gallerie, il tracciato ed il profilo altimetrico risulteranno più favorevoli rispetto alla Parigi-Lione (la pendenza massima sarà del 15‰ contro il 35‰), ciò che consentirà un esercizio qualitativamente superiore rispetto al precedente.
La velocità in servizio commerciale salirà da 270 a 300 Km/h e la composizione di ogni TGV sarà di 10 rimorchi in luogo degli 8 di cui fanno parte attualmente i TGV in servizio sulla Parigi-Sud-Est.
In pratica la nuova linea nascerà poco distante dalla Gare de Montparnasse, sfrutterà la piattaforma abbandonata della vecchia linea Parigi-Chartres via Gallardon, giungendo nei pressi di Massy-Palaiseau. In questo tratto che si snoderà principalmente attraverso gli insediamenti della banlieue parigina, la velocità del TGV sarà di 200 Km/h.
È qui che, per evitare gli effetti provocati dai treni che viaggiano a grande velocità, la linea correrà quasi sempre interrata od in galleria per uno sviluppo di oltre quattordici chilometri, quanti ne misura la banlieue sud dell'agglomerato parigino. Al di sopra sarà creato un enorme parco munito di attrezzature sportive e dal quale sarà tassativamente esclusa la circolazione automobilistica. La «coulée verte» (corridoio verde), così è stato battezzato il progetto al quale parteciperanno in parti eguali lo Stato, la SNCF e la municipalità di Parigi, costituirà un autentico polmone di ossigeno per una città sempre più minacciata dall'inquinamento atmosferico.
Superata Massy-Palaiseau, la nuova linea affronta l'opera più impegnativa, rappresentata dalla doppia galleria di Villejust, lunga cinque chilometri, che il TGV percorre a 270 Km/h, pervenendo in località Folie-Bessin. Di qui la linea si immette nella piana di Hurepoix, affiancandosi all'autostrada A10. La velocità passa a 300 Km/h e tale resta per un'estesa di 187 chilometri fino all'imbocco nord della galleria di Vouvray, alle porte di Tours (ramo Sud-Ovest verso Bordeaux). A Courtalain (Km. 130 da Parigi) è posta la biforcazione per Le Mans (ramo Ovest verso Nantes) i cui scambi consentono di impegnare il ramo deviato a 220 Km/h verso Le Mans e a 300 Km/h il corretto tracciato verso Tours e Bordeaux. Superata dapprima la Loira e successivamente lo Cher, la nuova linea aggira con un ampio semicerchio l'agglomerato di Tours, dove termina al Km. 231,513, immettendosi nella esistente linea Tours-Bordeaux che viene percorsa a 220 Km/h.
I TGV Atlantique circoleranno in servizio commerciale alla velocità di 300 Km/h ed il risparmio nei tempi di percorrenza che si potrà ottenere quando

Le due generazioni di TGV a confronto

TGV PSE	TGV ATLANTIQUE
nn. delle motrici: 2	nn. delle motrici: 2
nn. dei rimorchi: 8	nn. dei rimorchi: 10
nn. dei motori: 12	nn. dei motori: 8
Potenza installata: 6.300 KW (12x525 KW)	Potenza installata: 6.400 KW (8x800 KW)
nn. dei posti: 386 (di cui 111 in 1ª classe e 275 in 2ª classe)	nn. dei posti: 500 (di cui 116 in 1ª classe e 384 in 2ª classe)
Peso in assetto di servizio: 383 t.	Peso in assetto di servizio: 444 t.
Velocità massima in servizio comm.le: 270 Km/h	Velocità massima in servizio comm.le: 300 Km/h
nn. delle unità in servizio: 97	nn. delle unità in corso di ordinazione: 83 (oltre ad un'opzione per altre 10)
nn. delle unità in corso di consegna: 12	Equipaggiamento di trazione interamente elettronico. Motori sincroni trifasi autocommutati alimentati mediante inverter
Totale delle unità TGV PSE: nn. 109	Anno di costruzione: 1987/88
Anno di costruzione: 1980	

Le due linee a confronto

TGV PSE

Origine: Combs-la-Ville (a 27 chilometri da Parigi)
Termine: Sathonay (a 8 chilometri da Lione)
Lunghezza della nuova linea: Km. 389,7
Distanza Parigi-Lione: Km 426
Accorciamento (in rapporto alla linea esistente): 86 chilometri
Raggio minimo delle curve: 4.000 m.
Pendenza massima: 35‰
Velocità ammessa dal tracciato: 300 Km/h
Velocità massima in servizio commerciale: 270 Km/h
Tempo medio di percorrenza tra Parigi e Lione: 2h00'
Velocità media commerciale: 213 Km/h
Rotaie UIC 60 Kg/m posate su 1667 traverse in c.a. ogni chilometro
Trazione elettrica a corrente monofase 25KV-50Hz
Blocco automatico a correnti codificate
Segnalamento in cabina con ripetizione continua
Banalizzazione della circolazione su entrambi i binari
Comando centralizzato della circolazione (telecomando)
Scambi in prossimità delle installazioni permanenti di controsenso (IPCS) percorribili a 160 Km/h
Scambi in prossimità delle due interconnessioni di Pasilly e di Mâcon percorribili a 220 Km/h
nn. delle sottostazioni elettriche: 8 (potenza installata compresa tra 12 e 40 MW)
Anno di attivazione all'esercizio: settembre 1983

TGV ATLANTIQUE

Origine: Fontenay-aux-Roses (a 6,3 Km. da Parigi)
Itinerario comune alle due linee (Fontenay-aux-Roses-Courtalain): Km. 124
Biforcazione di Courtalain-Connerré (ramo Ovest verso Le Mans): Km. 52
Biforcazione di Courtalain-Tours (ramo Sud-Ovest verso Bordeaux e la Costa Atlantica): Km. 87
Raccordo di circonvallazione di Tours: Km. 17
Lunghezza complessiva della nuova linea: Km. 280
Raggio minimo delle curve: 4.000 m.
Pendenza massima: 15‰
Velocità massima ammessa dal tracciato: 300 Km/h
Velocità massima in servizio commerciale: 300 Km/h
Tempo medio di percorrenza tra Parigi e Bordeaux: 2h58'
Rotaie UIC 60 Kg/m posate su 1667 traverse in cemento armato per chilometro
Trazione elettrica monofase 25KV-50Hz
Blocco automatico a correnti codificate
Segnalamento in cabina con ripetizione continua
Banalizzazione della circolazione su entrambi i binari
Comando centralizzato della circolazione informatizzato («train describer» collegato in tempo reale)
nn. 108 scambi in prossimità delle IPCS percorribili a 160 Km/h in ramo deviato
Scambi in prossimità della Biforcazione di Courtalain percorribili a 220 Km/h in ramo deviato (ramo Ovest verso Le Mans) e a 300 Km/h in corretto tracciato (ramo Sud-Ovest verso Bordeaux)
Anno di attivazione all'esercizio: settembre 1989

la linea TGV Atlantique verrà aperta all'esercizio sarà analogo a quello ottenuto per la linea TGV PSE. Per Bordeaux i tempi di percorrenza scenderanno da 4h04' attuali a 2h8', mentre Nantes verrà raggiunta da Parigi in 2h05' contro le 2h53' attuali.
Il servizio sarà impostato, come per la Parigi-Lione, in base ad un orario cadenzato, per cui tra le 6h e le 21h si avranno 14 coppie di TGV tra Parigi, Nantes e Rennes (ramo Ovest) e 15 coppie di TGV tra Parigi e Bordeaux (ramo Sud-Ovest).
Attraverso la «Grande Ceinture» parigina verrà creata un'interconnessione tra le due linee a grande velocità TGV Atlantique e TGV PSE. Ciò consentirà l'effettuazione di collegamenti trasversali tra Nantes e Lione (via Parigi) in sole quattro ore, contro le oltre sei ore oggi occorrenti.
Appuntamento, dunque, per l'autunno 1989 e siamo certi che, com'è avvenuto in occasione della Parigi-Lione, la nuova opera, stavolta concepita e realizzata in piena epoca mitterrandiana, verrà completata con la solita cronometrica puntualità. Ma sarà Mitterrand a inaugurarla? ■

SULLA STAMPA

L'Unione Sarda

La notizia è di quelle che provocano intimi fremiti di soddisfazione ai maltrattati utenti del servizio di trasporto pubblico: il ritardo dei treni rapidi costa alle Ferrovie dello Stato quaranta milioni al mese. Dal primo gennaio di quest'anno al 4 aprile scorso, l'Azienda Ferroviaria ha dovuto eseguire circa diecimila rimborsi per un valore medio di 12 mila lire l'uno. Incamerati e poi restituiti, dunque, 120 milioni di lire in tre mesi. Sarà un caso, ma proprio in questi giorni è stato quasi trionfalmente annunciato a Roma che nel primo scorcio di aprile e, quindi, nella settimana cruciale di Pasqua, il settanta per cento dei treni a lunga percorrenza è giunto in orario perfetto. Miracolo del rischio-rimborso? La circostanza ci riempie di gioia come cittadini italiani già rassegnati geneticamente ai ritardi istituzionali: ci lascia invece perfettamente indifferente come sardi, la cui rete non è dotata di rapidi...

Corriere della Sera

Nel piano dei trasporti ferroviari a Torino c'è un «passante»: una ferrovia interrata che con opportune fermate intermedie sarà messa in comunicazione con le future linee metropolitane di superficie. Entro la fine degli anni Ottanta anche l'area metropolitana torinese potrà così disporre di un moderno servizio di collegamenti su rotaia di tipo «passante» con uno standard qualitativo all'altezza dei tempi e adeguato alle esigenze dei viaggiatori, simile a quello già in funzione in molte città europee e a quelli in corso di realizzazione a Milano e a Zurigo. Il potenziamento del nodo ferroviario torinese nasce da un protocollo d'intesa sottoscritto nell'autunno del 1982 fra le FS, la Regione Piemonte, il Comune di Torino e da una successiva convenzione con la Soc. Satti.

Il Giornale

Stanno per concludersi dopo quasi venti anni i lavori per raddoppiare la linea ferroviaria Torino-Modane, trasformandola in un'arteria veramente moderna ad alta potenzialità. Un'opera che non è esagerato definire gigantesca, la cui esecuzione si è protratta a lungo non soltanto per le enormi difficoltà che si sono dovute superare, ma per i finanziamenti che sono avvenuti con il contagocce con il risultato che tra una fase e l'altra dei lavori ci sono state delle soste forzate. L'ammodernamento della Torino-Modane ha fatto sì che questo valico ferroviario sia oggi come intensità di traffico al primo posto tra tutti, superando per la prima volta quello di Chiasso e del Gottardo, che, si può dire, da sempre occupava la «pole position» nella graduatoria. Né va taciuto il fatto che questi lavori, che onorano i tecnici e le maestranze italiane, sono stati eseguiti in modo discreto, senza strombazzature di alcun genere, come se si fosse trattato di compiere una cosa di ordinaria amministrazione.

Il Messaggero

Due giovani albanesi, ospiti del centro profughi di Latina, bloccati in treno per furto dallo stesso derubato e quindi dal personale viaggiante, sono stati arrestati a Firenze da agenti della Polfer che erano già in attesa del convoglio al suo arrivo in stazione. Per avvisare la polizia di quanto accadeva sul convoglio — il rapido 592 in servizio dalla Sicilia a Milano — il capotreno ha usato il cosiddetto «sistema patata», un mezzo di comunicazione collaudato fra un treno in corsa ed una stazione di transito. Consiste nel fare un buco in una normale patata, metterci un biglietto (nel caso specifico la richiesta di avvisare la polizia fiorentina) e gettare il tutto nella stazione attraversata dove il treno non ferma. Così è stato fatto dal «592» quando

FS, universo sconosciuto (per la TV)

Nel biennio 1983-84 (sono i dati più freschi a disposizione) si è parlato di ferrovie nelle trasmissioni informative delle tre reti televisive per 7 ore circa. Molto poco, insomma. Nell'83 sono andati in onda solo 162 minuti di trasmissioni «ferroviarie». C'è una rete, la seconda, che addirittura non ha dedicato nemmeno un minuto al mondo ferroviario. La maggior attenzione è venuta da Raitre con 83 minuti di trasmissione, 52 dei quali destinati ad illustrare la costruzione della ferrovia Tansgabonese, per la serie «I grandi lavori del mondo» (gli altri 31 minuti riguardano un pastone sui problemi organizzativi di Roma per l'Anno Santo e quindi anche dei trasporti ferroviari). Su Raiuno, invece, a interessarsi di ferrovie sono stati soprattutto i Servizi Parlamentari con 63 minuti di trasmissione (sui 79 complessivi) in cui si è parlato della difficile convivenza tra strada e rotaia a proposito della legge sull'eliminazione dei passaggi a livello (25 minuti replicati). Un altro «Speciale Parlamento» è stato, invece, dedicato a «La rivincita del treno», in cui il Ministro dei Trasporti, il Direttore Generale FS, alcuni esponenti politici, hanno discusso sull'impegno per l'ammodernamento delle ferrovie. I restanti 13 minuti sono quelli di un servizio di «Tam Tam», sul successo commerciale del nuovo «Orient Express».

E nel 1984? Anche quest'anno vede il primato di Raitre con 122 minuti di trasmissione (su 269 complessivi per 7 trasmissioni) suddivisi tra due puntate su «Le comunicazioni nel 2000» (28 e 30 minuti) e un numero di «3sette» curato dal TG3 sull'attentato al treno 904 (64 minuti). Segue Raiuno con 91 minuti di trasmissioni: 80 minuti di uno «Speciale TG1» dedicato a «Lo sciopero nei trasporti», sul tema dell'autoregolamentazione e 11 minuti di «Oggi al Parlamento» sul dibattito alle Camere per la «strage di Natale». Raidue si conferma anche nel 1984 la Rete più distratta verso le ferrovie. Le trasmissioni da zero sono salite a due. Anzi, a rigore si tratta di una sola trasmissione, perché una delle due è «TG2 Domenica Sprint», nel corso della quale è stata data la notizia della strage del 904 (i 31 minuti sono quindi fortemente «impuri»). L'unica, vera trasmissione dedicata esplicitamente alle ferrovie l'ha realizzata il TG2 per «Di tasca nostra» sulla ristorazione nelle FS, a bordo dei treni e nelle stazioni (25 minuti). Una sola trasmissione, ma non proprio delle più positive...

Come si vede, le ferrovie sono per il telespettatore un universo sconosciuto, a parte le stragi, qualche piatto di pasta scotto e poche altre sortite su problemi e attualità dell'Azienda. Eppure la nostra è la seconda azienda del Paese per potenza economica e forza lavoro. Ma la Rai-Tv non se ne è ancora accorta.

T.G.

I dati sono stati cortesemente forniti dalla «Verifica Programmi Trasmessi» - Segreteria del Consiglio di Amministrazione della Rai.

è passato senza fermarsi dalla stazione di Arezzo.

Il Giornale

Per dimostrare però che siamo già nel XXI secolo e che il Giappone non è un leader solo nella robotica ma anche nel campo dei trasporti, viene esposto un treno ultraveloce. Si tratta dell'«Hsst» (Higt speed surface transport) che può raggiungere la velocità di 500 chilometri l'ora. La sua particolarità però non sta tanto nell'ultravelocità ma nel fatto che il treno non ha ruote né viaggia ancorato a una rotaia. L'«Hsst» fluttua infatti sospeso, grazie alla forza di repulsione generata da un campo magnetico che percorre la rotaia stessa.
Tra le 47 nazioni espositrici, dopo il Giappone, il più visitato è il padiglione americano (il più grande di tutti), interamente dedicato all'intelligenza artificiale.
E L'Italia? Notizie lusinghiere. La stampa e le televisioni giapponesi parlano entusiasticamente dei nostri padiglioni. Tutti i simboli dell'arte, della scienza e della tecnologia italiana nei vari secoli, hanno fatto centro.
Si dice apertamente che il padiglione italiano sia per bellezza e per completezza il terzo dopo Giappone e Stati Uniti. «Il genio italiano ha vinto ancora», è stato il commento unanime degli altri espositori.

La Repubblica

Da una lettera al giornale
«In un suo recente articolo, Enzo Biagi cerca di far sfoggio di cultura storico-letteraria affermando che lo scrittore e poeta Pietro Jahier «per non indossare la camicia nera s'era trovato un modesto impiego ferroviario».
A parte il fatto che un qualche aggettivo elogiativo non sarebbe stato fuori luogo, accanto alla striminzita endiadi «scrittore e poeta» poiché Jahier fu, in effetti, un «grande poeta» ed è stato ingiustamente dimenticato, vorrei far notare che Jahier lavorava nelle ferrovie con modeste mansioni già nel 1908, quando collaborava alla «Voce» di Prezzolini e che, dopo una parentesi come gerente della Casa Editrice fiorentina «Libreria de la Voce» (che dovette venir chiusa perché giunta sull'orlo del fallimento) e la successiva vicenda come volontario nella guerra 1915-18, tornò alla sua professione di impiegato delle ferrovie, migliorando la propria posizione e diventando, alla fine, "ispettore" a Bologna».

Nostalgia dell'evasione

di Carlo Sgorlon
Scrittore

IO viaggio sempre in treno prima di tutto per ragioni di necessità. Infatti non so guidare l'automobile e non ho mai messo piede su un aereo. Perché? Me lo chiedo a volte, per concludere che anche per questi miei comportamenti sono un uomo strano e fuori del tempo. Non ho mai legato nell'intimo con macchine e motori. Le mie esperienze di guida si riducono a otto minuti circa in totale. Una volta condussi per tre minuti il motocarro con cui mio padre, che fece anche il venditore di legna, faceva portare la merce nelle case dei clienti. Un'altra volta guidai per cinque minuti la lambretta di mia moglie, che sposai in un'epoca beata in cui le vespe e le lambrette erano assai più numerose delle automobili.
L'automobile mi cadde del tutto dal cuore quando lessi su una rivista scientifica che essa consuma in un giorno l'ossigeno che serve alla respirazione di un uomo per un anno. L'aereo non è mai entrato nemmeno tra i miei programmi, non è mai esistito. Voglio dire che non ha mai avuto un rapporto con la mia persona. Come potrei salire su un aereo io, che già al quarto piano ho il senso del vuoto, che non riesco a sopportare le oscillazioni di una funivia? Dentro le mie orecchie scricchiolano da più di dieci anni scintille elettriche, friniscono centinaia di cicale, scrosciano remote cascate d'acqua. Nei miei apparati di equilibrio basta un nulla per scatenare una follia di vertigini sopite, che dormono di un sonno leggero come un cane al sole. Per me montare su un jumbo sarebbe la stessa cosa che salire sul pallone dei fratelli Montgolfier, appeso a una cesta di vimini.

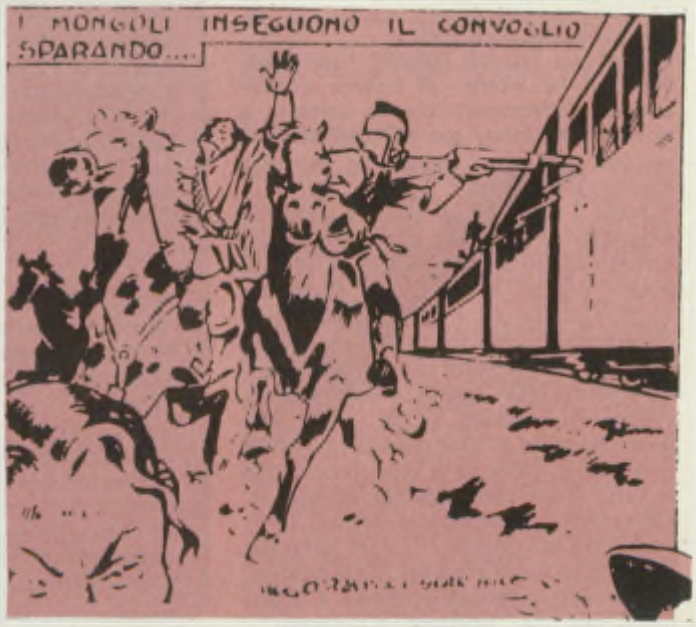
COSÌ, anche per esclusione, non mi resta che il treno, sopra il quale ho passato una discreta fetta della mia vita, con i miei viaggi modesti, ma abbastanza frequenti, di individuo legato alla civiltà degli artigiani e dei contadini. Ma per me il treno è molto più che una necessità. È anche un mito, un oggetto simbolo, circondato da un alone leggendario. È l'erede delle antiche diligenze, che nei film del Far West entravano in concorrenza e in gara di velocità con esso. Il treno, pur essendo un veicolo a motore, mi sembra non rompa gli equilibri della civiltà da me prediletta, forse perché esisteva già nell'Ottocento, e conviveva con le carrozze e i carri agricoli. La mia mitologia infantile e adolescenziale del treno, quando lo vedevo passare e non potevo salirci, è narrata in un mio romanzo scritto in friulano, *Il dolfin*. In esso il protagonista bambino, che non è mai uscito dalla sua valle, sente lontanissimo il fischio del treno, che passa due vallate più in là della sua. Per lui è, per così dire, un segnale del mondo esterno. È la riprova che esiste un mondo lontano nel quale un giorno farà il suo ingresso e che egli, nella sua fantasia, considera una sorta di feudo in attesa del suo delfino. Quando, un giorno, diventato adolescente, vedrà il treno, che a lui sembra carico di persone felici, correre verso il nord, esso diventerà la metafora della sua nostalgia del lontano e dell'evasione. Anche nel *Trono di legno* il treno è il veicolo dell'avventura del protagonista Giuliano, che abbandona il paese per andare alla ricerca del nonno danese; anche se poi la sua avventura si concluderà tra le montagne, dove rischierà la morte bianca e l'assideramento.

TUTTO costruito sul mito del treno, anzi della ferrovia Transiberiana, è poi *La Conchiglia di Anataj*, dove il treno e la ferrovia diventano il simbolo dell'eterno bisogno di costruzione dell'homo faber, che realizza se stesso, e riesce a dare una consistenza alla propria vita costruendo il tracciato e i binari di una sterminata ferrovia.
Questo è per me il mito e la realtà del treno: una realtà che possiede un futuro. La mia opinione è che, nell'avvenire, saranno sempre più numerosi coloro che si serviranno del treno, e lo preferiranno all'auto, almeno quando la scelta sarà possibile. Sarà una delle molte regole da rispettare da parte dell'uomo a venire, che sarà legato a precisi codici e decaloghi di sopravvivenza. E il treno del futuro, a rotaia magnetica, che volerà a 400 o 500 chilometri all'ora, staccato di un centimetro dal binario di ferro, potrà addirittura in parte sostituire l'aeroplano. ■

Hugo Pratt e l'«Asso di picche»

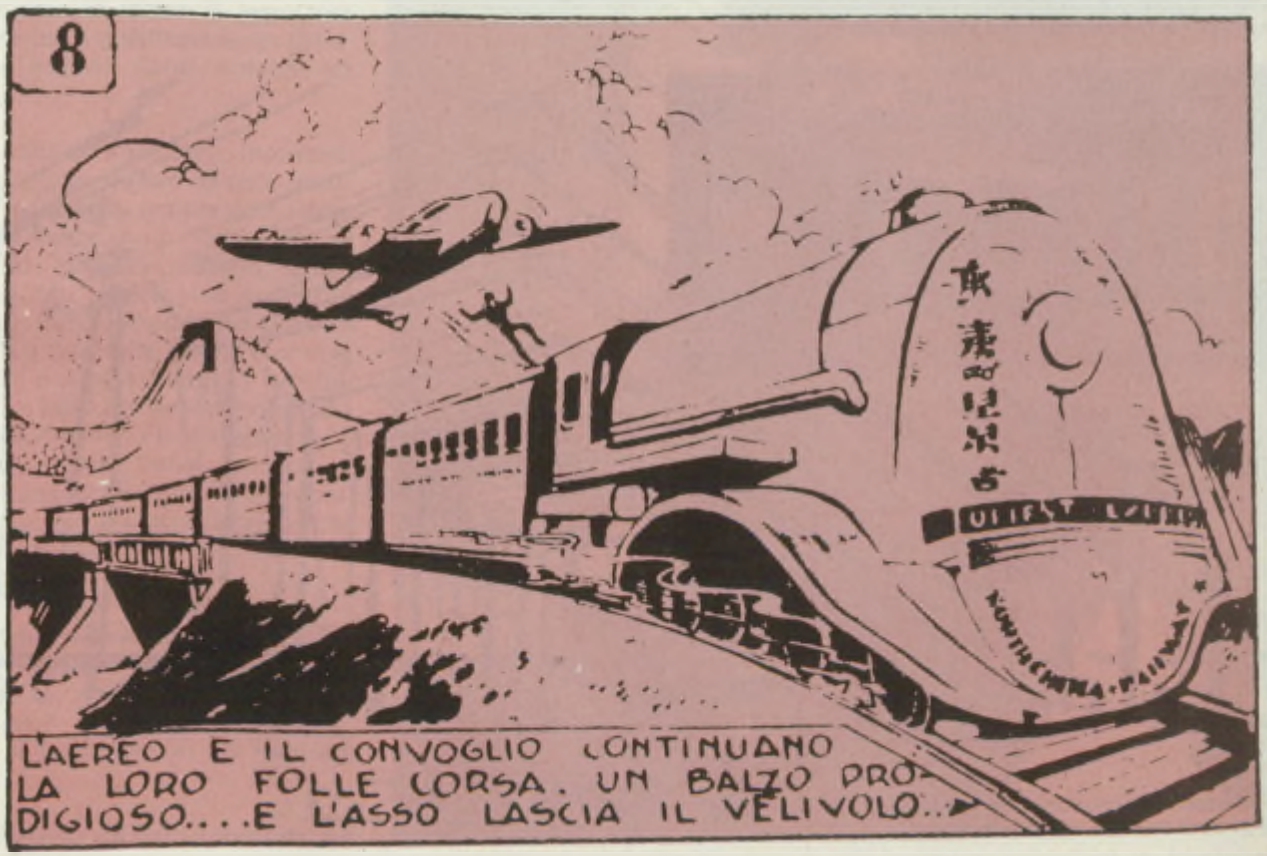
QUESTO è un asso d'annata. È un Hugo Pratt datato quarantasette quando Corto Maltese era molto di là da venire (circa trent'anni dopo) e quando ancora il disegnatore veneziano camminava per le calli con la sua banda di amici chiacchierando di Hollywood ed evocandone i fantasmi a stelle e strisce.
Pratt, si può dire, era appena nato, Aveva solo vent'anni e una tradizione secolare di venezianità alle spalle combinata con origini ebraiche e britanniche, prossime e lontane, di padre e di madre. E la passione per la cultura anglosassone segnerà infatti la sua vita di perpetuo narratore di fatti, metà veri e metà inventati, sia che si parli di elfi irlandesi, del tesoro segreto di Alessandro Magno, della casa dorata di Samarcanda o della scala di legno di quel campiello al ghetto.
Alla fine della guerra Pratt e compagni, se avessero potuto, avrebbero tutti volentieri indossato la divisa dei «G-Men» americani e avrebbero guidato una «jeep». Tanto dovevano, di omaggio e di riconoscenza, alla mitologia dei celebri protagonisti dei «comics» d'oltreoceano, così lontani dai nostri per taglio d'immagini e invenzione di storie da sembrare provenienti da galassie sperdute.
L'asso d'annata si chiama «Asso di picche», un uomo mascherato come ce n'erano già a quel tempo ma colorato di giallo (il «Phantom» americano era vestito di rosso), una carta da poker sul cuore e un grande senso di giustizia sociale difeso a muscoli spiegati e con il fascino di una doppia identità. Modello è il primo «Batman» di Bob Kane, metà borghese e metà scalmanato, ma con una differenza tutta italiana: l'«Asso» non rinuncia mai alla sua donna, non la considera seconda all'avventura e ne corteggia assiduamente il fascino femminile. È insomma un giustiziere galante con il sangue latino nelle vene e la testa (dell'autore) nell'immaginario del grande intreccio di grande scuola, Hammett e le storie degli agenti segreti, Chandler e le trame dell'investigazione.
Questo treno appare in una delle primissime storie. Allora la collana di chiamava «Albi Uragano» il copyright, stampigliato nei quadretti, era «Uragano Comics Venice», facendo il verso alle celebri agenzie americane (la «King Features Syndacate» per esempio), al cui servizio militavano i più celebri illustratori. E molti dei personaggi dell'«Asso di picche» avevano il nome dei grandi attori del cinema, Bogart per gli uomini, Deanna (Durbin) per le donne.
Questo convoglio ferroviario (un «Orient Express un po' arbitrario) è teatro di una lotta cruenta tra l'«Asso di picche» e la banda della pantera gialla. Si combatte per una misteriosa statuetta, un idolo mongolo, che passa di mano in mano finché finirà a bordo di quel treno, conteso dalle mani dell'«Asso» e da quelle di un certo Barone Von Leibniz che si chiama così come un antico filosofo.
Quanta ironia in queste citazioni continue e quanti richiami al proprio bagaglio di letture e di visioni. Pratt disegna la matita e Mario Faustinelli ripassa gli inchiostri. Ma il gruppo non si ferma qui. Ci sono Giorgio Bellavitis, oggi architetto, che disegna Robin Hood (non avete letto la sua guida di Venezia pubblicata dall'Espresso?) e poi Ferdinando Carcupino (vive oggi a Milano come pittore) che predilige le atmosfere alla Poe («Lo spettro»), poi Alberto Ongaro che scrive i testi e li sceneggia e Damiano Damiani (certo, il regista di «La piovra») bravissimo sulle orme del famoso Dick Tracy.
Questo gruppo compatto, negli anni a ridosso dell'assemblea costituente e della prima repubblica, stampa una serie di giornaletti che oggi sono la storia moderna del fumetto italiano. A modo loro inventano un genere anomalo per il nostro mercato un po' casareccio, mettendo subito fuori gioco schemi invecchiati e noiosi propagandismi. Ma l'Italia a quadretti non era ancora abbastanza avanzata per meritare simili novità. E l'«Asso di picche» finì in Sudamerica, in Argentina, come un antico palinsesto, con metà del gruppo putativo che l'aveva generato, preso naturalmente per mano da Hugo Pratt, viaggiatore anarchico e marrano. Oggi è solo antiquariato per palati esigenti. Gary Peters (questo il vero nome del personaggio... Ma non si chiamava Gary Cooper?) s'è tolto allora di dosso l'attillato abito giallo del giustiziere spaccatutto. Stanco di fare a pugni e di vivere (editorialmente) alla giornata, ha pensato bene di ritirarsi dalle scene e dalle risse, infilandosi, appena gli è stato possibile, la più confortevole vestaglia della nostalgia.

Piero Berengo Gardin



SOCCORSI? LA STAZIO-
NE SUCCESSIVA E' IN
FIAMME!. L'ORIENT-EXPRES
PASSA SENZA FERMARSI.

VIA, ABBASSATI A FILO DEL TRE-
NO: DEVO SALTARE SUL TETTO...
NO! NO! HO PAURA. NON LO POSSO
FARE! SAREBBE UN SUICIDIO....


8
L'AEREO E IL CONVOGLIO CONTINUANO
LA LORO FOLLE CORSA. UN BALZO PRO-
DIGIOSO....E L'ASSO LASCIA IL VELIVOLO...

Quel triste treno verso l'

di TIZIANA GAZZINI

L'ASPETTO del «grande vecchio» ce l'ha proprio. Una corona di capelli bianchi che sfiorano le spalle, barba composta, ma fluente: i suoi settantaquattro anni, Ludovico Quaroni li esibisce quasi con civetteria, assecondando l'iconografia del saggio, del filosofo. Un saggio, un filosofo che da più di mezzo secolo è uno dei protagonisti della cultura architettonica italiana.
Architetto tentato dall'urbanistica e urbanista sedotto dall'architettura, accademico, appassionato cultore di musica, intellettuale dalle poliedriche curiosità e scrittore dalla nutrita bibliografia (per tutti ricordiamo il bellissimo libro «L'immagine di Roma»), Ludovico Quaroni è al centro di una nuova attenzione. Ancona gli ha dedicato una grande mostra, «Architettura per cinquant'anni», che sta girando per l'Italia. Raitre ha realizzato uno speciale andato in onda recentemente, quotidiani conservatori e «liberal» gli dedicano intere pagine. Dopo essere stato a lungo stimato, conosciuto, discusso prevalentemente dagli addetti ai lavori, Quaroni si trova adesso a fare i conti con i mass-media che lo stanno trasformando in un personaggio pubblico, per il grande pubblico: insomma, è il momento buono per un incontro col professor Quaroni, che mi riceve nel suo studio romano per parlare di treni, stazioni, architetture, progetti...

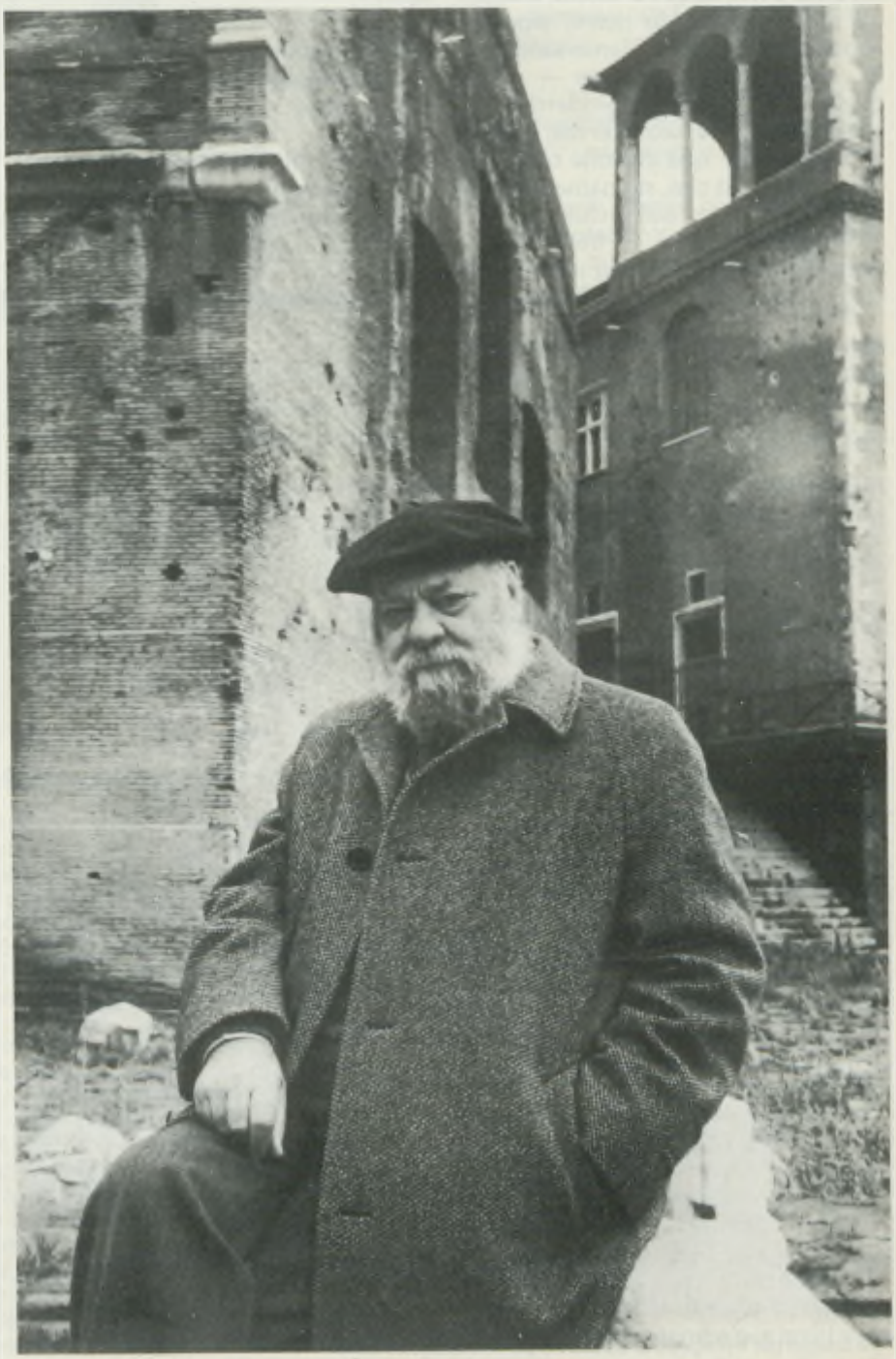
Partiamo da lontano, professor Quaroni. Se non sbaglio suo nonno è stato funzionario delle ferrovie...
«Sì, mio nonno paterno si chiamava Pietro Quaroni ed era ufficiale del Genio Ferrovieri dell'Esercito Piemontese ma pensò poi di trasferirsi a Roma, al seguito del Papa, non sopportando di servire in un esercito che stava preparando una guerra contro Sua Santità, e divenne alto Funzionario delle Ferrovie Pontificie».

Al di là di questo ascendente «genetico», la ferrovia, il treno, hanno un'eco nel suo universo d'immagini e sensazioni?

Una prospettiva e uno schizzo del progetto per la nuova stazione di Roma Termini

Himalaya

Ludovico Quaroni ai Fori Romani. Vivere in una città storica — dice Quaroni — è un privilegio, ma è anche un diritto (foto di A. Redini)



«Be', certamente. Intanto io sono nato in un periodo di macchine a vapore — le locomotive, allora, le chiamavano «macchine» — e quindi ho subìto il fascino del vapore, del suono, degli sbuffi... e poi c'è tutta una letteratura su queste cose. Insomma, data l'età, per me il treno era molto fascinoso, anche se c'erano i bruscoli negli occhi, sempre, quando si viaggiava».

Ci sono stati, poi i treni della prigionia...
«Ricordo soprattutto un viaggio in treno, lungo nove giorni, per andare da un campo sud a un campo nord di prigionia dell'India. Da Bangalore, ai confini del Kashmire, quasi sotto l'Himalaya. In un vagone coi finestrini chiodati, con le sbarre di legno per impedire che si guardasse fuori. Quindi sulle ferrovie potrei scrivere un libro...».

A noi, basta un'intervista... Insomma, in questo lungo tragitto ha visto poco.
«Poco, ma c'erano sempre delle fessure della misura di un occhio, da cui guardando si poteva sempre vedere qualcosa. Ho, invece, visto in abbondanza dal treno col quale feci ritorno a Roma alla fine della guerra. Tornavo dall'India e dopo lo sbarco a Brindisi, salii su un treno che doveva portarmi a casa attraversando l'intera penisola. A bordo di questo treno, durante un viaggio lungo e avventuroso, ho potuto vedere uno squarcio di quello che era stata la guerra in Italia, delle sue conseguenze».

Lasciamo la vita e passiamo all'architettura. C'è qualcosa d'interessante, secondo lei, nell'architettura ferroviaria italiana?
«Dopo il fascismo non c'è stato più niente...».

Recentemente c'è stato il concorso per

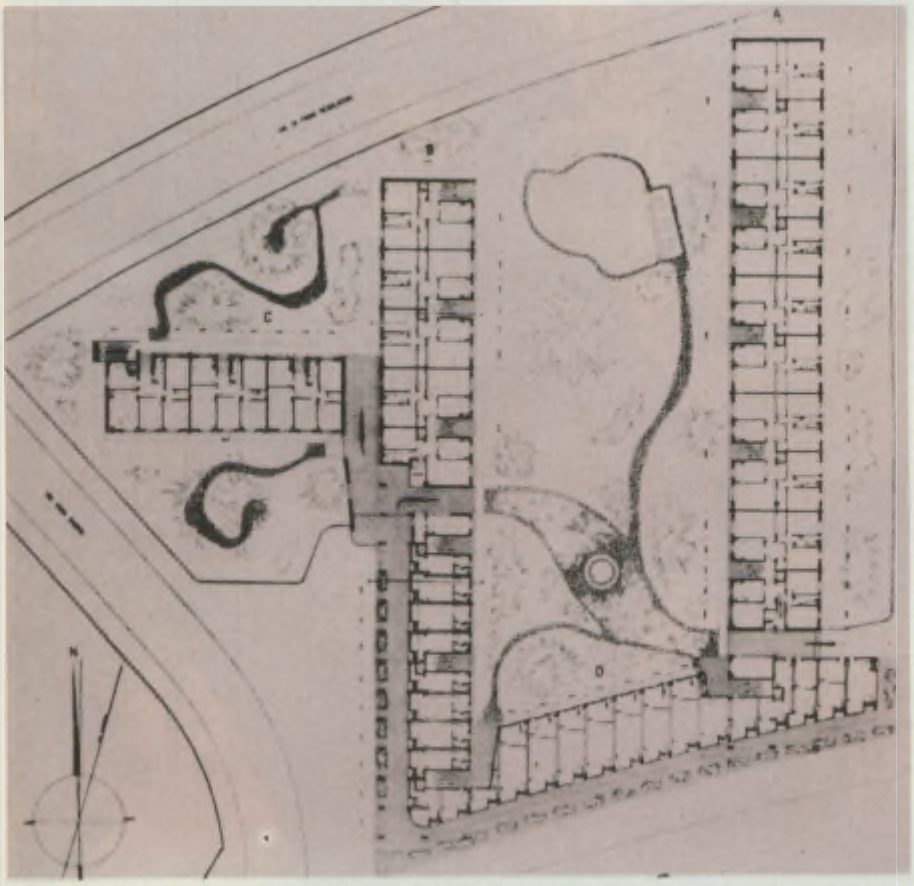
il nodo ferroviario di Bologna...
«Sì, però mi pare che sia già insabbiato...».

Allora non c'è proprio nessun episodio di architettura ferroviaria che merita di essere citato?
«In Italia poco, direi. All'estero, invece, c'è molto di più. Ho ricordi emozionanti di tutte le stazioni ferroviarie, con la volta di acciaio e vetro — come quella di Milano per intenderci. E la più bella stazione, secondo me, è quella di Amburgo: una stazione che è un capolavoro, ma che, stranamente, non risulta nelle storie dell'architettura. È, invece, straordinaria. Si tratta di una stazione-ponte in cui uno entra a un certo livello, poi scende ai binari».

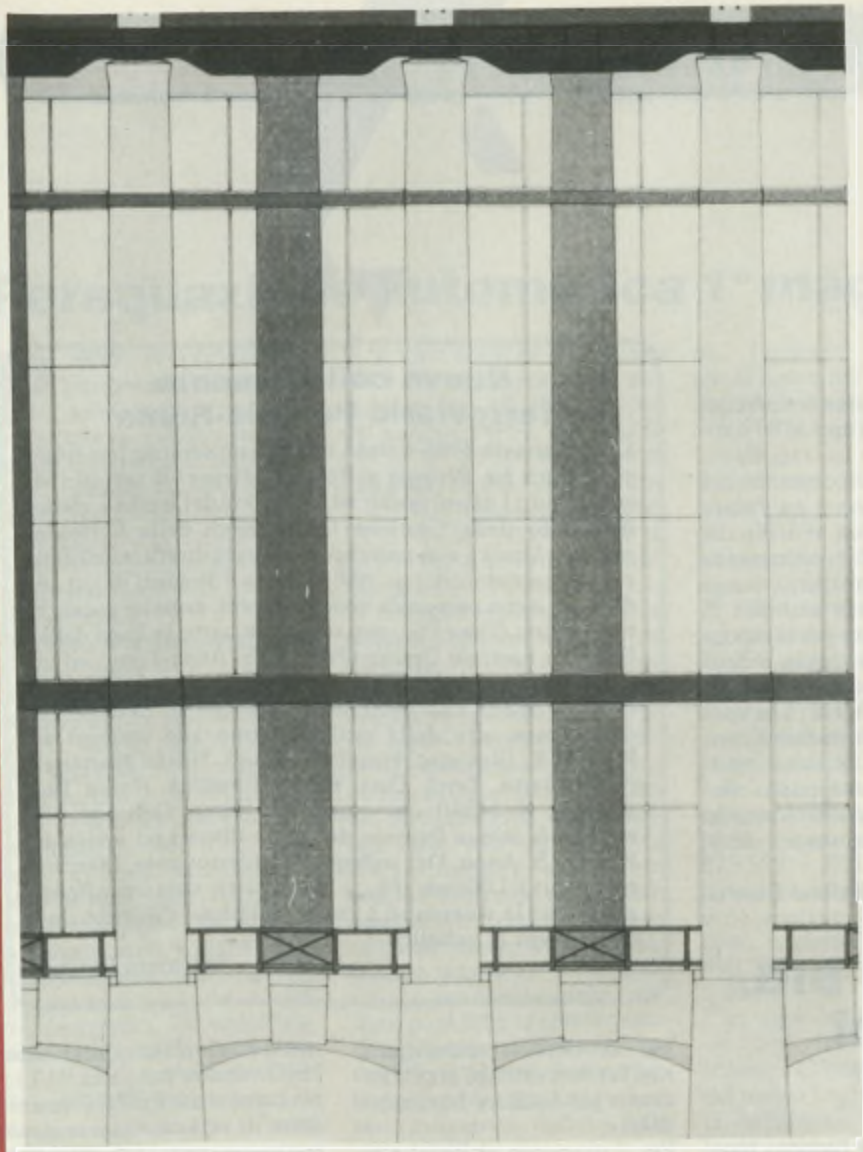
Ma anche lei, nei suoi cinquant'anni di architetture, ha progettato qualcosa per le ferrovie. Per esempio un quartiere per ferrovieri, a Roma.
«Due, veramente. Uno a Roma e uno a Potenza. Insieme a Mazzoni che compare nel progetto, ma che non ha mai partecipato alla sua elaborazione. Mazzoni era in un periodo difficile, perché era dopo la guerra, quando lui stava mezzo in Italia e mezzo in America...».

Mazzoni, quindi, lei lo conosceva anche personalmente.
«Poco, poco».

Lo scorso anno si è svolta a Bologna una mostra che ha tentato una rivalutazione dell'opera di Mazzoni. Lei cosa pensa dell'attività istituzionale di questo discusso architetto. Insomma le piacciono, o no, le poste e le stazioni di Mazzoni?
«Ritengo che sia stato un uomo per lo meno di un'attività infaticabile. Debbo dire, tra parentesi, che io prima della guerra ho lavorato per il suo antagonista, un ingegnere di cui non ricordo il nome, sempre delle ferrovie, per il quale ho disegnato qualche prospettiva, ma così, a cuor leggero... Però era senz'altro più scadente di Mazzoni.
Mazzoni ha avuto due grossi momenti. Il più famoso è quello degli anni Trenta, ma precedentemente, aveva già fatto delle belle architetture. Per esempio la stazione di Bolzano. E contemporaneo, mi pare, dovrebbe essere quell'albergo e quel teatro che ha fatto a Piazza Salerno per il Dopolavoro Ferroviario. Trovo che quel periodo lì, classicheggiante, in cui Mazzoni si ispirava a certe architetture, a certi architetti tedeschi, fosse più interessante del suo periodo razionalista, almeno di certe cose di quel periodo.
C'è poi un'altra cosa bella di Mazzoni: i due fianchi della stazione di Roma Termini. All'interno, non tanto all'esterno. All'esterno c'è un taglio delle pietre che non ho capito, perché è stato fatto un po' semplicisticamente. All'interno, invece, ha costruito delle volte — le volte delle ex biglietterie dalla parte di Via Giolitti, e poi verso Via Marsala, al primo piano — che mi sembrano veramente molto belle. In particolare mi piace una volta a botte lunettata, in cui le lunette non formano crociera, anche se, secondo me, è



Due disegni per il progetto di abitazioni per ferrovieri in Roma



Un significativo scorcio della facciata ideata da Quaroni per il Teatro dell'Opera di Roma

Quaroni: un architetto «post-antico»

Ludovico Quaroni, nato a Roma nel 1911, è architetto da più di cinquant'anni. Nell'arco della sua lunga attività ha lavorato ai piani regolatori di molte città italiane, tra cui Roma, Ravenna, Bari, Reggio Calabria, ed estere (soprattutto in India e Nord Africa) e ha partecipato ai più importanti concorsi nazionali per interventi urbanistici e progettazione edilizia (Auditorium e Nuova Pretura Unificata di Roma, Piazza Imperiale dell'Eur, Nuova Stazione di Roma Termini, P.R.G. di Venezia, Centro Direzionale di Torino, CEP di Mestre, ecc.). Tra i suoi lavori più noti, il Borgo della «Martella» presso Matera, nato dalla collaborazione con Adriano Olivetti e il «Tiburtino III» a Roma. E poi case d'abitazione, complessi residenziali, tutta l'infinita gamma delle possibilità espressive legate all'architettura. Ha insegnato Urbanistica e Composizione Architettonica alle Università di Firenze e Roma e molti dei giovani architetti «alla moda» sono stati suoi allievi.

Le due anime dell'architettura di Quaroni, la cultura classico-barocca respirata nell'infanzia romana e la tradizione del razionalismo tedesco, si fondono in una progettazione che ama contrasti e disarmonie («nelle mie architetture — dice Quaroni — volutamente uso più spesso la sproporzione della proporzione»). Un'architettura antica («post-antica», come l'ha definita con una battuta) con scorribande nella modernità più azzardata. Un esempio? Il recente progetto per il Teatro dell'Opera di Roma, per il quale Quaroni ha ideato un portico con 74 grandi colonne in acciaio con profilati in lega: un progetto decisamente «osé». «Ma — dice Quaroni — un vecchio non ha più paura dei passi falsi, perché non ha nulla da perdere».

copiato dall'Orangerie di Versailles (...ma, insomma, tutto è copiato, alla fine): lì è fatto in pietra e qui in mattoni. Comunque, si tratta di un sistema da cui nasce una forma molto bella e che io ho anche proposto per quest'ultimo concorso vinto a Bologna (n.d.r. progetto per l'area ex manifattura tabacchi, vinto dal gruppo Quaroni)».

Tra i progetti che le sono rimasti nella matita c'è per caso anche qualche stazione?

«Sì. Quella di Roma, per esempio. Il progetto presentato al concorso era mio fino a un certo punto. Era mia l'idea a livello generale: avere una stazione in cui ci fosse una sola pensilina molto grande che pigliasse tutta la larghezza della stazione e che partisse dall'altezza del treno per poi alzarsi e aprirsi verso le dimensioni del vuoto che c'è davanti, del cielo aperto, dello spazio fino a Piazza dell'Esedra. Poi, invece, i dettagli, la struttura, il linguaggio proprio, erano di Ridolfi. Abbiamo lavorato in diversi a quel progetto, ma, insomma, io mi attribuisco questa prima parte, l'idea della pensilina».

E il suo rapporto con i treni, non da architetto, ma da viaggiatore?

«Sono tra quelli a cui piace viaggiare più in treno che in aereo o in automobile. Anche se oggi nessuno vuol più viaggiare nella galleria dell'Appennino... Io credo, però, che bisognerebbe tentare di fare dei treni ancora più comodi e più piacevoli, intervenendo anche sul design, ma non solo. I treni hanno avuto due disavventure con gli architetti. Una è stata con Pagano che disegnò le famose littorine (avevano dei pregi ma c'era anche qualche durezza) e l'altra con l'architetto che disegnò il Settebello: secondo me un treno bruttino e molto scomodo. I vagoni che ci sono adesso sono un po' meglio, ma sono derivati dai modelli delle carrozze internazionali.

E se posso aggiungere una cosa, per conto mio i sedili sono troppo corti. A me manca sempre almeno tanto così di appoggio della gamba per poter star comodo». ■

Il treno ITF per un' Europa ferroviaria

IL CONVOGLIO della International Transport Federation (Itf) ha chiuso il suo viaggio itinerante, attraverso le maggiori città europee, alla Gare du Nord di Bruxelles in occasione della manifestazione sindacale promossa da tutte le confederazioni che fanno capo all'Itf. In Italia, il treno, realizzato con carrozze messe a disposizione dalle compagnie ferroviarie europee dell'Itf, ha toccato le città di Roma e Milano. La carrozza allestita a cura della Filt-Cgil, Saufi-Cisl e Uiltrasporti e approntata nell'officina T.E. di Bologna presentava al pubblico in visita tutto il materiale tecnico che quotidianamente i ferrovieri italiani utilizzano nello svolgere i loro compiti. Il tutto corredato da una serie di fotografie e da quadri luminosi sull'attuale situazione dell'Azienda FS. Nelle carrozze viaggiatori delle altre aziende era stato invece raccolto materiale propagandistico sui possibili itinerari percorribili per visite turistiche da effettuarsi in treno.

L'Itf era partito da Vienna in occasione di un convegno sul rilancio delle ferrovie a livello internazionale. Anche per il concentramento sindacale di Bruxelles questo era il tema centrale. Non a caso la manifestazione, snodatasi lungo le strade della capitale belga, era aperta dallo striscione «Sviluppare la ferrovia per lo sviluppo dell'Europa». A Bruxelles si sono dati convegno circa un migliaio di ferrovieri provenienti dal Lussemburgo, Svizzera, Germania Federale, Gran Bretagna, Spagna, Francia, Austria, Olanda, Danimarca, Italia e naturalmente Belgio.

La rappresentativa italiana, una delle più folte, era composta da circa duecento ferrovieri. A conclusione del raduno sindacale di Bruxelles le confederazioni facenti capo all'Itf hanno consegnato ai rappresentanti CEE un documento nel quale viene chiesta tra l'altro, l'istituzione di un «Fondo comunitario per il finanziamento di opere infrastrutturali lungo itinerari ferroviari europei di primario interesse per lo sviluppo delle comunicazioni e degli scambi nel continente. Lo sviluppo della ricerca e della sperimentazione su materiali, impianti e sistemi ferroviari costituendo anche un apposito centro europeo per uniformare le diverse reti ferroviarie nazionali.

Stefano Biserni

Nuovo collegamento ferroviario Perugia-Roma

Dal 2 gennaio 1985 è stato istituito un servizio ferroviario diretto fra Perugia e Roma Ostiense. Il servizio si svolge tutti i giorni feriali ad eccezione dei festivi e viene esercitato dalla Gestione Governativa della Ferrovia centrale Umbra con una coppia di treni diretti, effettuati con due automotrici gr. 688 (offrono 136 posti di cui 16 di 1ª cl.) e con personale non FS. I treni, anziché passare via Foligno (linea FS), percorrono in parte la linea della Ferrovia centrale Umbra (Perugia S. Anna-Terni) ed in parte quella delle FS (Terni-Roma Ostiense). I due treni sono: il 34251 che parte dalla stazione di Perugia S. Anna (zona alta della città) e ferma alle stazioni di Perugia S. Giovanni, Marsciano, Todi, Massa Martana, Acquasparta, Terni, Orte, Roma Tiburtina, Roma Tuscolana; il 34350 che parte da Roma Ostiense ed effettua le stesse fermate del treno dispari ed arriva a Perugia S. Anna. Del collegamento ferroviario, inserito nell'Orario Ufficiale FS, è stata data comunicazione attraverso la stampa ed a mezzo affissione e distribuzione di avvisi al pubblico.

Salvatore Cinque

Oggi il BIG. Domani il BIM?

BIG, ovvero Biglietto Integrato Giornaliero. Ovvero con 1600 lire libera circolazione per una giornata su tutti i mezzi di trasporto cittadini: autobus, tram, metrò e treni, nell'ambito della cintura di Roma. Il BIG, entrato in vigore il 2 maggio scorso, è un tagliando verde di carta filigranata intestato con le sigle delle aziende che hanno dato vita all'iniziativa: FS, Acotral, Atac. Un modo per stimolare la «pianificazione» dei trasporti nell'area cittadina e per facilitare l'«intermodalità».

Per il momento, il BIG ha riscosso un successo limitato: non tutte le rivendite (tabaccai e giornalai) di biglietti Atac e Acotral hanno in distribuzione il BIG e questo ne limita la diffusione. Ma vediamo come sono andate le vendite dei primi giorni: l'Atac nei 36 punti vendita ha staccato 844 BIG il giorno 3 e 773 il 4. Nelle pensiline Acotral ad acquistare il BIG, il 3, sono stati 550 utenti, mentre nelle stazioni ferroviarie i BIG venduti sono stati 419.

Ma come si usa il BIG? Prima di salire in vettura, l'utente deve contrassegnare sul biglietto una sola volta e con il segno X, il giorno e il mese di utilizzazione e non sono ammesse cancellature. L'utente è poi tenuto a vidimare il biglietto al primo viaggio e, comunque, sul primo mezzo di trasporto dotato di obliteratrice o presso la prima stazione dove sia installata la macchina riservata all'annullo del BIG, individuabile grazie ad appositi cartelli indicatori. Forse non è proprio facilissimo per tutti gli utenti... Si tratta, comunque, di un esperimento (durerà fino a ottobre) utile, destinato senz'altro ad avere un seguito, soprattutto in una città come Roma che vive molto di turismo e in cui il fenomeno del pendolarismo è in espansione.

Le prospettive del BIG? Si pensa di affiancarlo presto con un Biglietto Integrato Mensile. ■

a cura di G.B. Pellegrini

Perequazione automatica 1° maggio - 31 luglio

PRIMA di introdurre il discorso sull'argomento in oggetto, desidero fare alcune annotazioni in ordine alla rivalutazione dei trattamenti pensionistici, di recente varata dal Parlamento, nella considerazione che a tale operazione sono interessati un ragguardevole numero di lettori di questa rubrica.

Premesso che al momento di scrivere queste note il relativo provvedimento legislativo non risultava ancora pubblicato sulla G.U., vi è da aggiungere che esso si colloca in un momento di particolare tensione esistente fra il personale delle Direzioni provinciali del tesoro a motivo della mancata approvazione parlamentare del disegnō di legge governativo che prevede la riorganizzazione di tali uffici, l'adeguamento degli organici, la ristrutturazione dei Centri meccanografici, la semplificazione e lo snellimento delle procedure in materia di servizi erogati dagli uffici medesimi.

Va ancora detto che i Centri elettronici del tesoro non sono in possesso di tutti gli elementi necessari per l'immediata attuazione della nuova legge, elementi che dovranno essere acquisiti dalle singole Direzioni provinciali del tesoro; tutto ciò fa presagire che la completa applicazione delle nuove norme richiederà un congruo periodo di tempo, ove si pensi che il provvedimento riguarda oltre 800 mila posizioni pensionistiche da rielaborare.

Così stando le cose, il Ministero del tesoro è orientato a concedere degli acconti provvisori, rinviando la definitiva sistemazione contabile in epoca successiva.

Per quanto riguarda la perequazione trimestrale decorrente dal 1° maggio, tenuto presente il trattamento mensile minimo dell'INPS di lire 352.600 vigente nel trimestre precedente, è stato applicato l'aumento dell'1,8% sull'importo non eccedente lire 705.200 (doppio del minimo INPS), dell'1,62% (=1,8 x 90%) sull'importo compreso tra lire 705.201 e lire 1.057.800 (triplo del minimo INPS) e dell'1,35% (=1,8 x 75%) sull'ammontare sovrastante le lire 1.057.800 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 30 aprile 1985 (rappresentato dalle 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'1,8 sull'importo vigente alla data surriportata (lorde lire 565.347), in quanto quest'ultimo risulta compreso nel primo limite di lire 705.200: si è così ottenuta una maggiorazione di lorde lire 10.176 (= 565.347 x 1,8%).

Pertanto, l'indennità integrativa speciale in favore dei titolari di pensione diretta — che abbiano diritto all'emolumento nella misura integrale —, di riversibilità, nonché di assegni vitalizi già a carico del soppresso Fondo di previdenza per gli assuntori compete, dal 1° maggio 1985, nell'ammontare mensile di lorde lire 575.523 (= 565.347 + 10.176); aggiungo che, per effetto della ritenuta per l'assistenza sanitaria, l'importo dell'indennità stessa figura sull'assegno mensile della pensione in lire 569.768 (= 575.523 − 5.755).

Ricordo che, nei trattamenti di quiescenza decorrenti dal 2 luglio 1979 in poi, l'assegno di scala mobile viene ridotto mensilmente dell'importo di 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 503.401 (= 575.523 − 72.122) e sul vaglia di conto corrente postale di serie speciale (Mod. S.M. 8) detto importo risulta di lire 498.367 (= 503.401 − 5.034).

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'1,8% sull'importo di lire 139.853, pari alla differenza tra il limite di lire 705.200 e l'ammontare dell'indennità integrativa speciale di lorde lire 565.347 in vigore al 30 aprile 1985.

Sulla parte residua della pensione lorda mensile è stata utilizzata l'aliquota ridotta al 90 per cento (1,62%) sulle prime lire 352.600 (fino cioè alla concorrenza del secondo limite, rappresentato dal triplo del minimo INPS), mentre l'eventuale ulteriore eccedenza alle lire 1.057.800 mensili è stata maggiorata dell'aliquota ridotta al 75 per cento, ossia dell'1,35%.

Al riguardo 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 valido per il trimestre precedente la decorrenza del nuovo aumento), nelle quali va distribuita la propria pensione nel suo ammontare globale, la pensione stessa deve essere considerata comprensiva dell'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 datori di lavoro privati già alla data del 31 dicembre 1978). Ciò perché, in tal modo, pensioni di eguale importo annuo lordo conseguono identica rivalutazione, indipendentemente dal fatto che l'indennità integrativa speciale spetti o meno alla data della perequazione trimestrale e, quindi, l'incremento viene ad operare soltanto sull'importo della pensione base.

Per le pensioni ferroviarie già integrate al trattamento minimo INPS (si tratta dell'assegno differenziale che veniva concesso fino al 30 settembre 1983 ai pensionati dello Stato rioccupati con un rapporto di dipendenza, ai quali doveva essere assicurato un trattamento di quiescenza complessivo non inferiore a quello minimo garantito dall'INPS ai pensionati privati trovantisi nelle medesime condizioni), la maggiorazione (sempre calcolata come se l'I.I.S. fosse dovuta per intero) viene attribuita sulla pensione e detratta dalla quota differenziale indicata nel riquadro dell'I.I.S., lasciando invariato l'ammontare complessivo in pagamento. In relazione ai trattamenti della specie, infatti, le norme introdotte dalla legge n. 638 del 1983 (in base alle quali a partire dal 1° ottobre 1983 l'integrazione al tratta-

E qui rispondo a...

Informo il sig. **Vittorio Giacomini** da Napoli che il suo trattamento di quiescenza è stato regolarizzato in via definitiva con il provvedimento datato 17 novembre 1984, per effetto della inclusione nel servizio utile del periodo pre-ruolo, che ha consentito di conseguire la percentuale massima di pensionamento (a.36 m.6 g.1); il relativo ruolo di variazione è stato trasmesso alla locale D.P. del tesoro col Mod. R.51 n. 945 del 12 aprile 1985.

Del pari, la pensione del sig. **Antonio Metelli** da Foligno è stata modificata per tener conto della posizione economica attribuitagli in applicazione dell'art. 10 della legge n. 220 del 1982 e cioè per la valutazione ai fini del maturato economico, previsto dall'art. 15 della legge n. 42 del 1979, del periodo reso alle dipendenze di ditte appaltatrici di servizi ferroviari; anche per lui, il ruolo di variazione è stato inviato alla D.P. del tesoro di Perugia con il Mod. R.51 n. 809 del 12 aprile 1985.

Ora, per la materiale riscossione del rateo di pensione nel nuovo importo dovuto e degli arretrati maturati per il periodo pregresso, entrambi gli interessati dovranno attendere gli adempimenti da parte delle Direzioni.

Comunico al sig. **Giuseppe Giannone** da Bitetto che le prestazioni lavorative rese alle dipendenze di imprese appaltatrici, computabili ai fini del trattamento economico ai sensi dell'art. 10 della legge n. 220 del 1982, sono unicamente quelle relative ad appalti di fornitura di mano d'opera all'Azienda delle FS, con esclusione dell'attività svolta con ditte appaltanti l'esecuzione di opere ferroviarie. Ove, nel caso di specie, si verta nella prima ipotesi, è necessario acquisire l'attestazione da parte delle autorità aziendali degli estremi di repertorio e della durata dei contratti d'appalto di tale tipo intrattenuti dalle ditte, datori di lavoro, con le FS a seguito di rilevazione degli atti in possesso dell'Azienda medesima, mentre, per quanto attiene ai dati sulle presenze e sugli impianti ferroviari presso i quali furono prestate le attività lavorative, qualora tali elementi non risultino agli atti dell'Amministrazione, l'interessato può ricorrere alla dichiarazione sostitutiva di atto notorio, regolata dagli artt. 4 e 20 della legge n. 15 del 1968, dato che i periodi eventualmente da computare sono coperti da contribuzione assicurativa all'INPS.

mento minimo INPS non spetta più ai soggetti che posseggano redditi personali assoggettabili all'IRPEF per un importo superiore a due volte l'ammontare annuo del trattamento minimo del F.P.L.D. gestito dall'INPS, da calcolarsi in misura pari a 13 volte l'importo mensile in vigore dal 1° gennaio di ciascun anno) debbono intendersi applicabili anche alle pensioni a carico dello Stato aventi il trattamento corrispondente al predetto minimo. Pertanto, dal 1° ottobre 1983 l'importo complessivo da corrispondersi sulle relative partite è rimasto fissato in lire 298.550 mensili, pari all'ammontare della pensione minima INPS in vigore al 30 settembre 1983, nella considerazione che gli interessati fruiscano di un reddito superiore ai limiti fissati dalla legge. Ovviamente, con il succedersi delle variazioni trimestrali, la quota differenziale risulterà del tutto assorbita allorché la pensione base raggiungerà o supererà la cifra surriportata.

Per rispondere ad apposito quesito telefonico formulato da Colleghi dell'Ufficio Personale Compartimentale di Torino, un discorso a parte va fatto per le pensioni liquidate al personale cessato volontariamente con domanda presentata dal 29 gennaio 1983 in poi e ricadenti nella disciplina dettata dall'art. 10 della legge n. 79 del 1983 per avere un'anzianità utile di servizio inferiore a quella massima (a. 36 m.6 g.1).

In proposito può dirsi che è ben vero che l'art. 21 della legge finanziaria n. 730 del 1983, nel fissare la nuova disciplina della perequazione trimestrale delle pensioni statali, confermi espressamente la vigenza della normativa stabilita dall'art. 10 succitato; tuttavia — secondo l'interpretazione che ne ha dato la Direzione generale del tesoro — da ciò non può dedursi la sopravvivenza della particolare norma prevista dal 4° comma dello stesso articolo, in base al quale a decorrere dalla data di raggiungimento dell'età pensionabile le variazioni dell'indennità integrativa devono attribuirsi in misura intera e non più rapportate all'anzianità utile maturata. Infatti, dal 1° maggio 1984 il meccanismo di adeguamento delle pensioni è regolato in modo del tutto autonomo rispetto a quello dell'indennità integrativa corrisposta al personale in attività basato sul valore unitario del punto di contingenza. Di conseguenza, la predetta Direzione generale non ritiene più applicabile nei confronti del personale a riposo quella speciale norma di salvaguardia, intendendo la predetta conferma legislativa essenzialmente rivolta alle linee generali della nuova disciplina introdotta per i casi di quiescenza anticipata e non più estensibile ad uno specifico istituto, una volta che questo sia divenuto inapplicabile in base ad una disposizione di pari livello sopravvenuta, che lo ha implicitamente abrogato.

In sostanza, il Ministero del tesoro si appella al disposto dell'art. 21 della legge finanziaria predetta, secondo il quale gli aumenti trimestrali sulle pensioni statali vanno attribuiti con le modalità da stabilirsi con decreto interministeriale annuale. Ora, per i casi in cui tale indennità è dovuta nella misura lorda mensile di lire 448.554, i decreti interministeriali finora emanati hanno sempre sancito che le variazioni trimestrali non si calcolano sulla quota corrisposta a titolo di assegno personale, allo scopo di garantire la misura anzidetta, e che l'importo derivante dalle variazioni medesime è portato in detrazione da tale assegno personale fino al suo totale assorbimento. Si è reso, quindi, necessario determinare preliminarmente la quota d'indennità integrativa speciale effettivamente spettante ai titolari, in proporzione alla anzianità di servizio computata ai fini di pensione, in quanto la detta misura, oltre che per calcolare la maggiorazione trimestrale, va utilizzata anche per la determinazione del trattamento complessivo ai fini dell'applicazione delle aliquote del 100%, del 90% e del 75% sulle tre fasce nelle quali va distribuito l'ammontare globale del trattamento di quiescenza.

Nella detta disciplina, ovviamente, ricadono pure i ferrovieri dimissionari volontariamente dal servizio, nei cui confronti, qualora l'ammontare dell'indennità integrativa speciale, come sopra computata, non raggiunga il minimo garantito, viene corrisposto questo ultimo nella misura fissa di lire 376.432 (= 448.554 − 72.122) e, quindi, di nette lire 372.668 (= 376.432 − 3.764) e l'adeguamento trimestrale avviene con le modalità surriferite e ciò fino al riassorbimento della quota differenziale attribuita a titolo di assegno personale.

Per concludere non mi resta che esprimere il mio parere sollecitato dagli interpellanti. Brevemente, ritengo che la tesi sostenuta ed applicata dalla Direzione generale del tesoro si fonda principalmente sulla deliberazione della Sezione del controllo della Corte dei conti n. 1391 del 10 novembre 1983, che non ebbe a condividere l'interpretazione sostenuta dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri nella nota circolare del 2 giugno 1983. Secondo il mio modesto avviso, sussistono motivi di dubbio nonché argomentazioni giuridiche tali da poter sostenere che il disposto del quarto comma dell'art. 10 più volte citato conservi tuttora la sua validità non solo nelle ipotesi ammesse delle pensioni di riversibilità ma anche per quelle del raggiungimento dell'età pensionabile, prevista dagli ordinamenti dell'Amministrazione di appartenenza.

ANCONA

Cicogna express. L'Ass. di Stazione Maria Carrer della stazione di Fabriano ed il marito, sig. Pietro Sanesi, annunciano la nascita della piccola Gioia. La casa del Capo Gestione Mario Guidi, in servizio presso la stazione di Perugia, è stata allietata dalla nascita del figlio Giovanni. Auguri all'Applicato Capo R.E. Carlo Bastianelli in servizio presso la Segreteria U.P.C. di Ancona, nonno felice della bellissima Diletta, felicitazioni alla mamma Stefania. Auguri vivissimi ai Macchinisti Marcello Santarelli e Ernesto Meloni, ambedue del D.L. di Fabriano, per la nascita rispettivamente della figlia Ilenia e del figlio Gabriele.

Quiescenze. Festeggiato da amici e colleghi il Capo Stazione Superiore Renato Ghiglione è andato in pensione. Auguri.

I nostri lutti. Profonde condoglianze al Capo Personale Viaggiante Sup. cav. Mario Stroppa, Titolare del Deposito di Fabriano per la scomparsa della moglie. L'Assistente Leonello Trampetti, in servizio alla stazione di Perugia, ha perduto recentemente la madre. Sentite condoglianze da parte dei ferrovieri dell'Impianto e dalla redazione di «Voci».

Onorificenze. Giovanni Paolo II, dopo aver valutato l'opera «benemerita», religiosa, morale e sociale svolta, in tanti anni, fra i ferrovieri del Compartimento di Ancona dal Reverendo Padre Oddo Tesei lo ha decorato, recentemente, di una medaglia d'oro.

Il Presidente della Repubblica, su proposta del Ministero della Difesa, ha concesso al collega in pensione Vincenzo Giallo il «Diploma d'Onore ai combattenti per la libertà d'Italia» per la partecipazione alla Guerra di Liberazione inquadrato nei Reparti Regolari delle FF.AA. 1943-1945.

Il Presidente della Repubblica ha anche conferito l'onorificenza di Commendatore al C.G. Sovr. a riposo Aleandro Stroppa, già Titolare delle Gestioni Merci della Stazione di Fabriano ed attualmente Cassiere economo del DLF Fabriano.

Lauree. Rossella Minotti, figlia del Guardiano a r. Luciano, si è brillantemente laureata presso la facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Urbino con 110 e lode. Alla neo laureata le nostre più vive congratulazioni. Presso l'Università degli Studi di Perugia si sono brillantemente laureati Gianna Mancini in Pedagogia e Marcello Marchetti in Scienze Politiche. Le più vive congratulazioni da parte dei colleghi del Corso Professionale per Assistenti di Stazione di Foligno.

Sport. Nel Meeting nuoto master tenutosi a Città di Castello in occasione del 3° Fluvisport Alto Tevere, il Segr. Sup. 1ª cl. a r. già del locale Ufficio Lavori si è classificato 1° nella «rana» e 1° nella «farfalla» categoria H battendo, in quest'ultima specialità, il primato italiano che resisteva da tre anni.

BARI

Lauree. Marina Circosta, figlia del C.S. Sup. Domenico, Titolare della staz. di Gioia del C., si è brillantemente laureata in Lingue e Letterature Straniere presso l'Università di Bologna. Congratulazioni vivissime.

La cicogna ha portato Marianna in casa dell'Operaio Qual. Angelo Mazziotta del 3° Tr. Lav. di Foggia. Auguri e felicità alla piccola, alle sorelline Fulvia e Luciana e ai genitori.

Quiescenze. Sono stati collocati a riposo: il Tec. Giuseppe Caputo della Zona 43.2 TT. di Bari; il Guard. Vita Giovinazzi della staz. di Bellavista; i Macch. Antonio Contini e Eduardo Finamore del D.L. di Foggia; il Capo Treno Francesco Bitonto del DPV di Taranto; il Capo Tr. Mario Tenzone del DPV di Bari; l'Ass. Staz. Michele Cappella della staz. di Termoli; il Segr. Sup. Domenico Bizzoco dell'Uff. IE. Comp.le; l'Ass. Capo Salvatore Gatto della staz. di Brindisi; l'Appl. Capo Vincenzo Saracino del D.L. di Taranto; l'Ass. Capo Michele Iacobazzi della staz. di Bari; l'Appl. Giuseppe Livorti dell'Uff. IE. Comp.; il Macch. Vincenzo Petruzzi del D.L. di Bari; il Capo Tecn. Sup. Battista Rana ed il Tecn. Francesco Paolo Di Giovanni della Sq.R. di Foggia; l'Op. Qual. Domenico De Carne della Zona 14.3 di Taranto; l'A. Macch. TM Gaetano Cardini del D.L. di Foggia; il Guard. Giuditta Quagliarella della st. di Barletta e il Segr. Sup. Giovanni D'Addosio dell'Uff. Rag. Comp.le. A tutti infiniti auguri di lunga quiescenza.

Lutti. È deceduta la madre dei Tecnici Giuseppe e Francesco Carbone del Reparto 11/E di Barletta e la madre del Tecn. Ubaldo Rambelli del 18° Tronco Lavori di Barletta. È venuto a mancare inoltre Vito Cirolla fratello del Capo Gest. Sup. Berardino del Centro Tass. di Bari e di Antonio, Revisore Sup. dell'Uff. Comm.le e Traffico Comp.le. Alle famiglie le nostre più sentite condoglianze.

Onorificenza. Cosimo Ciannamea, già Revisore Superiore dell'Uff. Mov. Comp.le, è stato di recente nominato Cavaliere Ufficiale. Congratulazioni vivissime.

BOLOGNA

Esodi. Francesco Pirini, Ausiliario di Staz. a Monzuno Vado è andato in quiescenza per limiti di età. Auguri vivissimi.

Nastro rosa. Vive felicitazioni dagli amici a Paolo Zanarini, Operaio dell'Ufficio IE, ed alla moglie Marta, per la nascita di Rita.

Lauree. Umberto, figlio dell'Op. Qual. Alfredo Mossetti si è laureato in Scienze Naturali col massimo dei voti.

Si sono pure laureati: Mauro, figlio del Tecnico IE Luciano Orlandini, in Astrofisica e Massimo, figlio del Capo Tecnico Sovr. Ottavio Savoia, in Economia e Commercio, anch'essi col massimo dei voti. Rallegramenti ed auguri vivissimi.

Onorificienze. Congratulazioni a Luciano Stignani, Capo Tecnico Sovr.te dell'Ufficio I.E. per la nomina a Cavaliere O.M.R.I.

Esodi. Dopo oltre 42 anni di servizio ha rassegnato le dimissioni il cav. Giovanni Romani, Capo della Segreteria di Bologna Centrale. I superiori, i collaboratori e tutti coloro che l'hanno stimato ed apprezzato gli augurano 42 anni di sereno pensionamento.

CAGLIARI

Il Ministro della Marina Mercantile, sen. Carta, nella tradizionale festa del Lavoro, ha consegnato la «stella» di benemerenza a 21 maestri del lavoro che operano in Sardegna. Tra i premiati, anche quest'anno un ferroviere. È il nostro Direttore Compartimentale, l'ingengere Antonio Sanesi, che da anni lavora per la nostra Isola e sovrintende alla realizzazione degli ammodernamenti e potenziamenti nella rete ferroviaria sarda.

I nostri lutti. A Cagliari sono morti Giulio Welish, Usciere Capo in pensione e Graziella Loi, moglie del Capo Gestione Sovrintendente Agostino Meloni del Reparto Traffico di Cagliari. Alle due famiglie Welish e Meloni, così duramente colpite le nostre sentite condoglianze.

Cicogna Express. È nato a Cagliari Alberto Nucifora, figlio del Conduttore del D.P.V. di Cagliari Maria Vittoria Monari; è nata ad Alghero Sabrina Rigano, ottava nipotina del Capo Personale Viaggiante in pensione Cosimo Tripolitano. Ai due bimbi, ai rispettivi genitori e, per l'occasione, al caro Cosimo, le nostre felicitazioni.

FIRENZE/COMP.

I nostri più vivi complimenti al Conduttore Carmelo Mavillia, del Deposito Personale Viaggiante di Firenze S.M.N. che, presso l'Univesità di Firenze, ha conseguito la laurea in Scienze Biologiche.

Complimenti anche a Massimo Aiello, figlio del Segretario Sup. di 1ª cl. a r. Mario — già dell'Ufficio Lavori Compartimentale di Pisa —, che si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Pisa.

Quiescenze. Il Revisore Superiore di 1ª classe Giorgio Leonini, Capo del Reparto MU.23 (Composizione Treni) del locale Ufficio Movimento, è andato a godersi la meritata pensione per raggiunti limiti di età e di servizio.

In quiescenza anche Ivo Landini, Capo Stazione Sovrintendente, già Primo Aggiunto della stazione di Firenze Campo di Marte; Ilo Del Papa, Capo Stazione Sovrintendente, già Titolare della stazione di Pontedera C.T.; Elio Barani, Capo Stazione Superiore della stazione di Pontedera; tutti con oltre 40 anni di servizio ferroviario.

Cristina Tassini, figlia diciannovenne del Capo Tecnico Superiore Elio dell'Ufficio 4° del Servizio Materiale e Trazione, ha conquistato, a Milano, la Medaglia d'oro al recente Campionato Femminile Italiano di tiro con la carabina (categoria juniores-donne).

I... non più tanto ragazzi Giuseppe Costi — Capo Reparto Movimento di Linea di Pisa —, Danilo Mugnaini — Capo Stazione Titolare di Firenze Campo di Marte —, Mauro Billi — Deviatore di Prato — e Gino Raimondi — Revisore Superiore a riposo già dell'Ufficio Com-

merciale e del Traffico —, sono stati nominati Commissari Nazionali U.C.I. (Unione Ciclistica Internazionale).
Nascite. Sono nati: Anna Chiara, al Segretario Tecnico Enrico Gaetano Borrello, del 4° Reparto Lavori di La Spezia; Domenico, all'Ausiliario di Stazione Giovanni Micalizzi di Pisa C.le; Cristiano, al Deviatore Capo Renato Chelini, di Pisa S. Rossore; Sara, all'Assistente di Stazione Angelo Biral, di Firenze S.M.N.; Pablo, all'Ausiliario di Stazione Fabio Baldini, di Livorno S. Marco; David, all'Operaio Qualificato Fabio Bartoli, del Tr. 26° di Torrenieri; Stefano, al Macchinista Andrea Nocentini, del Deposito Locomotive di Siena; Andrea, all'Operaio Qualificato Roberto Niccolucci, dell'Officina G.R. di Firenze Porta a Prato.
Lutti. All'Applicato Francesco Sidoti, del Deposito Locomotive di Livorno, valido collaboratore del Comitato Pro-handicappati del Compartimento, è recentemente deceduta la madre. Condoglianze.

FIRENZE/Mat. e Traz.

Lutti. È venuto a mancare in questi giorni un caro amico, il cavalier Mario Micheli, ex Segretario Superiore da alcuni anni a riposo. Vogliamo ricordarlo a quanti ebbero occasione di conoscerlo e di apprezzare le sue doti eccezionali. Alla signora Giovanna ed ai figli Anna Rosa e Claudio le nostre condoglianze.

FIRENZE/Un. Dist.

Pensionamenti. È andato recentemente in quiescenza il Segretario Superiore Marcello Filipponi della Divisione Contabilità Prodotti. Al caro amico i migliori auguri per la vita avvenire.
Fiocco azzurro. È nato Manuel al Segretario Alessandra Baldi dell'Ufficio Ragioneria Materiale e Trazione. Ai genitori felici e al piccolo Manuel i più sinceri auguri.
Decessi. È morto di recente il Segretario Superiore Giotto Nardi dell'Ufficio Ragioneria Materiale e Trazione.
Gli amici, nel ricordarlo con affetto, desiderano porgere alla moglie e ai familiari le più sentite condoglianze.
Sincere e sentite condoglianze anche al dr. Silvio Balsamo, Ispettore Principale della Divisione Contabilità Prodotti, che di recente ha perduto la madre.

GENOVA

Vivamente festeggiati dal personale della stazione di Novi Ligure hanno lasciato l'Azienda il Primo Manovratore Mario Tassistro e il Manovratore Carlo Re. Sono stati inoltre collocati a riposo per limiti di età il Capo Deposito Sovrintendente Agostino Stroppa; il Manovratore Capo Armando Rodino; il Manovratore Giuseppe Quarto; l'Operaio Qualificato Paolo Mantega; il Capo Stazione Superiore Liano Chiezzi; l'Ausiliario di Stazione Giacomo Bozzo; il Capo Gestione Superiore Giuseppe Verardo; l'A. Macchinista Vittorio Valdora e l'Operaio Qualificato Fernando Montesi. A tutti auguri d'ogni bene e di lunga vita.
Si è brillantemente laureato in Scienze Politiche il Capo Stazione Gilberto Palmiotto in servizio a Zoagli. All'ottimo e diligente Palmiotto giungano le nostre più vive felicitazioni.
Fiori d'arancio per Enrica Muschiato, Ausiliario di Stazione a Savona, e Fausto Pastorino, Conduttore del D.P.V. di Genova P.P. Ai novelli sposi auguri di lunga felicità.
La cicogna ha portato Claudia, primogenita, in casa del Conduttore Flavio Repetto e della sig.ra Ivana Piaggio; Diego, secondogenito, ai coniugi ferrovieri Virgilio Pavese, Capo Treno a Sestri Levante, e Silvana Ratto, Assistente di Stazione a Genova Brignole. Alle due famiglie felicitazioni e auguri vivissimi.
Formuliamo le più sentite condoglianze al Conduttore Giuseppe Di Biagio del D.P.V. di Genova P.P. e all'Operaio Qualificato del Tronco 9° di Genova Sampierdarena Pier Paolo Maceratese per la morte del padre, nonché alla famiglia del Capo Tecnico Superiore Fulvio Schiavo, recentemente scomparso.

MILANO

Lauree. All'Università di Pavia si è laureato in Medicina e Chirurgia con 110 e lode Leonardo Modena, figlio del C.G. Sup. Attilio dell'Ufficio Biglietti di Pavia.
Mario Francione, Macchinista del Deposito Locomotive di Pavia, annuncia la laurea del figlio Giancarlo in Ingegneria Elettronica con il massimo dei voti.
Presso l'Università Cattolica di Piacenza si è brillantemente laureato in Scienze Agrarie Claudio Zamagni, figlio del collega Mario, Capo Tecn. Sup. dell'Uff. Collaudi Mat. Traz. di Milano.
Stefania Franchi, in servizio presso l'U.R. si è brillantemente laureata in Giurisprudenza.
Barbara Zaffaroni, figlia del Tecnico Franco della Sq. Rialzo di Milano C.le, ha conseguito la laurea in Lettere presso l'Università Statale di Milano.
Laurea in Lingue e Letterature Straniere per Anna Maria Lo Palco, figlia del Capo Tecnico Sup. Emilio della Sq. Rialzo di Chiasso.
Roberto Marchesi, figlio di Rocco ex Verif. della stazione di Milano Cent.le, si è laureato a pieni voti in Ingegneria Elettronica.
Fiocchi rosa. La prof. Nuccia Sinopoli, figlia del Dir. Sup. a r. Dr. Domenico e nipote del Capo Reparto Mov. di Voghera, cav. uff. Francesco, ha dato alla luce una bella bambina di nome Valentina.
È nata Stefania, figlia di Carmelo Morena, Capo Treno in servizio presso il D.P.V. di Varese.
Ai genitori le più vive felicitazioni.
Quiescenze. Sono stati posti recentemente in quiescenza il Capo Gestione Sup. Ferdinando Cantone ed il Capo Gestione Angelo Marchese.
Ai colleghi auguri di lunga e serena quiescenza.
Onorificenze. Il Segr. Sup. 1ª cl. Fernando Di Loreto del Dep. Loc. di Cremona è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della R.I. Complimenti.
Decessi. È improvvisamente deceduto il Macchinista Narciso Passerini del D.L. di Lecco da poco pensionato.
Condoglianze sentite ai familiari.
Premiazioni. Alla presenza di numerosi colleghi e di autorità sono stati premiati a Brescia i ferrovieri donatori di sangue. Ricordiamo fra gli altri il Tecnico del 29° Tr. Lavori Vanni Luciani, l'Operaio IE Paolo Cenzato ed il Capo Treno Renato Lombardi.
Nozze. Si sono uniti in matrimonio Vittorio Bresciani, Op. Qual. della Zona 461 I.E. di Treviglio e la sig.na Flavia Possenti. Auguri vivissimi.

NAPOLI

Nascite. Federica è nata alla sig.ra Marianna De Blasi, moglie del Segr. Ugo D'Escamard della 4ª Unità Speciale. È nata Francesca, nipote dell'ex Operaio dell'Ufficio I.E. di Napoli Michele Mazzarella. Alle neonate ed ai genitori i nostri auguri.
Lauree. Sergio Averaimo, figlio dell'Applicato Capo a r. Pietro e nipote del Capo Tec. Sup. Vincenzo, della 4ª Unità Speciale si è laureato con 110 e lode in Ingegneria Elettronica; pure con la massima votazione e la lode si è laureata in Psicologia ad indirizzo sperimentale Clelia Romeo, figlia del C.S. Sovr. dr. Bruno, titolare della stazione di Napoli Mergellina.
Si è laureato in Medicina e Chirurgia con 110 e lode Claudio Esposito, figlio dell'Op. Spec. Ennio dell'Autorimessa I.E. di Napoli Centrale. Ignazio Aletta, figlio del C.T. Nicola, in servizio presso il Deposito T.E. di Napoli Campi Flegrei, si è laureato in Chimica Industriale a pieni voti. Ai neo dottori ed ai parenti le nostre congratulazioni.
Nozze. Il segr. Vincenzo Mauriello, dell'U.P.C. di Napoli, si è unito in matrimonio con la sig.nà Ines Isernia. Alla felice coppia vivissime felicitazioni.
Commiati. Hanno lasciato il servizio ferroviario perché collocati a riposo: il C. Tec. Sup. Vincenzo Romano, dell'Ufficio Collaudi Trazione di Napoli; l'Ausiliario Raffaele Iannone, della stazione di Napoli C.le; il Capo Treno Aldo Di Lorenzo, del D.P.V. di Napoli C.le; il C.P.V. Sup. Antonio Ferrara, dell'Ufficio Movimento di Napoli; il Guardiano Filomena Ferrara, della stazione di Nola; l'Assistente di Stazione Francesco Flavio Ignelzi, della stazione di Corsano; il C. Tec. Sup. Giuseppe Capozzi, della Squadra Rialzo di Napoli C.le; il Deviatore Andrea Carfora, della stazione di Cancello e il C.P.V. Sup. Girolamo Marano. A tutti gli auguri di lunga e serena quiescenza.
Decessi. È improvvisamente venuta a mancare all'affetto dei propri cari la mamma del Tec. Andrea Caiazza, della 4ª Unità Speciale. Sentite condoglianze.

PALERMO

Esodi. Per raggiunti limiti di età ha lasciato l'Azienda il Dirigente Superiore dott. Aldo Oggiano, Capo dell'Ufficio Sanitario Compartimentale.
Hanno ancora lasciato l'Azienda, molto festeggiati da colleghi ed amici, il Capo Stazione Sovrintendente, cav. Luigi Esposito, Capo del 1° Reparto Movimento Linea di Palermo Centrale, l'Applicato Capo Bernardo Cannariato, dell'Ufficio Ragioneria, ed il Manovratore Gaetano Canfarotta, della stazione di Palermo Brancaccio.
Lauree. Con la votazione di 110, la pubblicazione della tesi e la menzione al premio Albanese si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia Francesco Norrito, figlio dell'Applicato Giorgio, dell'Ufficio Materiale e Trazione.
Si sono pure laureati, con ottima votazione: in Economia e Commercio, Vito Maurizio La Rocca, figlio dell'Assistente Capo Antonino, della stazione di Trapani; in Ingegneria Meccanica, Stefano Carmina, figlio del Revisore Superiore a riposo Vincenzo, già in servizio presso l'Ufficio Movimento Compartimentale; in Scienze Na-

turali, con la votazione di 110 e lode, Rosa Maria Attardo Parrinello, figlia del Capo Gestione Superiore Luigi, della stazione di Canicattì.
Ai neo-dottori l'augurio di un brillante avvenire.
Auguri anche a Sandra Cocilovo, figlia del Capo Stazione Sovrintendente Giuseppe, Capo Ufficio D.C. di Palermo, che ha conseguito con la votazione di 110 e lode il diploma superiore per insegnamento dell'educazione fisica.
Cicogna express per i gemelli Roberta e Maria Graziella, nipoti dell'Applicato Capo Giacomo Santoro, della Divisione Approvvigionamenti; per Davide Casetta, dell'Applicato Antonino, della Squadra Rialzo di Palermo; per Lucio Alessio Giulini, dell'Operaio Qualificato Giuseppe, della Squadra Rialzo di Catania Acquicella; per Alberto Tocco, dell'Ausiliario Rosario, della Squadra Rialzo di Messina; per Dario Puletto, dell'Operaio Qualificato Angelo, del 35° Tronco Lavori di Agrigento Bassa; per Marco Machì, del Macchinista Matteo, del Deposito Locomotive di Caltanissetta; per Luca Mario De Lorenzo, dell'Applicato Capo Andrea, del Reparto IE 24/E di Catania; per Roberto Minissale, del Conduttore Giuseppe, del D.P.V. di Messina.
I nostri lutti. Profonda impressione ha destato fra quanti hanno avuto modo di apprezzarne le doti umanitarie l'improvvisa morte del Dirigente Generale a riposo ing. Aristide Loria, già Direttore Compartimentale di Ancona, che per molti anni fu Capo dell'Ufficio Materiale e Trazione Compartimentale. Ai familiari «Voci» formula sentite condoglianze.
Condoglianze anche ai fratelli Vassallo, Applicato Capo Cosimo e Macchinista Salvatore, entrambi in servizio presso l'Ufficio Materiale e Trazione, per la morte del padre, Operaio Specializzato a riposo Rosario, già in servizio presso il Deposito Locomotive di Palermo; all'Applicato Capo Ignazio Di Bella, dell'Ufficio Lavori, per la morte del padre Cav. Antonino, già applicato Capo presso l'Ufficio Movimento; ai familiari dell'Applicato Capo Gioacchino Li Pani, dell'Ufficio Materiale e Trazione.

REGGIO CALABRIA

Laurea. Giuseppe Pirazzo, figlio del Segr. Sup. di 1ª cl. dr. Salvatore, già Capo del Reparto «Concessioni di Viaggio» dell'Ufficio Personale Comp.le, si è laureato in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Padova con ottima votazione. Congratulazioni ed auguri.
Quiescenza. Per dimissioni lascia l'Azienda l'amico Tito Labate dell'Ufficio personale Comp.le. Al neo pensionato giungano gli auguri più cari di lunga e serena quiescenza.
I più vivi rallegramenti al collega Giovanni Mallamo, Capo Personale Viaggiante Sup.re, dirigente l'Ufficio Economato del Deposito Personale Viaggiante di Reggio Calabria, recentemente insignito dell'onorificenza di Cavaliere della Repubblica Italia.
Il Capo Gestione Ennio Perna della stazione di Cosenza, ha sposato la sig.na Francesca Florio. Auguri vivissimi.

ROMA/IMPIANTI

Lauree. Si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia Claudio Linardi, figlio del C.G. Sup. Leonardo della stazione di Civitavecchia. Complimenti.
Walter Pelagalli, figlio del Controllore Viagg. Sup. del Nucleo Controllori dell'Uff. Movimento di Roma si è brillantemente laureato in Lettere presso l'Università di Roma con il punteggio di 110/110. Auguri vivissimi.
Fiori d'arancio. Nella chiesa di S. Giorgio al Velabro si sono celebrate le nozze della dr.ssa Paola Corazza, figlia del C.G. Sovr. a r. Silvio già Dirigente dell'Uff. Telegrafico di Roma Termini ed il dr. Vincenzo Palazzo. Ad entrambi, dipendenti della B.N.C., in questo fausto giorno, le congratulazioni più sentite da parte di tanti amici.
Cicogna-express. Carissimi auguri per Antonio Graziano, figlio primogenito del Manovratore Paolo in servizio presso la stazione di Roma Termini.
Quiescenze. Porgiamo i più cordiali saluti ed auguri al prof. Antonio Staffa, Medico di Riparto da tanti anni in servizio presso l'Ambulatorio FS di Roma Termini, esonerato per raggiunti limiti di età. Auguri vivissimi anche per il Capo Gest. Dante Arcangeli della Gestione Merci di Roma Tuscolana, collocato in questi giorni in quiescenza ed alla Guardiana Emma Giansante già in servizio presso la stazione di Magliana. È andato in pensione Avio Cipriani, Capo Sq. Manovali del D.L. di Roma S. Lorenzo.
È andato anche in pensione il Capo Gest. Sovr. Pasquale Di Ventura, Vice Dirig. del Transito Unificato di Roma Termini. Tutti i colleghi della stazione, ed in particolare quelli del suo Ufficio, gli augurano tante cose felici per il futuro.
I nostri lutti. È venuto a mancare l'Ass. Viagg. Leandro Meloni del DPV di Roma Termini, ucciso dal lancio di un sasso, mentre era in servizio sul bagagliaio del tr. 688. Alla moglie ed alle figlie, così tragicamente colpite le condoglianze più sentitte da parte di tutti. È deceduta la sig.ra Maria Simeoni, madre del C.S. Claudio D'Angelo in servizio presso la staz. di Monterotondo e moglie dell'ex Titolare della stessa stazione Antonio. Porgiamo sentite condoglianze ai due colleghi per il luttuoso evento.

ROMA/SERVIZI

Nascite. Silvano Serra dell'Uff. Stampa del Gabinetto del Ministro, annuncia la nascita della nipotina Noemi. Auguri vivissimi.

CEU
Nascite. In casa del Segr. Sup. Giovanni Riggio da oggi c'è Isabella festosamente accolta. Auguri vivissimi ai neo genitori da parte dei colleghi del CEU.
Lutti. Le più sentite condoglianze da parte dei colleghi del CEU al Segr. Teresa Scifoni per la perdita immatura del marito.

COMMERCIALE
Nel corso di una simpatica riunione i colleghi dell'Ufficio Marketing hanno salutato il Segretario Sup. di 1ª classe Guido Bournens che, dimissionario, ha lasciato il servizio attivo. All'amico Guido giungano cari e affettuosi auguri di lunga e serena quiescenza.
La casa del Segretario Anna Tanzilli dell'Ufficio Viaggiatori è stata allietata dalla nascita di un bel bambino: Daniele. Al neonato e ai genitori gli auguri di «Voci». Auguri che estendiamo al Segr. Germana Mosello del Serv. Comm. e al marito Raffaele Bruno, App. presso la Dir. Gen. del Coordinamento per la nascita di Eleonora.
Profonda costernazione ha provocato fra i colleghi tutti la notizia dell'improvvisa scomparsa del piccolo Giampiero, figlio del Capo Gestione Sup. Domenico Morabito dell'Ufficio Andamento Gestioni. All'amico Domenico e alla sua famiglia, così duramente colpiti dal gravissimo lutto, giungano le nostre più sentite condoglianze.

IMPIANTI ELETTRICI
Il Dirigente Sup. a r. dott. Demetrio Errigo, già del Servizio I.E., ha festeggiato le nozze d'oro con la consorte, signora Teresa Minuto. Alla felice coppia inviamo i nostri migliori auguri.

ISTITUTO SPERIMENTALE
Il 14 aprile ha lasciato l'Azienda, per raggiunti limti d'età, l'Ing. Giulio Giovanardi, Direttore dell'Istituto Sperimentale.
Nel corso di un simpatico incontro con il personale dell'Impianto, il prof. Giovanardi ha ricordato i suoi tanti anni di ferrovia, trascorsi prima al Deposito Locomotive di Roma S. Lorenzo, poi al Servizio Materiale e Trazione in qualità di Capo Ufficio Studi ed infine, dal 1973, presso l'Istituto Sperimentale.
Al prof. Giulio Giovanardi i più fervidi e sinceri auguri di una lunga e serena quiescenza.
Cicogna Express. La casa dell'Isp. P.le Pierluigi De Marinis è stata allietata dalla nascita del secondogenito Daniele.
Al collega De Marinis, alla signora Gianna, al piccolo Daniele ed al fratellino Alessandro, i più cari auguri d'ogni bene.
In casa del collega Michele Rinaldi la cicogna ha portato la piccola Danila, per la gioia di papà e mamma Maria Luisa.
L'Ispettore P.le Fabio Cavallaro è diventato papà per la prima volta. A fare compagnia a papà Fabio ed a mamma Giuseppina è giunto il piccolo Aurelio. I più sinceri auguri d'ogni felicità.

LAVORI
Felicitazioni per una brillante carriera ai fratell Fabrizio e Mauro figli del Segretario Antonino Bellia, che si sono laureati con 110 e lode: Fabrizio in Medicina e Chirurgia e Mauro in Giurisprudenza. Ai coniugi Bellia, Marisa e Antonino, vivissime congratulazioni da parte dei colleghi e dagli amici.

MOVIMENTO
Auguri vivissimi di lunga e serena quiescenza ai colleghi neopensionati Michele Bosco, Rev. Sup. di 1ª cl. Capo del Reparto M. 512 «Scambio veicoli con le ferrovie concesse e convenzioni con il Ministero di Grazia e Giustizia» ed alla signora Anna Maci, Segr. Sup. dell'Ufficio II e in posizione di distaccata alla 3ª Unità Speciale.
È deceduto il comm. Vincenzo Somasca, Ispettore Capo a riposo del Servizio Movimento. Alla famiglia giungano le più sentite condoglianze.

TORINO

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda: il Segr. Sup. di 1ª cl. cav. Franco Aguggia dell'Uff. Sanitario; il C.G. Sovr. Luigi Ottenga, Dirigente la Segreteria di Torino P. Nuova; il Cond. Romano Ghibaudo del DPV di Cuneo; il Verif. Domenico Brizzi del Posto Verifica di Modane; al DL di Cuneo i Macch. Silvio Barello e Giu-

seppe Avena; al DL di Alessandria i Macch. Mario Ferretti, Stefano Pomesano, Oreste Bertana e Renato Delonghi, l'A.M. Giovanni Conta, il M.T.M. Vito Manetta, l'Aus. Bruna Zanellato, il Manovr. Vincenzo Sartoris ed il C. Sq. Man. Pietro Robotti. A tutti questi colleghi i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Binario dieci. La signora Luisa Piarulli, consorte del C.G. Lanfranco Argirò dell'Uff. Commerciale e Traffico, si è da poco brillantemente laureata presso l'Università di Torino in Pedagogia ad indirizzo psicologico. Vivissime congratulazioni.

Marcia nuziale. L'Aus. Umberto Iele, della Sq. Rialzo di Novara, ha condotto recentemente all'altare la sig.na Maria Rosaria De Luca; ai giovani sposi auguri di ogni bene e felicità.

Cicogna express. Federica all'Appl. Enrica Fiore dell'Uff. Sanitario; Carla al Macch. Giuseppe Panero del DL di Cuneo; alla Rimessa Locomotive di Modane Ivan al C.D. Gabriele Zgrablic e Samantha al Verificatore Lorenzo Fasano; al DPV di Cuneo Francesco al C. Tr. Lorenzo Garello ed Anna Rita al Cond. Franco Murri; al D.L. di Torino è nato Enrico, primogenito del Mac. Giorgio Ghiberto. Felicitazioni ed auguri.

Lutti. In pensione sono deceduti: l'ex Macch. Enrico Carrera, già del DL di Torino Smistamento, per tanti anni attivista sindacale nonché valido collaboratore del DLF torinese; l'ex Appl. C. Edoardo Marinaccio, già dell'Uff. Ragioneria; l'ex C. Tr. Giovanni Perano, già del DPV di Cuneo. Alle famiglie le più sentite condoglianze, che estendiamo al C.G. Sovr. Mansueto Golini, Capo del 5° Rep. C.T. di Modane, per la morte della madre, sig.ra Ines Tortini ed al Macch. Giorgio Bessone, del DL di Cuneo, per la scomparsa del padre, sig. Giorgio.

TRIESTE

È stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica italiana il Segretario Superiore a riposo Vinicio Leprini, fino a qualche mese addietro Capo della Segreteria del locale Ufficio Movimento.

A Monticelli, nella Chiesa Parrocchiale di «S. Maria Maggiore», si sono uniti in matrimonio il Capo Tecnico Antonio Franchitto, addetto al Reparto Collaudi del locale Ufficio Materiale e Trazione e la signorina Rosalba Caprarelli.

A Fasano, nella Chiesa di «S. Maria della Salette», hanno pronunciato il loro «sì» l'A. Macch. del D.L. di Trieste C.le Giovanni Pinto e la sig.na Vittoria Petruzzi. Ai novelli sposi giungano auguri di tanta felicità.

La casa del Macchinista Giuseppe Del Mese, dipendente del D.L. di Trieste C.le, è stata allietata dalla nascita di Giovanni. La cicogna ha bussato alla porta di casa del Macchinista del D.L. di Trieste C.le, Bogomir Skerlavaj e vi ha lasciato Lavinia.

Festa grande in casa del Capo Staz. Sup. Gianfranco Ellero, della stazione di Udine, per la nascita di Simona, e in casa del Conduttore del DPV di Trieste C.le, Alberto Russo per la nascita di Nicholas.

Ai neonati e ai genitori giungano le nostre felicitazioni.

Si è spento di recente l'Applicato in quiescenza del D.L. di Trieste C.le Giuseppe Girometta.

Ha cessato di vivere il Capo Tecn. Sup.re Amedeo Bernardini, Dirigente del Posto di Sorveglianza A.S.G.E.N. di Monfalcone. È deceduto a 39 anni l'Ausiliario Stelio Mazzarotto, del Magazzino Comp.le I.E. di Aurisina.

Lutto in casa dell'Operaio Qualif. della Zona 15/2 I.E. di Udine, Adolfo dall'Oste per la morte della giovane moglie, signora Piera Raffin; del Revisore Sup.re dell'Uff. Movimento Mario De Castro per la morte della madre, signora Iolanda Dobrigna; del Capo Treno Livio Zorzetto, addetto al Reparto Andamento Treni dell'Uff. Movimento, per la morte del padre, signor Giorgio Difendente; del Deviatore della stazione di Udine Roberto Fantini, per la morte della madre, signora Marianna Snidaro e dell'Operaio Qualif. del 6° Tr. Linea di Portogruaro Valerio Sclosa, per la morte della madre, signora Guerrina Venturuzzo. Condoglianze.

Sono stati di recente collocati in quiescenza il Segretario Sup.re geom. Ferruccio Bergamin, Coadiutore del Reparto Tracciati e Raccordi dell'Ufficio Lavori, l'Applicato Capo Silvio Brandolin, del Reparto Archivio e Protocollo dell'Uff. Lavori; il Segretario Sup.re Rolando Baldissera, Capo Reparto Fabbricati dell'Ufficio I.E. e Presidente dell'Associazione Ferrovieri ex combattenti; il Maestro del Lavoro C. Ten. Sup.re Alberto Fieramosca, Capo del Reparto Sottostazioni Elettriche di Trieste C.le; il Capo Tecn. Sovr. Silvano Marsilli, Capo del Reparto d'Esercizio 11/E di Trieste C.le; l'A. Macch. del D.L. di Trieste C.le Lindoro Vesnaver; l'Ausiliario del D.L. di Trieste C.le Silvano Lalovich; il Macchinista Angelo Spada del D.L. di Trieste C.le.

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

VENEZIA

Ha lasciato l'azienda, dopo un quarantennio di attività, il dr. Gaetano Pappalardo, Capo del locale Ufficio Ragioneria da oltre un anno. Funzionario intelligente e preparato, sempre disponibile al rapporto umano, il dott. Pappalardo ha trascorso la sua lunga carriera quasi interamente all'Ufficio Ragioneria di Torino. Al saluto di commiato, cordialissimo, che gli è stato rivolto dalla dirigenza del Compartimento di Venezia e dai collaboratori tutti si aggiunga il nostro più affettuoso augurio di una lunghissima quiescenza.

Tanti auguri sentiti anche agli altri neo-pensionati, fra i quali il Tecnico Silvio Barbiero, l'Ausiliario Ezio Trevisan, il Capo Squadra Manovali Aldo De Rossi dell'Officina Comp.le IE di Mestre.

Auguri ai neo-sposi Gianni Favaro, Segretario all'Ufficio Trazione, e Corinna Molin, che si sono uniti in matrimonio nei giorni scorsi nella chiesa di Robegano, in provincia di Venezia.

Fiocco Azzurro per la nascita di Alberto in casa del Segretario Angelo Vecchi dell'Ufficio Lavori. Felicitazioni vivissime.

In seguito a incidente stradale è deceduto il dott. Guido De Rossignoli, medico di Riparto di Camposampiero da moltissimi anni. Ai familiari del valente professionista giungano da parte dei ferrovieri tutti i sensi del più profondo cordoglio.

Sempre in seguito a incidente stradale è mancato l'Ausiliario Orlando Desiderio della stazione di Padova. Condoglianze sentite alla famiglia.

Alcuni colleghi sono stati colpiti da grave lutto familiare: il C. Tecnico Sup. Italo Campagnol della Trazione per la morte della consorte, sig.ra Giuliana Ziliotto; l'Ausiliario Vittorino Pilan, l'Op. Qual. Giuseppe Chillon e il Tecnico Dino Santarossa — tutti dipendenti dall'Officina Compartimentale IE di Mestre — per la scomparsa del genitore, l'Op. Qual. Paolo Vesco dello stesso impianto per la morte della madre. A tutti esprimiamo i sensi della nostra più commossa partecipazione.

VENEZIA

Il Dirig. Sup. Pasquale Esposito, Capo dell'Ufficio Materiale e Trazione, si è trasferito a Roma, dove ha assunto la dirigenza dell'Ufficio Compartimentale. Al valente funzionario giungano le congratulazioni più vive per il nuovo incarico. È stato nominato Capo dell'Ufficio di Venezia il Primo Dirigente ing. Andreino Gritti, proveniente dal Compartimento di Verona, al quale pure formuliamo un fervido augurio di buon lavoro.

Nozze. L'Ass. di Stazione Dario Bondi della stazione di Venezia S. Lucia si è unito in matrimonio con la sig.na Carla De Stefani. Ai neosposi auguri affettuosi.

Tre maschietti, tutti primogeniti, sono giunti per altrettanti colleghi della stazione di S. Lucia. Sono: Andrea, figlio del C.S. Mario Sanson; Omar, del C.G. Walter Scantamburlo; Nicola dell'Ass. Staz. Maurizio Mazzarotto. Ai neonati e ai loro genitori l'augurio di un futuro ricco di giorni lieti.

È deceduto, in seguito ad incidente stradale, il trentaduenne Manovr. Renzo Destro, lasciando la moglie e due bambini in tenera età. È deceduto recentemente il sig. Valentino Zampa, C.S. Sovr. a riposo, già titolare della stazione di Basiliano. Ai familiari i sensi del nostro sincero cordoglio.

Il lutto ha colpito alcuni agenti della stazione di Venezia. Sono mancati: la sig.ra Angela Zanata, madre del C.S. Sup. Ugo Cazziol; il sig. Giovanni Grisostolo, padre del C.S. Sup. Andrea; il sig. Mario Sbeghen, padre del Manovr. Giorgio; il sig. Natale Romagnolo, padre dell'Aus. Staz. Guido, e infine il sig. Emanuele Segato, fratello degli Assistenti Staz. Maurizio e Tarcisio Paolino. A tutti le nostre sentite condoglianze.

VERONA

Onorificenza. È stato insignito dell'Onorificenza di «Cavaliere» dell'Ordine al merito della Repubblica Italiana, il Capo Tecn. Sup. Ignazio Agrezzi, attualmente Dirigente del IV Tronco Lavori di Verona Porta Vescovo. Al collega Agrezzi i rallegramenti del personale e degli amici.

In pensione. Un caloroso augurio di serena quiescenza ai colleghi che recentemente hanno lasciato il servizio ferroviario: Segr. Sup. 1ª cl. Armando Piubello, Capo Reparto Infortuni-Malattie e Segr.

HOTEL VINCENETTE
97 rue de la Grotte (62) 94-20-10
65100 Lourdes - Servizi in tutte le camere - 3 pasti copiosi e variati - Pensione completa 120 FF.

LOURDES
visitate le
GROTTE DI BETHARRAM

Sup. Ernesto Caccamo, Capo dei Reparti Concorsi interni e accertamenti professionali nonché Concessioni di viaggio, entrambi dell'Ufficio Personale; Segr. Sup. Angelo Biondani, Capo Reparto Marketing dell'Ufficio Commerciale e del collaboratore Segr. Sup. Luciano Bellacini; Rev. Sup. 1ª Cl. Mauro Mariotti, Capo Reparto Carrozze dell'Ufficio Movimento, che in passato si era dedicato anche all'attività sindacale; Verificatore Angelo Polese della Squadra Rialzo di Bolzano.

Fiori d'arancio. Si sono uniti in matrimonio il Capo Tecnico Carlo Toffali dell'Ufficio IE e la sig.na Daria Corsi. Felicitazioni vivissime.

Sono nati. Alessandro, all'Ispett. P.le ing. Giovanni Saccà in servizio all'Ufficio Impianti Elettrici; Daniel, all'Op. Qual. Giuseppe Farinati della Zona 24/4 IS IE di Rovereto; Da Carpi: Giampaolo, al Manovale Pasquale Falduto e Armando, all'Aus. di St. Luca Madonna. Da Castel d'Ario: Mauro, all'Aus. di St. Stefano Nuvolari e Francesca, al Capo St. Francesco Di Lorenzo, Michele, al Deviatore Girolamo Pasi della Stazione di Verona PN. Dall'Officina GR di Verona: Elisabetta, al Tecnico Silvano Bianchi; Davide, all'Op. Qual. Eugenio Doro; Nicola, all'Op. Qual. Paolo Governo; Linda, all. Op. Qual. Moreno Piubello. Alessandro, al Capo Tecnico Pierluigi Gallio dell'Officina GR di Vicenza. A tutti l'affettuoso augurio di «Voci».

I nostri lutti. Sono scomparsi in attività di servizio: Manovratore Augusto Zoppi della stazione di Verona Porta Vescovo; Tecnico Francesco Fattori del II Tronco Lavori di Peschiera. Alle famiglie il cordoglio dei ferrovieri. Le nostre condoglianze, per lutti in famiglia, a: Segr. Tecn. Giuseppe Campesan dell'Ufficio Impianti Elettrici; Ass. Capo Steno Righetti del CRV di Verona; Capo Tecn. Sup. Lino Baggio, titolare del IX Tronco Lavori di Carpi; Ausiliario Reinhold Hofman della stazione di S. Candido; Ass. Capo Francesco Candian della stazione di Vicenza; Manovratore Arialdo Presterà della stazione di Verona P.V.; in servizio a Verona PN; Ass. St. Adelino Righetti; Ass. St. Michele Ferrari; Dev.re Gianfranco Pase; Man.re Carlo Veronese; Ass. St. Gianfrancesco Biondani; Ass. St. Renzo Modenese; Capo Gest. Gino Tambalo; Aus. St. Daniele Lanciai.

Giorgio Tomasi, cine-operatore del Compartimento di Verona ha vinto il premio speciale ARGEALP con il suo film «Giorni d'erba» al XXIII festival internazionale «Film della montagna e dell'esplorazione».

Al mare e ai monti con Jumbo Tour

Al mare a Rimini

Quota stagione 1985

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.

Hotel Regina - Miramare (direttamente sul mare)
Hotel Mulazzani - Miramare (sul lungomare)
Hotel Tiberius - Rimini (a 50 metri dal mare)
Hotel Villa Rosa - Riccione

Bassa Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 140.000 / Media Stagione: quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 182.000 / Alta Stagione: quote settimanali a persona, in 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 (c/o H. Regina).
In tutti gli Alberghi: escluso il Residence Jumbo, sconto del 30% ai bambini fino a 7 anni con aggiunta lettino nella camera degli adulti. **Sconto** del 10% alla terza e quarta persona adulta, in camere a 3 o 4 letti.

ALBERGHI CON PISCINA
Residence Hotel Jumbo:
bilocale più servizi, 4-5-6 posti letto, frigo, piscina, posto macchina garantito, cabine al mare, ampia terrazza.
Pensione completa presso Ristorante Hotel Jumbo.
Hotel Jumbo - Marebello e altri:
Hotel Monica - Rivazzurra (senza piscina)
Bassa stagione: quote settimanali a persona, 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 camere a 2-3-4 letti L. 196.000
Per camere singole aumento di L. 21.000 settimanali.

ALTRI ALBERGHI
Hotel Colon - Hotel Holland - Hotel Montecarlo e altri
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: 12 maggio, 19 maggio, 26 maggio, 2 giugno, 9 giugno, 16 giugno, 23 giugno
Media Stagione: 23 giugno, 30 giugno, 7 luglio, 14 luglio, 18 agosto, 25 agosto
Alta Stagione: 14 luglio, 21 luglio, 28 luglio, 4 agosto, 11 agosto, 18 agosto
Bassa Stagione: 25 agosto, 1 settembre, 8 settembre, 15 settembre, 22 settembre
Per il periodo dal 4/8 al 18/8 secondo disponibilità, aumento di L. 3.000 al giorno per persona.

In montagna

Valtellina
Aprica - Caspoggio - Livigno
Vi presentiamo i nostri soggiorni montani per l'estate 1985 nei seguenti alberghi:

Aprica - Hotel Villa Maria
Caspoggio - Hotel Kennedy
Livigno - Hotel Alexander

Quote stagione 1985

Per turni di 7 giorni di pensione completa, escluse le bevande, con sistemazione in camere con servizi privati, incluso tasse di soggiorno e iva.

H. VILLA MARIA - APRICA
Bassa Stagione dal 2/6 al 30/6 e dal 25/8 al 15/9 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 154.000

Media Stagione dal 30/6 al 21/7 e dal 18/8 al 25/8 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 189.000

Alta Stagione dal 21/7 al 18/8 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 217.000

H. KENNEDY - CASPOGGIO
Bassa Stagione dal 16/6 al 30/6 e dal 25/8 al 15/9 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 175.000

Media Stagione dal 30/6 al 4/8 e dal 18/8 al 25/8 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 210.000

Alta Stagione dal 4/8 al 18/8 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 280.000

H. ALEXANDER - LIVIGNO
Bassa Stagione dal 16/6 al 30/6 e dal 25/8 al 15/9 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 210.000

Media Stagione dal 30/6 al 28/7 e dal 18/8 al 25/8 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 224.000

Alta Stagione dal 28/7 al 18/8 quote settimanali a persona, in camere a 2-3-4 letti L. 294.000

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.

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.

Sono passati quarant'anni da quando è stata scattata la foto che pubblichiamo. Era il 1945, a Rimini, e in posa sono tre soggetti: due uomini e una macchina. La macchina: è una «locomotiva a vapore a nafta americana, in servizio a quel tempo», come scrive Duilio Fabbri, nostro lettore ed ex macchinista, che ha tirato fuori dai suoi cassetti questa foto.

Gli uomini: uno è Fabbri (quello più giovane, a sinistra), l'altro è il suo «maestro» — come lo chiama Fabbri — «che ora non c'è più, un vero maestro della locomotiva a vapore, un muso nero — così eravamo definiti — dal quale ho imparato a essere un macchinista. E i suoi insegnamenti li ho poi trasmessi ai più giovani».

Deve essere stato un bel rapporto, quello tra Fabbri e il suo maestro. Si vede dal sorriso aperto, cordiale, che i due amici rivolgono all'obiettivo. L'«americana» alle loro spalle è, allora, la «ferrea» complice di una bella amicizia: per essere macchinisti in gamba — ora, come nel 1945 — bisogna sì conoscere le macchine, ma anche conoscere ed apprezzare gli uomini.

Altri dieci anni di storia e di ferrovia. La ricostruzione è ormai avvenuta, ma sulla Roma-Formia si sta ancora lavorando alle arcate di un ponte (la guerra è lontana, dimenticata, ma la manutenzione delle linee ferroviarie richiede una manutenzione che potrebbe essere definita «ricostruzione permanente»).

No, i protagonisti di questa foto non sono ferrovieri, ma operai della ditta appaltatrice degli interventi alla linea e quel signore in giacca, cravatta e cappello è probabilmente un tecnico venuto a controllare l'andamento dei lavori. È invece ferroviere Vincenzo Sammartino, ex Segretario Tecnico Superiore del Servizio Lavori, che cortesemente ci ha consegnato la foto, e ferroviere è l'anonimo macchinista che vediamo fare capolino dalla cabina di guida della locomotiva 626-182 che sta trainando un convoglio lungo e affollato.

Ma si tratta soprattutto di una bella fotografia, costruita con grande sapienza di composizione. Dal punto di fuga (un po' spostato in alto sulla destra) partono le linee che costruiscono la prospettiva dell'immagine: i binari e la sagoma del treno sono speculari alle siepi e alla sagoma della collina, mentre a dividere simmetricamente la scena, c'è un palo della linea elettrica e il muro di sostegno della massicciata.

Insomma, da un lato la natura e dall'altro le macchine, la tecnica, gli uomini. E in questa lettura «simbolica» della foto, agli uomini spetta naturalmente il primo piano.

CINEMA

di Piero Spila

Con gli occhi dell'oriente

FRA QUALCHE settimana farà un caldo insopportabile. Saremo costretti a stare in casa, diventeremo nervosi e non faremo che litigare. È la preoccupazione maggiore del giovane funzionario inglese, Douglas, nei riguardi della bella moglie che l'ha appena raggiunto in India. E un'anziana connazionale aggiunge complice: «Gli uomini di queste parti non pensano ad altro. È tutta colpa del caldo». Di fronte ai colori e ai sapori violenti dell'India, la colonia britannica preferisce ritrarsi dietro la consueta facciata di rispettabilità, e con l'ossessione del clima giustifica malesseri e rimuove fobie.

Calore e polvere di James Ivory non si prefigge per l'ennesima volta di descrivere la barriera di prevenzioni e ottusità che separa due mondi e due culture — l'Inghilterra e l'India, l'oriente e l'occidente — ma rappresenta cinematograficamente la distanza che separa la superficialità delle prime impressioni (che in certi casi rimangono le uniche) dall'approfondimento dell'esperienza diretta, la suggestione delle apparenze dalla verifica degli smascheramenti. In anticipo di qualche mese sul già celebre kolossal di David Lean, *Passaggio in India*, che apparirà sugli schermi italiani solo nella prossima stagione, il film di Ivory affronta gli stessi scenari, ma con un'ottica opposta e con un atteggiamento più esplicito.

La protagonista di *Calore e polvere*, Anne, è una ricercatrice della BBC, che si reca in India per lavoro, ma in realtà perché incuriosita dal mistero della sua antenata Olivia: una donna bellissima che, negli anni venti, passò dalla rispettabilità di un matrimonio borghese e senza sorprese allo scandalo di una passione violenta e incontrollata. Effetto scatenante non è certo il clima o gli incantesimi dell'India, ma la noia, la curiosità, la voglia di trasgredire, e soprattutto il fascino virile di un ambiguo principe locale, che sembra incarnare perfettamente il passaggio storico del suo paese e della sua casta (feste, lussi sfrenati, ma anche preoccupazioni economiche, squallidi commerci, ripicche, miserie).

Nella sua ricerca Anne esamina documenti, ascolta testimoni, vive nelle abitazioni degli indiani e si abitua ai loro comportamenti, e alla fine capisce, più con il cuore che con la ragione, il comportamento di Olivia. Il suo scandalo — come ammette un personaggio del film — non è stato di aver trasgredito alle regole della comunità inglese per passare a quella indiana (che aveva regole altrettanto rigide), ma di aver misurato e percorso la distanza che separa le due civiltà a confronto. Non si può conoscere senza essere coinvolti, non si può amare davvero un paese (come ipocritamente dicono di fare gli inglesi della colonia) disprezzando i suoi costumi. In *Calore e polvere*, Ivory tradisce la sua origine di documentarista più diligente che geniale. Convincente nel rappresentare l'India nelle sue manifestazioni più suggestive, più schematico quando deve approfondire psicologie e motivare comportamenti. Ottima, invece, l'interpretazione di Julie Christie (Anne) e, soprattutto, di Greta Scacchi (Olivia), giovane attrice di origine italiana, professionalmente formatasi in Australia. Risentiremo presto parlare di lei.

Greta Scacchi in una scena di «Calore e polvere»

SEGNALAZIONI/FILM

«Il gioco del falco» di John Schlesinger

Tratto da un best-seller di Robert Lindsay, noto columnist del «New York Times», il film di Schlesinger narra il lungo percorso che ha portato due giovani di buona famiglia, rigorosamente educati con i principi patriottici dell'America più reazionaria e ottusa, a tradire la patria e, soprattutto, a diventare alleati dell'Unione Sovietica. Più che dal fatto in sé (il meccanismo del tradimento è così semplice e smaccato da sfiorare il grottesco), Schlesinger è attratto dalle cause che lo hanno determinato e dalla distanza che separa — purtroppo in maniera incolmabile — i sogni dalla realtà, i progetti e le realizzazioni.

«Purple Rain» di Albert Magnoli

Sexy-rock e motociclette. Tenute sadomaso e scolli vertiginosi, guêpieres e giarrettiere. Disinibizioni e moralismi. Luci psichedeliche e fumogeni. Estasi e miserie. «Purple Rain», la fortunata performance musicale di Prince, è diventata anche un film, e il popolare esponente della nuova musica rock americana lo interpreta con il carisma e il protagonismo della star. Poco più di vent'anni, dieci milioni di dischi venduti, Prince esordisce nel cinema con un progetto stilisticamente ambizioso: un compatto e dilatato videoclip, un universo notturno di vicoli, locali, bar, in cui lo sviluppo narrativo e l'alternarsi delle situazioni non isolano ma, in qualche modo, integrano e valorizzano gli spazi musicali coperti da vari complessi di successo («The Revolution», «The Time», «Apollonia 6»). Per i giovani.

LIBRI

Carla Mann: attrice

GENIALITÀ e cultura li ha respirati fin da bambina e del resto come può essere il contrario quando si porta il cognome Mann? Quando si hanno due fratelli come Thomas e Heinrich, quando si vive in una casa della ricca borghesia decadente di Lubecca dove il demone dell'arte imperversa? E da questo demone anche Carla Mann non può non essere contagiata. Ma purtroppo lei non ha il genio di Thomas né il grandissimo ingegno di Heinrich. Abbandona così le velleità letterarie e sceglie di fare l'attrice forse credendo in un'autentica vocazione, forse per emanciparsi in una delle rare maniere a quel tempo concesse a una donna.

Per lei Heinrich, che le fu legato da un affetto intensissimo scrisse un lungo racconto, *Attrice*, pubblicato per la prima volta nel 1906 e oggi riproposto dalle Edizioni Serra e Riva in una versione a cura di Maria Teresa Mandalari.

Carla Mann non sfonderà mai come attrice, piccoli ingaggi, teatrini di provincia, mai una scrittura fissa ma in compenso tante umiliazioni.

Carla sopporta questo calvario per qualche anno poi è costretta a riconoscere che la sua carriera è fallita. In più, proprio in questo momento, subisce una fortissima delusione sentimentale, delusione che è probabilmente l'elemento determinante per cui, a soli ventinove anni, Carla si avvelena in casa di sua madre, a Polling.

Questa la vicenda reale che tanto da vicino rispecchia quella di Leonie, protagonista di *Attrice*.

Anche Leonie si butta smaniosamente sul palcoscenico alla ricerca dell'avventura, dell'indipendenza, della celebrità. Anche a Leonie il successo sfugge continuamente di mano. Quanto alla vita sentimentale, il sole che la illumina è davvero ben pallido. La relazione con Harry, un ricco commerciante, è infatti per Leonie solo fonte di tormento. Chi sia Harry, l'autore non ce lo dice. Forse un timido, forse un masochista, forse un omosessuale, quello che è certo è che non può essere l'uomo per Leonie.

Il finale di *Attrice* è aperto, pericolosamente aperto. Thomas Mann non ci dice che fine farà la sua protagonista ma quattro anni più tardi — e proprio quattro anni più tardi si uccide Carla — Thomas pubblica e fa rappresentare un dramma, tratto dal vecchio racconto e con lo stesso titolo, *Attrice*, che termina con il suicidio di Leonie.

Heinrich non è comunque il solo a prendere spunto da Carla. Molti anni più tardi, Thomas, nel Doctor Faustus, elaborerà il personaggio e la vicenda di sua sorella in quello di Clarissa Rodde. A questo punto vita reale e creazione letteraria si fondono, la vita diventa arte e l'arte diventa vita formando una matassa di cui non è più possibile trovare il bandolo. *Attrice* resta comunque un piccolo pezzo di bravura di un autore, Heinrich Mann, non sempre apprezzato dalla critica nel suo vero valore e che solo oggi si sta conquistando un posto di primo piano nel panorama letterario del primo novecento.

Marina Delli Colli

Heinrich Mann

Heinrich Mann, Attrice, Serra e Riva, pp. 115, lire 12.000

Le molte stagioni di Missiroli

NEL GIUGNO 1944, gli Alleati occupano Roma. La città è alla fame. Mancano il pane e i generi di prima necessità, ma i giornali abbondano. Accanto alle nuove testate e ai quotidiani dei partiti, usciti dalla clandestinità, vi sono anche giornali, come il «Messaggero», che hanno tenuto bordone ai tedeschi e ai fascisti. Gli Alleati sopprimono i fogli collaborazionisti. Dovranno trascorrere quasi due anni, prima che il «Messaggero» possa tornare in edicola. A guidare il giornale risorto c'è un giovane non compromesso col passato: Arrigo Jacchia. Ma di lì a poco viene estromesso e il timone del quotidiano romano passa nelle mani esperti di Mario Missiroli.

È un momento di grande tensione. Il referendum istituzionale ha segnato la vittoria della repubblica. De Nicola ne ha assunto la presidenza provvisoria, mentre De Gasperi ha varato il suo secondo ministero.

Missiroli ha sessant'anni. Un'età che per molti prelude al pensionamento, ma per lui è l'inizio di una nuova stagione della sua lunga carriera di direttore di giornali. Piccolo di statura, il viso cereo, l'occhio arguto, è uno di quegli uomini che non sembrano mai vecchi, anche perché hanno l'aspetto indefinibile di chi non è stato mai giovane.

Nell'Italia del dopo-referendum, Missiroli si schiera dalla parte di De Gasperi e diventa l'autorevole esegeta dello statista trentino, pur non perdendo di vista il partito socialista, o meglio Pietro Nenni, cui lo lega una simpatia largamente ricambiata.

Forse Missiroli vagheggia un'alleanza fra cattolici e socialisti. Ma è difficile dirlo, perché le sue scelte sono imprevedibili e il suo pensiero è suscettibile di continue evoluzioni e revisioni, sul piano dell'ideologia e anche della prassi. Nato a Bologna nel 1886, ha consumato gli anni dell'adolescenza nella frequentazione delle biblioteche. Da lì si è trasferito nelle redazioni dei giornali, non appena ha potuto indossare i pantaloni lunghi. Si è messo in luce nel 1914 con «Monarchia socialista», un saggio che (pur con gli aggiustamenti e le modifiche apportatevi dall'autore nelle successive edizioni) ha il merito di aver intuito con anticipo la necessità della conciliazione tra libertà e giustizia, liberalismo e socialismo. L'immissione delle masse proletarie nell'area del Governo, è questo un tema fondamentale che riappare negli scritti successivi, insieme con l'altro tema dell'antitesi tra la Chiesa e lo Stato, formazioni etiche universali e dunque opposte.

Gli sviluppi e anche le involuzioni del pensiero del giornalista emiliano, i suoi tentativi di armonizzare le posizioni teoriche con la mutevole realtà delle vicende politiche, sono analizzati nel libro che Gaetano Afeltra ha dedicato a Missiroli e ai suoi tempi.

Nel 1918, poco più che trentenne, Missiroli assume la direzione del «Resto del Carlino», nel 1921 quella del «Secolo». Ridotto al silenzio dal fascismo, è costretto a vivacchiare con modeste collaborazioni anonime. Però, a cominciare dagli anni Trenta, rientra nel giro del grande giornalismo, allineandosi alle posizioni del regime.

Nel dopoguerra, Missiroli torna sul podio di direttore. Per sei anni è il numero uno del «Mes-

«Antiche storie e fiabe irlandesi», Einaudi - Lire 35.000
Nelle assemblee e nei festini regali, in occasione degli eventi che scandivano la vita delle comunità dell'antica Irlanda, i «filid» — poeti e veggenti — facevano rivivere per le corti fiabe dimenticate, storie esemplari, miti fondatori. Queste «Antiche storie e fiabe irlandesi», accuratamente raccolte, sono oggi presentate in un elegante volume da Einaudi e contengono vari generi: quelli del «corteggiamento», del «sogno», della «navigazione», della «razzia». Sopravvissuti nei secoli alle distruzioni delle biblioteche monastiche e alle insidie del tempo, questi testi — ottimamente tradotti e corredati da commenti e note — rappresentano una componente tanto preziosa quanto poco conosciuta della civiltà europea medievale.

Carlo Sgorlon: «L'armata dei fiumi perduti», Mondadori - Lire 18.000
Il romanzo dello scrittore friulano è ormai da mesi al secondo posto nella classifica dei libri più venduti. E sembra ben deciso a mantenere saldamente la sua posizione. Il Friuli, tanto caro a Sgorlon, è ancora una volta il protagonista di questo romanzo che racconta di una lontana estate in cui, appunto in Friuli, affluì un'armata di cosacchi. Un'armata pittoresca, formata da uomini, donne, bambini, cammelli, cavalli, tende, icone, che per circa un anno sostò in quelle aspre vallate nell'illusione di aver trovato finalmente una patria. Ma l'illusione finì tragicamente: gli alleati, impegnatisi a restituire ai russi il popolo traditore, li avviarono verso i campi di prigionia austriaci. E gli orgogliosi cosacchi preferirono il suicidio gettandosi con le loro donne e con i loro figli nelle acque della Drava.

Salman Rushdie: «La vergogna», Garzanti - Lire 18.000
Dopo il successo de «I figli della mezzanotte», l'osannato scrittore anglo-indiano torna con un nuovo romanzo. Omar Khayyam Shakil, «figlio di tre madri», è l'eroe di questa straordinaria vicenda che si svolge in un Pakistan storico e attuale, fantastico e mitico, straziato dalle lotte intestine esplose in seguito alla secessione del paese dall'India. Come ne «I figli della mezzanotte», Rushdie fa proprie le grandi narrazioni orientali per raccontarci la «vergogna» di un paese che affonda nel mare di una violenza accumulata in millenni di miseria e di sanguinose rivolte.

Jun'ichiro Tanizaki: «Pianto di sirena», Feltrinelli - Lire 12.000
Composti tra il 1910 e il 1917, i sei racconti che compongono l'opera sono tra i più significativi nella produzione del grande autore giapponese.
Uno stile perfetto, la capacità di penetrare profondamente nei recessi dell'animo umano, una sensualità avvolgente, il perenne risolversi della ricerca della bellezza nella perversione e nella crudeltà, l'irresistibile richiamo masochistico all'autodistruzione dell'uomo, sono denominatori comuni a tutti i racconti. Gli stessi temi Tanizaki li riprenderà poi in romanzi molto noti anche in Occidente quali L'amore di uno sciocco, La chiave, Diario di un vecchio pazzo.
I sei racconti sono tutti inediti tranne il primo, Il tatuaggio, *che è l'unico a essere già noto in Italia essendo apparso in una antologia della letteratura giapponese nel 1965.*

Sebastiano Vassalli: «La notte della cometa», Einaudi - Lire 18.000
Dino Campana: un mito, un eroe romantico, un uomo che ha sbagliato epoca o semplicemente un demente visionario? Questi e altri interogativi ci sono stati tramandati da una vita avventurosa, particolare, fitta di zone d'ombra e di risvolti inquietanti.
Oggi, Sebastiano Vassalli ha scritto per l'editore Einaudi La notte della cometa, *una nuova biografia romanzata del poeta toscano. Si tratta di un volume molto bello, dai toni caldi e misurati, ricco di un'umanità appena trattenuta nei termini di una scrittura volutamente oggettiva, fredda, distaccata dalla materia in esame.*
La conclusione a cui arriva Vassalli è che Campana è un perdente, un uomo sconfitto da sé e dagli altri prima ancora che dalle prove della vita, la cui esistenza è un susseguirsi di speranze e delusioni, di occasioni mancate e di appuntamenti mai andati in porto. Lo vediamo, nelle ultime, struggenti pagine del libro, intristire e progressivamente spegnersi nella sua squallida camera manicomiale. E con lui si spegne l'ultimo «maudit» della nostra letteratura e, forse, un'intera epoca letteraria.

saggero». Passa poi a dirigere il «Corriere della Sera» e mantiene l'incarico per sette anni, destreggiandosi tra un conservatorismo di fondo e qualche cauta apertura ai socialisti di Nenni.
Quando lascia il quotidiano di via Solferino e viene eletto presidente della Federstampa, Missiroli non diserta il giornalismo militante e ogni settimana è presente sulle pagine del «Messaggero» con un suo articolo. E andrà avanti così, fin quasi al giorno della morte che lo coglie all'età di ottantotto anni.
La complessa vicenda professionale ed umana del grande giornalista, è stata ricostruita da Afeltra con scrupolo ed impegno. Ma, alla fine del libro, ci troviamo di fronte a due divergenti immagini dello stesso uomo e ci domandiamo se Missiroli fu un cinico opportunista o se, nell'angustia dei tempi in cui fu costretto a vivere, rimase intimamente coerente a principi mai rinnegati. Quest'ultima è la tesi di Afeltra. Forse ha ragione, ma il dubbio resta.

Marcello Buzzoli

Gaetano Afeltra: «Missiroli e i suoi tempi», Bompiani, pagg. 201, lire 20.000

TEATRO

di Claudio Giovanardi

Pippo Franco e Massimo Ranieri: due successi

AL TEATRO Olimpico di Roma si susseguono, con un discreto successo di pubblico, le repliche di **Tutta un'altra commedia**, spettacolo fortissimamente voluto dal simpatico Pippo Franco, che oltre ad esserne autore del testo e delle musiche, ne è anche regista. Come spesso accade ad un comico nel pieno della sua maturità di artista e della sua massima popolarità presso il grande pubblico, anche Pippo Franco ha sentito il bisogno di dimostrare alla gente che pure i comici hanno un'anima, che pure i comici soffrono, riflettono, possiedono un loro mondo interiore sovente mortificato dalla necessità di dover far ridere a tutti i costi. Non a caso,

durante la commedia, viene citato Woody Allen, paladino dei comici «pentiti». Senonché, quando un comico vuol fare l'attore impegnato non riesce quasi mai a fare il passo per intero, e i risultati complessivi dello spettacolo ne risentono negativamente. La storia della commedia è semplice: Angelo, un quarantenne ex impiegato, decide di dar sfogo alla sua grande passione: fare l'attore; rileva una pizzeria e la trasforma in teatro, con esiti disastrosi. Lo soccorrono però in sogno due strani personaggi che poi si saprà essere nella realtà degli autori che scritturereranno Angelo e che lo spingeranno a cambiare del tutto vita e moglie. Il complesso dei personaggi si completa con un'attrice-veggente che prevede il proprio futuro di seconda moglie di Angelo e di sua partner artistica.

A parte le chiare citazioni autobiografiche, Pippo Franco vuole offrire in questa commedia un complicato intreccio di sogno e realtà, di mito e di quotidianità; la sua è una (ennesima) rilettura «a parabola» del mestiere dell'attore. Sinceramente, però, le parti che funzionano meglio sono proprio quelle in cui il simpatico Pippo sfoggia il suo repertorio di storielle, barzellette e ammiccamenti alla scarsa avvenenza che lo contraddistingue. Le parti «serie» dello spettacolo risultano al contrario contorte e piuttosto noiose, quasi staccate dal contesto e, quindi, scarsamente persuasive. Per quanto riguarda le interpretazioni, accanto a Pippo Franco, protagonista assoluto e sempre all'altezza della situazione, si muovono attori di secondo piano. Particolarmente deludente Piera Bassino nel ruolo della seconda moglie veggente. Buono Giancarlo Ratti nei panni di attor giovane. Una nota di merito, infine, per la scenografia curata da Raimondo Castelli.

Due importanti iniziative del Teatro di Roma per la prossima estate meritano di essere segnalate. Al Teatro Argentina, alla fine di giugno, si avrà una settimana non-stop dedicata al varietà. Sul palcoscenico, fra le 17 e le 24 si succederanno spettacoli, film, dibattiti, rievocazioni. Niente avrà comunque il sapore della «riesumazione» nostalgica. La consulenza drammaturgica è affidata a Oreste Del Buono e Mario Verdone, e tra gli spettacoli previsti c'è il fortunato **Barnum** con Massimo Ranieri e Ottavia Piccolo. Al Teatro Flaiano, invece, il protagonista assoluto, sempre nello stesso periodo, sarà il cabaret, del quale si rivivranno la storia e le diverse tappe che ne hanno caratterizzato l'evoluzione da spettacolo per pochi intimi a spettacolo di massa (grazie anche all'avvento della televisione). La conduzione è affidata a Sandro Massimini, mentre la consulenza drammaturgica è di Roberto Mazzucco.

Claudio Giovanardi

Massimo Ranieri e Ottavia Piccolo. Hanno ottenuto un ottimo successo con lo spettacolo «Barnum»

TELEVISIONE

Nuovi acquisti da Cannes

PER CINQUE giorni si è svolto a Cannes lo scorso aprile, il più importante mercato mondiale di programmi televisivi. Cinque giorni di incontri, trattative, visioni di programmi che condizioneranno le nostre serate televisive dei prossimi mesi. Quest'anno la RAI si è presentata al mercato TV particolarmente agguerrita. Ma vediamo tra acquisti, coproduzioni, progetti cosa c'è nella borsa della RAI dopo il passaggio dal «Mercato» di Cannes.

In collaborazione con la TV canadese, la RAI produrrà **La corsa alla bomba**: si tratta della storia di come si è giunti all'invenzione della bomba all'idrogeno.

Tra i programmi in avanzata fase di realizzazione presentati a Cannes, segnaliamo, **La Storia**, film TV tratto dal famoso romanzo di Elsa Morante, diretto da Luigi Comencini e interpretato da Claudia Cardinale (Rai Due); **Il Generale**, ovvero Giuseppe Garibaldi, con Ben Gazzara nella parte dell'eroe dei due mondi e con la regia di Luigi Magni (per questa produzione Raidue ha stanziato 11 miliardi), e un varietà internazionale dal titolo provvisorio di **Cinecittà** che in realtà è una sorta di Vittorio Gassman Show, realizzato da Bernardino Zapponi e dal francese Jerome Savary.

Tra i progetti, invece, c'è la trasposizione televisiva de **Le mille e una notte**; una miniserie intitolata **Il treno**, su idea di Enzo Bettiza; e un **Giulio Cesare e la sua storia**, al cui soggetto sta già lavorando Renzo Rosso e, con obiettivo pedagogico, la riduzione della Bibbia in cartone animato...

Ma vediamo gli acquisti. Giuseppe Rossini, Direttore di Raitre, ha fatto, a Cannes, un colpo grosso acquistando tre «pacchetti» di film: dalla M.G.M. - UA (la punta di diamante è **Ben Hur**), dalla M.C.A. (una chicca per i cinefili che potranno rivedere i cinque film di Hitchcock recentemente rientrati in distribuzione, **La finestra sul cortile**, **La donna che visse due volte**, **Cocktail per un delitto**, **L'uomo che sapeva troppo**), dalla EMI (in questo «pacchetto» c'è addirittura **Passaggio in India**, il kolossal di David Lean che ancora non è uscito nelle sale cinematografiche italiane).

Raitre ha fatto incetta di superfilm, ma ha anche avviato le trattative per l'acquisto di tutte le opere di Brahms e di quattro opere di Wagner da seguire in stereofonia. A sua volta produrrà la versione TV di tutte le opere di Verdi (più il Requiem), con la collaborazione de «La Scala» di Milano, «L'Arena» di Verona, «La Fenice» di Venezia, e altri grandi teatri europei.

Sul fronte delle TV private, la consolidata potenza economica del «net-work» Berlusconi si è imposta, come previsto, anche a Cannes. La sua società di rifornimento programmi, «Rete Italia Ltf.», ha concluso diversi affari brillanti. Dalla Paramount ha acquistato il gioiello della produzione: **Space**, una miniserie che ripercorre le tappe fondamentali della conquista dello spazio dal dopoguerra a oggi. Sempre dalla Paramount, **Wallemberg**, interpretato dal protagonista di **Uccelli di rovo**, Richard Chamberlain: è la storia di un diplomatico svedese che salvò la vita di migliaia di internati in campi di sterminio nazisti. «Rete Italia» ha comprato anche **The Cosby Show**, una commedia ambientata in una famiglia di colore, che in America ha battuto tutti i record d'ascolto.

Ma «Canale 5» non si è limitato agli acquisti e ha annunciato la prossima produzione (insieme a Video 80, la società che opera nel campo degli Spot pubblicitari) di un serial televisivo diretto da Carlo ed Enrico Vanzina. Titolo, **Un anno di scuola**. Insomma, un «Happy days»

all'italiana che racconterà le peripezie di diversi giovani liceali dei nostri giorni.

Alfonso Marrazzo

Cuore o batticuore?

Stephanie Powers e Richard Wagner, i protagonisti di «Cuore e batticuore»

È PROPRIO vero che il monopolio dei serial è in mano alle reti televisive private? Il successo di ascolto dei telefilm che vanno in onda nella fascia preserale su Raidue, rappresenta un'insidia crescente allo strapotere seriale dei «network». Prima il successo de **«L'Ispettore Derrik»** e adesso il ritorno di una serie che già riscosse molto successo nelle passate edizioni, **«Cuore e batticuore»** (realizzata da Sperling e Goldberg uno dei binomi più attivi e consolidati della produzione televisiva americana, e ideata da Sidney Sheldon), stanno confermando la tenuta di questa fascia d'ascolto (l'appuntamento è per le 18.40).

Jonathan e Jennifer Hart (Robert Wagner e Stefanie Powers) sono una coppia ricca, bella, felice e avventurosa, che è al centro di vicende sempre in bilico tra la sophisticated-comedy e l'avventura mozzafiato. Compagno delle loro peripezie è il maggiordomo tuttofare Max (Lionel Stander), una sorta di «deus ex machina» pronto a intervenire, e a risolvere come un asso nella manica, le situazioni impossibili in cui i suoi «padroni» si cacciano ogni sera. Attualmente Raidue sta mandando in onda la replica della prima serie di **«Cuore e Batticuore»** già trasmessa qualche anno fa. In un serial dalla struttura narrativa molto «forte», però, nuovi e vecchi episodi si confondono sempre un po': nei nuovi si riconoscono personaggi, vezzi di sceneggiatura, luoghi di trama e nei vecchi c'è sempre l'occasione per apprezzare una battuta, un'invenzione narrativa, magari sfuggita alla prima visione. E poi, a parte l'ambientazione che cambia a ogni puntata, i «numeri» di Jonathan e Jennifer ricalcano sostanzialmente gli stessi modelli «pilota». Modelli che a loro volta non sono nemmeno del tutto originali. **«Cuore e batticuore»** si rifà, infatti, esplicitamente a un lontano e fortunato antenato hollywoodiano: la serie di film dell'«Uomo ombra», con gli eleganti, ironici, mondani Nick e Nora Chandler (William Powell e Mirna Loy), le cui avventure giallo-rosa inciampano con frequenza nel guinzaglio di Asta, un impertinente terrier (anche i coniugi Hart possiedono un cagnolino, Arfer). Ma la serie dei rimandi, alla ricerca del primo stereotipo, non finisce qui. I film con Nick e Nora, a loro volta, sono l'infedele trascrizione del famoso romanzo «L'uomo ombra» di un maestro dell'«hard-boiled school», Dashiell Hammett, che si era ispirato per i personaggi di Nick e Nora a se stesso e alla sua compagna, la scrittrice e drammaturga, Lilian Hellmann.

Così dietro gli spumeggianti, simpatici (e un po' «soap») coniugi Hart, non c'è solo l'industria del serial televisivo, ma un intero filone della cultura americana, in cui le pistole si incrociano coi baci. Allora, cuore o batticuore?

Maurizio Valadon

DISCHI/CLASSICA

di Gianfranco Angeleri

«Robaccia» in originale

«ROBACCIA» ebbe a postillare Balakirev, il maestro di Mussorgsky, la partitura della «Notte di San Giovanni sul Monte Calvo», composto con l'intenzione di descrivere musicalmente il sabba delle streghe che una leggenda russa favoleggia accadere, nella notte precedente il 24 giugno, dedicato notoriamente a San Giovanni, sul monte Calvo, un'altura nei pressi di Kiev. La stroncatura del maestro portò l'autore a rielaborare il pezzo varie volte. L'ultima versione, con il brano finale del pacato e celestiale mattutino, fu poi ripreso dal più dotato dei «cinque» Rimsky Korsakov, che lo rielaborò nel modo che tutti conosciamo, seguendo la sorte di gran parte della musica di Mussorgsky (e non soltanto di lui), ripulita e trasformata con conoscenza musicale certamente assai più completa.

E Mussorgsky è stato conosciuto per lungo tempo attraverso la lente correttiva del Korsakov. Ma già nel cinquantenario della morte immatura, in Russia si cominciò a ricercare tra le carte lasciate dal nostro autore e a pubblicare l'opera omnia secondo i testi originali, anche allo scopo di valorizzarne lo spirito creativo nella sua genuinità. Fu un'iniziativa della quale da noi in Occidente, a dire il vero, non si ebbe riflesso degno di nota. Nel 1981, in occasione del centenario della morte, si potè disporre di un'edizione critica della musica di Mussorgsky così come egli la scrisse; musica che, privata dei paludamenti perfezionistici apportati dal Korsakov, appare in tutta la sua crudezza, nella sua osticità, profondamente russa, priva di tendenze orientaleggianti, che per i «cinque» fu spesso l'espressione della rivolta alla cultura occidentale, ma priva anche di qualsiasi influenza europea anche se nella stesura orchestrale si riconosce la scuola di un Berlioz e di un Liszt che, con Beethoven e Schumann, erano gli autori più ammirati dal Nostro. Una musica scarna dunque, lontana dalla città, dai salotti, che trae sostentamento dal folclore popolare contadino locale.

Claudio Abbado, con l'orchestra ed il coro sinfonici di Londra, ha ripreso alcuni brani nella loro stesura originale e li ha incisi in un Compact Disc curato dalla RCA (RD 70405). Tra gli altri la «Notte di San Giovanni a Monte Calvo»; e di questo desidero parlare, perchè in esso sintomatica è la differenza, subito avvertibile, tra testo originale e rielaborazione. Stilisticamente perfetta, più ariosa, la revisione del Korsakov: oserei dire più vicina a noi occidentali. Una stesura libera sia nella strumentazione che nei tempi nel rispetto rigoroso del tema originale che si conclude con la dolcezza del canto degli archi del mattutino fra il rintoccare delle campane. Non così il brano offertoci dall'Abbado, tra l'altro privo di questo mattutino. Un brano più essenziale, più aspro, più grezzo, quasi frammentario, molto più russo. Asprezza e frammentarietà interpretati dal Korsakov come difetti derivanti da insufficiente preparazione musicale cui si doveva porre rimedio (nel modo che conosciamo) ma che vogliono esprimere invece il vero modo di sentire dell'autore il quale non vuole indulgere al formalismo accademico dei conservatori. Una musica genuinamente

aderente alle immagini che si vuole richiamare: un sabba di streghe con tutta la sua truculenta diabolicità. Nonostante si debba riconoscere la lacunosità nella preparazione del Mussorgsky, quasi un dilettantismo incolto, bisogna ammettere che il risultato è degno di essere apprezzato, anche se in fondo, di fronte ad una scelta, saremmo favorevoli alla rielaborazione cui siamo abituati.
Insieme con quello di cui ho parlato, nel disco sono compresi altri otto brani del nostro autore, pressocché tutti nella stesura originale. Sono cinquantadue minuti abbondanti d'ascolto di buona musica. Nel libricino posto a corredo del CD troviamo un lungo commento in quattro lingue, compreso l'italiano.

Gianfranco Angeleri

DISCHI/POP-ROCK

Duran Duran. Ornella e Gino...

DI NUOVO i botteghini assediati per l'acquisto del biglietto d'ingresso; di nuovo giovani scatenate e urlanti di fronte ai loro idoli; di nuovo scene di «follia» collettiva: stiamo vedendo un filmato sui concerti dei Beatles o dei Rolling Stones? No, più semplicemente stiamo parlando di ciò che avviene oggi ai concerti dei Duran Duran e degli Spandau Ballet, i gruppi che hanno dominato incontrastati il mercato musicale in questo scorcio di 1985. I Duran Duran, con il loro album *Arena* (Parlophone) hanno raggiunto la definitiva consacrazione a stelle di prima grandezza. Tutti ricorderanno il pezzo forte dell'album, quel «The wild Boys» presentato con successo all'ultimo festival di Sanremo; ebbene, lo stesso sound aggressivo e spregiudicato si ritrova in ciascuno dei pezzi che compongono l'ellepì. Anche gli Spandau Ballet, il cui nome ha suscitato molte perplessità sulla pronuncia corretta (propongo: Spandàu Bèlet), hanno ricevuto un notevole impulso di notorietà dalla ribalta sanremese; il loro singolo «I'll fly for you» li ha imposti all'attenzione dei più giovani, pronti a farne dei beniamini da delirio. Il loro album si chiama *Parade* ed è edito dalla Chrysalis.
Quanti hanno avuto la fortuna di ascoltare dal vivo Gino Paoli e Ornella Vanoni nei loro numerosi spettacoli tenuti in giro per l'Italia e trasmessi anche da alcune televisioni private, si saranno resi conto del prodotto di altissima classe che i due artisti hanno preparato per il pubblico. Ora da quella magnifica esperienza è nato un album, *Sempre* (Ariston), in cui sono raccolti i grandi successi di Ornella e Gino, successi che fanno ormai parte della storia della canzone italiana. Molti sono i momenti significativi dell'album, ma vorrei ricordare, in particolare, la toccante reinterpretazione che la Vanoni offre di «Senza fine», una canzone che Paoli notoriamente scrisse per lei.
Chiudo con un disco che, a mio avviso rappresenta un piccolo gioiello della musica «west-coast»: *Crazy from the Heat* (Warner Bros), un album di David Lee Roth, solista del gruppo Van Halen, che stavolta si presenta da solo. Il disco, composto soltanto di quattro brani, è confezionato in modo intelligente e assai ben curato dal punto di vista degli arrangiamenti musicali. Il risultato è un prodotto godibilissimo, a metà strada fra rock e country, con una vena melodica sottile e riposante. Molto ha giovato al successo dell'operazione la collaborazione attiva di Ted Templeman, grande produttore e vero regista dietro le quinte dell'album. Sul lato A troviamo due pezzi: «Easy Street» e «Just a Gigolo»; sul lato B altri due brani: «California Girls» e «Coconut Grove».

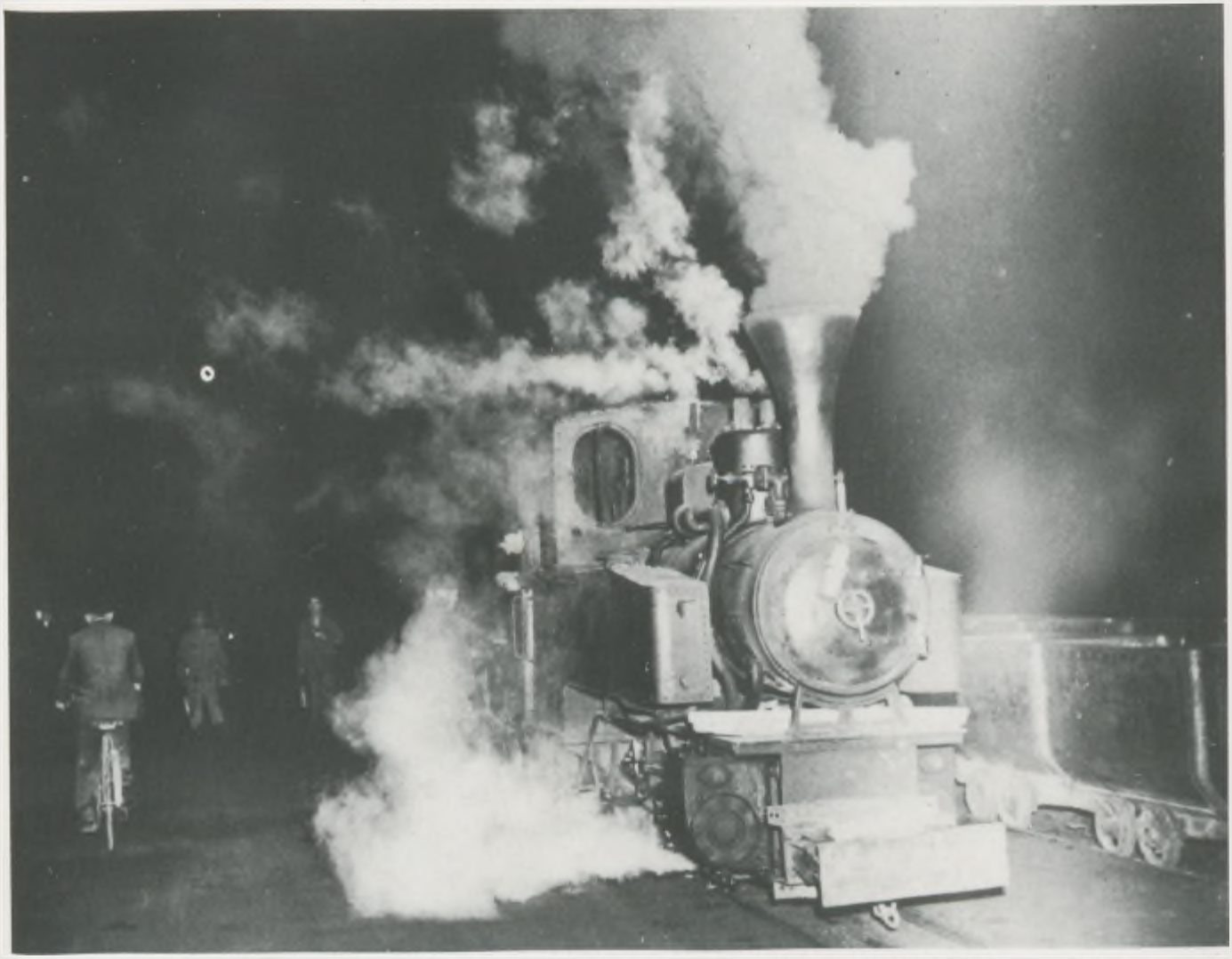
Claudio Giovanardi

Mick Jagger in assolo

I ROLLING STONES non hanno certamente bisogno di presentazioni. Per quel che sono e per quel che sono stati, rappresentano un riferimento di grande importanza nell'ambiente della musica rock. Da sempre si sono identificati con Mick Jagger, co-leader, insieme al chitarrista Keit Richards, della storica formazione inglese. Nonostante siano, a vent'anni e più dall'esordio, ancora in attività, proprio Mick Jagger ha deciso per la prima volta in tanti anni di uscire con un lp come solista, cioè senza il resto del gruppo.
Mick Jagger si avvale, in questo lp, di musicisti e di personaggi di primo piano, come i chitarristi Jeff Beck e Pete Townshend (ex Who), del pianista Herbie Hancok e dei produttori Bill Lansell e Nile Rodgers. Il risultato è un ottimo album di rock, immediato e ben suonato, che dimostra alla perfezione la consuetudine con le scene da parte del Leader. I brani sono una miscela di Rolling Stones, rock, funky e di grande carica emotiva. I musicisti che accompagnano Mick Jagger danno luogo a prove di consumata tecnica strumentale e grande fantasia.
Il battage pubblicitario che ha accompagnato la pubblicazione di quest'album è stato imponente, con il video-clip di **Just another night**, uno dei brani, che si pone all'attenzione, come uno dei migliori e più interessanti dell'anno. Nell'insieme dei brani spiccano l'iniziale **Lonely at the top, 1/2 A Loaf**, il già citato **Just another night**, ed il brano che dà titolo all'album **She's the boss**.
Mick Jagger dimostra così di essere realmente una delle figure più importanti del rock, anche senza i Rolling Stones. Ma nello stesso tempo l'importanza e la intatta freschezza del grande gruppo inglese è indubbiamente ribadita dalla gran voglia di suonare dei suoi membri, che nonostante abbiano tutti abbondantemente superato i quarant'anni, hanno ancora la voglia di rischiare e di realizzare prodotti di ottima fattura. Quest'album ne è la dimostrazione evidente, per i fans dei Rolling Stones e di Mick Jagger in particolare. Gli anni passano, ma per alcuni non lasciano segni.

Roberto D'Amico

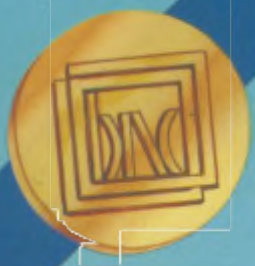
Gli Spandau Ballet in una foto promozionale



Federico Patellani:
Sardegna, 1950

Lo chiamavano «l'avvocato» per via di una laurea e di un esercizio professionale, brevissimo, in giurisprudenza. Poi il sopravvento della macchina fotografica, e Federico Patellani, nato a Milano da milanesi antichi il 1° dicembre 1911, divenne un nome a cui non si poteva non fare riferimento.
Questa foto, datata 1950, ed eseguita, molto probabilmente, in una zona mineraria della Sardegna, appartiene già alla seconda generazione fotografica dell'autore quando, nel dopoguerra, viene inviato dal settimanale «Tempo», diretto in quegli anni da Arturo Tofanelli ed edito da Fernando Palazzi, a documentare l'Italia della ricostruzione e della rinascita.
Patellani aveva iniziato con una «Leica» nel 1935. Usciva allora «L'Ambrosiano», giornale che fu tra i primi a pubblicare a tutta pagina la fotografia come informazione. Per questo foglio, Patellani inviò dall'Africa, dove svolgeva il servizio militare come ufficiale del genio, i suoi primi servizi. Poi la nascita di «Tempo illustrato», 1939, agli inizi della guerra, settimanale che vide la luce per iniziativa di Alberto Mondadori e che raccolse intorno a sé e alla nuova formula a cui il periodico si ispirava, un gruppo di milanesi di punta, come Alberto Lattuada e Luigi Comencini, due architetti che facevano i fotografi, Bruno Munari che impaginava e poi Quasimodo che scriveva didascalie, Lamberti Sorrentino, Carlo Bernari e lo stesso Patellani.
Da allora Patellani girò davvero il mondo pubblicando ampi fotoréportage un po' dappertutto. Aveva lasciato «Tempo» e la nuova figura di «free-lance» (libero professionista) gli consentiva grande mobilità. Ecco l'Italia del dopoguerra, il ritorno dei prigionieri, il referendum per la Repubblica, la nuova classe politica, le miss Italia, la nascita del benessere. Poi Congo e Somalia, India e Medioriente sulle rotte dei Crociati, in Sudamerica per gli emigrati ed esplorazioni sulle isole dell'avventura, da Conrad a Melville, Cook e Robinson.
Anche su Patellani sono state scritte celebri frasi. Una di queste è di Mario Soldati: «Le foto di Pat sono cinema senza movimento». Alla sua morte, avvenuta a Milano il 10 febbraio 1977, di immagini fisse il suo archivio ne conteneva circa 700.000, schedate, ordinate e datate una per una. Ad esse pensa ora il figlio Aldo, allievo di mestiere e di tradizione.

a cura di
Piero Berengo Gardin



Premio di Previdenza

La Banca Nazionale delle Comunicazioni ha il piacere di annunciare a tutti i Ferrovieri, in servizio od in pensione, che anche per il 1985 ha deliberato uno speciale "PREMIO DI PREVIDENZA" con lo scopo di rafforzare ulteriormente 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 1985 ed il 31 marzo 1986 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 31.12.84 godranno di una speciale rivalutazione del capitale, al momento del loro rinnovo nel corso del 1985, che tradotta in termini finanziari incrementa il rendimento contrattuale di circa il 5,5%.

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

VdR voci della rotaia

6

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE DELLO STATO ANNO XXVIII GIUGNO 1985

QUELLI DI NOTTE

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

VdR

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

Direttore
Francesco Pellegrini

Redattore capo
Piero Spila

Redazione centrale
Anna D'Angelo, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore

Segretario di redazione
Ferruccio Facchinelli

Amministrazione
Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Rita Montuschi, Renato Napoli, Renzo Ramiconi

A questo numero hanno collaborato
per i testi:
Gianfranco Angeleri, Camillo Benevento, Piero Berengo Gardin, Fernando Bilancia, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Aldo Cosentino, Roberto D'Amico, Giulio Giulietti, Giovanni Klaus Koenig, Ercole Incalza, Massimo Lugli, Alfonso Marrazzo, Aurelio Minonne, Renzo Nissim, Benedetto Pafi, G.B. Pellegrini, Renzo Pocaterra, Pasquale Piscitelli, Fernando F. Sanz.
per le foto:
Lorenzo De Palma, Bruno Di Giulio, Anastasio Grillini, Andrea Melloni, Luigi Zancan

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

Sommario

Copertina: Un ferroviere, un treno, la notte... (Foto di Mario Maurizi)

Lettere 4

Editoriale 5
di Francesco Pellegrini

Nella nostra Azienda si lavora «24 ore su 24». Ma chi sono, cosa fanno, cosa pensano capitreno, conduttori, macchinisti, insomma, i ferrovieri in servizio notturno?

I ferrovieri della notte 6
L'insostenibile pesantezza dell'esserci
di Aurelio Minonne
«Un po' di karkadé e divenni uno di loro»
di Renzo Pocaterra
Una notte, in treno
di Massimo Lugli
La buia parte dell'anima
di Patrizia Cimini

CEMT e Conferenza Nazionale Trasporti 14
di Anna D'Angelo
Intervista al Dott. Aldo Cosentino
Intervista all'Ing. Ercole Incalza

I giovani in ferrovia 20
di Fernando Bilancia

Messina: lo Stretto dei dilemmi 22
di Tiziana Gazzini e Piero Spila

Le voci di fuori 30
Sulla stampa - L'opinione

Roma in guerra 32
di Tiziana Gazzini e Benedetto Pafi

Binari nel mondo 34

Dai Compartimenti 37

Rubriche 38

Tempo libero 45

Voci di maestri 47
di Marcello Buzzoli

Una foto, un treno 51

LETTERE

Con Mussolini c'ero anch'io

Spett. Redazione,
l'articolo pubblicato sul vostro periodico nel numero di gennaio relativo al macchinista centenario Raffaele Viola, avrà certamente richiamato l'attenzione di molti pensionati e non soltanto la mia, che ho iniziato la carriera ferroviaria pochi mesi dopo Viola. Quell'articolo mi ha commosso anche per quanto è stato detto sui ferrovieri di quell'epoca. Per l'esattezza, però, devo dire che quel viaggio di Mussolini in Calabria ebbe luogo nel 1939 e non nel 1938. Io, in quell'occasione, fui comandato a scortare il treno, insieme con l'Ing. Consalvo, allora Capo Divisione Mov. di Reggio Calabria e con il Cav. Barillari, Capo Ufficio Orari.
Grazie e cari saluti.

Elia Augusto Gambini
Fano

Quanti chilometri?

Spett. Redazione,
sono un vostro abbonato non ferroviere (purtroppo!), accanito fermodellista al punto da fare anche la raccolta di biglietti ferroviari. Proprio guardando uno dei miei titoli di viaggio mi sono accorto di un particolare, ossia che la tratta Napoli C.le-Trieste C.le è, secondo le FS di 927 km. Ora però confrontando i suddetti chilometri (927) con quelli dei miei orari ferroviari, ho constatato che risultano 17 km in meno, infatti tutti gli orari da me sfogliati riportano la tratta Napoli C.le-Trieste C.le di 944 km. Logicamente lo sbaglio ci deve essere ma da parte di chi?

Vincenzo Portoghese
Napoli

Le distanze da stazione a stazione, in base a quanto stabilito dall'art. 19 § 1 delle vigenti «Condizioni e Tariffe per il trasporto delle persone sulle FS», si desumono unicamente dal «Prontuario delle distanze chilometriche», edito dall'Azienda FS, che fissa la distanza tassabile tra le due citate stazioni in Km. 927.
Tale chilometraggio corrisponde alla distanza effetiva tra Napoli e Trieste, per la via Roma, Firenze, Bologna, Venezia Mestre, Cervignano, che è quella comunemente tassata; i km 944 si riferiscono invece alla stessa relazione, con Venezia S. Lucia in luogo di Venezia Mestre, ovvero con un maggior percorso. Le distanze chilometriche desunte dagli orari citati dal Sig. Portoghese sono giuste relativamente al percorso più lungo.

Era una piattaforma girevole...

Cara «Voci»,
mi permetto di segnalarti un errore in cui è incorso un tuo collaboratore. Nella rubrica «Un treno nel cassetto» a pagina 45 nel numero 4 (che ho appena ricevuto), c'è una didascalia dove si legge: «... E poi, curiosamente, la foto è stata scattata nel momento in cui la locomotiva sta passando su un ponte di ferro (sotto si intravedono...)».
Sotto si intravede solo il perno centrale della piattaforma girevole, a destra dove ci sono quei due ferri a «V» vi è il meccanismo per farla ruotare, e, nella fossa si intravede grasso e sporco e unto, che nelle poche piattaforme rimaste si può vedere anche adesso.
Ora che ti ho fatto questa osservazione mi presento, mi chiamo Piero Siccardo sono ferroviere da quasi sei anni in forza alle Officine G.R. di Verona P.V., ho 32 anni, appassionato di treni da sempre faccio parte del gruppo «Amici della Ferrovia Italia» di Brescia, collaboro alla rivista «Voies Ferrees» edizione italiana ed alle «Monografie Ferroviarie» sempre delle edizioni Elle Di di Torino.
Spero che nessuno di Voi se ne abbia a male, perché per me è la prima volta che Vi scrivo, e per il resto la rivista mi piace anche nella nuova veste. Mi rammarico solo di non avere anch'io una foto antica da mandarVi. Cordialmente.

Piero Siccardo - Brescia

No, non ce ne abbiamo a male, collega Siccardo, anzi siamo grati a lei e agli altri numerosi lettori che ci hanno scritto segnalandoci lo stesso errore. Errore che ammettiamo (e il responsabile della rubrica ha già cosparso le ceneri sul capo). Prima di parlare dell'«errore», però, è il caso di chiarire un punto. «Un treno nel cassetto» è nata non come una rubrica tecnica, ma come spazio destinato alla memoria personale dei ferrovieri. E a questo aspetto si deve il suo grande successo. I «proprietari» delle foto che pubblichiamo mensilmente sono vecchi ferrovieri, oppure sono loro figli, loro nipoti, che rintracciano qualche treno nell'album di famiglia. Le informazioni a corredo delle foto non sono sempre esaurienti ed esattissime. Belle foto d'epoca risultano spesso quasi «senza parole». Allora il redattore, talvolta, costruisce il pezzo con l'unico elemento a disposizione — la foto — e, per il resto, con la fantasia. Ed ecco che può capitare anche di vedere un corso d'acqua là dove c'è solo una piattaforma girevole. Inconvenienti di una rubrica che più degli aspetti tecnici — sempre importanti, d'accordo — si preoccupa di «ridare vita» a vicende e uomini che hanno fatto la storia della ferrovia.
Tuttavia, ben vengano i nostri lettori a segnalarci le inesattezze e a rimettere a posto le cose.

E sotto i 500 metri?

Egr. Direttore,
innanzitutto vogliamo augurare a «Voci» così rinnovato un grande successo, vorremmo poi trattare, o meglio «perorare» sul suo e sul nostro giornale l'annosa questione del vestiario (per quanto ci concerne quella relativa all'indumento invernale). Lei sarà certamente a conoscenza del fatto che la nostra Azienda ha tralasciato il dovere dell'equità privando il personale di macchina che opera al di sotto dei 500 metri di quota di un indumento semplice come la cosiddetta giacca a vento. Questo ha suscitato non poca perplessità e anche molto disagio per il personale costrettto di fatto ad affrontare i rigori invernali con la sola divisa.
Detto questo, come si può ben comprendere, noi non tralasceremo di compiere tutti i passi ritenuti necessari. Sperando, comunque, che la situazione si sblocchi anche con il suo aiuto.

I Delegati del D.L. di Catanzaro Lido

Sulla questione prospettata dai colleghi di Catanzaro Lido, e già trattata precedentemente in questa rubrica, abbiamo interpellato il Servizio Personale. Questa la risposta.
«La richiesta, già all'esame da parte aziendale, deve essere presa in considerazione non per il solo personale di un impianto specifico ma con carattere di generalità, avuto riguardo a tutto indistintamente il personale di macchina della Rete. Peraltro, nel sottolineare la necessità di preventive ricerche di mercato atte a reperire un indumento idoneo, va precisato che il problema in esame dovrà comunque trovare soluzione nel rispetto delle compatibilità economiche e nell'ambito delle relazioni che vengono intrattenute con le rappresentanze nazionali delle Organizzazioni sindacali di categoria».

Ma c'è anche il lavoro quotidiano

A SEGUITO dell'approvazione della riforma «Voci della Rotaia» ha riservato gran parte degli ultimi numeri al lavoro di approfondimento della legge, corredato dai commenti registrati fra gli esperti ma soprattutto tra i ferrovieri a tutti i livelli.
Lo abbiamo fatto convinti come siamo che il ruolo del giornale aziendale sia soprattutto quello di favorire la più ampia partecipazione agli avvenimenti che, come la riforma, sono destinati a modificare profondamente norme e comportamenti, abitudini e scelte ma anche a sollevare speranze ed incertezze. L'approfondimento di temi istituzionali e politici che noi intendiamo continuare durante la fase preparatoria e realizzativa della riforma non significa però dimenticare e sottovalutare le esperienze più comuni di chi lavora nelle Ferrovie.
Rimane in questo senso invariato il nostro desiderio, dichiarato fin dal primo numero firmato da me come Direttore, di parlare ai ferrovieri con linguaggio sincero e rispettoso degli interessi e dei sentimenti della comunità ferroviaria, disposti anche ad affrontare e dibattere i temi che, più per pigrizia che per necessità, siamo soliti definire «difficili».

DOPO aver affrontato nel numero di marzo il tema dei giovani nelle Ferrovie, trattiamo oggi con un ampio servizio il problema del lavoro notturno dei ferrovieri. Un'esperienza che resta dura nonostante gli abbellimenti che letteratura e cinema ne hanno tentato.
Oggi è di moda la notte dopo la fortunata trasmissione televisiva di Arbore ma per i ferrovieri dell'esercizio essa ha connotati e caratteristiche tutte particolari che contribuiscono del resto a definire in tutta la sua specificità il lavoro dei ferrovieri italiani.
Su questi temi (ma anche su quelli legati ai problemi politici e istituzionali) non esiste una sola esperienza e quindi una sola opinione. I nostri servizi non possono essere solo ben fatti ma debbono altresì suscitare reazioni e favorire una migliore conoscenza della realtà del lavoro quotidiano.
Saremmo quindi lieti di verificare, dalle opinioni dei nostri lettori, quanto utile ed efficace possa essere in questo campo il ruolo del nostro giornale.

Francesco Pellegrini

I «ferrovieri

Per migliaia e migliaia di uomini la notte è soprattutto lavoro. Ad esempio per i ferrovieri. Capitreno, conduttori, macchinisti continuano i loro viaggi nella notte con un carico di viaggiatori e di sogni da portare a destinazione, in stazioni efficienti «24 ore su 24», dove a loro volta lavorano dirigenti movimento, capistazione, addetti... Ma chi sono, cosa fanno, cosa pensano i «ferrovieri della notte»? VdR cerca di saperlo.

MA LA notte, la notte no. È bastata una trasmissione televisiva di successo per far tornare di moda una cosa che avevamo sotto gli occhi da sempre. Ma soprattutto per far crollare di colpo il castello di teorie e divagazioni, giudizi e pregiudizi, costruito intorno alla notte da sociologi e studiosi del costume. La notte fa paura. Quando cala la sera le grandi città si trasformano in dormitori, gli italiani si chiudono in casa, le strade si svuotano, i cinema chiudono. Ma chi lo ha detto? È bastata una trasmissione e gli stessi giornali hanno riempito le pagine di interviste, elzeviri, corsivi. Scoprendo quello che gli abitanti delle grandi città già sapevano. Da qualche tempo, a uscire la sera in macchina, ci si ritrova imbottigliati negli ingorghi «a svastica» delle ore di punta. È vero, la notte è tornata di moda. Non sarà la «dolce vita» degli anni '60, ma l'abitudine di andar fuori, invece di restare a casa incollati davanti alla TV, sta riprendendo piede. E ad affollare le strade di notte non sono solo i nottambuli un po' gigolò e un po' maudit della tradizione, ma gente normale, coppie, famiglie, e anche «single», che la mattina dopo (e qui siamo all'autobiografia) devono fare la levataccia per andare al lavoro.

La notte si popola e fa quindi meno paura. E quello che perde in fascino e mistero, lo guadagna in sicurezza, accessibilità, praticabilità. Quindi la notte è buona, familiare, materna, la notte è relax, complicità, fantasia. E anche lavoro. Sì, perché per migliaia e migliaia di cittadini la notte, soprattutto, si lavora. Ad esempio in ferrovia. Treno e notte: due parole che formano un binomio leggendario e insieme tradizionale nell'immaginario collettivo. Da una parte c'è un'intera letteratura su avventure e disavventure di viaggiatori a bordo di treni notturni: incontri galanti e furti, femmine fatali e brutti ceffi. Dall'altra ci sono i racconti dei ferrovieri, i loro problemi, la loro verità.

della notte»

Ecco, uscendo dal mito e dalla leggenda, qual è la realtà del mondo ferroviario — uomini e strutture — nelle buie ore notturne? Innanzitutto sacrificio. Andare a lavorare di notte non è ancora, e non sarà mai, la stessa cosa di andare a lavorare di giorno. Andare a lavorare dopo cena non è come andare al cinema per l'ultimo spettacolo. Lo sanno bene quanti sono costretti a fare il turno «di notte». Una schiera un tempo molto folta che, anche grazie allo sviluppo delle tecnologie, si è andata assottigliando, ma che le esigenze della civiltà post-industriale e mediologica potrebbe nuovamente incrementare. Ci sono, viceversa, settori, situazioni, servizi, in cui nulla è cambiato, per il semplice motivo che di notte si lavora sempre a pieno regime. In ferrovia, ad esempio, si potrà mai fare a meno dei turni di notte? Anche alle soglie del 2000, macchinisti, capitreno, conduttori continuano i loro viaggi nella notte, con un carico di viaggiatori e di sogni da

portare a destinazione, in stazioni efficienti «24 ore su 24», dove dirigenti movimento, capi stazione, addetti, a loro volta lavorano.
Ma chi sono, cosa fanno, cosa pensano «quelli della notte» in ferrovia? Abbiamo cercato di rispondere in parte a queste domande con l'inchiesta che pubblichiamo in questo numero.
A dispetto delle più facili previsioni, i ferrovieri di notte non sono poi tutti scontenti di scombinare i ritmi naturali del sonno e della veglia. In «quelli della notte» c'è anche una specie di spirito di corpo, una forma di solidarietà e, perché no, un po' di complesso di superiorità e un pizzico di romanticismo. Non solo questo, naturalmente. C'è anche impegno, fatica, stress, ci sono gli occhi rossi alla mattina, la tensione nervosa, e poi tanti problemi, gli stessi del giorno, ai quali si aggiungono situazioni più pesanti, che saltano fuori — come vampiri dalle tombe — solo al calar delle tenebre, per svanire di nuovo alle prime luci del giorno. Carrozze in deposito che si trasformano spesso in dormitori per un universo di emarginati, diseredati, barboni, drogati... Così la notte, per certi ferrovieri, può anche essere rischio, paura, incognita. E anche i treni a lunga percorrenza, che di notte risalgono la penisola, portano i ferrovieri a contatto con situazioni perlomeno sgradevoli: borseggiatori, abusivi, vere e proprie bande a delinquere. Se la notte in città fa meno paura, sui treni, nei piazzali, si tinge ancora di pericolo. Accanto al lavoro, alla fatica, alle preoccupazioni, le notti dei ferrovieri in servizio conoscono anche soste, momenti di pausa. E l'inchiesta che segue non è solo la storia di sacrifici e notti bianche, difficoltà tecniche e problemi di servizio. Ma anche racconto di momenti piacevoli, ricordo di bei gesti: un bicchiere bevuto insieme, un incontro, una pacca sulle spalle. Crepuscolarismo? Romanticismo? Non crediamo. Ora le luci rosse delle lanterne dei ferrovieri non pendono più ai portoni delle case di tolleranza di New Orleans, come agli inizi del secolo. Tra un treno e l'altro non c'è più lo spazio e la voglia di trasgressioni a buon mercato. C'è invece qualche Dopolavoro Bar in cui la notte ritrova il tempo dei sentimenti, il sapore della nostalgia. Nella notte i ferrovieri possono anche scrivere poesie. Come Gianluigi Sacco: «Tra le file di bottiglie/dentro lo specchio/il tuo gesto/decideva le mie sere».

Villa Patrizi dopo il tramonto

Tra i ferrovieri che lavorano la notte va inclusa anche la pattuglia di coloro che sono incaricati della vigilanza a Villa Patrizi, sede della Direzione Generale F.S.
Il servizio di vigilanza nella portineria centrale, che si svolge dalle ventidue alle sei del mattino, oltre ad impedire l'accesso agli estranei, recepisce anche gli eventuali segnali d'allarme (antincendio, antifumo) che provenissero dagli appositi apparecchi installati nei vari uffici di Villa Patrizi e collegati appunto con la portineria. Ci sono poi gli incaricati della vigilanza interna i quali nel cuore della notte percorrono i corridoi della Direzione Generale, esplorano ogni angolo, si accertano che tutto sia in regola e sono tenuti a punzonare gli appositi orologi per dare dimostrazione del servizio svolto. Infine anche nell'autorimessa della Direzione Generale le luci restano accese. Si procede al lavaggio delle macchine, le famose auto blu, che l'indomani devono essere pronte fin dalle prime ore del mattino.

L'insostenibile pesantezza dell'esserci

di AURELIO MINONNE

DI GIORNO, normalmente, siamo in due. Il telefono è caldissimo. I treni son tanti. I carrelli dei servizi tecnici smaniano per percorrere la linea non appena il minimo intervallo d'orario lo consenta. Pochi suonano per avere un biglietto di viaggio. Molti vengono a spedire e a svincolare colli espressi e messaggerie. In una stazione porta della Bologna-Milano, capotronco di una linea di cintura, com'è la nostra, rimane il tempo per dare un'occhiata ai titoli dei giornali e per rilanciarsi, di tanto in tanto, una battuta, giusto per non perdere l'abitudine. Ma la notte, la notte no.

La notte è assai più intima. Lo è per definizione, anche se chi ci lavora ha reciso il cordone ombelicale con i misteri svelati del sesso e della simpatia. Il sesso è quello documentato sui fogli patinati delle riviste specializzate o quello suggerito da Gianna Nannini, e del tutto indimostrabile, che si consuma nell'alcova meccanica di un wagon-lit. La simpatia è una corrente canalizzata il cui unico sbocco è il manovratore che divide i tuoi mali senza apportarti il benché minimo gaudio. Tu e lui da soli. O lo trasfiguri nel più improbabile degli oggetti di desiderio (sindrome del dolce stil novo), oppure simpatico riesce ad esserti solo ad inizio turno, quando ci prendi un cameratesco caffé, e verso le cinque del mattino, quando la maratona notturna volge al termine, l'alba di questa calda estate prepara i tuoi sogni imminenti, e il fiato pesante del giorno si materializza nei rumori dei primi camions e nella frenata sofferta del primo locale. Tra il caffé e l'alba si consuma una contegnosa indifferenza, inzeppata di reciproci sospetti.

La notte ci rende più eguali a noi stessi, abbassa le soglie dell'inibizione e allenta i meccanismi di controllo biologici. I telefoni squillano con ritmi più dilatati, quasi melodici, i rumori sono ridotti agli annunci dei treni, alle suonerie di discordanza, ai transiti laceranti. Nelle pause, ciò che si può avvertire sono solo i brontolii cupi dello stomaco, i soffi asmatici del respiro, i segni dell'umana debolezza nelle maschere tragiche del sonno insoddisfatto e comiche della sua repressione. E i treni continuano ad esser tanti, anche di notte. Uno è particolarmente atteso. Il locale di mezzanotte e cinquanta. Porta la corrispondenza. Porta il segno che il mondo non finisce a Lavino. Che altrove, nella vicina Bologna Centrale, per esempio, quelli della

«Un po' di karkadé e divenni uno di loro»

di RENZO POCATERRA

LA NOTTE del 13 dicembre 1964, Santa Lucia, venne a Bologna una nevicata eccezionale ed io, alle 8 del mattino mi presentavo al Capo Stazione di Bologna Ravone, decentrato scalo di smistamento, reduce da sei anni di permanenza in Alto Adige.

Per combinazione quella mattina l'addetto «cedole e telescrivente» si era dato malato e pertanto non ebbi nessuna difficoltà a farmi assegnare il turno di mattina e notte, il primo di una lunga serie. Ancora oggi, ricordando quella notte, mi rattristo.

Il pomeriggio non ero riuscito a chiudere occhio; il bar della stazione di notte era chiuso e io non avevo preso niente con me; tutti entravano ed uscivano in continuazione lasciando le porte spalancate ed io non ero abbastanza coperto; perfino la telescrivente si rifiutava di collegarsi con Chiasso che intanto aspettava le composizioni dei treni. Non conoscevo nessuno e nessuno mi rivolgeva una parola.

Fra il sonno, la fame ed il freddo dovevo avere un'aria abbastanza infelice e spaesata. Ad un certo punto mi si avvicinò Luciano Andorno, D.M. interno e buon samaritano, con un termos: «È karkadè, è buono, prendine un bicchiere se ti và, che ti farà bene».

Neanche sapevo cosa fosse il karkadè, ma in quel momento era la cosa più buona del mondo.

Fu questa la prima di tante notti a Ravone (sette anni, forse avevo rotto uno specchio) ma devo dire che in seguito fu molto meno dura, anche se il lavoro era tanto e di notte si fatica anche solo a stare svegli.

Quelli della notte debbono avere prima di tutto nervi saldi. Sapersi addormentare a comando e non fare caso ai rumori che di giorno sono più forti. Mia moglie, che spesso doveva portare i bambini in giro per farmi riposare meglio, soleva dire che nelle case dei ferrovieri i turni li fa tutta la famiglia e, fra i miei ricordi d'infanzia, c'è ben vivo il rumore delle ciabattate di mio padre contro la sottile porta che divideva, nell'appartamento di una stanza e cucina, la zona notte dalla zona giorno.

Avere bene riposato, quando ci si accinge a fare la notte, è fondamentale, tanto più se il lavoro si svolge in mezzo ai binari.

È noto che la maggior parte degli infortuni sul lavoro avvengono nelle ultime ore del turno di notte quando le migliori energie se ne sono già andate.

Ma se il fisico è tetragono ai cambiamenti di orario nel sonno e nei pasti, c'è un certo fascino nel lavorare la notte; si ha come l'impressione di andare controcorrente, di fare parte di una minoranza che, a prezzo di un proprio grave sacrificio, assicura a tutta la comunità il proseguire di attività fondamentali: il pane, il giornale, l'ospedale, il treno. Ho notato anche che il lavoro intenso in condizioni di disagio unisce e rende amici molto di più di qualsiasi comoda attività di routine.

A Bologna Ravone allora passavano solo derrate; durante la campagna erano da mille a millequattrocento carri al giorno, tanti per una stazione con tutti gli scambi a mano. Tutti ci trattavamo col «tu» e lavoravamo come forsennati.

Poi, quando veniva l'inverno, i treni erano molti di meno e c'erano lunghe pause anche se gli organici erano di molto ridotti.

Non era raro allora che lo spuntino di mezzanotte diventasse un banchetto. Un certo Govoni, che in gioventù aveva fatto il cuoco sui transatlantici di lusso, per l'occasione era esentato dal servizio. Il suo macellaio di fiducia di Castel d'Argile gli forniva fiorentine extra e salsicce di puro suino destinate ad una gigantesca graticola di oltre un metro quadrato. Poi, partito il treno dell'una (per la cronaca il CC 50), c'erano due ore di intervallo in cui si rinsaldavano le amicizie e chi aveva vino buono lo sottoponeva al giudizio degli amici.

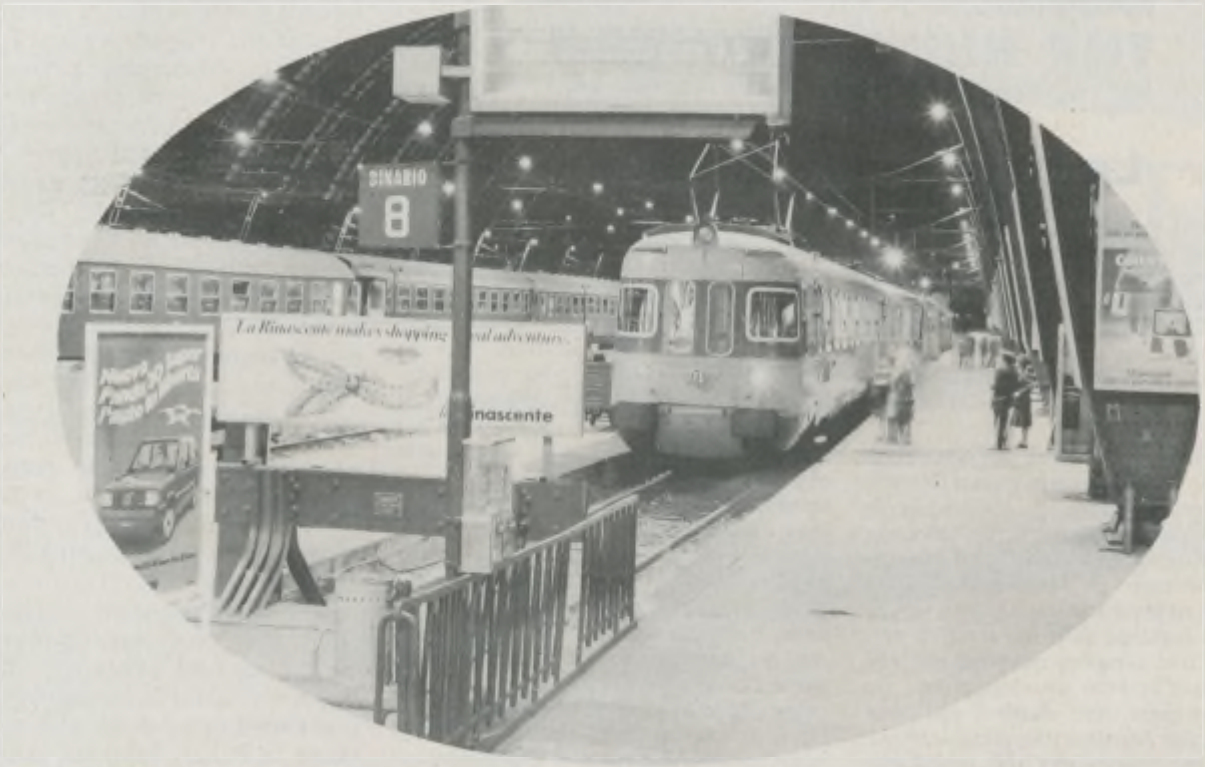
Sarà perchè il tempo tende a rimuovere i ricordi sgradevoli ma direi che anche la notte abbia un suo fascino. E poi sono convinto che il tepore della casa, quando si rientra infreddoliti da un gelido turno invernale, abbia un effetto decisamente afrodisiaco. Ma questo è meglio dirlo sottovoce perché, se lo imparano «quelli di giorno» va a finire che agli uffici non rimane più nessuno.

notte sono una falange numerosa e che, dopotutto, la vita non s'interrompe mai. La corrispondenza è il totem di un rito pagano, il rito della curiosità e dell'apprendimento, di cui il capostazione è lo sciamano. Mi sono trovato a divorare, come Leopardi davanti al palinsesto di Angelo Mai, un telegramma che di sesto aveva solo l'indirizzo. Ho letto, dirigente di una stazione che non svolge servizio di trasporto a carro, un foglio disposizioni sul nuovo sistema di chiusura a lucchetto come fosse una pagina sapida di *Sorvegliare e punire*.

Passato il locale, la notte è davvero buia. In borsa ho un saggio di Baudrillard, un romanzo di Samarago e un *Urania* fresco d'edicola. Se non ci sono guasti e il traffico è quello ordinario e regolare di metà settimana, gli intervalli si possono riempire leggendo. Ma assai più spesso, i libri rimangono ben chiusi, soffocati dalle contumelie dei macchinisti tirati giù dal letto alle due per dare il cambio a colleghi che viaggiano con due ore di ritardo, dallo scatto secco e beffardo di un IMD, dal piagnucolante ronzio di un deviatoio che non vuol saperne di arrivare a fine corsa.

Preso nel vortice dei numeri dell'M42, che reclama, se non sono puntuali i treni, osservazioni e giustificazioni invece puntuali, lo sguardo corre languido ad un cassetto pieno di *Intrepido* e *Monello*, i feticci di un'infanzia in cui il lavoro di notte non poteva essere diverso dalle rodomontesche indagini di Billy Bis o dalle malefatte *bon ton* di Ghibli, tra cui occhieggiano schemi ancora vuoti di Bartezzaghi. Il mio regno per una *Settimana enigmistica!* 27 orizzontale: iniziali di Nitti. Francesco Saverio. FS: no, non se ne può più. Meglio aprire i segnali agli ultimi treni. Alle cinque del mattino, il dialogo col manovratore riprende. Sono informazioni, disposizioni, richieste di controllo. Ancora mezzora e di là, in dormitorio, suonerà la sveglia. Ancora mezzora e un fantasma carta da zucchero entrerà nella vedetta. Il cambio. Mai ho amato tanto un collega di lavoro. Che sia questa, caro Kundera, l'insostenibile leggerezza dell'essere?

Una notte, in treno



di MASSIMO LUGLI

COLPO di fischietto, lucetta verde e via... L'espresso 614 comincia lentamente a macinare i chilometri di strada ferrata che lo porteranno a Torino. Nell'aria umida e molle della Stazione Termini inizia la lunga notte estiva del personale viaggiante. «Non è un turno peggiore degli altri — dice il capotreno Giuliano Salvatori, 47 anni, un veterano con ventidue anni di ferrovia alle spalle, alzando gli occhi dal foglio di corsa — a lungo andare ci si fa l'abitudine. Le sorprese non mancano, vedrà».

Sono le 11,30 e gran parte degli scompartimenti di seconda è già al buio. Un treno, questo di 14 «pezzi» (Salvatori le carrozze le chiama così, «pezzi») compresi vagone letto e cuccette. Circa 600 passeggeri in tutto, gran parte dei quali vengono da Napoli e scenderanno prima di Torino; convoglio pieno, sì, ma non straripante. «Ci sono corse peggiori, quelle dei tifosi che vanno al sud per esempio — spiega Antonio Morrone, 28 anni, conduttore addetto al bagagliaio, col tono del soldato che racconta vecchie battaglie — ma anche qui le grane spuntano fuori spesso». Quali grane? Ecco qualche esempio, piluccato dall'album dei ricordi del capotreno e dei suoi colleghi.

«I bibitari clandestini, tanto per cominciare. Salgono senza biglietto e non potrebbero nemmeno vendere ai passeggeri, non hanno il permesso. Se è uno solo magari riesci a convincerlo a pagare ma se sono tanti rischi di brutto. Oltre a tutto, la volta che li fai scendere, si vendicano. Per esempio aprono apposta le porte e così vai sotto provvedimento disciplinare e a volte puoi finire addirittura in galera». Poi ci sono i borsaioli, i ladruncoli, un continuo... Fino a 10 anni fa, tutti i treni viaggiavano con la scorta della Polfer ma adesso anche la polizia ha gli organici all'osso e allora eccoci qui, a guardarci in faccia tra noi. Se pizzico un taccheggiatore sul fatto in teoria dovrei trattenerlo e consegnarlo al primo agente o carabiniere che incontro. Ma in realtà come faccio? Se lo chiudo dentro lo scompartimento rischio addirittura una denuncia per sequestro di persona». Giuliano Salvatori ricorda ancora con un brivido la notte in cui sentì la punta di un coltello appoggiata alla schiena mentre una voce minacciosa gli sussurrava in un orecchio: «Lasciami passare, sono un evaso...». O quell'altra sera, quando due viaggiatori si presentarono, rossi di rabbia

La buia parte dell'anima

I TRENI il giorno e la notte restano uguali. Gli impianti ferroviari trascolorano, ma lavorano lo stesso. Prenestina di notte è sempre una stazione della cinta urbana di Roma: i convogli previsti transitano, i pendolari attendono, i turnisti di notte svolgono il loro lavoro. Le banchine accolgono gli insonnoliti, distratti, stanchi viaggiatori.

«Se una notte d'inverno un viaggiatore» ha scritto Italo Calvino e un mondo d'interessi ed emozioni si dipana da questa piccola frase. Un viaggiatore entra di notte nel servizio di un impianto ferroviario e succede un romanzo. Di solito la letteratura preferisce caffè fumosi, ma Calvino sviluppa la tela preziosa della sua scrittura partendo da una semplice osservazione: «Se una notte d'inverno un viaggiatore». La letteratura, però, non divide il suo pane con la realtà. Niente a che vedere, allora, con l'attesa insonnolita del viaggiatore pendolare che a Prenestina aspetta il rapido per Sulmona o per Pescara.

Nella realtà, per esempio, i treni notturni sono una presenza rassicurante. Cuccette o Wagon Lits o TEN stanno in bilico tra la leggenda e l'utilità. Entrano nei panorami urbani, facendo compagnia con le loro apparizioni a chi passa la notte fuori casa, militari, nottambuli... I treni letterari, invece, si colorano spesso di poliziesco e di crimine perché la notte, come si sa, porta consiglio, ma anche delinquenti e spie e finalmente occulti assassini. A volte, nella notte si trama uno dei crimini più loschi contro la proprietà e cioè l'«assalto al treno». Organizzate un trasporto d'oro in lingotti con treno blindato nell'Inghilterra industrializzata e in marcia verso il progresso della Regina Vittoria e avrete «La grande rapina al treno» di Michael Crichton. Il delitto paga? Questa non è la sede per deciderlo, ma è certo che treno, notte e delitto hanno animato la fantasia di romanzieri e commediografi. Molte avventurose storie di Agata Christie con Hercule Poirot protagonista ne sono l'evidente, clamorosa testimonianza.

I treni degli scrittori, conditi spesso dai vapori di una locomotiva, non sono propulsivi solo di fantasie delittuose, ma anche di altre ipotesi. Come in Edward Morgan Forster, nel suo «Passaggio in India». Ogni notte ha un verde segnale per il giorno ed è l'alba, per solito livida, a dare questa via libera. In un'alba così, il treno conduce i protagonisti di «Passaggio in India» verso i Monti Marabar. Esperienza straniante che si annuncia già nella carrozza ferroviaria, uno spazio in cui emergono gli stessi pregiudizi razziali che vigono a terra, le stesse divisioni di classe. I protagonisti-viaggiatori scenderanno dal loro treno sospesi alle soglie del giorno su una banchina che fa da confine al viaggio.

I treni letterari. E i treni nell'arte? I treni di notte vanno d'accordo con le immagini: gli artisti raramente disegnano sulle loro tavole «macchine» che attraversano grani gialli e arrossati di sanguigni papaveri. Preferiscono i blù e i viola dei notturni, sullo sfondo di costellazioni, di luci. Nella buia parte dell'anima dove l'inconscio innesca l'atto creativo è acquattato un treno. Assorbito dagli artisti in viaggi prenatali, succhiato con il primo omogeneizzato, scrutato durante i primi eccitati appuntamenti adolescenziali, il treno suggerisce un tema vincente.

Del treno, soprattutto nella versione notturna, l'arte non può fare a meno. È un caposaldo per i creatori, anche se per parlarne male o malissimo, come nel caso di Ceronetti, o per amarlo molto, come per Whitman, primo cantore dell'America «on the road».

Se la notte è una diastole frequentata da fantasmi e sogni, il treno è un compagno che può venire utile: reale, solido, affidabile.

Patrizia Cimini

e di sganassoni, nel suo «ufficio»: ciascuno dei due voleva denunciare l'altro per aggressione. Senonché uno era un borseggiatore colto dalla vittima con il suo portafogli in mano. Il derubato aveva reagito con una sonora scarica di pugni. Poi, chiarite le cose, il taccheggiatore — che era appena uscito di galera — cercò di buttarsi giù dal finestrino. «Riuscimmo a tenerlo per miracolo» conclude il capotreno con l'aria di chi racconta come ha sbrigato una tediosa pratica di lavoro.

Eccoci a spasso per i vagoni assieme ai conduttori Filippo Isopo, 27 anni e Marco Simeoni, di 33 (entrambi già sposati e padri di un bambino) in servizio di controlleria. Uno ad uno, gli scompartimenti si illuminano. I passeggeri si tirano su sbadigliando e stiracchiandosi e porgono il biglietto. I due ragazzi in divisa celeste sono molto gentili, di una educazione da manuale, non dimenticano mai il «prego» o il «grazie». Ma le discussioni, in certi casi, sono inevitabili. Una signora sulla cinquantina non vuole saperne di pagare il biglietto per il figlio di 4 anni e mezzo e i conduttori, pazienti, a recitarle una lezioncina di regolamento ferroviario. Un egiziano ha il foglio di via e un biglietto scaduto da tre giorni e finge di non capire una parola. «Per questo ci vuole la Polfer» borbotta Isopo passando a un altro scompartimento. Una comitiva di adolescenti francesi in vacanza bivacca sugli strapuntini. I due ferrovieri hanno un bell'affannarsi nel tentativo di spiegare che dentro, negli scompartimenti, ci sono parecchi posti liberi, che possono star più comodi. A differenza dell'egiziano, questi qui non capiscono davvero. O forse preferiscono così, contenti loro...

Davanti all'ultima porta chiusa i miei due angeli custodi si fermano un momento a tirare il fiato. «Ecco, qui dentro c'è un gruppo di nordafricani che vanno a Genova — spiega Mario Simeoni — sono carichi di scatoloni di roba da vestire che vogliono rivendere nel loro paese. E ogni volta «dimenticano» di pagare il sovrapprezzo per il bagaglio. Noi glielo spieghiamo e loro fanno orecchie da mercante, fingono di essere al verde e si fanno convincere solo quando gli chiediamo i passa-

porti e minacciamo di far intervenire la polizia. Vedrà».
Inutile dire che la previsione si rivela esatta nei minimi dettagli, come se l'amico conduttore avesse avuto uno di quegli sprazzi di chiaroveggenza che gli psichiatri chiamano «deja vu». I nordafricani (per la precisione quattro marocchini) ce la mettono proprio tutta per non pagare le 55 mila lire di tassa, scuotono la testa, allargano le braccia con un gran spreco di «Non monsieur, non monsieur, pas d'argent». Giurano e spergiurano di non avere una lira in tasca ma alla fine salterà fuori un rotolo di banconote da dieci e cinquantamila spesso come le «Pagine gialle».
Mezzanotte è passata da 5 minuti e stiamo arrivando a Civitavecchia. Nel bagagliaio dove ci ritroviamo a ingannare la noia e il sonno, fa un caldo infernale. Di notte, se hai sete e se sei sul treno non hai scelta: te la tieni. Il servizio ristoro chiude e se non incontri un provvidenziale bibitaro clandestino (si proprio quelli che non pagano il biglietto) arrivi alla mattina dopo con la lingua di fuori. Con la squadra che sta per scendere (per rifare il percorso in senso inverso) parliamo di vecchi problemi: il notturno pagato 1.100 lire lorde all'ora, i «ferrotel» che lasciano a desiderare, i tanti inconvenienti del mestiere. Ma la conclusione è una specie di atto di amor corale: «Guardi, noi ci lamentiamo però questo lavoro ci piace. Nessuno di noi starebbe bene in un ufficio. Siamo un po' come i marinai, noialtri, star fermi non ci va». Invece la squadra che sta per salire ha una concezione un po' meno romantica della vita. Sono tutti dipendenti del piccolo nucleo di Campiglia e questa tratta la fanno ogni 18 giorni. Altrimenti, lavorano quasi sempre sul percorso Campiglia-Piombino e ritorno. Avanti e indietro fino a quattro o cinque volte al giorno, quasi sempre le stesse facce. «I passeggeri — spiega il capotreno, Fabio Bertini, 40 anni, con l'inconfondibile accento del toscano purosangue, — sono per lo più studenti e pendolari. Un lavoro più tranquillo, certo, a noi piace così». Di squadre, prima di arrivare (con un quarto d'ora scarso di ritardo) a Torino ne saliranno ancora due. Il cronista approda al lumicino delle forze, gli occhi gonfi di sonno, la camicia da strizzare. È lunga la notte del personale viaggiante, proprio tanto lunga...

Treni senza frontiere

Due appuntamenti importanti a Roma per i trasporti, a distanza di poche settimane: la Conferenza dei Ministri Europei del settore e la 2ª Conferenza Nazionale dei Trasporti. Di respiro sovrannazionale le tematiche dibattute alla CEMT, più legate alla realtà economica e sociale del nostro Paese quelle sul tappeto della CNT. Comune ad entrambe la consapevolezza di avere quadri di riferimento omogenei, il «Master Plan» europeo e il Piano dei Trasporti italiano: due strumenti ormai indispensabili per risolvere i problemi ancora aperti. Ma altrettanto indispensabile è il superamento di «diffidenze» nazionalistiche e regionalistiche. Una cosa è apparsa chiara: è arrivato il momento di abbattere le frontiere, fisiche e non, se si vuol fare quel famoso salto di qualità di cui si parla ormai da troppo tempo.

di ANNA D'ANGELO

IL MINISTRO dei Trasporti Claudio Signorile si è trovato quest'anno a presiedere, nello stesso semestre in cui gli era stata affidata la presidenza del Consiglio dei Ministri CEE, la Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti che si è svolta a Roma nei giorni 29 e 30 maggio.

Due giornate di lavoro in cui i Delegati di tutti i Paesi aderenti e associati hanno dibattuto su temi di politica ed economia generale dei trasporti, nell'ottica di una sempre più reale armonizzazione e integrazione dei vari sistemi: liberalizzare al massimo le normative — ha detto Signorile — senza prescindere dall'armonizzazione delle condizioni sociali e dalla necessità di un più libero accesso al mercato.

Con particolare interesse è stata accolta l'indicazione di affrontare il problema trasporto in un'ottica integrata di risoluzione che troverebbe in un «master plan», allargato a tutti i paesi aderenti alla Conferenza, un efficace strumento di razionalizzazione e al tempo stesso un quadro di riferimento omogeneo in cui far risaltare le interdipendenze reciproche.

Non sono mancate l'analisi del ruolo delle ferrovie né le indicazioni per la realizzazione di una rete veloce europea, sia per i viaggiatori che per le merci. Ne parliamo con il dott. Aldo Cosentino, Supplente del Ministro alla Conferenza nonché Direttore del Servizio Personale.

Il Ministro Signorile, al tavolo di Presidenza della CEMT

Una vista d'insieme dei Ministri della CEMT riuniti nella sala che per due giorni ha ospitato i lavori

Dott. Cosentino, quale il giudizio complessivo su questa 61ª Conferenza e quali le differenze che ha rilevato rispetto alle precedenti?

Come in passato anche la Conferenza di Roma ha avuto come tema principale quello dell'integrazione del trasporto, soprattutto stradale: non si è potuto però non far esplicito riferimento alla componente ferroviaria che lo riguarda. Ci si è trovati ben presto concordi nel ritenere che il trasporto ferroviario debba diventare la vera alternativa a quello stradale: così, quello che sembrava l'argomento centrale del dibattito, è diventato secondario. Si è inteso spostare l'attenzione sulla necessità di un'accentuazione delle politiche ferroviarie integrate: non sono mancati spunti polemici, dovuti ritengo a specifiche tradizioni culturali. Austria e Svizzera hanno posto l'accento sull'aspetto ecologico del trasporto ferroviario, tema che sembrerebbe costituire l'obiettivo degli anni '90. Questi stessi argomenti, già trattati in altre sedi, a Roma hanno avuto particolare rilevanza.

Non sono mancate le critiche nei confronti delle aziende ferroviarie né le accuse di immobilismo, che mi sono sembrate particolarmente incalzanti. Si è chiesto in sostanza quello che in Italia si sta già facendo e che in altri paesi come la Spagna è già stato fatto: vale a dire quel famoso salto di qualità perché si realizzi finalmente la trasposizione del sistema connettivo di trasporto, sia viaggiatori che merci, da stradale e autostradale a ferroviario.

Quali indicazioni sono emerse per una più efficace politica comunitaria del trasporto ferroviario?

Vorrei dire intanto che più che la Conferenza stessa sono state determinanti una serie di riunioni a margine. La CEMT, come si sa, non è sede di decisioni: esiste la Risoluzione, una sorta di «gentleman agreement», che i ministri si impegnano a far adottare senza però averne l'obbligo giuridico. Si è messo a punto l'incontro trilaterale Italia, Austria, Germania nell'ambito del quale l'Austria ha ribadito la sua decisione di spostare il traffico di transito camionistico dalla strada alla ferrovia, sia per motivi ecologici che economici. Ma l'Austria non può rimanere un caso isolato: di qui la necessità di predisporre un piano a carattere europeo. L'entità dei fondi è notevolmente diminuita e gli investimenti vanno finalizzati a un progetto per un sistema integrato del traffico ferroviario veramente europeo. Il ruolo dell'Italia poi, come paese di transito nei collegamenti dell'area del Mediterraneo e del Medio Oriente, si fa sempre più rilevante: un buon sistema di trasporto terrestre è quindi indispensabile e le scelte dovranno essere fatte in un'ottica integrata di risoluzioni. Certo questo potrebbe costituire un limite per le facoltà decisionali di ciascuno Stato,

anche se sul piano tecnico si è tutti concordi.

Si è detto della contemporaneità della Presidenza del ministro Signorile alla CEE e alla CEMT: il primo ruolo aveva comunque già consentito di avviare a Taranto, in una riunione informale con i Ministri comunitari, un discorso sul cosiddetto «master plan». In che termini se ne è riparlato in sede CEMT?
A Taranto e poi a Bruxelles il Ministro aveva ribadito l'esigenza di un piano dei trasporti europeo, il «master plan» appunto, formalmente accolto con interesse dai colleghi aderenti alla CEE, pur se sussistono in pratica ancora «diffidenze» di natura campanilistica e nazionalistica. Lo stesso problema è stato posto sul tappeto della CEMT: c'è stato l'assenso della maggior parte dei Ministri ma anche qualche perplessità per il predominare di interessi di carattere generale rispetto a quelli locali e nazionali. Lo stesso problema del resto si presenta anche nella predisposizione del piano dei trasporti italiano. In sostanza, sia l'Europa della CEE, sia quella allargata della CEMT dovranno porsi in un'ottica di più ampio respiro: questo sarà il problema della fine degli anni '80 che, se impostato, ci consentirà di rendere applicative le formule negli anni '90, quando le risorse finanziarie da destinare agli investimenti nel settore dei trasporti saranno sicuramente più limitate.

Il dottor Aldo Cosentino durante l'intervista

Trasporto viaggiatori: quali i suggerimenti tecnici e commerciali per una gestione comunitaria del servizio?
Il discorso si è incentrato soprattutto sul servizio «intercity» (o treni cadenzati) che anche in termini di affidabilità rappresenta l'alternativa reale al trasporto su strada e per via aerea. Si tratta di accentuare l'aggressività commerciale e di creare dei sistemi tariffari che, mutuati da altre esperienze, creino le cosiddette tariffe punto a punto. La sostanza comunque rimane quella che il trasporto viaggiatori ad alta velocità dovrà essere potenziato ma insieme dovrà migliorare anche la qualità del servizio nel suo complesso. I Ministri ancora una volta si sono chiesti perché la gente non usa abbastanza il treno e hanno ribadito che occorre che le singole Aziende si pongano questo come il problema cui dare una risposta in tempi brevi.

Si parla già della prossima Conferenza che si terrà a Losanna: qualche notizia in anteprima?
Prima di Losanna ci sarà nel prossimo novembre a Parigi una riunione del Consiglio dei Ministri CEMT nella quale verranno tratte le conseguenze delle dichiarazioni politiche fatte a Roma. Il problema che sarà posto sul tappeto a Losanna sappiamo già essere quello relativo al traffico stradale ma prevedo che anche lì si parlerà prevalentemente di ferrovia. Il problema portante sarà quello dell'armonizzazione delle tasse che colpiscono il trasporto su strada in maniera particolare: problema che potrebbe essere eliminato qualora il trasporto alternativo che già esiste, vale a dire il ferroviario, fosse fatto funzionare in maniera ottimale. Si parlerà certamente della indispensabilità di una funzione non più soltanto sociale del servizio, ma anche economica, inevitabile se si vuole garantire lo sviluppo di un Paese.

Che cos'è la CEMT

La Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti è stata istituita a Bruxelles nel 1953 quale emanazione dell'OCDE (Organisation de Coopération et de Développement Economique). Vi aderiscono 19 paesi: Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Jugoslavia, Lussemburgo, Norvegia, Paesi Bassi, Portogallo, Regno Unito, Spagna, Svezia, Svizzera, Turchia. In qualità di osservatori vi partecipano l'Australia, il Canada, il Giappone e gli Stati Uniti. Organo politico della Conferenza è il Consiglio dei Ministri mentre le funzioni amministrative vengono svolte dal Segretariato CEMT. Massimo organo esecutivo è il Comitato dei Supplenti dei Ministri, costituito da alti funzionari delle amministrazioni dei trasporti, con il compito di tradurre in atto le decisioni del Consiglio e di render conto dell'attività svolta in merito a precisi compiti istituzionali: sviluppo della politica dei trasporti, integrazione dei vari sistemi, studi per investimenti, rapporti con gli altri Stati. In sede CEMT non vengono imposte direttive ma fornite risoluzioni che hanno particolare importanza per la regolamentazione dei trasporti in ambito internazionale; esse comunque non vincolano in modo formale i Paesi partecipanti. La Conferenza prevede incontri regolari almeno due volte l'anno: uno a Parigi — dove ha sede il Segretariato Generale — e l'altro nel paese che detiene la presidenza.

Cinque mobilità per vivere meglio

Uomini, merci, idee, capitali, lavoro: la loro mobilità è condizione di sviluppo economico e garanzia di libertà. È su queste certezze che va costruita una nuova politica del trasporto.

QUANDO nell'ottobre del 1978 venne convocata la 1ª Conferenza Nazionale dei Trasporti con l'obiettivo di avviare in modo organico una reale trasformazione del sistema italiano di trasporto, essa venne definita come la Conferenza preliminare al Piano Generale dei Trasporti.
Aprendo i lavori della 2ª Conferenza Nazionale — che si è tenuta a Roma nei giorni 17 e 18 giugno al Palazzo dei Congressi — il ministro Signorile ha detto che «l'attuale conferenza si confronta con i lavori del Piano, li discute, ne consente un ulteriore arricchimento; passiamo quindi dalla volontà di prendere coscienza dei problemi alla necessità di conoscere per decidere».
Due giorni di dibattito alla presenza di forze politiche, sindacali, imprenditoriali del settore e non, durante i quali si è discusso di trasporto in modo non più frammentario e cristallizzato ma

Il Ministro Signorile e l'On. Nilde Jotti al tavolo della presidenza della C.N.T.

con la piena consapevolezza che il problema trasporto va affrontato nella sua unitarietà e in relazione all'impatto che ha sul territorio, sull'ambiente e sulla vita economica e sociale del Paese.

«Negli ultimi decenni — ha detto Signorile — sono mancate adeguate analisi relative sia ai costi economici e finanziari sia alla profittabilità del settore;» se non ci si vuole trovare in pochi anni in una situazione di blocco funzionale è «necessario promuovere una crescita equilibrata delle diverse componenti della domanda e dell'offerta».

La redazione di un Piano Generale dei Trasporti, vero protagonista della Conferenza, consentirà finalmente di passare da una condizione di amministrazione dei trasporti ad una di concreta politica. Occorre però, ha detto il ministro delle Partecipazioni Statali Clelio Darida, che al Piano «si affianchino strumenti legislativi idonei, coperture finanziarie certe e procedure snelle». L'on. Magnani, responsabile del settore trasporti della Conferenza delle Regioni, ha segnalato la necessità di un assetto dei trasporti che deve essere definito in relazione ai piani di sviluppo economico e territoriale sia a livello regionale che nazionale. Unanimità di vedute anche sulla necessità di accorpare le competenze in un unico ministero: è opinione del senatore Libertini e di tutti i comunisti che bisogna riunire tutte le competenze in materia di trasporti sotto un'unica direzione.

In tal senso vanno più avanti del ministro Signorile chiedendo lo scioglimento del ministero della Marina Mercantile e di quello dei Lavori Pubblici le cui competenze e poteri verrebbero assunti dal ministero dei Trasporti, con la costituzione di un Dipartimento del Territorio e dell'Ambiente.

Non è mancata la «questione meridionale»: il ministro per il Mezzogiorno, on. De Vito, ha ribadito che la centralità della politica dei trasporti e la sua capacità di condizionare e qualificare lo sviluppo pongono in evidenza la necessità di assegnare una maggiore rilevanza nel Piano alla questione del superamento del divario Nord-Sud.

Affrontato da molti il problema comunitario: il Piano — ha detto Signorile — va necessariamente agganciato al «Master Plan», tenendo conto che se non vogliamo rimanere isolati dobbiamo scegliere un sistema di economia aperto. È indispensabile pertanto l'abbattimento «fisico» del concetto di confine e la liberalizzazione dei processi di scambio.

Particolarmente numerosa la partecipazione ai lavori delle Commissioni — 6 in tutto — nelle quali — ha detto il prof. Stagni — si è delineata una sostanziale unità di pareri. Nella quarta, che aveva per tema «Le ferrovie nel processo di cambiamento», si è dibattuto su problemi relativi all'alta velocità, al personale e alla sua cultura ferroviaria, ai livelli di occupazione: ma soprattutto si è parlato del futuro dell'Azienda e della necessità di una ripresa del settore che va perseguita. È emersa la centralità delle ferrovie nel Piano e la consapevolezza che una ripresa di produttività condiziona l'intero comparto dei trasporti. Qualcuno però ha ritenuto insufficiente un pomeriggio di discussione e di confronto ogni sette anni.

L'ing. Misiti, Direttore Generale delle FS, ha sottolineato che il quadro conoscitivo che il Piano ci fornisce evidenzia la necessità di sostanziali interventi nel campo dell'offerta, che modifichino l'attribuzione del traffico tra diversi modi di trasporto aumentando il ruolo delle ferrovie. Operando con criteri privatistici di economia e non trascurando le esigenze sociali, i tre segmenti interessati saranno i viaggiatori a medio e lungo raggio, le merci di massa e il movimento dei viaggiatori nelle aree metropolitane in correlazione con altri operatori. Per il trasporto merci occorre rimuovere gli elementi di congestione e di carenza di mezzi e personale al fine di recuperare quote di mercato. L'ing. Misiti non è stato il solo a ribadire la necessità della ricerca e di tutti quegli strumenti operativi quali i progetti finalizzati che devono costituire «il differenziale» capace di riportare — ha detto Signorile — il comparto dei trasporti nei livelli più avanzati della tecnologia e della cultura interdisciplinare.

Tre, in sintesi, gli obiettivi da perseguire: la riaggregazione della spesa pubblica, la riforma degli istituti e la funzione attiva del P.G.T. e, ultimo, il «Master Plan» comunitario. Sei le opzioni: la predeterminazione modale, il sistema urbano, la difesa e la protezione civile, il sistema delle comunicazioni, la normazione quadro, il Mezzogiorno, la

L'ingegner Ercole Incalza al palco dei relatori.

Il Piano Generale dei Trasporti protagonista della Conferenza

Vero protagonista di questa 2ª Conferenza Nazionale dei Trasporti è stato il Piano Generale nel quale si identifica finalmente l'esercizio della funzione programmatoria dentro la quale vanno definiti progetti organici di attuazione finalizzati e al tempo stesso elastici.
In esso rientrano, anzi ne costituiscono il fondamento, il Programma Integrativo delle FS, il Piano Decennale delle Autostrade, il Piano degli Aeroporti, il Piano dei Porti, gli interventi della Cassa del Mezzogiorno, i Piani Regionali e il Piano Poliennale FS. Ma per saperne di più vogliamo porre qualche domanda all'ingegner Ercole Incalza, Capo della Segreteria Tecnica del Piano, che in sede di Conferenza ha svolto un ampio rapporto sui lavori della Segreteria.

— *Ing. Incalza, come nasce il P.G.T.?*

«Il Piano nasce dall'esigenza di dare sistematicità ad un processo economico che, proprio nell'assenza di sistematicità, vede la prima causa di dispersione di risorse, di assenza di convenienza negli investimenti, di attivazione di rilevanti fenomeni inflattivi».

— *Si è parlato di una stesura a tempi di record, quali?*

«Il Piano è costato 300 giorni di lavoro a 1.000 esperti, tra cui anche il Nobel sovietico Wassily Leontief».

— *Come si articola il Piano e quale è stata l'impostazione di base?*

«Il Piano si articola in tre momenti: il "quadro conoscitivo", come momento di conoscenza della situazione in atto e come strumento di individuazione delle problematiche emergenti di tipo organizzativo, infrastrutturale, finanziario, normativo; il "quadro previsionale di riferimento" contenente le prospettive a medio e lungo termine; il "quadro delle opzioni" per individuare le possibili ipotesi di soluzione e fornire i relativi elementi di valutazione. Si è partiti dalla convinzione che non bisognava gestire il passato ma leggere e interpretare lo stato attuale come sommatoria delle strategie del "passato", ridisegnando una nuova offerta capace di rispondere alla domanda futura, attraverso processi innovativi e alternativi a quelli in atto».

— *Il lavoro è stato portato a compimento con l'apporto e il coinvolgimento di diverse realtà, quali?*

«Prima di tutto istituzionali, dal momento che i problemi sono stati esaminati in comune con 10 ministeri, Regioni, Amministrazioni Comunali delle aree metropolitane; poi culturali, con il contributo di esperti italiani e stranieri del massimo livello e di istituzioni scientifiche quali il CNR e l'ISTAT; ancora imprenditoriali, per affrontare in modo intersettoriale i problemi della produzione; infine sociali, per evitare momenti di disinformazione nel processo di Piano».

— *Quali le difficoltà maggiori incontrate nella redazione del Piano?*

«Ha pesato soprattutto la carenza di informazioni e l'assenza di un quadro metodologico sperimentato. Si è cercato faticosamente di identificare le caratteristiche di tutti i fenomeni che interagiscono nel settore e per giungere a questo si è costruito una sorta di mosaico, individuando le differenti problematiche ai differenti livelli di scala».

— *Quale è lo stato attuale dei lavori e quale sarà l'immediato futuro del Piano?*

«I lavori del Piano vivono attualmente un momento che può definirsi di cerniera, in cui cioè sulla base della documentazione acquisita e da acquisire, si stanno delineando i passaggi successivi per conseguire le finalità che ci siamo preposte. È quindi una fase delicata che, se non sostenuta da contributi critici rischia di far svilire il lavoro fin qui fatto: la sede della Conferenza ha costituito certamente un primo, grande momento di verifica. Quanto al futuro del Piano, esso verrà presentato dal ministro Signorile al Consiglio dei Ministri che a sua volta lo porterà al Cipe per la quantificazione di spesa e infine in Parlamento per l'approvazione».

(A. D'A.)

ricerca. E finalmente le prime azioni: i corridoi stradali e ferroviari, il collegamento stabile dello Stretto, i valichi, i porti, la flotta, gli interporti. Tutto questo — ha detto Signorile — per realizzare le cinque mobilità attraverso le quali passa la costruzione del mondo in cui vivremo: la mobilità delle idee, quella dell'uomo, quella delle merci, la mobilità dei capitali e quella del lavoro.
Il Presidente del Consiglio, on. Craxi, che avrebbe dovuto chiudere la Conferenza, in un messaggio inviato alla presidenza ha ribadito l'esigenza di operare per programmi concreti se non ci si vuole avviare verso una crisi irreversibile e ha definito il Piano non un documento cartaceo ma un preciso «quadro di responsabilità».

Anna D'Angelo

I giovani in ferrovia

I nuovi assunti nell'Azienda hanno trovato gratificazioni, ma anche difficoltà. Ma la legge istitutiva del nuovo Ente prevede modifiche istituzionali, normative, comportamentali. Obiettivo: un personale giovane, dotato di entusiasmo, non propenso alla routine. Un ulteriore contributo all'inchiesta promossa da «VdR» sui giovani in ferrovia.

Anni	Numero degli assunti da concorso
1971	12.604
1972	32.963
1973	9.657
1974	8.556
1975	10.974
1976	9.207
1977	12.176
1978	4.899
1979	9.618
1980	11.174
1981	7.332
1982	5.899
1983	3.580
1984	3.723
Totale	142.362

Negli ultimi quattordici anni — come risulta dalla tabella qui riportata — l'Azienda ha effettuato oltre 142.000 assunzioni per concorso. E ciò, nonostante le limitazioni imposte negli ultimi anni dalle leggi finanziarie.

Centoquarantaduemila nuove assunzioni sono tante: significa avere rinnovato gli organici dell'Azienda per oltre la metà.

E poiché le assunzioni per concorso sono le tipiche assunzioni dei giovani, questo dato, più di qualsiasi altro, è indicativo della sensibilità dell'Azienda per uno dei mali più gravi che affliggono la società italiana di oggi, la *disoccupazione giovanile*, e della sua disponibilità a fare tutti gli sforzi possibili per contribuire ad alleviarlo.

Questo comportamento aziendale, di grande valore sociale, deve essere tenuto ben presente quando si parla della politica delle FS nei confronti dei giovani, e va posto sull'altro piatto della bilancia quando si enumerano le disfunzioni riscontrate dai giovani all'atto dell'assunzione o subito dopo.

Ogni medaglia, come è noto, ha il suo rovescio. È infatti inevitabile che, di fronte alle massicce assunzioni di giovani, l'Azienda abbia qualche difficoltà. Non sempre l'apparato è subito in grado di ricevere adeguatamente i neo-assunti.

Enormi sono poi le difficoltà che i giovani debbono affrontare quando vengono assunti in località distanti dal luogo di origine.

L'impatto fra la struttura sostanzialmente burocratica dell'Azienda e la mentalità del giovane neo-assunto, spesso formatosi in un clima culturale improntato magari alla sperimentazione ed alla ricerca di modelli alternativi a quello tradizionale, è talvolta persino traumatico.

In alcuni casi si determina una frattura fra il «vecchio» che li circonda, del quale spesso rilevano giustamente l'anacronismo e l'inadeguatezza, ed il «nuovo» cui aspirano, ma al quale non sempre riescono a dare concretezza.

Di fronte a queste immissioni a valanga il problema della formazione professionale dei nuovi immessi in impiego assume poi dimensioni mai avute prima.

Un tempo l'istruzione professionale si basava, oltre che sulle abilitazioni (ove richieste), soprattutto sull'imitazione del comportamento dei più anziani. Ma la mentalità del nuovo assunto da un pezzo non è più tale da renderlo disposto ad accettare questo tipo di «formazione» sostanzialmente artigianale e conservatrice.

L'Azienda si è impegnata a fornire a questi giovani una formazione professionale improntata a criteri di maggiore scientificità. Ma, poiché una folta schiera di docenti non si crea con la bacchetta magica, talvolta i risultati non sono pari allo sforzo sopportato.

Se nella maggior parte dei casi l'attività dei formatori dà buoni risultati, è doveroso segnalare, con spirito costruttivo, anche ciò che potrebbe essere fatto in modo migliore e più proficuo.

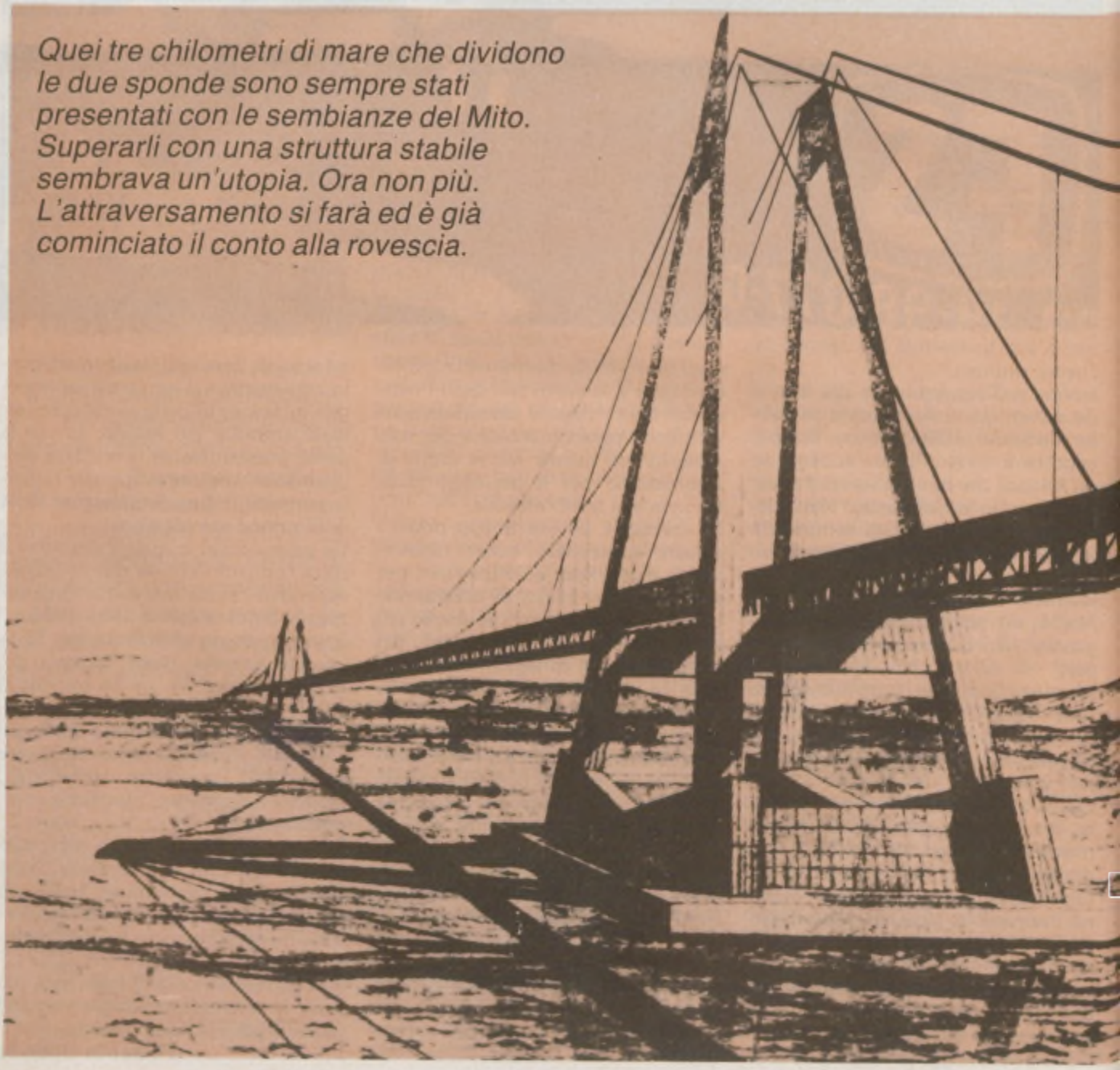
La somministrazione in dosi massicce di cultura specialistica dovrebbe essere meglio integrata dalla conoscenza diretta dei settori dell'Azienda diversi da quello di assegnazione: conoscenza che, se adeguatamente illustrata soprattutto nelle sue necessarie interrelazioni, sicuramente aiuterebbe il neo-assunto a sentirsi parte integrante del-

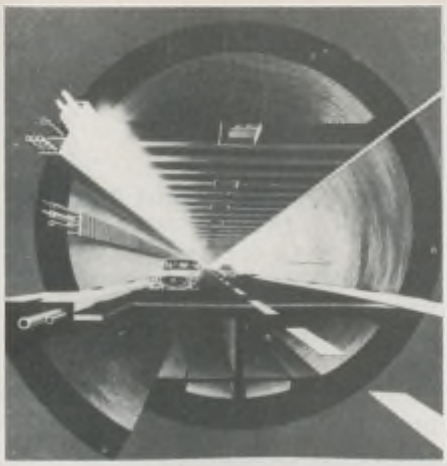
l'intera struttura.
Inoltre, nell'insegnamento dei diritti e dei doveri, particolare cura si dovrebbe dedicare all'illustrazione dei più importanti doveri di un addetto ad un'Azienda che fornisce servizi: i doveri nei confronti dell'utente. Mai sufficientemente viene infatti sottolineata la dignità e la responsabilità di un «servitore dello Stato», quale è indubbiamente il ferroviere.
Anche sul piano delle aspettative i giovani hanno qualcosa da recriminare.
In un'Azienda in cui i posti di dirigenza sono occupati da quaranta-cinquantenni, le possibilità di carriera dei più giovani sono ridotte, se non addirittura solo teoriche.
Inoltre è evidente che, quando vengono fatte molte assunzioni in un arco ristretto di tempo, si verificano poi degli intasamenti nel momento in cui tutti insieme questi dipendenti maturano i requisiti di anzianità richiesti per progredire nella carriera.
A ciò si è cercato di ovviare modificando la normativa in modo da garantire quantomeno una carriera economica relativamente più gratificante.
Così, con la legge n. 292 del 1984, sono state istituite due nuove categorie (la quarta e la sesta) alle quali i neoassunti delle categorie immediatamente inferiori possono accedere per sola anzianità, ed istituite nuove forme di automatismo per il passaggio dalla seconda alla terza categoria.
Ma questo è ancora troppo poco. I giovani dovrebbero essere ulteriormente incoraggiati ad impegnarsi per elevare il loro livello di utilizzazione nell'Azienda da criteri di selezione più efficaci, basati sul riconoscimento dei risultati concreti conseguiti sul lavoro, e da un meccanismo retributivo che premi e non mortifichi gli sforzi fatti per progredire nella carriera.
Indubbiamente quello del trattamento economico è uno dei nodi principali da sciogliere, se si vogliono seriamente affrontare problemi quali una migliore organizzazione del lavoro, una più proficua utilizzazione del personale, una maggiore produttività aziendale.
Nella situazione attuale la soluzione di questi problemi non può non avere un *costo* per il lavoratore; e questo costo non trova compenso in un sistema retributivo che, con il passare del tempo, si è venuto vieppiù appiattendo.
Se si vuole dare ai giovani un adeguato corrispettivo al loro maggior impegno sul lavoro bisogna modificare l'attuale struttura del salario, in cui la parte preponderante, occupata dall'indennità integrativa speciale (uguale per tutti), riduce le differenze della retribuzione complessiva.
Un primo passo in questa direzione è stato compiuto con le nuove tabelle stipendiali concordate con le Organizzazioni Sindacali per il 1984-1985.
Infine un'ultima considerazione. Se la vecchia *azienda* aveva bisogno dei giovani, ancora più ne ha bisogno il nuovo *ente* «Ferrovie dello Stato».
La legge che lo istituisce prevede sostanziali modifiche della situazione precedente: modifiche istituzionali, modifiche normative, modifiche comportamentali.
Il nuovo ente necessita di personale giovane, meno condizionato dalla prassi seguita per anni ed anni, più fresco di studi, più dotato di entusiasmo, meno propenso a lasciarsi andare alla routine.
Se ci sarà la volontà di farlo, sarà più facile (e conveniente) forgiare i nuovi ferrovieri che riciclare i vecchi.

Fernando Bilancia

Messina: lo Stretto dei dilemmi

Quei tre chilometri di mare che dividono le due sponde sono sempre stati presentati con le sembianze del Mito. Superarli con una struttura stabile sembrava un'utopia. Ora non più. L'attraversamento si farà ed è già cominciato il conto alla rovescia.





Inizio dei lavori entro il 1988

Il Consiglio di Amministrazione della nostra Azienda ha recentemente approvato il testo della Convenzione con la «Società Ponte sullo Stretto». Nel corso della Conferenza Nazionale dei Trasporti, il Ministro Signorile si è soffermato sulla questione del collegamento stabile Calabria-Sicilia, ricordando il previsto stanziamento del Governo (220 miliardi) per il progetto di massima e per quello esecutivo. Il testo della Convenzione fissa l'inizio dei lavori per la realizzazione dell'opera entro il 1988.

di TIZIANA GAZZINI
e PIERO SPILA

L'ESPLORATORE Lessner, intervistato dalla televisione, elenca le sue imprese più celebri: la scalata a piedi nudi del K2 e l'attraversamento dell'Antartide a testa in giù. Ma c'è una nuova impresa, ancora più terribile, che l'attende: passare lo Stretto di Messina, il 1° agosto, su un ferry-boat di linea. Inizia così una divertente storia pubblicata su Topolino e intitolata «Zio Paperone e il Ponte di Messina». Dopo una serie di avventure surreali, comiche sperimentazioni e ponti tenuti sospesi da palloni o costruiti con il corallo, lo Stretto resterà senza alcun collegamento: nemmeno la fantasia e la mano sciolta dei disegnatori di Walt Disney sono riusciti a fare il miracolo. Tuttavia, se l'antica e sempre attuale questione del collegamento stabile fra la Sicilia e il Continente è diventata il nucleo di un'avventura di Paperino, vuol proprio dire che qualcosa finalmente si muove e che la questione comincia ad uscire dall'alone del mito e delle utopie. Utopie e miti che, all'inizio, furono soprattutto letterari, culturali, storici: dalle avventure marinare di Ulisse alle prese con i «mostri» Scilla e Cariddi, a quelle risorgimentali di Garibaldi, dagli innumerevoli tentativi dei progettisti, tecnici e non, da sempre impegnati a riunire le due sponde, quasi a completare un'opera che la natura aveva lasciato incompiuta, alle vicende esistenziali di intere generazioni di naviganti, pescatori e traghettatori. Col trascorrere dei secoli, poi, nuovi «mostri» sono venuti a sostituire i vecchi. Nuovi «mostri» e nuovi miti esaltati, moltiplicati, enfatizzati dall'incessante lavoro dei mass-media: basti pensare ai resoconti giornalistici che ogni estate, puntualmente, testimoniano i disagi di migliaia di cittadini in attesa di imbarco, le file di autotreni, le ricorrenti agitazioni sindacali e così via. Questo per quanto riguarda l'eccezionalità, ma anche nei periodi di traffico normale un dato è certo: i tre chilometri di mare che dividono Ganzirri, sulla costa sicula, da Punta Pezzo, su quella calabra, sono divenuti un punto critico di strozzatura di tutti i trasporti, stradali e ferroviari, passeggeri e merci. E la situazione è destinata a peggiorare. Negli ultimi diciotto anni i viaggiatori trasportati sullo Stretto (con vari vettori) sono arrivati da 8 a 13 milioni all'anno (con un incremento del 61,12%), gli autocarri sono 853.387 (con un incremento del 564,18%), le autovetture superano abbondantemente il milione (con un incremento del 256%). Se si considera poi, che in quest'imbuto di mare transitano attualmente circa 70.000 navi all'anno e si contano 85.000 corse fra le due sponde (con evidenti problemi di incrocio e di intasamento) si può ben comprendere come i «mostri» siano sempre in agguato sulle antiche rive dello Stretto.

Sono quindi più che evidenti i motivi che hanno portato la questione del collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente ad uscire dal mondo della fantasia per entrare in quello dei progetti realistici, dei calcoli economici, delle verifiche di fattibilità, delle decisioni politiche. Oggi, finalmente, il problema dell'attraversamento stabile dello Stretto si pone non solo in termini di necessità (nazionale ed extra-nazionale) ma addirittura di urgenza.

Ma prima di affrontare specificamente l'argomento, riferendo sullo stato attuale della situazione, è bene fare un

rapido excursus su come storicamente si è cercato di risolvere il problema del passaggio dello Stretto.
Il primo tentativo di collegare stabilmente la Sicilia e il Continente risale al 251 a.C., quando il Console romano Caio Lucio Cecilio Metello costruì il primo — e a tutt'oggi unico — ponte sullo Stretto di Messina. Eppure le esigenze di allora erano senz'altro meno pressanti di quelle attuali: non si trattava di far passare TIR, treni merci e viaggiatori, automobili e quant'altro ancora transita quotidianamente dalla Calabria alla Sicilia e viceversa. Cecilio Metello era spinto solo da un desiderio: portare a Roma, oltre al proprio esercito, un centinaio di elefanti abbandonati dalle truppe sconfitte di Annibale e che certo non avrebbero trovato facilmente adeguati «mezzi» d'imbarco. Quindi, non un'esigenza economica o sociale, ma piuttosto l'esibizionismo di un Console che voleva assicurarsi un «trionfo» memorabile. Comunque, quali che siano state le motivazioni, la costruzione del ponte ci fu. Era un manufatto semplice e allo stesso tempo geniale. Di rapida costruzione, consisteva in una lunghissima serie di botti distribuite su due file e solidamente collegate l'una all'altra. Su questa base galleggiante poggiava un palcato di legno fissato ed ancorato saldamente alle rive. Un ponte fragile ed «effimero», che alla prima tempesta andò distrutto ma che seppe assolvere al compito per il quale era stato costruito.
Dopo Cecilio Metello venne Paceco Delizeda, Viceré spagnolo che, nel 1701, dette il via alla costruzione di un ponte in legno per unire l'isola al continente. I lavori iniziarono sulla costa siciliana, ma dopo qualche centinaia di metri l'illuminato tentativo naufragò, letteralmente, nelle acque dello Stretto.
Il miraggio di un collegamento Calabria-Sicilia affascinò a lungo anche i Borboni. Ma dopo tante polemiche e discussioni, slanci e ripensamenti, l'ambiziosa impresa non ebbe luogo: le Sicilie del Regno continuarono a restare due.
Per trovare il primo progetto scientifico di un collegamento stabile dobbiamo arrivare al 1870. Un giovane e geniale ingegnere genovese, Carlo Alberto Navone, discusse il 12 marzo di quell'anno, presso il Politecnico di Torino, una tesi così intitolata: «La realizzazione di un passaggio sottomarino per unire in comunicazione continua la Sicilia e la Calabria». Il progetto prevedeva una galleria ferroviaria (TIR e grande traffico automobilistico erano di là da venire) a 170 metri sotto il livello del mare, lunga circa 8 chilometri e larga 9 metri, per un costo presumibile di 35 milioni di lire. Ma il giovane Regno d'Italia viveva un momento di grave crisi economica, per cui il progetto Navone (insieme ai sogni dell'autore) rimase a riposare negli archivi del Regno. I governanti guardano spesso al contingente, i tecnici hanno invece quasi sempre la vista più lunga: una storia che si ripete. «L'epoca sarà poco propizia finanziariamente — protestava Navone — ma posso dimostrare che si tratta di un investimento assai conveniente per l'erario». Aveva ragione, ma la politica degli investimenti non ha mai avuto vita facile nel nostro Paese.
Venne l'epoca del regime, e visto che in quegli anni il mito della romanità era tornato di moda, ecco puntualmente il tentativo di emulare l'impresa del Console Metello. Si lavorò a lungo intorno a un progetto faraonico che prevedeva una galleria a due piani con sedi stradali sovrapposte, adagiate sul fondo del mare e raccordata alle ripide scarpate delle rive. Naturalmente non se ne fece nulla.
Arriviamo al 1949. Bernard Davis Steinman disegnò un ponte a due piani retto da tre piloni. Nel 1961 una società americana, la Svendrup e Passel, si offrì di realizzarlo in cambio della riscossione del pedaggio per almeno trent'anni. Era un modo per unire la Sicilia e il Continente o di accentuare la «separatezza»? Ci furono un po' di discussioni, molte polemiche e la proposta, alla fine, restò tale.
1969: siamo negli anni delle rivolte giovanili, dell'«immaginazione al potere». Sarà un caso ma è in quel clima che si avvia finalmente il processo che — prima o poi — porterà alla realizzazione del collegamento stabile. Le curiosità storiche, gli aneddoti, i sogni dei visionari e i calcoli degli affaristi, si trasformano in cronaca, l'attualità prende il posto delle utopie dei sognatori.
La vera storia dello scavalcamento dello Stretto di Messina inizia con un concorso di idee bandito dall'ANAS e dalle Ferrovie dello Stato nel maggio 1969. La sfida alle correnti marine, ai venti, alla natura ostile, stimola i concorrenti alla realizzazione di una numerosa serie di proposte che se non si configurano ancora come veri e propri progetti, danno comunque indicazioni tecniche e tipologiche preziose. Ne nascono soluzioni originali e ardite che toccano ogni possibile criterio costruttivo, ogni ipotesi consentita. E saranno queste le ultime fantasie ispirate dal miraggio di una penisola finalmente lunga fino a Capo delle Correnti.
La Commissione Giudicatrice, espressione dei massimi livelli scientifico-professionali del settore, si trovò così a dover operare drastiche selezioni: dei 153 progetti presentati da ingegneri,

«Stretto di Messina» S.p.A.

A norma della legge n. 1158 del 17-12-1971, l'11 giugno 1981 è stata costituita la Società pubblica «Stretto di Messina». Presidente della Società è stato nominato il Sen. Oscar Andò, già Commissario «ad acta» per promuovere la costituzione della stessa Società. Gli azionisti sono i seguenti:

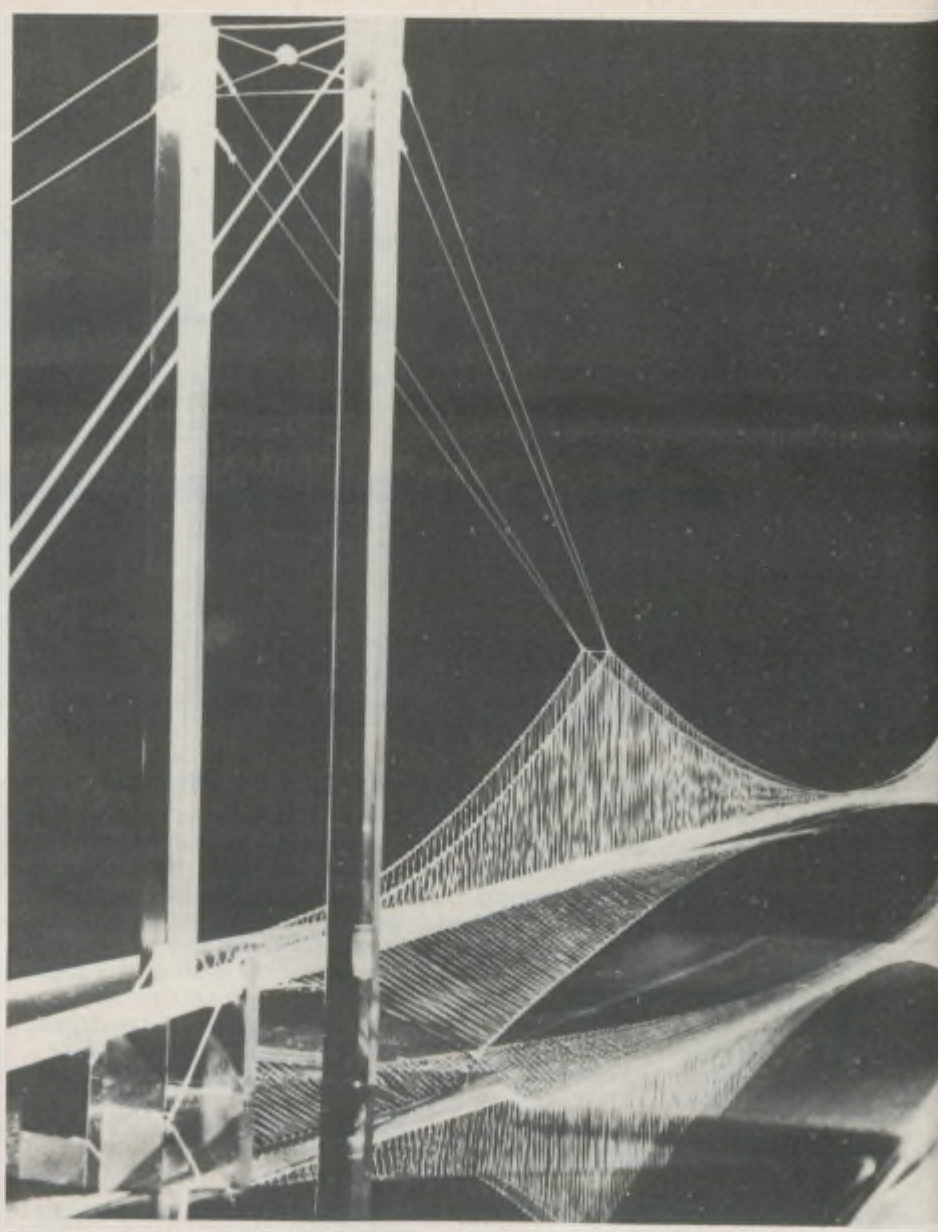
— Iri	3%
— Finsider	24%
— Italstat	24%
— Ferrovie dello Stato	12,25%
— Anas	12,25%
— Regione Sicilia	12,25%
— Regione Calabria	12,25%

Scopo sociale della Società:
a) lo studio, la progettazione e la costruzione di un'opera per il collegamento stabile viario e ferroviario e dei pubblici servizi tra la Sicilia e il Continente;
b) l'esercizio del collegamento viario e la manutenzione dell'opera. Il capitale sociale iniziale di L. 900 milioni è stato aumentato, al 31-12-82, a L. 20.408 milioni.

200 navi al giorno su e giù per lo Stretto

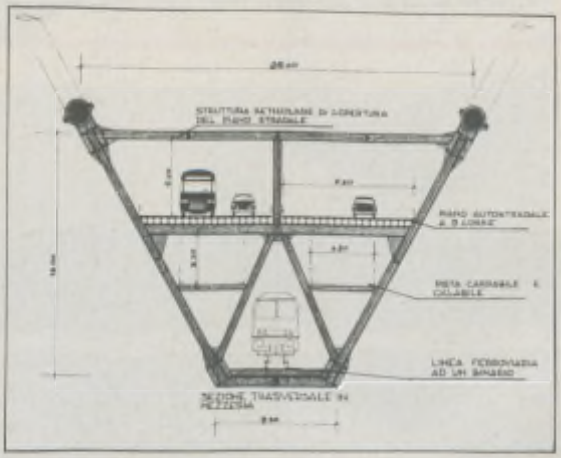
Lo Stretto di Messina rappresenta un nodo naturale per i traffici marittimi del Mediterraneo, si sviluppa su 31 Km con una larghezza variante da 14 Km a 3.210 m, ove la soglia sottomarina ha una profondità minima di 110 metri.
Attualmente circa 70.000 navi transitano ogni anno lungo le coste dello Stretto, incrociando le centinaia di corse effettuate, ogni giorno, dai taghetti FS e privati (circa 85.000 corse all'anno). Il tempo del traghettamento per superare circa 3 Km di mare — tenendo conto delle soste, delle operazioni di imbarco e degli ingorghi del traffico — è mediamente di due ore per le ferrovie e di circa un'ora e mezza per gli autocarri, vale a dire quasi il tempo necessario a percorrere l'autostrada Roma-Napoli oppure circa ¼ di una giornata lavorativa.
Attualmente il massimo delle unità traghettabili fra il Continente e la Sicilia, e viceversa, è di circa 7.200 nell'arco delle 24 ore. È stato calcolato che ciò corrisponde alla capacità di traffico di un viottolo di campagna, largo 3 metri, percorso a senso alternato.

architetti e gruppi di tutto il mondo, furono premiati sei lavori ex aequo e ad altri sei — sempre ex aequo — fu assegnato il secondo premio.
Le varianti che emergono dai 12 lavori vincitori sono raggruppabili secondo 7 soluzioni tipologiche: cinque ponti sospesi a più campate (tre, quattro o cinque luci); due ponti strallati a più campate; un ponte a campata unica, con una originale struttura tensoinflessa che supera, in un solo balzo, le distanze fra le due rive con campata virtuale centrale sorretta da stralli; un altro progetto a luce unica, pure del tipo sospeso, che adotta per la prima volta la struttura di sospensione degli impalcati con pendini inclinati e incrociati; una soluzione con gallerie tubolari flottanti ancorate al fondo marino mediante tiranti metallici; una soluzione con gallerie subacquee binate poggiate sul fondo marino ed alloggiate in una trincea protettiva di pietrame: infine una soluzione con gallerie sottomarine (quattro per l'esattezza) a circa 200 m sotto il livello del mare.
La tappa successiva risale al 1971. Su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, il Governo dell'epoca dichiara con la Legge n. 1158 del 17-12-71, l'attraversamento stabile dello Stretto: «opera di permanente interesse nazionale». La stessa legge prevede anche la costituzione di una Società a partecipazione azionaria IRI-Ferrovie dello Stato-ANAS, con le Regioni Calabria e Sicilia: l'incarico è di studiare i problemi tecnici ed economici connessi con la realizzazione dell'attraversamento e di predisporre i relativi progetti. La Società p.A. «Stretto di Messina» viene di fatto costituita solo nel 1981, avendo dovuto procedere prioritariamente all'espletamento di una serie di complesse formalità tecniche e amministrative.
Ma ci sono novità ancora più recenti: è del 3 novembre 1983 la presentazione al Consiglio dei Ministri di un disegno di legge del Ministro dei Trasporti, On. Signorile, che prevede un investimento di 220 miliardi. Il disegno di legge precisa anche che un piano di massima dovrà essere redatto «in tempi rapidi» e, dopo le approvazioni da parte dei competenti organi dello Stato, entro un anno dovrà essere presentato anche il progetto esecutivo. Inoltre la Società concessionaria dovrà approntare il relativo piano finanziario per la costruzione e la gestione del manufatto.
C'è poi la questione europea: nel dicembre del 1983, il deputato Klinkenborg ha tenuto presso la Commissione Trasporti del Parlamento europeo una relazione favorevole all'inserimento del collegamento stabile dello Stretto di Messina tra le opere di interesse europeo. Una decisione che se confermata (come del resto tutto lascia sperare), si tradurrà in un significativo contributo economico dell'Europa alla realizzazione dell'opera. D'altra parte il vecchio continente sta riscoprendo il Mediterraneo, chiave di volta per un ormai indispensabile interscambio economico, sociale e culturale con Africa e Medio Oriente.
Insomma, una molteplicità di segnali,



tutti positivi, sta a dimostrare che intorno all'attraversamento stabile dello Stretto c'è una forte convergenza di interessi e volontà e che siamo ormai entrati in una fase decisiva.
Naturalmente sarebbe errato pensare che intorno al collegamento Sicilia-Continente ruotino solo questioni di prevalente carattere politico-finanziario. Altrettanto importante e vivace è il dibattito tecnico-teorico su quale possa essere la soluzione migliore per trasformare il sogno in realtà: ponte sì, ponte no? ponte sospeso? galleria sottomarina? Dilemmi ormai classici, che hanno attraversato i secoli e che continuano a riproporsi attualissimi ai tecnici di oggi. Su tali temi si sono svolti numerosi convegni e tavole rotonde. Tra i tanti ricordiamo un incontro di alto livello promosso dall'Accademia dei Lincei nel 1978 e un convegno più recente, del dicembre 1982, sui «Problemi territoriali e le ipotesi di attraversamento dello Stretto di Messina», svoltosi a Taormina e organizzato dall'Istituto nazionale di Architettura, con il contributo di urbanisti, geologi, sismologi, economisti, amministratori locali e rappresentanti delle forze politiche e sindacali.
Su una cosa, però, tutti concordano. Le difficoltà tecniche che si dovranno affrontare e superare sono numerose e terribili. L'Ing. Misiti, Direttore Generale della nostra Azienda e rappresentante delle FS nel Consiglio d'Amministrazione della S.p.A. «Stretto di Messina», in una relazione presentata in un convegno internazionale sulle grandi infrastrutture ferroviarie di valico (Trieste 29-30 aprile 1983), ha giustamente rilevato che sullo Stretto «convergono tutte, o quasi, le difficoltà immaginabili» dall'uomo.
Innanzitutto siamo in una zona notoriamente ad altissima sismicità: i sismografi avvertono giornalmente dalle 20 alle 30 scosse di terremoto (scosse ovviamente piccolissime che non vengono neppure avvertite ma che rendono l'idea della costante presenza del fenomeno). C'è poi una situazione geotettonica assai complessa, con giacitura di strati discontinui e sistemi di faglie non bene identificati e nemmeno localizzati. I venti, dal maestrale al libeccio al grecale allo scirocco, presentano valori normali dell'ordine di 40-50 Km/h, con punte che arrivano per almeno una sessantina di giorni all'anno, a 140-150 Km/h (ma sono stati rilevati valori di raffica fino a 100 nodi, pari a 185 Km/h). C'è infine, naturalmente, il mare, con forti correnti di marea (velocità da 5 a 7,5 nodi, equivalente a una specie di grosso fiume in piena) e correnti di densità (più profonde, meno veloci ma altrettanto insidiose). È all'interno di questo allarmante quadro «fisico» del problema (qui necessariamente rappresentato molto schematicamente) che deve essere calata la soluzione tecnica più affidabile. Nel corso del dibattito è emersa più volte una questione fondamentale: contemplare o meno una sede stabile ferroviaria nel quadro di un attraversamento dello Stretto. E questo anche se il problema dell'attraversamento ferroviario, all'unanimità, è sempre stato considerato come prioritario e nonostante la stessa Legge n. 1158 preveda espressamente «... la realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario». Perché questi dubbi, allora? Ma perché senza treni sarebbe (apparentemente) tutto più facile.
Ad esempio, la soluzione del ponte sospeso, che risulta tra le più popolari e «spettacolari», si scontra immediatamente con un dato scoraggiante: i ponti del genere già esistenti sono tutti utilizzati per il solo passaggio stradale. E questo è vero anche per quei ponti sospesi che inizialmente prevedevano

Alcune ipotesi spettacolari di ponti sospesi. Attualmente questo tipo di soluzione è adottata solo per i passaggi stradali. Il ponte sullo Stretto sarebbe il primo a prevedere la ferrovia



il passaggio ferroviario (ponte Salazar sul Tago a Lisbona, ponti Verrazzano e Washington a New York). È un campanello d'allarme che deve far riflettere.

Accanto alla soluzione del ponte sospeso, c'è quella del ponte strallato. Quest'ultimo ha una limitazione immediata nella luce massima (si può arrivare fino a 1.800 m) ma sembra meglio prestarsi a sopportare il transito e le spinte dei carri ferroviari. Ma ci sono delle novità. Sempre nella relazione citata dell'Ing. Misiti viene ricordato che, attualmente, in Giappone sono in costruzione due importanti ponti ferroviari: l'uno di tipo strallato, l'altro di tipo sospeso, ambedue con luci massime dell'ordine di 1.500-1.700 metri. E per i due ponti è previsto al centro dell'impalcato, il passaggio di un binario ferroviario. Sono già state costruite le pile e la tecnica di costruzione — in mari che presentano le stesse condizioni di difficoltà di quelli dello Stretto sia per la sismicità sia per la presenza di correnti — poggia sulla possibilità di costruire isole artificiali costituite da reticoli di pali prefabbricati di notevole superficie e di gettare, negli interspazi, dei pali di grosso diametro fino alle profondità volute.

Ma per lo Stretto ci sono poi altre suggestive soluzioni, quali quella di un ponte flottante sospeso a mezz'acqua e ancorato al fondo marino mediante tiranti; o quella di un tubo flottante che, invece di essere ancorato al fondo, viene sospeso ad isole artificiali galleggianti con funzioni equilibratrici agli effetti dei carichi mobili; o infine quella di una galleria unica o a elementi multipli di tipo subalveo, galleria che entrando sottoterra dalla costa calabra, in posizione opportuna per poter sviluppare idonee rampe di discesa, con livellette di pendenza diverse per strada e ferrovia, dovrebbe attraversare in profondità la soglia rocciosa in corrispondenza dell'asse Punta Pezzo-Ganzirri ed emergere quindi sulla costa sicula. Con un tratto sottomarino di circa 4 chilometri, le lunghezze complessive sarebbero di 36.000 m per la galleria ferroviaria e di circa 21.000 m per quella stradale.

Come si vede le ipotesi tipologiche per l'attraversamento sono numerose e tutte vertono su una compresenza dell'elemento viario e ferroviario. Si tratta ora di risolvere complessi problemi tecnici e sta soprattutto agli esperti trovare la soluzione più adeguata alle esigenze di un trasporto completo, capace di rispondere alle richieste dell'economia e del turismo nazionale e internazionale.

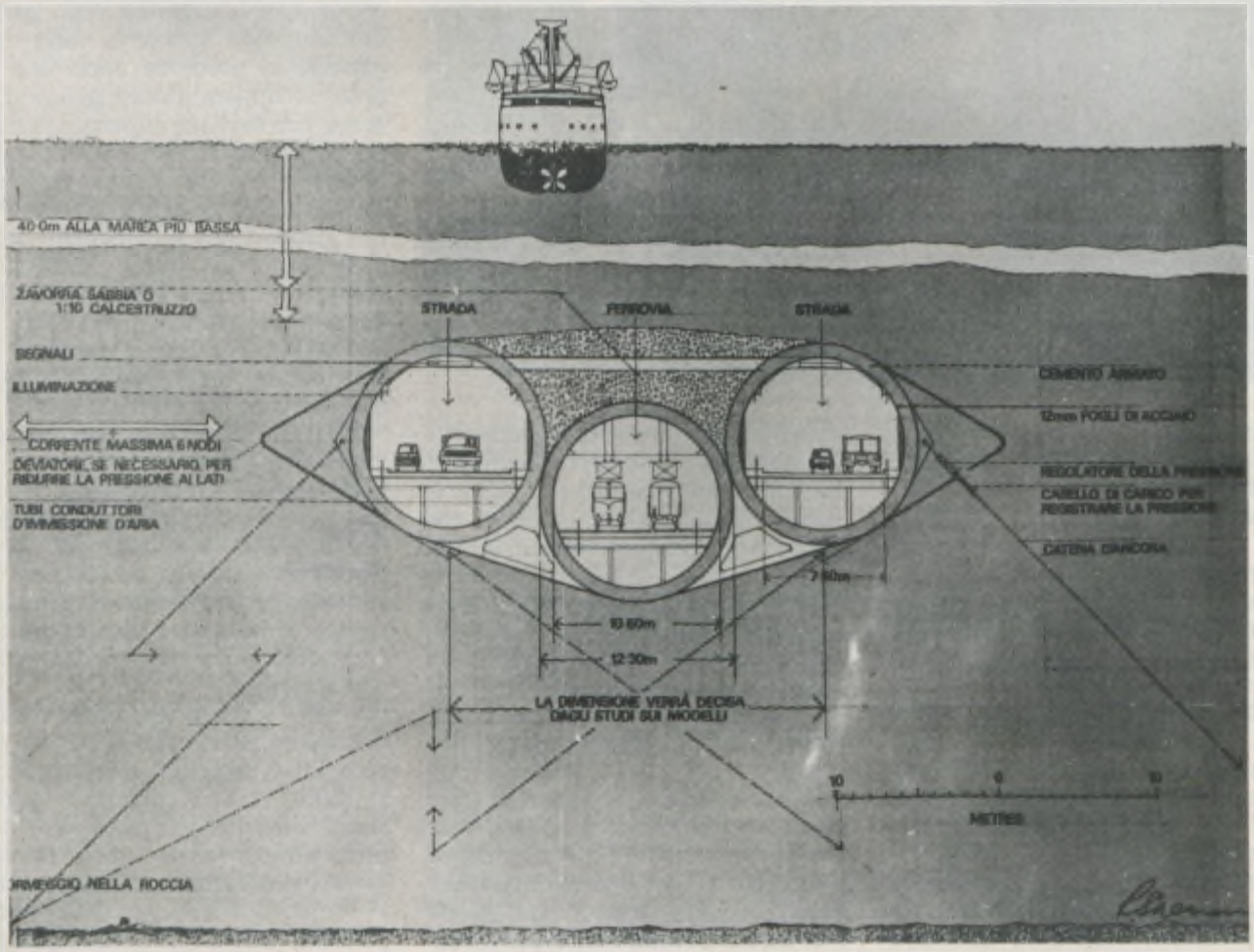
Per non cadere in valutazioni di rassicurante ottimismo bisogna tenere presente che il cammino di un'opera così ambiziosa sarà sicuramente ancora lungo, travagliato e pieno di insidie. Sullo sfondo delle soluzioni tecniche — per loro intrinseca natura neutrali — si muovono le scelte e le valutazioni politiche. Stabilire se i treni dovranno correre o no sui binari tra Scilla e

Cariddi, è prima di tutto una grande questione politica. Eliminare, o comunque penalizzare, il trasporto ferroviario sullo Stretto significherebbe condannare ancora il nostro Sud a intollerabili strozzature economiche. Considerare la ferrovia, invece, come obiettivo prioritario, vuol dire guardare in un certo modo al futuro del Paese: puntare in alto, non per essere velleitari ma per favorire uno sviluppo dell'economia nazionale che non potrà mai più essere disarticolato da un adeguamento strutturale e infrastrutturale dei trasporti.
Sullo Stretto di Messina, insomma, c'è la possibilità di rendere operante l'idea che lo sviluppo del Mezzogiorno corre sulle «rotaie»: che è un modo anche questo di essere all'altezza del Mito. ■

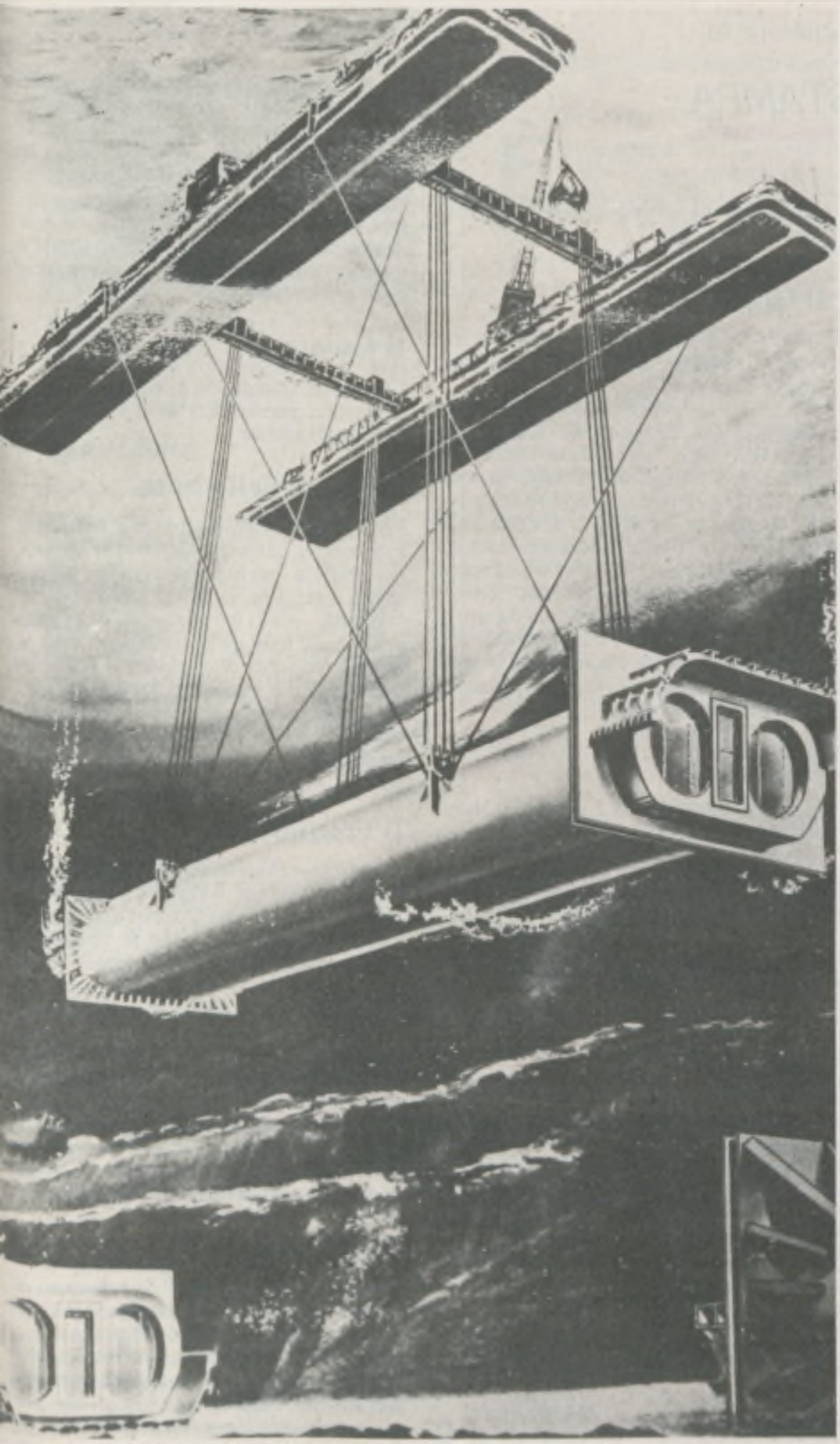
Alcuni record

Ponte	Località	Lunghezza in m
I ponti sommersi più lunghi		
Bay Area. Rapid Transit	Usa - California	5.825
Parana Hernandias	Argentina	2.356
Hampton Roads	Usa - Virginia	2.091
Baltimore	Usa - Maryland	1.920
Thimble Shoal Tunnel	Usa - Virginia	1.770
Baltimore Channel Tunnel	Usa - Virginia	1.668
Crosso Harbour Tunnel	Hong Kong	1.602
Elbe	RFT - Amburgo	1.057
I ponti sospesi più lunghi		
Humber	Inghilterra	1.410
Verrazzano	Usa - New York	1.298
Golden Gate	Usa - San Francisco	1.280
Mackinac	Usa - Michigan	1.158
Bosforo	Turchia - Istanbul	1.074

Il ponte più antico: sul Nilo, e risalirebbe al 2650 a.C.
La campata più lunga: dell'Humber Estuary Bridge - Inghilterra, che misura 1.410 m.
La campata a mensola più lunga: Ponte di Quebec - Canada, sul fiume San Lorenzo, che misura 549 m.
L'arcata d'acciaio più lunga: New River George Bridge, Virginia - Usa, che ha una campata di 518,2 m.
Il ponte galleggiante più lungo: Second Lake Washington Bridge, Seattle - Usa, che misura 3.839 m.
Il ponte coperto più lungo: Hartland - Canada, che misura 390,8 m.
Il ponte ferroviario più lungo: Huey Long Bridge, Louisiana - Usa, che misura 7.009 m.



Progetto di galleria sommersa, presentato al concorso internazionale di idee per il collegamento stabile dello Stretto



Ipotesi di affondamento del tubo subacqueo

Lo Stretto da Omero a Walt Disney

«... di qui m'aspettavo che dovesse mostrarsi / Scilla petrosa, prima di massacrarmi i compagni: / ma in nessun luogo potevo scorgerla, e mi si stancavano gli occhi / a scrutare tutte le parti lo scoglio nebbioso. / Così per lo stretto navigavamo gemendo. / Da una parte era Scilla, dall'altra la divina Cariddi / paurosamente ingoiava l'acqua salsa del mare; / ma quando la vomitava, come su grande fuoco caldaia, / tutto rigorgogliava sconvolta: dall'alto la schiuma / pioveva giù, sulle cime d'entrambi gli scogli. / E quando ancora ingoiava l'acqua salsa del mare / tutta sembrava rimescolarsi di dentro, e la roccia / rombava terribile; in fondo la terra s'apriva, / nereggiante di sabbia. Verde spavento prese i compagni. / Guardavamo Cariddi, paventando la fine».

(Omero, «Odissea», Libro XII).

«Il mare era nero, invernale, e in piedi sull'alto ponte, quell'altipiano, mi riconobbi di nuovo ragazzo prendere il vento, divorare il mare verso l'una o l'altra delle due coste con quelle macerie, nel mattino piovoso, città, paesi, ammucchiati ai piedi. Faceva freddo e mi riconobbi ragazzo, avere freddo eppur restare ostinato sull'alta piattaforma, nel vento, a picco sulla corsa e sul mare.

«... e intanto Messina si avvicinava, non era più un'ammucchiata macerie sull'orlo del mare, ma case e moli e tranvai bianchi e file di vagoni nerastri su larghi spiazzi di ferrovia. Il mattino era di pioggia ma non pioveva, tutto era bagnato sull'alto ponte e il vento soffiava bagnato e i fischi dei battelli risuonavano bagnati, e come fischi d'acqua giungevano da terra quelli delle locomotive, ma non pioveva, e dall'altra parte delle ciminiere d'un tratto si vide in mezzo all'inverno marino la torre del faro in viaggio, altissima, in navigazione per Villa San Giovanni».

(Elio Vittorini, «Conversazione in Sicilia»).

Strillone giornali: *«Edizione straordinaria! Rockerduk presenta il progetto vincente per il ponte di Messina!».*

Paperino (leggendo il giornale): *«Dopo la clamorosa rinuncia di Paperone, il ponte sembrava destinato a rimanere un sogno, finché Rockerduck ha sorpreso tutti con la sua rivoluzionaria proposta! Un ponte di corallo... ecco la clamorosa idea! Il progetto è stato approvato e il ponte sarà costruito in soli* tre mesi*!».*

(Walt Disney, «Zio Paperone e il Ponte di Messina»).

SULLA STAMPA

Il Giornale

Quest'anno il nuovo orario ferroviario estivo, entrato in vigore il 2 giugno, può definirsi veramente «nuovo», perché rappresenta un tentativo da parte delle ferrovie di introdurre dei criteri innovativi, come ad esempio la marcia cadenzata dei treni su alcune linee. C'è anche uno sforzo per arrivare all'eliminazione dei sistematici ritardi ed un aumento, sia pure modesto, delle velocità commerciali di alcuni dei convogli più importanti. Novità ci saranno anche sulle rotte europee: tutti i viaggi in partenza da Milano per i Paesi confinanti con l'Italia saranno sensibilmente accelerati, grazie ad accordi tra le varie amministrazioni ferroviarie tendenti non tanto a un aumento delle velocità quanto alla riduzione dei tempi morti che solitamente sono richiesti ai valichi doganali. In molti casi le operazioni saranno eseguite durante il viaggio senza perdite di tempo e anche le procedure di controllo saranno snellite. Solo nei prossimi mesi si vedrà se gli obiettivi previsti saranno stati raggiunti, ma è già qualcosa che la ferrovie abbiano inserito nel nuovo orario questi orientamenti... Nulla di clamoroso e di rivoluzionario, ma tutto sommato un primo tentativo di apportare dei miglioramenti e di invertire una tendenza che negli anni passati ha portato i nostri treni ad essere tra i più lenti d'Europa.

Il Giorno

Piccola-grande rivoluzione nel sistema ferroviario milanese dal momento in cui è entrato in vigore il nuovo orario dei treni. È un orario semplificato, che rassomiglia sempre di più alla tabella di marcia di un tram. Ma questo è solo il meno importante dei vantaggi. Il principale è che si riducono i tempi di percorrenza e si potrà conseguire una maggiore puntualità. L'obiettivo delle Ferrovie è quello di estendere via via questo sistema di treni a orario cadenzato anche al Centro e al Sud. Ma non c'è dubbio che era urgente a Milano, centro di una zona di fortissima e crescente mobilità, dove il treno ha tutti i numeri per lanciare una sfida vincente al trasporto privato e per integrare l'aereo.

La Stampa

L'operazione scattata il 2 giugno, nel bene e nel male, è un'autentica rivoluzione, per molte linee ferroviarie. Le maggiori perplessità del nuovo orario nascono per il traffico cosiddetto pendolare. Le proteste già sono valanghe e in molti Compartimenti sono state presentate vere e proprie mozioni firmate da decine, in certi casi da centinaia di persone. L'accusa è che le Ferrovie non hanno saputo sfruttare le rotaie per creare quella rete di comunicazioni regionali che potrebbero rappresentare una sorta di metropolitana a lungo raggio, capaci di alleviare il traffico stradale e di permettere a chi lavora di vivere fuori dalle grandi metropoli.

Il Lavoro

I pendolari attaccanno e le Ferrovie sono costrette a giocare di rimessa: i treni estivi sono sotto accusa.

Corriere della Sera

Per i pendolari delle ferrovie è arrivato il momento di cambiare abitudini se vorranno essere al lavoro in tempo. Non è l'ora legale a incidere sui viaggi dei lavoratori lombardi, ma l'introduzione dell'orario estivo per i treni dello Stato. Con esso le ferrovie contano di accorciare i tempi di percorrenza e migliorare le coincidenze. Anche per le nostre ferrovie l'era moderna sembra avviata: facciamo che non sia qualche minuto di sonno in meno a farla fallire!

Il Fiorino

La rete ferroviaria italiana scenderà da 17 mila a 11 mila km. Il taglio di 6 mila km di «rami secchi» è previsto dall'art. 7 della legge finanziaria 1985 che fa obbligo al Ministero dei Trasporti di presentare, a sei mesi dall'entrata in vigore della legge, un piano triennale che preveda la soppressione graduale di linee ferroviarie a scarso traffico o di impianti passivi. I tecnici dovranno ora individuare queste linee e prima del taglio si dovranno prevedere dei recuperi attraverso nuovi investimenti, per particolari situazioni che potrebbero rendere economica la gestione futura, specie in alcune aree depresse del Mezzogiorno.

La Nazione

Un treno tutto di plastica? Si è discusso di questa possibilità in un convegno, che si è svolto a Firenze, nel corso del quale è stato fatto il punto della situazione relativa alla partecipazione dei manufatti plastici nel settore dei trasporti su rotaia, sia per quanto riguarda il materiale rotabile che gli impianti fissi. Convinte del fatto che «se

Un treno da re: le nuove carrozze per Carlo e Diana

«Mentre Carlo e Diana erano in visita in Italia, nelle officine meccaniche delle Ferrovie dello Stato inglesi di Wolverton, nel Bukinghamshire, è stata varata un'operazione del tutto fuori dell'ordinario: la costruzione di due vagoni ferroviari nuovi di zecca per i due principi. (...) le due vetture saranno dotate di un avanzatissimo sistema antiattentato: carrozzeria di lamiera d'acciaio spessa quanto quella di un carro armato, in grado di resistere a esplosioni di bombe o di ordigni terroristici; finestrini con vetri rinforzati antiproiettile e, dappertutto, una rete di spie elettroniche collegate a un sofisticatissimo sistema di allarme coperto, come i lavori di costruzione, dal più assoluto segreto. Ma si sa che al vagone di sorveglianza saranno collegati direttamente anche i due «saloon» usati ancora oggi dalla regina Elisabetta e dal consorte Filippo di Edimburgo e che, nelle stesse officine di Wolverton, subiranno radicali lavori di adeguamento dal punto di vista della sicurezza: la carrozzeria, già parzialmente blindata al momento della costruzione nel 1971, sarà ulteriormente rinforzata e il resto portato allo stesso livello delle carrozze di Carlo e Diana».

(da Panorama)

non ci si rinnova si perisce» le ferrovie italiane dunque stanno recuperando in questi ultimi anni il tempo perduto e sviluppano la ricerca in alcuni settori di alta tecnologia in accordo con industrie pubbliche e private. L'obiettivo è quello di avere una rete ferroviaria moderna, sicura per l'utenza e che riesca ad ammortizzare i costi delle innovazioni con materiali di lunga durata. Nel settore delle fibre ottiche le ferrovie italiane si sono già inserite con decisione, acquisendo una posizione di avanguardia in collaborazione con importanti industrie.

Paese Sera

Roma-Chiusi, 165 km, un'ora e venti sulla vecchia linea, cinquanta minuti scarsi sui nuovi binari della Direttissima. È la riscoperta del «Pendolino», dell'alta velocità delle nostre ferrovie dopo un primo tentativo naufragato. È il rilancio di un tipo di treno utilizzato sulla Roma-Ancona alla fine degli anni settanta e che oggi, altamente perfezionato, suscita una strana impressione confrontandolo con i vecchi treni che siamo abituati a prendere. Tra due anni con questo treno la distanza Roma-Milano sarà coperta in quattro ore. Con questa riedizione del «Pendolino» le nostre ferrovie cercano di aggirare l'ostacolo presentato dal fatto che una stessa linea è percorsa da treni veloci, lenti, lentissimi. Intanto è in progetto una locomotiva da seimila kilowattora, per una velocità da 220 km/h e la composizione di un treno da 250 km/h.

Il Sole/24 ore

Il treno superveloce c'è. Ora ci vogliono le rotaie. Non ci si può che rallegrare per la decisione da parte delle FS di ordinare quattro treni superveloci ad assetto variabile a un'industria italiana, la Fiat-Savigliano, ma viene anche da domandarsi quando anche l'armamento delle linee (e il loro quadruplicamento) dei grandi assi di comunicazione verrà adeguato per accogliere maggiore traffico ad alta velocità. Se le FS sceglieranno la strada della redditività, dovranno operare scelte strategicamente valide e tutta la rete primaria dovrà avere linee percorribili a 160 km/h, mentre occorrerà disporre di materiale rotabile adatto a tali velocità, fornito da aziende tecnologicamente avanzate.

(a cura di Maria Guida)

Come Ludwig, con la 663

di Giovanni Klaus Koenig

Ordinario di Storia dell'Architettura Contemporanea - Università di Firenze

È nella natura dell'uomo che chi fa una cosa per dovere, come il servizio militare, raramente ne sia entusiasta e ne dica bene. Questa legge vale anche per chi è costretto a prendere il treno, e le ferrovie italiane, essendo di proprietà dello Stato (come altri servizi pubblici lo sono dei Comuni o delle Regioni) non possono sfuggire al mugugno generalizzato degli insoddisfatti.
Chi dicesse di essere fra gli amanti dell'«orribile mostro che sferra», il meno che gli possa toccare è la parte del vecchio rimbecillito; ma basta essere stati a giro per Parigi un giorno di sciopero della metropolitana per poter dire di aver visto coi propri occhi cos'è l'inferno. Oppure, è sufficiente aver percorso a passo d'uomo l'autostrada Firenze-Bologna in un giorno di sciopero delle ferrovie per potersi rendere conto cosa succederebbe alla circolazione automobilistica, urbana o autostradale, il giorno che i devoti a Nostra Signora del Pistone decidessero di usare tutti insieme le Quattroruote.
Vorrei però far notare che oltre alla stragrande maggioranza di coloro che viaggiano in treno per dovere esiste anche una categoria di persone che viaggia per puro diletto. Certo, esistevano anche coloro che per questo personale piacere usavano l'automobile: un architetto di gran fama, vent'anni or sono, per distendersi i nervi dopo un faticoso lavoro a tavolino, prendeva la sua *Maserati* e correva da Firenze a Viareggio a 180 all'ora; prendeva un caffè e ritornava a casa senza togliere il piede dall'acceleratore.
Oggi non lo fa più, perché lo stress che proverebbe facendo stridere le gomme nella frenata tutte le volte che un camion esce all'improvviso per superarne un altro (il che avviene in media ogni 20 km) invece di calmargli i nervi, lo porterebbe all'infarto. E poiché le gomme, a differenza dei cerchioni ferroviari, non si possono ritornire, buttarle via quasi nuove dopo che una frenata del genere ha fresato otto millimetri di battistrada fa rabbia anche a chi ha i milioni da buttar via.
Molto meglio, quindi, distendersi i nervi in treno. Per me, non ho ancora trovato un sistema migliore che farmi Firenze-Grosseto e ritorno, via Siena, su una delle Frecce dell'Argentario. Il traversamento della valle dell'Ombrone, attorno al colle di Montalcino, comodamente seduto nella prima classe (declassata) della panoramica Aln 663, offre un contatto visuale e olfattivo, nella buona stagione, con una natura vergine, che non sarebbe possibile se non avventurandosi a piedi nella valle, dato che non esistono strade che seguono il tracciato della ferrovia. Da un pomeriggio siffatto traggo sempre un insieme di sensazioni e riflessioni positive sulla natura e sugli uomini che incontro, specie i ferrovieri, capace di ricaricarmi assai meglio di qualsiasi altra divagazione.
Ci sono poi i casi limite, come quello dello scomparso professor Enrico Greppi, luminare della clinica medica italiana, che quando doveva concludere un lavoro importante, come la relazione da presentare a un congresso internazionale, prenotava uno scompartimento per sé e i suoi cinque aiuti, andando laddove l'orario lo permetteva, da Firenze a Milano o Roma; e talvolta fino a Napoli, se il lavoro era più impegnativo. E non prendeva mai il rapido; non per economia, ma perché il viaggio durasse più a lungo. Pagava per il tempo che usava il treno e non per la velocità o i chilometri, perché tanto tornava subito indietro, senza nemmeno uscire dalle stazioni. Per Greppi lo scompartimento ferroviario era il luogo ideale per far lavorare i cervelli senza essere disturbato, per concentrarsi in uno spazio minimale senza però soffrire di claustrofobia; e non l'avrebbe barattato con un castello reale come quelli di Luigi II di Baviera.
E a proposito di *Ludwig*, vorrei ricordare che si era fatto costruire tre castelli di sogno, ma la sua passione era montare su un apposito meraviglioso vagone-veranda verde e blu, coi mobili in vimini (oggi conservato a Norimberga), e con una rapida corsa fra Monaco e Garmisch, godersi il tramonto estivo sotto lo Zugspitz — il monte più alto della Baviera — prendendo il thé con i pasticcini di cui era ghiotto.
Oggi i Potenti della terra usano elicotteri e aerei, e non per fare merenda al tramonto con gli amici. Ma siamo sicuri che la civiltà d'oggi sia veramente migliore?

Erano treni anche quelli

È POSSIBILE un réportage su quello che accadde a Roma negli anni cruciali della guerra, un réportage a quarant'anni di distanza? È quello che si domandano Benedetto Pafi e Bruno Benvenuti nella «Premessa» al loro libro «Roma in guerra. Immagini inedite settembre 1943-giugno 1944» (ed. Oberon, pp. 271, L. 45.000), una cronaca minuto per minuto affidata alle immagini, una prova di giornalismo a posteriori su una materia in cui tradizionalmente si esercitano storici e politici. La scelta degli autori è stata quella di porre a confronto immagini e persone, immagini e luoghi, cercando poi le conferme dei documenti. A raccontare questo discusso periodo della storia italiana, non è un saggio dotto o un'analisi storica dei fatti, ma sono le foto scattate da reporter spesso anonimi che «percorsero le strade di Roma senza fucile, armati soltanto di macchina fotografica e che nel loro oscuro lavoro a volte pagarono con la vita». Accompagna le immagini un testo essenziale, scandito sui tempi degli eventi, che lascia al lettore il difficile momento del giudizio.

Tra cittadini sfiniti e disperati, soldati tedeschi impegnati in atroci rappresaglie, truppe americane sommerse da folle festanti, spunta dalla cronaca di quei giorni un altro protagonista: il treno. Dai treni derrate a quelli carichi di deportati diretti ai campi nazisti, e poi carrozze, locomotive distrutte dai bombardamenti che avevano per obiettivo gli scali ferroviari, treni blindati e armati, mastodonti da guerra che sembrano usciti da qualche striscia di Hugo Pratt: dal mondo della ferrovia sono passati tutti i nodi — anche i più drammatici — del periodo bellico. Una «storia nella storia» che non è sfuggita a Pafi e Benvenuti: ricercando nella Fototeca FS e presso raccolte private, gli autori hanno così potuto aggiungere anche diverse pagine ferroviarie alla loro «linea diretta» con la Roma '44/'45.

Un libro, questo «Roma in guerra» — realizzato con il contributo della Regione Lazio — che concorre alle celebrazioni per il quaran-

tennale della liberazione, ma che sa andare oltre l'occasione celebrativa. Il «réportage» quarant'anni dopo — come dimostrano le foto che pubblichiamo — ha la grinta e l'efficacia (e, perché no, la freschezza) dell'informazione d'attualità, senza i paludamenti delle celebrazioni ufficiali. Un libro che si sfoglia e si legge come fosse davvero una cronaca dal vivo degli avvenimenti illustrati. L'operazione, insomma, è riuscita. Ed è anche per ricordare l'impegno e il sacrificio di tanti ferrovieri che «VdR» dedica queste pagine a treni che vorremmo tutti dimenticare. Dopo quarant'anni di pace, però, si può tornare a ricordare che c'è stata una guerra anche per le ferrovie. Una guerra che, malgrado tutto, ha avuto una dimensione umana. Una dimensione che certo un malaugurato conflitto nucleare non avrebbe. Non ci sarebbero foto, cronache possibili. Il silenzio atomico cadrebbe su tutto e il rispetto della bomba H per macchine e tecnologie lascerebbe intatti i treni. Ma per quali passeggeri?

Tiziana Gazzini

Le FS in guerra

Cosa è successo alle Ferrovie italiane durante il secondo conflitto mondiale? Per farsi un'idea di massima di ciò che accadde, ed invogliare ad una ricerca e ad una documentazione più ampia su di un argomento che sembra essere noto soltanto a pochi «addetti ai lavori», si può partire da alcuni dati interessanti. Eccoli.

Nel 1940, ben oltre 4.000 chilometri della rete ferroviaria nazionale erano elettrificati, gli elettrotreni ETR 200 percorrevano il tratto Firenze-Milano alla media di 165 km/h, si viaggiava da Milano a Roma in cinque ore e mezzo, e i locomotori E 636 con i loro 4.500 cv di potenza facevano il loro ingresso sulla scena del trasporto ferroviario.

Di tutto questo, e ancor più delle infrastrutture necessarie al loro funzionamento, cinque anni dopo ne restava poco più che nulla in un groviglio di ferraglie contorte, di viadotti crollati, di installazioni distrutte, con un danno patrimoniale che all'epoca venne calcolato in circa 1.000 miliardi. E tra i ferrovieri 2.762 morti, dei quali 65 caduti in combattimento, 2.104 sotto attacco aereo, 407 nelle file della resistenza e 143 per altre cause.

La maggior parte dei danni subiti dalle Ferrovie si concentrarono tra la seconda metà del '43 e i primi mesi del '45, con punte massime nella primavera e nell'estate del 1944. In quest'ultimo periodo ricordato, infatti, le forze aeree Alleate attuarono l'Operazione «Strangle» tendente a paralizzare qualsiasi tipo di traffico, in particolare quello ferroviario. In un rapporto dell'economia italiana, si legge: «... Il traffico ferroviario nel *settore meridionale*, che sino alla metà di aprile era ancora parzialmente attivo dal nord in direzione di Roma, a seguito di alcuni forti attacchi aerei e di altri minori, all'inizio di maggio, è completamente bloccato. Non soltanto è stata distrutta la linea principale Firenze-Roma; sono state paralizzate anche le due linee costiere lungo il Tirreno e l'Adriatico. A seguito delle vaste distruzioni di opere, stazioni di smistamento, nonché di linee elettriche, il ristabilimento dei percorsi richiede un tempo notevole...».

Nonostante ciò i ferrovieri, militarizzati e ormai sotto il diretto controllo dei tedeschi, dovettero sobbarcarsi ad un estenuante e pericoloso lavoro. Sempre nello stesso rapporto si può leggere che nel mese di aprile del '44 le Ferrovie italiane effettuarono un movimento di 7.495 vagoni dall'Italia verso la Germania e di 31.216 vagoni in senso opposto.

Il 26 aprile 1945, i Ferrovieri della Sezione Lavori del Compartimento di Torino si impossessarono di tutti i materiali da costruzione lasciati dai tedeschi e con essi iniziarono immediatamente i primi ripristini. La guerra era finita, cominciava la lunga ricostruzione.

Benedetto Pafi

Il museo di Madrid-Delicias

Una vecchia stazione della capitale spagnola è stata recentemente convertita in un museo ferroviario, ricco di cimeli d'epoca. Costruita in metallo oltre un secolo fa, pare che allo studio del progetto abbia partecipato anche l'Ing. Eiffel, padre della più famosa «Tour» parigina.

È STATO da poco aperto al pubblico, nella stazione di Madrid-Delicias, il primo settore del Museo nazionale ferroviario che presenta una interessante collezione di oggetti e molti veicoli esposti in diverse sale e soprattutto all'ingresso della vecchia stazione.

La RENFE si propone di aprire nuovi settori del museo in altre città spagnole e nello stesso tempo di organizzare delle mostre itineranti col materiale rotabile da collezione.

Il settore attualmente aperto al pubblico riunisce il materiale già presentato al palazzo Ferrán Nûñez di Madrid con l'aggiunta di due interessanti novità: in primo luogo, il recupero, ai fini culturali, della stazione di Delicias, chiusa al traffico nel 1969; in secondo luogo, l'esposizione sui binari della stazione, di 40 veicoli a motore e rimorchi, tra cui locomotive a vapore, elettriche, diesel, automotrici, vetture passeggeri, vagoni merci. Alcune locomotive esposte furono tra le prime in servizio sulle due principali linee spagnole.

Una panoramica del Museo ferroviario della RENFE

Sono anche presentati alcuni modelli, fedelmente riprodotti, come quelli della serie RENFE 241-2200. I motori di questa serie, costruiti tra il 1944 e il 1952, in numero di 57 unità, erano stati soprannominati dai ferrovieri «atomici».

La collezione di locomotive a vapore del Museo nazionale ferroviario della RENFE è senza alcun dubbio una delle migliori tra le collezioni europee. Non dimentichiamo che la Spagna, sprovvista fino alla prima metà del XX secolo di grosse industrie, ha dovuto comprare all'estero praticamente tutte le locomotive a vapore entrate in servizio fino al 1920. Tra il 1848 e il 1920 furono infatti importate circa 3000 apparecchiature allo scartamento di 1,67 m di provenienza europea e americana.

Mantenendo in servizio numerosi rotabili del XIX secolo, la Spagna fu, nel decennio 1950/1960, un museo vivente della trazione a vapore che deliziava gli amatori provenienti dall'Europa intera. Oggi, dieci di questi rotabili accuratamente scelti e restaurati, sono esposti al Museo nazionale ferroviario di Madrid-Delicias.

Madrid-Delicias fu la prima stazione madrilena costruita metallicamente. La sua ossatura di travi e vetrate costituisce un maginifico esempio dell'architettura del ferro caratteristica dello scorso secolo.

Il complesso stesso della stazione, assai ben conservato, fa parte della storia della ferrovia e merita di essere conosciuto.

In origine, la stazione di Madrid-Delicias doveva servire come testa di linea del collegamento ferroviario Madrid-Ciudad Real. L'edificio della stazione misura 170 m in lunghezza, 35 m in larghezza e arriva a 22 m di altezza massima.

I lavori di costruzione durarono 14 mesi e furono affidati agli ingegneri dell'impresa Emile Cachelièvre. La

Il presidente della RENFE, R. Boixadòs (a destra), inaugura il Museo

realizzazione della parte in ferro fu eseguita sotto la direzione di M. Vaseille della società Fives-Lille. Si dice che il progetto sia passato anche dallo studio di un ingegnere che doveva poi diventare famoso, Gustave Eiffel. Questo «si dice», che non è smentito né dalla perfezione geometrica dell'edificio né dalla sua bellezza, non è però confermato da nessun documento.

La stazione di Madrid-Delicias, inaugurata il 30 marzo 1880, servì per un brevissimo periodo la linea Madrid-Ciudad Real e fu poi ceduta alla compagnia Madrid-Cáceres e Portogallo che non possedeva stazioni. La cessione ebbe luogo il 7 dicembre 1880 e, il 20 ottobre 1881, partiva da Delicias il treno inaugurale della linea Madrid-Lisbona. Alla cerimonia assistettero sia il re di Spagna che il re del Portogallo. Il seguito la stazione di Madrid-Delicias fu il punto di raccordo del Sud-Express Lisbona-Madrid-Parigi-Calais, messo in servizio il 4 novembre 1887. Nel 1888 il Sud-Express divenne bisettimanale e, a partire dal 1890, trisettimanale.

Più tardi, quando furono portate a termine la linea che congiungeva Salamanca a Fuentes de Oñoro (frontiera del Portogallo) e la linea da Beira Alta al Portogallo, il Sud-Express fu deviato su questo tragitto. Delicias perse così il suo carattere internazionale che riconquistò soltanto più tardi con l'istituzione di un treno rapido tra Madrid e Lisbona.

Al termine della guerra civile, il 20 luglio 1943, fu messo in circolazione il Lusitania Express, treno sul quale, per la prima volta in Spagna, si espletavano a bordo le formalità doganali, cosa che permetteva un guadagno di tempo non trascurabile.

Dopo che fu creata la RENFE, oltre ai treni della linea dell'Ovest, furono trasferiti a Madrid-Delicias i servizi di Badajoz e di Toledo, servizi che Delicias mantenne fino alla sua chiusura, il 30 giugno 1968. L'anno seguente fu soppresso anche il servizio merci.

Oggi, l'edificio di ferro e metallo, testimone che evoca l'antica zona industriale di Madrid, è stato scelto per ospitare il Museo nazionale ferroviario: una fine quanto mai adatta per un edificio consacrato al treno.

Fernando F. Sanz

da «La Vie du Rail»
(Trad. di Marina Delli Colli)

PROGETTO PER UNA FERROVIA TRANSARABA

Treni, petrolio e i sogni di Lawrence

di RENZO NISSIM

DOPO la prima guerra mondiale Thomas Edward Lawrence, noto comunemente come Lawrence d'Arabia per il suo decisivo contributo alla rivolta araba contro il dominio turco, propose agli alleati un piano per collegare con una ferrovia l'emirato di Oman (punto chiave per il traffico del petrolio) e il resto del mondo arabo all'Europa. La proposta non fu allora presa in considerazione, ma la precarietà dell'approvvigionamento del petrolio attraverso il Golfo Persico ha recentemente ridato attualità al progetto di Lawrence. La sua realizzazione è ora appoggiata dalla Lega per la Cooperazione sui Problemi del Golfo (Gulf Cooperation Council), creato nel 1980 dal Kuwait, Arabia Saudita, Bahrein, Qatar e Unione Emirati Arabi, insieme al sultanato di Oman.

La minaccia creata dalla guerra fra Iran e Irak rende la creazione di una ferrovia transaraba l'alternativa più logica per il trasporto del petrolio nei vari paesi europei. Inoltre una simile ferrovia avrebbe un alto valore turistico, rendendo possibile il collegamento di-

retto via terra delle varie capitali europee con l'Irak e la Turchia.
Le ferrovie inglesi hanno già manifestato il loro interesse, offrendo attraverso la Transmark, che ha già una notevole esperienza avendo partecipato a varie opere del genere in Irak e Arabia Saudita, collaborazione ed assistenza tecnica e manageriale. La Transmark ha preparato il progetto di un più efficiente collegamento ferroviario in Irak tra Bagdad e Basra, che porterebbe la ferrovia sino ai confini col Kuwait. Per completare l'idea di una linea transaraba come alternativa al trasporto marittimo, bisognerebbe costruire una linea ferrata attraverso il Kuwait che raggiungesse l'Arabia Saudita. Ciò alleggerirebbe il pesante e lento trasporto motorizzato su strade quasi sempre intasate dal traffico.
Un altro vantaggio del progetto consisterebbe nella possibilità di evitare lo stretto di Ormuz, che collega il Golfo Persico con il Golfo di Oman, facilitando così i trasporti petroliferi. Il progetto per ora prevede solo un collegamento ferroviario tra Bahrein, Kuwait, Irak, Arabia Saudita e i paesi della Lega Araba. Ma c'è già chi anticipa la possibilità di estenderlo verso nord attraverso Siria, Giordania e Libano. Allo stato delle cose questo piano, lungamente sognato da Lawrence, sembra utopico per la generale situazione politica nel Medio Oriente e particolarmente in Libano. Ma non è detto che in futuro, raggiunta in qualche modo la pace in quel turbolento e martoriato settore, il sogno di Lawrence d'Arabia possa finalmente trovare la sua realizzazione. ■

IN BREVE DA TUTTO IL MONDO

CINA

Oltre cinquemila miliardi di lire saranno destinati, nel 1985, al rafforzamento ed alla modernizzazione delle ferrovie cinesi che vedranno aumentare del 15%, rispetto all'anno precedente, le spese di investimento. Lavori di ristrutturazione e di miglioramento sono previsti su oltre 26 linee: 430 km di raddoppio dei binari e 230 km di elettrificazione. Particolare importanza viene ammessa all'inizio dei lavori di ricostruzione delle stazioni viaggiatori di Pekino e di Shanghai (venti milioni di abitanti tra le due città...). Quest'anno le ferrovie cinesi contano di trasportare 1,3 miliardi di tonnellate di merci e oltre un miliardo di viaggiatori. Cifre in apparenza colossali ma non tali se si considerano la vastità del Paese e il numero dei suoi abitanti (oltre un miliardo). Si pensi ad esempio che nel corso del 1984 le ferrovie della «piccola» Francia (54 milioni di abitanti) hanno trasportato 755 milioni di viaggiatori.

INDIA

Trenta miliardi di lire sono stati concessi dalla Banca Mondiale alle ferrovie indiane (IR) per l'ammodernamento degli stabilimenti di Tirupati che costruiscono vagoni.

UNGHERIA

Nel 1985 le ferrovie ungheresi (MAV) prevedono di investire oltre 600 miliardi di lire per impianti fissi (60%) e materiale rotabile (40%). Sempre quest'anno le ferrovie ungheresi riceveranno 14 nuove macchine elettriche dieci delle quali del tipo BBV 46. Sarà messa a tensione la linea Dambovar-Pecs-Vac (che attraversa praticamente l'intero Paese da Sud a Nord), con il che saranno stati elettrificati in totale 1900 km di linee, un quarto cioè dell'intera rete, che però smaltiscono il 60% del traffico totale.

JUGOSLAVIA

Le ferrovie Jugoslave (IZ) si propongono l'elettrificazione della linea (ancora in costruzione) che collegherà Titograd (città del sud situata sulla linea Belgrado-Bar, già elettrificata a 25 KV) a Scutari, in Albania. È peraltro ancora da stipulare il relativo accordo con l'Albania. La tratta albanese di questa futura linea internazionale dovrebbe essere posta in servizio entro quest'anno.

DANIMARCA

È ormai possibile visitare la capitale danese con una sola tessera forfettaria dei vari trasporti (treno più autobus), la cosiddetta Copenaghen Card. Questo documento di viaggio è valido anche nel territorio di gran parte dello Zeeland del nord comprendente ovviamente i centri di Helsingor e Roskilde, e dà diritto all'accesso in numerosi musei e luoghi di attrazione. La Copenaghen Card ha una validità di uno, due o tre gioni al prezzo di 11.000, 20.000 o 27.000 lire.

CANADA

La ditta canadese Hawker-Siddeley ha costruito 100 vetture per l'azienda ferroviaria del Mali. Il contratto, il cui ammontare peraltro non è stato reso noto, è stato finanziato dalla sezione Canadese dell'Agenzia internazionale per lo sviluppo.

GIAPPONE

Per riassorbire il pesante deficit commerciale che viaggia sull'ordine di circa 1.500 miliardi di lire all'anno, le ferrovie giapponesi (JNR) si ripropongono di modificare il proprio statuto onde poter diversificare le loro attività. Inoltre, entro i prossimi cinque anni, la JNR si ripropone di disarmare il 42% della rete a scartamento ridotto (si tratta di circa 9000 km di ferrovia) e di ridurre il personale del 40%. Secondo i calcoli degli ideatori di questa «cura ricostituente» questi tagli consentirebbero di realizzare entro il 1990 un utile di oltre trenta miliardi di lire.

TURCHIA

All'interno del complesso siderurgico turco di Iskenderuni, nel sud-est del Paese, l'Unione Sovietica installerà uno stabilimento per la costruzione di traversine metalliche con una capacità di produzione annuale di circa 60.000 tonnellate.

CILE

Tra la società francese Sofretu e le autorità cilene è stato firmato di recente un contratto per la costruzione della terza linea del Metrò di Santiago. A causa delle recenti scosse telluriche sono però state rimesse in discussione alcune clausole di applicazione della linea che, lunga 12,3 km sarà completata entro i prossimi 4 anni.

(a cura di Camillo Benevento)

Doppio binario fra Catona e Gallico

LO SCORSO 16 maggio è stato attivato il doppio binario fra Catona e Gallico nel quadro dei lavori relativi al raddoppio della Reggio-Villa gestiti dalla 5ª Unità Speciale di Villa S.G.

Notevoli sono state le difficoltà per portare a termine l'opera che è stata eseguita senza interruzione dell'esercizio ferroviario e con la costante preoccupazione di non arrecare perturbamento alla regolarità della marcia dei treni, peraltro già penalizzata dai numerosi rallentamenti imposti sulla tratta Reggio-Villa dai vari cantieri di lavoro lungo linea.

Si è dovuto procedere con attivazioni parziali per effetto dell'interferenza fra la vecchia linea ed il costruendo doppio binario. È stato perciò necessario andare avanti per fasi spostando l'esercizio a semplice binario più volte.

Con tale ultima attivazione, il tratto di linea Villa-Reggio C.le (ultima appendice della importantissima dorsale tirrenica ancora a semplice binario) risulta raddoppiato per una estesa di circa 6 chilometri; per raggiungere Reggio C.le ne mancano ancora 8 ed i relativi lavori sono in avanzato stato di esecuzione.

Anche se il tratto di doppio binario aumenta di poco (km 2,5), i vantaggi per l'esercizio ferroviario sulla linea Reggio-Villa, caratterizzata da un traffico notevole, non sono trascurabili grazie alla possibilità di poter effettuare incroci e precedenze sia nella stazione di Gallico, ove rimangono in esercizio due binari, sia al segnale di protezione lato Villa S.G. (dove in pratica termina il doppio binario) che fa da bivio fra doppio e semplice binario.

Fra le opere di maggiore rilievo realizzate nel tratto di linea in questione possiamo menzionare una doppia travata metallica a 3 campate sul torrente «Catona» ed una struttura in cemento armato sul torrente «Gallico» pure a 3 campate. Sono state inoltre apportate numerose correzioni al tracciato ed effettuate opportune rettifiche plano-altimetriche. Per quanto concerne gli impianti di sicurezza è stato provveduto, con l'ausilio dell'Ufficio Impianti Elettrici, all'adeguamento degli esistenti A.C.E. in attesa che venga impiantato nella stazione di Gallico il banco A.C.E.I. per poi attivare il Blocco Automatico.

Il doppio binario fra Catona e Gallico oltre a garantire, come già accennato, una maggiore snellezza alla circolazione dei treni fra Villa e Reggio, influirà notevolmente anche sulla velocità dei convogli. Sul tratto in argomento i treni, la cui velocità era limitata a 60 km/h, possono passare ora a velocità parecchio superiori.

Giulio Giulietti

Attivato il B.A.A.C.C. tra Barletta e Margherita di Savoia

È STATO attivato il 15 maggio scorso il Blocco Automatico a correnti codificate sulla tratta Barletta-Margherita di Savoia della linea Foggia-Bari. Il Blocco Automatico a correnti codificate era già in servizio da Bari a Barletta; con l'attivazione dell'impianto sino a Margherita di Savoia — realizzato dall'Impresa Westinghouse — salgono a 65 i km di linea dotati di Blocco Automatico a correnti codificate a Nord del capoluogo pugliese, nel tratto, cioè, maggiormente interessato dal traffico pendolare e da quello verso Bologna e Roma.

Il Blocco Automatico rappresenta la tecnologia più moderna in fatto di potenzialità e di sicurezza di una linea ferroviaria. Esso consente al macchinista di ricevere in macchina, direttamente dalle rotaie sulle quali sta transitando, mediante delle correnti codificate opportunamente convogliate, tutte le notizie relative ai tratti di linea da percorrere. Lo stesso impianto rende possibile far viaggiare più treni contemporaneamente, uno di seguito all'altro, nel tratto compreso tra due stazioni, e consente inoltre al personale di macchina di conoscere tempestivamente se davanti al convoglio vi sia qualche impedimento alla circolazione, come, ad esempio, una frana, un deragliamento di altro treno, ecc., dandogli così la possibilità di arrestare tempestivamente il mezzo. La realizzazione dell'intero impianto di Blocco Automatico a correnti codificate da Barletta a Foggia — rientrante tra gli interventi previsti dalla legge n. 17/1981 (Piano Integrativo) per l'ammodernamento e potenziamento delle linee e dei mezzi della rete ferroviaria italiana — è affidata alla 4ª Unità Speciale F.S. — Divisione Autonoma Gestione Lavori 5ª —. Alla cerimonia di attivazione dell'impianto sulla tratta Barletta-Margherita di Savoia sono intervenuti il Direttore della 4ª Unità Speciale ing. D'Ippolito, il Direttore Compartimentale di Bari ing. Coroneo, i Capi degli Uffici Compartimentali di Bari, i Capi degli Uffici della 4ª Unità Speciale, nonché un folto pubblico e numerosissimi ferrovieri.

Pasquale Piscitelli

a cura di G.B. Pellegrini

Rivalutazione dei trattamenti

FINALMENTE — dopo ben cinque anni da quando nel 1980 venne istituita un'apposita Commissione tecnica dall'allora Ministro per la funzione pubblica prof. Giannini per studiare e risolvere il problema della perequazione delle pensioni dello Stato (problema più volte trattato in questa rubrica a partire dall'aprile del 1981) — si è pervenuti ad un primo traguardo in questo settore.

Si tratta di un provvedimento incompleto che risolve solo parzialmente il problema delle cosiddette pensioni d'annata, ma rappresenta egualmente un fatto molto importante perché riafferma concretamente il diritto ad un trattamento di quiescenza che sia proporzionato alla qualità ed alla quantità del lavoro svolto, che sia adeguato al trattamento economico dei dipendenti in attività e che comunque sia tale da consentire un dignitoso livello di vita.

Invero, pur non essendo stata ottenuta la perequazione totale, il giudizio sul provvedimento di recente approvato dal Parlamento (divenuto poi legge 17 aprile 1985 n. 141, pubblicata sul supplemento ordinario alla G.U. n. 93 del 19 aprile 1985) non può che essere positivo. Ciò perché gli aumenti accordati hanno pur sempre una loro consistenza ed il loro ammontare, a mio modesto avviso, rappresenta il massimo che si potesse ottenere in una situazione ancora alquanto critica per l'economia italiana.

Certamente l'obiettivo della completa perequazione permane ed, a tale proposito, le organizzazioni di categoria si sono già impegnate a sollecitare le forze politiche per la predisposizione di un provvedimento legislativo definitivo, tale da attuare in un prossimo futuro un sistema di efficace perequazione automatica dei trattamenti di quiescenza, così da risolvere compiutamente il problema delle differenti pensioni a seconda della data di collocamento a riposo: è già in preparazione una proposta di legge in questo senso.

D'altra parte, lo stesso Governo, attraverso suoi autorevoli Ministri, ha dato più volte assicurazioni che nella riforma previdenziale si dovrà prevedere un meccanismo di aggancio alla dinamica salariale valido ad evitare il ripetersi degli errori del passato in ordine al settore pensionistico.

Ora, vediamo in dettaglio i miglioramenti economici spettanti ai pensionati ferroviari in base alla legge summenzionata.

In via preliminare va detto che gli aumenti decorrono dal 1° gennaio 1984 e vanno calcolati sull'importo delle singole pensioni in atto alla data del 31 dicembre 1981 e, precisamente, sull'ammontare annuo lordo della pensione corrisposta a dicembre di quattro anni fa, senza tener conto della indennità integrativa speciale, della eventuale quota di aggiunta di famiglia e delle indennità accessorie annesse alle pensioni privilegiate. In sostanza, si deve prendere in considerazione il primo importo in alto a sinistra dell'assegno di pensione relativo al mese di dicembre 1981.

In base all'art. 2 della legge succitata, per il 1984 gli aumenti competono nella seguente misura:

— personale a riposo non dirigente delle F.S.

a) 50 per cento fino a lire 1 milione, 20 per cento sulla eccedenza fino a lire 2 milioni e 10 per cento sull'ulteriore eccedenza per le pensioni relative a cessazioni dal servizio anteriore al 1° luglio 1973, data di decorrenza dell'indennità pensionabile;

b) 25 per cento fino a lire 1 milione, 20 per cento sulla eccedenza fino a lire 2 milioni e 10 per cento sull'ulteriore eccedenza per le pensioni relative a cessazioni dal servizio verificatesi nel periodo 1° luglio 1973-1° gennaio 1976;

c) 10 per cento fino a lire 1 milione e 5 per cento sulla eccedenza per le pensioni relative a cessazioni dal servizio successive al 1° gennaio 1976 ed anteriori al 1° luglio 1977, data di decorrenza giuridica degli inquadramenti nei profili professionali e nei livelli retributivi previsti dalla legge 6 febbraio 1979 n. 42;

— personale dirigente delle F.S.

a) aumento del 18 per cento per le cessazioni dal servizio fino al 1° gennaio 1976 e per quelle comprese tra il 1° gennaio 1977 ed il 1° gennaio 1979;

b) aumento del 13 per cento per le cessazioni dal servizio comprese tra il 2 gennaio 1976 ed il 1° gennaio 1977.

Va ancora aggiunto che gli aumenti per il 1984 rappresentano una corresponsione «una tantum» e non sono ripetibili dopo il 31 dicembre 1984.

A decorrere dal 1° gennaio 1985 le pensioni ferroviarie vengono incrementate — sempre sull'importo vigente al 31 dicembre 1981 — in misure percentuali e fisse con riferimento alle date di decorrenza dei trattamenti medesimi in base alla tabella allegata alla legge in argomento e cioè:

— personale non dirigente delle F.S.

a) 18 per cento sulla pensione annua lorda ed integrazione in misura fissa di annue lire 609.000 per le pensioni con decorrenza fino al 1° luglio 1973;

b) 10 per cento sulla pensione annua lorda ed integrazione in misura fissa di annue lire 338.700 per le pensioni con decorrenza dal 2 luglio 1973 al 1° gennaio 1976;

c) 7,80 per cento sulla pensione annua lorda ed integrazione in misura fissa di annue lire 264.300 per le pensioni con decorrenza dal 2 gennaio 1976 al 1° luglio 1977;

d) 3 per cento sulla pensione annua lorda ed integrazione in misura fissa di annue lire 101.700 per le pensioni con decorrenza dal 2 luglio 1977 al 1° ottobre 1978;

— personale dirigente delle F.S.

a) 20,30 per cento sulla pensione annua lorda ed integrazione in misura fissa di annue lire 687.900 per le pensioni con decorrenza fino al 1° gennaio 1976;

b) 14,80 per cento sulla pensione annua lorda ed integrazione in misura fissa di annue lire 501.600 per le pensioni con decorrenza dal 2 gennaio 1976 al 1° gennaio 1977;

c) 19,20 per cento sulla pensione annua lorda ed integrazione in misura fissa di annue lire 650.400 per le pensioni con decorrenza dal 2 gennaio 1977 al 1° gennaio 1979.

Il 2° comma dell'art. 1 della legge precisa che per le pensioni di riversibilità l'integrazione in misura fissa compete in ragione del 60 per cento degli importi sopra riportati.

L'art. 6 della legge stabilisce poi che gli aumenti in misura percentuale e fissa, da concedersi dal 1° gennaio 1985, vanno maggiorati in ragione del 20 per cento dal 1° luglio 1985, in ragione del 55 per cento dal 1° gennaio 1986 ed, infine, in ragione del 100 per cento dal 1° luglio 1987.

A questo punto va soggiunto che l'art. 8 della legge ha introdotto un criterio differenziale nella concessione dei benefici economici, valevole sia per quelli transitori del 1984 che per quelli a carattere permanente decorrenti a partire dal 1° gennaio 1985, nel senso che essi vanno corrisposti in misura intera soltanto in favore dei titolari di pensione calcolata con l'anzianità massima di servizio utile stabilita dai rispettivi ordinamenti (per le F.S. a. 36 m. 6 g. 1 = a. 37).

E qui rispondo a...

Rendo noto al sig. **Erus Lavarini** da Roma: a) sulla pensione militare erogatagli dal Ministero della difesa non compete la quota di indennità integrativa speciale, pari alla differenza tra il trattamento minimo dell'INPS e quello della predetta pensione in godimento. Tale importo differenziale veniva concesso ai pensionati pubblici rioccupati con un trattamento di attività e non anche ai titolari di due pensioni, dato che si era inteso equiparata la posizione del pensionato del settore pubblico con quello del settore privato, nelle ipotesi in cui gli stessi avessero intrattenuto un nuovo rapporto di lavoro; ora, dal 1° ottobre 1983, la materia è regolata «ex novo», come ho avuto modo di scrivere a marzo del 1984; b) l'eventuale reddito derivante dal lavoro autonomo svolto da due coniugi potrà riflettersi soltanto sulla pensione usufruita dalla moglie, trattandosi di pensione INPS integrata al minimo e non anche su quelle godute dal marito. Infatti, le vigenti disposizioni stabiliscono che il titolare di detta categoria di pensione, ove venga a fruire di un reddito personale assoggettabile all'IRPEF per un importo superiore a due volte l'ammontare annuo del trattamento minimo INPS in vigore al 1° gennaio di ciascun anno, debba subire il «congelamento» del proprio trattamento all'importo percepito a dicembre dell'anno precedente a quello nel quale si verifica il superamento del parametro prefissato. Qui di seguito riporto il limite di reddito personale, al di sopra del quale l'integrazione non più compete, valido per il 1984 (lire 8.325.200) e per il 1985 (lire 8.988.200), con l'avvertenza che, nel caso in cui il reddito della moglie sia inferiore al limite annuale l'integrazione viene corrisposta in modo differenziale, così che globalmente, tra pensione parzialmente integrata e reddito posseduto, non venga oltrepassato il parametro annuale.

Le istruzioni emanate dal Ministero del Lavoro in tema di applicazione della legge 7 febbraio 1979 n. 29, recante norme per la ricongiunzione dei periodi assicurativi dei lavoratori ai fini previdenziali, impediscono al sig. Mario Mariotti da **Porto S. Giorgio** di poter riproporre una seconda domanda di ricongiunzione onerosa, per effetto della rinuncia all'esercizio della facoltà di detta ricongiunzione esercitata successivamente alla presentazione della prima istanza.

Porto a conoscenza della sig.na **Amedea Pucci** da Livorno che le numerose domande prodotte da parte di dipendenti pubblici in attività ed in quiescenza — mediante le quali, con riferimento al disposto dell'art. 9, punto 1), della legge 28 febbraio 1949 n. 43, viene richiesta la restituzione delle ritenute operate sulle retribuzioni dei medesimi quale concorso al finanziamento della ex gestione I.N.A.-CASA, poi GESCAL — non possono trovare alcuna possibilità di accoglimento. In proposito, infatti, il Ministero del tesoro ha avuto occasione di ricordare che la disposizione sopra richiamata, la quale prevedeva la cessazione della suddetta contribuzione da parte dei lavoratori a decorrere dal compimento del 59° anno di età, è stata abrogata a seguito dell'emanazione della legge 14 febbraio 1963 n. 60, la quale, nel disciplinare la soppressione della predetta gestione I.N.A.-CASA e l'istituzione della GESCAL, non ha più previsto la menzionata esenzione.

Per i restanti pensionati i benefici sono commisurati in proporzione al numero degli anni utili considerati per il calcolo della pensione, secondo il rapporto esistente tra i predetti anni utili ed il numero degli anni previsti per la massima anzianità di servizio dai singoli ordinamenti (per le F.S. il denominatore della frazione è rappresentato dal numero 37).

Tuttavia, lo stesso articolo ha escluso dalla predetta limitazione i titolari di pensioni conferite a seguito di cessazione dal servizio per limiti di età o per dispensa dal servizio, nonché i titolari di pensione privilegiata e di pensione di riversibilità. A proposito di queste ultime, per gli aumenti percentuali e in misura fissa occorre fare riferimento alle date di decorrenza delle pensioni dei rispettivi danti causa.

Ora, sono proprio queste limitazioni che hanno posto in difficoltà i Centri elettronici del Ministero del tesoro a concedere con tempestività i miglioramenti economici sanciti dalla legge, in quanto i Centri medesimi non sono in possesso dei dati necessari e dovranno acquisirli dalle relative Direzioni provinciali del tesoro, delle quali sono note le carenze strutturali e di personale.

Pur in presenza di un tale stato di cose, la cui rimozione richiederà un congruo periodo di tempo, la Direzione generale del tesoro è stata in grado di attuare un piano di applicazione della legge in oggetto articolato nelle seguenti modalità operative:

1) erogazione di un primo acconto, afferente all'anno 1984 ed ai primi cinque mesi del 1985, da corrispondersi *entro il mese di maggio 1985*. L'importo dell'acconto è stato così determinato:

— per tutte le pensioni di riversibilità e per le pensioni dirette privilegiate, in misura pari all'ammontare dell'aumento mensile spettante dal 1° gennaio 1984 (in base all'art. 2 della legge), moltiplicato per il numero dei mesi intercorrenti tra il 1° gennaio 1984 ed il 31 maggio 1985 e cioè per 18 (compresa la tredicesima mensilità);

— per le restanti pensioni dirette, in misura pari al 50 per cento dell'ammontare calcolato con lo stesso procedimento di cui sopra. Poiché, come si è detto, i Centri elettronici del tesoro non dispongono dei dati relativi agli anni del servizio utile ai fini della pensione, ove l'acconto fosse corrisposto a tutti in misura intera, emergerebbero, al momento del conguaglio con quanto effettivamente spettante, dei debiti — in taluni casi di notevole entità — a carico di coloro che non abbiano prestato servizio per il numero massimo di anni fissato dai rispettivi ordinamenti e non sono stati collocati a riposo per raggiunti limiti di età. Per contro, se si fosse voluto, prima di effettuare i pagamenti, rilevare i dati afferenti all'anzianità di servizio, i tempi tecnici per i pagamenti stessi si sarebbero allungati inevitabilmente in modo sensibile e si sarebbe così frustrato lo scopo di concedere subito almeno un accordo a tutti;

2) gli interessati, almeno per il momento, sono stati invitati ad astenersi dall'inviare attestazioni di sorta riguardanti le proprie posizioni personali;

3) erogazione di altri acconti (almeno due) *prima della fine del 1985*, da calcolarsi nella maniera suddescritta ovvero nell'intera misura anche per le pensioni dirette (ove, nel frattempo, l'Amministrazione periferica del tesoro riuscisse ad acquisire gli elementi concernenti il numero degli anni utili per la pensione). In proposito, è stato rilevato che la determinazione del diverso trattamento spettante dal 1° gennaio 1985 in poi è subordinato all'accertamento di altri dati, riguardanti la qualifica rivestita in servizio dai singoli pensionati e l'esatta data di collocamento a riposo, per cui, in sede di acconti, si è reso necessario riferirsi, anche per il 1985, al trattamento spettante per il 1984;

4) applicazione definitiva della legge in parola, determinazione della nuova rata di pensione dovuta mensilmente e pagamento delle differenze a conguaglio relative al periodo pregresso dal 1° gennaio 1984 in poi *entro la fine del 1985 o del primo trimestre del 1986*.

Mi accorgo che la completa trattazione dell'argomento esaurirebbe lo spazio disponibile, donde lo riprenderò la prossima volta. ■

BARI

Cambio della guardia. L'ing. Giuseppe Massaro, che per tre anni e mezzo ha guidato il Compartimento di Bari, è stato trasferito a Roma per assumere la dirigenza del Servizio Lavori. Nuovo Direttore è l'ing. Luigi Coroneo, già Capo Ufficio Mov. Comp.le di Roma. Oltre ai numerosi funzionari, amici e ferrovieri, alla cerimonia di saluto sono intervenuti anche tutti i Capi Ufficio che hanno testimoniato all'ing. Massaro — che quando fu destinato a Bari era il più giovane Direttore Compartimentale — la stima, l'apprezzamento e la simpatia di tutto il personale. Anche noi di «Voci» gli auguriamo nuove e maggiori soddisfazioni nel nuovo oneroso incarico e all'ing. Coroneo, al quale porgiamo un cordiale benvenuto auguriamo buon lavoro.

Fiori d'arancio. Il Macch. Giovanni Buono del D.L. di Bari, figlio del Segr. Sup. di 1ª cl. Giuseppe dell'Uff. Rag. Comp.le, si è unito in matrimonio con la sig.na Patrizia Cantacessi. L'Ass. di Staz. Francesco Natuzzi di Taranto, figlio di Rocco già Commesso dell'Uff. Mov. Comp.le, ha sposato la sig.na Mariella Plantamura. Alle coppie felicità ed auguri.

Quiescenze. Festeggiati calorosamente da amici e collaboratori hanno lasciato l'Azienda il Segr. Sup. di 1ª cl. Giovanni Laterza dell'Uff. Mov. Comp.le e il Segr. Sup. Nicola Fiorentino dell'Uff. Pers. Comp.le. Inoltre, sono stati collocati a riposo: il C.S. Sup. Domenico Petraroli della staz. di Acquaviva delle F.; il Segr. Sup. Vito Pacucci e l'A. Macch. Nicola Stella del D.L. di Foggia; il Guard. Leonardo Passiatore del 30° Tronco di Francavilla F.; il Capo Tecn. Sup. Salvatore Gagliardi della Sq. Rialzo di Lecce; i Tecn. Francesco Paolo Curcio, Italo Villani e Vito Scarpetta del D.L. di Taranto; i Macch. Vito Dragone e Pasquale Colecchia del D.L. di Foggia; il Capo Gest. Sup. Michelangelo Accettura della staz. di Bari; il Dev. Quintino Maglione della staz. di Rocchetta S.A.L.; il Manovr. Capo Giovanni Di Campli della staz. di Termoli; l'Ass. Capo di Staz. Giovanni Toraldo di Brindisi; il Macch. Giuseppe Di Pace del D.L. di Taranto; il Guard. Michele Albano della staz. di Cerignola; il Tecn. Michele Buccomino della Zona 43.1 TT di Foggia; il Guard. Pasqualina Mastrangelo della staz. di Casalonga; il Capo Pers. Viagg. Sup. Giuseppe Fiore del D.P.V. di Foggia; il Verif. Mario Portone e l'Appl. Capo Nicola Melchiorre del D.L. di Taranto. A tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

Lutti. È deceduto l'ex Dev. Capo Gaetano Faretra già della stazione di Bari C. Alla famiglia le nostre più sentite condoglianze.

BOLOGNA

È stata omessa negli scorsi numeri la notizia della quiescenza, per domanda dovuta a motivi di famiglia, del cav. Orlando Orlandi, Capo della Segreteria particolare del Direttore Compartimentale, dopo 42 anni di servizio.

Con Orlandi finisce un po' una tradizione familiare. Da molto prima che esistessero le Ferrovie dello Stato suo nonno, ferroviere porrettano, faceva parte di una élite il cui ricordo ancora oggi desta ammirazione.

All'amico Orlando i più sinceri auguri di serenità e di buona salute. Tanti cordiali auguri anche al CS Sovrintendente Gianni Zucchi, titolare di Bologna Ravone in quiescenza per raggiunti limiti di età e vivi rallegramenti per la sua recente nomina a Cavaliere.

Il cav. Gino Cattoli, Capo Reparto Inchieste dell'Uff. Mov. fotografo di «Voci» si è recentemente sposato. All'amico Gino ed alla moglie Giuliana auguri e felicitazioni.

Laurea. Stefano Volta, figlio di Amedeo, Segr. Sup. dell'Uff. Mov. si è laureato in Filosofia con 110 e lode. Complimenti e felicitazioni.

Duplice fiocco rosa. Sono nate Barbara e Silvia Bendaglia figlie di Stefano del Magazzino Approvvigionamenti. Rallegramenti anche al nonno, Alfredo Bendaglia, Applicato all'Uff. Ragioneria.

Lutti. Sono deceduti: l'Ausiliario Renzo Ciapponi del Rep 42/E di Forlì; il Capo Dep. Angelo Di Piazza del D.L. di Bologna Centrale; L'Ausiliario Ivano Lippi di Faenza; il Deviatore Giancarlo Covezzoli di Crevalcore. Alla famiglie sentite condoglianze.

Avanti con l'inglese

«Vai avanti con il tuo inglese!». Letteralmente, questa è la traduzione del titolo di un volume che affronta specificamente quelli che sono gli «scogli» contro cui rischia di affondare il lettore italiano che decide di approfondire la conoscenza della lingua inglese. Non si tratta quindi di un libro per principianti ma di un libro che presuppone già il possesso delle basi grammaticali e sintattiche della lingua.

L'Autore analizza temi di carattere generale quali la religione, la giustizia, la politica, temi inerenti attività professionali quali la scuola, il giornalismo, la medicina e argomenti inerenti attività produttive e del terziario quali l'agricoltura, l'industria, il commercio, ecc.

Un discorso a parte merita l'Appendice in cui vengono pubblicate una serie di illustrazioni pubblicitarie corredate dai relativi testi, attraverso le quali si attira l'attenzione su espressioni particolari usate nel linguaggio ferroviario.

Si tratta, dunque, di un lavoro di notevole importanza e di notevole interesse, veramente utile per chi vuole migliorare la conoscenza della lingua inglese, una lingua ormai internazionale e da cui nessuno di noi può più prescindere.

Aldo Rubolini, Get ahead with your english! Le stranezze della lingua inglese. Edito dal Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano (C.A.F.I.). Per acquistare il volume ci si può rivolgere alla Segreteria del C.A.F.I., via Marsala, 9, Roma - Tel. interno FS 7681 (centralino FS 4730).

CAGLIARI

Due anziani colleghi hanno conseguito la nomina a Cavaliere al Merito della Repubblica. Sono il Capo Personale Viaggiante Superiore Aurelio Lo Faro, Titolare della stazione di Macomer. Ad essi, dopo le tante attestazioni di stima dei collaboratori d'impianto, giungano le nostre felicitazioni.

Cicogna express. Sono nati tre maschietti: Martino Poli, figlio dell'Usciere Capo Aldo dell'Uff. Mov.; Giovanni Pani, figlio del Segretario Maria Teresa Zucca e primo nipote del Segretario Sup. 1ª classe Marco Zucca dell'U.P.C., e Marco Sanna figlio dell'Ispettore Principale Paolo dell'Ufficio Impianti Elettrici e di Antonella Puddu, Segretario dell'ufficio movimento. Ai bimbi, ai rispettivi genitori ed al nonno Marco Zucca auguri d'ogni bene.

FIRENZE/Un. Dist.

Decessi. È deceduto in servizio il Commesso Gianfranco Matteucci del CVB. Sono anche deceduti: il padre dell'Ausiliario Emidio Fierro, dell'Op. Qualificato Ario Parrini, del Segretario Silvana Giuntini, dell'Applicato Capo r.e. Mauro Corsini e la madre del Segr. Sup. Maria Fossi.

Agli amici del CVB di Firenze e alle loro famiglie sentite condoglianze.

Nascite. È nato Lorenzo all'Applicato Sonia Carcasci del CVB, Sara all'Applicato Vittorio Montelatici della DCP e Marco al Capo Treno Giulio Pieratti, dell'URMT.

Ai bambini tanta felicità, ai genitori sincere congratulazioni.

Pensionamenti. Hanno di recente lasciato il servizio l'OP. Qualif. Fosco Luigi, l'Op. Qualif. Mario Turillazzi, l'Applicato Capo r.e. Alfio Vaselli, il Segretario Sup. cav. Vittorio Attanasio, il Segretario Sup. 1ª cl. Raul Corsi, il Segretario Sup; 1ª cl. cav. Renato Terrosi. Ai cari amici, tutti del CVB, vadano i migliori auguri per il futuro.

Onorificenze. Sono stati di recente insigniti Cavalieri il Segretario Sup. Elio Renato Di Cicco ed il Segretario Sup. 1ª cl. Angiolo Nerini del CVB.

Sincere felicitazioni.

Laurea. Si sono di recente laureati con il massimo dei voti Lilina figlia del Segretario Sup. 1° cl. cav. Francesco Ciraolo del CVB e Alberto figlio del Segretario Aldo Zecchi dell'Urmt.
Ai neo dottori e alle loro famiglie sentite felicitazioni.

GENOVA

Il Capo Gestione Superiore. Giuseppe Verardo è stato festeggiato vivamente al Dopolavoro di Ventimiglia per il suo collocamento a riposo dopo 43 anni di ininterrotto servizio. Erano presenti al commiato, oltre al Capo Impianto Paolo Avolio e a numerosi ferrovieri, alcuni rappresentanti della S.N.C.F., tra i quali Monsieur Seasan, chef de gare a Nizza. Sono stati inoltre collocati a riposo il Capo Stazione Sovrintendente Angelo Baccino, Titolare di Savona Marittima; il Controllore Pasquale Galoppi; il Capo Stazione Superiore Alfredo Barbieri Titolare Deiva Marina e il Deviatore Attilio Rivara della stazione di Zoagli. A tutti auguri d'ogni bene.
La cicogna ha portato in casa del Capo Tecnico Guido Badino della Zona IE di Ovada il primogenito Enrico. Ai genitori felici e al bambino congratulazioni e auguri.
Formuliamo le più sentite condoglianze all'Applicato Capo Marcello Carrise dell'Ufficio Movimento e all'Applicato Emilia Deiacobis dell'U.P.C. per la morte delle rispettive madri nonché al Capo Stazione Sovrintendente Paolo Avolio, Titolare di Ventimiglia, per la scomparsa del fratello Vincenzo.

NAPOLI

Nascite. Paola è nata alla sig.ra Maria Teresa Bruno, moglie dell'Ispettore P/le Nicola De Felice dell'Uffico Sanitario Comp/Le; Alessandro è nato alla sig.ra Assunta Fico, consorte del Segr. Sup. Giuseppe Antonucci, della 4ª Unità Speciale; Francesco è nato alla sig.ra Carmen Conte, moglie dell'Op. Qual. Bruno Pica, della Zona I.E. di Torre Annunziata. Ai neonati ed ai felici genitori i nostri rallegramenti.
Lauree. Mario Attilio Laudano si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia e sua sorella Maria Teresa in Lingue e Letterature Straniere, entrambi sono figli di Antonio Laudano, Ass. di Stazione a Battipaglia. Congratulazioni e auguri vivissimi.
Emilia, figlia del C.G. Sup. Francesco Vaccaro, del Centro Tassazione e Contabilità di Salerno, si è laureata con 110 e lode in Scienze Biologiche; in Giurisprudenza, invece, si è laureata Maria Grazia Di Nunzio, figlia del Dev. Luciano, della stazione di Bosco Redole. Alle neo dottoresse ed ai familiari i nostri auguri. Auguri che estendiamo anche a Nicola Conte, figlio del C.P.V. Sup. Antonio che si è laureato in Scienze Biologiche con 110 e lode.
Quiescenze. Hanno lasciato il servizio ferroviario per raggiunti limiti di età e di servizio: il Guardiano Guido Bellacicco, della stazione di Maddaloni Inf.re, il Guardiano Ignazio Annunziata, della stazione di S. Giuseppe Vesuviano; il C. Treno Giuseppe De Marco, del D.P.V. di Napoli Smist/to; il Macch. Giuseppe Di Pesce del D.L. di Napoli Smist/to; l'Ausiliario Paolo Gaeta, pure del D.L. di Napoli Smist/to; l'Op. Qual. Gaetano Gurgone, dell'Off. Elettromeccanica di Torre C/le; i Macchinisti Corrado Leonardis, Paolo Francesco Manicone e Vincenzo Valery, tutti del D.L. di Napoli Smist/to; il Tecnico Rocco Margiotta, del 30° Tronco Lavori di Salerno; l'Op. Qual. Antonio Cusano del 10° Tronco Lavori di Telese; il Segr. Sup. Vincenzo Chiarolonza e il C. Tecn. Sovr. Gaetano Attanasio, entrambi dell'Ufficio I.E. di Napoli; il Tecnico Tommaso Bergantino, della Zona I.E. 15.2/IS di S. Maria C.V.; il Macch. Antonio Soreca, del D.L. di Benevento e il Segr. Sup. Giovanni Turrà, dell'Ufficio Commerciale e del Traffico di Napoli. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.
Onorificenze. Il Dirigente Sup. ing. Giuseppe Castellano, Capo dell'Ufficio Impianti Elettrici di Napoli, è stato insignito dalla «Stella al merito del lavoro». All'ing. Castellano le nostre vivissime congratulazioni. Congratulazioni che estendiamo a Salvatore Violano Commesso in servizio presso il 7° Reparto di Avellino che è stato nominato Cavaliere.
Decessi. È improvvisamente venuto a mancare all'affetto dei propri cari il Dirigente Sup. ing. Domenico Vecchione, Capo dell'Ufficio Movimento Comp.le di Napoli. Alla famiglia le nostre più sentite condoglianze.

L'Europa dei ferrovieri mutualisti

«A Limoges si è dissodato il terreno per la creazione di una possente Federazione Europea della mutualità fra Ferrovieri. (...) L'Unione Internazionale delle ferrovie esiste, ma l'Europa della mutualità è senza dubbio per il domani».
Con questa parole «La Montagne», quotidiano d'informazione del Centre-France, ha sottolineato la presenza di una delegazione di ferrovieri mutualisti italiani — composta da Gabriele Ferri, presidente della Soc. Naz. M.S. fra Ferrovieri, e Giuseppe De Lorenzo, direttore del giornale sociale «Il Treno» — che per la prima volta ha partecipato ai lavori dell'Assemblea Generale della «Union Nationale de Mutuelles Générales des Cheminots» tenuta a Limoges il 6 e 7 giugno correnti.
L'Unione coordina l'attività di 22 organismi regionali autonomi (altrettante Mutue regionali con giurisdizione territoriale che corrisponde pressappoco ai Dipartimenti ferroviari della SNCF), associa oltre 70 mila famiglie ed assiste all'incirca 120 mila persone, principalmente nel settore della sanità non coperto dal sistema della Protezione Sociale vigente in Francia.
In realtà, dal gemellaggio tra la Mutua Ferrovieri Italiani e l'Unione delle Mutue dei Ferrovieri Francesi, celebrato a Villa S. Giovanni in occasione dell'annuale Assemblea Nazionale della Mutua Ferrovieri, alla quale era intervenuto il presidente dell'Unione Edgard Bertrand, è venuto sviluppandosi un disegno ben più vasto e sta prendendo corpo un embrione di mutualità europea tra i lavoratori delle Ferrovie. Lo ha rilevato già nel «rapporto morale» all'Assemblea il neo-presidente eletto Louis Rohrbacher, che succede ad Edgard Bertrand, lungamente acclamato Presidente Onorario dell'Unione. «Stabilire solidi legami tra noi — ha detto Rohrbacher — in vista di azioni comuni per l'avvenire, poiché gli attacchi contro il sistema di protezione sociale, in effetti, esistono in tutti i Paesi».
Gli stessi concetti sono stati ripresi da Louis Callisti, presidente dela FNMT (Fédération Nationale de la Mutualité Française), che associa oltre sette milioni di lavoratori, che così si è espresso nel corso delle conclusioni dei lavori assembleari: «Vorrei richiamare la vostra attenzione sulla importanza della presenza degli amici dirigenti della mutualità dei ferrovieri italiani. Tale presenza non è semplicemente un'occasione d'incontro tra due grandi Mutue della categoria dei Ferrovieri. Essa s'inscrive nel quadro dei rapporti che la FNMT intrattiene sul piano internazionale, e più particolarmente con la Lega Nazionale della Cooperazione e della Mutualità Italiane, con la quale abbiamo firmato in comune vari documenti e dato vita ad una fattiva collaborazione tra le due Organizzazioni. La presenza degli amici italiani, che voi avete salutato calorosamente e che io saluto a mia volta, va certamente in direzione del rafforzamento dei legami tra le nostre Organizzazioni Nazionali e di questa nostra cooperazione sul piano internazionale».
Nel corso degli incontri di Limoges si è convenuto di mettere a punto un documento comune tra le due Organizzazioni mutualistiche dei Ferrovieri; a tale scopo è stato fissato un nuovo incontro per il prossimo autunno a Milano tra le due Delegazioni, incontro al quale dovrebbe partecipare anche una delegazione dei ferrovieri mutualisti del Belgio. Sta insomma nascendo l'Europa dei ferrovieri mutualisti.

(GdL)

È inoltre deceduto l'Op. Q. Carmine Arianna, padre dell'Aus. Giuseppe e dell'A. M. Mario, rispettivamente in forza presso l'O.G.R. di S. M. La Bruna e del D.L. di Verona.

PALERMO

Esodi. Salutato da un gran numero di amici, colleghi e funzionari della Direzione Compartimentale, fra cui il Direttore Compartimentale, ing. Armando Colombo, ha lasciato la dirigenza della stazione di Palermo Centrale, dopo oltre 40 anni d'ininterrotto servizio, il Capo Stazione Sovrintendente, cav. Francesco Crapanzano.
Anche noi di «Voci» formuliamo al cav. Crapanzano l'augurio di lunga e serena pensione e al subentrante nella dirigenza del Reparto Movimento d'Impianto di Palermo Centrale, Capo Stazione Sovrintendente Santino Quagliana, il rituale «buon lavoro».
Hanno pure lasciato l'Azienda, per limiti di età o per dimissioni, i seguenti colleghi ai quali auguriamo lunga quiescenza: Applicato Capo Giuseppe Noto dell'Ufficio Personale; Applicapo Girolamo Madonia dell'Ufficio Personale; Capi Stazione Superiori Antonio Giacobello e Nicolò Cottone, entrambi della stazione di Palermo Centrale; il Capo Treno Vincenzo Collica del DPV di Palermo Centrale; il Commesso Andrea Selvaggio dell'Ufficio Lavori; il Capo Treno Francesco Di Martino del DPV di Modica che per oltre 30 anni ha svolto l'incarico di «amministrativo» dell'Impianto.
Lauree. Si sono recentemente laureati: in Medicina e Chirurgia, Sebastiano Albanese, figlio del Macchinista a riposo Mario, già in servizio presso il Deposito Locomotive di Catania, conseguendo la votazione di 110 e la pubblicazione della tesi; in Scienze Naturali, con la votazione di 110 e la lode, Maria Peranni, figlia del Capo Treno a riposo Antonino, già del DPV di Messina; in Medicina e Chirurgia, con la votazione di 110 e la lode, Antonino Randazzo, figlio del Macchinista a riposo Vincenzo, già del D.L. di Palermo; in Scienze Economiche e Bancarie, Francesco Chiaramonte, figlio dell'Assistente Capo Nicolò, della stazione di Mazara del Vallo, conseguendo la votazione di 110.
Ai neo-laureati formuliamo l'augurio di un brillante avvenire.
Cicogna express per Concetta Romano, nipote del Conduttore Rosario Bonanno, del DPV di Messina, e per Francesca Lo Iacono, prima nipotina del Capo Stazione Mario, della stazione di Giarre Riposto.
I nostri lutti. Ancora in giovane età è improvvisamente deceduto il Segretario Superiore Sebastiano Apollino, del Reparto Ragioneria di Messina.
Ai familiari del collega scomparso esprimiamo sentite condoglianze.

REGGIO CALABRIA

Nascite. Grande gioia in casa del collega Francesco Ravenda — Capo Stazione a Condofuri — per la nascita di Francesca che è venuta ad aggiungersi a Dina, Roberta e Bruno.
Lauree. Il Capo Stazione Sup.re Adriano Maria Tata, in servizio presso la Dirigenza Centrale di Agropoli, ha conseguito con ottima votazione la laurea in Scienze Politiche presso l'Università di Salerno. I colleghi della D.C. di Agropoli e la redazione di «Voci» gli rivolgono tantissimi auguri.
Giuseppe Germanò, figlio del Capo Tecnico Sovr. Domenico, Capo della Squadra Rialzo di Reggio Calabria, si è laureato in Architettura presso l'Università di Reggio C. con il massimo dei voti. Congratulazioni ed auguri.
Quiescenza. Ha lasciato l'Azienda per dimissioni il Capo Dep. Sovr. Francesco Celebre, Capo del Deposito Locomotive di Reggio Calabria. Auguri di lunga e serena quiescenza.
Lutti. Sentite condoglianze ai colleghi Fortunato e Domenico Campolo, in servizio rispettivamente presso l'Ufficio Personale Comp.le e la stazione di Reggio C. C.le, per la scomparsa del padre Francesco.
Si è spento il cav. Pietro Donato, Segr. Sup. di 1ª classe già dell'Ufficio Commerciale e del Traffico. Ai familiari sentite condoglianze.

ROMA/IMPIANTI

Cerimonia di saluto, nella Sala Ingegneri di Via Giolitti, per l'ing. Luigi Coroneo Capo Ufficio Movimento di Roma che, dopo ben 12 anni lascia l'incarico per assumere la Dirigenza del Compartimento di Bari. Gli succede l'ing. Cirillo, proveniente dal Servizio Movimento.
Ad entrambi i Funzionari gli auguri più sinceri per il nuovo incarico.
Onorificenze. Congratulazioni vivissime per il C.S. Sovr. Angelo Magno, 1° Aggiunto a Roma Termini ed all'Ass.te Augusto Pacini nonché all'Ausil. Vincenzo Borgognoni per essere stati nominati Cavalieri al Merito della R.I.
Quiescenza. Dopo 44 anni di servizio è andato in pensione il C.S.Sovr. Manlio Borgia Titolare della staz. di Roma Trastevere e precedentemente 1° Agg. a Roma Termini. Tanti e tanti colleghi ed amici gli inviano i più cordiali auguri di sereno futuro.
Laurea. Stefano D'Ambrosio, nipote dell'Ass. Princ. di Roma Termini Leonardo Foglietta si è laureato con il massimo dei voti in Ingegneria. Congratulazioni vivissime.

A Brioude il IX Festival dell'Audiovisivo Ferroviario

Dal 4 al 6 ottobre prossimo, si terrà a Brioude, in Francia, il IX Festival Internazionale dell'Audiovisivo Ferroviario. La manifestazione è aperta ad amatori e professionisti autori di film super 8, 16 o 35 mm, video e diaporama con l'unica condizione che le opere presentate (fiction, documentari, reportage, o videoclip) siano d'argomento ferroviario.
Tra le altre condizioni d'ammissione, il regolamento prevede una nota esplicativa in francese (di una pagina massimo) sul mezzo utilizzato per la realizzazione dell'opera e sui suoi contenuti. È richiesta anche la presentazione di un testo di accompagnamento, sempre in francese, nel caso che la lingua usata nell'audiovisivo sia diversa. Inoltre, la durata dei lavori non dovrà, preferibilmente, superare i 25 minuti. La Commissione si riserva comunque il diritto di operare una preselezione.
Le iscrizioni si chiuderanno il 1° settembre 1985.
Le domande d'iscrizione, e richieste di ulteriori spiegazioni e del bando di concorso possono essere indirizzate — indicando la categoria scelta — a M. le President du Festival de l'Audiovisuel Ferroviaire C.R.D.P., 15, rue d'Amboise - 63037 Clermont-Ferrand Cedex, che farà pervenire ai richiedenti i documenti necessari.
Non è richiesto nessun diritto d'iscrizione.
Le opere dovranno essere consegnate o spedite al Comitato d'Organizzazione del Festival de l'Audiovisuel Ferroviaire, C.R.D.P., 15 rue d'Amboise, 63037 Clermont-Ferrand Cedex.
Il Comitato ha fissato come termine ultimo per il ricevimento dei lavori il 15 settembre 1985.
Le opere dovranno essere identificate da nome e indirizzo dell'autore e dal titolo dei lavori.

ROMA SERVIZI

AFFARI GENERALI

Si sono uniti in matrimonio Laura Rum, Segretario presso la Divisione R.A. Affari Generali e Luigino Paoloni, Segr. Sup. dell'Ufficio Ragioneria D.G. Tutti i colleghi e la redazione di «Voci» augurano agli sposi tanta felicità.

C.E.U.

Nascite. Una notizia lieta dal CEU: il Segr. Sup. Vincenzo Dato e la consorte Assunta hanno festeggiato con gioia la nascita della loro bambina, Clelia.
Quiescenza. I più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza all'Ausiliario Antonio Cafollo, salutato calorosamente dai colleghi del CED.

COMMERCIALE

Il dott. Franco Bolignari ha recentemente assunto la responsabilità della Rappresentanza FS per l'Austria, con sede a Vienna.
Auguri per il nuovo, impegnativo incarico.
Maria Rosaria, figlia del dott. Giuseppe Rondinone, C.G. Sovr. del S.C., si è laureata in Giurisprudenza col massimo dei voti. Congratulazioni e auguri.

IMPIANTI ELETTRICI

Decessi. È venuto a mancare Giorgio Trombetti, Op. Qual. del Reparto TT7 D.G. - Alla famiglia, così duramente colpita, gli amici e i colleghi inviano le più sentite condoglianze.
Esoneri. Hanno lasciato l'Azienda per limiti d'età il Capo Tecn. Sovr. Angelo Fruscoloni, l'Applicato Capo Bruno Volponi e l'Applicato Capo Nello Palomba. I colleghi

Musica, maestro! C'è una migliore didascalia per questa bella foto scattata ad Ora nel 1920? A inviarla a «VdR» è stato Bruno Ruscelli, Dirigente Centrale alla Stazione di Bolzano, a riposo. È un ricordo di suo padre, Roberto, che fu Coadiutore al Reparto Movimento di Bolzano negli anni '50 e anche istruttore di movimento, ma anche musicista dilettante...
Lo vediamo, quando era ancora Aiuto Applicato, mentre, cappello sulle ventitré, suona il mandolino tra colleghi ed amici (è il quinto da destra). Ma vediamo il resto della «banda». Alcuni indossano ancora la divisa militare. Si tratta, evidentemente, di reduci della Grande Guerra appena assunti e ancora avventizi. I due ferrovieri ai lati, invece, indossano la divisa di prescrizione che prevedeva, al tempo, il monogramma con la ruota alata sul bavero della giacca, accompagnato dal numero di matricola. Quanti bei personaggi in quest'immagine: il violoncellista, il direttore d'orchestra, il violinista, si concertano con chitarre, mandolini e fisarmoniche. Ci sono, poi, quattro persone in borghese e senza strumenti: il coro? Davvero singolare è la ragazza. Spavalda, una mano sui fianchi, l'altra appoggiata a un bastone da passeggio (le sarà servito per tenere testa alla banda?) indossa un cappello da scout. Insomma, il tipo della suffragetta protofemminista.
Da notare ancora che il gruppo è diviso tra chi guarda la bacchetta del maestro e chi l'obiettivo del fotografo. E poi c'è lei: non guarda in macchina e non segue il maestro. Scruta, forse, gli orizzonti lontani, ancora da conquistare, dell'emancipazione femminile. Un treno che stava per partire proprio in quegli stessi anni e che sarebbe andato molto lontano.

augurano una lunga e serena quiescenza.
Nascite. Fiocco rosa in casa dell'Isp. P.le Luciano Leonio della Divisione OM per l'arrivo di Lara. Alla piccola ed alla famiglia infiniti auguri.
Auguri e felicitazioni al collega Maurizio Cattivelli dell'Ufficio 5° per la nascita del figlio Simone.

LAVORI

Un fiocco celeste orna la casa del collega Vetere per la nascita di Costantino. Vive congratulazioni dai componenti l'Ufficio Collaudo Materiali a Silvana, Antonio e alla piccola Gisella per il lieto evento.
Nastro celeste anche in casa Di Loreto per la nascita del primogenito Ilario. Felicitazioni al nonno Alessio Angelici dell'Ufficio 2°BIS, e ai coniugi Clara e Eraldo da parte dei colleghi.
Giuseppe Guarnieri, Disegnatore del servizio Lavori, si è laureato in Giurisprudenza. Congratulazioni e auguri vivissimi.

MOVIMENTO

Ci congratuliamo vivamente, anche a nome del personale tutto del Servizio Movimento, con il dott. Giovanni De Chiara e con l'ing. Silvio Rizzotti per le funzioni loro attribuite di Vice Direttore Generale e con l'ing. Corrado Midolo per l'attribuzione ricevuta di quelle di Direttore del nostro Servizio. Auguri di buon lavoro a tutti e tre.
Lutti. Condoglianze profonde a Mario e Rocco Donfrancesco, rispettivamente ex Capo del rep. M. 321 e Capo Staz. Sup. del rep. M. 324, per la perdita del padre.
Si è spento anche Vincenzo Somasca, ex Ispettore Capo del Serv. Mov. presso la D.G. Sentite condoglianze.
Fabio, figlio di Giuseppe Marziali, Segr. Sup. di 1ª cl. a riposo di questo Servizio, si è laureato con il massimo dei voti in Ingegneria Nucleare.
Auguri vivissimi al neo ingegnere e congratulazioni cordiali ai felici genitori.

PERSONALE

Giacomo Sabino, figlio dell'ex Dirigente Superiore dott. Nicola, si è laureato con il massimo dei voti in Ingegneria Edile. Congratulazioni vivissime.

TORINO

Nella centralissima chiesa di S. Giovanni Evangelista di Torino è stato completamente rinnovato il maestoso organo, a suo tempo già voluto da San Giovanni Bosco. Il primo concerto per l'inaugurazione dell'imponente strumento è stato eseguito dal C.G. Sup. Giovanni Borra, del Rep. Consulenti dell'Uff. C.T. Tanti complimenti.
Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda il Rev. Sup. Mario Rustichelli dell'Uff. C.T. ed il Macch. Vincenzo Bertone del DL di Cuneo. Auguri di lunga e serena quiescenza.
Binario dieci. La giovane Marita, figlia del Tecn. Giovanni Bevilacqua dell'OGR, si è laureata in Giurisprudenza all'Università di Torino; presso lo stesso Ateneo la dott.ssa Marinella Balocco, figlia del Tecn. Francesco della Sq. Rialzo di Torino PN, ha conseguito il diploma «Master» in Amministrazione Aziendale con 110 e lode. Vivissime felicitazioni.
Marcia nuziale. Fer-matrimonio fra due Aus. di Torino Orbassano, Walter Mensio con A. Maria Riso; il Man.le Giuseppe Guarnaccia di Grignasco con Antonia Vinci; il Verif. Eligio Pastrovicchio della Sq. Rialzo di Novara, con Anna Longo. Auguri.
Cicogna express. Al DL di Cuneo Vincenzo al Macch. Silvano Peloponneso e Chiara all'Aus. Angelo Beltramo; alla Sq. Rialzo di Novara Marta al Tecn. P. Giuseppe Bagnati e Giulio al C.T. Sup. Antonio Santamaria; all'OGR Serena all'I. C.A. ing. Paolo Cuzzola, Martina al C.T. Sup. Angelo Desario, Federica all'Op. Q. Rosario Buttiglieri, Gabriella all'Op. Q. Francesco Cordiano, Fabio all'Op. Q. Marco

Novarese, Domenico all'Op. Q. Cosimo Scarfò, Valeria all'Op.Q. Luigi Zoccarato, Salvatore all'Aus. Giuseppe Gravina, Stefania all'Aus. Gregorio Perrello e Donatella all'Op. Q. Agostino Falvella. Congratulazioni ed auguri.

Lutti. In attività di servizio sono deceduti: a 47 anni il Macch. Candido Gamba del DL di Asti, Segretario Provinciale di categoria della Fisafs, il Dev. Luigi Fausone di S. Damiano d'Asti, l'Appl. C. Michele Nocera del DL di Torino Smist., padre del Segr. d.ssa Virginia dell'Uff. Ragioneria, e l'Assist. Remo Rissone di Torino PN; in quiescenza, invece, sono mancati: l'ex C.T. 1ª cl. Emilio Silvestri, già del DPV di Taranto, padre dell'Assist. Rocco, Titolare di Buronzo, l'ex Csq. Lav. di Ceva Virginio Santero, padre del Macch. Pierino del DL di Cuneo. Sono pure scomparsi alcuni parenti di nostri colleghi: il cav. Fulvio Bellini, padre del C.G. Franco di Torino Porta Susa; la madre M. Orazia Vallone dell'Assist. Cosima Chimera dell'Uff. Movimento; la madre del C.G. Mario Comeri di Borgomanero; la madre Natalina Scaglione del C.D. Sup. Walter Valeri del DL di Alessandria; il padre del C.Tr. Giulia Rousset, del DPV di Bussoleno, e dell'Assist. C. Silvio Rousset, della Delegazione FS di Modane; la madre del C.P.V. Sergio Voarino del DPV di Ceva, Cassiere-economo del locale DLF; il padre dell'Aus. Giuseppe Trifone di Rovasenda; il suocero dell'Aus. Oscar Saturno, di Novara, perito l'antivigilia di Natale nel barbaro attentato dinamitardo al rapido 904; al DL di Cuneo il padre Giuseppe Bianchi del Macch. Giulio, il padre Bernardo Dalmasso del Macch. Enrico e la madre Maria Baiguini del Segr. S. 1ª cl. Marco Belli; all'OGR la consorte del Tecn. Vincenzo Leggio, le madri del C.T.Sup. Ciro Granato e dell'Op.Q. Domenico Crescenzo, i padri dell'Aus. Duilio Sabatini e dell'Op. Q. Giovanni Pasero. A tutte le famiglie le più sentite condoglianze.

TRIESTE

Il Dirigente Generale prof. Romano Troilo, che per due anni ha diretto il nostro Compartimento, è stato trasferito a Milano per assumere, in quella sede, l'incarico di Direttore Compartimentale.

Al prof. Troilo, che ricorderemo sempre per la sua capacità e per le sue doti di umana comprensione, giunga il saluto cordiale dei ferrovieri del Compartimento di Trieste e l'augurio di buon lavoro nella nuova sede.

Hanno pronunciato il loro «Sì» i Segretari Maria Antonietta Celano, addetta al Reparto Rapporti con i Sindacati dell'Ufficio Ragioneria, e Rocco Martire, del locale Ufficio Impianti Elettrici.

Monica, figlia del Capo Tecn. Sup.re Vito Basone, titolare della Squadra Rialzo di Trieste C.le, si è unita in matrimonio con il sig. Enzo Travascio. Ai novelli sposi giungano auguri di tanta felicità.

La casa del Segr. Sup.re dell'Ufficio Lavori Renato Perosa è stata allietata dalla nascita di Marco.

La cicogna ha lasciato Chiara a casa del Segretario dell'Ufficio Imp. Elettrici Flaviano Zanetta.

Fiocco rosa sulla porta di casa del Segretario dell'Ufficio Imp. Elettrici Luciano Filiputti per la nascita di Eloisa. Veronica è giunta ad allietare la casa del Guardiano della stazione di Portogruaro Antonio Amaddeo.

Festa grande nella stazione di Pontebba per la nascita di Alessandro che la cicogna ha lasciato a casa del Capo Gestione Aldo Marcon, di Valentina, che è andata ad allietare il tetto del Capo Gestione Gilberto Saltelli e di Ilaria che ha emesso il primo vagito a casa del Capo Stazione Arcangelo Pirulli. Ai neonati e ai genitori giungano le nostre felicitazioni.

È deceduto il Macchinista Eraldo Fegez, addetto al Magazzino Scorte del D.L. di Trieste C.le. Lascia la moglie e due figli ai quali vanno le sincere condoglianze degli amici.

Lutto in casa del Segretario Walter Valdrè, addetto al Reparto Malattie dell'Uff. Personale Comp.le, per la morte del padre sig. Rolando, già Macchinista del D.L. di Trieste C.le. È deceduto il sig. Gelindo Tronchin, padre dell'Operaio Qualificato del 6° Tronco Lavori di Portogruaro, Gianni. Ai cari colleghi giungano le condoglianze degli amici.

Sono stati di recente collocati in quiescenza il Segretario Mariella Viezzoli, addetta alla Segreteria dell'Ufficio Ragioneria; il Segretario Sup.re dell'Ufficio Ragioneria Fernando Dreossi, Segretario Compartimentale dell'Organizzazione Sindacale F.I.L.T./C.G.I.L.; il Segret. Sup.re di 1ª cl. Luigi Bernardo, Capo del Reparto Cassa dell'Ufficio Ragioneria; l'Applicato Capo Ennio Palazzo, addetto al Reparto Veicoli dell'Ufficio Materiale e Trazione; il Segretario Sup.re di 1ª cl. cav Mariano Vallone, da ben ventidue anni Capo del Reparto Inchieste dell'Ufficio Materiale e Trazione e che lascia l'Azienda dopo 42 anni di ininterrotto servizio; il Macch. T.M. Guerriero Armani del D.L. di Trieste C.le; nonché il Tecnico Giovanni Pascutto, l'A. Macchinista Gianfranco Fabiani e l'Assist. di Deposito Elvio Braidotti, tutti del D.L. di Udine.

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

Distribuzione 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. Per i dipendenti che prestano servizio nei Compartimenti di Roma, Napoli, Bari, Reggio Calabria, Palermo e Cagliari la somministrazione, anticipata al 1° giugno, viene prolungata al 30 settembre ed a loro saranno consegnate quattro scatole per complessive duecento bustine. Per i 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. Le bustine saranno distribuite ai calderai, saldatori, fucinatori, fonditori, personale di macchina tutto, operai dell'armamento e degli impianti elettrici, cantonieri, guardiani, manovratori, personale di scambi a terra, piazzalisti, veicolisti, personale delle navi traghetto e personale di scorta treni.

VERONA

Esposizioni. Notevole successo per il Deviatore Antonio Walder alla seconda esposizione personale di acquarelli e disegni in quel di S. Candido.

Anche quest'anno il «gruppo pittori DLF» in una sala della stazione di Verona PN ha allestito un'ampia e bella mostra su varie tematiche. Il ricavato della vendita è stato devoluto all'Associazione veneta per la lotta alla «Mucoviscidosi». Eccellente l'organizzazione, successo di pubblico e di critica. Gli espositori sono: Siciliano, Ferrigolo, Tosi, Bonetti, Zuppini, Troiani, Vianello, Motta, Alibrandi, Barcotto, Bonomo, Pellegrini, Piubello, Castagna Lonardoni, Longo, Buongiorno, Dalla Longa.

In pensione. Il personale del Deposito Locomotive di Verona ha calorosamente festeggiato i neopensionati Tecnici Natale Pasquetto e Gino Mazzi. È già in pensione l'Applicato Carla Sandri dell'Ufficio Impianti Elettrici. Anche il Guardiano della stazione di Carpi, Ivo Sacchetti, è stato collocato a riposo. A tutti il nostro cordiale augurio di serena quiescenza.

Nascite. Dall'Ufficio Impianti Elettrici: Irene, al Segretario Tecn. Aldo Tieni. Dall'Officina GR di Verona: Alberto, al Capo Tecnico Paolo Bossum; Giulia, al Tecnico Camillo Zigiotto; Sebastiano, all'Op. Qual. Remigio Merzari; Michela, all'Op. Qual. Mauro Coraini; Laura, al Capo Tecnico Giorgio Coati. Dall'Officina GR di Vicenza: Maria Teresa e Antonella, all'Op. Qual. Aronne Cavarretta; Biagia, all'Op. Qual. Vincenzo Disceglie; Sara, all'Op. Qual. Renato Brunello; Marco, al Capo Tecn. Paolo Cattin; Davide, all'Aus. Claudio Fusina; Salvatore, all'Aus. Pietro Serio; Valerio, all'Op. Qual. Giuliano Ceretta. A tutti il nostro affettuoso augurio.

I nostri lutti. È morto Cirano! La notizia si è immediatamente diffusa nella rete. Sì, perché Cerano Vestina, amichevolmente chiamato Cirano, era conosciuto in tutta la rete perché dal 1945 al 1984 è stato il coordinatore, diremmo il padre, della Casa Alpina di Dobbiaco, dove ferrovieri e familiari di tutta la rete sono stati spesso ospiti.

Sono scomparsi improvvisamente in attività di servizio: Tecnico Giancarlo Voltan dell'Officina GR di Verona; Op. Qual. Herbert Tschurtschenthaler dell'11° Tronco Lavori di Brunico; Manovratore Marino Moretti della stazione di Firenze SMN e in art. 14 DCA a Bolzano; Op. Qual. Nicolò Rungger del 7° Tronco Lavori di Brennero; Aus. St. Giorgio Travaglini della stazione di Lendinara; Capo St. Sup. Gennaro Perrone della stazione di Vilpiano. Sono deceduti i colleghi in pensione: Macch. Gualtiero Parisi già in servizio al DL di Verona e il Verificatore Renato Carli, già del Posto Verifica di Verona Porta Nuova, ma che ricordiamo anche Presidente della Sezione DLF di Brennero.

Alle famiglie, così duramente colpite, l'affettuoso abbraccio di cordoglio dei ferrovieri.

HOTEL VINCENETTE
97 rue de la Grotte (62) 94-20-10
65100 Lourdes - Servizi in tutte le camere - 3 pasti copiosi e variati - Pensione completa 120 FF.

LOURDES
visitate le
GROTTE DI BETHARRAM

CINEMA

di Piero Spila

Cose che capitano nel New Jersey

FRA una trasvolata oceanica e una cena al Copacabana, Tom Baxter, esploratore, seduttore, poeta, ma soprattutto affascinante personaggio del film (nel film) *La rosa purpurea del Cairo*, improvvisamente stufo del suo destino di celluloide balza con un agile salto dalla stoffa bianca dello schermo in platea, e si innamora di una romantica spettatrice.

Cose che succedono solo nel New Jersey. La colpa è di questa elettricità che sta nell'aria. No, la colpa è dei comunisti e degli anarchici. Di fronte all'eccezionalità dell'evento, nessuno si sbalordisce più di tanto. Anzi lo sforzo maggiore è di dare spiegazioni (queste sì sbalorditive) e, soprattutto, di preoccuparsi delle conseguenze.

I produttori temono che se la cosa prendesse piede, in poco tempo le strade degli States si riempirebbero di bellimbusti inventati dagli sceneggiatori per i loro film (e saranno «violenze, stupri, rivolte e chissà cos'altro ancora»). Il divo di Hollywood, Gil Sheperd, che ha interpretato il personaggio «fuggito» si preoccupa per la carriera, i mariti temono di perdere le mogli, infatuate di quegli scemi con gli occhi bistrati e così via. La peculiarità di *La rosa purpurea del Cairo* di Woody Allen è di trattare seriamente le bizzarrie più estreme, e di condurre il gioco fino alle estreme conseguenze. L'anomalia, lo scarto, l'eccezionalità, in questo caso non sono il frutto di una nevrosi, di un complesso d'inferiorità, di un senso di inadeguatezza del protagonista (era il caso, ad esempio, delle apparizioni di Humphrey Bogart in *Provaci ancora Sam*), bensì corrispondono a un malessere sociale ed esistenziale diffuso (siamo negli anni trenta della grande depressione) e diventano un fatto collettivo. In questo senso, *La rosa purpurea del Cairo*, fondata essenzialmente su un paradosso, è anche il meno paradossale degli ultimi film di Allen. Se *Zelig* era un geniale e raggelante saggio di bravura sul vuoto e sull'assenza (il camaleontico «ciascuno e nessuno» del protagonista); se *Broadway Denny Rose* rappresentava brillantemente una gamma di spettacolarità «minimali» (l'incredibile capacità di Woody Allen di riuscire a divertire sottraendo, eliminando, omettendo ecc.); *La rosa purpurea del Cairo*, con la dialettica del film nel film, della citazione nella parodia, delle fantasie individuali nell'immaginario collettivo, estremizza il discorso teorico sul cinema, sulla natura mimetica dei comportamenti, sugli usuali sconfinamenti finzione/realtà, protagonista/comprimario ecc.

Qualcuno, a proposito della vitalità e della leggerezza, dell'allegria e della malinconia di questo film, ha parlato di arte mozartiana. In un cinema abitato ormai, al massimo, solo da qualche Salieri, non è un paragone esagerato se riferito a un autore come Allen, capace di far apparire cinematograficamente semplici e naturali le cose più complicate, e di tradurre in piccole e commestibili verità dello schermo le grandi illusioni della vita.

Costretta a scegliere fra la fin-

Mia Farrow in una scena di «La rosa purpurea del Cairo». Nel film di Woody Allen interpreta una camerierina appassionata di cinema, al punto che il protagonista di un film lascia lo schermo e scende in platea.

SEGNALAZIONI/FILM

«Il giorno delle oche» di Richard Eyre

Ben Singleton, allevatore della regione di Norfolk, ha tanti problemi economici e familiari, ma soprattutto ha cinquecento oche che, per uno sciopero degli autotrasportatori, difficilmente potranno arrivare per Natale sui mercati di Londra. È questo lo spunto di partenza de ***Il giorno delle oche****, film divertente, ma a suo modo anche angoscioso. Film tipicamente inglese nella eleganza della confezione e del racconto, singolare soprattutto per l'equilibrio che realizza fra le cose che dice e quelle che suggerisce. Una cifra stilistica che sembra contraddistinguere il cinema di Eyre, come conferma anche* ***L'ambizione di James Penfield****, l'altro film del regista inglese, recentemente uscito sugli schermi italiani.*

«Scuola guida» di Neal Israel

Zeppo di gag che si susseguono senza soluzione di continuità, di personaggi bislacchi e situazioni sempre portate al limite del parossismo, ma più spesso solo goliardico, questo film si propone come il seguito ideale della serie iniziata da ***Scuola di polizia****. Un teatrino di varietà che in Italia ha l'analogo solo nei film dei Pierini, dei Bombolo, dei Pippo Franco. Ma anche se le gag sono un po' risapute, e lo sviluppo delle situazioni troppo scontato, la mano di Israel è felicemente sostenuta dal ritmo e dalla scioltezza registica dei film-movie americani. Insomma, un «cartoon» per adulti senza pretese dove la cattiveria non paga mai e dove la violenza e gli istinti più distruttivi valgono solo venti secondi di spettacolo che non lascia tracce.*

zione e la realtà, la protagonista del film, Cecilia, decide pragmaticamente di restare nel mondo di qua, ma mentalmente continua ad evadere nel mondo di là. Stilisticamente Woody Allen fa la stessa scelta e tra il bianco e nero smagliante del film nel film, e i colori cupi della realtà, preferisce chiudere con un ennesimo omaggio alla fabbrica dei sogni hollywoodiana. I film passano, gli spettatori restano. *La rosa purpurea del Cairo*, che ha fatto tanto sognare la graziosa cameriera del New Jersey, è stato smontato in tutta fretta, ma c'è subito un altro film a sostituirlo. Al suono di «Cheek to Cheek» Fred e Ginger ballano per Cecilia, ma anche per noi. ■

LIBRI

di Marina Delli Colli

Classico, ma non troppo

TEMPO d'estate, tempo di vacanze, tempo di libri. Quest'anno però invece di un romanzo di avventura o di un giallo, letture quanto mai piacevoli e rilassanti quando si sta sdraiati sotto l'ombrellone in un caldo pomeriggio d'agosto, voglio consigliare di leggere o di rileggere due classici. Classici? Sotto l'ombrellone? No, no, niente paura, si tratta di due libri non solo belli ma anche, in queste nuove edizioni, estremamente facili e uno anche molto divertente. Sto parlando di *Gargantua e Pantagruele* di François Rabelais che la Biblioteca Universale Rizzoli presenta con la splendida traduzione di Augusto Frassineti, illustrato da Gustave Doré e introdotto da Giovanni Macchia e di *Osservazioni sulla morale cattolica - Storia della colonna infame* di Alessandro Manzoni, edito da Garzanti.

Cominciamo da *Gargantua e Pantagruele*, opera che è un po' nell'orecchio di tutti ma che pochissimi, almeno fino ad oggi, avevano letto. E del resto, non c'è da meravigliarsi. Districarsi nel ginepraio della lingua di Rabelais era davvero un'impresa da titani, persino per i francesi del secolo XVIII. «Ogni volta che ho letto Rabelais non mi è riuscito di gustarlo, ogni volta che l'ho sentito citare mi è piaciuto» scriveva Montesquieu. E davvero gustarlo era difficile perché anche se Rabelais non si azzarda ad usare il verso come avevano fatto il Boiardo, il Pulci, il Folengo e sceglie invece la prosa, si tratta pur sempre di una prosa particolarissima. Rabelais, infatti, per narrarci la storia del gigante Gargantua e di suo figlio Pantagruele si scatena in un lessico che è un continuo gioco di «mots d'esprit», di allusioni oscure, rebus, anagrammi, metafore, etimologie burlesche. Un linguaggio affascinante, certo, potente, sanguigno, eroico, ma, ahimè, tremendamente difficile. Questo ieri, ma oggi non è più così grazie alla traduzione di Augusto Frassineti. Dispiace usare la parola «traduzione» parlando del lunghissimo e difficilissimo lavoro portato a termine da Frassineti perché, come scrive giustamente Giulio Cattaneo nella prefazione, il libro di Rabelais è oggi «un'opera letteraria da considerare in se stessa, indipendentemente dall'originale». Un'opera che si può leggere facilmente e allegramente, divertendosi, lasciandosi trasportare in quel mondo fantastico, così strettamente imparentato con le «chansons de geste» che è il mondo del «monstrum», dell'«enfant terrible», dell'enorme «eccezione» che si chiama Rabelais.

Completamente diversa è invece l'aria che si respira rileggendo *Osservazioni sulla morale cattolica - Storia della colonna infame* di Alessandro Manzoni. E del resto la prosa del Manzoni, così naturale, splendida di toni, calma ma nello stesso tempo vivace, una prosa che alterna cupezze a soavità, che scivola dalla malizia bonaria al severo moralismo, dal comico al metafisico, è qualcosa di nettamente agli antipodi rispetto alla scrittura di Rabelais. Ma non per questo è meno affascinante. Anzi.

Tralasciando le *Osservazioni sulla morale cattolica* che affrontano il problema dell'uomo di fronte a Dio, propongo di soffermare l'attenzione su *Storia della colonna infame* che affronta invece il problema dell'uomo rispetto agli altri uomini.

Nato come un capitoletto sulla storia della peste, ben presto la *colonna infame* si trasformò, nelle mani del Manzoni, «in una delle più alte interrogazioni sul mistero della realtà e sulle implicazioni e le distorsioni della nostra mente». L'operetta è un miracolo di logica del male, di quella logica invincibile della

SEGNALAZIONI/LIBRI

I racconti di Ise, Einaudi - Lire 20.000

I racconti di Ise, è stato giustamente definito un affascinante «romanzo fatto di poesie». 125 aneddoti, scritti, secondo la tradizione, da un funzionario e poeta di corte di discendenza imperiale, danno vita a questo languido canzoniere dell'anno mille dove l'amore è inteso non come desiderio carnale ma come raffinato gioco di sentimenti. Gelosie, fughe, corteggiamenti, colpi di fulmine, sono i tasselli che compongono l'elegante mosaico di quest'opera. Opera di grande importanza non solo per la genuina vena poetica che la pervade ma anche perché segna la fine dell'asservimento alla lingua cinese e l'inizio di una letteratura giapponese autoctona.

Patricia Highsmith: «Piccoli racconti di Misoginia», La Tartaruga - Lire 12.000

*Patricia Highsmith è da sempre considerata una delle massime scrittrici viventi di «gialli» sebbene assai imprecisa e riduttiva sia nel suo caso questa etichetta. La Tartaruga pubblica oggi un libro della Highsmith, **Piccoli racconti di misoginia**, che davvero può essere definito «giallissimo» per la ferocia, l'impietosità, l'humor nerissimo che emana da ogni pagina. La scrittrice, la ballerina, la casalinga, la prostituta, l'artista, la donna oggetto, sono tutti splendidi «ritratti al vetriolo» di signore che dicono e si contraddicono, che si offrono e si negano, che provocano e fuggono, e che alla fine finiscono sempre per uccidere o per farsi uccidere. Dunque la Highsmith è davvero misogina? Evidentemente sì, specie quando le sue simili le rimandano «un'immagine avvilente del suo sesso al punto di farle desiderare di non essere donna».*

Carlo Castellaneta: «Vita di Raffaele Gallo», Rizzoli - Lire 18.000
Il napoletano Raffaele Gallo ormai da molti anni vive a Milano, la Milano sconosciuta dei meridionali, la Milano del crimine, del racket, dei regolamenti di conti. È un uomo di cinquant'anni, giunto ormai ai vertici della carriera nella delinquenza organizzata quando si innamora di una donna irraggiungibile, Marion. I temi della corruzione e dell'amore si intrecciano in quest'ultimo romanzo di Carlo Castellaneta che, in un susseguirsi di colpi di scena, porterà a compimento il tragico destino di Gallo.

Marlene Dietrich: «Il diavolo è donna», Edizioni Oberon - Lire 25.000
Sì, proprio lei, la bionda, fatale, enigmatica Marlene Dietrich è l'autrice di ***Il diavolo è donna****, un libro che si intitola come un suo vecchio film (The devil is a woman). Marlene disquisisce sull'amore, sa essere sommessamente banale, non rinuncia alla ferocia dell'autodenigrazione femminile, ma esibisce anche la sua divertita autoironia, la sua buona cultura umanistica, il suo implacabile senso del dovere. Il risultato è uno squisito dizionarietto di buone maniere dove si troveranno le ricette di cucina, gli aforismi, i consigli galanti, le meditazioni, i cattivi pensieri della donna che è stata «L'Angelo Azzurro».*

corruzione che fa sì che troppo spesso l'ingiustizia venga gabellata per opera di giustizia. Consultando atti processuali, documenti e testi di giurisprudenza, avvalendosi del contributo del Beccaria e soprattutto di Pietro Verri, il Manzoni ci racconta la storia di un processo che portò al patibolo un gruppo di uomini accusati di essere untori senza altre prove se non quelle delle loro confessioni estorte con la tortura.
Tutto ha inizio all'alba del 21 giugno 1630 quando a una certa Caterina Rosa capita di osservare un individuo che dà segni sospetti di voler «ungere» i muri della strada. Questi «segni sospetti» metteranno in moto tutto un meccanismo, che tra indagini, interrogatori, ricerche di correi, porterà questi uomini alla rovina. Colpevoli? Innocenti? Ai posteri l'ardua sentenza.
Le unzioni venefiche furono comunque una realtà documentata anche se certamente ingigantita dalla superstizione popolare e da risentimenti sociali, ossia dalla possibilità intravista di arricchirsi favorendo lo spopolamento della città. Sia come sia, la *Storia della colonna infame* è un vero e proprio giallo, quanto mai moderno e attuale, che si legge tutto d'un fiato.
Niente paura, dunque, a cimentarsi con Rabelais e con Manzoni, due autori troppo a lungo bollati come «barbosissimi» classici e che invece, all'atto pratico, si rivelano una lettura piacevolissima, rilassante e, perché no?, anche istruttiva.

François Rabelais, Gargantua e Pantagruele, Biblioteca Universale Rizzoli, pp. 1608, lire 24.000.
Alessandro Manzoni, Osservazioni sulla morale cattolica - Storia della colonna infame, Garzanti, pp. 337, lire 30.000.

Voci di maestri

SI POSSONO far gareggiare gli scrittori come fossero campioni dello sport? Si possono stabilire classifiche fra Dante e Petrarca, Manzoni e Verga, come fossero Cheever e Alboreto, Niki Lauda e Patrese? Evidentemente no. Non si può ridurre la letteratura a una competizione sportiva o ad una battaglia navale con vincitori e vinti. Non si può fare la graduatoria dei romanzi, come fossero le canzoni di Hit Parade.
Tuttavia un panorama critico della letteratura presuppone pur sempre scelte e confronti. Che però, tanto più sono legittimi, quanto più si riferiscono ad un patrimonio culturale già acquisito e che abbia resistito alle onde lunghe della storia.
Accade per gli scrittori quel che si verifica per le persone che ci furono care. Il tempo finisce per collocare in una prospettiva diversa la loro immagine: il giudizio si modifica per approdare ad una nuova verità che quasi sempre diventa la definitiva. Il tempo spegne i fuochi di scrittori che pur s'atteggiarono a maestri e tali parvero nella loro epoca. Soltanto poche luci — stelle che non si cancellano — continuano a splendere col trascorrere degli anni e a rischiarare la nostra strada. Vegliare su queste luci è l'ufficio della letteratura, quando sappia esserne degna.
Or non è molto, «Tuttolibri», il supplemento culturale del quotidiano «La Stampa», ha bandito un referendum, invitando i lettori ad indicare il romanzo più importante del Novecento italiano. Secondo i dati resi noti dagli organizzatori, le risposte pervenute ascendono a circa ventunomila. Le donne risultano in leggera prevalenza numerica (53 per cento). I giovani, compresi nella fascia d'età non oltre i venticinque anni, costituiscono un quarto del totale, mentre un altro quarto è formato dagli ultracinquantenni.
L'estrazione sociale dei votanti è abbastanza composita, circostanza questa che, se da un lato è positiva, dall'altro presenta l'inconveniente di mescolare i lettori specializzati, o quanto meno abituali, alla folla mutevole dei lettori occasionali.
Oggetto del referendum è una lista di cinquanta titoli, uno per autore. Insieme con libri e scrittori di grande qualità, l'elenco contiene anche alcuni artigiani della penna, capaci di offrire qualche ora di svago, ma che non figurano nelle pagine della letteratura né vi figureranno mai.
La commistione è stata attuata con intento «provocatorio», come hanno dichiarato gli organizzatori della consultazione referendaria. Comunque è incomprensibile che nella lista dei cinquanta siano assenti autori del peso di un Bontempelli, di un Borgese, di un Savinio e, soprattutto, di una Satta. Vi figurano invece alcuni libri recentissimi per i quali, mancando la necessaria prospettiva storica, è ben difficile prevedere se il successo odierno sarà convalidato, non diciamo dai lontani posteri ma addirittura dai nostri figli. È ben noto che di alcuni «capolavori», magnificati dall'industria editoriale, si è perduto perfino il ricordo nell'arco di una sola generazione.

Italo Svevo

E a getto continuo vengono annunciate trionfalisticamente nuove opere eccellenti che affollano i banchi dei librai e degli edicolanti, ma non sopravviveranno alla moda effimera e al calcolo commerciale che le hanno imposte.
Nel gran pullulare di premi letterari, nel disordine di trovate e di proposte, pochi ricordano l'amara constatazione di Carlo Bo che «la letteratura non è più una religione, ma un mercato e i valori del gusto e del piacere sono cancellati».
Dopo queste premesse dobbiamo dire che, almeno per quanto riguarda le posizioni di testa, i risultati del referendum costituiscono il meritato riconoscimento di tre autori di eccelsa statura. Infatti al primo posto, con più di tremila voti, si è collocato il romanzo di Italo Svevo, «La coscienza di Zeno». Segue con lieve scarto «Il Gattopardo» di Tomasi di Lampedusa. Al terzo posto, troviamo «Il fu Mattia Pascal» di Pirandello.
Sono libri ed autori per i quali, oltre tutto, esiste la prospettiva storico-temporale indispensabile per depurare il giudizio critico dagli elementi di provvisorietà e di precarietà cui accennavamo in precedenza.
A più di sessant'anni dalla pubblicazione, «La coscienza di Zeno» conserva la modernità e l'attualità delle grandi opere. In un lungo racconto autobiografico (che s'immagina scritto su consiglio del medico curante), Zeno Cosini ripercorre i momenti salienti della propria vita, indagandone con sottile ed ironica introspezione gli intimi processi psicologici più che l'andamento esteriore dei fatti.
Dopo aver studiato chimica e giurisprudenza, Zeno intraprende un'attività commerciale, frequentando gli ambienti della Borsa. In maniera quasi casuale giunge al matrimonio e altrettanto casualmente intrattiene una relazione adulterina. Pur diffidando del cognato, si associa a lui in affari che andranno in malora. Il cognato inscena il suicidio ingerendo una piccola dose di veronal. Ma, soccorso tardivamente, muore davvero. Sono i temi più importanti del racconto, insieme a quello del vizio del fumo (e dell'incapacità del protagonista di liberarsene) che occupa il capitolo d'apertura.
Fin dalle pagine iniziali comincia a delinearsi il ritratto di Zeno, un uomo sempre sbilanciato di fronte alle situazioni reali, mediocre negli affari, ossessionato dalla paura della decadenza fisica e della malattia, incline nondimeno a ricercare i piaceri dei sensi, ma pieno di avarizia spirituale e materiale che gli impedisce di abbandonarsi. Come i protagonisti dei precedenti libri di Svevo, Zeno è un disadattato. Però questa volta lo scrittore triestino non oggettiva il suo personaggio, ma ne diventa «complice» ed interprete, ne segue con umana comprensione tutte le vicende, senza la pretesa di emettere condanne o di spiegare alcunchè, perché la vita nel suo eterno fluire è senza spiegazioni.
È questa la rivoluzionaria novità che fa della «Coscienza di Zeno» uno dei libri più importanti della letteratura di tutti i tempi.
Anche al fondo dell'arte di Luigi Pirandello troviamo comprensione e compatimento per la condizione umana. Egli pone in drammatico risalto l'assurdo della nostra esistenza, stretta nel dualismo tra apparenza e realtà, prigioniera delle ipocrisie sociali e governata dalla casualità che domina beffarda tutti gli avvenimenti, spingendoli ad esiti imprevedibili e contraddittori.
Mattia Pascal trascina una modesta e uggiosa esistenza di bibliotecario in un piccolo centro della Sicilia. La morte repentina della figlioletta lo priva dell'unica gioia del suo matrimonio poco fortunato.
Dopo uno dei soliti litigi con la moglie e con la suocera, si allontana dalla famiglia col proposito di raggiungere Marsiglia e da lì imbarcarsi per l'America. Fa tappa a Montecarlo dove, giocando a caso, vince ripetutamente grosse somme. Altrettanto casualmente apprende da un giornale della sua morte (si tratta dell'erronea identificazione del cadavere di un suicida). Vorrebbe protestare, ribellarsi, ma poi cambia idea. Quell'errore gli apre infiniti spazi di libertà. Potrà sottrarsi per sempre alle convenzioni e agli obblighi sociali, stabilire un rapporto immediato e positivo con gli uomini e le cose. Il denaro che ha vinto al tappeto verde lo esonera dalle preoccupazioni finanziarie. Assume l'identità di Adriano Meis e si trasferisce a Roma dove prende dimora in una strana pensione, retta da un tal Paleari, appassionato di teosofia e di spiritismo.
Nella pensione non mancano altri ospiti, singolari figure, che inevitabilmente ricostruiscono intorno a Mattia la rete dei rapporti sociali cui egli aveva preteso di sottrarsi. Quando s'innamora e deve assumere un ruolo attivo per difendere la sua donna ed altre persone cui si è affezionato, si accorge di esserne impedito dalla mancanza di un'identità. Come liberarsi della nuova realtà che gli ruota d'intorno e nella quale è impossibilitato ad agire e a trovare una collocazione? Ecco balenargli l'unica soluzione possibile. Bisogna che (per lo stato civile) egli muoia una seconda volta. Inscena allora il suicidio di Adriano Meis e tenta di rientrare nella sua primitiva condizione, nella primitiva «forma». Ma il tentativo non riesce perché, tornato in Sicilia, apprende che la moglie si è risposata ed ha avuto un figlio. Si è creato così un nuovo cerchio familiare dal quale lui è escluso. Rinuncia allora a far valere i suoi diritti di redivivo e si adatta ad essere l'ombra di se stesso il «Fu Mattia Pascal».
Come osserva Giovanni Macchia, il romanzo ha molteplici agganci con la letteratura e la cultura europee. Le ascendenze non vanno ricercate in Capuana e nel verismo, ma «tra i romantici tedeschi del primo Ottocento in opere immerse nel fantastico puro, in incredibili esperienze di cui Pirandello manipola la trascrizione in chiave borghese realistica».
Sempre alla Sicilia ci riporta «Il Gattopardo» di Giuseppe Tomasi di Lampedusa.
Il romanzo ha per sfondo le vicende storiche del Risorgimento. Lo sbarco di Garibaldi nell'isola turba ben poco il principe Don Fabrizio Salina. Un nobile colto e raffinato che si diletta di astronomia e guarda con distacco alle imprese degli uomini che s'illudono di fare la storia, mentre questa va per suo conto.

Luigi Pirandello

SEGNALAZIONI/TV

Stanlio e Onlio, amori miei

Da venerdì 28 giugno, alle 20,30 su Raiuno, va in onda «Laurel e Hardy: due teste senza cervello. Vita, curiosità, stramberie di Stanlio e Onlio», un programma in tredici puntate curato da Giancarlo Governi, scrittore e regista di altri programmi di successo come «il pianeta Totò» e di libri come «Nannarella» (vita di Anna Magnani). Governi con alcuni collaboratori è stato in America dove ha incontrato personaggi e attori che hanno conosciuto i due comici. I gustosi aneddoti di cui è venuto a conoscenza li ha raccolti in un libro che avrà lo stesso titolo della trasmissione televisiva.
Ogni puntata del programma durerà un'ora e quindici minuti. Costo: cinquanta milioni.

Paternostro, il mercante da Londra

Sandro Paternostro, corrispondente della Rai da Londra, celebre per i suoi rèportage ironici dalla capitale londinese è l'ideatore, organizzatore e conduttore di un nuovo programma di Raiuno, in onda dalla fine di giugno, dal titolo «Il mercante in fiera», dove i partecipanti acquistano, barattano e mettono all'asta le carte, nelle speranza di impossessarsi di quelle poche — fino all'ultimo segrete — che vinceranno il premio finale.
Il tutto allietato dalle esibizioni di famose star internazionali (ci sarà Milva, e anche il famoso violinista Salvatore Accardo). Durata della trasmissione, un'ora e mezzo.

Il cinema, il teatro e un grande attore: Olivier

Raitre ha dedicato un ciclo di film a Laurence Olivier. La rassegna iniziata a fine maggio, comprende alcune tra le sue opere cinematografiche e televisive più interessanti; nella programmazione di giugno e di luglio troviamo titoli di sicuro richiamo, tra i quali segnaliamo, «Lady Hamilton», «Zio Vania» «Amleto», «Riccardo III», «La collezione».
Nel corso del ciclo è stata trasmessa una lunga intervista con l'attore, realizzata tre anni fa dalla televisione inglese.

Il Brasile a Bollate: ed è telenovela

Rete A, l'emittente privata televisiva di Alberto Peruzzo, ha coprodotto un nuovo feuilleton televisivo in puro stile latino-americano, ma girato dalle parti di Bollate (Milano) e ambientato in una villa turrita detta «Il castellazzo».
Sarà una storia in 110 puntate che racconterà le vicende di una ragazza brasiliana povera ed ingenua che erediterà una grande proprietà in Italia, il tutto condito da languidi amori e tenere incertezze.

La Rai al premio «Giardini Naxos»

La Rai, nell'ambito del venticinquesimo Premio Nazionale di Regia televisiva svoltosi a Naxos, ha presentato in anteprima un documentario in sei puntate di un'ora l'una sull'Australia dal titolo «Il grande oceano di capitan Cook», regia di Gianfranco Bernabei, testo di Paolo Orsina.
Inoltre ha presentato «I viaggi di TYe UAN», 26 episodi a cartoni animati di 13', una coproduzione Rai-REVER, soggetto e grafica originale di Marco e Gi Pagot. Ty, una sirenetta, è curiosa, spericolata, dotata di poteri magici. Uan, un faunetto, è invece prudente, serio, protettivo, con la dolcissima sirenetta. Ty e Uan vengono dal cielo, da uno spazio mitico non tecnologico, a bordo di una cicogna e non di un'astronave.
Una presenza provocatoria per il nostro vecchio mondo, ma anche un'occasione per ritrovare il sorriso, l'amicizia, il rispetto della natura.

(a cura di Alfonso Marrazzo)

Il nipote di lui, Tancredi, si arruola invece nei garibaldini, per mettersi dalla parte dei vincitori ed impedire che il moto risorgimentale vada oltre certi limiti. In seguito l'avveduto giovane sposerà Angelica Sedara, la bella figlia di un sensale arricchitosi, tipico e spregiudicato rappresentante dei ceti emergenti.
Il principe rifiuta il seggio di senatore del Regno d'Italia e nella sua villa assiste al fluire del tempo in distaccata saggezza.

Nel 1958, quando il romanzo fu pubblicato postumo, Goffredo Bellonci ebbe a scrivere che «Il Gattopardo» aveva preso già il suo posto «fra i libri che testimonieranno l'altezza della nostra arte narrativa in questo Novecento».
A distanza di quasi trent'anni il giudizio resta valido.
Svevo, Pirandello, Tomasi di Lampedusa, tre grandi autori che possono essere maestri e amici all'uomo d'oggi.

Marcello Buzzoli

TELEVISIONE

di Maurizio Valadon

Il «Portobello» dell'occulto

DI «MISTER O», la trasmissione di Raiuno, in onda il giovedì alle 22.10, è stato detto tutto, o quasi. I pro e i contro si sono, però divisi in base ad un equivoco secondo cui schierarsi a favore di «Mister O» vuol dire sostenere le ragioni dell'occultismo, mentre stroncare la trasmissione diventa un segnale di dissenso verso i fenomeni paranormali. Ma le cose non stanno così, perché il primo a non stare dalla parte dell'occulto è proprio «Mister O» che è piuttosto un circo senza pudori e molti esibizionismi, uno spettacolo «pornografico» che spesso in modo volgare, raramente con una parvenza di stile, scende nei dettagli del corpo a corpo tra «al di qua» e «al di là». Certi fenomeni, veri o no (ma è poi così importante stabilirlo?) vivono nella penombra, nell'ambiguità ed è questo il loro fascino. Insomma, certe cose hanno diritto alla riservatezza e non possono essere esibite senza conseguenze: a toccarle con mano appassiscono, deludendo i fans e sollecitando le ironie dei detrattori.
Volgarizzando ad ogni costo fenomeni paranormali, sottoponendoli al giudizio (e alla distratta curiosità) dello spettatore TV, si finisce col ridicolizzare questioni, persone, problemi che forse meriterebbero maggiore rispetto, se non proprio un'incrollabile fiducia. Accendere i riflettori su ectoplasmi e apparizioni, fare esperimenti in diretta di telepatia e preveggenza, mandare in onda altre esibizioni di super-poteri, è solo un modo per fare spettacolo e dar vita a un «Portobello» dell'occulto che civetta con

Alessandro Cecchi Paone

certe trasmissioni americane tipo «That's incredible» (un collage di servizi su eventi curiosi, commentati in studio da presentatori più «incredibili» dei loro stessi ospiti).
Anche la scelta del conduttore, va in questa direzione. La TV ci ha ormai abituato a Baudo, Bongiorno, Costanzo e tanti altri che non sono certo delle bellezze maschili. Il giovane Alessandro Cecchi Paone è, invece, carino, bravino, con la sua aria da ragazzo per bene privo di turbamenti e solo per caso a contatto del mistero. È così a posto da sfiorare la perfezione di un androide, un robot infiltrato tra gli umani da qualche altra galassia. E alla fine è proprio lui il più incredibile, il più inquietante personaggio della trasmissione.
Comunque, fantasmi & C. non staranno ancora a lungo a guardare e porteranno a termine la loro vendetta verso lo sfruttamento televisivo e le spietate regole della società dello spettacolo. Come? Trasformando la TV in un loro mezzo. Di notte, dai monoscopi spenti dei nostri televisori lanceranno segnali, richiami e alla fine lasceranno l'al di là per saltare al di qua, nelle nostre case. E come in «Poltergeist» il film horror di Tobe Hooper, si aprirà la rappresaglia. Per neutralizzarli, allora, non basterà più qualche ingenuo «ghostbuster».

DISCHI/POP-ROCK

di Roberto D'Amico

Steve Morse

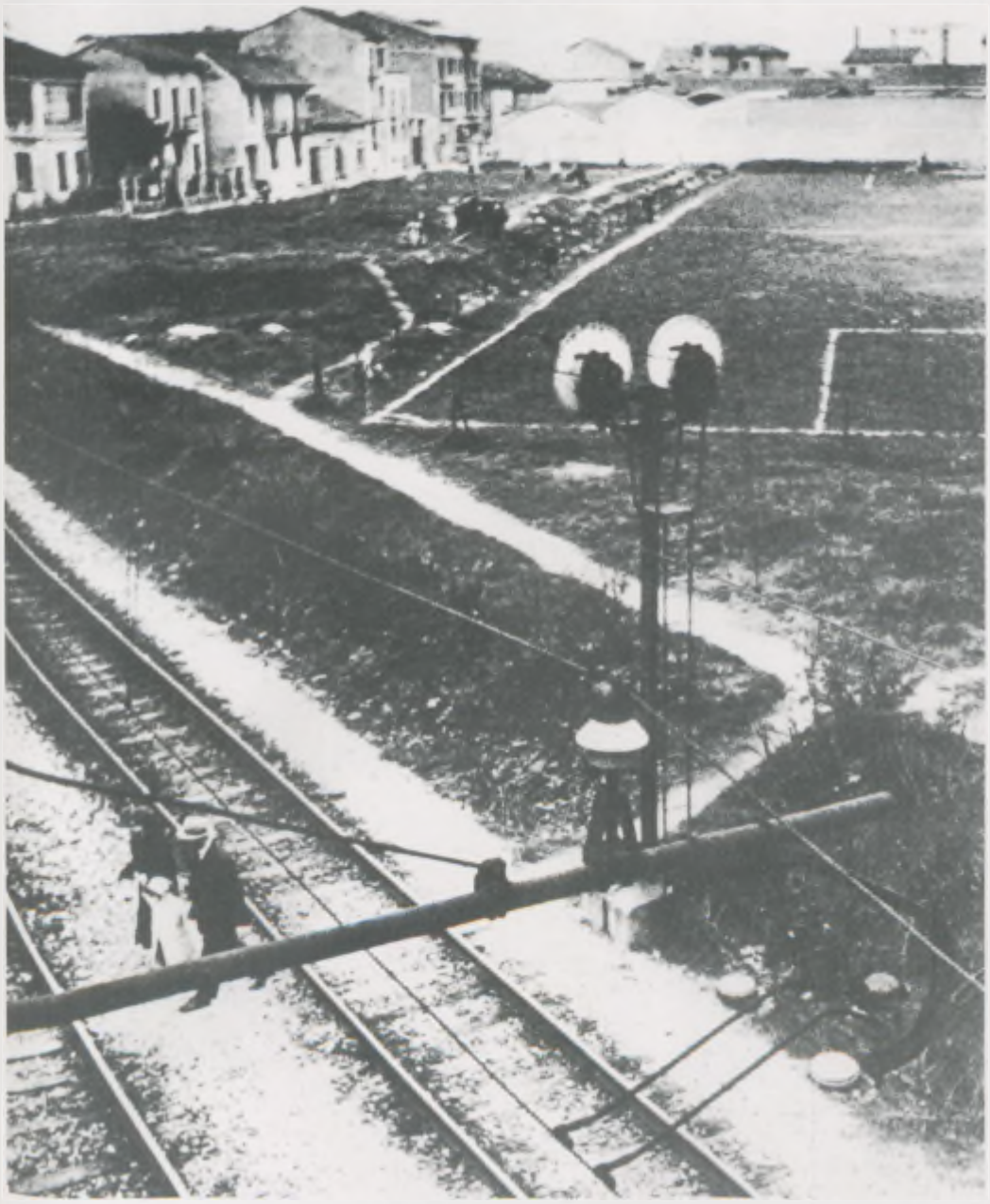
QUANDO si parla di Steve Morse non si può certo parlare di scoperta, né tantomeno di rivelazione, ma si può riscontrare, semmai ce ne fosse bisogno, che ci troviamo dinnanzi ad uno dei migliori chitarristi della scena rock internazionale. Morse è dotato di una tecnica chitarristica a dir poco incredibile, unita ad un gusto musicale ed a una conoscenza ottima di come si usa lo strumento. La sua musica è un crogiolo di rock, jazz, country e bluegrass, il tutto suonato con una carica e una grinta mozzafiato, costituito da un insieme di controtempi e cambi di linee musicali continue ed impreviste. Già nella scena musicale da parecchi anni, insieme ai Dixie Dregs prima e ai Dregs in seguito, sciolti i gruppi sopra citati, si presenta come titolare di un trio completato dal bassista Jerry Peck e dal batterista Rod Morgenstein, ottimi musicisti sotto ogni aspetto. I brani sono tutti di elevato livello, con una spiccata tendenza rock, pieno di influenze country, blues e swing. Spiccano in special modo le tiratissime *Cruise Missile*, *General Lee* e *On the pipe*, il lento ed intimista *The whistle*, il variato e tiratissimo *Huron river blues*.
Come lo sono stati i Dixie Dregs e in seguito i Dregs, Steve Morse è una grande realtà musicale degli anni '80, per la musica americana ed internazionale. Per varietà e completezza può essere paragonato ai Little Feat altra grande band americana degli anni '70, come chitarrista va ascoltato e annoverato fra i grandi dello strumento. Per chi rimanesse colpito dall'ascolto dell'album e volesse conoscere meglio il personaggio, può sentirsi gli album dei Dixie Dregs, in particolar modo *Night of leaving dregs*, e i due album dei Dregs *The Unsung heroes* e *Industry Standard*, che valgono la pena di essere cercati ed ascoltati.

DISCHI/CLASSICA

di Gianfranco Angeleri

Creta morbida da modellare...

«CRETA morbida da modellare nell'esecuzione» che ha bisogno di «un'orchestra e di un direttore di grande talento per rendere ad esso giustizia». È il giudizio espresso dal grande Yehudi Menuhin sul concerto in re maggiore per violino e orchestra di Brahms. Indubbiamente un brano del periodo aureo del romanticismo musicale ottocentesco assai complesso, dalla gestazione laboriosa, abbondante di consultazioni con Joseph Joachim, amico carissimo dell'autore ed eminente violinista del tempo. Un ulteriore passo, sulla strada tracciata da Beethoven oltre settant'anni prima con il suo concerto di uguale tonalità, che troviamo nel peso ancora più intenso dato al violino nel tessuto della composizione, espressione di un romanticismo molto meno romantico di altri brani del Nostro, per non dire dei contemporanei, tanto da poterlo definire «classicista», qualcosa cioè al di là ed al di sopra del romanticismo e che appartiene alla sfera delle opere trascendenti stile e moda dell'epoca.
A modellare questa «creta» è intervenuto recentemente Von Karaian alla guida dei Filarmonici di Berlino che accompagnano la giovane Anne Sophie Mutter, non nuova ai fedeli lettori di questa rubrica.
La quale Anne Sophie non ha più i quattordici anni di quando si pose in luce ma ne ha pur sempre poco più di venti e conserva tutto il fascino del suo tocco, della sua bravura, della sua esuberanza, esaltati dalla grazia e dalla simpatia che emanano dalla sua gioventù. Tutto ciò lo troviamo nel disco CD 400 064 2 della Deutsche Grammophon registrato con analisi numerica. Un disco notevole per la dinamica della riproduzione e l'assenza di rumore di fondo. Solo quaranta minuti di ascolto, due terzi della capacità del compact disc; ma il concerto di Brahms è di quella durata e la casa produttrice non ha inteso aggiungere riempitivi.
Una breve introduzione orchestrale precede il colloquio serrato ed intenso fra violino ed orchestra del primo movimento (un allegro non troppo) nel quale si apprezza l'inserimento dello strumento solista del tessuto orchestrale senza privarne il ruolo di protagonista.
Non un alternarsi fra piccolo e grosso concerto ma un ricamo del violino sulla trama orchestrale talvolta delicato, leggero, così sognante da farci dimenticare l'indole scontrosa e riservata di Brahms, talaltra robusto, vigoroso, quasi violento tale da rammentarci la sua origine nordica. Nell'adagio del secondo movimento, una lunga introduzione con il tema svolto non dal violino ma dall'oboe. Se non ricordo male fu proprio questa insolita circostanza a creare dissapore fra l'autore e l'amico Joachim che, come tutti i primi della classe, peccava di protagonismo eccessivo. Occorre però dire subito che dopo il... dispetto al solista, questi ritorna protagonista in tutto il brano pervaso da un'atmosfera delicata e sognante, testimone della serenità del luogo in cui il concerto fu composto: la Carinzia.
L'allegro giocoso che segue è un brano gioioso pregno dello spirito zingaresco, tipico di Brahms. Un alternarsi di musica impetuosa, infuocata con ritmi più quieti e rilassati. Un godimento per l'ascolto. L'esecuzione è all'altezza della fama degli interpreti.



Paolo Monti: *«La domenica degli altri»*

Una famigliola attraversa la massicciata di una linea ferroviaria. È una delle tante domeniche trascorse dal fotografo a fotografare la domenica degli altri: operai, immigrati, gente di periferia. «Milano è lontana», scrive l'autore, «e i cavalli si vedono solo a S. Siro».

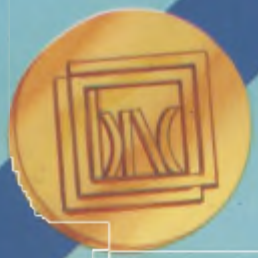
Quando Paolo Monti decide di dedicarsi alla fotografia ha appena compiuto trentasette anni, essendo nato a Novara l'11 agosto 1908. Si è lasciato alle spalle una carriera professionale di dirigente d'azienda (Montecatini), una laurea alla «Bocconi» (Economia politica) ma soprattutto un prezioso bagaglio di riflessioni e di letture. Inizia come dilettante, prima con un lavoro di perlustrazione, poi di critica e di confronto. Si vive un po' il dopoguerra, quando la fotografia italiana cerca di organizzare i propri ranghi in alcuni gruppi di azione («La Bussola»), ciascuno con un preciso indirizzo estetico e con ambiziosi programmi di tendenza.

Paolo Monti trova a Venezia la propria immagine elettiva. Fonda un gruppo fotografico, «la Gondola», 1947, celebre poi per aver tenuto a battesimo alcuni nomi di successo (Roiter). Una decina d'anni nella città lagunare poi il trasferimento a Milano e la scelta della fotografia come mestiere. A Milano Paolo Monti muore il 29 novembre 1982.

Ciò che abbiamo scritto in poche righe non condensa davvero il ruolo che egli ha svolto nella fotografia italiana, certamente è uno dei pochissimi esempi di completo operatore culturale, dalla ricerca pratica all'insegnamento, allo sforzo di mettere un po' di ordine nella confusione di una disciplina che in quegli anni faceva di tutto per venire alla luce e farsi notare.

È l'architettura che costituisce il suo polo d'attenzione, non solo verso la città che si sviluppa e si modifica nel tempo ma soprattutto verso il recupero dei significati originali della sua cultura. È dunque la città come insieme di beni culturali il tema della sua vita di fotografo, condensata nelle oltre cinquemila immagini scattate a Bologna (e altrettante in Emilia e nell'Appennino) dall'estate del 1969 in poi quando il Comune gli affida l'incarico di vedere la città «così com'era». Liberato lo spazio urbano da auto, parcheggi e cartelli abusivi, Bologna viene restituita al suo aspetto di originale integrità e come patrimonio collettivo di cui riappropriarsi. Un modello che fa scuola. Ancora oggi, nella fase acuta del dibattito sulla destinazione e l'utilizzo dei centri storici, la proposta-Bologna e l'intero lavoro di Paolo Monti costituiscono un esempio dal quale è impossibile prescindere.

a cura di
Piero Berengo Gardin



Premio di Previdenza

La Banca Nazionale delle Comunicazioni ha il piacere di annunciare a tutti i Ferrovieri, in servizio od in pensione, che anche per il 1985 ha deliberato uno speciale "PREMIO DI PREVIDENZA" con lo scopo di rafforzare ulteriormente 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 1985 ed il 31 marzo 1986 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 31.12.84 godranno di una speciale rivalutazione del capitale, al momento del loro rinnovo nel corso del 1985, che tradotta in termini finanziari incrementa il rendimento contrattuale di circa il 5,5%.

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

VdR voci della rotaia

7/8

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE DELLO STATO ANNO XXVIII LUGLIO-AGOSTO 1985

INTERVISTA AL MINISTRO SIGNORILE

I dirigenti post-riforma

UN'INCHIESTA DOXA TRA I VIAGGIATORI

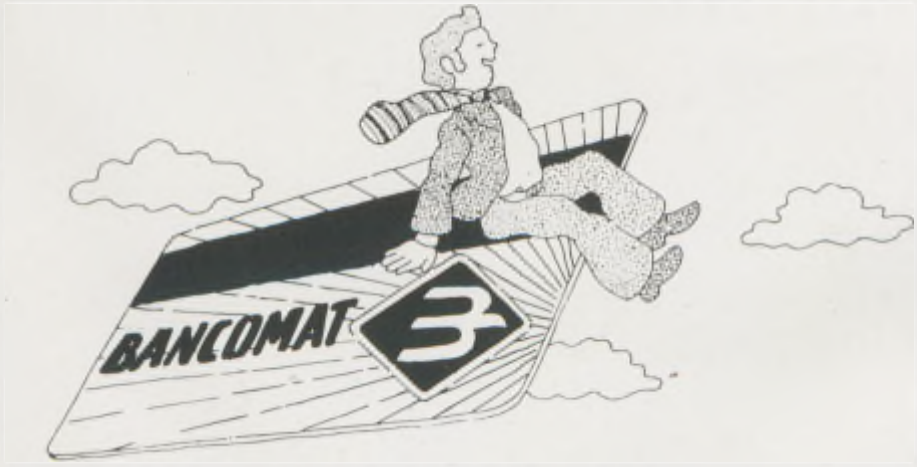
Treno sì, treno no

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

VdR

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

Direttore
Francesco Pellegrini

Redattore capo
Piero Spila

Redazione centrale
Anna D'Angelo, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore

Segretario di redazione
Ferruccio Facchinelli

Amministrazione
Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Rita Montuschi, Renato Napoli, Renzo Ramiconi

A questo numero hanno collaborato
per i testi:
Roberto Bencivenga, Paolo Benzoni, Piero Berengo Gardin, Stefano Biserni, Elio Borgonovi, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Giovanni Coletti, Aldo Cosentino, Giuseppe Giambanco, Giulio Giulietti, Enzo Golino, Maria Guida, Giuliano Lonardi, Alessandro Pergola Quaratino, Armando Noya, Ennio Salamon, Giorgio Tamberlani, Vittorio Valensise, Sergio Zoppi.
per le foto:
Gino Cattoli, Bruno Di Giulio, Efrem Festari, Anastasio Grillini, Andrea Melloni, Bonaventura Pelucchini

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

Sommario

Copertina: La «Villa» attraversa lo Stretto di Messina (Foto di Anastasio Grillini)

Lettere 4

Editoriale 5
di Aldo Cosentino

I dirigenti post-riforma 6
Intervista al Ministro Signorile
Management e nuovi modelli
di Sergio Zoppi
Lo stage alla Bocconi
di Elio Borgonovi
La parola ai dirigenti
Gogol, Balzac, Kafka e... i dirigenti

L'indagine DOXA 14
Ecco cosa vuole l'utente
di Ennio Salamon
Il viaggiatore protesta in gruppo

Informazione e pubblico 17
Informare gli utenti, servizio dovuto
di Giovanni Coletti
L'immagine è il prodotto
ne discutono Alitalia, Enel, Fiat, FS, Sip
La stampa aziendale: cercare consenso
coinvolgendo i lettori
di Paolo Benzoni
Babele abita qui
di Patrizia Cimini
La Napoli-Portici: un cerimoniale di 100 anni fa
di Marcello Buzzoli

Le voci di fuori 30
Sulla stampa - L'opinione

Incontro con Francesco Ogliari 32
di Anna D'Angelo

Un treno a quadretti: Mandrake 34
di Piero Berengo Gardin

Dai Compartimenti 36

Rubriche 38

Tempo libero 45

Una foto, un treno 51
di Piero Berengo Gardin

IL PROSSIMO NUMERO

Il prossimo, sarà un numero «speciale» realizzato per ricordare i trent'anni di vita del nostro giornale. «VdR-Voci della Rotaia» è nato infatti, con la testata «Noi della Rotaia», nell'ormai lontano 1955. Abbiamo deciso di festeggiare il trentennale nel modo che più c'è congeniale: preparando un numero con una veste più ricca e più bella del solito. Il prossimo numero di settembre avrà quindi 104 pagine interamente a colori: un giornale tutto da leggere e da conservare, un'occasione per festeggiare «VdR» insieme ai nostri lettori.

Lavori in corso

Egregio Direttore,
mi permetto di disturbarla in quanto recente vittima di un disservizio delle FS, nel quale sono rimaste coinvolte molte altre persone. Le scrivo perché l'esperienza mi insegna che reclamare nelle stazioni è inutile, il cliente «non ha sempre ragione».
Dunque lo scorso 17/6 mi trovavo a S. Remo e dovevo raggiungere Mondovì. Dagli orari risultava comodo partire alle ore 8.13, cambiare a Savona (arrivo 9.54-partenza 10.15) e giungere alle 11.21. Vi era a S. Remo un treno alle ore 7.18, ma è comprensibile quando si è in viaggio cercare di evitare, se possibile, di alzarsi troppo presto, di dover attendere a Savona un'ora in più, ecc. Se gli orari lo permettono, un minimo di comodità non è un delitto. Ed ecco il treno delle 8.13, praticamente in orario. Ma poco dopo, ecco anche i guai: sul famigerato unico binario della riviera ligure, vari intoppi, fra cui un'attesa di ben dieci minuti nella stazione Cervo S. Bartolomeo per un treno in senso contrario, poi altra attesa poco più avanti per un merci di ben quattro carri, ed ecco il ritardo farsi pesante. Finalmente il doppio binario: ma lavori in corso, cambio di binario, ed ulteriori ritardi. Si dirà: esigenze di circolazione, lavori inderogabili (che però non finiscono mai), comunque resta il fatto che a Savona il treno è arrivato alle ore 10.26, più o meno, cioè undici minuti dopo l'ora di partenza del rapido, che naturalmente era partito con precisione svizzera alle ore 10.15. Sul marciapiede uno scassato locale sempre per Torino, ma via Bra, una cinquantina di persone, tutte beffate, tutte con biglietto di supplemento per il rapido. Ecco perché Le scrivo: non ero il solo. Chi è andato a Torino con questo treno ha perso due ore più il supplemento. Chi, come me, andava altrove ha atteso con pazienza un'ora e mezza circa un altro locale (attesa da me compiuta a Ceva, pur di non restare a Savona). Naturalmente tutto il programma della giornata è saltato.
Ora si dirà che tutto andava bene così. La circolazione viene diretta da qualcuno, che avrà disposto per il tratto ad unico binario nel migliore dei modi, come poteva fare. Già, ribatto, ma non si poteva proprio favorire un treno internazionale diretto verso stazioni di coincidenza, invece di treni diretti verso Ventimiglia capolinea? I lavori: da anni leggo «Voci» e vedo che l'Italia si rinnova, con i lavori in corso, ogni mattina. Anche qui nulla da eccepire. Ma questi lavori sono troppo brevi ogni giorno e durano troppo: non si potrebbe farli magari con giorni di blocco totale, ma finirli presto, invece della solita oretta quotidiana protratta per anni?
A parte questo, sembra che in tutta questa storia manchi una sola cosa: un pochino di buon senso. Su una circolazione tutta sballata (evito di raccontare cosa ho visto in seguito) l'unico treno con orario a precisione svizzera era il famoso rapido per Torino in partenza da Savona (ma sarà arrivato in orario a Torino?).
Su «Voci», ottimo giornale, questi problemi non compaiono. Tutto sembra camminare bene e tranquillamente. Posso sperare, egregio Direttore, in una risposta non privata, o l'argomento è troppo scabroso?

Pasquale Vernavà
Trieste

L'argomento ritardi non è scabroso e infatti l'abbiamo trattato più volte sulle pagine di «Voci». Solo che nella lettera del nostro cortese lettore risulta evidente che il problema ritardo è solo conseguenziale rispetto al problema lavori in corso. Noi ci rendiamo perfettamente conto del disagio che tali lavori arrecano alla circolazione dei treni e quindi agli utenti, ma che fare? I lavori vanno portati a termine, le linee vanno ammodernate, rinnovate. E non è poi assolutamente vero che i lavori durino molto tempo perché gli addetti vi dedicano la «solita oretta quotidiana». Vi si lavora, sig. Vernavà, in tutti i momenti in cui l'esercizio lo consente. Certo, se si tratta di cose complesse, non basta una giornata, ce ne vogliono parecchie e questo può creare poi ritardi a catena. Non ci sembra, comunque, che l'idea di chiudere una linea, magari per parecchi giorni, sia una buona idea. Lei a Mondovì c'è arrivato, con una linea chiusa come avrebbe fatto? Non per tutti è facile trovare un mezzo di trasporto alternativo. Con questo naturalmente non vogliamo giustificare i ritardi, e del resto il rapido per Torino aveva «orario a precisione svizzera». Comunque, per tornare ai lavori, si tratta effettivamente di esigenze inderogabili. Una ferrovia efficiente è anche una ferrovia moderna, al passo con i tempi, una ferrovia che si rinnova anche con i lavori in corso. Comunque, a nome dell'Azienda, facciamo le nostre scuse per i disagi toccati a lei e ai suoi compagni di «sventura». ■

La scomparsa di Ercole Semenza

Proprio in chiusura di giornale giunge la tristissima notizia della scomparsa di Ercole Semenza. Sono trascorsi appena pochi mesi da quando lo avevamo salutato al termine del suo mandato di Direttore Generale. L'evento luttuoso di queste ore ci costringe a un saluto che non avremmo mai voluto scrivere. Ricco di umanità, sempre pronto al dialogo e alla battuta scherzosa, dotato di grande intelligenza e intuito, oratore incisivo e suadente, scevro da qualsiasi atteggiamento autoritario, Semenza ha consacrato all'Azienda le sue energie migliori.
Di origine campana, Semenza cominciò giovanissimo il servizio ferroviario in una stazioncina del Piemonte. Dopo la guerra fu presto assegnato agli uffici della Direzione Generale, con compiti legati direttamente all'esercizio. Nel gennaio del 1974 fu nominato Vice Direttore Generale e nel maggio del 1977 gli fu conferita la massima carica aziendale, in un momento dei più difficili della storia delle ferrovie. Superando ostacoli di tutti i generi, Semenza riuscì a far approvare il Programma Integrativo. Ma oltre all'adeguamento strutturale, sotto la sua guida, sono stati attuati importanti provvedimenti finalizzati allo snellimento delle procedure, al migliore ordinamento del personale, delle condizioni di lavoro e delle retribuzioni.
I ferrovieri non lo dimenticheranno. E non lo dimenticheremo certamente noi di «Voci della Rotaia», il giornale di cui Ercole Semenza fu tra i primi collaboratori e, in seguito, intelligente e aperto Editore.
La direzione e la redazione di «VdR» si uniscono con affettuosa partecipazione al cordoglio dei familiari.

Protagonisti del cambiamento

DAL 1° gennaio 1986 le Ferrovie dello Stato diventeranno Ente autonomo dotato di propri organi di amministrazione e di nuovi obiettivi e criteri di gestione. Il cambiamento sarà radicale ma il personale lo avvertirà con graduazioni e accentuazioni diverse. Per gli operatori, infatti, sarà modificato il tipo di rapporto di impiego, ma sul piano dell'attività svolta cambierà ben poco: il macchinista, il manovratore, l'addetto alle biglietterie, l'operaio dell'officina ecc. continueranno a svolgere i compiti richiesti dal «processo tecnico del trasporto su rotaia». Ben diverso il caso dei dirigenti, la cui funzione è destinata a trasformarsi profondamente. Detto sinteticamente: da una situazione in cui i dirigenti avevano prevalentemente, anche se non esclusivamente, la responsabilità di applicare «regolamenti» e «procedure di lavoro», si passerà ad una realtà in cui i dirigenti sono chiamati prevalentemente a «risolvere problemi per ottenere migliori risultati di servizio».
Ciò vuol dire che nel nuovo Ente, di fronte ad inefficienze ed a servizi inadeguati sarà chiamata in causa la «competenza, la capacità e la professionalità dei dirigenti (di diverso livello a seconda dei problemi)», in quanto, se è vero che regolamenti, procedure ed indirizzi continueranno ad esistere, essi dovranno essere interpretati non come indicazioni rigide, ma come strumenti da utilizzare, dai quali è possibile, anzi doveroso, scostarsi se le diverse situazioni che si presentano lo richiedono.
L'attitudine a ragionare per alternative, invece che a ricercare la soluzione prevista dalla norma, dai regolamenti o dai manuali tecnici costituisce un cambiamento rilevante, ed è su questo che è aperta la sfida.

PERSONALMENTE vorrei però che fosse chiara una cosa. Il nostro dirigente deve cambiare e deve aggiornarsi non perché non sa fare il suo lavoro, ma perché sta cambiando il contenuto stesso della sua professione. E il cambiamento di cui si parla non può essere visto come «fatto personale», come «atteggiamento», come «disponibilità del singolo»: esso diventa un elemento qualificante della politica dell'Ente che deve preoccuparsi di preparare i propri dirigenti alle nuove funzioni ed alle nuove responsabilità. Il cambiamento si attua, e si attua più o meno rapidamente, più o meno proficuamente, nella misura in cui si realizzano le condizioni perché ciò avvenga. La formazione, gli interventi di formazione, di cui si parla anche su questo numero di «VdR», hanno proprio il seguente scopo: diffondere la conoscenza di principi, schemi concettuali, metodologie e tecniche operative che costituiscono l'«armamentario» indispensabile per il dirigente del futuro. In questo senso la formazione del personale diventa un investimento e come tale deve essere valutata. Si investe nella rete, nelle strutture fisse, nel materiale rotabile, ma spesso si dimentica che se non migliorano le competenze degli uomini, tutti questi investimenti saranno inutili e non servono a migliorare il servizio. Senza persone competenti, motivate e disposte ad accettare le sfide che il futuro proporrà sapendo di avere gli strumenti idonei per vincerle, ben poco cambierà.
All'Azienda, al futuro Ente spetta la responsabilità di impegnarsi in questa prospettiva: ai dirigenti spetta la responsabilità di inserirsi da protagonisti nel progetto di cambiamento, e non farsi vincere dalla tentazione di mettersi in posizione di attesa o di difesa, che, a parere di chi scrive, sarebbe perdente sul piano personale e del servizio dei trasporti su rotaia.

Aldo Cosentino

I DIRIGENTI DEL DOPO RIFORMA

«Bisogna cambiare tutto, perché tutto resti come prima», diceva ne «Il Gattopardo» il principe Salina all'inviato del governo piemontese. Una frase che torna alla mente ogni volta che si sente parlare di cambiamento. Cambiare come? Cambiare cosa? Nel nostro caso è una domanda legittima soprattutto per confermare la lontananza che ci separa dalla filosofia del Principe del Gattopardo. Il cambiamento proposto dalla riforma non è stata una scelta tattica, ma un'esigenza che non ammetteva ulteriori ritardi. Nel settore dei trasporti non si doveva cambiare per difendere l'esistente, proprio perché l'esistente era già radicalmente cambiato.

In questo numero dedichiamo un particolare approfondimento alla categoria dei dirigenti, all'indomani di una svolta tanto importante, proprio perché sarà sulla loro capacità di interpretare lo spirito innovativo della riforma che si misurerà gran parte dell'incisività e della qualità del cambiamento.

Con l'intervista che il Ministro dei Trasporti Signorile ha concesso a «VdR», con gli interventi di alcuni dirigenti FS, e con i contributi del Presidente del Formez, Zoppi, e di un rappresentante della Bocconi, Borgonovi, proponiamo la discussione su un tema all'ordine del giorno.

INTERVISTA AL MINISTRO SIGNORILE

«Il dirigente? Dovrà dirigere»

Dopo l'incontro del Ministro Signorile con i dirigenti che si è tenuto a Roma nello scorso maggio, alcune domande, dubbi, perplessità hanno cominciato a circolare. C'è sembrato opportuno tradurre i dubbi più significativi in un'intervista al Ministro Signorile che spazia su temi importanti e vari. Più che un'intervista è stato un colloquio assai schietto per il quale vogliamo ringraziare l'on. Signorile.

Pellegrini: Per prima cosa vorrei affrontare un problema di cui si discute molto: il numero dei dirigenti. Le ricordo alcuni dati: i dirigenti delle ferrovie sono 622 al 31 maggio 1985, l'indice è dunque dello 0,3%. Altre aziende pubbliche molto vicine come ordinamento e come funzioni alle FS hanno indici ancora più elevati, ad esempio la SIP che è intorno allo 0,9%, l'ENEL all'1,3%. La media delle aziende private è poi quasi sempre oltre l'1%. Su questa base, Lei ritiene che effettivamente i dirigenti delle ferrovie siano troppi per il nuovo ente?

Signorile: No, i dirigenti non sono troppi. L'importante è arrivare a una ridefinizione funzionale del ruolo del dirigente all'interno delle ferrovie sapendo benissimo che probabilmente c'è uno squilibrio tra dirigenti generali e altri dirigenti. Sono troppi oggi i dirigenti generali rispetto al quadro delle funzioni, mentre invece il numero complessivo dei dirigenti è al di sotto di quello che potrebbe essere uno standard ottimale.

Pellegrini: Lei, in due anni di direzione del Ministero, ha avuto modo di avvalersi dei dirigenti ferroviari e quindi di conoscerne la professionalità. Non le chiedo di fare una scheda né di abbozzare una pagella, le chiedo però di disegnare il tipo di professionalità che oggi è dominante nella realtà dirigenziale ferroviaria e quella che invece dovrebbe essere disponibile nel nuovo ente.

Signorile: Io considero la tecnostruttura delle ferrovie una delle migliori che lo Stato abbia a disposizione. E questo l'ho detto anche in momenti non sospetti. Che cos'è che deve in qualche modo cambiare? Tanto per cominciare, e questo riguarda non tanto la parte tecnica quanto la parte amministrativa e commerciale, deve cambiare un atteggiamento che qualche volta, un po' scherzosamente, ho definito da «gestori di monopolio»; cioè, compito del servizio ferroviario sarebbe solo quello di fare andare i treni. A quel punto finirebbe la responsabilità del ferroviere. Il problema, certo, è far andare i treni ma anche far salire sui treni la gente. L'attività dell'impresa, dell'ente Ferrovie dello Stato, non deve riguardare solo il semplice esercizio di movimento, ma anche tradursi nella capacità di andare sul mercato e vincere il mercato.

Pellegrini: Quindi si tratta di cambiare una mentalità, di passare da una gestione di monopolio a una gestione imprenditoriale.

Signorile: Certamente. Convincere la gente a salire sui treni significa fornire un servizio che abbia caratteristiche di qualità e di efficienza non soltanto tecniche ma anche commerciali e commerciabili, perché altrimenti la gente va in macchina.

Pellegrini: Si tratta di un fatto di notevole importanza.

Signorile: Importantissimo. È un fatto che determinerà, a mio avviso, un recupero formidabile di professionalità e, giustamente, la modificazione di certi rapporti anche dal punto di vista economico. Io credo che se noi chiediamo determinate cose dobbiamo dare di più anche in termini economici al quadro dirigente che oggi è largamente sottopagato.

Pellegrini: Allora i dirigenti dalla rifor-

ma avranno anche delle gratificazioni economiche. Questo farà piacere.

Signorile: Sicuramente le avranno. Non si tratta però di qualche cosa che verrà data gratis, verrà data a fronte di un tipo di lavoro che non so se si può definire più impegnativo perché anche il precedente lo era, ma che avrà delle verifiche costanti all'esterno. Ritengo legittimo che i dirigenti nel prossimo contratto chiedano una riqualificazione del loro stipendio; questo non significherà raggiungere quelli che sono i livelli di mercato ma almeno ci sarà un avvicinamento sensibile. Sono convinto che se l'incremento stipendiale dei dirigenti sarà notevole, a quel punto nessuno sarà più in condizione di sopravvivere o di «vivacchiare» in attesa della pensione. Vorrei che questo fosse molto chiaro.

Pellegrini: Lei è stato chiarissimo. Però è bene che si prenda atto che tutta quella struttura garantista che in qualche misura accompagnava, accompagna, la condizione di dirigente dello Stato è destinata rapidamente a cadere sotto il maglio della riforma.

Signorile: No, la struttura garantista rimane tenendo conto che le normative che regolano i rapporti di lavoro del mercato privato sono oggi fortemente garantiste, ma non è più quella garanzia automatica e priva di verifiche e di riscontri che caratterizzava un rapporto, chiamiamolo così, impiegatizio, non un rapporto dirigenziale. Oggi, troppo spesso, il dirigente delle ferrovie viene considerato e si considera piuttosto un impiegato che un dirigente.

Pellegrini: Qualcuno le potrebbe rispondere che veniva anche pagato come un impiegato. Forse alcuni ministri che l'hanno preceduta si aspettavano che i dirigenti lavorassero e pensassero con una logica impiegatizia.

Signorile: Esatto, sono d'accordo. C'è stata una tendenza per anni e anni a portare il livello dirigente delle ferrovie verso una funzione di tipo esecutivo facendo passare in secondo piano aspetti legati al ruolo e alle responsabilità.

Pellegrini: Benissimo. Parliamo adesso della parte tecnica.

Signorile: C'è questo passaggio dal treno che si muove al treno che si muove veloce. Il vero salto di qualità che stiamo portando avanti è quello della diversificazione dell'offerta rispetto alla diversità della domanda. Quindi non più un'offerta monodimensionale, uniforme, ma articolata secondo la qualità e l'intensità della domanda. Questo comporta anche sul piano tecnico un passaggio di grande significato ma ritengo che siamo in condizione di farlo tranquillamente.

Il Ministro Signorile in un momento dell'intervista concessa a «VdR»

Pellegrini: Servono a questo i corsi e i seminari di aggiornamento professionale programmati dall'Azienda?

Signorile: Sono convinto che si faccia bene ad andare avanti con questi corsi chiamiamoli così di aggiornamento, di carattere professionale, tecnologico, economico. Forse noi dovremmo, con molta cautela, con molta prudenza e con molto rispetto, valutare la possibilità di «aprire» le ferrovie a qualche inserimento dall'esterno che aggiunga a una professionalità che già esiste degli elementi professionali che è bene le ferrovie recuperino rapidamente. Questo mi pare un passaggio molto importante che deve essere valutato con attenzione.

Pellegrini: Quindi, in sostanza, una professionalità nuova da acquisire o da recuperare e una mentalità più dinamica, più elastica e più sensibile anche ai fatti di mercato. Credo che l'acquisizione di una mentalità più aperta sia, in qualche misura, un risultato della riforma, non una condizione a priori.

Signorile: È naturale, la riforma è cominciata, non è ancora fatta. È solo cominciata.

Pellegrini: Lei quindi definirebbe come una forma di rapporto fiduciario con i dirigenti in attesa di verifica quello che l'autorità politica stabilisce alla vigilia dell'applicazione della riforma?

Signorile: Sì, mi pare una definizione corretta. Si tratta di un rapporto fiduciario che si verificherà poi sui risultati.

Pellegrini: Una domanda ora sui dirigenti che non hanno qualifica dirigenziale classica, che non sono amministrati dalla legge 748, i dirigenti dell'esercizio ferroviario. Dobbiamo pensare a questi colleghi come a dirigenti di fatto anche se formalmente non sono tali.

Signorile: Lei sa che dopo il primo incontro con la dirigenza avuto qualche settimana fa, ho chiesto ai miei collaboratori di mettere a punto una serie di incontri con i quadri che sono poi l'ossatura dell'azienda ferroviaria, sono la vera struttura portante e quindi

debbono anche loro essere corresponsabilizzati e incentivati.

Pellegrini: L'ultima domanda, signor Ministro. Lei ha ricordato alla conferenza nazionale il fatto di aver favorito, col disegno di legge di riforma, una sorta di spoliazione di potere ai danni del Ministro.

Signorile: Io credo di essere il primo ministro che in Italia perde volontariamente potere.

Pellegrini: È un fatto obiettivamente atipico nel sistema politico italiano quindi credo che insieme ad altri fattori dovrà essere opportunamente sottolineato ed esaminato. Diciamo che il rapporto ministro-struttura aziendale e ministro-dirigenti dell'azienda a tutti i livelli diventa una sorta di potere delegato, salvo una verifica soltanto al termine dell'esercizio di tale potere.

Signorile: Sotto l'aspetto gestionale sì, io sono convinto sostenitore della distinzione nell'impianto statuale di intervento nell'economia tra quello che abbiamo chiamato lo Stato che si fa impresa, tra quelli che sono i poteri di indirizzo, di controllo, di programmazione, e quelli che sono i poteri gestionali. Nella nostra struttura i poteri gestionali vanno al Consiglio di amministrazione per quello che riguarda i poteri di programma e alla dirigenza per quello che riguarda i poteri di gestione diretta. Il ministro fa il suo mestiere che è quello di garantire che questi poteri gestionali vengano esercitati al meglio e di chiedere conto se vengono esercitati male.

Pellegrini: Allora, signor Ministro, nel ringraziarla le do appuntamento alla prima tornata per la verifica sull'operato dei dirigenti.

Signorile: Vedremo, se io ci sarò. Ma comunque anche se non ci sarò me ne occuperò ugualmente, al primo bilancio del 1986.

Pellegrini: A quella data, allora.

■

Parlano i dirigenti

Ing. Luigi Ballatore

Direttore Compartimentale di Torino

La riforma delle Ferrovie va ancora... costruita, non essendo certamente sufficiente l'approvazione della Legge di riforma, seppure premessa indispensabile.
Provo ad immaginare la nuova veste del Dirigente. La Legge, in proposito, dà indicazioni: gli Uffici, e quindi i loro dirigenti, devono essere dotati di ampia autonomia gestionale ed operativa e devono sempre garantire efficienza, economicità, produttività. Parole basilari, che andranno interpretate, applicate e persino superate nella «lettera»!
Dunque maggior autonomia decisionale, non per affrancarsi dalle direttive degli Organi Superiori ma per meglio operare, con rapidità e imprenditorialità.
Per una Azienda che punta alla economicità e produttività, sono indispensabili dirigenti non più burocratici ma manageriali, capaci di avvertire le domande di trasporto, fare delle scelte, assumere concrete e ben individuate responsabilità, organizzare il lavoro dei collaboratori e verificarne i risultati.
Non nascondo peraltro qualche perplessità allorché emergono, sia pure sporadicamente, preminenti preoccupazioni di qualche dirigente per ottenere, comunque, solide assicurazioni contrattuali, normative, economiche.
A mio parere nel nuovo Ente F.S. non si può essere Dirigente solo di... profilo, per ruolo, graduatoria ed anzianità.
Francamente, non credo che vi possano essere alternative: nella nuova azienda al Dirigente spetta un nuovo ruolo e più incisive responsabilità con i dovuti riconoscimenti economici.
Per la verità, mi sembra che nell'Azienda F.S. non manchino, anche fra i molti giovani, funzionari preparati, con mentalità aperta e disposti ad assumersi concrete responsabilità, spogliandosi, all'occorrenza, delle negative remore di una mentalità troppo burocratica che spesso definisco «trafilata», come rotale.

Ing. Luigi Marino

Direttore Compartimentale di Bologna

La tipologia operativa delle Ferrovie dello Stato obbliga il coinvolgimento integrato dei suoi tre livelli di dirigenza: centrale (Direzione Generale), periferica (Direzione Compartimentale) e locale (quadri d'impianto). In questi tre livelli, la programmazione del lungo, del medio e del breve termine trova, nell'ordine, la sua naturale sede: questa sintonia è indispensabile se si vuole dare risposta tempestiva alle esigenze di trasporto del momento e attivare, per tempo, offerte corrispondenti alle necessità emergenti.
Attività essenziali della Dirigenza Centrale sono la formazione del quadro-mosaico di interesse nazionale, da attivarsi come fatto di politica dirigenziale unitaria, la determinazione delle regole necessarie per la sua attuazione ed il controllo che gli organi periferici operino correttamente nel quadro-mosaico prescelto.
La Dirigenza periferica deve invece pretendere ed ottenere, non una frantumazione delle competenze, ma la formazione di una condizione strutturale che le consenta di avere al proprio livello e a quello locale gli strumenti necessari per attivare correttamente la parte che le compete nella gestione unitaria e sentirsi, nella sua attuazione, attrice e non semplice e acritica comparsa.
La Dirigenza nel suo complesso deve unire ad una reale cultura trasportistica, una memoria storica della modalità ferroviaria e fino ad un certo incarico attivare una ben determinata vocazione specialistica. Occorre inoltre che abbia una generale conoscenza della scienza economica e ben precise cognizioni di economia di gestione e di contabilità industriale, nonché qualità manageriali (termine usato oggi in modo del tutto improprio) che devono però sempre trovare conferma in correlati elementi di bilancio.
Nella struttura ferroviaria non sono sicuramente le qualità dirigenziali, nei tre diversificati livelli, che mancano. Ci sono, certo, zone d'ombra (e questo in tutti i livelli) ma è altrettanto vero che la maggior parte dei Dirigenti ha un idoneo bagaglio professionale, una corretta conoscenza trasportistica e di mercato.
Le limitazioni provengono dall'attuale metodologia del lavoro spesso contraddittoria e asfittica nella produzione e sempre burocratica (in senso negativo).
Manca una adeguata responsabilizzazione dei propri operatori ed un loro idoneo coordinamento mirato ad affrontare e a porre in corretta luce la vera ragione d'essere della struttura ferroviaria: la for-

mazione di un efficiente, efficace ed economico prodotto-treno con le caratteristiche volute dal mercato.
La logica ereditata, sia pure in ritardo, del taylorismo, contrasta poi, in modo inconciliabile, con le esigenze di sviluppo della persona umana con conseguente calo della qualità del prodotto.
L'attuale disponibilità di nuove tecnologie deve portare ad una nuova organizzazione più consona a questa nostra era dell'informatica nella quale la massima efficienza si avrà in un lavoro centrato sull'uomo e non sulla macchina.

Prof. Romano Troilo

Direttore Compartimentale di Milano

Il livello professionale e culturale del corpo dirigenti e direttivo delle Ferrovie non teme il confronto con quello dei dirigenti privati. Tuttavia i vincoli dell'incombente regime istituzionale dell'Azienda FS ne hanno offuscato l'immagine sia sul piano operativo che su quello della collocazione funzionale. È prevalsa la definizione degli obiettivi non in termini di strategia aziendale ma piuttosto in termini prevalentemente regolamentari.
Gli effetti più evidenti si sono poi manifestati nell'attenuata possibilità di incidere responsabilmente sulle scelte degli investimenti, spesso alieni da un contesto di pianificazione della produzione aziendale.
Infine, la collocazione «dell'uomo giusto al posto giusto» si è arenata nei vincoli di disposizioni legislative che nelle FS hanno prodotto effetti devastanti come ad esempio quelli del D.P.R. 748/72.
L'evoluzione culturale dell'attuale corpo dirigente investe sia il «modo» di essere del dirigente nei rapporti interni ed esterni sia le «materie» di cui il dirigente dovrà occuparsi.
A parte l'ausilio di seminari, corsi e convegni di studio, il mutamento culturale più profondo potrà scaturire solo dalla diversa configurazione dell'autonomia e diretta responsabilità delle funzioni e delle strutture che i nuovi vertici aziendali sapranno definire. A titolo esemplificativo investiranno il «modo» di essere: la possibilità e la capacità di scegliere i collaboratori; la capacità di distinguere l'importante dal secondario onde occuparsi direttamente del primo, delegando la cura del secondo; la capacità di motivare la collaborazione.
Circa le «materie» sarà ad esempio essenziale una più diffusa sensibilità, se non la immediata conoscenza, dei costi diretti dei servizi prodotti. Ciò per rispondere non tanto ad una pur rispettabile logica di

Management e nuovi modelli

di SERGIO ZOPPI
Presidente del FORMEZ

L'INCALZANTE trasformazione della società influenza direttamente il modo di dirigere. Il passaggio, in pochi decenni, dalla produzione industriale su larga scala allo sviluppo di nuove tecnologie, all'innovazione dei mezzi di produzione e dei prodotti, fino alla diffusione dell'informatica, all'incessante espansione dei servizi ed ai mutamenti profondi nell'organizzazione del lavoro, porta oggi a mettere al centro di ogni riflessione sul dirigente il diverso rapporto tra ambiente ed impresa. Ovvero la continua interazione tra ambiente ed impresa modifica sia il modello culturale che il ruolo del management.
Il continuo cambiamento trova una sede elettiva nelle aziende ove sono di tutta evidenza le trasformazioni culturali perché proprio all'interno dell'azienda stessa, accanto alle competenze tecnico-economiche (orientate al prodotto ed al mercato), hanno un peso ed un ruolo crescente quelle sociali (orientate all'ambiente e con forte sensibilità per le attività di pianificazione e di previsione).
All'interno di questo quadro di riferimento, chi dirige è chiamato ad ottimizzare le risorse a disposizione e a gestire l'organizzazione delle funzioni aziendali in un processo continuo di interazione con l'ambiente esterno. Questa situazione incide sul comportamento del singolo dirigente e di tutta la dirigenza. Ne discende che gli interventi di adattamento (tipici di chi subisce il mutamento) non sono più sufficienti poiché occorre guidare un processo che, in quanto tale, non può essere che continuo, volto ad orientare l'innovazione per governare il cambiamento. È questa, se è permesso enfatizzare, ma solo un po', il discorso, una vera e propria rivoluzione culturale, che mette in primo piano le funzioni di gestione, di organizzazione, esaltando le responsabilità, le competenze, l'autonomia di chi dirige. Concetti questi, va detto subito, che non possono andare disgiunti da altri, per quanto specificamente attiene all'amministrazione pubblica: la corretta delineazione del rapporto tra politica e amministrazione che passa per l'attribuzione ai dirigenti di una posizione e di compiti adeguati, i livelli retributivi corrispondenti alle responsabilità da assumere, la mobilità e così via; avendo anche attenzione a quella personalizzazione dell'amministrazione che, com'è stato autorevolmente osservato, ha da noi radici costituzionali (art. 28) e risponde all'esigenza di rendere concreto e quasi palpabile il rapporto fra l'amministrazione ed il cittadino, superando la visione di un'amministrazione impersonale e misteriosa.
Ora, per tornare subito a riflessioni di carattere generale, dirigere nel cambiamento richiede alcuni accorgimenti di fondo, che segnano il modo diverso rispetto al passato, anche recente, di condurre l'azienda, di governare l'impresa.
In primo luogo tutti coloro che sono implicati nel processo di cambiamento — ed abbiamo detto prima come esso sia permanente e generalizzato — devono esservi coinvolti sin dall'inizio e non episodicamente nel tempo. Inoltre pianificare e cambiare diviene un processo (e quindi un modo di essere e di agire costante) nel quale vanno coinvolti i rappresentanti di tutti gli interessi di un'azienda, di un ente economico, di un gruppo. L'esperienza insegna che le decisioni sulle direzioni del cambiamento e sulla pianificazione vengono troppo spesso assunte da piccoli gruppi ai vertici dell'organizzazione, con una netta distinzione tra scelta, pianificazione e attuazione. Al presente questa netta separazione appare nociva agli interessi aziendali e va superata. Per essere convinti di questa necessità è sufficiente mettere in evidenza che la maggior parte dei cambiamenti nella produzione, nelle tecnologie, nella scala delle operazioni, se vogliono avere successo, hanno dirette, immediate conseguenze nel mutamento delle strutture, nello stile di direzione, nei comportamenti di gruppo e individuali. All'interno di un'azienda che produce o eroga servizi si manifesta un orientamento crescente verso la qualità del prodotto o del servizio stesso, verso la soddisfazione del cliente; questo apprezzamento della «qualità» si riflette direttamente sugli aspetti organizzativi, che vengono ad assumere un peso di assoluta preminenza. Occorre, al riguardo, non dimenticare che l'innovazione è data — secondo valutazioni che paiono attendibili — per un terzo dall'ingresso di nuove macchine, di avanzate tecnologie e per due terzi dalla capacità di modificare, adeguare, valorizzare gli aspetti gestionali che ne conseguono.
Ora, è quasi superfluo ricordarlo, nessuna organizzazione può esistere in astratto, mentre sappiamo che non esistono strutture organizzative intrinsecamente buone,

ma strutture adeguate ai problemi posti ed ai vincoli imposti da una data tecnologia.
La gestione del cambiamento non può fare a meno di più avanzate e sempre più diffuse professionalità, di nuovi ruoli e profili manageriali. Il tutto all'insegna della flessibilità, rapidità e concretezza delle decisioni e di una forte capacità di organizzare le risorse. Per il dirigente, e per l'intero management, governare il cambiamento vuol dire essere parte attiva nel complesso processo di trasformazione in atto nella società, definita, in modo approssimativo e per certi versi fuorviante, post-industriale: una società nella quale l'alta produttività dell'industria e dell'agricoltura si accompagna ad un accelerato sviluppo dei servizi e del cosiddetto terziario avanzato, che vede aumentare le integrazioni tra i settori e modificare rapidamente l'organizzazione del lavoro, ed all'interno della quale la scuola, la ricerca, il trasferimento delle conoscenze, l'informazione, la formazione permanente assumono pesi crescenti.
Ad una situazione di mercato e di rapporti internazionali, caratterizzata da frequenti se non continue «turbolenze» che si riversano sui luoghi di lavoro, deve corrispondere una maggiore flessibilità nel processo decisionale. La cultura manageriale conferma ed esalta il ruolo strategico che le è proprio per prevedere e incorporare il cambiamento. Un ruolo, si potrebbe dire, da svolgere con interventi a cuore aperto, mentre l'innovazione tecnologica assume un ruolo strategico poiché il suo successo condiziona i risultati economici e di mercato, gli aspetti tecnici e di prodotto e quelli di equilibrio organizzativo. Ne discende un'integrazione circolare tra strategie, tecnologia e organizzazione, all'interno della quale la cultura è l'elemento frenante o di spinta, vera e propria area critica.
Riflessioni e concetti questi, sommariamente ricapitolati, che stanno sempre più orientando il mondo della produzione, ma dai quali non si può prescindere nel settore dei servizi ed in quello specifico dell'amministrazione pubblica. Un'amministrazione peraltro — e le conseguenze sul management sono immediate — che se ha avuto nel passato e conserva ancora, una funzione d'accompagnamento dei processi che creano attività produttive e lavoro, acquista oggi essa stessa una funzione diretta nell'attivazione e conduzione di questi processi: perché spetta anche allo Stato, con il suo stesso modo di essere, di organizzarsi e di correlarsi all'economico ed al sociale, di rendere possibile il passaggio verso la società terziaria, che altrimenti, specie in aree economicamente arretrate, resterebbe impigliata in gravi contraddizioni produttive, sociali e culturali. ■

contenimento dei costi ma soprattutto all'esigenza del confronto tra risorse impiegate e «valore» del servizio prodotto. Un servizio che costasse ancora di più ma che diventasse perciò più appetibile e remunerativo sarebbe senz'altro preferibile ad una «chiusura» di settori improduttivi. Ma ciò presuppone una più vigile conoscenza dei costi e del mercato.
Diverse altre materie meriterebbero una citazione. Una però acquista nuova fondamentale importanza: quella delle relazioni industriali. Infatti, il successo di qualsiasi lavoro, impresa o semplice iniziativa è strettamente legato all'impegno intelligente dell'uomo. E l'impegno è legato alla sua motivazione ed al grado di «partecipazione», in fase creativa non meno che in fase esecutiva.

Dott. Giovanni Maricchiolo

Direttore Servizio Affari Generali

Il ruolo che la dirigenza F.S. sarà chiamato a recitare nell'ambito dell'Ente Ferrovie dello Stato è, penso, inscindibilmente legato alle linee evolutive ed ai principi innovativi che ispirano la legge di riforma.
La natura stessa del nuovo organismo, caratterizzato da una spiccata vocazione imprenditoriale e da un ampio decentramento funzionale ed operativo, costituisce, infatti, il primo e più significativo indice rivelatore del differente modo di interpretazione dei compiti e delle funzioni di livello dirigenziale.
Non vi è dubbio, in proposito, che il conseguimento degli obiettivi prefissati dalla legge 210 dipende dalla capacità di saper modificare l'attuale Azienda in una struttura di produzione di servizio ferroviario, capace di prevedere, assecondare, e fors'anche condizionare, le tendenze della domanda di trasporto.
Per la realizzazione di tale processo di rinnovamento, cui necessitano una somma di comportamenti di eguale segno, tutti indirizzati verso il medesimo fine, ai dirigenti si richiede, in primo luogo, di saper guidare senza traumi il trapasso tra i due differenti regimi di gestione, in secondo luogo, di saper agire, una volta assicurato il non facile avvio a regime dell'impresa ferroviaria, in consonanza con i principi che risultano ispirare la condotta dell'Ente.
L'assolvimento di tale non facile compito, che comporta una non trascurabile trasformazione nell'esercizio delle attività di direzione, coordinamento e propulsione in cui si sostanziano le attribuzioni in genere dei vari livelli dirigenziali, costituirà per tutti un impegno severo, al quale, tuttavia, sono

DUE STAGES PER DIRIGENTI

Più strumenti, nuovi criteri

Una dirigenza preparata ad essere protagonista del processo di cambiamento avviato dalla Riforma è la migliore garanzia di successo per attuare le nuove strategie. Partendo da questo presupposto si è ritenuto fondamentale un intervento di formazione finalizzato ad agevolare il passaggio ad una professionalità di tipo più marcatamente manageriale. Pertanto presso la Scuola di Direzione Aziendale della Bocconi e la LUISS si svolgeranno corsi di formazione manageriale, per ora riservati ai primi dirigenti e ai dirigenti superiori.
Abbiamo chiesto al Prof. Elio Borgonovi, Responsabile della Divisione Amministrazioni Pubbliche della Scuola di Direzione Aziendale dell'Università Bocconi di Milano, di illustrare le caretteristiche e il programma dello stage.

di ELIO BORGONOVI

DAL 1° gennaio 1986 le Ferrovie dello Stato diventeranno ente autonomo. Si tratta di un cambiamento non solo formale, ma destinato ad incidere profondamente sulla gestione e sulla organizzazione poiché la legge introduce concetti di efficienza dei servizi, recupero della produttività, economicità della gestione, autonomia dei dirigenti a livello decentrato per quanto riguarda alcune scelte di tipo economico, organizzativo e di rapporti con gli utenti del trasporto passeggeri e merci.
Cambierà profondamente, anche nell'attività quotidiana, la funzione dei dirigenti che costituiscono «il nodo critico» per la trasformazione dei nuovi indirizzi e dei nuovi criteri di gestione in concrete modificazioni del modo di risolvere i tanti problemi posti da un servizio complesso quale è quello ferroviario.
Avere una dirigenza «più manageriale», più orientata a logiche e a criteri di «gestione imprenditoriale del servizio» significa affrontare il futuro con conoscenze e competenze più adeguate alle funzioni e alle responsabilità. In risposta a questa esigenza la SDA ha organizzato uno stage di 10 giorni (due settimane non consecutive) che è finalizzato a dare una preparazione di base sulle seguenti tematiche:
— quadro giuridico generale determinato dalla nuova legge (nuovi organi, nuove competenze, rapporti col personale, ecc.);
— caratteristiche economiche della gestione di «Ente economico» rispetto a quelle precedenti di «azienda autonoma»;
— contenuti della «funzione dirigente» del nuovo modello;
— metodi per le analisi e la valutazione dei dati economici della gestione (sia dei bilanci che di determinazione di costi per specifici tipi di attività e servizi);
— formulazione di un programma di attività collegato alle previsioni finanziarie (budget);
— organizzazione del personale e sua gestione secondo criteri di maggiore funzionalità;
— rapporti con gli utenti ed in generale con l'esterno (marketing del servizio e comunicazione);
— analisi e formulazione di «strategie di azione» con particolare riferimento agli ambiti di autonomia dei dirigenti.
Uno stage, insomma, che dia a tutti una visione a vasto raggio della funzione dirigente, per creare una certa omogeneità e sensibilità sui principali obiettivi. Da questa iniziativa dovrebbero poi partire altre iniziative di approfondimento «mirato» sui temi propri dei rispettivi settori di attività (movimento, commerciale, manutenzione, contabilità, personale, ecc.).
I dirigenti non si formano a scuola: ma oggi, senza una adeguata preparazione di base sugli strumenti del management, difficilmente si può avere una dirigenza all'altezza delle nuove responsabilità. ■

convinto sapremo far adeguatamente fronte, assistiti, come siamo, da un patrimonio di esperienze e cognizioni che, per la peculiarità del settore e del contesto operativo in cui sono maturate, si riveleranno non del tutto inadeguate.

Valentino Zuccherini

Consigliere di Amministrazione FS

L'invito autorevole (VdR 5/85) ai dirigenti a rimboccarsi le maniche ed a ritirare fuori le loro tradizioni ferroviarie è stimolante, tempestivo e assolutamente ineludibile. Sul cosa fare e come farlo bisogna quindi cumulare rapidamente idee e programmi realizzabili e sfuggire così alla tentazione di «schivare il concreto sotto motivazioni ingannevoli di avventurose spedizioni intellettuali in terre remote». Tenterò di esporre sommessamente alcune opinioni, sperabilmente utili.
1. L'Ente FS entra nel mercato con finalità imprenditoriali. Quindi, da una parte le Ferrovie dovranno misurarsi con la competizione accentuata di altri vettori; dall'altra, però, dovranno essere promotrici graduali, ma non solitarie, di un sistema di trasporti integrato oggi inesistente perché frantumato e tumultuante in modi e comparti contrapposti, dissipatori di risorse, generatori di costi aggiuntivi sui processi di produzione. Modi e comparti vivono, più o meno dignitosamente, in regime di tutela e di separatezza corporativa. Il Piano Generale dei Trasporti eserciterà, finalmente, il grande ruolo programmatorio e coordinatore sotto i profili degli investimenti, istituzionali e normativi. La novità impone diversi obblighi all'Ente Ferrovie dello Stato, ai suoi dirigenti ed ai suoi dipendenti. Due sembrano di natura concettuale. Il primo sta nella rapida cancellazione nei fatti quotidiani e nei programmi strategici di una certa visuale autarchica, autosufficiente, gerarchica verso il vasto mondo esterno. Il secondo lo enunciò crudamente, ma saggiamente, Filippo Turati, già negli anni '20, ammonendo che «la ferrovia non era stata costruita per i ferrovieri ma per i cittadini». In quel richiamo c'era in embrione la nozione moderna del cliente e non dell'utente, talvolta vessato, trascurato o ignorato da una strisciante protervia da pubblico ufficiale.
2. Fra gli obiettivi da raggiungere, alcuni sembrano non eludibili:
a - è possibile, e quindi bisogna, migliorare lo standard dei modi, della qualità e della regolarità dell'offerta alla clientela civile e industriale; l'aumento dei prodotti del traffico è fortemente dipendente dal-

l'incremento dello standard del «pacchetto prodotto»; la riduzione dei costi per unità di traffico è conseguente o alla diminuzione di personale oppure all'aumento della clientela pagante (bisogna che tutti si impegnino perché sia vincente la seconda ipotesi).

b - la formazione professionale e l'aggiornamento sistematico dovrebbero basarsi sull'etica della motivazione verso i clienti; è l'esistenza di una clientela crescente che giustifica la presenza dell'Ente FS, dei dirigenti e dei ferrovieri. Per questa attività formativa-informativa è essenziale l'iniziativa della stampa aziendale.

c - il fatturato annuale per addetto dell'Ente dovrebbe essere il parametro di valutazione fondamentale delle attitudini dirigenziali, dei preziosissimi quadri intermedi, di tutto il personale dell'Ente FS.

3. Nell'impresa di servizi, per i dirigenti la buona gestione del personale acquista un valore sempre maggiore. Infatti, la quantificazione dei tempi di una operazione nei servizi è più complessa, più impalpabile, meno misurabile che in altri settori. Inoltre, alcune «virtù» sono, più che altrove, essenziali e cioè predisposizione, dedizione, responsabilità, spirito di intraprendenza, collaborazione, ecc. Sarà dovere urgente dei dirigenti rivalutare tali «virtù», ridare loro una grande dignità etica, professionale, retributiva.

Giulio Caporali

Consigliere di Amministrazione FS

Non credo che con l'Ente cambi il ruolo del dirigente delle F.S. Un dirigente ha identici ruoli in qualunque comparto operi, nelle ferrovie come in un museo, nei ministeri come in un'industria, in un ospedale come nell'esercito. Cambiano, semmai, gli strumenti a sua disposizione per svolgere meglio questo ruolo; anzi, come diceva il direttore Semenza, si riducono gli alibi per chi non è in grado di svolgerlo. Oggi un dirigente va avanti nella carriera più per aver scritto qualche articolo in pubblicazioni di area aziendale chè per come riesce a organizzare, controllare, ottimizzare il lavoro dei suoi collaboratori.

Con la riforma l'Ente avrà concreti obiettivi di produzione e sarà compito dei dirigenti ottenerli. In altre parole si tratterà di passare da una attività burocratica, che consiste essenzialmente nel fare circolare le pratiche, alla produzione di nuove unità di traffico, merci e viaggiatori.

E siccome i binari hanno un peso più elevato dei fogli di carta, può darsi che qualcuno che ha spalle fragili non ce la faccia. ■

Gogol, Balzac, Kafka... e i dirigenti

Il consigliere titolare Kràterov era magro e sottile come la guglia dell'Ammiragliato. «Signori — disse egli con voce tremante — non mi aspettavo, non credevo proprio che voi avreste festeggiato questo mio modesto anniversario... sono commosso»... Zmychov, consigliere di stato effettivo, baciò il consigliere titolare Kràterov, che, non aspettandosi tale onore, impallidì dalla gioia. Poi fece un gesto con la mano per significare che per la commozione non poteva parlare e si mise a piangere come se gli avessero non regalato ma al contrario portato via il prezioso album. «Signori, io oggi fui compensato di tutte le sofferenze che deve sopportare un uomo il quale lavora, diciamo, non per la forma, non per la lettera, ma per il dovere. Durante la mia carriera ha seguito incessantemente il principio: non il pubblico è fatto per noi, ma noi siamo fatti per il pubblico. E oggi ho avuto la più alta delle ricompense. I miei subalterni mi hanno regalato un album... Eccolo! sono commosso».

Antòn Cechov: «L'album».

Più vasto di una piazza e più alto di una navata di chiesa, l'ufficio del Signor La Hourmerie (...). Dietro un rivestimento di cartoni verdi, logori agli angoli, gonfi come i ventri solenni e rotondi degli agiati notai di provincia, sparivano i muri, dagli zoccoli alle cornici: e il tappeto... la legna... e l'ampia cassetta guarnita di pelliccia entro la quale stavano immersi e accostati i piedi del Signor de La Hourmerie.

Georges Courteline: «Quelli delle mezze maniche»

I gradi gerarchici del tribunale sono infiniti e perfino per gli iniziati è difficile dominarli tutti: il processo dinanzi alla Corte è in genere segreto anche per gli impiegati i quali difficilmente possono seguire nel loro sviluppo le cause che trattano e che all'improvviso scompaiono dalla loro sfera, sempre che si sappia dove vadano».

Franz Kafka: «Il Processo»

Quell'Ispettore Generale non capite forse chi è, che personifica? La coscienza che ci riscuote e, senza più remora alcuna, ci costringe a vederci come siamo. Non potremo nascondere nulla a quell'Ispettore Generale. Ci è mandato direttamente da Dio.

Nikolay Gogol: «Ispettore Generale»

A Parigi, dove gli uomini di studio e di pensiero, vivendo nello stesso ambiente, hanno fra loro analogie, avrete notato certamente molte figure somiglianti al Signor Rabourdin... capufficio presso uno dei più importanti Ministeri (...). Una lunga pratica aveva dimostrato a Rabourdin che in ogni cosa la perfezione è il prodotto di semplici ritocchi. Economizzare è semplificare, semplificare è sopprimere. Forse nasce da qui la ragione dell'odio che tutti gli innovatori si tirano addosso.

Honoré de Balzac: «Gli impiegati»

Ecco cosa dice

di ENNIO SALAMON

Direttore della Doxa

NEL CORSO dell'ultimo anno l'Istituto Doxa ha condotto, per incarico dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, ricerche sulle opinioni, l'esperienza e le aspettative del pubblico nei confronti delle F.S. e sulle motivazioni e le resistenze psicologiche degli Italiani nei confronti dei viaggi in treno, rispetto ad altri mezzi di trasporto.

Una prima ricerca, di tipo socio-psicologico, basata su discussioni con gruppi di utenti e non utenti dei servizi ferroviari, e su lunghi colloqui liberi (interviste in profondità), è stata completata dalla Doxa nel 1984. Una ricerca più ampia, basata su interviste fatte ad un campione nazionale di 1500 italiani adulti è stata realizzata nella primavera di quest'anno.

I dati rilevati nelle due fasi dell'indagine saranno utilizzati soprattutto per orientare le informazioni dirette agli utenti potenziali dei servizi delle Ferrovie dello Stato, ma alcuni risultati delle due ricerche possono interessare anche i lettori di Voci della Rotaia.

Nel corso di un anno quasi 17 milioni di italiani adulti (cioè 37% dei 44 milioni di uomini e donne, di 15 anni ed oltre) viaggiano almeno una volta in treno: 10% fanno almeno un viaggio al mese, ma solo 3% usano il treno tutte le settimane (quasi sempre per motivi di lavoro o di studio).

Viaggiano in treno molto più spesso gli uomini, rispetto alle donne, ed anche i giovani; infatti hanno fatto almeno un viaggio nel corso dell'ultimo anno 56% dei giovani, che hanno da 15 a 24 anni, 34% fra 25 e 64 anni e solo 21% degli anziani di oltre 64 anni.

Pochissimi italiani usano l'aereo (solo 7% degli adulti, considerando i viaggi dell'ultimo anno), di solito con una frequenza molto bassa (meno di 1% usano infatti l'aereo almeno una volta al mese).

L'indagine ha confermato che per i viaggi extraurbani, il vero concorrente del treno è l'automobile, sia per i viaggi a breve raggio che per i viaggi a lungo raggio. Infatti 39% degli italiani adulti usano l'automobile fuori dal comune di residenza almeno una volta la settimana (spesso quotidianamente, per raggiungere il luogo di lavoro), 27% da 1 a 3 volte al mese e 21% meno di 1 volta al mese, ma almeno una volta all'anno.

Nell'indagine sono stati raccolti anche dati dettagliati sui tipi di viaggi fatti, in treno e con altri mezzi di trasporto.

31% degli italiani fanno almeno una volta all'anno lunghi viaggi in automobile e 18% lunghi viaggi in treno (cioè viaggi di *oltre 5 ore*, considerando solo il viaggio di andata).

Nel corso dell'ultimo anno 6% degli adulti hanno fatto uno o più viaggi in treno di notte, in cuccetta (o in vagone letto), e 8% viaggi notturni senza un posto letto.

Informazioni più complete sono state raccolte nell'indagine per un campione statistico di viaggi in treno, cioè per gli ultimi viaggi fatti (che erano durati in media 5 ore).

60% degli utenti intervistati erano rimasti soddisfatti dell'ultima esperienza fatta in treno e 15% insoddisfatti, mentre 25% hanno dato giudizi intermedi (né soddisfatti, né insoddisfatti).

I viaggiatori insoddisfatti, che sono relativamente più numerosi per i viaggi a medio e lungo raggio (di cui 20% erano rimasti scontenti), hanno lamentato in quasi metà dei casi la mancanza di posti a sedere (17% avevano viaggiato in piedi, almeno per una parte del viaggio), i ritardi e la durata del viaggio (20% di tutti gli utenti e, in particolare, 35% degli intervistati che avevano fatto viaggi di almeno 5 ore, erano arrivati con un ritardo di oltre 15 minuti), ed anche la mancanza di comfort e di pulizia delle vetture.

Parlando, in generale, delle caratteristiche dei servizi forniti dalle Ferrovie dello Stato, il pubblico esprime giudizi relativamente più favorevoli sulla cortesia e la preparazione del personale viaggiante ed anche sulla frequenza delle corse, giudizi un po' meno favorevoli sul personale delle biglietterie, e valutazioni molto più critiche sulla puntualità dei treni, sulla pulizia delle carrozze e sulle consumazioni offerte con i carrelli.

Dai lavori di ammodernamento delle Ferrovie dello Stato, gli utenti si attendono soprattutto più puntualità e più comfort, cioè treni più moderni, più comodi e con più posti a sedere.

Sul funzionamento delle Ferrovie dello Stato, valutato nel complesso, 44% degli adulti danno un giudizio positivo, ma quasi altrettanti (36%), un giudizio negativo, mentre 20% sono incerti (gli incerti sono, naturalmente, più numerosi fra gli adulti che non viaggiano o viaggiano molto di rado in treno). Comunque la grande maggioranza degli adulti pensa che la qualità dei servizi delle Ferrovie dello Stato non sia molto diversa da quella di altri servizi pubblici.

Oltre un quarto (26%) degli intervistati avevano osservato un miglioramento della qualità dei servizi negli ultimi anni. Gli altri non avevano rilevato cambiamenti importanti (o, in qualche caso, avevano rilevato solo un peggioramento dei servizi).

Quasi 60% danno una valutazione positiva sulle tariffe, che vengono considerate convenienti in rapporto ai servizi forniti, mentre 25% considerano cari i viaggi in treno. Danno un giudizio positivo sulle tariffe soprattutto gli utenti regolari.

Su questo, come su altri aspetti del

continua a pag. 16

l'utente

Il viaggiatore protesta in gruppo

COS'È il «giornalismo ferroviario»? Secondo un'arguta definizione che ne dette qualche anno fa Beniamino Placido, è quell'insieme di commenti, battute, racconti, che i viaggiatori si scambiano in uno scompartimento di prima o seconda classe su rapidi e treni pendolari, senza distinzione di ceto e destinazione. Il «giornalismo ferroviario» è insomma l'orgia del luogo comune, del «piove, governo ladro».

Tra gli argomenti prediletti di «fondi» e «corsivi» da scompartimento, ce n'è uno che in genere raccoglie un'uniformità di consensi: il giudizio negativo sul servizio offerto dalle Ferrovie dello Stato, le critiche sulla mancanza di puntualità dei treni e chi più ne ha più ne metta.

Cosa succede, però, se questi stessi «giornalisti ferroviari» vengono intervistati per una ricerca sull'informazione, le opinioni e le aspettative del pubblico nei confronti delle FS e sugli atteggiamenti, le motivazioni e le resistenze nei confronti dei viaggi in treno rispetto ad altri mezzi di trasporto? Se, cioè, gli si chiede di uscire dal mugugno generalizzato per tentare un'analisi serena, legata alle proprie esperienze personali? L'indagine Doxa, di cui pubblichiamo i risultati più significativi, è stata l'occasione per mettere a confronto l'opinione effettiva del pubblico, con quella presunta, che poi, di fatto, è quella che trova più «stampa».

Nello scorso numero di «VdR» abbiamo pubblicato una tavola rotonda con i curatori di «Di tasca nostra», la trasmissione del TG2 che aveva mandato in onda un'inchiesta in cui attraverso le considerazioni dell'utenza emergeva un quadro addirittura catastrofico del servizio offerto dalle ferrovie. La difesa di Tito Cortese e Roberto Costa è stata: non abbiamo scelto quelli che parlavano male delle ferrovie, è che, più o meno, tutti la pensano nello stesso modo.

I risultati Doxa, invece, dicono che le posizioni del pubblico sono molto più sfumate e che complessivamente, il giudizio è più positivo che negativo. Allora, come mai una così grande differenza tra quello che abitualmente si sente dire, tra le inchieste televisive (anche obbiettive) e le risposte al questionario dell'indagine?

Si sa, le opinioni, come i comportamenti, sono soggette a influenze di vario genere. E una delle motivazioni che può portare l'individuo a esprimere un parere è la convinzione (inconsapevole) che quello stesso parere è condiviso dal gruppo a cui si sta rivolgendo.

In altre parole, per farsi accettare, per omologarsi al gruppo, non c'è niente di meglio che dichiarare una generica uniformità di vedute. Certo, non sui grandi temi della vita, sulle scelte ideologiche (quelle appartengono alla caratterizzazione della personalità), ma su argomenti «sicuri», «neutri», che non toccano la sfera personale, come ad esempio l'andamento dei servizi pubblici.

Le contumelie contro le ferrovie (ma anche contro i servizi postali, telefonici, sanitari, ecc.), sono anche un rassicurante messaggio sociale: siamo tutti cittadini a posto, lavoriamo, paghiamo le tasse e in cambio vorremmo che lo Stato ci garantisse quell'andamento ottimale dei servizi fondamentali ai quali abbiamo diritto. Su questa base, ecco, sono, siamo tutti d'accordo. Il gruppo occasionale su temi simili si compatta immediatamente e ciascuno rinforza l'altro nelle rispettive opinioni. A farne le spese sono proprio gli oggetti del discorso «da scompartimento» e i servizi pubblici, malgrado tutti i loro limiti e difetti, finiscono per uscirne fuori più malconci di quanto già non lo siano.

L'inchiesta Doxa sulle FS è importante proprio perché misura la distanza tra le opinioni espresse in una conversazione accademica e l'effettiva valutazione individuale.

Il paradosso è questo: a dire male delle ferrovie è il gruppo, mentre l'individuo, tutto sommato ne dà un giudizio positivo e se talvolta spara a zero su treni, ritardi, ecc., lo fa soprattutto perché è convinto che gli altri la pensino così. Le opinioni di massa — e questa ne è l'ennesima conferma — non sempre coincidono in tutto con le opinioni personali.

E il senso di frustrazione che prende noi, operatori del settore ferroviario, quando vediamo che gli sforzi, l'impegno profusi a tutti i livelli per migliorare la qualità del servizio (che va migliorata, certamente: non è questo che è in discussione), vengono sistematicamente dimenticati, rimossi, riesce così a mitigarsi.

Le ferrovie sono tutt'altro che perfette, ma si sta lavorando per migliorarle: e qualcuno — anche se non lo dice in giro — se ne è già accorto. La nuova era del «giornalismo ferroviario» dovrebbe incominciare proprio da qui. ■

servizio ferroviario, il livello di informazione del pubblico è piuttosto basso. Infatti, solo una minoranza sa che i ricavi non coprono le spese dell'Azienda (32% degli intervistati, che attribuiscono alle Ferrovie dello Stato un bilancio in perdita). D'altra parte, ai servizi ferroviari degli altri Paesi europei vengono attribuiti livelli tariffari molto simili a quelli delle Ferrovie dello Stato e non, come è nella realtà, livelli molto più alti, che consentono di finanziare i lavori di ammodernamento e di espansione delle reti ferroviarie in molti Paesi (solo 33% degli intervistati hanno cercato di dare un giudizio sul livello delle tariffe negli altri Paesi europei, di cui pochissimi avevano un'esperienza diretta, perché solo 3% degli intervistati avevano fatto almeno un viaggio in treno all'estero, nel corso dell'ultimo anno).

L'indagine eseguita dalla Doxa ha dunque messo in luce alcúni aspetti critici dei servizi ferroviari, che possono spiegare, almeno in parte, la perdita di una quota rilevante del traffico passeggeri, a vantaggio dell'automobile e, in misura molto più limitata, a vantaggio dell'aereo.

Le critiche sono basate in parte su esperienze negative degli utenti (e delle persone che possono influenzare le decisioni degli utenti), soprattutto per ciò che riguarda i tempi di percorrenza (ritardi, velocità commerciale molto bassa su alcune linee, difficoltà di coincidenze, ecc.) ed anche il comfort (scarsa disponibilità di posti, soprattutto nei periodi di punta, carenze di pulizia e di manutenzione, ecc.) ed in parte su carenze di informazione e preconcetti degli utenti potenziali (che, a priori, hanno atteggiamenti negativi nei confronti dei servizi ferroviari, di cui spesso non hanno fatto alcuna esperienza recente).

Gli adulti ed i giovani intervistati hanno ricordato, d'altra parte, soprattutto nella fase psicologica dell'indagine, che i viaggi in treno possono presentare molti aspetti positivi.

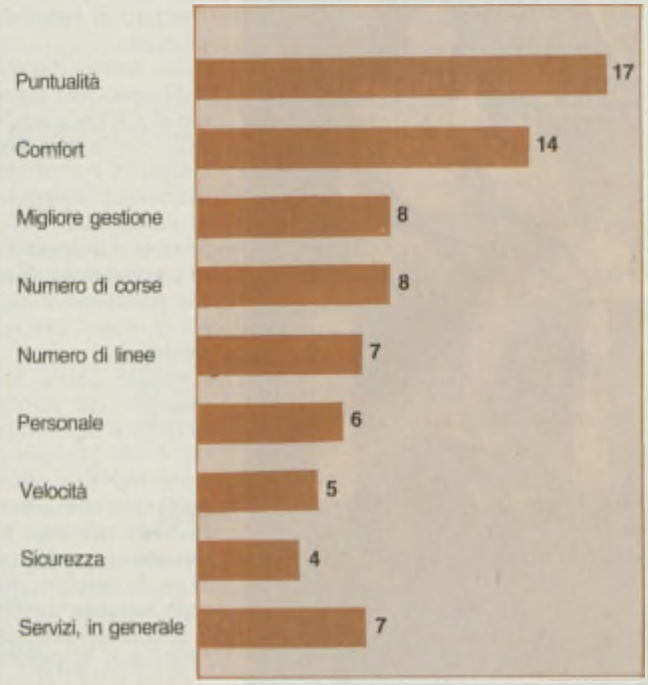
Il viaggio in un treno confortevole, pulito, non affollato, puntuale, costituisce per molte persone un'esperienza piacevole, che può rispondere a motivazioni psicologiche profonde (di sicurezza, di una pausa distensiva e riposante, di possibilità di fantasticare ma anche di avere occasioni di incontro e scambi interpersonali, di autonomia di movimento, soprattutto nei lunghi viaggi fatti con bambini) e ad esigenze di praticità e di risparmio.

Queste possibilità di recupero del treno, rispetto all'automobile e, per le medie distanze, anche rispetto all'aereo, e questi punti di forza dei trasporti ferroviari sono confermati dall'esperienza positiva fatta dalle ferrovie francesi con i treni superveloci (TGV) che hanno prima arrestato e poi invertito la tendenza a passare dal treno ad altri mezzi di trasporto.

Due anni dopo l'entrata in funzione dei TGV sulla tratta Parigi-Lione, la quota del traffico passeggeri assorbita dalla rotaia è salita dal 28% al 46% (16% con treni convenzionali e 30% con i treni super-veloci), mentre la quota assorbita dal traffico automobilistico fra Parigi e Lione è scesa dal 50% al 40% e quella dell'aereo dal 21% al 14%. ■

GIUDIZI DEGLI UTENTI SUI CAMBIAMENTI DEGLI ULTIMI ANNI NEI SERVIZI DELLE FS

CAMBIAMENTI AUSPICATI DAGLI INTERVISTATI PER MIGLIORARE I SERVIZI FERROVIARI



Informare gli utenti è un servizio dovuto

di GIOVANNI COLETTI

L'AZIENDA ferroviaria in qualità di produttrice di un servizio di trasporto, ha fino ad oggi «erogato» un prodotto, il servizio viaggiatori e merci, rivolgendo particolare cura all'aspetto «produzione» piuttosto che all'aspetto «vendita» del prodotto stesso. Ciò in ottemperanza al principio di Stato elargitore di servizi piuttosto che di Stato imprenditore.

La Riforma dell'Azienda F.S. consente di effettuare questo salto di qualità imponendo criteri di economicità e produttività che costringono a rivedere gli aspetti commerciali di vendita del prodotto treno per mantenersi a livelli di competitività, di efficienza e di redditività.

Uno degli aspetti che certamente qualifica il processo di trasformazione verso l'imprenditorialità è il livello di attenzione che viene dedicato all'ambiente esterno e, quindi, al cittadino-utente del servizio.

Diventa, quindi, fondamentale il contatto diretto Azienda-cittadino teso alla diffusione di tutte quelle informazioni che sono necessarie per un uso corretto e soddisfacente del servizio.

I recenti malfunzionamenti derivanti da una eccezionale situazione metereologica, pur essendo stati eventi oggettivi, hanno avuto effetti negativi che si sono propagati con un fattore moltiplicativo di risonanza che ha amplificato il danno stesso, a causa di una carenza di informazione o addirittura di informazione erronea.

Ecco, quindi, che è apparso in modo critico, in ragione dell'emergenza, proprio quell'aspetto di rapporto con l'utenza che, come si diceva, se privilegiato caratterizza la capacità imprenditoriale di un'azienda.

Le sollecitazioni della pubblica opinione e del Ministro dei Trasporti, hanno posto il problema all'ordine del giorno.

Il problema dell'informazione al pubblico, per essere strettamente connessa con l'esercizio della circolazione dei treni, presenta molteplici aspetti: da quello relativo alle merci a quello relativo ai viaggiatori e quest'ultimo ulteriormente articolato a seconda che trattasi di informazioni programmate,

legate cioè ad una situazione di normalità, o di informazioni «patologiche», legate a situazioni di anormalità o addirittura di emergenza. L'aspetto sul quale si intende qui soffermarsi maggiormente è quello relativo all'informazione viaggiatori per essere quello di maggior rilevanza almeno come quantità di soggetti da raggiungere.
Da un'indagine fatta dal Servizio Commerciale negli ultimi tre anni presso i viaggiatori che sostavano nelle stazioni, è stato rilevato che la maggior parte delle richieste di informazioni agli sportelli, riguardava informazioni su orari, treni, coincidenze, itinerari; informazioni, cioè, del tipo programmato legate ai servizi offerti.
Su questa base lo stesso Servizio Commerciale ha, quindi, predisposto gli opportuni interventi per equipaggiare le principali stazioni di apparecchiature automatiche in grado di fornire questo tipo di notizie a richiesta dei viaggiatori.
Iniziativa pregevole, questa, che entro l'anno vedrà in via sperimentale le stazioni di Milano C.le, Firenze S.M.N. e Roma T.ni dotate di dispositivi idonei a coprire questa fascia di esigenze informative del pubblico.
Rimane, quindi, da affrontare l'aspetto più complesso del fenomeno, quello, cioè, riguardante l'informazione in tempo reale delle anomalie di circolazione, rispetto al programmato, dovute sia a fattori prevedibili, quali interruzioni sulle linee per lavori o scioperi, sia per fattori imprevedibili, quali frane, incidenti, elementi meteorologici o tellurici abnormi.
È evidente che in tali situazioni l'aspetto più pressante per l'Azienda è quello relativo all'attuazione di strategie dinamiche che permettano il ripristino della circolazione nei tempi più brevi possibili. Aspetto che, per il carattere di specialità e tempestività che riveste, tende ad assorbire il massimo delle energie aziendali.
È altrettanto evidente, tuttavia, che è necessario predisporre un'organizzazione atta a sopperire proprio in queste circostanze critiche a quell'esigenza di informazione al pubblico che in momenti di emergenza da passiva deve diventare attiva.
Dalla situazione di normalità in cui è il viaggiatore a premurarsi di richiedere alle strutture aziendali le notizie di cui singolarmente ha necessità, si deve passare, in situazioni di anormalità o addirittura di emergenza, alla opposta posizione di flusso automatico verso l'esterno della informazione sulla situazione che via via si viene a determinare, senza bisogno di particolari sollecitazioni.
Gli elementi necessari per attivare ed alimentare questo flusso verso l'esterno, sono: un'organizzazione ad hoc e idonei strumenti di comunicazione.
L'organizzazione è necessaria per consentire alle informazioni di scorrere all'interno delle strutture dal luogo dove si verifica l'evento fino alle «finestre» aziendali aperte verso l'esterno e deve essere attivata al momento della manifestazione dell'anomalia.
Gli strumenti di comunicazione possono essere diversi e devono essere finalizzati alla migliore e più rapida comprensione della comunicazione stessa da parte del pubblico.
Devono, quindi, essere caratterizzati da una localizzazione idonea a rendere efficiente la comunicazione che, per sua natura, va certamente effettuata nelle stazioni di maggior traffico.
Questo, tuttavia, potrebbe non essere sufficiente in quanto tutti i cittadini devono, in questi casi, essere considerati potenziali utenti dell'informazione e quindi da raggiungere.
L'informazione, allora, da specializzata diventa di massa, si travalicano le strutture aziendali e si devono trovare le opportune connessioni con altre strutture preposte alla comunicazione (radio, televisione, giornali) per poter infine penetrare nelle case ed arrivare addirittura all'informazione domestica.
Nel campo della strumentazione, oggi,

il mercato ci viene incontro con una vasta gamma di prodotti ad alta tecnologia che permettono un'ampia scelta ed in particolare la Telematica ci offre sistemi di comunicazione sofisticati, efficaci e di semplice utilizzazione.

L'aspetto più complesso, quindi, risiede nell'organizzazione. Infatti le strutture che attualmente sono preposte al controllo della circolazione (come i Dirigenti Centrali) hanno giurisdizione entro precise zone territoriali, che tutte insieme ricostituiscono, come un gigantesco puzzle, l'intera Rete.

L'informazione istantanea sulla marcia dei treni, quindi, è disponibile all'interno di ciascuna zona, mentre altrove è disponibile solo un'informazione approssimativa.

Ciononostante, in caso di emergenza scatta un sistema di comunicazioni telefoniche dirette verso il centro per consentire alla dirigenza centrale l'acquisizione di notizie e la impostazione di nuove direttive.

Questo sistema, naturalmente, consente di superare situazioni particolarmente gravi che necessitano di decisioni ad alto livello per essere rimosse mediante una variazione alla precedente programmazione che investe più zone territoriali, ma non soddisfa l'esigenza capillare e continua del viaggiatore che così rimane ignaro e si sente abbandonato. Si tratta allora di creare un sistema che permetta l'acquisizione centralizzata dell'andamento dei treni direttamente dai principali punti di traffico per essere poi smistata ovunque sia necessario. Da questo stesso serbatoio di informazioni si potrà, poi, prelevare la notizia, opportunamente scelta, per avviarla verso i mezzi di comunicazione di massa.

A questo punto è chiaro che si rende necessario creare all'interno dell'organizzazione un sistema di filtraggio della massa dei dati per offrire al pubblico nelle proprie case le informazioni principali che possono assumere un interesse il più generalizzato possibile.

Infatti, mentre, nell'ambito delle strutture ferroviarie (ad esempio presso le stazioni) le notizie devono avere riferimenti precisi al singolo treno che interessa il singolo viaggiatore o la specifica stazione, all'esterno di queste strutture possono assumere connotati interessanti per il grande pubblico notizie di portata più generale; anche se non si esclude un domani di poter arrivare a fornire anche quelle di dettaglio direttamente sul televisore di casa mediante VIDEOTEL.

Per questa azione verso l'esterno di immagine e di comunicazione di massa, è stato istituito un nucleo centrale presso il Servizio Affari Generali, collegato con analoghi nuclei compartimentali da istituire, preposto all'acquisizione, scelta e comunicazione delle notizie ritenute più interessanti.

In prima istanza il sistema di acquisizione sarà di tipo telefonico-telegrafico, ma entro il medio periodo questo potrà essere sostituito da sistemi automatici più moderni ed affidabili. ■

UN «FORUM»
CON GLI ESPERTI

Il prodotto è l'immagine

Al «Forum» organizzato da «VdR-Voci della Rotaia» sui temi dell'informazione e dell'immagine aziendale, hanno partecipato: il Dott. **Roberto Bencivenga**, Responsabile delle Relazioni Esterne della SIP; il Dott. **Giuliano Lonardi**, della Direzione Relazioni Esterne-Immagine della FIAT; il Dott. **Giorgio Tamberlani**, Capo Ufficio Stampa e Relazioni Pubbliche dell'ENEL; il Dott. **Vittorio Valensise**, della Direzione Relazioni Esterne dell'ALITALIA; il Prof. **Francesco Pellegrini**, Capo delle Relazioni Aziendali delle FS. Per «VdR» ha coordinato la discussione, **Piero Spila**.

Spila (VdR): Nelle grandi aziende, pubbliche e private, il momento prioritario è produrre oggetti e servizi sempre di maggiore qualità. C'è però un altro momento che avanza e s'impone decisamente: costruire un'immagine forte, che accrediti la modernità, l'efficacia, la funzionalità dei servizi e dei prodotti immessi sul mercato. Come convivono e interagiscono questi due momenti, come si sovrappongono nelle realtà aziendali che voi rappresentate?

Bencinvenga (SIP): Direi che nel caso delle società di servizio è il prodotto che fa l'immagine. In questi casi la responsabilità degli uffici relazioni esterne, pubblicità, immagine, stampa, è soprattutto di comunicare nel miglior modo possibile quello che già esiste. La gente è molto avanti e non subisce più gli influssi delle parole e delle immagini. Sa verificare se una cosa è esatta o meno, a sensazione. E far conoscere bene le cose significa non solo presentare gli aspetti che funzionano, quelli che «fanno immagine», ma anche affrontare con coraggio, in un'ottica vicina all'utente, le cose che non vanno. La SIP proprio per questo ha costituito anche un Ufficio di Tutela dell'utente. È qui il grande salto da fare: non è più solo il pubblicitario, l'uomo di relazioni esterne a migliorare l'immagine di un'azienda, ma sono le aziende che chiedono un contributo ai professionisti e agli esperti per spiegare meglio quello che fanno e il modo in cui lo fanno.

Lonardi (FIAT): Se la tentazione della domanda era di evocare lo spettro di persuasori occulti, direi che la tentazione non è da raccogliere. Anche noi, produttori di beni di consumo, sappiamo che il prodotto è una condizione necessaria — forse talvolta insufficiente, ma necessaria — per poter arrivare a un successo commerciale. In altre parole, o il prodotto c'è — e allora sono necessari altri supporti di comunicazione per connotarlo, per farlo conoscere ecc. — oppure la comunicazione di per se stessa non inventa un successo. L'immagine è un termine che assume poi vari significati a seconda del pubblico a cui è diretta. È chiaro che se parliamo a un pubblico della fascia dei «top opinion leaders», ci preoccupano solo certi aspetti dell'immagine. Comunque l'immagine è una specie di accumulatore, che si scarica nel momento in cui qualcuno necessita di informazioni. Quando questo qualcuno decide di mettersi in pista per comprare un'automobile va a vedere nella immagine che ha del prodotto FIAT quali sono gli elementi utili per la sua scelta. Ecco quindi che l'immagine diventa per noi fondamentale: la interpretiamo operativamente, come un accumulatore che serve ad orientare le decisioni, e rientra nel comportamento d'acquisto. Evidentemente ci sono, però, anche delle necessità di correzione. Ad esempio sui mercati esteri soffriamo di un problema d'immagine. Essere prodotto italiano non è sempre un fattore vincente: quanto più sono tecnici i prodotti, tanto più soffrono per il «made in Italy». In questo caso abbiamo il problema di un'immagine che non corrisponde alla realtà, e occorre intervenire nei processi di decisione che riguardano il prodotto.

Valensise (ALITALIA): Io farei un distinguo. Non credo che tutte le aziende abbiano le stesse problematiche, anzi direi che tra le aziende che producono servizi e quelle che costruiscono prodotti ci sia una netta differenziazione: mentre nel prodotto l'attenzione deve concentrarsi su una cosa ben definita, l'immagine di un servizio è più labile. Farei poi un'altra distinzione. Se l'azienda è già affermata, conosciuta ecc., allora mi trovo pienamente d'accordo con quanto diceva Bencivenga: l'immagine è creata dal prodotto e non viceversa. Diverso il caso in cui un'azienda ha da fare un recupero proprio in termini di immagine. Un esempio? Qualche anno fa all'Alitalia avevamo diviso il budget disponibile fra «immagine pura» e «immagine a caduta dal prodotto». Via via, col passare del tempo e con l'affermazione del nostro prodotto, che diventava sempre più affidabile, abbiamo trasferito quasi tutte le risorse sul prodotto, lasciando poche frange all'immagine pura. L'immagine, ormai, veniva «per caduta» dall'affidabilità del prodotto stesso. C'è poi la necessità dell'informazione che crea immagine comunque. Il pubblico non accetta più, sic et simpliciter, le decisioni aziendali in termini di servizi, ma vuole conoscere il perché di certe scelte, di certe decisioni. E allora, a volte, anche penalizzando noi stessi, dobbiamo avere il coraggio di uscire

Un momento dell'incontro avvenuto nella redazione di «VdR». Da sinistra, Roberto Bencivenga, Giuliano Lonardi, Vittorio Valensise, Giorgio Tamberlani e Francesco Pellegrini

allo scoperto e dire tutto quello che c'è da dire. Tra non dire nulla e dire una verità negativa è sempre preferibile dire la verità negativa.

Tamberlani (ENEL): Rispondere alla domanda posta significa affrontare un problema di strategia dell'informazione. Noi, mentre abbiamo modificato negli anni la metodologia dell'informazione, siamo rimasti fedeli alla linea strategica scelta all'inizio dell'attività di relazioni esterne. È nostro parere che l'immagine di un'azienda di servizi pubblici non deve essere promossa in forma diretta, ma indiretta. Così, ad esempio, i nostri tecnici che vanno nelle scuole non parlano mai dell'Enel in quanto tale, ma del risparmio energetico, della sicurezza in casa o di come funziona una centrale nucleare. Riteniamo che un'azienda che gestisce un servizio pubblico e che amministra denaro pubblico, debba intervenire nel campo dell'informazione soprattutto per dare notizie agli utenti, non per limitarsi a valorizzare la propria immagine. Naturalmente questa immagine risulterà positiva nella misura in cui il servizio sarà valido ed efficiente.

Pellegrini (FS): Concordo con quanto è stato detto finora: la qualità del prodotto offerto è la condizione essenziale perché possa riuscire qualunque operazione sull'immagine. Ammesso che una brillante operazione di plastica possa inizialmente riuscire, se non ha il supporto di un fatto fisico — che è appunto la qualità del servizio offerto — è destinata comunque ad avere una ricaduta pesante e negativa. Questo mi piace sottolinearlo perché libera tutti noi da quel sospetto, non dico accusa, di essere un po' degli stregoni, dei manipolatori d'immagini, e non invece i gestori dell'immagine nella sua più ampia accezione. Non c'è manipolazione utile in nessun campo. Da questo, però, a pormi in posizione, per così dire, sacrale o ieratica rispetto al prodotto, be', ce ne corre. Non c'è dubbio che il problema di una società produttrice di beni come la FIAT è un discorso particolare: una buona auto ha certamente molte più possibilità di essere acquistata di una mediocre auto ben pubblicizzata. Per quanto riguarda, invece, le altre aziende produttrici di servizi, direi che la qualità del prodotto e del servizio offerto è un dato quasi inerte. Va in qualche modo vestito, tutelato, difeso, da una corretta ed efficace operazione d'immagine. Anche se in questo tavolo forse sono in minoranza, io sono convinto, ad esempio, che l'immagine delle Ferrovie dello Stato è meno buona della qualità del servizio offerto. Negli ultimi anni c'è stato un sensibile miglioramento della qualità del servizio offerto, perlomeno in certi settori, mentre non vi è stato un proporzionale adeguamento dell'immagine del servizio ferroviario. Le responsabilità, le cause, senza voler fare del moralismo, sono varie. Si dovrebbe poi fare il discorso sulle metodologie e sugli aggiustamenti che debbono essere portati alla strategia. Per il momento mi limiterei a dire questo: massimo rispetto, ma nessun atteggiamento inerte verso la qualità del prodotto. Anche in presenza del miglior prodotto possibile rimane comunque importante il ruolo di chi deve curare l'immagine: un ruolo attivo, per certi aspetti decisivo.

Spila (VdR): Attualmente come vivono le aziende il problema delle relazioni esterne? Quale rapporto esiste fra

responsabili del settore e vertici aziendali? C'è la giusta consapevolezza del problema dell'immagine e dell'informazione?
Comincerei questo giro di risposte dando la parola alla FIAT, un'azienda che ha una tradizione consolidata di confronto con la concorrenza e di presenza sul mercato.

Lonardi (FIAT): È vero. Le relazioni esterne della FIAT hanno una buona tradizione. Anche nei momenti di «monopolio» o, addirittura prima, nei momenti dell'autarchia, l'azienda si è sempre preoccupata di tenere la porta aperta. Il nostro ufficio stampa è sempre stato molto attivo. Naturalmente ci sono vari tipi di apertura: finché agivamo in un mercato a basso grado di concorrenza, con dei rapporti con l'ambiente esterno molto facili, le aperture erano centellinate, pilotate, si tendeva ad agire più in difesa che in attacco. Il grosso cambiamento è avvenuto fra gli anni '60 e '70, quando è aumentato lo sforzo per comunicare all'esterno e all'interno. In tale periodo abbiamo fatto una grossa operazione di decentramento. Per noi, infatti, il problema è duplice: non soltanto migliorare i rapporti con l'ambiente esterno, ma anche attuare un coordinamento, una regia delle comunicazioni, fra le singole società del Gruppo. Diciamo che nella situazione in cui ci troviamo adesso la comunicazione pubblicitaria è divenuta uno strumento operativo fondamentale. Un male necessario, come dice qualcuno, perché se se ne potesse fare a meno si eliminerebbero forti spese. Ma questo, evidentemente, non è più possibile. La pubblicità è routine, fa parte della macchina aziendale.
Anche i rapporti con la stampa hanno avuto un'evoluzione, mantenendo sempre un coordinamento centrale per evitare di proiettare all'esterno immagini non uniformi. Anche la FIAT ha praticamente abbandonato negli ultimi tempi la pubblicità istituzionale. Si punta soprattutto a un rapporto d'informazione verso il pubblico. Nel momento in cui l'azienda raggiunge un risultato, come nel recente caso del Pendolino, lo si comunica curando

Roberto Bencivenga (SIP)

«Non è più solo il pubblicitario a migliorare l'immagine di un'azienda, ma sono le aziende che chiedono un contributo ai professionisti e agli esperti per spiegare meglio quello che fanno».

l'aspetto dell'informazione, invece che la persuasione più o meno occulta.

Valensise (ALITALIA): La svolta all'Alitalia è avvenuta sul finire degli anni '70, quando è nata l'esigenza di portare a dignità di Direzione il servizio relazioni esterne. Così come la FIAT, noi accentriamo alcune funzioni. Per esempio è necessario armonizzare l'informazione diretta all'estero con quella data in Italia. L'ufficio stampa è diviso in due sezioni: stampa estera e stampa Italia. In ogni caso, nessuna comunicazione va all'estero senza il coordinamento della direzione centrale. Per quanto riguarda, invece, la parte pubblicitaria, essa è divisa fra la direzione relazioni pubbliche e la direzione marketing, proprio per la maggior importanza data al prodotto piuttosto che all'immagine. Teniamo invece dei grossi contatti con la stampa. Investiamo assai di più nei rapporti professionali con i giornalisti specializzati, che non nei rapporti di pubblicità tabellare. Questo anche perché il nostro è un pubblico un po' particolare: non è così numeroso come quello che si serve del telefono o che prende il treno. Comunque essere riusciti a migliorare lo standard del servizio, ci sta ripagando in questi anni più di ogni altra campagna che avremmo potuto fare.

Tamberlani (ENEL): Questo è un punto interessante. Ho una lunghissima esperienza nel settore, e non ho dubbi: le relazioni esterne devono dipendere strettamente dai vertici dell'azienda. Noi siamo l'espressione (metodologica, professionale, corretta) di quella che è la politica aziendale e non possiamo prescindere dalle indicazioni del top aziendale. Negli ultimi 5-6 anni, comunque, l'area informativa ha fatto un grosso balzo in avanti. Entrando nel merito dell'organizzazione, il grande vantaggio operativo che abbiamo avuto è rappresentato dal fatto che tutta l'area informativa viene pilotata uniformemente. Non esiste una discrepanza tra un tipo di messaggio che viene dal centro, da un altro che arriva dalla periferia, e anche tutti i settori interessati (relazioni pubbliche, pubblicità, stampa, editoria, attività scuole audiovisivi, iniziative fieristiche ecc.) sono conglobati insieme. Il vantaggio più evidente è che ogni volta che si dà il via ad un'iniziativa, ognuna di queste aree si muove nella rispettiva e specifica competenza, sempre in maniera uniforme e secondo una strategia comune.

Pellegrini (FS): Dagli interventi che mi hanno preceduto emerge nitidamente quali sono i requisiti e le caratteristiche permanenti di una efficace struttura di relazioni esterne: un organismo sufficientemente centralizzato e garantista dell'unicità e della coerenza dei vari messaggi, con delle aperture verso la periferia di volta in volta maggiori o minori a seconda delle esigenze e dei casi. Ci deve poi essere un rapporto molto stretto, funzionale e formale, tra il vertice delle relazioni esterne e il vertice dell'impresa.
Non mi sentirei di aggiungere altro a questo ritratto della perfetta, almeno in teoria, struttura di relazioni esterne. Io credo che le relazioni esterne o sono così, o non sono. Devo ammettere che su questo punto le ferrovie hanno dei ritardi notevoli. La nostra struttura non

dipende direttamente dal Direttore Generale (che nell'attuale fase, prima dell'attuazione della riforma, rappresenta il vertice dell'Azienda), però ha rapporti di fatto dipendenti sia dal Direttore Generale stesso, sia dal Ministro. In tale situazione non è sempre facile muoversi fra condizioni di fatto e condizioni, o condizionamenti, istituzionali e formali. Un secondo punto: noi pure siamo gestori di un certo «potere», di una vasta attribuzione di funzioni, che dovrebbe assicurare i necessari requisiti di omogeneità. Ma questi poteri, queste attribuzioni, nelle condizioni in cui ci sono stati dati, sono così ampi e teorici da essere in realtà anche ingestibili. In una struttura centralizzata che si deve muovere nelle angustie della normativa sulla contabilità dello Stato, rispettando procedure datate 1907, ogni atto firmato dal dirigente le relazioni esterne è un investimento ad alto rischio. Bisogna spesso decidere fra il rispetto di una legge del 1907 ed il rispetto delle regole del gioco. Dico questo con molta chiarezza, non solo per un atto di lealtà nei confronti dei colleghi che partecipano a questo incontro, ma anche perché, per fortuna, con l'avvento di un Ente pubblico economico le cose per le ferrovie stanno per cambiare. Con la riforma delle FS noi usciremo da quella strettoia della normativa statale, assolutamente incompatibile con una gestione corretta ed efficace delle relazioni esterne.
Stiamo inoltre assistendo alla nascita di strutture più adeguate: per esempio il servizio informazioni trasporti, che prefigura in realtà anche l'Ufficio stampa delle Ferrovie dello Stato, che finora non c'era. Come azienda autonoma infatti, noi siamo stati tutelati e rappresentati dall'Ufficio stampa del Ministro, che evidentemente ha finalità diverse.

Bencivenga (SIP): Sì, come diceva Pellegrini, la qualità del prodotto è inerte se non lo si veste opportunamente. Se c'è un'immagine negativa (com'era per noi nei primi anni ottanta), da una parte vanno messe in evidenza le qualità nascoste, dall'altra bisogna puntare sullo stile, sui comportamenti, sulle regole interne. In questo senso il settore delle pubbliche relazioni svolge il ruolo di pompa aspirante degli imput esterni, che poi comunica agli organi decisionali nelle sedi competenti. Quindi in qualche modo partecipa alle scelte stretegiche della società. Questa è la dimostrazione della delicatezza della funzione che viene attribuita dal vertice aziendale alle relazioni esterne. Recentemente, alla SIP, è stata collocata nelle relazioni esterne anche la funzione che viene definita della «verifica» dei diritti dell'utente e quindi della qualità del servizio: il servizio opinioni della SIP prenderà il via a giorni, e farà capo al nostro settore.
Inoltre la nostra area cura la pubblicità, sia quella istituzionale che commerciale, proprio perché questo tipo di comunicazione deve essere il più possibile omogenea. Curiamo anche i rapporti con la stampa e naturalmente l'editing dell'azienda, la stampa aziendale e la comunicazione interna. Anche i dipendenti devono partecipare alla costruzione di una certa immagine, se questa è il riflesso di qualcosa che esiste realmente. Insomma la nostra struttura consente all'azienda di avere un'ottica a 360°. Opinion leaders, opinione pubblica e differenziata, utenti e non, istituzioni, giornali ecc.: sono sotto l'occhio di una medesima struttura.

Giorgio Lonardi (FIAT)

«Sui mercati esteri soffriamo di un problema d'immagine. Essere prodotto italiano non è sempre un fattore vincente. Nel settore della tecnica il "made in Italy" parte svantaggiato».

Tamberlani (ENEL): Vorrei aggiungere una osservazione alle note di Bencivenga e Pellegrini. Almeno nel caso delle tre aziende che gestiscono un servizio — FS, SIP, ENEL —, i vertici non hanno considerato per molto tempo la struttura informativa di pari dignità degli altri filoni operativi. Per noi raggiungere il livello delle altre aree è stato già un successo, ed è un fatto recente, degli ultimi anni. In passato l'area informativa era una specie di lusso, spesso superfluo, che l'azienda di servizio si concedeva, un meccanismo che scattava solo nel momento dell'emergenza, nel caso dello sciopero...

Bencinvenga (SIP): ... o della denuncia di un giornale.

Tamberlani (ENEL): Insomma solo in momenti «a livello di guardia». Il fatto che ora si sia raggiunto un ben diverso grado di sensibilità al problema, penso vada considerato positivamente.

Spila (VdR): Come si diversifica l'attività di promozione dell'immagine attraverso i vari «media» a disposizione? È ancora la TV il persuasore più efficace?

Bencivenga (SIP): Indubbiamente la televisione ha avuto un'importanza notevole negli scorsi anni. Adesso comincia a sorgere qualche riserva nel suo uso massiccio per quanto riguarda problemi più personalizzati, legati ad esempio alla qualità del servizio offerto, allo stile, al comportamento, alla credibilità di un'azienda. Credo che l'uso dei «media» deve essere amministrato sul modello di una famiglia che investe i propri risparmi. L'utente del telefono, abbonato o no, ha bisogno di un contatto di tipo personalizzato. Quindi occorre individuare i mezzi migliori per raggiungere i vari segmenti di pubblico. Chiaramente per noi fa «immagine» che l'avvocato Agnelli, a Tori-

no, abbia il primo radiotelefono di nuova generazione, perché ci fa immediatamente pubblicità in un certo ambiente di livello. Come, su un altro versante, fa «immagine» il fatto che stiamo riverniciando tutti gli automezzi aziendali con il nuovo logo SIP, che ha avuto un notevole successo. Ecco, a proposito di «media», noi riteniamo che possa svolgere un ruolo anche un'automobile di servizio.
Per quanto riguarda la TV, l'abbiamo usata di recente perché avevamo bisogno di una rottura, e lo slogan «il futuro in linea» era inserito in un piano «media» che prevedeva più investimenti nel settore televisivo che non in quello della carta stampata. Se, invece, vogliamo presentare l'azienda SIP come guida dello sviluppo delle telecomunicazioni, allora per noi è più importante organizzare un'isola ottica, come abbiamo fatto all'ultima Fiera di Milano. C'è costato molto lo stand, l'allestimento, il multivision, però l'isola ottica ha avuto un tale impatto che è stata citata addirittura dal Presidente del Consiglio nel suo discorso inaugurale alla Fiera. La TV vale più come mezzo informativo di massa, oltre che come messaggio culturale rivolto all'opinione pubblica, e alla classe politica. Far sapere, ad esempio, che se una volta era la rete autostradale a fare da volano allo sviluppo industriale, adesso questo compito spetta alla rete delle telecomunicazioni. Agli altri media spiegare il perché.

Lonardi (FIAT): Contrariamente a quanto può sembrare, buona parte delle aziende industriali (e noi della FIAT in particolare), spendono più in tutte quelle attività che vanno dalla segnaletica alla «letteratura» (depliant, opuscoli, pubblicazioni interne ecc.), che non in comunicazione tabellare, pubblicità su giornali e televisioni. Anche noi dobbiamo usare la prudenza del buon padre di famiglia nel diversificare i mezzi pubblicitari, anche perché i nostri prodotti sono molto diversi fra loro. Non porteremo macchine agricole, o camion in televisione, ci porteremo invece con ottimi risultati l'automobile. A parte i quotidiani, che in questo campo svolgono un ruolo insostituibile, la televisione è utile come strumento di copertura, capace di arrivare capillarmente e con rapidità in tutto il paese. Ci sono comunque dei problemi, e qui entriamo nel politico. Ad esempio l'affollamento pubblicitario, che sta diventando troppo forte. Ma sta diventando esageratamente forte anche su alcuni settimanali di successo...

Bencinvenga (SIP): È vero, anche noi cominciamo a porci il problema dell'affollamento...

Lonardi (FIAT): Io credo che il problema dell'affollamento provocherà forti ripensamenti nella pianificazione dei «media» nelle aziende. E potrà portare anche a delle scelte eterodosse sul grande mezzo d'informazione: se non ci fossi già sui quotidiani, comincerei ad orientarmi in quel senso.

Valensise (ALITALIA): L'Alitalia non utilizza la TV per il tipo di segmento che serve. Poi, il nostro pubblico è diviso quasi in parti uguali fra l'estero e l'Italia: sarebbe difficile essere presenti su tutte le televisioni del mondo. Per il tipo di pubblico che serviamo il mezzo più idoneo è sempre quello della carta stampata. Il nostro è un servizio ancora, ahimé, circoscritto: il potenziale di persone interessate ai nostri servizi non è così vasto come quello delle ferrovie. Se le cose in futuro cambieranno potremo prendere in considerazione anche la TV, ma al momento non ci sono i presupposti.

Tamberlani (ENEL): Per noi il problema si pone in termini diametralmente opposti. Il nostro target copre infatti l'intero territorio nazionale e pertanto la scelta dei «media» è la più ampia possibile, con una necessaria gradualità del pacchetto operativo che condiziona natura e qualità del *messaggio*. L'esigenza di una comunicazione rapida, sintetica, totale ed incisiva pone in primo piano il mezzo televisivo sia con la *televisione di Stato* (che offre una copertura a livello nazionale) che, attraverso le *emittenti private* (900 televisioni cernite) per una comunicazione finalizzata alle realtà locali,

Siamo lieti di ospitare l'opinione del Vice Presidente e Amministratore Delegato della SIP dott. Benzoni nella sua qualità di Presidente dell'ASAI (Associazione Stampa Aziendale Italiana) sul ruolo della stampa d'impresa nell'ambito della comunicazione interna e nei confronti dell'immagine aziendale.

di PAOLO BENZONI

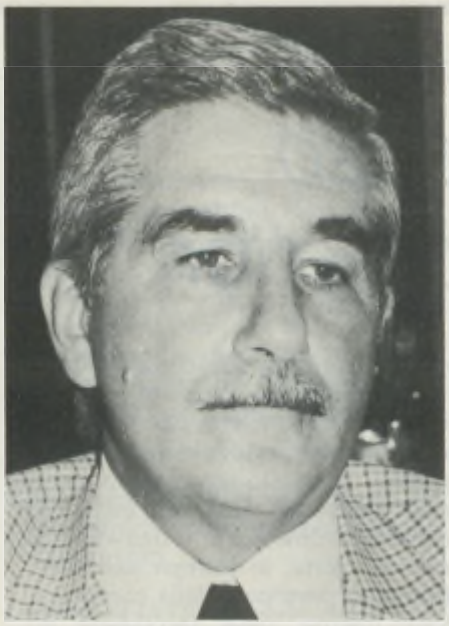
I GIORNALI aziendali in Italia sono oggi circa 150 e 130 di essi escono con grande regolarità: secondo una recente indagine svolta dall'ASAI stampano nel complesso 2,3 milioni di esemplari ogni volta. Tenendo conto delle diverse periodicità denunciate — mensili, bimestrali e oltre (trimestrali o quadrimestrali) — la tiratura complessiva supera i 17,5 milioni di copie all'anno (considerata la minima possibile, riferendosi esclusivamente alle pubblicazioni che hanno risposto all'indagine).
È interessante il dettaglio ricavato dall'indagine: il 5% dei giornali indica una tiratura fino a 1.000 copie; il 25% fino a 5 mila; il 16% fino a 10 mila; il 13% fino a 20 mila; l'11% sta nella fascia fra 20 e 50 mila; il 7% fino a 100 mila; il 5% supera largamente le 100 mila. Le altre risposte non indicano la tiratura.
La tiratura dei giornali aziendali è dunque estremamente diversa. Ciò vuol dire che l'esigenza di comunicare con i lettori non nasce necessariamente dal numero o dalla dislocazione dei destinatari, ma da motivazioni più profonde. Non è pensabile infatti che ci si dedichi quotidianamente ad una attività di lavoro di cui si ignorano gli scopi; né si può accettare che ci si disinteressi delle finalità del lavoro dal quale si traggono i mezzi per vivere. Informare con onesta precisione è dovere dei giornali aziendali; conoscere l'attività, gli scopi e i risultati dell'opera svolta è diritto di chi lavora: queste in sintesi le finalità delle pubblicazioni aziendali. Ho voluto fornire, sia pure in massima sintesi, questi flash per sottolineare come la comunicazione interna sia ormai un fatto non solo acquisito, ma di significativa rilevanza.
Certamente le modalità di comunicazione in azienda sono varie e molteplici: vanno dalla riunione al seminario, dai corsi residenziali al gruppo di stu-

Creare consenso coinvolgendo i lettori

dio, dalla circolare al comunicato; ma lo strumento principe di comunicazione sistematica con il personale resta la stampa d'azienda.
Certo che la comunicazione aziendale deve essere gestita nella sua complessità ed è necessaria una politica che ne elabori globalmente gli obiettivi strategici nei confronti del pubblico interno. La stampa aziendale ha un ruolo specifico in questo contesto ed una influenza determinante nella creazione e nel sostegno dell'immagine.
Al rapporto tra «stampa d'impresa» e «immagine aziendale» abbiamo dedicato il nostro convegno annuale del 1983. Già in quell'occasione ebbi modo di dire come questa tematica sia di particolare interesse nel momento in cui appare sempre più evidente il ruolo insostituibile che gioca la comunicazione interna per un corretto sviluppo della democrazia industriale e per la diffusione di una nuova cultura d'impresa.
Il problema della gestione dell'immagine aziendale è ormai da tempo entrato di pieno diritto nelle imprese: l'immagine adeguata costituisce un modo efficace di dialogare con il pubblico esterno ed interno, attraverso una attenta percezione dei cambiamenti dello scenario esterno e del contesto aziendale. Attraverso l'immagine, l'impresa si garantisce quel clima di fiducia indispensabile nei rapporti con tutti coloro che sono interessati alla gestione, e tra i primi evidentemente i collaboratori. In questo senso credo che si possa convenire che non esiste un «contenuto» immagine e una «forma» comunicazione; la stampa aziendale, strumento principale della comunicazione interna, deve raccogliere ed esprimere comportamenti, organizzazione, stile aziendale, per farsi tramite di un'immagine reale.
Il giornale aziendale non potrà forse mai superare la sua caratteristica originaria, cioè la «unilateralità» di voce dell'azienda; ma oggi molte testate provano come si possono acquistare, attraverso l'oggettività dell'analisi e l'onestà delle intenzioni, ottimi titoli di credibilità. E se risulta credibile, assolve a quello che è uno dei compiti principali della comunicazione: la ricerca del consenso.
Due ultime riflessioni: la dimensione del fatto «stampa aziendale», dai confini spesso non ben definibili o misurabili, testimonia, a mio avviso, dell'attualità e vitalità del fenomeno e della sua aderenza alle mutevoli vicende dell'economia. È una riflessione che giudico interessante anche per dare una valutazione quantitativa all'influenza o al rapporto fra la stampa aziendale e l'immagine; tanto più interessante se si tiene conto che — assai di frequente — il giornale aziendale raggiunge anche lettori esterni. Seconda riflessione: viviamo ormai in una società completamente percorsa da «sistemi di comunicazione» e l'informazione è la materia prima del terziario avanzato, oggi impegnato a mutar pelle e a individuare nuove prospettive telematiche; presto avremo a disposizione nuovi strumenti di comunicazione moltiplicati e moltiplicanti; nasceranno «giornali elettronici» e la videoinformazione costituirà una inedita interfaccia della stampa e della comunicazione aziendale. Si dischiudono nuove frontiere e già si preannunciano trasformazioni elettroniche nell'ambito delle rassegne stampa e nell'inoltro di messaggi aziendali.
Ma al di là delle innovazioni tecnologiche, primo compito della stampa aziendale resta quello di fornire al pubblico interno ed esterno l'immagine dell'azienda: informare, raccontare ciò che l'azienda è o fa, diventa un bisogno dell'impresa, prima ancora che una modalità di «relazioni industriali».
I problemi di gestione dell'azienda si risolvono al meglio solo se si crea il necessario consenso di tutti gli interessati. Creare consenso per noi operatori di comunicazione d'impresa non significa certo operare persuasioni occulte; significa ottenere interesse, credibilità, coinvolgimento dei lettori, attraverso un'informazione diffusa, completa e moderna che stimoli e assicuri il dialogo franco e costante: insomma il giornale aziendale come luogo e occasione di confronto e di incontro. Così l'informazione che l'azienda fornisce, concorre a creare l'immagine e diventa insieme strumento rilevante per il corretto sviluppo della cultura industriale, su cui si fondano le esigenze della società del futuro. ■

estremamente variegate ma per noi di vitale importanza. Per le partecipazioni fieristiche non ci si limita più alle 3 o 4 principali manifestazioni, ma si estende ormai anche ad innumerevoli iniziative fieristiche (50/60 annue) legate al fatto locale, contingente. Questa evoluzione operativa ha toccato anche la stampa. Dalla cura, quasi mistica, delle famose 20 testate «capo zona» (Corriere della Sera e compagni), oggi si coltivano regolarmente 80 quotidiani, 400 periodici e numerose agenzie. Si è così modificato il messaggio in tutti i settori, dagli audiovisivi, dove si è privilegiato il «servizio» rispetto al documentario tradizionale, all'attività editoriale che, in sette periodici e in circa 40 pubblicazioni annue, propone una serie di messaggi brevi, chiari ed esaurienti, rifiutando il celebrativo e il monografico.
Ma soprattutto, cancellando una filosofia obsoleta e di pura attesa, si è andato a cercare l'interlocutore, ed ecco così il lavoro fatto nelle scuole con oltre mezzo milione di presenze annue, ecco i Centri di Informazione creati presso gli impianti più significativi, ecco i Centri Mobili di Informazione che si recano in provincia per affrontare, con un lavoro paziente e capillare, i grandi temi dell'energia. È questa una nuova strategia della comunicazione che deve tenere conto dell'attuale realtà sociale, anticipando a volte risposte a domande non ancora formulate.

Pellegrini (FS): Resto convinto che la TV sia ancora il mezzo più efficace. Capisco le scelte dell'Alitalia che ha un target medio-alto, di tipo internazionale, ma noi delle FS, che dobbiamo parlare anche all'utente di Canicattì che ha solo il treno a disposizione, dobbiamo utilizzare meglio e di più il mezzo televisivo. Tuttavia ci scontriamo con i dettami della legge sull'editoria che costringe le aziende di stato a riservare il 70% delle risorse disponibili alla carta stampata. Io ho tutto il rispetto per i giornali, però mi pare che quando si devono riservare 70 lire su 100 alla pubblicità tabellare sulla carta stampata, rimane ben poco d'altro da fare.



Giorgio Tamberlani (ENEL)

«Un enorme problema che ci troviamo ad affrontare riguarda la localizzazione degli impianti nucleari e a carbone. Possiamo risolverlo positivamente solo attraverso una grande operazione di corretta informazione».

Vittorio Valensise (ALITALIA)

«Certe volte bisogna avere il coraggio di uscire allo scoperto e dire tutto quello che c'è da dire. Tra non dire nulla e dire una verità negativa è sempre preferibile la verità negativa».

Sono convinto anch'io della possibilità di usare meglio tutti i mezzi alternativi. Ad esempio, qualche anno fa, una buona forma di collaborazione è venuta fra noi e l'Enel. È stato realizzato un treno-mostra itinerante chiamato «Energia-Risparmiare si può». Ho visto i dati di affluenza dei visitatori nelle quattro edizioni effettuate: si aggirano sui 4 milioni. Sulla spinta di quest'iniziativa, è stato poi realizzato il treno sul Marco Polo televisivo, in collaborazione con l'ERI: 2 milioni di visitatori. Ogni giorno un milione di viaggiatori salgono a bordo di un treno. Io dico che il contenitore, lo strumento per fare comunicazione e immagine, noi delle FS già lo abbiamo: è il treno, le stazioni, gli ambienti ferroviari, che ancora utilizziamo poco e male.

Tamberlani (ENEL): È vero. A tale proposito devo riconoscere che con il treno Enel abbiamo avuto un grosso risultato e questo lo dobbiamo all'assistenza e alla sensibilità dimostrata dalle ferrovie. Hanno mandato avanti il treno per quattro anni in modo perfetto. Non abbiamo tardato un'apertura e abbiamo fatto oltre settanta conferenze stampa. Questo è un modo giusto per andare verso l'utenza, con messaggi non strettamente aziendalistici.

Spila (VdR): In questa fase storica c'è una riscoperta della necessità dell'informazione diffusa, dell'informazione in quanto tale. Ma non bisogna mitizzare. Molta informazione non vuol dire molta conoscenza. E qui si apre il problema della qualità dell'informazione. Quali sono le vostre stretegie in proposito?

Bencivenga (SIP): Per quanto riguarda la SIP, noi tendiamo a privilegiare la partecipazione dell'utente a un certo tipo di problematiche. Nel momento in cui emettiamo un comunicato, organizziamo un convegno, sponsorizziamo un'iniziativa, cerchiamo di andare oltre l'informazione pura e semplice. Per esempio per la telefonia pubblica, dovremo cercare anche di stimolare la vigilanza del cittadino contro il vandalismo nelle cabine. Ogni informazione data all'utente è un mattone per cerca-

Babele abita qui

LO SCRITTORE Raymond Queneau, a proposito del significato del dialogo, cita ad esempio un colloquio fra un malato e il suo medico: «— Che cosa si sente?» «— Qualche disturbo». «— Quale cura ha seguito»? «— Mi hanno fatto tre radiografie». «— Che mestiere fa?» «— Sono ispettore al fabbricato B» «— In che cosa consiste esattamente?» «— È il fabbricato in fondo al cortile».

Sembra che in questo dialogo una nebbia mentale impedisca ai due protagonisti di avere uno scambio di informazioni. Dall'episodio biblico della Torre di Babele in poi avere uno scambio di notizie è diventato sempre meno facile: del malinteso si è impadronito il teatro comico d'avanspettacolo e d'avanguardia, con grande successo di pubblico. Come mai? Perché nell'animo di tutti è radicata la convinzione che capirsi è sempre più difficile.

All'uomo moderno, a cui tocca, anche se non vorrebbe, risolvere questo nodo del comunicare, cosa resta da fare? Non può certo più permettersi l'errore di Teseo che tornando dall'avventura con il Minotauro non cambiò le vele delle sue navi da nere a bianche e provocò la morte del padre. Per Teseo non andò poi tanto male perché, dopo essersi scusato, governò al posto di re Egeo, felicemente. Ma per noi posteri Teseo e la Grecia sono lontani e un errore nella comunicazione di una notizia può, a volte, non essere riparabile.

La comunicazione è diventata, complice l'energia, telecomunicazione e l'uomo se ne serve per superare diversità di lingue e barriere e malintesi dei messaggi scritti. Evviva, ormai è tutto facile. Non è affatto vero: Babele abita ancora qui. Come sconfiggerla? Usando la forza della memoria, base di ogni linguaggio e successive modificazioni. Una memoria codificata e contenuta nei sofisticati sistemi di un moderno computer, poi, è veramente una soluzione.

Oltre i sistemi di codice, le banche di dati, le conseguenti librerie che spesso assemblano e sistemizzano le informazioni giacenti nell'esperienza e nella documentazione del mondo del passato e passato prossimo, i software di domani cosa raccoglieranno? Per saperlo il Teseo di oggi si sta dedicando ad esplorare un sistema di comunicazione nuovissimo per lui: delegate molte funzioni ai robots, sollevato dalla necessità di archiviare faticosamente carte e documenti materici e stressanti, lontano dalla polvere dei secoli, si rivolge alla telepatia e dintorni, sensitività, paranormale, lasciando i fenomeni dell'occulto alle trasmissioni televisive domenicali.

Forse questo sarà l'unico modo di dare scacco alla Torre di Babele, alla sua pedante e persecutiva punizione. Arriveremo così ad una comunicazione molto ampia, perfino cosmica.

Patrizia Cimini

re di costruire nel paese quella coscienza telefonica che oggi non esiste, o esiste solo nell'aspetto negativo (la bolletta, gli aumenti tariffari ecc.).

Lonardi (FIAT): Anche la FIAT ha sostenuto una battaglia per certi versi analoga: dieci anni fa una parola che censuravamo dai nostri interventi era il profitto. Adesso diciamo che il profitto è nobile. Anche noi abbiamo dovuto fare la nostra battaglia per giustificare la realtà economica dell'azienda. Le aziende sono fatte per produrre ricchezza, quindi occorre battersi nella concorrenza tecnologica, nella necessità di stare al passo con i tempi, con i costi altrui e così via. Tutto si gioca intorno al discorso concorrenza/sopravvivenza. Un filone che ci ha visto in prima fila nella riaffermazione dei valori dell'iniziativa privata.

Cerchiamo poi di individuare quali sono i problemi dell'azienda per farli diventare temi fondamentali delle nostre comunicazioni. E poi, uno dei modi di lavorare per noi è far parlare i nostri dirigenti, magari anche in un convegno degli amici della musica.

Pellegrini (FS): Infatti l'Enel sta insegnando a parlare al microfono ai suoi dirigenti...

Tamberlani (ENEL): Sì, abbiamo fatto una serie di corsi.

Valensise (ALITALIA): Come Alitalia i temi che trattiamo sono, naturalmente, come va il servizio in termini di trend (puntualità, regolarità), se stiamo migliorando, perché miglioriamo o perché non miglioriamo. E poi cerchiamo di rimuovere quel grosso errore che i nostri utenti spesso fanno, individuando nell'Alitalia l'origine di tutti i disservizi che incontrano, che spesso invece fanno capo ad altri organismi, e incidono per il 60% sulla regolarità e sulla puntualità.

Tamberlani (ENEL): Per quanto riguarda la «qualità» dell'informazione fornita, direi che l'Enel ne ha di due generi. La comunicazione tipica di servizio che deve rispondere alle classiche: chi, dove, come, quando e perché. E l'informazione più articolata e complessa, che richiede argomentazioni più approfondite e soprattutto lo sforzo di mettersi al posto dell'utente, coinvolgendolo nelle nostre problematiche. Ad esempio quando si tratta di localizzare degli impianti nucleari e a carbone. Un enorme problema che ci troviamo ad affrontare e che può essere risolto positivamente solo attraverso una grande operazione di corretta informazione e coinvolgimento delle popolazioni.

Pellegrini (FS): Il tipo di informazioni dato dalle FS riguarda prevalentemente come conoscere e usare meglio il servizio ferroviario. Parrà strano ma su questo c'è ancora moltissimo lavoro da fare. Poi, però, c'è l'informazione che serve a ristabilire certe verità. La cultura dell'automobile imperante nel nostro paese non è un'invenzione di qualche sociologo. Il privilegio del mezzo su gomma c'è stato. Non stiamo a giudicare se è stato o no un errore, il fatto è che la prima vittima di quella scelta è stato il treno. Un tipo di comunicazione più «politica», che tenda a riequilibrare la situazione, entra o non entra nell'informazione che va data? Secondo me c'entra. E prima di utilizzare grandi categorie sociologiche o economiche, forse bisognerebbe cominciare dai fatti cronachistici. Per esempio, qualche mese fa ci fu un servizio su un mensile importante, nel quale si affermava che applicando i tempi di corsa del TGV francese alla rete italiana si sarebbero ottenuti una serie di considerevoli guadagni d'orario. Trascurando del tutto la reale configurazione della rete italiana: montagne, gallerie, tortuosità delle linee ecc. Un tipo di articolo come questo, che fa sorridere chiunque sappia appena le soggezioni tecnico-ambientali a cui è sottoposta la rete ferroviaria italiana, in realtà poi serve a far parlare male delle ferrovie. Non si sorride dell'ingenuità del giornalista, si criticano le FS. Ecco, di fronte a tali situazioni il ventaglio delle informazioni dovute è estremamente ampio, e una risposta unica per un problema unico direi proprio che non esiste. ■

Locomotive e cerimoniale di cent'anni fa

di MARCELLO BUZZOLI

«Fare immagine» non è un'invenzione del nostro tempo, ma è sempre stato un elemento insopprimibile nelle manifestazioni di Stato. Nel 1839 venne inaugurata la prima ferrovia italiana. Per l'occasione i Borboni prepararono un gran cerimoniale. C'è da imparare anche oggi.

SOCIETÀ dello spettacolo. Questa definizione fu resa popolare da un libro di Guy Debord del 1967. Da quel momento, saggisti eleganti, elzeviristi d'assalto, frequentatori di salotti letterari, animatori di tavole rotonde, conduttori di telequiz diurni e notturni, sociologi, psicologi e tanti altri «ologi» hanno detto la loro.

La spettacolarizzazione sarebbe la traduzione in figure persuasive ed ipnotizzanti degli avvenimenti di maggior rilievo politico, tecnico, culturale, sportivo, nonché di alcuni comportamenti pubblici e privati.

Teorizzazioni non meno estese sono state dedicate all'«immagine» (altra parola ormai dilagante) come elemento decisivo del successo degli uomini di vertice e delle stesse Aziende ed Imprese industriali e commerciali. Inutile ripetere che i moderni mezzi di comunicazione di massa, in particolare la televisione, offrono strumenti promozionali e suggestivi sconosciuti in passato. Tuttavia è altrettanto innegabile che nella storia dell'umanità (dalla Grecia antica alla Roma repubblicana ed imperiale, dalle Corti del Medioevo a quelle del Rinascimento, dalle monarchie assolute ed illuminate agli Stati moderni) la componente spettacolare è elemento insopprimibile e funzionale nella organizzazione della vita collettiva nel cui ambito maturano le scelte della gente e le espressioni di consenso e di dissenso.

Altro elemento costante ed insopprimibile è quello delle feste e dei riti di massa che hanno origini remote e profonde motivazioni, come hanno evidenziato il Bachtin ed altri autori.

Senza la pretesa di approfondire un discorso molto ampio e complesso, vogliamo qui rievocare le cerimonie, solenni e pompose, che nel 1839 accompagnarono l'inaugurazione della strada ferrata da Napoli a Portici che (come noto) segnò l'avvio dell'esercizio ferroviario in Italia. Dall'esame dei documenti d'archivio, si può ben dire che anche allora venisse data la massima importanza all'immagine, al cerimoniale e alle relazioni pubbliche, sebbene una terminologia del genere fosse sconosciuta e non esistesse nemmeno l'ombra delle odierne teorizzazioni.

Alla vigilia dell'inaugurazione, oltre agli ingegneri e ai tecnici, i più affaccendati erano i sarti. Per preparare gli abiti di gala delle signore e dei gentiluomini invitati alla cerimonia, ma anche per apprestare le uniformi dei ferrovieri. Perché, ancor prima che l'esercizio ferroviario cominciasse (e nessuno avrebbe potuto prevederne l'esito e gli sviluppi), ci si era preoccupati nel Regno delle Due Sicilie di stabilire nei dettagli le caratteristiche dell'uniforme degli uomini della rotaia. Si era discusso della qualità e del colore dei tessuti, della foggia e della lunghezza delle giacche e dei soprabiti. Erano stati fatti disegni, prove e controprove. E alla fine i figurini erano finiti sul tavolo di un alto funzionario che forse (ma questo la storia non lo dice) avrà chiesto lume e consiglio alla moglie.

S'intende che un'Azienda di trasporto deve avere un regolamento per il vestiario uniforme e che l'abbigliamento deve essere dignitoso e appropriato. Qui vogliamo però sottolineare la priorità che veniva data a tale aspetto dell'organizzazione a fronte di un servizio ferroviario che era ancora pionieristico e, si potrebbe dire, sperimentale.

Sinteticamente, per le varie qualifiche professionali, le divise erano le seguenti.

Capi di servizio alle stazioni: soprabito verde a collo diritto con due galloni; coppola verde, pantaloni grigi.

Conduttori di convogli: giacca verde con collo diritto ornato da due galloni; coppola verde e pantaloni grigi.

Conduttori aggiunti: giacca verde con un solo gallone; coppola verde e pantaloni grigi.

Capi di sorveglianza: soprabito verde con colletto diritto ad un gallone; coppola verde e gli immancabili pantaloni grigi.

Le altre divise non si discostavano granché da questi modelli. Unica eccezione era quella dei *Cantonieri* che indossavano un giaccone rosso violaceo e un copricapo d'incerata bianca con la scritta «Strada ferrata».

Gli agenti ferroviari di grado più elevato erano tenuti a portare la spada che peraltro aveva funzione ornamentale. Compiti di vigilanza attiva sulla linea erano commessi ai *Guardiani* che dovevano portare a tracolla la carabina.

Prima di descrivere in dettaglio la cerimonia di apertura della Napoli-Portici, vogliamo richiamare in breve alcune circostanze che, sebbene generalmente note, appaiono indispensabili ad un pur minimo inquadramento storico.

Al principio dell'Ottocento, le eccezionali prestazioni della locomotiva a vapore, in Inghilterra ed in altri Paesi europei, accendono l'interesse di uomini d'affari, banchieri, imprenditori. Un ingegnere francese, Armand Bayard de la Vingtrie, vuol correre l'avventura d'impiantare la ferrovia nel Regno delle Due Sicilie. Ferdinando II non dice di no. È un monarca aperto alle innovazioni e al progresso, come hanno messo in luce il Croce ed altri studiosi, attenuando le esasperazioni della trattatistica risorgimentale che del Borbone ha evidenziato soltanto gli aspetti peggiori.

Col finanziamento di una Società francese, il Bayard s'impegna a costruire e gestire, a proprio rischio e pericolo, una strada ferrata da Napoli a Nocera, con diramazione da Torre Annunziata a Castellammare. I proventi del traffico spetteranno alla Società d'oltralpe per ottant'anni. Decorso tale periodo, la ferrovia diventerà di proprietà dello Stato.

Tra la curiosità dei napoletani, i lavori s'iniziano nell'agosto del 1838. Nel giro di un anno, la strada di ferro giunge da Napoli a Granatello, presso Portici. Poco più di sette chilometri. Ma il re è impaziente. Non vede l'ora che sia attivato l'esercizio su quel breve tronco. Se la parola non fosse troppo moderna, oseremmo dire che ci troviamo di fronte ad un'iniziativa tipicamente «promozionale». Infatti ha un bel proclamare Ferdinando II la sua gioia «*nel vedere francesi e napoletani comunare le loro forze industriali in un'utile impresa*». Sotto l'aspetto economico, la strada ferrata della Campania (parliamo beninteso dell'Ottocento) non ha eccessiva rilevanza,

PROGRAMMA

PER

LA INAUGURAZIONE

DELLA

STRADA DI FERRO

DI NAPOLI.

Napoli,

DALLA STAMPERIA REALE.

1839.

Il frontespizio del programma predisposto per l'inaugurazione della Napoli-Portici. A destra, la storica Bayard nella rievocazione del primo centenario

come ebbe a notare anche il Cavour. Figurarsi se può averne il primo tratto che costituisce appena l'embrione dell'opera.

Per ora si tratta dunque di una grande occasione di svago, di divertimento collettivo e come tale Ferdinando II intende offrirla ai suoi sudditi. I quali dovranno soltanto sostenere la modestissima spesa per il biglietto. A buon conto, il Bayard ha dovuto ingoiare il rospo e concordare con il Governo tariffe contenute (oggi diremmo «sociali») impegnandosi a non aumentarle, «semmai a diminuirle», come suona la strana clausola contenuta nell'articolo 13 del Real Decreto del 19 giugno 1836.

Si avvicina intanto la data del 3 ottobre, fissata per l'apertura della Napoli-Portici.

Il cerimoniale è sotto pressione. Ne ha assunto le redini il Ministro degli Interni in persona, Nicola Santangelo. A lui la stamperia reale sottopone il programma della manifestazione, prima di riprodurlo in seicento esemplari, su carta di lusso, ed inviarlo ad altrettante personalità eccellenti. Le esigenze del fasto si conciliano con quelle della massima sicurezza. Tutto è calcolato al millimetro. Si legge nel programma: «*Dovendo i prelodati distinti soggetti far parte del convoglio reale, avranno un biglietto personale che porterà il numero della vettura che essi dovranno occupare (...) Non sarà lecito a chicchessia sotto qualunque pretesto, e per qualunque grado egli occupi civile e militare, di poter entrare senza biglietto e a tale uopo sarà data la più severa consegna alle truppe di guardia (...) Un distaccamento di cavalleria ed uno più forte d'infanteria* (sic) *faranno il servizio interno ed esterno...*».

Ma vediamo punto per punto le diverse fasi della cerimonia sorretta da un'accurata regia che utilizza tutte le possibili risorse scenografiche.

Ore dieci. Il re, i suoi familiari, i dignitari della Corte, i componenti del Corpo diplomatico lasciano le rispettive residenze. Il corteo delle carrozze trainate da cavalli bianchi attraversa al piccolo trotto una Napoli parata a festa e giunge a Villa Carrione. Sul ponte omonimo (estrema propaggine della Villa) è stato sistemato un padiglione finemente arredato. Il ponte scavalca la strada ferrata e consente quindi una visione perfetta dell'imminente avvenimento. Il treno, oltre alla vaporiera, è formato «*da nove grandi carri in cui sono duecentocinquantotto uffiziali dell'esercito, dell'armata e delle regie segreterie di Stato. Sopra uno di quei carri scoperto dà fiato alle trombe una compagnia militare; sopra un altro una mano di soldati agita a dimostrazione di giubilo alcune aste con banderuole in cima*», scrive un cronista negli «Annali civili del Regno delle Due Sicilie».

A un segnale convenuto, il treno parte da Napoli, arriva in nove minuti a Granatello e torna indietro. Allora il Vescovo, vestito degli abiti pontificali, recita le preghiere, benedice la strada ferrata e mentre «*tutti gli astanti si prostrano ginocchioni, le artiglierie fanno rimbombare l'aere d'una salva festiva*», annota il solito cronista.

Ricevuta la benedizione, la vaporiera è pronta per ripartire e lancia verso il cielo allegri sbuffi di fumo. Sono stati sganciati due carri e sostituiti con una carrozza per il re ed un'altra per la Corte. Via per il secondo giro. Sotto il ponte Carrione, il convoglio si ferma. Il re e il suo seguito scendono da una scala appositamente predisposta (la scena, inutile sottolinearlo, è tipicamente da operetta) e prendono finalmente posto sul convoglio che li porta a Granatello. Visita della stazione e ritorno a Napoli. «*La macchina col suo seguito muove dal Granatello e passando velocissimamente tra i plausi e le grida di gioia d'immenso popolo, in soli dieci minuti giunge alla città*».

Si dirà che Ferdinando II (Re Bomba, Re Lazzarone, come lo chiamavano i liberali) promoveva simili festeggiamenti per darsi una riverniciata progressista e addormentare i sudditi. Un disegno del genere non era estraneo alla politica del Borbone. Ma vediamo come andarono le cose al di fuori del Regno delle Due Sicilie.

Non era trascorso ancora un anno dalla Napoli-Portici, quando il 17 agosto 1840 venne aperta la Milano-Monza. Sul convoglio inaugurale presero posto l'arciduca Ranieri con la famiglia, l'Arcivescovo, le più alte autorità civili e la banda militare. Delirio della folla, trionfo indescrivibile.

Scene analoghe si ripeterono via via in occasione dell'inaugurazione di strade ferrate negli Statarelli in cui era frazionata la penisola.

Sembra di poter concludere che il trionfo era autentico e quelle folle non erano comandate, anche se a propiziarne l'entusiasmo contribuiva l'accurata organizzazione delle cerimonie. Accanto alla macchina a vapore, viaggiava un'altra macchina non meno efficiente ancorché metaforica: quella del cerimoniale e delle pubbliche relazioni (che però all'epoca non si chiamavano così).

LE VOCI DI FUORI

SULLA STAMPA

Il Giorno

«... in base al calo nella raccolta dei rifiuti, quasi venti milanesi su 100 si trovano attualmente in vacanza. Come hanno raggiunto le località di villeggiatura? È aumentata ancora l'utenza ferroviaria? I dati sugli incassi alla Centrale, tra il 28 giugno e il 5 luglio, offrono qualche indicazione al riguardo. L'introito complessivo è stato di 2 miliardi e 282 milioni (con una punta di 350 milioni il 30 giugno) contro i 2 miliardi e 40 milioni del periodo corrispondente del 1984. A prima vista, dunque, 10 per cento in più, ma non è così: dal 1° dicembre '84 le tariffe ferroviarie sono aumentate proprio del 10 per cento mentre successivamente sono stati ridotti gli sconti ad alcune categorie agevolate. L'incremento, di conseguenza, è assai limitato».

Il Messaggero

«Via libera (...) per l'Ostello dei poveri di Termini. (...) La direzione romana delle Ferrovie statali concederà in affitto (810.000 annue) al Comune alcuni locali in fondo a Via Marsala; sempre le Ferrovie anticiperanno al Comune buona parte della somma necessaria alla ristrutturazione degli ambienti ex-INT, inutilizzati da tempo (1 miliardo e 200 milioni, di cui 360 a fondo perduto). Il Comune aggiungerà alla cifra altri 500 milioni (...); il Campidoglio, inoltre, s'impegna a rimborsare il «prestito» delle Ferrovie in 108 rate mensili, comprensive degli interessi e in più sottoscriverà una garanzia fidejussoria. I lavori di sistemazione della «Casa dei poveri» dovrebbero durare 6 mesi, ai quali ne vanno aggiunti altri 2 circa, per il perfezionamento della gara d'appalto. Tuttavia, per evitare altre lungaggini è necessario che il Comune coordini sin d'ora con le Ferrovie i propri ultimati; il Messaggero provvederà all'arredo dell'Ostello (l'acquisto delle attrezzature, dei letti, delle coperte, ecc.) utilizzando le offerte inviate dai lettori durante la sottoscrizione di «Natale insieme '84». La «Casa dei poveri» di Termini realizzata su 900 metri quadri avrà una ricettività di 100 posti letto, di cui 60 per gli uomini e 40 per le donne. Gli ospiti avranno a disposizione anche bagni, servizi igienici e assistenza medica».

Il Giornale

«... si inaugura oggi al Museo nazionale della Scienza e della tecnica, la Sezione trasporti terrestri rinnovata e ampliata... La rassegna si chiude (...) con le automobili d'epoca. In parte sono modelli, altre sono originali. Splendida, su una pedana, la prima macchina costruita dalla Bianchi nel 1901. Accanto alle automobili le moto, dalle veterane al rosso bolide di Taruffi, detentore del «record» dei 200 orari e infine — poteva mancare in una rassegna di questo genere? — in alcune vetrine sono esposti vari esemplari di modellismo ferroviario storico a partire da quelli costruiti più di sessanta anni fa dalla «Marklin», capostipite degli innumerevoli altri che sono venuti nei decenni successivi.

Quel treno chiamato desiderio (nei giornali)

«Nella carrozza Wagons-lits, in viaggio da Roma a Palermo, Conny sistema il suo bagaglio. Torna in Sicilia, dopo quindici anni di volontario esilio al Nord. È una specie di pellegrinaggio. A Milano è cambiata la sua vita... Ma aveva una gran voglia di tornare, almeno per una vacanza. (...)
Sono solo le 17. Ci vorranno almeno quattro ore prima di mettersi a dormire. Accende una sigaretta, esce nel corridoio. Appoggiato alla parete, poco distante un uomo ha avuto la sua stessa idea. Fuma e osserva il paesaggio in corsa, Conny lo guarda senza parere. Sembra giovane, è alto, molto abbronzato, decisamente bello. Lui si volta e le sorride: «Sarà lunga, prima di arrivare a Palermo, lei va in vacanza?». (...)
Dalla cabina a fianco, forse attratto dalle risate dei due o dal loro chiaccherare fitto fitto, esce un altro passeggero. Giovane anche lui. Ha in mano una sigaretta. Chiede se hanno da accendere. Conny è un po' contrariata dall'interruzione. L'altro, dopo aver acceso, non accenna ad andarsene. Solita domanda: andate in vacanza? (...) l'intruso non sembra cogliere il disappunto: è deciso a restare con loro.
Il gioco a tre continua per ore, anche nel vagone ristorante: schermaglie, provocazioni, complimenti. Mentre tornano verso le proprie cabine barcollando nei corridoi stretti, Paolo (il primo uomo incontrato da Conny) riesce ad afferrare Conny per un attimo: «Appena ci liberiamo di lui, vieni da me per continuare a parlare in pace». Ma non sa che prima di cena, mentre Paolo era andato «a lavarsi le mani», anche l'altro aveva rivolto alla donna lo stesso invito. (...) Il personale ha già preparato i letti. Si è fatto tardi. Altri passeggeri passano avanti e indietro nei corridoi costringendo i tre a continui spostamenti. Conny si congeda. (...) Si ritira nella sua cabina (...). Solo più tardi si deciderà con aria furtiva a bussare alla cabina di uno dei due uomini.
Quale dei due uomini ha scelto Conny?
da «I racconti-test» de «L'Europeo»

Con la sezione trasporti terrestri che si inaugura oggi, il Museo della scienza e della tecnica di Milano mostra di essere in sintonia con lo spirito del genio di cui porta il nome».

Il Tempo

dalle «Lettere al cronista»
«Ieri mi recai alla Stazione Termini per consultare l'orario ferroviario, ma dovetti rinunciarvi perché avrei dovuto portarmi una scaletta e un binocolo in quanto alcuni quadri sono troppo alti e non consentono una comoda consultazione; altri sono così bassi che per leggere bisogna addirittura inginocchiarsi.
Con la speranza che l'Ufficio competente, vorrà sollecitamente disporre una migliore esposizione dei quadri come lo è stato per tanti anni; affinché gli utenti possano comodamente consultarli».

Il Mattino

«... una "direttissima" litoranea (...) la cui frequenza sia anzitutto compatibile con il complesso nodo ferroviario della Napoli-Salerno. Senza affidarsi all'utopia di tempi lunghi per una direttrice interna verso il Sud attraverso Palma Campania, Codola, e Nocera, che restituisca il tronco panoramico al traffico del golfo metropolitano, si potrebbe almeno sperimentare una prima percorrenza oraria, limitata al tratto originario fino a Portici, esteso fino all'antica Resina con gli attuali scavi archeologici e l'accesso al parco della Favorita.
«L'originalità dell'idea — soggiunge Paolo Romanello, direttore dell'Ente Ville Vesuviane — si ispira ad un tragitto storico di memorie anche ambientali, avvalorate peraltro dall'avvincente museo ferroviario con locomotive d'epoca allestito con rara sensibilità dalle Ferrovie dello Stato nelle officine borboniche di Pietrarsa e faticosamente accessibile oggi in quel dedalo di traffico di San Giovanni a Teduccio. Né mi sembra incompatibile con il servizio pubblico svolto opportunamente a monte dalla Circumvesuviana: sia pure con incidenza limitata alle frequenze orarie disponibili per l'intenso movimento di convogli in transito, questa linea potrebbe rappresentare semmai un'alternativa per contenere il traffico automobilistico dei «pendolari» e incentivare un'ampia fascia di turismo culturale».

(a cura di Maria Guida)

Elogio del ritardo

di Enzo Golino
Saggista e Redattore Capo de «L'Espresso»

ODIO il treno che arriva in orario. Detesto la retorica della puntualità ferroviaria. Quando la locomotiva rallenta in vista della stazione e l'occhio corre agli orologi disseminati sotto le pensiline, manifesto segni di orrore se la lancetta più lunga sta per spaccare il minuto (come si dice con linguaggio da stupratore, da squartatore). E quando il convoglio si ferma il mio sguardo fulmina i volti contenti di quei viaggiatori che osservano con soddisfazione palese il proprio orologio, certamente compiacendosi di un evento che invece ha soltanto l'immagine volgare della tempestività.
Il ritardo è una gioia, allunga la vita, rende più umano lo «spirito del tempo», protrae il desiderio dell'arrivo, alimenta la tensione per un raggiungimento rimandato. Non è un supplizio, una tortura, un disagio, ma piuttosto una splendida occasione di ginnastiche mentali, di interrogativi metafisici: perché il treno si ferma? c'è qualche semaforo rosso? perché il treno rallenta? ci sono lavori in corso?

QUANTA brutalità sprigiona un arrivo puntuale o — temibile! — in anticipo... Leggiadre conversazioni s'interrompono spezzando fili che mai più verranno riannodati. Conoscenze appena fiorite s'inabissano in un mare di cortese ma subitanea indifferenza. Rapporti iniziati nell'ansia di un arrivederci si bloccano con angoscia in un gelo subitaneo. Destini che avrebbero potuto incrociarsi vengono frustrati nell'istante supremo da cui può scaturire una vita comune, un affare vantaggioso, una passione travolgente. Ed è una gioia davvero incontenibile se ritarda il treno al quale abbiamo affidato, di notte, le stanche membra perché fossero cullate durante il percorso dal ritmo delle ruote di un wagon lit! Dieci, venti, trenta, cinquanta minuti di sonno in più, dolci e vellutati risvegli, riposate colazioni, rasature morbide, non frettolose, con la mano che pacatamente guida il rasoio lungo le curve della guancia.
Desiderando quel ritardo per concederci piaceri mattutini da sibarita, si avrà l'accortezza di non fissare appuntamenti di lavoro troppo vicini all'orario di arrivo, di programmare a distanza di sicurezza coincidenze con treni e altri mezzi di trasporto. Ma se una nevicata bloccherà gli scambi e sconvolgerà il funzionamento dell'intera rete ferroviaria, l'occasione è assai propizia agli elogiatori del ritardo: la cabina del wagon lit diventerà luogo di fertili conversazioni, una sorta di reception *per calmare famiglie sconcertate, un servizio pubblico che dispensa informazioni e saggezze. Così, più cresce il ritardo, più l'anonima «folla solitaria» dei viaggiatori rivelerà la sua anima individuale incarnandosi nelle persone volto per volto.*

IL RITARDO, infine, è un'autentica terapia ecologica. Venuto a conoscenza che si arriverà oltre l'orario stabilito, il viaggiatore assimilerà con calma, nel proprio campo visivo, panorami sui quali il suo sguardo non si è mai posato o ha indugiato appena. Colori di campagna estiva o invernale, primaverile o autunnale, saranno per lui una sorpresa, favoriranno reminiscenze di nozioni scientifiche o letterarie. Sfondi di montagne, prossimità collinari, spiagge e scogli e altri brandelli di natura superati dal treno in una corsa più lenta del previsto, lasceranno il segno indelebile di un paesaggio vissuto in quel momento irripetibile. E se l'incuria, o i disastri dello «sviluppo senza progresso», lasciano testimonianze di brutture, la coscienza ecologica del viaggiatore si ribellerà, grata al ritardo del treno di averle offerto un'occasione di sdegno civile.
Ma se il viaggiatore privilegia gli aspetti della civiltà industriale, quale straordinaria gratitudine dovrà avere per il treno che si ferma almeno un'ora, prima di entrare in stazione, nella cerchia di quelle zone della periferia cittadina dove allignano capannoni di fabbriche, fumaioli di aziende che conciano pelli, raffinano petrolio, producono cemento... Lì potrà sgorgare dal suo cuore, complice il ritardo, un commosso inno alle «magnifiche sorti» del Capitale e del Lavoro. ■

La casa di Malnate

di ANNA D'ANGELO

Narratore e depositario della storia dei trasporti in Italia, il Prof. Francesco Ogliari ultimerà quest'anno la sua monumentale opera sulle ferrovie (48 volumi). Un lungo, incontrastato, ma non cieco, amore per il treno, per gli uomini che ha fatto muovere e per il mondo in cui si muove. Una casa-museo unica al mondo. I figli, gli «ospiti», i custodi. Una casa piena come la vita.

HO APPUNTAMENTO con Francesco Ogliari nella sua casa milanese: sono in ritardo e lo trovo in strada che mi aspetta. Lo ricordavo bene, austero, sobriamente elegante, professorale: l'avvocato che è, insomma.

Invece il sorriso cordiale, gli occhi chiari, i capelli che conservano quasi intatto il colore biondo della giovinezza, contraddicono inaspettatamente il ricordo che ne avevo. Sono stupita: nessun accenno al mio ritardo — come temevo — solo l'impazienza festosa di condurmi a Malnate, un piccolo centro vicino Varese dove c'è la CASA. Trenta minuti di macchina prima di arrivare nei quali si parla di cose «banali»: il tempo, imprevedibile ormai anche agli esperti, il traffico, il malcostume. Argomenti prediletti dai viaggiatori nei lunghi percorsi, i quali — chissà perché — ne parlano sempre con supina rassegnazione.

«L'Avvocato» è invece ottimista: ama il suo tempo e sa che il progresso ha un prezzo spesso molto alto da pagare. Alla CASA nessun accenno: dovrà essere, credo, una sorpresa. E lo sarà.

Ci apre il cancello un uomo alto, robusto, coi capelli grigi, sembra un vecchio macchinista, ma non lo è. Lo avrà scelto mica apposta? Lo chiamano Trieste e, assieme alla signora Carmela, è il custode della CASA. C'è pure ad accoglierci, battendo le mani, la «zia» Angiolina: una tata di novant'anni che vive lì da sempre.

La CASA è una di quelle ville dei primi del 900 con tutti gli orpelli del caso e qualcuno in più: la meridiana, il rampicante, la campana fuori la porta. Ha però l'aria viva del luogo mai abbandonato a se stesso, che raramente hanno le case fuori porta di quell'epoca. Ma la CASA non finisce lì: ha qualcosa che le sta addosso quasi fosse un rifugio. È il giardino, nel quale spadroneggiano ormai le ingombranti e straordinarie macchine del movimento (e del tempo) del «museo privato» di Francesco Ogliari.

Me le presenta con lo stesso orgoglio con cui presenterebbe i suoi figli — ne avrò presto la controprova conoscendoli —: un biciclo, una diligenza con l'imperiale in esercizio tra Camerlata di Como e Como, che percorreva la strada detta Napoletana; il primo tram a cavalli a due piani del 1876 in esercizio sulla Milano-Gorla-Sesto-Monza-Regio Parco; il primo autobus della Fiat 18BL della linea Torino-Cavarcore e infine, una locomotiva «Busseto» detta Gamba del legn, della Breda, classe 1892; in disparte, dalla parte del 900, il primo tram elettrico di Milano, Stazione Centrale-Piazza Duomo che la Duse — mi racconta — definì, parlandone con Auguste Rodin, «giallo, rumoroso, allegro».

Su ognuno di loro l'Avvocato ha una piccola storia da raccontare quasi sempre patetica, romantica ma, assicura lui, rigorosamente vera.

Ci sediamo a bere un caffè, a chiacchierare dei come e dei perché di quella CASA. Conosco molti «ferramatori», come si dice in gergo: in quasi tutti la passione del treno è nata grazie a qualche nonno ferroviere o a l'aver visto da piccoli passare il treno dalle finestre di casa. Insomma «la malattia» risale sempre alla prima infanzia. Non mi pare il caso dell'Avvocato: il treno sì, ma anche gli uomini che ha fatto muovere, il mondo nel quale si muove. Mi dice infatti che tutto è nato insegnando Diritto Romano (già, perché il nostro è anche Professore) quando constatò che la storia di Roma cambiò radicalmente quando ci si potè spostare senza grossi problemi. Era il 1960, quando iniziò a scrivere il primo dei 48 volumi (gli ultimi due usciranno entro l'anno) sulla storia dei trasporti in Italia, l'unica. Da allora a oggi, a questo ha dedicato il suo tempo libero. Possibile — gli chiedo — non ha nessun altro vizio segreto? Sì, certo, seguire mio figlio Giacomo, che è un apprezzato rallysta, durante le gare: hobby che coltiva anche sua figlia Maria Rachele, detta Lilla, anche lei

Il Prof. Francesco Ogliari, nel giardino della sua casa, a colloquio con l'inviata di «VdR»

avvocato. La tradizione continua. E sua moglie? Sorride e allora gli suggerisco la battuta «non capisce, ma si adegua», come direbbe Ferrini. Gli domando come presero i suoi genitori, trent'anni fa, l'invasione delle macchine: trovò terreno fertile o fu semplicemente «assecondato»? Pare furono colti di sorpresa: una domenica, tornando a casa dopo la solita passeggiata, trovarono gli inaspettati «ospiti» in giardino. Ma sì, il giovane Francesco allora non aveva altri vizi e questo non era poi così grave. Qualche senso di colpa l'Avvocato deve però averlo se ha piantato, nel poco verde rimasto, dei piccoli fiori di seta.
L'amore per i treni e per la ferrovia non è però per Ogliari il classico amore cieco: molte cose non vanno, come la bassa velocità specie sui treni pendolari (un'ora di più al giorno nella vita di un uomo può significare molto, dice), i lavori a rilento sulla Direttissima, gli investimenti non mirati, a pioggia. Rammarico ma anche ottimismo per il futuro.
Finalmente entriamo in CASA: è piena di vecchi mobili di famiglia e di vezzose presenze contemporanee. Le pareti sono ricoperte di quadri tra i quali uno mi colpisce particolarmente: un paesaggio campestre nel quale è appena passata una locomotiva, lasciandosi dietro la sua scia di fumo. È molto bello e ricorda le atmosfere velate di Turner: l'ha dipinto molti anni fa la mamma dell'Avvocato.
Al piano superiore ci dirigiamo verso una stanza nella quale ci arrestiamo al primo passo: la riempie totalmente un plastico immenso che l'Avvocato ha costruito assieme ai suoi figli. Giacomo, che per un momento sparisce sotto l'impalcatura a chiudere una botola, mi assicura che si è molto divertito.
Sulla via del ritorno ancora piccole storie di uomini e treni, tutte raccontate con amore e un pizzico di nostalgia: ora che ha finito di scrivere la sua storia dei trasporti all'Avvocato rimane la CASA, un amore che, non c'è dubbio, durerà tutta la vita. ■

Lee Falk e Phil Davis: «Mandrake»

VI RICORDATE di Cecil Blount De Mille? Fu un grande regista del cinema americano noto, soprattutto, per i suoi film spettacolari ispirati alle storie bibliche, l'ultimo dei quali, «I dieci comandamenti», fu da lui stesso realizzato per la seconda volta nel 1956, qualche anno prima che la sua lunga e trionfale carriera si concludesse, proprio a Hollywood, su quel viale del tramonto, dove morì, quasi ottantenne, nel gennaio del 1959 (era nato ad Ashfield, Massachussett, il 12 ottobre 1881).
E prima, nel 1952, c'era stato il circo. «Il più grande spettacolo del mondo» (era questo il titolo del film), realizzato insieme con il grande Barnum, conteneva, tra l'altro, le sequenze di un disastro ferroviario nel quale era rimasta coinvolta l'intera carovana di uomini e animali.
Niente di nuovo, comunque, malgrado l'entità dell'impresa e l'efficacia spettacolare dello schermo, se si ripensa ad una delle tante storie inventate da Lee Falk, scrittore, commediografo, sceneggiatore e inventore di «Mandrake», l'uomo del mistero, che dal marzo al giugno del 1936, giusto vent'anni prima, aveva appunto pubblicato «Il Circo», avventura magica e dolciastra dell'uomo in baffi, bombetta e mantellina rossonera, destinato in breve tempo alla celebrità presso una gran massa di lettori in compagnia del fido Lothar, energumeno negro dotato di buon cuore, di solida pelliccia e di sgangherato eloquio.
Un gesto e via e, all'inizio del racconto, i bagagli prendono il volo, in assenza di facchini, diretti verso un comodo scompartimento di prima classe a bordo di un treno che ha in coda alcune vetture destinate al circo di un certo Taggart (futuro Barnum?). Scontro frontale, vetture in frantumi e belve tra i binari che stanno sul punto di sbranare la bionda Dalma, acrobata trapezista, insidiata nelle proprie grazie da un quintale di muscoli di nome Zaro, sollevatore di pesi.
Da quel momento in poi la fantasia di Lee Falk plana sulla china di un abbraccio generale. Mandrake, innamoratosi del mondo del circo ma disgustato dalle sue cattiverie e atrocità, fa appello alla sua cultura ipnotica e trasforma in breve tempo il caravanserraglio in un paradiso terrestre. Zio Pollice, lillipuziano, sposerà la principessa Perlino; Zaro giurerà di diventare buono e di non dar più fastidio a nessuno; la donna barbuta si unirà con l'uomo-scheletro che, per grazia ipnotica, la vedrà per sempre senza barba e infine Almado, perfido domatore di belve feroci, inseguito con la frusta, sempre per magia, dai suoi stessi leoni, prometterà a Dio e agli uomini che per il resto della vita alleverà solo conigli.
Mandrake, «The Magician», «il mago», nacque nel 1934, un anno prima che lo stesso Lee Falk, americano d'inizio secolo del Missouri, inventasse anche «Phantom», il celebre e famoso «uomo mascherato» vestito di rosso.
La prima striscia di Mandrake (si chiamano così quei quattro, cinque quadretti messi in fila che tanti quotidiani pubblicano ancora oggi), apparve l'11 giugno di quell'anno sul «New York American Journal» e, manco a dirlo, fu immediato successo. In Italia arrivò due anni dopo, nelle pagine de «L'avventuroso». Il Mago per antonomasia prese il volto del suo stesso autore dalla mano di Phil Davis, il disegnatore che dopo la sua morte, nel 1965, lasciò il posto a Fred Federick che di Mandrake rinvigorì e aggiornò l'immagine con camicetta e canottiera.
Mandrake, in realtà, era invece, somaticamente, figlio illegittimo del cinema di Hollywood. A Adolphe Menjou e Lew Ayres avevano prestato certamente, a detta di tutti, i loro volti esotici e corruschi. Ma Mandrake e Darma, nevrotica principessa da operetta mitteleuropea, insoddisfatta nelle ambizioni mondane e trascurata in tenerezze erotiche dall'uomo-mago che si preoccupa soltanto di produrre a fin di bene ingenuo stupore, sono soprattutto la storia ombra di William Powell e Myrna Loy, ineffabile coppia degli anni trenta-quaranta, patina giallorosa annerita dalle cattiverie del «Cobra», diabolico evocatore di avernali poteri, nemico irriducibile di ogni buon illusionista.
E fu ancora il cinema, questa volta con un gesto di ritorno, che si ricordò di Mandrake quando, allo scadere del 1976, Alain Delon ebbe l'idea di vestirne la maschera. E la parte di Lothar? Nessun problema, c'era Cassius Clay che picchiava alla porta.

Piero Berengo Gardin

DOBBIAMO OCCUPARCI NOI DEI NOSTRI BAGAGLI, SE NON VOGLIAMO RIMANERE A TERRA.
MANDRAKE FA UN GESTO, E LE VALIGIE SI SOLLEVANO DA SOLE ED ENTRANO NELLO SCOMPARTIMENTO.

IL TRENO DEL CIRCO, DOVE VIAGGIANO MANDRAKE E LOTHAR SI SFASCIA CONTRO L'ESPRESSO DEL SUD
CI SONO FERITI ?
NON CREDO, MA GLI ANIMALI STANNO FUGGENDO!

UN FRAGORE TERRIBILE FA TREMARE LA TERRA: DUE TRENI SI SONO SCONTRATI FRONTALMENTE!

DALMA, LA BELLISSIMA STELLA DEL TRAPEZIO E' PRIVA DI SENSI E SOLO UNA PANTERA NERA, TERRORE DELLA GIUNGLA, L'HA NOTATA!

Una «Villa» sullo Stretto

«UN COLLEGAMENTO stabile tra le sponde della Sicilia e quelle della Calabria non potrà comunque mai annullare la necessità che le navi traghetto continuino a svolgere un loro servizio»: lo ha affermato il Vice Direttore Generale Prof. Giovanni Coletti in occasione della presentazione a Villa S. Giovanni della nuova nave traghetto «Villa». L'ultima nata della flotta FS farà servizio sullo Stretto, ma le caratteristiche tecniche le consentono di operare anche nelle invasature di Civitavecchia e Golfo Aranci. Il Direttore del Settore Navigazione, Rag. Roberto Coppari, ha già predisposto che nei mesi estivi, in particolare in quei giorni durante i quali il traffico è più intenso, la «Villa» operi anche sulla rotta della Sardegna.

Un servizio dunque, quello svolto dalle navi traghetto, destinato a non tramontare: anche ora che la realizzazione del mitico Ponte sullo Stretto sembra ormai vicina e non ci appare più tanto lontano il momento in cui potremo finalmente «guardare dall'alto» quei tre chilometri di mare che dividono Ganzirri da Punta Pezzo.

A Palermo il Cardinale Pappalardo ha voluto visitare la nuova unità: a fare gli onori di casa il Prof. Coletti, il Rag. Coppari,

Il Prof. Coletti in un momento del suo discorso. In alto, un'immagine della «Villa»

I dati tecnici

Lunghezza fuori tutto	m	145.00
Lunghezza al galleggiamento	m	142.20
Larghezza massima fuori bottaccio	m	18.80
Larghezza massima fuori ossatura	m	18.30
Altezza di costruzione dalla L.C. al ponte principale (ponte binari)	m	7.70
Altezza di interponte tra ponte binari e ponte auto	m	5.20
Altezza di interponte fra ponte auto e ponte saloni	m	2.55
Altezza interponte saloni	m	2.60
Altezza interponte comando	m	2.40
Immersione dalla L.C. a pieno carico	m	5.25
Corrispondente portata lorda contrattuale	tonn.	2.040
Immersione massima dalla L.C.	m	5.85
Portata lorda corrispondente	tonn.	3.350

il Direttore Compartimentale Ing. Colombo, il Dott. Merendino, Vice Direttore del Servizio Ragioneria, e il Responsabile delle Relazioni Aziendali Prof. Pellegrini.
Altra cerimonia significativa si è svolta il giorno successivo, 14 giugno, a Villa San Giovanni: presenti tra gli altri il Direttore Compartimentale Ing. Rizzuto, il Prefetto di Reggio e il Sindaco di Villa. Nel corso della cerimonia c'è stata la tradizionale e suggestiva consegna della bandiera da parte del Sindaco al Comandante della «Villa».
Con il varo della «Villa» si conclude la prima fase di quell'opera di rinnovamento e potenziamento della flotta avviata nel 1981 dal Piano Integrativo e che ha già consentito la realizzazione del traghetto bidirezionale «Riace», in servizio sullo Stretto dall'estate dell'83 e della nave a quattro binari «Scilla», sulla rotta siciliana dallo scorso aprile.
Un impegno rispettato, dunque, questo, dell'adeguamento della flotta FS che soddisfa però solo in parte le aspettative delle popolazioni del Mezzogiorno. Va ora portata a compimento la seconda fase del Piano: la costruzione di un terzo traghetto a quattro binari, da destinare inizialmente alla rotta sarda, e di una seconda unità bidirezionale da affiancare alla «Riace» per il traghettamento cadenzato di mezzi gommati e anche di treni bloccati la cui effettuazione è già stata prevista, dai Servizi tecnici, tra la Sicilia e la Germania.
Sulla necessità di procedere senza soste in tale direzione, il Prof. Coletti ha così puntualizzato: «Ciascuno di noi, ad ogni livello di competenza e di responsabilità, ha il dovere di procedere con decisione, traendo stimolo e impulso dalle realizzazioni concluse, da considerarsi tappe e non traguardi finali di un processo di aggiornamento, a fronte del quale deve considerarsi inammissibile qualsiasi ripensamento».

Doppio binario tra Udine e Tarcento

COME in un documentario del primo novecento o in una di quelle vecchie stampe che troneggiano dietro le scrivanie dei Capi Stazione dei piccoli Impianti, il treno speciale, composto sul primo binario dell'ottocentesca stazione di Udine, pavesata a festa con bandiere tricolori, attendeva, con le porte aperte, che le autorità civili e militari, i funzionari centrali e compartimentali delle F.S., il personale della 2ª Unità Speciale di Ferrara e tutti gli altri invitati, salissero a bordo per iniziare e percorrere i 15,5 km della nuova linea a doppio binario Udine-Tarcento, recentemente inaugurata dal Vice Direttore Generale Ing. Ruoppolo e che costituisce la prima tratta percorribile della più complessa opera di raddoppio della linea Udine-Tarvisio-Confine di Stato, opera che verrà portata a compimento nei prossimi anni.
Alla tradizionale inquadratura mancava soltanto la guida rossa, stesa per terra sul marciapiedi dalla porta d'accesso alla carrozza centrale. Ma per il resto c'erano tutti gli elementi dell'antico cerimoniale che ormai si ripete, in simili occasioni, da decenni. È vero, al posto delle vecchia locomotiva figurava un moderno locomotore elettrico ed invece delle vecchie grige vetture v'erano delle moderne colorate carrozze a pianale basso, munite di porte centrali apribili automaticamente. In ogni carrozza, poi, era installato un altoparlante, accorgimento questo che ha consentito all'Ing. Marchiol, della 2ª Unità Speciale di Ferrara, di illustrare agli invitati, durante il viaggio di andata, le caratteristiche salienti della nuova linea.
Sulla nuova linea il raggio minimo delle curve è di 4.000 m, mentre la pendenza non arriva al 10‰. Un tale tracciato, consentito dall'andamento pianeggiante della zona attraversata, permette una velocità di 200 km/h, prestazione sulla quale è stato calibrato sia il disegno dell'infrastruttura, con intervia di 4 m e lunghezza dei raccordi parabolici di 122 m, sia i raccordi cilindrici verticali di 20.000 m, sia l'attrezzaggio tecnologico.
A quest'ultimo riguardo è da segnalare che l'elettrificazione è stata realizzata montando, per la prima volta, una linea aerea, tratta direttamente dall'esperienza della Direttissima Roma-Firenze, per velocità fino a 200 km/h, che costituirà la nuova linea di contatto tipo per la rete atta al traffico veloce.
L'armamento è stato realizzato su traversine in cemento armato precompresso e sul nuovo tracciato non insistono più passaggi a livello, essendosi ovviato a questo inconveniente con la costruzione di cavalcavia o di sottopassaggi.
Passando ad una breve descrizione del tracciato, esso si svolge in affiancamento da B. Vat alla stazione di S. Pelagio, superata la quale prosegue in variante tagliando l'attuale ansa di Tricesimo sulla quale erano presenti curve che per il loro ridotto raggio di curvatura (490 m) avrebbero imposto forti limitazioni di velocità.
Sulla variante insistono due gallerie, la prima di 765 m, l'altra di 373 m di lunghezza, costruite a cielo aperto e poi ricoperte. Superata la variante, il raddoppio procede in affiancamento fino a Tarcento.
Nonostante le sue caratteristiche di linea veloce di grande comunicazione, il tratto Bivio Vat-Tarcento è dotato di due Fermate, quelle di Reana e di Tricesimo-S. Pelagio a servizio del traffico locale.
Il tipo di Blocco e le apparecchiature montate nelle Stazioni e nei Posti di Blocco intermedi permetteranno alla linea una potenzialità sufficiente a far convivere, senza conflitti, la circolazione passeggeri e merci a lunga distanza con quella più tipicamente regionale.
L'inaugurazione della tratta B. Vat-Tarcento costituisce solo il primo atto del completamento dei lavori che si stanno svolgendo. Nei programmi dell'Azienda, infatti, il prossimo sarà l'anno dell'attivazione della linea a doppio binario fino ad Artegna, mentre per il 1987 si presume di arrivare fino a Carnia.
Più difficile, invece, è far previsioni per quanto riguarda i tratti Carnia-Pontebba e Pontebba-Confine di Stato, tratti questi che presentano notevoli difficoltà di realizzazione per il fatto che si snoderanno per buona parte in galleria.
Il convoglio speciale, dopo una breve sosta a Tarcento, ha fatto ritorno ad Udine e nella locale sala cinematografica del D.L.F., addobbata con pannelli fotografici illustranti le opere compiute e i lavori realizzati, hanno preso la parola il Direttore Compartimentale di Trieste Ing. Volpe, il rappresentante del Comune di Udine, il Dr. Di Benedetto, Assessore ai Trasporti della Regione Friuli-Venezia Giulia, l'Ing. Focacci, Direttore della 2ª Unità Speciale ed infine il Vice Direttore Generale Ing. Ruoppolo.
L'ing. Ruoppolo, nel suo intervento, ha illustrato la situazione attuale della rete ferroviaria italiana e si è soffermato, poi, sulla linea d'azione che bisognerà seguire nei prossimi anni per rendere le ferrovie sempre più competitive ed efficienti.

Alessandro Pergola Quaratino

L'Ing. Ruoppolo nel corso della cerimonia svoltasi a Udine

a cura di G.B. Pellegrini

Rivalutazione dei trattamenti (2)

ASSOLVENDO all'impegno assunto lo scorso mese, riprendo l'argomento in oggetto al fine di agevolare, ai numerosi lettori di questa rubrica interessati al problema, la esatta comprensione delle disposizioni contenute nella legge n. 141 del 17 aprile 1985, fornendo quei ragguagli indispensabili a risolvere i dubbi interpretativi posti dalla normativa medesima.

Innanzi tutto, riepilogo che la legge in questione prevede un duplice sistema per l'attribuzione dei miglioramenti economici alle pensioni ferroviarie: a) il primo, a decorrere dal 1° gennaio 1984, in base alle aliquote percentuali fissate dagli artt. 2 (personale non dirigente) e 3 (personale dirigente), riportate in dettaglio la volta precedente; b) il secondo, a partire dal 1° gennaio 1985, nelle misure percentuali e fisse, parimenti indicate nell'articolo di giugno, con il riassorbimento dei miglioramenti attribuiti dal 1° gennaio 1984.

A tal proposito, va chiarito che i predetti aumenti sono da considerare ai fini della perequazione automatica trimestrale regolata dall'art. 21 della legge finanziaria per l'anno 1984. Pertanto, l'importo degli aumenti decorrenti dal 1° gennaio 1984, calcolato, come in precedenza specificato, sulla pensione usufruita alla data del 31 dicembre 1981, sarà aggiunto alla pensione spettante alla data del 1° maggio 1984 e si ripercuoterà sulle successive variazioni trimestrali.

Ovviamente, gli aumenti da riassorbire all'atto dell'attribuzione dei miglioramenti dovuti dal 1° gennaio 1985 devono essere quelli corrisposti al 1° gennaio 1984 con esclusione, quindi, dei maggiori importi derivanti dalla perequazione automatica trimestrale.

Viceversa, per l'applicazione della perequazione annuale collegata alla dinamica salariale per l'anno 1985 (nella misura dell'1,1 per cento) va considerato il trattamento di pensione effettivamente spettante al 31 dicembre 1984, comprensivo, perciò, degli aumenti concessi dal 1° gennaio dello stesso anno e di quelli derivanti dalle perequazioni trimestrali che si sono succedute durante l'anno medesimo.

Particolari puntualizzazioni vanno fatte in tema di pensioni di riversibilità.

Infatti, per le dette pensioni con decorrenza posteriore al 31 dicembre 1981 è necessario determinare la pensione di riversibilità teorica, alla predetta data, sulla quale occorre applicare le percentuali di aumento previste dalla legge, con riferimento al nucleo dei partecipanti al 1° gennaio 1984, 1° gennaio 1985 ed alle successive decorrenze delle maggiorazioni degli aumenti stabilite per il 1° luglio 1985, 1° gennaio 1986 e 1° luglio 1987.

Inoltre, per le suddette pensioni decorrenti susseguentemente al 1° gennaio 1984, per le quali gli aumenti corrisposti sulla pensione diretta siano stati attribuiti tenendo conto della limitazione sancita dall'art. 8 — vale a dire in proporzione al numero degli anni utili considerati per il calcolo del trattamento di quiescenza — la riversibilità della pensione sarà computata sulla pensione diretta comprensiva dell'importo degli aumenti già corrisposti su quest'ultima, mentre gli aumenti decorrenti successivamente alla morte del dante causa, da applicare sulla pensione di riversibilità, vanno determinati in misura intera sulla pensione teorica al 31 dicembre 1981, determinata con i criteri innanzi indicati. Naturalmente, va tenuta presente la disposizione contenuta nel 2° comma dell'art. 1, in base alla quale gli aumenti in misura fissa, indicati nella tabella allegata alla legge e riportati nel numero precedente, per le pensioni di riversibilità spettano in ragione del 60 per cento.

Il mese scorso ho anche accennato all'art. 6 della legge, che concede maggiorazioni dei miglioramenti determinati in misura percentuale ed in misura fissa, decorrenti dal 1° gennaio 1985, in rapporto alle categorie di appartenenza e alle date di cessazione dal servizio degli interessati.

In concreto le maggiorazioni risultano, rispettivamente, pari al 20 per cento dei predetti miglioramenti a decorrere dal 1° luglio 1985, al 35 per cento a decorrere dal 1° gennaio 1986 ed, infine, al 45 per cento a partire dal 1° luglio 1987.

Riassuntivamente, lo sviluppo delle maggiorazioni è quello risultante dal seguente quadro sinottico, con l'avvertenza che i numeri che si susseguono si riferiscono, singolarmente, alla percentuale d'aumento, alla quota fissa nella misura intera per le pensioni dirette normali liquidate con l'anzianità massima, ovvero a seguito di esonero per limiti massimi di età o per dispensa dall'impiego con qualsiasi durata del servizio utile, nonché per le pensioni privilegiate e, la terza cifra, alla quota fissa dovuta alle pensioni di riversibilità di ogni categoria; il tutto con riferimento ai quattro gruppi, nei quali le pensioni sono da collocarsi in rapporto

Personale non dirigente delle F.S.

		Lire	Lire
1° gruppo			
dal 1° gennaio 1985:	18,00%	609.900	365.940
dal 1° luglio 1985	3,60%	121.980	73.188
dal 1° gennaio 1986	6,30%	213.465	128.079
dal 1° luglio 1987	8,10%	274.455	164.673
2° gruppo			
dal 1° gennaio 1985	10,00%	338.700	203.220
dal 1° luglio 1985	2,00%	67.740	40.644
dal 1° gennaio 1986	3,50%	118.545	71.127
dal 1° luglio 1987	4,50%	152.415	91.449
3° gruppo			
dal 1° gennaio 1985	7,80%	264.300	158.580
dal 1° luglio 1985	1,56%	52.860	31.716
dal 1° gennaio 1986	2,73%	92.505	55.503
dal 1° luglio 1987	3,51%	118.935	71.361
4° gruppo			
dal 1° gennaio 1985	3,00%	101.700	61.020
dal 1° luglio 1985	0,60%	20.340	12.204
dal 1° gennaio 1986	1,05%	35.595	21.357
dal 1° luglio 1987	1,35%	45.765	27.459

Personale dirigente delle F.S.

		Lire	Lire
1° gruppo			
dal 1° gennaio 1985	20,30%	687.900	412.740
dal 1° luglio 1985	4,06%	137.580	82.548
dal 1° gennaio 1986	7,105%	240.765	144.459
dal 1° luglio 1987	9,135%	309.555	185.733
2° gruppo			
dal 1° gennaio 1985	14,80%	501.600	300.960
dal 1° luglio 1985	2,96%	100.320	60.192
dal 1° gennaio 1986	5,18%	175.560	105.336
dal 1° luglio 1987	6,66%	225.720	135.432
3° gruppo			
dal 1° gennaio 1985	19,20%	650.400	390.240
dal 1° luglio 1985	3,84%	130.080	78.048
dal 1° gennaio 1986	6,72%	227.640	136.584
dal 1° luglio 1987	8,64%	292.680	175.608

alla data di decorrenza delle medesime, così come è stato specificato nell'articolo di giugno.

L'art. 8, oltre ad introdurre un criterio differenziale nella concessione dei benefici economici, in relazione agli anni di servizio utile ed alla categoria della pensione, su cui ho ampiamente riferito nella precedente occasione, dispone che i cennati miglioramenti vengano erogati d'ufficio dalle Direzione provinciali del tesoro che hanno in carico le relative partite di pensione, sulla base dei dati risultanti dai propri atti. La stessa disposizione consente, altresì, per l'acquisizione, nei singoli casi, dell'anzianità di servizio utile ai fini di pensione, che le Direzioni medesime, ove tale elemento non sia rilevabile dalla documentazione in possesso, si avvalgano di apposite dichiarazioni rese e sottoscritte dagli interessati, ai sensi e per gli effetti della legge 4 gennaio 1968, n. 15.

Infine, la norma contenuta nell'ultimo comma di tale articolo impone alle Amministrazioni centrali e agli Uffici periferici che provvedono alla concessione dei trattamenti di quiescenza di indicare, sul provvedimento e sugli altri atti in base ai quali viene attribuito il trattamento pensionistico definitivo o provvisorio, oltre all'anzianità utile considerata ai fini della determinazione del trattamento stesso e alla data di nascita dell'interessato, anche il profilo professionale, il livello o la categoria di appartenenza, la qualifica e la classe di retribuzione, il numero degli anni richiesto per il conseguimento della percentuale massima di liquidazione nonché l'età prevista dallo specifico ordinamento per il collocamento a riposo d'ufficio. Qualora la cessazione dal servizio avvenga per raggiunti limiti di età, il competente Ufficio dovrà farne esplicita menzione nel provvedimento concessivo della pensione.

Per quanto riguarda i ferrovieri, l'art. 9 della legge statuisce, con la decorrenza del 1° maggio 1985 ed a carico dei dipendenti in attività da detta data, l'aumento della ritenuta in favore del Fondo pensioni del personale dell'Azienda ferroviaria dal 7,06 per cento all'8,25 per cento.

La medesima elevazione viene estesa anche ai contributi di riscatto o di riconoscimento dei servizi pre-ruolo a titolo oneroso, relativamente alle domande presentata a partire dalla stessa data del 1° maggio 1985.

Non si possono concludere queste note senza ricordare l'art. 7 della legge, che è quello che ha lasciato il cosiddetto amaro in bocca a migliaia di ferrovieri pensionati.

Invero, il predetto articolo prevede la riliquidazione del trattamento di quiescenza — mediante l'adozione di appositi provvedimenti formali — di alcune categorie di personale dello Stato, già inquadrato nei livelli retributivi e collocato a riposo in epoca posteriore alle date di decorrenza giuridica dei rispettivi nuovi ordinamenti introdotti dalla legge 2 luglio 1980, n. 312, con la valutazione dell'intera anzianità pregressa sulla base delle norme successivamente emanate in favore degli appartenenti alle medesime categorie di personale, anche se non più in servizio alla data di entrata in vigore delle norme predette. In sostanza, beneficia della riliquidazione il personale appresso indicato, ove si sia trovato in costanza d'impiego almeno alla data posta fra parentesi: a) personale civile e militare dello Stato (1° gennaio 1978); b) personale della Scuola (1° giugno 1977); c) personale dell'Amministrazione dei Monopoli (1° luglio 1977). La perequazione avrà effetto dal 1° gennaio 1986, ma i conseguenti benefici verranno corrisposti per il 50 per cento dallo stesso 1° gennaio 1986 e per il restante 50 per cento dal 1° gennaio 1987.

Ora, non è chi non veda come le dette disposizioni abbiano discriminato i dipendenti delle F.S., dell'Amministrazione delle poste e degli Enti locali, i quali si siano trovati nelle medesime condizioni d'impiego rispetto ai propri nuovi ordinamenti giuridici-economici intervenuti pressoché nella medesima epoca di quelli degli altri statali.

Tuttavia, una nota di buon auspicio è rappresentata dall'impegno assunto dal Ministro per la Funzione Pubblica ad estendere l'operatività delle disposizioni surriferite alle categorie ora non ammesse, nella considerazione, altresì, che per quanto attiene ai ferrovieri ed ai postelegrafonici, la loro esclusione non può neppure giustificarsi con l'appartenenza ad un diverso sistema pensionistico, così si verifica per i dipendenti degli Enti locali, dato che per i primi il trattamento di quiescenza è regolato dallo stesso Testo Unico dei dipendenti civili e militari dello Stato.

Rinvio ad una prossima occasione l'estensione di qualche esempio concreto concernente il procedimento per l'attribuzione dei miglioramenti concessi dalla legge finora illustrata. ■

E qui rispondo a...

Tranquillizzo il sig. **Gianfranco Gabrielli** da Fabrica di Roma che, avendo presentato domanda di dimissioni in data anteriore al 29 gennaio 1983, anche se per una decorrenza susseguente a quest'ultima, ha titolo a percepire l'indennità integrativa speciale nella misura intera, senza incorrere nella decurtazione correlata al nuovo sistema di computo. Infatti, la disposizione — in base alla quale l'indennità stessa va determinata in ragione degli anni di servizio utile ai fini di pensione — fa riferimento soltanto alla data di presentazione della domanda di dimissioni (29 gennaio 1983) e, quindi, opera a far tempo dalla data anzidetta, senza alcuna incidenza per effetto della decorrenza prescelta per il trattamento di quiescenza. Naturalmente, ove la Direzione provinciale del tesoro non avesse ancora rettificato l'errore nel quale è incorsa, l'interessato deve rivolgersi direttamente al prefato Ufficio, trattandosi di assegno accessorio rientrante nella esclusiva competenza del medesimo.

La pensione già usufruita dal sig. **Giacinto Serafin** da Milano è stata compiutamente regolarizzata sia per effetto dell'inclusione nella base pensionabile della posizione stipendiale conferitagli in base al D.P.R. n. 804 del 1982 e sia per la valutazione del servizio militare nonché di quello ferroviario reso nella posizione di avventiziato; in particolare, il computo dei predetti periodi ha determinato l'aumento dell'anzianità utile complessiva da 31 a 36 anni. Il relativo ruolo di variazione è stato trasmesso alla locale D.P. del tesoro in allegato al Mod. R. 51 n. 836 del 29 gennaio 1985.

Informo il sig. **Tomaso Ratto** da Chivasso che la liquidazione della sua pensione si trova in fase di elaborazione meccanografica. Il lieve ritardo è dipeso dalla necessità di includere nel relativo computo a. 2 m. 2 e g. 2 di periodi assicurativi vantati presso l'INPS, dei quali ne era stata richiesta tempestivamente la ricongiunzione ai sensi della legge n. 29 del 1979. Di conseguenza, la durata del servizio utile può ora calcolarsi in modo completo, pari ad a. 35 m. 6 e g. 22 da arrotondarsi ad anni 36. Quest'ultima circostanza, peraltro, non potrà avere alcuna influenza riduttiva sull'indennità integrativa speciale spettante al pensionato, dato che il di lui collocamento a riposo non può considerarsi avvenuto anticipatamente rispetto alla data fissata dall'ordinamento per l'esonero d'ufficio, nella considerazione che la protrazione del rapporto d'impiego era avvenuta in virtù della legge n. 54 del 1982 e poi volontariamente rescisso prima della scadenza massima consentita. Per intanto, l'interessato continuerà a percepire l'acconto di pensione calcolato su 33 anni erogatogli direttamente dall'Azienda tramite la B.N.L. ancora per alcuni mesi e cioè fino alla chiusura delle anticipazioni di pensioni in atto, operazione che per necessità meccanografiche viene ripetuta ogni anno con una certa periodicità; dopo di che la D.P. del tesoro di Torino gli corrisponderà mensilmente il rateo di pensione ed il conguaglio maturato in rapporto alle anticipazioni ricevute dalle F.S.

Ritengo che quanto ho esposto nella parte generale in tema di applicazione della legge concernente la perequazione delle pensioni pubbliche abbia dissipato le incertezze e i dubbi esternati dal sig. **Enrico Pratolongo** da Genova, posto che le notizie da lui riportate non sono attendibili.

ANCONA

Nascite. La cicogna ha portato Fabio Ierzognito, in casa di Claudio Piunti, C.S. Sup. a Cupra Monti. A Claudio e alla moglie Bibiana le più vive felicitazioni.

Strepitosa Vittoria di Orlando Santini, Conduttore di Ancona, laureatosi a Arezzo Campione It. dei ferrovieri alla 13ª «Scalata al Castello», prestigiosa corsa campestre.

Quiescenze. Ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età il Dirigente Superiore Ing. Bruno LA ROSA, apprezzato Capo dell'Ufficio I.E.. Auguri di una lunga e serena quiescenza.

I nostri lutti. Profonda costernazione ha suscitato l'improvvisa morte dell'ex Capo Gestione Livio Concetto, del Capo Treno in pensione Primo Straccia e del Capo Stazione Sovrintendente a riposo Enrico Tartaglini. Gli amici e i colleghi di S. Benedetto del Tronto nel ricordarli esprimono le più sentite condoglianze. Commosso cordoglio per la morte del Capo Stazione Sup. Luigi Rossi molto conosciuto nell'Impianto di Falconara M.ma e attualmente distaccato presso l'Ufficio Lavori Comp.le. Si è spento Silvio Legato Capo Stazione Superiore Dirigente la stazione di Porto Recanati. Ci ha lasciato improvvisamente Alessandro Ferretti Segretario Sup. di 1ª Cl. Capo Reparto Concessioni biglietti dell'U.P.C. di Ancona. Alle famiglie le condoglianze di tutto il personale degli Uffici Comp.li.

BARI

Nastro Rosa. La cicogna ha portato Brigida in casa dell'Ausiliario Nino Saltarelli della stazione di Foggia. Auguri e felicità alla piccola, alla sorellina Mariangela, ai genitori ed al nonno Dionigi Baldassarre, Manov. della staz. di Molfetta.

Onorificennza. Complimenti vivissimi a Vincenzo De Alto, già Appl. Capo della Segr. Comp.le, che recentemente è stato nominato Cavaliere Ufficiale.

Marcia nuziale. Si sono uniti in matrimonio Aldo Quartulli figlio del Capotreno a riposo Giovanni e la sig.na Maria Carbonara. Ai novelli sposi le nostre felicitazioni.

Quiescenze. Sono stati collocati a riposo: il Tecn. Domenico Zambetti della Sq. Rialzo di Bari; l'Aus. Giuseppe Tamma del D.L. di Bari; i Tecn. Giovanni Capurso e Michele Massaro del 14° Tr. Lav. di Santeramo; l'Op. Qual. Giuseppe Maffione del 18° Tr.Lav. di Barletta; l'Op. Qual. Benvenuto Conte della 4ª Unità Speciale; il Tecn. Michele Carella della Zona 22.3.IS di Foggia; i Verific. Giovanni Concilio e Guido La Gatta della Sq. Rialzo di Foggia; il Tecn. Filippo Carlini del D.L. di Taranto; il C. Tecn. Sup. Rosario Santoro dell'O.G.R. di Foggia; il Manovr. Vincenzo Lioce e l'Ass. Capo Mario Auciello della staz. di Foggia; il Capotreno Giovanni Sardella e gli Ass. Viagg. Domenico Grandolfo e Giacomo Milillo del D.P.V. di Bari; il Segr. Sup. di 1ª cl. Emanuele Fiore dell'Uff. Comm.le e Traff. Comp.le; il C.S. Sup. Cesare Marsella del 4° Rep. Mov. di Taranto; l'Op. Qual. Luigi Siciliano del 1° Tr. Lav. di Termoli; il Comm. Domenico Avantaggiati dell'Uff. I.E. Comp.le; l'Ausil. di Staz. Michele Del Medico della staz. di S. Giorgio; l'Ass. Capo di Staz. Antonio Senerchia della staz. di Bari C.le; il Tecn. Giuseppe Carrisi del 28° Tr. Lav. di Lecce; l'Aus. di Staz. Giuseppe Ferracin della staz. di Ceri-

Due linee centenarie

LA PALERMO-CATANIA

Il centenario della linea ferroviaria Palermo-Catania è stato ricordato a Palermo con una significativa cerimonia allestita nei locali della stazione di Palermo Notarbartolo.

Fu infatti nel 1860, dopo l'unità politica dell'Italia, che ebbe inizio un concreto piano di costruzioni ferroviarie e vennero, fra l'altro, progettati i vari tronchi della linea Palermo-Catania. Ma soltanto venticinque anni dopo, col completamento della galleria di Marianopoli, il tratto di linea potè dirsi concluso ed il 1° agosto 1885 il primo treno collegava le due città.

L'iniziativa di ricordare la ricorrenza, nell'attuale momento in cui notevole è lo sforzo dell'Azienda per la realizzazione di un vasto piano di ammodernamento, rilancio del trasporto su rotaia, è venuta dall'Unione Filatetica Siciliana che ha allestito una importante mostra storica esponendo cartoline d'epoca, annulli postali, disegni originali del grande progetto, foto dei lavori in corso e cimeli ferroviari.

Il significato culturale dell'iniziativa è stato illustrato dal Presidente dell'Unione Filatelica, Nino D'Aquila, mentre a fare gli onori di casa è stato il Direttore Compartimentale di Palermo, Ing. Colombo. Fra i numerosi intervenuti all'inaugurazione della mostra, la Prof.ssa Elda Pucci, ex Sindaco di Palermo, che ha tagliato il tradizionale nastro tricolore.

Coppe e riconoscimenti sono stati attribuiti ai collezionisti ed al titolare della stazione di Palermo Notarbartolo, Capo Stazione Sovrintendente, F. Paolo Macaluso, che ha esposto una serie di lanterne ferroviarie di epoche diverse.

Giuseppe Giambanco

LA REGGIO CALABRIA-VILLA SAN GIOVANNI

La linea ferroviaria Reggio Calabria C.le-Villa S.G.-Scilla ha compiuto 100 anni. Realizzata dalla Soc. per le Strade Ferrate del Mediterraneo che ne curò per lungo tempo la gestione, la linea Reggio C.le-Scilla fu attivata in due date differenti. Il tratto Reggio C. Succursale-Reggio C. C.le, ultima appendice della dorsale tirrenica, fu attivato il 10 maggio 1881; il tratto R.C. Succursale-Villa S.G., 11 km di ferrovia con andamento curvilineo fino a Catona e rettilineo fino a Villa S.G., fu inaugurato il 10 maggio 1984; l'ultimo tratto fino a Scilla, della lunghezza di 9 km, per la cui realizzazione sono state necessarie notevoli opere murarie, viadotti, gallerie e muri di contenimento, venne aperto all'esercizio il 28 dicembre 1885.

Son trascorsi quindi 100 anni (le date non coincidono perfettamente ma sarebbe pignoleria pretenderlo) da quel 10 maggio 1884, giorno in cui un treno percorse la nuova linea Reggio C. Succursale-Villa S.G. inaugurandola col suo primo storico viaggio.

Alcune vetture a due assi trainate da due locomotive gr. 370 R.M., costruite nel 1879, componevano lo storico trenino che, stracolmo di cittadini reggini, la mattina del 10 maggio di oltre 100 anni fa mosse dalla stazione di Reggio C. Succursale alla volta di Villa S.G. dove era ad attendere il suo arrivo un folto pubblico affluito anche dai paesi vicini.

Per ricordare lo storico avvenimento, il D.L.F. di Villa S. Giovanni ha organizzato una cerimonia commemorativa il cui programma comprendeva: una esposizione di Filatelia Tematica, una esposizione di cartoline d'epoca dell'area dello Stretto, una mostra di modellismo ferroviario. Le Poste, inoltre, hanno concesso un annullo speciale illustrante la locomotiva che trainò il convoglio inaugurale. Era anche previsto un viaggio commemorativo su trenino d'epoca. Ma del trenino è giunta solo la locomotiva. I tanti scolari, accorsi con entusiasmo alla stazione di Villa S.G. pregustando un viaggio su un insolito treno, si sono dovuti accontentare di ammirare la vecchia gloriosa vaporiera (una 625 del 1904) che, tirata a lucido, ha fatto bella mostra di sé sul primo binario di stazione dando anche dimostrazione di piena efficienza andando più volte su e giù abilmente manovrata dal suo personale di macchina.

Alla cerimonia era presente il Sindaco di Villa S.G. Avv. Delfino, l'ing. Millemaci Capo Ufficio Movimento, il Dr. Bellantoni Capo Ufficio Sanitario, il Dr. Bazzano Capo Divisione 1ª e 2ª unificate dell'Ufficio Movimento; ha fatto gli onori di casa il Capo Reparto Movimento d'Impianto di Villa S.G. Sig. Iorio.

Giulio Giulietti

Tramite il Dopolavoro Ferroviario di Novi Ligure, il Cav. Michelangelo Mori — Capo Stazione Sovrintendente in pensione — ci ha fatto pervenire una bella e antica foto della stazione di Novi S. Bovo nel 1907. Il Cav. Mori è un appassionato raccoglitore di vecchie fotografie e documenti personali di ferrovieri in pensione ed è riuscito ad allestire una preziosa collezione di circa 250 pezzi tra foto e documenti d'epoca. Con questi materiali, nel 1979 è stata anche allestita una interessante mostra storico-fotografica in occasione del 125 anniversario della ferrovia Torino-Genova.
Ma torniamo alla fotografia: purtroppo non abbiamo nessuna informazione a corredo dell'immagine. Qualcosa, però, si può dire. Per esempio, che si tratta di una foto con una storia un po' «battagliata», lo si può dedurre dalle piegature, le scrostature che si sono accumulate in quasi ottant'anni di vita. Questa foto e alcuni dei suoi protagonisti hanno visto e vissuto due guerre mondiali... e si vede. Si tratta di un'immagine ufficiale dello staff della stazione: tutti hanno il berretto in testa e i baffi freschi di pettine. Nessuno sorride e le pose sono molto convenzionali: l'importanza dei ruoli si può indovinare anche solo dalla collocazione nel gruppo. Dal centro, in prima fila, via via fino ai lati dell'ultima, si snoda la gerarchia della stazione. La bandiera italiana con stemma sabaudo fa da patriottico sfondo.
Una foto un po' impettita, un po' rigida, dove l'unica nota estrosa è il cappello sulle ventitré dell'ultimo personaggio a destra in seconda fila. Chi ne sapesse di più può scriverci. Saremo ben lieti di trovare nomi e storie racchiusi in questa foto. ■

gnola; il Macch. Antonio De Pinto del D.L. di Bari; il Segr. Sup. di 1ª cl. Nicola Quarto dell'Uff. Mater. e Traz. Comp.le. A tutti gli auguri di lunga e serena quiescenza.

BOLOGNA

Esodi. Hanno lasciato il servizio per limiti di età: il Macch. Otello Alti del D.L. di Bologna Centrale; l'Aiuto Macch. Raffaele Cacciari del D.L. di Bologna C.le; l'Ausiliario Domenico Colombani della Sq. Rialzo di Piacenza; Il Capo Gest. Sup. Marino Marchi, titolare della Gestione Bagagli di Rimini; il Tecnico Vincenzo Mazzoli del DL.L. di Bologna C.le; il Guardiano Mario Turlon di Monselice; il Capo Treno Ennio Tarlazzi del DPV di Faenza; il Capo Gest. Sovr. Liberato Amicosante, titolare della Gestione Bagagli e Colli Espressi di Bologna Centrale; il Cond. Antonio Bertozzi del DPV di Rimini; il Segr. Sup. di 1ª Cl. Giacomo De Vito dell'O.G.R. di Rimini; il Dev. Capo Mauriziano Masina della stazione di Bol. S. Donato; il Capo Tecn. Sovr. Mario Poli dell'Ufficio Lavori di Bologna (per la sua grande competenza ed esperienza un vero «mago» dell'armamento); il Capo Gest. Sup. Gino Tognocchi di Parma; il Tecnico Carlo Ennio del Tr. 32° di Rovigo; il Guardiano Maria Fraccon di Monselice; il Cond. Luigi Libelli del DPV di Piacenza; l'Ass. Viagg. Ezio Iacchelli del DPV di Bologna; il Macchinista TM Arrigo Bedinelli del DL di Bol. S.D.; l'Op. Qual. Giorgio Borelli del Tr. 6° di Parma; il Tecnico Giovanni Brazzarotto del Tr. 32° di Rovigo; il Segr. Sup. di 1ª Cl. Carlo Carloni dell'Uff. Ragioneria; il Macch. Federico Gennari della R.L. di Parma; il Dev. Capo Nello Mari di Modena; il Tecnico Gastone Saccardin del Rep. TTU di Bologna; il Capo Treno Luigi Toselli del DPV di Bol. C.le; il Seg. Sup. Dante Fiorentini dell'Uff. I.E. di Bologna; il Capo Staz. Bruno Campioni di Ceregnano; il Tecnico Pietro Pasini della Sq. Rialzo di Faenza ed infine l'amico Carlo Marchi, Capo Gest. Sup. al Centro di Tass. e Cont. di Bologna.
A tutti gli auguri di una lunga e serena quiescenza.
Lutti. È deceduto il Guardiano Loris Zondini della stazione di Rimini. Ai familiari le più sentite condoglianze.

CAGLIARI

Villamassaria, centro agricolo e importante nodo ferroviario del Sulcis Iglesiente, ha festeggiato il 15 giugno un suo eccezionale abitante: l'ex cantoniere Giuseppe Pinna, centenario. Presenti alla festa dell'arzillo pensionato il figlio Giacomino, Guardiano in quiescenza e altri parenti tra i quali il nipote Gian Paolo Spada, Capo Gestione a Villamassargia.
Un altro simpatico pensionato, il più noto a Cagliari, è salito di recente nelle cronache sportive. Si tratta di Francesco Tocco, novantenne, ex operaio qualificato 1ª classe del Deposito Locomotive di Cagliari. Ha partecipato ai Campionati mondiali di atletica leggera «master 1985», tenutisi a Roma dal 20 al 29 giugno u.s. Ha vinto degnamente i 200 metri piani, tagliando il traguardo con netto vantaggio sugli altri velocisti. Ai due anziani pensionati le nostre felicitazioni.
Due nuovi Cavalieri al merito della Repubblica nell'Ufficio Movimento di Cagliari: Mario Casu, Capo Stazione Sovrintendente della Scuola Professionale e Luciano Todde, Capo Personale Viaggiante del Nucleo Elettrocontabile ai quali da queste colonne facciamo pervenire le nostre congratulazioni! Il Segretario Salvatore Leone, dell'Ufficio Movimento, ha sposato la signorina Giuseppina Olias nella chiesa dedicata a Sant'Ambrogio in Monserrato di Cagliari. Auguri agli sposi.

FIRENZE/Un. Dist.

Decessi. È morto di recente, il Segretario Superiore Giotto Nardi dell'Ufficio Ragioneria Materiale e Trazione.
Gli amici, nel ricordarlo con affetto, desiderano porgere alla moglie e ai familiari le più sentite condoglianze.
Sincere e sentite condoglianze an-

che al dr. Silvio Balsamo, Ispettore Principale della Divisione Contabilità Prodotti, che di recente ha perduto la madre.
È deceduta in questi giorni la madre del Segr. Sup. Mario Marguccio dell'URMT.
A lui e ai suoi familiari le più sincere condoglianze.
È deceduto in servizio il Commesso Gianfranco Matteucci del CVB.
È pure deceduto il padre dell'Ausiliario Emiddio Fierro, dell'Op. Qualificato Ario Parrini, del Segretario Silvana Giuntini, dell'Applicato Capo r.e. Mauro Corsini e la madre del Segr. Sup. Maria Fossi.
A tutti gli amici del CVB. di Firenze e alle loro famiglie, sentite condoglianze.
Nascite. È nato Manuel al Segr. Alessandro Baldi dell'Uff. Rag. Mat. e Trazione. È nato Lorenzo all'Applicato Sonia Carcasci del CVB; Sara all'Applicato Vittorio Montelatici della DCP; Marco al Capo Treno Giulio Pieratti dell'URMT; Giada all'App. Roberto Francalanci; Francesca al Segr. Piero Puccioni dell'URMT e Elena al Seg. Cinzia Meucci della Div. Cont. Ai bambini tanta felicità, ai genitori tante sincere congratulazioni.
Pensionamenti. Hanno di recente lasciato il servizio l'Op. Qualif. Fosco Ligi; l'Op. Qualif. Mariso Turillazzi; l'Applicato Capo r.e. Alfio Vaselli; il Segretario Sup. Vittorio Attanasio; il Segretario Sup. 1ª cl. Raul Corsi; il Segretario Sup. 1ª cl. Renato Terrosi; il Seg. Sup. Marcello Filipponi della divisione Contabilità Prodotti. Ai cari amici, tutti del CVB, vadano i migliori auguri per la vita avvenire.
Onoreficienze. Sono stati di recente insigniti Cavalieri il Segretario Sup. Elio Renato Di Cicco e il Segretario Sup. 1ª cl. Angiolo Nerini del CVB. Sincere felicitazioni.
Laurea. Si sono di recente laureati con il massimo dei voti: Lilina figlia del Segretario Sup. 1ª cl. Francesco Ciraolo del CVB; Alberto figlio del Segretario Aldo Zecchi dell'URMT e suo fratello Andrea.
Ai neo dottori e alle loro famiglie sentite felicitazioni.

GENOVA

Mesto commiato a Genova Principe dove una grande folla si è stretta intorno al feretro dell'ing. Cesare Romano, Direttore Compartimentale, in partenza per la Sicilia, sua terra natale. Al rito funebre, accanto a numerosi ferrovieri giunti dagli impianti periferici e da altri Compartimenti, erano presenti il Sindaco della città Fulvio Cerofolini, il Direttore Generale Ing. Misiti, il Direttore Compartimentale di Roma ing. Mori, l'ing. Gallo attuale responsabile della sede vacante, l'ing. Melis e l'ing. La Torre.
Ai familiari dell'ing. Romano giungano da queste colonne i sensi del nostro commosso cordoglio.
Formuliamo sentite condoglianze ai familiari di Giuseppe Bafico Tecnico I.E., Michele Pandiscia Conduttore, Sergio Cenci Verificatore e Paris Mori Ausiliario di Stazione, recentemente scomparsi.
Festeggiati dal personale dei rispettivi impianti hanno lasciato l'Azienda il Capo Stazione Sovrintendente Flero Salucci di Genova Sampierdarena; il Segretario Superiore di 1ª classe Pasquale Contini dell'Ufficio Lavori; il Segretario Superiore dell'U.P.C. Armando Pitto; il Capo Gestione Superiore Lorenzo Martella e l'Assistente di Stazione Carlo Bonfiglio della stazione di Savona. A tutti auguri d'ogni bene e di lunga vita.
Cristina, secondogenita, è giunta ad allietare la famiglia della signora Marcella Fiorillo dell'UPC e di Giorgio Carpinelli, segretario dell'Ufficio Ragioneria. Ai genitori e al fratellino vivissimi auguri.

NAPOLI

Nascite. È nata Sara alla sig.ra Franca Macallé, moglie del c.s. Antimo Mangiacarra della stazione di Carpinone; Francesca è nata alla sig.ra Olimpia Di Lauro, moglie dell'Ispettore P/le Gustavo Guarnieri della 4ª Unità Speciale; Daniela è nata alla Sig.ra Maria Antonietta Di Perno, consorte del Segr. Sup. Michele Postiglione pure della 4ª Unità Speciale. Alle neonate ed ai felici genitori moltissimi auguri.
Lauree. Liberata Langella, figlia del Macch. Pasquale del Deposito Locomotive di Napoli Smist., ha conseguito la laurea in Matematica; Nicola Chiusolo, figlio di Giovanni Segr. Sup. dell'Ufficio Movimento Comp/le, si è laureato in Economia e Commercio con 110 e la lode. Ai neo dottori le nostre congratulazioni.
Commiati. Hanno lasciato il servizio ferroviario perché collocati a riposo: il CPV Sup. Girolamo Marano, del D.P.V. di Salerno; il C.G.Sovr. Attilio De Pierro, della stazione di Benevento; l'Op. Qual. Michele Di Marzo, del D.L. di Napoli Smist. il C.G. Sup. Cesare D'Incecco, della stazione di Salerno; il Macch. Salvatore Di Peso, del D.L. di Napoli C.F.; il Tecnico Nicola Farese, della Zona IE 22.3 di Apice; l'Assistente C. Gennaro Caccavale, della stazione di Napoli Smist.; il Dev. Eduardo Ciocchi, della stazione di Falciano M.; l'Op. Qual. Pasquale Coccaro, del 30° Tronco Lavori di Salerno; il Guard. Ugo Brignola, della stazione di Telese; il C. Tec. Sup. Giovanni Coia, dell11° Tronco. Lavori di Capua; il Gestore di 1ª cl. Antonio Chirichella, della fermata di Casalbore; il C.S.Sup. Donato Salvia, della stazione di Picerno; il Tecnico Tommaso Lauria, del D.L. di Napoli C. Flegrei; l'Op. Guido Mannello, della Stazione di Telese; il Macch. Raffaele Natale, del D.L. di Napoli Sm.; l'Op. Qual. Felice D'Angelo, del 34° Tronco di Battipaglia; il Guardiano Guido D'Antonio, della stazione di Nocera Inf. il Guard. Pasquale Desiderio, della stazione di Angri; il Tecnico Rocco Marcantonio, dell'8° Tronco Lavori di Cancello; il Macch. T.M. Ermandes Parisi, del D.L. di Napoli C. Flegrei; il Manovr. Pasquale Miele, del D.L. di Napoli Sm.; il Segr. Sup. Eduardo Minichini, dell'Ufficio Trazione Comp. e il Tecnico Pasquale Sergio anche dell'Ufficio Trazione. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.
Onorificenze. L'Appl. C. Umberto Figliuolo, del Rep. IE 22/E di Benevento è stato insignito del titolo di Cavaliere della R.I. Complimenti per l'ambito riconoscimento.
Decessi. Sono improvvisamente venuti a mancare all'affetto dei propri cari la moglie dell'Ispettore P/le Ing. Carmine Di Maio, dell'Ufficio Lavori Comp/le e il padre del Segr. Giovanni D'Avino, della 4ª Unità Speciale. Formuliamo le nostre più sentite condoglianze.
Nozze. Si sono uniti in matrimonio il Segr. Tec. Vincenzo Basile dell'Officina G.R. di S. M. La Bruna e la Sig.na Giuseppina Manco. Auguri affettuosi.

Un grazie ai colleghi

Cara «Voci»,
sono un ferroviere della stazione di Fabriano, in ferrovia da sedici anni e da quasi altrettanti lettore e abbonato di «Voci» che ha bisogno di ringraziare tante persone (tutti ferrovieri) e che lo può fare soltanto attraverso il nostro giornale. Nel maggio 1983 sono stato operato in un ospedale di Parigi perché affetto da condrosarcoma, tralascio i successivi interventi ma voglio ringraziare tutti coloro che mi hanno aiutato. Comincio dal sig. Romolo Duca, C.S. Sovr. titolare della stazione di Fabriano che è stato molto comprensivo nei miei riguardi e che mi ha aiutato molto nei confronti dell'Azienda e dell'Ufficio Sanitario, peraltro coordinato dall'ottimo staff degli uffici Cassa e Segreteria. Ringrazio tutti i ferrovieri, nessuno escluso, della stazione di Fabriano, dei P.L., dell'Ufficio D.V. e della ditta appaltatrice V.A., sempre di Fabriano, che mi hanno aiutato concretamente. Ringrazio i ferrovieri e gli amici degli Uffici Biglietteria e Prenotazioni di Roma Termini (dove ho lavorato dal 1971 al 1976) che altrettanto concretamente mi hanno aiutato donandomi anche del sangue quando ne ho avuto bisogno. Devo inoltre ringraziare qualcuno, non so nemmeno chi, della Direzione Generale, forse proprio il sig. Direttore Generale, per un sussidio richiesto ed elargitomi nel mese di gennaio di quest'anno. Approfitto di questa lettera per salutare i colleghi e gli amici della stazione di Brennero (dove ho lavorato dal 1977 al 1981) che mi sono stati vicini in questa triste vicenda. Questa terribile peripezia è servita a farmi vedere che ho molti amici in giro per l'Italia e dico ancora grazie, grazie di cuore a tutti.

Gianfranco Di Somma - Fabriano

PALERMO

Laurea. Si è laureato in Medicina e Chirurgia, conseguendo la votazione di 110 e la lode, Angelo Marchese, figlio dell'Assistente di Stazione Giuseppe, della stazione di Marsala. Al neo-dottore esprimiamo vivi rallegramenti ed auguri di un brillante avvenire.
Mostre. Notevole successo di pubblico ha riscosso la mostra di pittura che i colleghi Mimmo Ganci e Pippo Massa degli Uffici Personale e Ragioneria, hanno allestito nel salone delle feste del Depolavoro

Ferroviario di Palermo. Congratulazioni.

Fiori d'arancio per il rag. Filippo Piro, Segretario presso l'Ufficio Ragioneria Compartimentale, che ha sposato la signorina Maria Farinella, e per il Macchinista Antonio Chiommino, del Deposito Locomotive di Palermo, che si è unito in matrimonio con la Sig.na Maria Stella Corrao, figlio del Tecnico F.Paolo, della Zona 12.E di Palermo. Auguri di felicità.

Cicogna express per Francesco Maria Maggi, dell'Applicato G. Battista, dell'Ufficio Sanitario Compartimentale; per Eleonora Foderà, dell'Assistente di Stazione Salvatore, della stazione di Trapani; per Emanuela Cracolici, dell'Assistente di Stazione Emanuele, della stazione di Ragattisi Birgi; per Valeria Terrana, dal Conduttore Antonino, del D.P.V. di Agrigento; per Gisella Di Stefano, del Conduttore G. Battista, del D.P.V. di Castelvetrano; per Rosa Maria Ippolito, dell'Operaio Qualificato Gaetano, della Squadra Rialzo di Palermo.

Esodi. Molto festeggiato da amici e colleghi in occasione del collocamento a riposo il controllore Viaggiante Superiore Giuseppe Naccari, del Nucleo Controllori Viaggianti di Messina.

Hanno anche lasciato l'Azieenda, dopo oltre quarant'anni di servizio, il Segretario Superiore Giuseppe Enea, dell'Ufficio Ragioneria Compartimentale, il cav. Orazio Platania, Titolare di Acitrezza, ed il capo Stazione Superiore Angelo Cipolla, titolare della stazione di Mascali.

I nostri lutti. Sono recentemente deceduti: il geom. Paolo Arsena, padre del Dirigente Generale ing. F. Paolo, Capo della 5ª Unità Speciale; il padre del Segretario rag. Giacomo Serio, dell'Ufficio Personale Compartimentale, il padre dell'Applicato Capo cav. Achille Porcasi, dell'Ufficio Personale Compartimentale, il Segretario Superiore di 1ª classe a riposo Ettore Calabrese, già in servizio presso l'Ufficio Personale Compartimentale di Palermo. Ai familiari esprimiamo le nostre condoglianze.

REGGIO CALABRIA

Nascite. Si chiama Lipika ed è venuta al mondo per la gioia di papà Renzo Mafrici, C.S. a Villa S.G., e di mamma Maria Flora Mellino, Segretario allo U.P.C.

Fiocco azzurro in casa di Luisa Foletti, Segretario all'Ufficio Commerciale, e del dr. Clemente Aragona, Segr. Sup. al D.L. di Reggio Calabria: è nato infatti il secondogenito Marco che terrà compagnia al fratellino Pasquale. Ai genitori ed ai loro bambini «Voci» augura tanta felicità.

Nozze. Il dr. Orazio Tomasello, Segretario all'Ufficio Commerciale, ha sposato la signorina Carmela Maria Tripepi. Felicitazioni vivissime.

Pensionamenti. Dopo 36 anni di servizio ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età il dr. Francesco Ielo, Segr. Sup. di 1ª classe all'Ufficio Movimento. Auguri sinceri di lunga e serena quiescenza.

Anche per limiti di età è andato in pensione il cav. Giuseppe Crea, C.S. sup.re, titolare della stazione di Motta S.G.-Lazzaro. I colleghi dell'impianto gli inviano, tramite «Voci», un affettuoso abbraccio e tanti auguri di serenità.

Lutti. La redazione di «Voci» porge le più sentite condoglianze: all'ing. Francesco Paolo Arsena, Direttore della 5ª Unità Speciale di Villa S.G., per la morte del padre; all'ing. Getulio Flamini, Capo Ufficio I.E., per l'improvvisa scomparsa del fratello; al C.G. Sup. Mario Gigliotti, in servizio a L.T. Nicastro, per la scomparsa della madre e al C.G. Sup. Carlo Vetere, del Centro Tassazione di Catanzaro, al quale è venuto meno il padre.

ROMA/IMPIANTI

Encomio. Il Direttore Generale ha conferito un «Encomio» all'Aus. di Stazione Giovanni Scipilliti in servizio presso la Stazione di Civitavecchia per aver salvato da annegamento due naufraghi gettandosi nelle gelide acque antistanti il porto, mentre svolgeva il servizio di manovra. Da parte nostra vivissime felicitazioni.

Cicogna-express. Auguri felicissimi per Marta figlia primogenita dell'Ausil. di Staz. Mario Sbardella in servizio a R. Termini, e per Romina, figlia di Mario Palmiera, Ausiliario a Ponte Galeria.

Quiescenze. È fresco pensionato Renzo Manzini Capo Deposito di Roma S. Lorenzo. Gli amici e la redazione di «Voci» gli augurano una serena quiescenza. È andato in pensione Francesco Costa, Segr. Sup. 1ª cl. dell'Ufficio Movimento Comp.le. Gli giungano gli auguri più sinceri per un sereno futuro.

Sono andati in quiescenza anche i Deviatori Capi Antonio Fundarò del Parco Prenestino e Gioacchino Nocella della Cabina ACE di Roma Termini. Inoltre anche il Capo Gest. Sovr. Felci, Dirigente della Segreteria di Roma Tuscolana e l'Ass. Capo Vivaldo Leoni dello stesso Impianto sono andati in pensione. Tutti gli amici della sta-

Il magnifico viaggio

È dall'inizio del secolo che sulle nostre linee, per raccogliere e trasportare missive, vengono usate carrozze postali di proprietà delle F.S. noleggiate all'Amministrazione delle Poste, altre con compartimento espressamente adattato, altre ancora utilizzando compartimenti ordinari delle carrozze da viaggiatori.

Il viaggio di tali veicoli viene regolato da appositi turni e gli agenti preposti obliterano la corrispondenza di competenza con un apposito timbro avente l'indicazione del percorso che il messaggero percorre, cioè bollo dell'ambulante (ufficio in viaggio) o, come avviene ora, con il numero del turno del messaggero. Ovviamente, quanto più regolare è la marcia dei treni con il servizio postale, tanto più la corrispondenza arriva a destino con celerità e sicurezza. L'efficienza di tale servizio è sempre stata vanto sia dell'Amministrazione delle Poste che della nostra Azienda, ma anche fonte di preoccupazione e di critiche, considerando che l'opera perseverante ed efficace di un servizio postale ottimale ha subito e subisce interruzioni o ritardi per vari motivi ma soprattutto durante periodi di particolare gravità. Ma anche in tali tristi eventi — come la guerra —, che potrebbero giustificare ritardi e disguidi, l'efficienza del servizio postale si è dimostrata in tutta la sua pienezza.

A conferma, vi proponiamo il viaggio di una busta raccomandata brutta, rossa, sgualcita, spedita il 14-11-40 — in piena guerra quindi — da Gioia del Colle (Bari) a Bovolone, in provincia di Verona.

Tale busta, diretta al Comando 9° Gruppo - 383ª Sezione -, non risulta giunta a destinazione perché, evidentemente, il Gruppo citato non solo non risultava più a Bovolone, ma neanche a Portogruaro, dove fu rispedita.

È evidente che, giunta a Verona, prima ancora che fosse inviata a Bovolone (non esiste il bollo di arrivo colà), fu — forse da quel Presidio Militare — spedita a Portogruaro. Anche qui, però, il destinatario risultò sconosciuto, tanto è vero che con l'annotazione «non appartiene ai Riparti di Portogruaro» la raccomandata fu restituita al mittente, cioè al Comune di Gioia del Colle.

Non sappiamo il contenuto della missiva, però possiamo senz'altro stabilire che alla busta fu riservato un trattamento di lusso, facendola viaggiare sui vari «ambulanti». Inoltre, e ciò si vuol mettere in particolare evidenza, partita il giorno 14 risulta restituita al mittente il 19 dello stesso, dopo aver raggiunto Verona e Portogruaro.

Ecco dunque, in riepilogo, l'iter percorso dalla raccomandata ed i bolli apposti:

— giorno 14 novembre - Ufficio Postale di Gioia del Colle e ambulante «Lecce-Brindisi-Pescara»;

— giorno 15 - arrivo a Bologna Ferrovia e ambulante Pescara-Milano;

— giorno 16 - «Verona Ferrovia - Race.», ripetuto;

— giorno 17 - ambulante «Ancona-Pescara - 19» e «Ufficio Compartimento Posta Militare Bologna»;

— giorno 18 - ambulante ripetuto di «Portogruaro Telegrafo», ambulante «Venezia-Bologna - 202» e ambulante «Venezia-Pescara»;

— giorno 19 - ambulante «Pescara-Brindisi-Lecce - 58» e arrivo a «Gioia del Colle».

Il magnifico viaggio è durato circa sei giorni e salta subito in evidenza non solo la celerità del servizio, proprio considerando che la raccomandata ha percorso circa 1.880 chilometri, ma ancor più il tentativo civico ed altruistico di far giungere comunque la missiva a destinazione nonostante la situazione di emergenza dovuta alle ostilità belliche.

Armando Noya

zione rivolgono loro tanti e tanti auguri per un ottimo futuro.

COMMERCIALE
«Voci» porge un caloroso saluto al Segr. Sup. Roberto Mazzé che in anticipo, perché dimissionario, ha lasciato l'Azienda Ferroviaria. All'amico Mazzé giungano affettuosi auguri di lunga e serena quiescenza.
Un bentornato e un caloroso augurio di buon lavoro al Dirigente Superiore dr. Gino Pellicanò che ha lasciato l'UIC per assumere l'incarico di Consigliere Ministeriale Aggiunto presso il Servizio Commerciale.

LAVORI
Le sorelline Emma e Clara, annunciano l'arrivo del fratellino Davide. Ai coniugi Maria Romaniello del Servizio Personale e Vincenzo Iannotta del Servizio Lavori e Costruzioni, vivissime felicitazioni da parte dei colleghi dell'Ufficio 2° Lav.

IMPIANTI ELETTRICI
La signora Rosaria Tomazzi dell'Ufficio P.T.E., moglie del Segr. Tec. Giancarlo Galliani si è laureata in Pedagogia. Congratulazioni vivissime.

PERSONALE
Antonella Leonelli, Segretario Superiore del Servizio Personale, si è brillantemente laureata in Giurisprudenza. Congratulazioni e auguri dai colleghi e dalla redazione di «Voci».

RAGIONERIA
Massimo Clerici dell'Ufficio Ragioneria D.G. e redattore di «Voci» è diventato papà di un bel bambino: Carlo. Auguri e felicitazioni da parte dei colleghi e degli amici.

U.R.D.G.
Nel corso di una simpatica cerimonia, colleghi ed amici hanno affettuosamente salutato il S.S. Diana Trabalzini, che ha lasciato l'Azienda per dimissioni. Auguri.
Profondo cordoglio ha destato l'improvvisa scomparsa dell'App. Capo a riposo Adelmo Napoleone, per tanti anni addetto al Protocollo dell'URDG. Alla famiglia sentite condoglianze.
È nata Federica, secondogenita del S.S. Laura Mazzitelli. Alla piccola ed ai genitori auguri e felicitazioni.
Fiocco azzurro al Rep. 12. È arrivato Francesco per la gioia della sorellina Silvia, di mamma Lucia Addari e di papà Bruno. A tutti felicitazioni ed auguri vivissimi.

Arruolamento nel Genio Ferrovieri

Ai sensi della circolare n. 105 del G.U. 1985 e successive modificazioni, è indetto l'arruolamento volontario nella specialità Genio Ferrovieri dell'Esercito di:
58 allievi capi stazione;
80 allievi macchinisti;
95 allievi manovratori-deviatori;
70 allievi ferrovieri (addetti alle squadre ponti e lavori d'armamento).
I requisiti richiesti, le modalità di arruolamento, gli obblighi di servizio e lo sviluppo di carriera sono indicati sui manifesti affissi in tutti i Comuni della Repubblica.
Scadenza presentazione domande: **10 ottobre 1985.**

TORINO

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda: il C.T. Sovr. Mario Trombini, Capo del Rep. 31° Es. I.E. di Asti, che nella circostanza è stato anche nominato Cavaliere all'O.M.R.I.; il Tecnico cav. Giuseppe Balsemin dell'Uff. Sanitario; al DL di Cuneo i Macch. Giovanni Ferraris e Matteo Lubatti; all'O.G.R. i Tecn. Salvatore Di Dio, Annibale Amelotti, Sergio Pognant Gros, Giovanni Dalla Francesca e Giuseppe Goletti nonché gli Appl. C. Maria Vacca e G. Battista Martellotta. A tutti questi colleghi i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.
Marcia nuziale Il Macch. Livio Mondino, del DL di Cuneo, ha sposato la sig.na Anna Maria Aime; alla giovane coppia ogni bene e felicità.
Cicogna express. Al DDPV di Cuneo Federica al C.Tr. Stefano Garello, Massimiliano al Cond. Graziano Rocchia e Michelangelo all'Aus. Viagg. Antonio Grillo; Filippo all'Op. Q. Sebastiano Rubino dell'O.G.R.; al DL di Cuneo Claudia al Macch. Silvano Marengo e Luigi all'A.M. Salvatore Scimeca. Felicitazioni ed auguri.
Lutti. Nel grave scontro frontale avvenuto il 24 maggio scorso tra l'automotrice in corsa di prova 17191 ed il treno 12206, nel tratto fra le stazioni di Vernante e di Robilante, sono periti il Macch. Mario Nebiolo del DL di Cuneo, Vice Presidente del locale DLF, il macch. Biagio Ferrari del DL di Torino Smistamento ed il C.Tr. Attilio Bertaina del DPV di Cuneo; in attività di servizio sono pure mancati: l'Aus. Luigi Ungaro di Torino P. Nuova, l'Appl. C. Ugo Capra dell'Uff. Lavori ed il C.Tr. Aurelio Macario del DPV di Cuneo. Alle famiglie così duramente colpite i sensi del nostro più profondo cordoglio, che estendiamo ad alcuni colleghi per la perdita di persone loro care: la sig.ra Margherita Sperone, consorte del Direttore Compartimentale ing. Luigi Ballatore; il sig. Luigi Gibbone, padre del C.P.V. Spirito del DPV di Cuneo; il padre del Tecn. Antonio Monteverde dell'O.G.R.; al DL di Cuneo la sig.ra Rosa Giordanengo, madre dell'Op. Q. Angelo Aime, e la sig.ra Agostina Galfrè, madre del Macch. Francesco Viale.

Disco Verde a... Buona Domenica

Con un'ottima partecipazione a «Buona Domenica», la trasmissione di Canale 5 condotta da Corrado, un nostro collega ha riscosso viva simpatia e ha tenuto una vasta zona del Lazio con il fiato sospeso per 5 settimane. Infatti tanto tempo è durata la partecipazione di Filippo Greggi, Capo Stazione in servizio presso la stazione di Salone ed abitante a Montecelio, nelle vicinanze di Guidonia, alla trasmissione di Corrado. Maestro elementare, già insegnante presso la Casa di Rieducazione per minorenni, Capo Stazione dal 1976, espressione gioviale, comportamento affabile, questo l'identikit del personaggio. Filippo Greggi è rimasto campione in carica per l'estate con la prospettiva di proseguire il prossimo autunno. Ha vinto 84 milioni di cui la metà, come da regolamento, è stata devoluta in beneficenza destinando, tra l'altro, 5 milioni alla Commissione FS pro-handicappati.

TRIESTE

Fiori d'arancio per l'applicato Daniela Fonda e per il Segretario Vincenzo Guadagnoli, entrambi dipendenti dall'Ufficio Personale Comp.le, che si sono uniti in matrimonio.
Ai novelli sposi giungano i nostri auguri di felicità. La **casa dei Segretari** Remo Coceani, dell'Ufficio Ragioneria, e Nella Padula, dell'Ufficio Movimento, è stata allietata dalla nascita del secondogenito, Giulio.
Fiocco azzurro sulla porta di casa del Segret. Sup.re Licia Rocco, addetta alla Segreteria dell'Ufficio Movimento, per la nascita di Michel.
La cicogna ha lasciato Vincenzo a casa del Guardiano della stazione di Portogruaro Domenico Amaddeo.
Ai neonati e ai genitori giungano le nostre felicitazioni.
Si è spenta la signora Elvira De Pellegrini, madre del Segretario Sup.re del locale Ufficio Ragioneria Gemma Carandente. Lutto in casa dell'Applicato Capo Aldo Tamburini, addetto al Reparto Economato dell'Ufficio Movimento, per la morte della madre, signora Gabriella Ferluga.
Ha lasciato per sempre i suoi cari la signora Rosa Rosso, madre del Segret. Tecn. Renato Perosa, dipendente dal 2° Reparto Lavori di Esercizio di Portogruaro.
È deceduta la signora Carolina Collovati, madre del Capo Gestione della stazione di Portogruaro Eugenio Toffoli. Ai cari colleghi giungano le nostre sincere condoglianze.
In occasione della festa della Polizia, l'Operaio Qualificato dell'Officina Compartimentale di Udine Sergio Pacco, ritenuto dalla critica uno dei più prestigiosi scultori friulani, ha regalato al Comando di Polizia Ferroviaria di Udine un pregevole scudo in legno sul quale ha intagliato il distintivo del corpo.
Sono stati di recente collocati in quiescenza il Dirigente Superiore dr. Aldo Carniel, Capo dell'Ufficio Ragioneria; l'Applicato Capo Mario Pisani e il Revisore Sup.re Mario De Castro, entrambi del Reparto Andamento Treni dell'Ufficio Movimento; e il signor Bruno Bravin, Operaio della Ditta CIMES che esegue lavori di appalto per conto delle Ferrovie nell'Impianto di Portogruaro.
Ai cari colleghi auguriamo una lunga e serena quiescenza.

CINEMA

di Piero Spila

Meglio rubare un nudo di donna

PERCHÉ ci chiamano ladri? Noi che siamo i guardiani delle foreste di Diana, i cavalieri delle tenebre, i favoriti della luna? In ossequio a questa retorica domanda shakespeariana, i ladri protagonisti dello straordinario ultimo film di Otar Iosseliani, *I favoriti della luna*, non si limitano a rubare, ma assumono il potere di intervenire nel grande e imperscrutabile gioco della vita determinando e guidando le situazioni, somministrando rivincite e punizioni, riparando ingiustizie e anomalie. Il furto come lunga mano del destino, come metafora della vita? Non direi. Piuttosto il furto come invincibile leva della storia, prioritario meccanismo di quello che ci si intestardisce a chiamare progresso.

Accolto con quasi unanime favore dalla critica nel corso dell'ultima Mostra di Venezia, dove ha ottenuto il Premio speciale della Giuria «per le estrose soluzioni tecniche e strutturali» (ma avrebbe meritato il Leone d'oro, assegnato invece per i soliti obblighi diplomatici a *L'anno del sole quieto* del polacco Zanussi), esce finalmente in Italia, con un anno di ritardo e in pieno luglio, *I favoriti della luna* del regista Iosseliani, autore personalissimo che, a distanza di anni, rifiuta ancora ogni facile categoria e che, per principio, lavora poco e solo quando ne sente l'ispirazione (i suoi film più noti in Italia sono soltanto *C'era una volta un merlo canterino*, 1972, e *Pastorale*, 1976). Nel caso de *I favoriti della luna*, prodotto e girato completamente in Francia, l'ispirazione deve essere stata fortissima se il risultato è un'ora e quaranta di cinema ad alto livello, uno degli avvenimenti più memorabili delle ultime stagioni.

I favoriti della luna ha un preambolo ambientato nel secolo scorso, girato in bianco e nero. Scene ovattate della memoria, scene senza parole ma non mute; in primo piano solo i suoni, limpidi e precisi (il rumore delle stoviglie, lo scalpiccio degli zoccoli dei cavalli, il fruscio delle vesti, ecc.). Un pittore riceve una giovane modella nel suo studio. Lei, un po' timida, si sistema sul sofà e prende un paniere pieno di frutta, pronta a posare per il solito quadro di maniera. Ma nella scena successiva, il pittore ha già cambiato idea ed è alle prese con l'unico soggetto che in quel momento lo ispiri: il nudo della donna, che è in piedi e volta le spalle alla macchina da presa. Poi vediamo il pittore e la modella ospiti in una ricca casa borghese, i cui proprietari hanno acquistato la tela ultimata. Sulla tavola i domestici dispongono fini piatti di Sèvres, in disparte la modella viene amabilmente corteggiata da un anziano signore, il pittore finge di non vedere. La notte, la casa immersa nel buio, la donna avanza sul pavimento cigolante del corridoio con una candela accesa a rischiarare la scena, apre una porta, il pittore l'aspetta in camicia da notte, l'abbraccia in silenzio, la candela si spegne. Dovendo parlare di ladri, Iosseliani parte proprio da qui, da questo piccolo furto primario, ammiccante ed eterno: il sotterfugio amoroso. Di questi sotterfugi il film ne farà vedere molti altri, ma mai con la stessa armonia. Ai giorni nostri ci si ama e ci si tradisce con angoscia, o perlomeno con una reciproca disattenzione.

I favoriti della luna si sposta alla Francia di oggi, nel corso di una vendita all'asta, dove ritroviamo il bel servizio di Sèvres e la tela col nudo di donna. Da questo momento in poi, il film racconta il vertiginoso e labirintico passaggio di mano in mano di questi due oggetti, di volta in volta acquistati e derubati (il ladro è interpretato dallo stesso attore che faceva il pittore), manomessi o fracassati da camerieri e facchini disattenti. Per Otar Iosseliani la vita non è né un gioco, né un sogno, ma solo una specie di valzer frenetico e vano, regolato dalle leggi di un'equazione matematica e dai ritmi di una partitura musicale (in una delle prime scene del film si vedono quattro misteriosi musicisti che suonano): ci si insegue e ci si lascia, ci si ama e ci si tradisce, si entra in possesso di qualcosa (un oggetto, un sentimento) solo perché c'è qualcuno, più o meno distante da noi, che lo ha perduto e ne soffre. Per Iosseliani la vita è una «ronde» dominata dal caso e dall'ingiustizia, e l'umanità è un insieme di commissari corrotti, trafficanti d'armi e spacciatori di droga, terroristi e macrò, prostitute e cantanti rock: decine e decine di personaggi, che solo apparentemente sono dissimili gli uni dagli altri, perché in realtà sono variegati segmenti di un unico tracciato di cui si conosce la fine. Passando di mano in mano, di furto in furto, la tela dipinta nell'800 si riduce al primo piano di un volto enigmatico di donna, mentre nell'ultimo piano del film la ricca casa vista in apertura (quella degli agiati acquirenti) viene abbattuta dalla ruspa, in onore della città che avanza.

Epicureo, picaresco, anarchico e visionario, moralista e trasgressivo, Otar Iosseliani è ottimista nella gioia di inventare situazioni e raccontare storie, ma è visceralmente pessimista nel non credere al sogno di trasformare l'uomo e le strutture sociali che lo soffocano. Con i *I favoriti della luna* Iosseliani gioca essenzialmente su un'idea di equilibrio, sottolineando cinematograficamente la

Una scena di «I favoriti della luna» di Otar Iosseliani. Il film, premio speciale della Giuria all'ultima Mostra di Venezia, è uno degli avvenimenti più memorabili delle ultime stagioni

sua precarietà: il vertiginoso scambiarsi di personaggi, il passaggio degli oggetti da una classe all'altra, da un'epoca all'altra, in un puzzle in cui convivono, sia pure separati da barriere di pregiudizi, ladri e derubati, vittime e committenti, colpevoli e innocenti. Non è vero che nel passato c'era più felicità («in quell'epoca — dice Iosseliani — c'era l'Inquisizione, la tirannia, la tortura, la peste, la schiavitù ecc.»), ma c'era forse — così sembra dire *I favoriti della luna* — più inconsapevolezza della precarietà delle cose. ■

LIBRI

Crepuscolo in giallo

DI GRAHAM Greene era un po' che non si sentiva parlare. Del maestro del giallo inglese moderno si continuavano a ricordare **Il terzo uomo, Il nostro agente all'Avana, Il fattore umano, Il console onorario**, libri di successo da cui il cinema mondiale ha pescato a man bassa, ma un nuovo romanzo tardava ad arrivare. E invece il «nuovo» romanzo era lì, pronto da 40 anni ma dimenticato in un cassetto. Greene l'aveva scritto nel 1944 quando era sotto contratto con la Metro Goldwin Mayer e la storia doveva servire da sceneggiatura per un film. Si intitolava: **Il decimo uomo**. Poi il film non fu fatto e gli anni passarono. Finché un giorno del 1983 a Greene che si trovava ad Antibes dove vive da circa vent'anni, arrivò una lettera in cui gli si annunciava che la Mgm aveva proposto la pubblicazione della vecchia sceneggiatura a un editore americano. Lo scrittore non voleva crederci. E invece, poco più tardi, un editore inglese sborsò una cifra enorme per assicurarsi i diritti di pubblicazione del libro e, voilà, **Il decimo uomo** è ora nelle librerie di mezzo mondo.

Greene nei suoi libri più famosi ha sempre descritto grandi intrighi internazionali, si è sempre mosso su vasti orizzonti, spaziando dalla Vienna del dopoguerra all'Haiti di Papà Doc, dal Sud America dei dittatori alla Cuba di Batista. Nel **Decimo uomo**, invece, l'orizzonte si restringe, non ci sono grandi intrighi, non ci sono spie né figure di particolare rilievo.

Ci troviamo nella provincia francese subito dopo l'occupazione dell'esercito tedesco, 30 uomini sono stati presi in ostaggio dai nazisti per l'uccisione di un ufficiale e all'alba tre di loro dovranno morire. Saranno gli stessi prigionieri, tirando a sorte, a designare le tre vittime. Chavel, avvocato di successo, ricco proprietario terriero, sarà una di loro. Ma Chavel non si rassegna, non vuole morire e con Janvier, un ragazzo povero e malato, stringe un terribile patto: Janvier morirà al suo posto e in cambio sua madre e sua sorella Thérèse saranno ricche. E così avviene. Poi la guerra finisce e Chavel, ormai povero, torna in quella che era stata la sua ricca tenuta di campagna e dove oggi vivono Thérèse e la madre. Chavel si fa assumere come uomo di fatica, ascolta le confessioni della ragazza che gli rivela di voler uccidere l'uomo che ritiene responsabile della morte del fratello, sta per innamorarsi di lei, finché una notte qualcuno bussa alla porta di casa, entra e afferma di essere Chavel...

E questo non è l'unico colpo di scena del romanzo che, anzi, è tutto un susseguirsi di avvenimenti che a prima vista sembrano incompatibili l'uno con l'altro. Da buon giocatore di poker, Greene «smazza» le carte, le distribuisce ai suoi personaggi i quali le combinano a loro piacere e, senza tradire la minima emozione, giocano una mano che ha come posta la vita.

I critici americani hanno definito questa storia «lucida, concisa, spietata» e in effetti i temi prediletti dallo scrittore ci sono tutti: suspense, tensione psicologica, colpi di scena. Però nel **Decimo uomo** c'è anche un Greene che non esiterei a definire «crepuscolare».

Quella vecchia casa immersa nella campagna francese dove «tutto è antiquato», dove non c'è il telefono, non c'è la luce elettrica ma solo lampade a petrolio, dove gli «antichi campanelli penzolano da lunghe foglie di metallo», quella vecchia casa, «caverna di penombra e di pace», è senz'altro crepuscolare. E anche Thérèse, così giovane, esile, bionda, così determinata ma anche così discontinua, è un personaggio che poco ha a che spartire con le donne consuete di Greene.

Persino l'atmosfera è assolutamente particolare, quella nebbia autunnale che sale dal fiume, le assi umide del ponte, i mucchi di foglie gialle portate dal vento, le calosce del giovane prete che risucchiano il fango, sono tutti elementi crepuscolari.

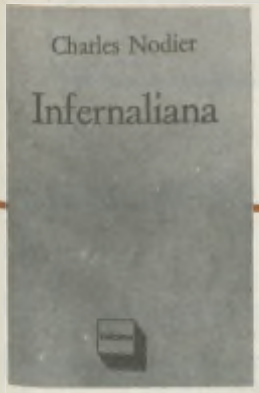
Un Greene in tono minore dunque? No, semplicemente un Greene diverso, più ripiegato su se stesso, più intimo. E proprio per questo più affascinante, più misterioso, più pro-

SEGNALAZIONI/LIBRI

Charles Nodier: «Infernaliana», Theoria - Lire 8.000
I 35 brevissimi racconti che compongono il libro sono tutte variazioni sul tema della demonologia, del vampirismo, della stregoneria. La paura che serpeggia in ogni pagina è il filo conduttore che lega le storie della raccolta: paura di fronte al manifestarsi del soprannaturale e a tutto ciò che sfugge al dominio dei sensi e della ragione. Charles Nodier si inserisce nel filone del «nero» tradizionale che prelude, in Francia, la grande stagione del «conte fantastique», inteso come l'unica forma espressiva concessa all'artista costretto a creare in un'epoca di decadenza e di disinganno.

Alberto Asor Rosa: «L'ultimo paradosso», Einaudi - Lire 12.000
«Nessun sistema, nessun messaggio permeano questo insieme di riflessioni scaturite da un'attività interiore del tutto aliena da ogni ambizione professionale e culturale»; così Alberto Asor Rosa presenta il suo nuovo libro. Si tratta di un quaderno di appunti, di note, osservazioni, pensieri su questioni fondamentali dell'esistenza ma soprattutto sui meccanismi di funzionamento del pensiero e sui rapporti pensiero-parola. «Non cercate quindi un sistema — avverte Asor Rosa — se vi sembrerà che ci sia ce l'avrete messo voi, oppure esso sarà emerso dalla trama di un percorso che è stato fatto sempre, con fatica ma anche con gioia, senza mai guardare al traguardo finale, al punto di arrivo».

Italo Svevo: «I racconti», Garzanti - Lire 10.000
Continua l'operazione della Garzanti di riproporre i grandi classici in edizione tascabile e ora è la volta di Italo Svevo di cui vengono presentati «I Racconti». Dalle prime prove giovanili segnate dalle esperienze del naturalismo ai grandi racconti della maturità, ai «frammenti» della vecchiaia, questo libro dimostra, se ancora ce ne fosse bisogno, tutta la drammaticità, l'originalità, la modernità del suo autore.



Cristoph G. Gock - Manfred Wobcke: «Israele», Calderini - Lire 16.000
Culla di una delle più antiche civiltà e crocevia tra il continente asiatico, l'Africa e l'Europa, Israele esercita un indubbio fascino sul visitatore occidentale. Chi vuole conoscere meglio la patria degli ebrei e si propone di visitarla, troverà in questa guida sia notizie introduttive di carattere generale sia informazioni di pratica utilità. Il libro ha inoltre il pregio di non suggerire itinerari già prefissati perché è stata concepita all'insegna della libertà di programmare da soli le proprie escursioni anche sulla base di limitate possibilità economiche.

Wilkie Collins: «L'albergo stregato», Editori Riuniti - Lire 10.000
Un delitto impunito, una fanciulla innocente che riveste il ruolo di inconsapevole «angelo sterminatore», una bellissima avventuriera. Un giallo-gotico venato di orrore che si svolge sul duplice palcoscenico di una Inghilterra alla Jane Austen e di una Venezia alla Piranesi. Il romanzo è inedito in Italia ma Wilkie Collins è molto noto. Formatosi alla scuola di Dickens, Collins è infatti l'autore del famosissimo «Pietra di luna» che Thomas Eliot definì «il primo, il più lungo e il più bello dei romanzi polizieschi inglesi moderni».

Paul Watzlawick: «America istruzioni per l'uso», Feltrinelli - Lire 10.000
L'America: il sogno o il nulla? Non c'è che provare. Varcare l'oceano e andare a vedere di persona. Ma, una volta arrivati, come si fa a «usare» l'America nel modo giusto? Niente paura, Paul Watzlawick ha scritto appositamente un manuale che svela i segreti «quotidiani» degli USA. Nel suo libro c'è tutto: come fare una telefonata o come pagare l'albergo, come viaggiare sulle autostrade o informarsi attraverso stampa e TV e poi gli ospedali, i ristoranti, i trabocchetti della lingua. Ne esce un'America senza misteri, del tutto diversa da quella hollywoodiana che tutti conosciamo; ma che, comunque, vale la pena di visitare.

blematico. Un Greene a cui non eravamo abituati e che costituisce davvero una interessante e gradita sorpresa.

Marina Delli Colli

Graham Greene, Il decimo uomo, Mondadori pp. 127, lire 16.000.

Il mare non bagna Rimini

UNA Rimini estiva, per la ricca e marcescente della riviera international-popolare, febbrile ed esaltata, eccitata e parossistica, caotica e frastornante, mostruoso «sit in» del popolo delle vacanze. I giorni arsi dal sole, le notti lunghe tirate fino all'alba quando l'adriatico è tenero e rosa; le evasioni nell'alcool e nella droga, la pratica sfrenata del sesso. Rimini che, per estensione simbolica, si propone come il luogo privilegiato degli inganni, delle mistificazioni insoddisfatte, delle giovinezze sventate ed aride, dei festival letterari, del jazz, del rock, del folk, delle bugie, degli impicci.
In questo sovraccarico e caotico retrobottega, immagine concentrata e metaforica degli aspetti più sciagurati della neurosi della nostra civiltà e del malessere dell'Italia d'oggi, Pier Vittorio Tondelli intreccia i fili del suo ultimo romanzo.
C'è il giornalista Marco Bauer, l'io narrante del libro, calato nel centro rivierasco per riorganizzare la Pagina dell'Adriatico di un grande quotidiano milanese. Apparentemente sicuro di sé e della sua grinta professionale, il Bauer si trova di fronte ad avvenimenti imprevisti: la morte di un Senatore, un notabile della politica, e le manovre di coloro che vogliono manipolare la notizia, facendo passare per suicidio quello che invece è un assassinio perpetrato per oscuri legami di corruzione e speculazione.
C'è lo scrittore Bruno May che brucia la sua esistenza nell'alcool e negli amori impossibili. Ci sono Bobby e Tony, aspiranti registi, che per ottenere il finanziamento di un loro film darebbero fuoco al mondo. C'è Beatrix, antiquaria berlinese, in cerca della sorella sbandata... Ci sono altri personaggi e vicende di vanità perfetta e di ghiacciato egoismo; ci sono altri temi, tenuti insieme da un dinamico montaggio, che trovano in Tondelli la giusta concisione espressiva, il taglio scenico, la tecnica narrativa capace di cogliere gli aspetti di una realtà che non è divenire ma ritmo di distruzione, autoannientamento.
Tuttavia i calchi letterari sono numerosi ed evidenti, a cominciare da Baldwin e Kerouac. C'è un po' di tutto, per piacere a tutti; un accumulo di ingredienti e clichés di moda, come le lunghe digressioni erotiche omosessuali. Niente manca, dicevamo, salvo un'emozione autentica.
Vano sarebbe ricercare una «morale», isolare un personaggio o una vicenda. Protagonista emergente del volume si direbbe il racconto per il racconto.
Lo stesso Tondelli in un'intervista ha dichiarato di essere un artigiano che lavora sugli intrecci e di non avere «grandi teorie o definizioni del mondo da offrire alla gente. Non sono uno scrittore intellettuale. Mi interessa solo raccontare delle storie. Riempire le pagine di sentimenti, ambienti, luci».
Nella stessa intervista, il Tondelli fa appello al lettore che «deve capire, operare collegamenti, legare le parti tra loro, anche perché gli viene assegnata una funzione onniscente rispetto alla trama». Ci si perdoni la franchezza: noi speriamo che i lettori riservino la loro partecipazione attiva ad altri libri e ad altre pagine più nutrienti spiritualmente.

Marcello Buzzoli

Pier Vittorio Tondelli: «Rimini» editore Bompiani, pagine 293, lire 16.500.

TELEVISIONE

«La strada di ferro» premiata al «Teleconfronto '85»

ANCORA una volta il treno ha svolto un ruolo da protagonista in una manifestazione dove, a loro volta, le immagini sostengono la parte principale.
Al romanzo sceneggiato **La strada di ferro** (presentato dalla Repubblica Federale Tedesca e dalla Jugoslavia) è stato assegnato il Premio speciale della Giuria (presieduta dall'americano Erik Barnouw e formata da Alberto Negrin, Ken Trodd e Jerzy Szwiertnia) alla 3ª Edizione della Mostra Internazionale del telefilm svoltasi a Chianciano. Un'affermazione importante questa della «miniserie» in cinque episodi realizzati dal regista Hans-Werner Schmidt perché assieme alla produzione **La strada di ferro** concorrevano per i premi del «Teleconfronto '85» ben tredici Paesi europei.
Nella serie **La strada di ferro** si racconta di un periodo significativo nella storia della Germania, quello verso la metà del secolo scorso, visto con gli occhi di un operaio delle ferrovie. Weit Kolb, infatti, vive la sua difficile esistenza spostandosi da una città all'altra in cerca di lavoro: farà tanti mestieri ma, infine, tornerà a lavorare nella costruzione della strada ferrata, una realtà che accompagnerà la sua esistenza. Nella foto, Weit Kolb (l'attore Horst Kummeth) si sdraia accanto ai binari della famosa «strada ferrata» come prova di coraggio e per riuscire a capire, finalmente, cosa sia un treno. Un treno, ormai, versione museo.

Gianni Boari

SEGNALAZIONI/RADIO-TV

Dopo la musica, la danza
Da lunedì 22 luglio, alle ore 13, su Raiuno, al posto di «Voglia di musica», va in onda «Maratona d'estate», il tradizionale appuntamento con la danza internazionale, curato da Vittoria Ottolenghi. Il programma, giunto ormai all'ottava edizione, propone come sempre un appuntamento quotidiano, che si concluderà a settembre. La nuova edizione ha inizio con un capitolo dal titolo provocatorio: «Danza è uomo»; l'intera serie, che è curata e presentata dal grande ballerino danese Peter Schaufuss ed è prodotta dalla RM Arts in collaborazione con la BBC, mostra le infinite fatiche e le molte soddisfazioni della professione del ballerino: fatta di forza e di grazia insieme, di atletismo e di raffinatezza. Alla serie partecipano tutti i divi della danza moderna, da Vladimir Vassiliev a Patrick Dupond, da Rudolf Nureyev a Anthony Dowel.

La RAI a Cattolica
Al Festival Internazionale del giallo, il MystFest di Cattolica, la Rai è stata presente con «Notturno» di Giorgio Bontempi, interpreti Tony Musante, Fiorenza Marchegiani, Maurizio Merli e con «Il Brivido del genio» di Francesco Bortolini e Claudio Masenza, che ripercorre la vita di Hitchock attraverso le testimonianze di vari attori che hanno lavorato con il grande maestro. Nella trasmissione, andata in onda a fine luglio, si ritrovano le sequenze di tanti film celebri, da «Psyco» a «Delitto perfetto». Al MystFest la RAI ha presentato anche «Quando arriva il giudice» di Giulio Questi, interpreti Claudio Cassinelli, Elsa Vazzoler, Franco Fabrizi. Purtroppo l'attore Claudio Cassinelli, protagonista del film, è recentemente e drammaticamente scomparso durante le riprese di un film negli USA.

La RAI a Spoleto
Raidue ha presentato al Festival di Spoleto «Teresa Raquin» di Emile Zola, regia di Giancarlo Cobelli, sceneggiatura di Giuseppe D'Avino con Marina Malfatti nella parte di Terese e con un cast di giovani attori. Teresa Raquin è la storia di un adulterio, la storia di un tradimento, di un omicidio ambientati in una Parigi che non concede niente al folklore. La Parigi dei Raquin è una città cimitero, un'oasi di opaca rispettibilità borghese, dove i personaggi si muovono come fantasmi e larve umane.
Sempre nell'ambito della rassegna di Spoleto, Raidue ha presentato «La Famiglia Ceravolo», regia di Melo Freni, interpreti Turi Ferro, Ida Carrara, Marina Cosentino.
Don Luigi Ceravolo, che potrebbe essere «Mastro Don Gesualdo» dei nostri giorni o Don Calogero Sedara del «Gattopardo», rappresenta la nuova borghesia agraria che spodesta l'aristocrazia di sangue. «La Famiglia Ceravolo» è un film sul tramonto di quella borghesia agraria, con il protagonista consapevole del proprio destino.

Coco Chanel a Radiouno
Per la Radio segnaliamo lo sceneggiato «I personaggi della storia: Coco Chanel» in onda dal 6 luglio alle ore 12,25 su radiouno, regia di Riccardo Caggiano. Narra la vita e le contraddizioni di Coco Chanel, delle sue frustrazioni di compagna di Etienne Balsan, e poi il suo arrivo a Parigi e la scalata nel campo dell'alta moda.

(a cura di Alfonso Marrazzo)

TEATRO

di Claudio Giovanardi

Un giovane Pirandello e le soirées d'attrice

C'È CHI sostiene che dei grandi autori di teatro bisognerebbe limitarsi a rappresentare solo i capolavori; sarebbe un modo per rendere omaggio al loro genio e per non offuscarne l'immagine davanti al loro affezionato pubblico. Purtroppo, però, ci sono anche delle leggi di mercato che orientano nelle scelte i produttori e i registi. Una di queste leggi, indubbiamente spietata, dice che relativamente all'afflusso degli spettatori è comunque meglio un lavoro sconosciuto (e magari brutto) di un nome noto, piuttosto che un lavoro (magari bello) di un nome sconosciuto. Nel caso di Luigi Pirandello, poi, per non rischiare crisi di rigetto nei confronti dei soliti **Sei personaggi** o dell'**Enrico IV**, è consigliabile affidarsi alla produzione giovanile, sconosciuta ai più, e che a buon conto lo stesso autore avrebbe misconosciuto.

Al Teatro Centrale di Roma si rappresenta **La morsa**, uno dei primi tentativi drammaturgici, per l'appunto, del grande scrittore siciliano. Va detto subito che il testo mostra le lacune di una penna ancora acerba e in via di acquisizione della sensibilità acuta e altissima che dimostrerà in seguito. La storia è quella del triangolo lui-lei-l'altro nella Sicilia puritana del tempo che fu. Il motivo drammatico ruota intorno al colloquio fra marito e moglie, in cui lui rivela con un crescendo di tragicità la propria consapevolezza del tradimento di lei. La scena madre ha indubbiamente una sua carica emotiva notevole e già validamente compiuta. Il resto è puro contorno narrativo appena abbozzato. Fra gli attori, eccellente Franco Alpestre nel ruolo del marito; brava anche Dianella Dentoni nei panni della moglie fedifraga. Bene anche Alberto Mancioppi come giovin attore amante di lei. Simpatiche le scene, misurata la regia di Nucci Ladogana, il quale cambia la conclusione del proprio lavoro rispetto al testo di Pirandello.

Sempre a Roma è da registrare una interessante iniziativa curata da Giuseppe Bartolucci e Titti Danese al Teatro Delle Arti, che ha per titolo **Soirées d'attrice**. Si tratta, come è facile intuire, di una rassegna dedicata ad attrici giovani e meno giovani che hanno legato il loro nome e il loro volto al teatro d'avanguardia degli anni Settanta. Il particolare gustoso è però nel fatto che ciascuna di loro (in tutto sei) ha dedicato la propria performance ad un'attrice di diversa estrazione culturale e teatrale. Manuela Kustermann, per esempio, che chiude la rassegna, si pone a confronto con Eleonora Duse (scusate l'immodestia); Rosa Di Lucia ha pensato a Paola Borboni, e così via. Per quanto riguarda il repertorio, ciascuna attrice ha messo insieme un collage di testi ritenuti particolarmente vicini alle proprie corde espressive.

Una piccola delusione per il pubblico è stata l'assenza di Alessandra Vanzi (prima donna del gruppo **La gaia scienza**) trattenuta fuori d'Italia dalle riprese di un film. Al suo posto gli spettatori hanno trovato un video pessimamente registrato e Giuseppe Bartolucci in vena di promuovere dibattiti fra le giovani artiste presenti in sala. Peccato però che queste ultime fossero ricalcitranti al punto da costringere la povera Titti Danese, dopo inutili e reiterati inviti ad «esprimersi» rivolti alle artiste, a congedare il pubblico con un pizzico di vergogna. Per fortuna la serata era gratis. ■

Rosa Di Lucia e, in alto, Manuela Kusterman. Le due attrici sono fra le protagoniste di «Soirées d'attrice»

DISCHI/CLASSICA

di Gianfranco Angeleri

Una trascrizione non esaltante

STANNO comparendo, editi dalla TELDEC, dischi compatti recanti le sinfonie di Beethoven trascritte da Liszt per il pianoforte. Ho già scritto in altra occasione che nel secolo scorso, quello di Liszt per l'appunto, non esisteva il disco ed i brani musicali potevano essere ascoltati soltanto nei concerti pubblici o privati che fossero. Una limitazione notevole alla diffusione della loro conoscenza e quindi della cultura musicale. Penso che per attenuare l'inconveniente Liszt,

per il quale il pianoforte non aveva segreti, desiderasse aiutare la diffusione delle opere dei musicisti da lui ritenuti degni di essere conosciuti, trascrivendole per pianoforte, allora strumento molto diffuso, almeno nei ceti meno sprovveduti. Pochissimi sono gli autori sfuggiti alla penna del Nostro, ma chi destò il più grande interessamento fu senza dubbio Beethoven che con Dante condivise l'attributo lisztiano di «monumento supremo della cultura umana». E di Beethoven Liszt trascrisse per piano tutte e nove le sinfonie nell'arco di ventisette anni, dal 1838, nel castello di Nohant di George Sand, al 1865 nel ritiro del convento francescano di Monte Mario in Roma.

Il disco ha oggi abbattuto ogni ostacolo alla conoscenza della musica onde siamo portati a considerare codesti lavori non vere e proprie opere d'arte, meritevoli tutt'al più di considerazione quali espressioni di una moda o, se si vuole, di un'esigenza dell'epoca.

Eppure non mi sento di ripudiarli a priori né tampoco ignorarli. Come non sono stati ripudiati né ignorati dagli editori e dai grandi interpreti che li hanno riesumati e li hanno incisi in dischi di tutto rispetto. E le ragioni ci sono e sono molteplici. Basti rammentare che si tratta di «trascrizioni» e non semplici riduzioni dall'orchestra al pianoforte e aggiungere che l'autore è nientemeno che Liszt! Il quale non si limitò a riportare le note della sinfonia alla portata delle mani del pianista ma cercò di tradurre anche «spirito, splendore, vigore, solennità, colorito, accento» contenuti negli originali, tanto da arrestarsi talvolta, consapevole delle difficoltà insuperabili di tradurre nel tocco dei tasti la voce degli strumenti o, peggio ancora, delle voci come nel quarto movimento della nona sinfonia di Beethoven. Ed è proprio al disco di questa sinfonia (TELDEC 8.4295 ZK) che intende riferirsi quanto sto scrivendo; un disco edito in Germania ma stampato in Giappone. L'intenzione del trascrittore fu dapprima di limitarsi ai soli primi tre movimenti ma, grazie anche ai miglioramenti apportati nella fabbricazione del pianoforte, l'opera fu poi portata a compimento. Occorre infine precisare che prima di effettuare l'incisione, la trascrizione è stata nuovamente studiata e raffrontata con la partitura della sinfonia e vi sono stati introdotti degli «aggiustamenti» per avvicinarla il più possibile al testo beethoveniano.

L'ora e qualche minuto di ascolto consentono di rendersi conto dell'opera immane sviluppata da Liszt. Il risultato? per chi abbia già ascoltato la sinfonia in qualsivoglia interpretazione orchestrale, esso non può che considerarsi modesto; certamente non per colpa di Liszt. È impossibile trasferire nel piano le diverse sonorità dei vari settori orchestrali. Il pianoforte, per quanto perfezionato e portato al limite delle sue possibilità, non sarà mai in grado di riprodurre l'afflato degli archi, la sonorità degli ottoni, il lamento dei legni e ancor meno lo spettro della voce umana. A contribuire all'insoddisfazione del risultato mi pare concorra l'interprete (il francese Cyprien Katsaris) dal procedere spesso frentico e dai bassi troppo prevalenti nella tessitura (colpa dello strumento, un Mark Allen Flügel fra l'altro costruito apposta per il Katsaris?). Un disco, tutto sommato da porre fra le curiosità. ■

DISCHI/POP-ROCK

«Sex d'antan» dei Village

PARTIAMO dall'ellepì dei Village People, **Sex Over The Phone** (CGD 31423), che segna il ritorno sulle scene canore di questo gruppo tanto discusso per i costumi sessuali disinibiti che compaiono nei testi dei pezzi. A giudicare dal titolo di questo album, pare che nulla sia cambiato nelle tematiche di fondo dei Village. Dopo qualche anno di oscuramento, quindi, dovuto ad una riflessione autocritica, i sei componenti del complesso hanno deciso che tutto sommato chi lascia la via vecchia per la nuova..., e così ci hanno regalato questo sesso via cavo, insieme di luoghi comuni e di arditezze che non sconvolgono proprio più nessuno. Indubbiamente la musica dei Village People è fatta per essere «vista», nel senso che deve essere completata dalle esibizioni danzanti del gruppo. Attraverso il disco molte suggestioni vanno smarrite e possono essere recuperate solo vedendo il poliziotto, il cowboy, il militare e gli altri che si dimenano sul palcoscenico.

Joan Armatrading è un personaggio singolare della musica rock. La sua caratteristica è quella di trasferire nella musica che compone tutta la grinta e l'aggressività di cui dispone a livello umano. La stessa sensazione di felice potenza musicale ed espressiva si ha ascoltando il suo ultimo ellepì, che si intitola **Secret Secrets** (A&M 22389) e che giunge a quasi due anni dal precedente, **The Key**. Per il suo ultimo trentatre giri la brava Armatrading si è avvalsa della collaborazione di uno dei più noti produttori musicali d'oltreoceano: Mike Howlett, il quale ha fama di essere un rigido programmatore e un uomo dalle idee chiare, senza tentennamenti. Una personalità, dunque, agli antipodi da quella di Joan. A giudicare da alcuni brani del disco, tuttavia, come «Persona grata», «Love by you», «Secret Secrets», «Strange», sembra che il connubio tra artista e produttore abbia funzionato molto bene. E passiamo ora ad una breve rassegna di quarantacinque giri. Cominciamo da un nostro giovane interprete che ha destato una buona impressione a Sanremo; si tratta di Roberto Kunstler che ha inciso «Saranno i giovani» e «Gente comune». Questo singolo è stato prodotto da Mimmo Locasciulli, e questo testimonia che ci muoviamo in una certa area De Gregori-Dalla, dando anche le necessarie garanzie sulla serietà del prodotto. Sempre alla stessa «parrocchia» fa riferimento un altro nostro giovane e interessante cantante: Marco Rancati, che ha inciso un singolo, «Occhi neri» e «Take me» (CGD) in cui c'è un contributo essenziale di Dalla e Ron.

E chiudiamo con un grande: Eric Clapton, il quale ci dà un anticipo del nuovo album con un singolo già molto promettente. Dei due brani (WB 32145), «Forever Man» offre a Clapton l'occasione per esibirsi nei suoi famosi assolo, che ne fanno un virtuoso di certo genere musicale. Il brano del retro «Too Bad» è un blues molto accattivante, del quale si è assunto la produzione un altro santone della musica rock: Phil Collins. **Claudio Giovanardi**

Tazio Secchiaroli: *Federico Fellini*

Venticinque anni fa, nel 1960, Federico Fellini dirigeva «La dolce vita». Il film fu, a suo modo, dirompente, non tanto per la qualità del lavoro in sé quanto perché il regista riminese era riuscito a mettere a fuoco, con quella sua aria di abilissimo giocoliere, i desideri e le ambizioni di un'Italia che, in quegli anni, non solo si riconosceva nei personaggi del film ma ne evocava i miti come modello di esistenza e possibilità di evasione. Il film ebbe enorme successo e rappresentò, in ogni parte del mondo, una particolare immagine del nostro paese esasperata al massimo grado del luogo comune.

Alla dolce vita e a quel modo così spettacolare di divulgarne i segnali da parte di una società in rapida trasformazione, contribuì, e certamente non poco, anche la fotografia che nei rotocalchi a grande tiratura di quegli anni depositò una grande quantità di immagini, per lo più rubate o indiscrete, strappate al privato dei tanti protagonisti di moda ma capace, comunque, di delinearne il volto anche sul filo del codice civile.

Tra i fotoreporter impegnati in questo, talvolta divertente ma faticosissimo, gioco al massacro, negli appostamenti e negli agguati, nelle risse e negli inseguimenti, c'era anche Tazio Secchiaroli, autore di questo «Federico Fellini», sorpreso in un attimo di tipica, rilassata intemperanza accanto ad un treno fermo in linea. Secchiaroli, romano, nato il 26 novembre 1925, fotografo di antica data, ha attinto istintivamente dall'euforia degli anni sessanta una grande quantità di immagini dedicandosi, in seguito, e sempre da vicino, alla lavorazione dei film di Fellini e alle sue notissime idiosincrasie esibite sul «set» durante le riprese. Di tutto questo insieme di situazioni conserva, gelosamente e ritrosamente, un ricchissimo dossier personale.

Dalla dolce vita e dai suoi benevoli inganni Tazio Secchiaroli, ed altri numerosi compagni d'avventura, hanno anche estratto il cliché che li avrebbe resi famosi. Ed è per questo che quando si parla, a distanza di tempo, di «paparazzi» o di «divine», non si può fare a meno di pensare soprattutto a lui come ad un autentico caposcuola di genere al quale, ancora oggi, si può chiedere con la massima disinvoltura di tramandarci il sogno, ormai tradito, di una bella fetta delle nostre trascorse, mondane follie.

a cura di
Piero Berengo Gardin

Premio di Previdenza

La Banca Nazionale delle Comunicazioni ha il piacere di annunciare a tutti i Ferrovieri, in servizio od in pensione, che anche per il 1985 ha deliberato uno speciale "PREMIO DI PREVIDENZA" con lo scopo di rafforzare ulteriormente 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 1985 ed il 31 marzo 1986 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 31.12.84 godranno di una speciale rivalutazione del capitale, al momento del loro rinnovo nel corso del 1985, che tradotta in termini finanziari incrementa il rendimento contrattuale di circa il 5,5%.

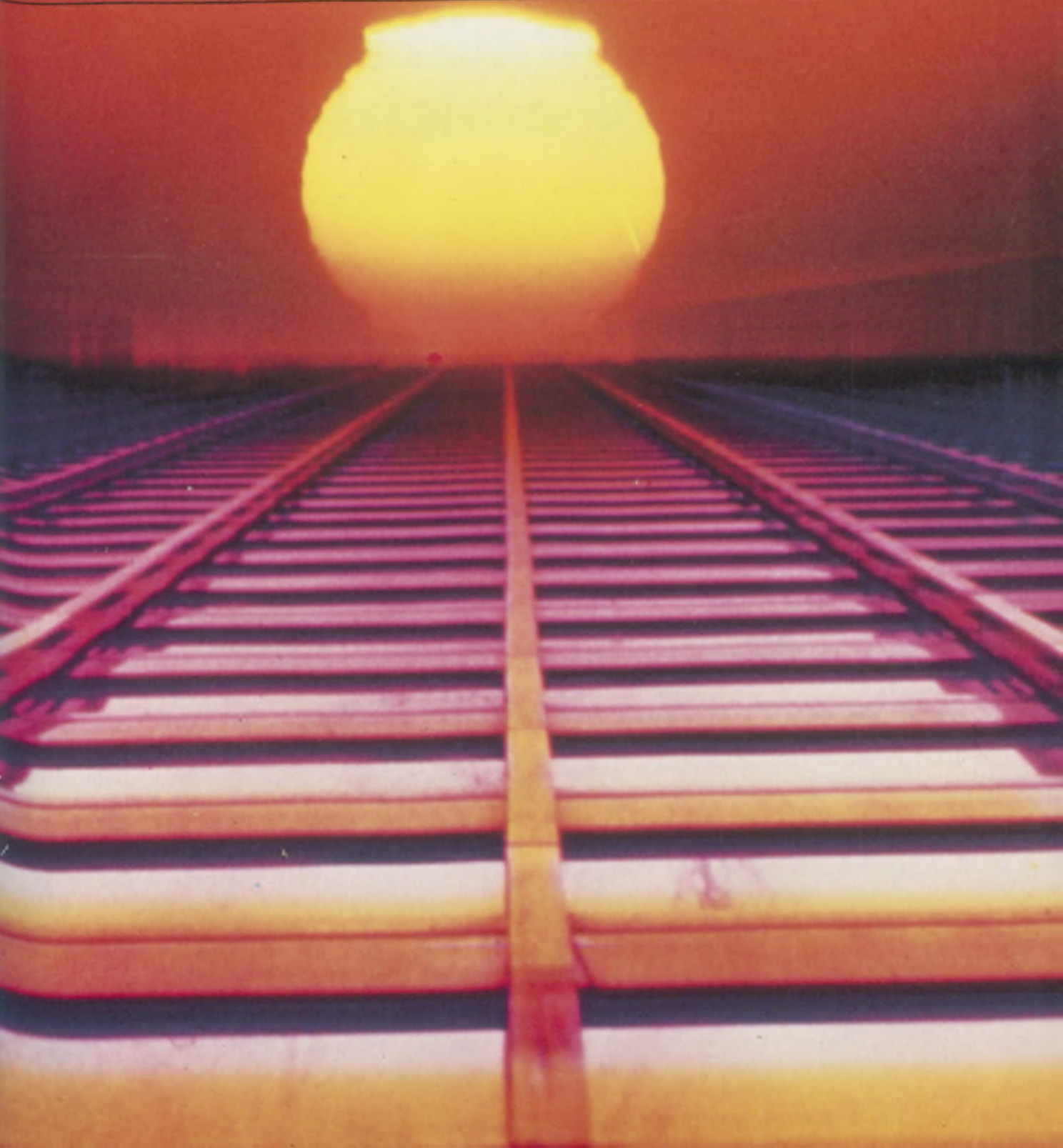
La Banca, sensibile al mantenimento di un rapporto privilegiato con tutti i ferrovieri in servizio od in pensione, conta di poter ripetere l'iniziativa negli anni futuri sia per i contratti in portafoglio che per quelli di nuova stipulazione.

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

VdR

30 anni di VOCI della ROTAIA

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE DELLO STATO - ANNO XXVIII - SUPPLEMENTO AL N. 7/8 LUGLIO/AGOSTO 1985



una lunga tradizione di amicizia

BANCA NAZIONALE delle COMUNICAZIONI

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

ANCONA • BARI • BOLOGNA • CAGLIARI • FIRENZE • GENOVA • MESTRE • MILANO • NAPOLI • PADOVA • PALERMO • PARMA • REGGIO CALABRIA • ROMA • TORINO • TRIESTE • VENEZIA • VERONA

VdR

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

Direttore responsabile
Francesco Pellegrini

Redattore capo
Piero Spila

Redazione centrale
Anna D'Angelo, Marina Delli Colli,
Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore

Segretario di redazione
Ferruccio Facchinelli

Amministrazione
Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Rita Montuschi,
Renato Napoli, Renzo Ramiconi

A questo numero hanno collaborato:
Piero Berengo Gardin, Marcello Buzzoli, Carlo Casini, Silvio Ceccato, Guido Ceronetti, Giuliano Cerullo, Alberto Ciambricco, Patrizia Cimini, Giovanni Coletti, Luciano De Crescenzo, Oreste Del Buono, Federico Fellini, Mauro Ferretti, Eraldo Gaffino, Luigi Giuliani, Enzo Golino, Giovanni Klaus Koenig, Aurelio Minonne, Ivana Musiani, Francesco Ogliari, Silvio Rizzotti, Antonio Tabucchi, Franca Valeri, Carlo Villatico Campbell

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

SOMMARIO

«Binari e sole»: una suggestiva elaborazione fotografica realizzata da Don Carroll (The Image Bank)

Le foto di questo numero sono di:
The Image Bank pp. 18, 26, 34, 35 e 75; Grazia Neri pp. 11, 15, 94 e 95; Fototeca FS pp. 6, 10, 12, 19, 30, 31, 33, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 68, 69, 80 e 81.
I quadri riprodotti alle pp. 7, 37, 48 e 62 fanno parte della Rassegna «Arte e Ferrovia» del 1980 e 1982.

Insieme a voi *di Claudio Signorile* 4
Un traguardo, una partenza *di Luigi Misiti* 5
Una vicenda esaltante *di Francesco Pellegrini* 6

FUTURA

Il futuro arriverà in orario *di Silvio Ceccato* 8
Un'utopia obbligata *di Luigi Giuliani* 10
Semaforo verde ai super-treni *di Giuliano Cerullo* 14
Ci vediamo tra 700 chilometri *di Carlo Villatico Campbell* 16
Mai più a meno di 200 *di Carlo Casini* 17
Ferrovia: saprò tutto di lei 19
Le ferrovie a «portata di mano» *di Giovanni Coletti* 21
L'informazione comincerà a domicilio *Intervista a Mauro Ferretti* 24
La città a misura di treno *di Silvio Rizzotti* 26
Appuntamento a Piazza degli Affari *di Eraldo Gaffino* 30
Il duemilofilo, no *di Enzo Golino* 32
Jonas, che sarà ferroviere nel 2000 *di Aurelio Minonne* 33

IMMAGINARIA

Le belle immagini del tempo che sarà *di Giovanni Klaus Koenig* 36
Quella sera al Salon Indien *di Piero Spila* 39
Il best-seller parte dal primo binario *di Marina Delli Colli* 46
Chiamami treno, sarò il tuo successo *di Tiziana Gazzini* 50
Come è melodioso andar... *di Ivana Musiani* 55
Un binario fra le nuvole *di Piero Berengo Gardin* 59
Il gatto dello Cheshire *Racconto di Antonio Tabucchi* 61
Il treno è una nera farfalla *di Guido Ceronetti* 64
Sogni sul muro *di Patrizia Cimini* 67
Effimero sarà lei *di Anna D'Angelo* 68

MEMORIA

Nel '55, in quella stanza... *di Alberto Ciambricco* 76
Un viaggio lungo dodicimila pagine *di Marcello Buzzoli* 78
Un grande libro della vita *di Francesco Ogliari* 81
Le inchieste:
Uno specchio «non deformato» 85
Le rubriche:
Le buone abitudini 88
Le iniziative:
Piccole rivoluzioni 90
I viaggi:
Conoscere per capire 92
Vocibolario 95

IL SALUTO
DEL MINISTRO

Insieme a voi

Il saluto che ho l'occasione di rivolgere dalle pagine di «Voci della Rotaia», in occasione del suo trentennale, diventa per me anche il saluto ai ferrovieri italiani. Dal 1° gennaio 1986, infatti, il Ministro dei Trasporti non sarà più il presidente dell'Azienda ferroviaria.

Questo naturalmente è solo un aspetto della riforma delle FS che entra in vigore con il prossimo anno, ma certamente è il più appariscente e significativo.

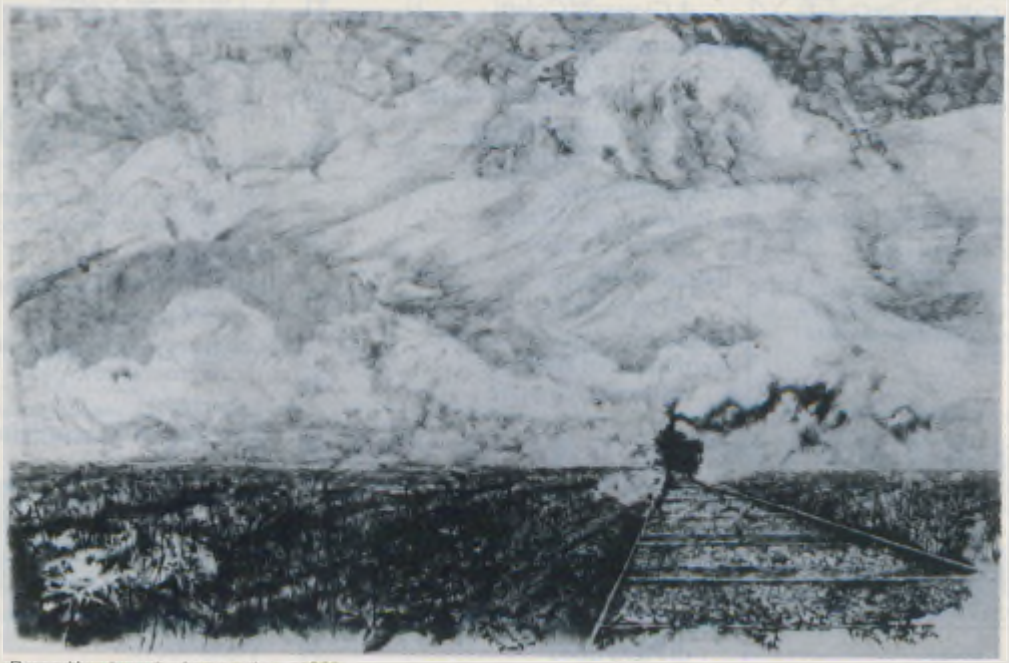
È il segno che la nuova azienda uscirà dai cardini della burocrazia statale e godrà di un'autonomia gestionale capace di far emergere elementi di professionalità fin qui bloccati, se non addirittura soffocati. Un'azienda che dovrà confrontarsi direttamente con le esigenze dei cittadini, fornendo un servizio efficiente e competitivo rispetto ai livelli di mercato.

Questa storica trasformazione delle Ferrovie dello Stato non è solo il frutto di un intervento istituzionale, è una scelta di imprenditorialità, dove essenziale diventa la qualità degli uomini che lavorano nell'azienda, ai diversi livelli di responsabilità e di funzioni.

Ai ferrovieri, dirigenti e lavoratori, viene affidato l'avvenire concreto delle ferrovie: con essi intendo sviluppare non solo una doverosa, continua, reale collaborazione, ma anche condividere le grandi difficoltà cui andranno incontro, per le molte cose da cambiare, per gli importanti obiettivi da raggiungere.

Attraverso «Voci della Rotaia» voglio esprimere ai ferrovieri tutta la mia fiducia, nel riconoscimento delle loro doti di professionalità e attaccamento. Doti insostituibili per un'Azienda che voglia essere al livello delle nuove esigenze di sviluppo e socialità del Paese.

Claudio Signorile



Renzo Vespignani: «Locomotiva». 1980

IL SALUTO
DEL DIRETTORE GENERALE

Un traguardo, una partenza

Trent'anni di vita sono sempre un traguardo significativo. Per un giornale, poi, possono rappresentare un momento addirittura decisivo. Si possono fare bilanci, verifiche, progetti. Insomma una data importante. Nel caso di «Voci della Rotaia», decidere di ricordare adeguatamente i suoi primi 30 anni con un numero speciale è stata una scelta opportuna, che però comportava dei rischi: la tentazione di cedere al trionfalismo, all'autoincensazione, o peggio alla vena nostalgica.

Sfogliando in anteprima le prove stampa di questo numero, mi piace per prima cosa constatare che tale rischio non si è neppure posto. «Voci» ha voluto ricordare il cammino fatto fin qui nella maniera più stimolante per un giornale, raccogliendo prestigiose collaborazioni esterne, ospitando i pareri degli esperti, confrontandosi con i problemi reali e, soprattutto, guardando in avanti.

Del resto, nei suoi trent'anni di storia, «Voci della Rotaia» è sempre stato un periodico aziendale un po' speciale. Molto vicino ai problemi del personale, fedele osservatore degli avvenimenti piccoli e grandi, sempre attento a quanto di nuovo si andava profilando nella vita dell'Azienda. Naturalmente non sempre i risultati sono pari agli sforzi compiuti. I momenti difficili dell'Azienda spesso lo sono stati anche per il giornale. Ma nel complesso un ottimo lavoro è stato svolto, grazie al contributo professionale e umano di tutti coloro che a vari livelli vi hanno collaborato, e grazie anche all'attenzione e alla disponibilità dimostrate sempre dai vertici aziendali.

Mi piace pure sottolineare come non sia un segno casuale che i trent'anni di «Voci» coincidano con un momento di svolta per la vita della nostra Azienda. Sono convinto che i risultati ottenuti fin qui dal giornale, che ha saputo ampiamente farsi apprezzare anche all'esterno, non potranno che costituire un solido punto di partenza per realizzare, nel campo dell'informazione e dell'immagine, gli obiettivi del nuovo Ente.

Luigi Misiti

Renzo Vespignani: «Ferrovia», 1982

Una vicenda esaltante

di FRANCESCO PELLEGRINI

I trent'anni di VdR cadono alla vigilia della fase realizzativa della Riforma e a pochi giorni dalla nomina del Presidente e dei Consiglieri del nuovo Ente «Ferrovie dello Stato». Questo numero speciale di VdR, più ricco di pagine e di servizi, fu immaginato nei mesi scorsi non per essere pretesto di una sagra celebrativa ma occasione per ripensare un tratto di storia complesso e ricco di eventi che dal giornale si allarga all'Azienda e, per tanti versi, alle vicende civili e politiche del nostro Paese. La proiezione nel futuro prossimo che viene suggerita dall'insediamento dei nuovi vertici, arricchisce ma non modifica sostanzialmente il disegno che ha condotto alla realizzazione di questo numero speciale di «Voci».

Prevalgano le ragioni del sentimento collettivo di orgoglio, che caratterizza tanta parte dei ferrovieri italiani, o quelle dettate dall'osservazione fedele delle nostre esperienze, a noi pare di poter richiamare alcuni dati salienti.

Il primo è che nella dinamica della vita sociale e nella mutevolezza delle sue espressioni politiche, riteniamo di poter cogliere l'esistenza del ruolo centrale ed essenziale svolto dalla ferrovia in Italia. Ciò è vero per l'incidenza che essa ha esercitato sull'economia, sul mercato del lavoro e sul sistema produttivo; è altresì vero per i valori che «la cultura del treno» ha potuto esprimere nonché per il largo consenso e i diffusi rapporti di solidarietà che si sono costruiti nei confronti dei ferrovieri.

A noi piace credere che ai responsabili del nuovo Ente, chiamati a cancellare con adeguata strategia di cambiamento i segni di una crisi non più marginale, verrà qualche giovamento dal ricordo di una vicenda trentennale, contraddittoria ma pure esaltante.

Il secondo dato da sottolineare è che le distinzioni anche profonde (talora le lacerazioni) che hanno segnato per la tumultuosità della storia recente il nostro Paese, sembrano non valere o comunque valere assai meno per i ferrovieri italiani.

Poiché qui non si tratta né di appiattimento di opinioni, né di assenza di partecipazione (ché è vero, com'è ovvio, l'esatto contrario), questa sostanziale unità dei ferrovieri è altamente produttiva di benefici effetti e potrà concorrere alle scelte organizzative e gestionali che dovranno essere compiute per realizzare il disegno riformatore delle FS.

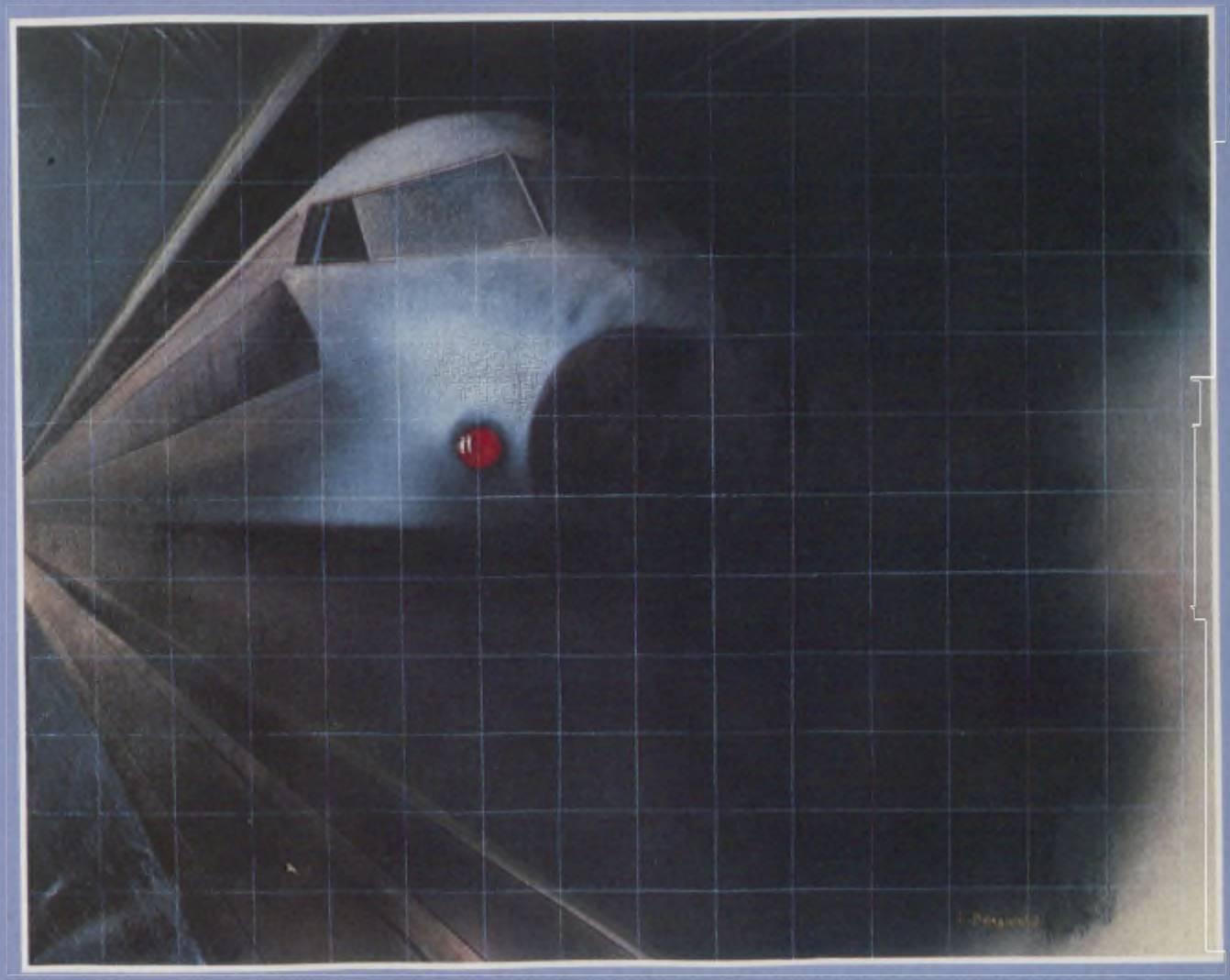
C'è infine un ultimo elemento da sottolineare, più direttamente legato al nostro giornale, al ruolo sin qui svolto, a quello che, se si vorrà, potrà continuare ad esercitare.

Si tratta del prestigio diffuso che VdR si è conquistato dentro e fuori l'Azienda al punto di divenire un riferimento costante e indiscusso per la conoscenza, anche critica, dell'intera vita aziendale.

Da tutto questo riceviamo uno stimolo a fare di più e meglio, convinti come siamo che se non è distinguibile per il trentennio trascorso la storia dell'Azienda da quella di «Voci», ancora meno potrà esserlo nei mesi e negli anni che vedranno la struttura ferroviaria diventare più efficiente e competitiva.

VdR

FUTURA



Come saremo? Tentiamo un identikit delle ferrovie del XXI secolo: velocità, informazione, e poi città, viaggiatori, ferrovieri. Tanto per cominciare...

Il futuro arriverà in orario

di SILVIO CECCATO
Ordinario di Linguistica e Cibernetica all'Università di Milano

Chissà se nel futuro le rotaie, che scorrono parallele, si incontreranno all'infinito, come dicono i matematici, che hanno controllato, rendendo impossibile la circolazione dei treni? Ma per allora forse le rotaie saranno state abbandonate, in favore della rotaia unica, in basso od in alto, dei cuscini d'aria, e di qualche altra diavoleria. Sparirà così anche quel mondo di meccanica, leve, stantuffi, fumi, odore di attrito e di freni, che tanto fascino hanno esercitato sulla mia infanzia. Quando Honneger scriveva il suo *Pacific 231*.

Oggi, dopo tanti treni presi, e persi nelle coincidenze, la gente sbracata delle stazioni, il sopravvissuto odore delle carrozze carbonate, l'ansia per gli eterni ritardi, il futuro del treno prende in me tre aspetti diversi.

Il primo aspetto è quello di un treno nel quale non ci si accorga di andare in treno, un treno, cioè, che non sembri un treno. Che cosa vuol dire? Vuol dire che ho deciso il mio viaggio e l'ho fissato con il telefono. Che un signore gentile è venuto a prendere me ed i bagagli a casa e mi ha fatto ritrovare questa casa come salotto, come ufficio, come camera da letto, etc., anzi vi ha aggiunto un po' di panorama. Del resto, so di desiderare troppo, ma soltanto perché sono un uomo qualsiasi. I Grandi forse hanno sempre avuto queste cose e le conservano. Il segretario con l'automobile alla porta della casa e dell'appartamento, il porta borse che precede e che segue, lo scompartimento, o l'intera carrozza attrezzati. Per i vip c'è persino la saletta riservata.

Peggio per te che non hai fatto carriera, né nella politica né nella grande industria-commercio. Da qualche anno, è vero, il letto me lo posso permettere, così distensivo perché, come veri signori, il controllore si prende la cura di vegliare e svegliare con il caffé (anche se raccomanda vivamente di chiudersi bene dentro, non si sa mai, con tanti malintenzionati); e purché l'aria condizionata non sia rotta, o persino le luci, vecchie carrozze sono.

Quando sono stato a Londra ho visitato il Museo dei Trasporti ed ho esaminato i treni spettacolo, i legni preziosi, specchi ed ori per lo zar e la Regina Vittoria. Treni voluttuosi. Ma ci si può accontentare anche di meno. Una volta sono stato invitato dalle Ferrovie svizzere, tramite la scuola di turismo di Faicchio, per un giro su un trenino d'epoca e di autore. Un tanto di liberty, volute, specchi molati, soste e colazioni fra i monti, tutti divenuti amici. È stato molto bello.

Confesso che i treni pubblicizzati con i 300 o 500 all'ora mi interessano molto meno.

Anche perché sono convinto che l'uomo, animal symbolicum, l'animale che parla, dovrebbe muoversi sempre meno per dovere. Oggi può far giungere la sua voce e la sua immagine, anche la sua scrittura, senza spostare alcun peso. Ci pensano le onde elettromagnetiche a fargli lasciare a casa il suo corpaccio di 80 chili. Lo sposti solo se in gioco è proprio questo corpaccio e non si è riusciti a liofilizzarlo. Si sposterà il giocatore di calcio, di tennis, le «colombe dal desio chiamate», chi deve invadere piscine e scalare montagne. Ma sempre meno il conferenziere, il patito di tavole rotonde, forse anche il medico e l'avvocato. Ah, dimenticavo che tutto ciò lo fa da tempo il telefono!

Il treno del futuro sia dunque il treno turistico, quando ci si sposta per diletto, diletto come causa movente e come causa finale. Le ferrovie vi provvedano. Treno-club, treno-comitiva, treno-commendatori (come l'Isola a Venezia), treno-miliardari con il medico ed il notaio, treno con scomparti per bambini, e, perché no? treno con estetista, psicoanalista, astrologo, chiromante. Il tempo passa in fretta; e già si usa sulle navi da crociera. Treno, comunque, con televisori grandi e piccoli, musiche e notizie, cuffie. Un armamentario, del resto, che c'è già, anche se per ora fa parte del lusso.

A questo proposito c'è il problema delle classi, anzi dei treni ricchi e poveri. Quasi tutti vorrebbero la classe superiore. Ma qui forse si nasconde una povertà di fantasia. La comodità del posto è una cosa, e andrebbe garantita a tutti. La gente è un'altra, diversi gli odori, la disponibilità al colloquio. Potendolo, io non mi fisserei su una classe. Aldoux Huxley sosteneva che la differenza di classe, sia fuori che in treno, è soprattutto una differenza di odore. Pane e salame, vino ed arancia non lasciano dubbi, né sul paese né sulla classe, né sulla affabilità. La prima classe è dei contegnosi. Anche a teatro io consiglierei di alternare l'ordine dei posti.

Forse, però, in un futuro la distinzione della classe sarà ritirata, come si è già cominciato a fare, eliminando la terza, di cui restano solo le carrozze, che, per quanto sia grande la forza del verbo, non potevano mutare il legno in velluto, come l'acqua in vino.

Come si sarà notato, il mio sguardo sul futuro dei treni, se si spinge lontano, non riesce a soffermarsi compiaciuto sulle grandi innovazioni scientifico-tecniche. Mi sembra che anche troppo di ciò che già c'è non venga affatto applicato.

A questo proposito passerei al secondo aspetto del futuro dei treni. Qui la situazione si capovolge. Vorrei un treno-treno. Ricordo la risposta del capogruppo di una delegazione giapponese ad un convegno sul futuribile, di anni fa ad Oslo. Si sollecita l'anticipazione. «Siamo così occupati a far andare alla meno peggio il presente, che non abbiamo tempo per occuparci del futuro».

Un treno-treno è anzitutto un treno che, una volta stabiliti gli orari, li rispetta. Non dev'essere proprio impossibile, perché in qualche paese privilegiato, questo

già avviene, e nessuno grida allo stupore se un treno esce ed entra in stazione puntuale. Avveniva anche qui, ma non bisogna passare per nostalgici.
Se poi è stato rubato un portacenere, un tavolinetto, bisognerebbe che fossero rimessi. Certo, non è il treno che li ha persi. Ma se le scuole non hanno educato alcuni, non è nemmeno giusto che ne soffrano in tanti.
Un treno-treno regola temperatura, umidità, ha vetri che si aprono o si chiudono e se non c'è l'aria condizionata contiene viaggiatori tutti d'accordo sui finestrini, mostra il nome della stazione perché non è più lungo della stazione e soprattutto, se il posto è prenotato, non lo caccia così in testa od in coda che sia necessario uscire di stazione e trascinare piedi e valigia; e magari piove. Non insisto per non scoraggiare.
Poi, bisognerebbe che i biglietti e le tessere non fossero mostrati in presenza di tutti, come avviene degli atti giudiziari consegnati aperti in portineria. Non venissero mostrati, perché fanno star male spesso l'unico viaggiatore che non usufruisce di sconti e gratuità, e si accorge di avere sulle spalle il Paese. Sono invece incerto sui pasti in treno. Ma è una faccenda del tutto personale. Una pasta ed un sugo inesorabilmente separati (campi magnetici, entropia o negantropia?) costituiscono un inconfondibile piatto ferroviario.
A dir la verità qualche volta mi prende un dubbio anche sugli orari mancati. Non sarà una lezione di pazienza? Una cura radicale per l'ansia? Un ricordare gli anni di guerra, quando si andava alla stazione per prendere «il primo treno che passa»?
Se poi qualcuno è convinto che io parli soltanto dell'Italia, si tranquillizzi. Avviene anche nelle migliori nazioni; ed anche là nascono dubbi analoghi. Uscivo da New York su un treno con due amici, uno americanofilo e l'altro americanofobo. Il treno era abbastanza squallido, ma soprattutto il rumore era infernale. «Vedi che treni!» urlava l'americanofobo. Ma venne subito la risposta: «È fatto apposta. Questo è un treno per lavoratori. Con tanto rumore non parlano, e così si riposano».

Resta l'ultimo dei tre aspetti del futuro dei treni. Qui, però, soltanto «il ferroviere inverosimile» potrebbe sistemare le cose. Si tratta del treno d'avventura, quello dei romanzieri d'inizio secolo, delle spie bionde, etc.
Che non sia del tutto impossibile, lo attestano soluzioni adottate in altri campi. Chi non ricorda le cacce dell'Imperatore? Gli animali ai quali sparare erano legati o addirittura morti; e sembra che una volta la preda sia stata addirittura un'aquila bicipite. Io stesso ho organizzato per un personaggio una pesca miracolosa.
Il mio più straordinario viaggio in treno risale al prim'anno dopo la guerra. Si viaggiava per lo più in carri bestiame, i famosi cavalli 8 e uomini 40. Da Vicenza a Milano si impiegavano otto ore, a Desenzano il treno scendeva al greto del fiume e con una locomotiva di rinforzo lo risaliva. Per accedervi bisognava mostrare l'urgenza. Io lo presi per comunicare agli amici di Milano una mia trovata, che ancora oggi ritengo importante, sulle operazioni della mente. Un viaggio è un viaggio ma un viaggio con la trovata è la fierezza di un viaggio.
Un viaggio simpatico è stato un ritorno da Torino a Milano. Scompartimento occupato da una giovane e perspicace giornalista, il noto psicologo Antonio Miotto, da un prestigiatore e da me. Sì, i trucchi, ma chi è intelligente li scopre, soprattutto se è uno psicologo. Così, si discute. Ad un certo momento il prestigiatore si rivolge allo psicologo, «Lei vorrebbe indietro il suo orologio?». Caspita! Orologio e bracciale d'oro. Gli è sparito dal polso. «Non si preoccupi. È solo alle mie spalle». Ministro dei Trasporti, cosa aspetti a darci dei treni così?
Aggiungo un ricordo del trenino elettrico, puntualissimo!, che univa il mio paese, Montecchio Maggiore, a Vicenza, Arzignano, Chiampo, la valle dell'Agno. Le contadine, sino all'arrivo in città, si toglievano le scarpe.
Arrivavano poi ben per tempo. E aspettavano. Con stupore. «Mi no capiso. Sto treno speta sempre a partire ai ultimi minuti». Qui in Italia siamo proprio incontentabili.

L'ALTA VELOCITÀ
PROSSIMA VENTURA

Un'utopia obbligata

Opzione velocità

Un aereo e un treno. Tratto da coprire: Roma-Milano. Quale mezzo sceglierebbe un viaggiatore medio, una volta che il treno fosse in grado di portarlo a destinazione a un costo inferiore di un passaggio aereo e in tempi sostanzialmente analoghi? Un'automobile e un treno. Cosa sceglierebbe, invece, lo stesso viaggiatore, una volta che il treno lo portasse a destinazione in un tempo inferiore del 50% e a costi ragionevolmente contenuti e senza la stanchezza, i rischi, di un lungo percorso in auto? Probabilmente quel viaggiatore — e con lui tanti altri — non avrebbe dubbi e sceglierebbe il treno. Un viaggiatore che magari oggi snobba la rotaia e le stazioni, preferendo i caselli autostradali e i terminal degli aeroporti. Questo viaggiatore possibile esiste e per sedurlo, per conquistarlo alla ferrovia, c'è un solo modo: offrirgli nuove possibilità, nuove opzioni, ad esempio l'alta velocità. Il segmento di mercato interessato a un trasporto veloce su rotaia è una realtà (lo dimostrano le esperienze giapponese e francese). Viaggi rapidi, ma non necessariamente extra-lusso, per clienti che si spostano per lavoro o diporto, ma che in ogni caso non vogliono perdere tempo. Ma quanto ancora dovranno attendere questi potenziali viaggiatori prima di salire su un treno super-veloce «made in Italy»? Sono ancora ipotesi da fantascienza? Tutt'altro. Anche per l'alta velocità il futuro è già iniziato. Anzi è quasi presente. Allora perché ne parliamo qui, nella sezione «Futura»? Perché a un passo dall'alta velocità un po' di scaramanzia non guasta. Anche se targata 2000.

di LUIGI GIULIANI

Quotidiani e periodici, riviste specializzate e d'opinione, radio e TV toccano sempre più frequentemente il tema dell'alta velocità nel campo ferroviario. Quando questo accade, spesso vengono fatti confronti fra la realtà italiana e quella di altri paesi che già effettuano servizi ad alta velocità.

È, infatti, indiscutibile l'effetto sul pubblico dell'aggressiva immagine dei treni TGV delle ferrovie francesi e dei treni super veloci delle ferrovie giapponesi.

Si deve tuttavia dire che l'A.V. non è e non deve essere uno scoop, ma rappresenta il traguardo per un'azienda ferroviaria efficiente e moderna e soprattutto per un'industria tecnologicamente all'avanguardia.

Sotto, un treno elettromagnetico delle Ferrovie giapponesi e, a sinistra, l'ETR delle FS noto come «Pendolino»

Nelle FS per qualche anno era stata posta la sordina al tema A.V.; oggi si sta riprendendo — con maggiore consapevolezza e quindi con maggiore organicità — il discorso della necessità di creare un sistema ad A.V. Ma spendiamo qualche parola per definire l'argomento.

Tecnicamente l'alta velocità in ferrovia è il campo delle velocità al di sopra dei 200 km/h. Il limite dei 200 km/h non è casuale ma rappresenta una soglia: alcuni problemi tecnici, che a velocità più contenuta sono dominabili, si esaltano a tal punto da rendere necessario uno studio estremamente accurato. Senza voler fare un elenco dettagliato, citiamo alcuni dei problemi più importanti come la dinamica del carrello e del veicolo; l'aerodinamica; la captazione di forti correnti ad alta velocità; la frenatura; lo sforzo del cerchione; i

problemi posti dall'incrocio in galleria; i problemi dell'infrastruttura sottoposta a tali carichi dinamici. Come si vede si tratta di un elenco breve, ma rappresentativo della massa di informazioni e di test necessari per arrivare alle soluzioni.
Fino a qualche anno fa si riteneva, addirittura, che non fosse possibile superare la velocità massima di 250 km/h nel campo ferroviario. Le prove condotte dalla SNCF (oltre 1.000.000 di km) hanno dimostrato che invece è possibile arrivare fino a 380 km/h e in esercizio normale a 300 km/h.
Le esperienze condotte dalla SNCF col TGV hanno ridato fiducia a quelli che credono nella ferrovia ed in questo senso, oggi, chi sente parlare di A.V. pensa subito al TGV, il treno, o meglio l'elettrotreno, sul quale la Francia ha puntato le sue carte per arrivare al riscatto del servizio ferroviario. Le tappe di quel successo costituiscono un percorso che è di riferimento per chiunque oggi si interessi di A.V.
Tutto cominciò alla fine degli anni '60 quando si pose il problema del potenziamento delle linee ferroviarie del Sud-Est della Francia. La vecchia linea Parigi-Dijon-Lyon, che è in molti tratti quadruplicata, era fortemente impegnata dal traffico viaggiatori e merci, per cui si imponeva la costruzione di una nuova coppia di binari fra le estremità. È stata presa in esame l'ipotesi di specializzare questa nuova linea destinandola al solo traffico viaggiatori. A questo punto l'ipotesi iniziale è stata approfondita da un gruppo di tecnici che ha lavorato intensamente per circa 5 anni pervenendo alla redazione di un progetto organico di un sistema A.V. riguardante cioè l'infrastruttura, il materiale rotabile, il segnalamento ed il servizio da svolgere. Dal '76 si è proceduto alla costruzione e nell'81 è stata attivata completamente la linea.
Un piccolo inciso storico. Il sistema prevedeva inizialmente un esercizio con turbotreni, cioè con treni a trazione termica, ma la crisi petrolifera del '73 costrinse a rivedere il tutto in funzione della trazione elettrica. E bisogna riconoscere che sia l'industria francese che la SNCF si dimostrarono veramente all'altezza nell'affrontare in breve tempo ed in modo armonico (come vedremo) modifiche così sostanziali. Quando si parla del TGV quasi mai si mette l'accento sulla circostanza che uno dei punti di forza della realizzazione è costituito dalla progettazione coordinata dei diversi componenti.
Nel corso della progettazione è stato portato avanti in modo coordinato lo studio del materiale rotabile e della infrastruttura, col relativo attrezzaggio. Infatti le caratteristiche del TGV hanno permesso ai progettisti del tracciato di adottare standard di progetto meno rigidi rispetto ad altre realizzazioni (per esempio la Direttissima) e sono state adottate pendenze più elevate perché la potenza del mezzo avrebbe permesso di superarle in souplesse. Il vantaggio fondamentale derivante dall'aumento delle pendenze consiste nella drastica riduzione dei costi poiché diminuiscono le grandi opere d'arte come gallerie e viadotti: la linea è «incollata» al terreno e questo comporta, come vantaggio ulteriore, il ridotto impatto sull'ambiente che non viene offeso.

Le date dell'AV

1986
Entro l'anno si apre al traffico l'80% della Direttissima Roma-Firenze

1987
Entrano in esercizio quattro elettrotreni ETR 450 (velocità max: 250 km/h)

Si sperimenta in linea il prototipo dell'elettrotreno ETR X 500 (velocità max: in prova 300 km/h)

1988
Si sperimentano i prototipi della locomotiva E 402 (velocità max: 220 km/h)

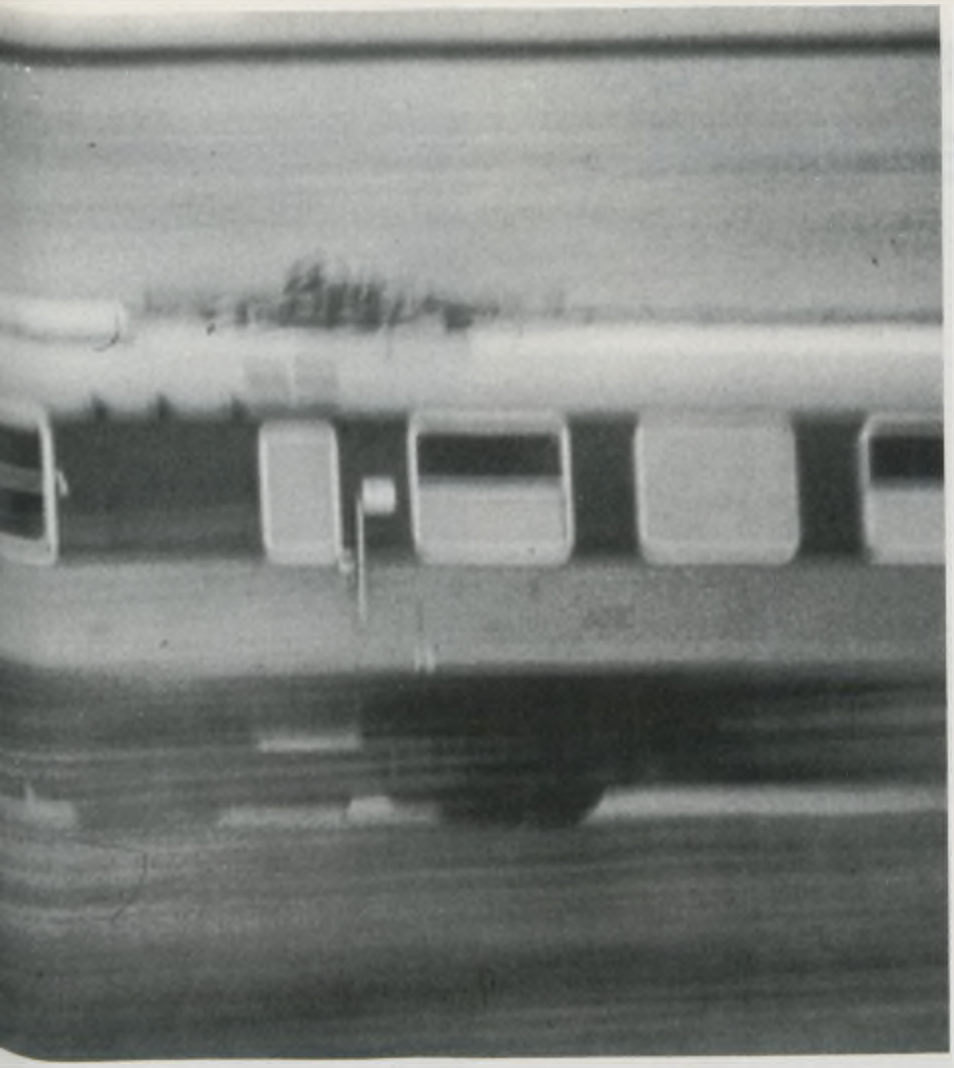
Si sperimenta in linea il prototipo dell'elettrotreno ETR Y 500 (velocità max: in prova 300 km/h)

Fine anni '80
La Direttissima Roma-Firenze viene aperta completamente al traffico

1990-91
Entrano in esercizio le locomotive E 402

1991
Entrano in esercizio gli elettrotreni ETR 500

Qualcuno potrebbe subito sostenere che la realtà territoriale della Francia è diversa dalla nostra: è vero, ma si deve constatare che esistono anche da noi zone ove si possono adottare soluzioni molto simili. Il problema dei costi è, poi, particolarmente importante perché oggi una linea ferroviaria a doppio binario come la DD Roma-Firenze costa oltre 20 miliardi a km mentre un'infrastruttura tipo Parigi-Lyon costa circa 1/4 di questa cifra.
Per quanto riguarda la situazione attuale del sistema italiano ad A.V., nel settembre 1985 verranno attivati i tratti Chiusi Sud-Arezzo Sud e nell'86 Figline-Rovezzano: a quel punto saranno in esercizio 220 km dei 260 totali.
I 40 km rimasti sono senz'altro i più difficili da costruire. La Direttissima che è stata iniziata prima di altre linee ad A.V. verrà



completata probabilmente dopo la conclusione dei lavori di altre (TGV Atlantique in Francia e Hannover-Würzburg in Germania). Tuttavia l'esperienza italiana è servita ad aprire la strada dell'A.V. sia nelle infrastrutture sia nei mezzi: le interconnessioni della DDma sono state riprese in tutti i progetti successivi di linee ad A.V., e il motore sospeso alla cassa dell'ETR 404 è stato utilizzato nel TGV.
Ora bisogna recuperare il ritardo accumulato e le tappe sono già fissate: anzitutto l'entrata in esercizio dei treni fra Roma e Milano composti da materiale gran comfort trainato da locomotiva E 444 atta a raggiungere in esercizio i 200 km/h. Entro gli anni '90 verranno consegnati i prototipi degli ETR 451 ad assetto variabile (velocità massima 250 km/h).
Per quanto riguarda i servizi, possiamo dire che le 4 ore e mezzo fra Roma e Milano sono un obiettivo raggiungibile con l'entrata in esercizio del materiale specializzato e con il completamento della DDma.
A questo punto si impone una decisione su come raggiungere questi obiettivi poiché il sistema italiano ad A.V. dovrà essere completato con il prolungamento della linea oltre Firenze verso Milano dal momento che la riduzione dei tempi di percorrenza sulle linee tradizionali aumenta i conflitti di circolazione. Si dovranno quindi separare i flussi di traffico: e dovrà essere realizzata una infrastruttura per il traffico A.V.
In campo europeo si sta studiando una rete di collegamenti ad A.V., e qui il discorso tecnico (abbastanza complesso, ma comunque affrontabile) si sovrappone a quello della politica generale dei trasporti.
Per quanto riguarda gli aspetti tecnici, si fronteggiano due tipi di costruzione delle linee ad A.V.: la pesante adottata dalle FS e la leggera adottata dalla SNCF. Gli specialisti di progettazione forse rabbrividiranno, ma la classificazione vuole indicare i due tipi di concezione: quella «pesante» ha basse pendenze (max 12,5 ‰ per la già citata Hannover-Würzburg), elevati raggi di curvatura (m. 5100 minimo) e la possibilità di svolgere traffici misti (viaggiatori e merci); la linea «leggera» è caratterizzata invece da elevate pendenze (fino al 35‰) e quindi dalla specializzazione della linea al solo traffico viaggiatori.
Inoltre, bisogna tener conto che per la trazione elettrica ciascuna amministrazione ha adottato propri criteri e quindi bisognerà trovare un modo per superare i diversi sistemi senza gli attuali cambi di locomotiva che imporrebbero perditempi incompatibili. Dovrebbe essere risolto anche il controsenso dei controlli doganali nelle stazioni di frontiera. Come? Generalizzando — ove tali controlli rimangano — quelli in corsa treno.
Per quanto riguarda le iniziative in sede europea, per ora è stato individuato un primo nucleo di collegamenti fra le grandi città d'Europa e si sta conducendo uno studio di fattibilità tecnico-economica sulle relazioni Parigi-Colonia (via Belgio) e Amsterdam-Milano.
In conclusione, il punto che ha decretato il successo delle linee ad A.V. è certamente legato alla consistente riduzione del tempo di percorrenza che a parità di altri fattori — quali comfort di viaggio e/o costo — ha fatto orientare la scelta del viaggiatore sul treno.
Il successo del TGV è anche legato alla scelta di adottare 1ª e 2ª classe per gli elettrotreni, aprendo a tutti il mercato dell'A.V.: 45.000 viaggiatori al giorno confermano la validità di questa decisione. Insomma, la SNCF ha aumentato notevolmente il suo traffico viaggiatori e le previsioni dei tecnici al momento dell'apertura della linea sono state ampiamente superate dalla realtà.
È proprio questo l'aspetto che mi preme sottolineare per concludere: l'A.V. nel campo ferroviario non è più un'utopia per tecnici, ma una realtà di mercato sulla quale bisogna puntare affinché, anche negli anni 2000, questo «vecchio» treno abbia il ruolo che gli compete nell'economia del Paese.

Semaforo verde ai super-treni

di GIULIANO CERULLO

A tutt'oggi, i programmi aziendali prevedono che sulle infrastrutture di supporto di circolazioni ad alta velocità siano ammessi a circolare treni impostati entro un ampio campo di velocità. Questa scelta comporta che il segnalamento, inteso come insieme degli strumenti idonei a fornire al treno le informazioni necessarie per regolarne la marcia o provocarne l'arresto, debba avere la massima elasticità ragionevolmente ottenibile, in modo da consentire il conseguimento di buoni risultati di esercizio indipendentemente dalle caratteristiche delle circolazioni interessate. È, poi, evidente il vantaggio economico di assicurare la compatibilità, a livello di apparecchiature di bordo, delle linee tradizionali con quelle sulle quali è ammessa l'alta velocità.

Il sistema di distanziamento F.S. sulle linee attrezzate con blocco automatico atto alla ripetizione in macchina, concepito prima dell'avvento delle alte velocità, si basa su:

— presentazione al personale di macchina di un segnalamento luminoso laterale che sostanzialmente ripete lo stato delle sezioni di blocco e fornisce gli avvisi di arresto e di riduzione di velocità imposte dalla presenza di deviatoi da percorrere in deviata. Poiché la distanza normale di avviso è di 1200 metri, considerate le potenze frenanti installate, ne deriva che, di per sé, il segnalamento laterale può consentire una velocità massima di 150 km/h;

— trasmissione a bordo dei rotabili attrezzati di 4 informazioni positive (più una negativa — e, ovviamente, assolutamente restrittiva — di mancanza di qualsiasi informazione) associate ad altrettanti codici ottenuti interrompendo rispettivamente 75, 120, 180 e 270 volte al minuto primo una corrente pulsante a frequenza industriale di 50 Hz. Uno di questi 4 codici, il codice 270, contiene l'informazione che tra la posizione del treno e il prossimo segnale che impone l'arresto esiste almeno una distanza di 2700 metri.

L'informazione contenuta nel codice 270, assente tra quelle fornite dal segnalamento laterale, garantisce al treno una distanza di arresto maggiore di quella garantita dal segnalamento laterale e consente di regolare la marcia fino ad una velocità di circa 185 km/h.

Posto il problema della progettazione del segnalamento di una linea con circolazioni miste e velocità ammissibili superiori a 185 km/h, fu individuata la soluzione di sovrapporre alla frequenza base di 50 Hz una seconda frequenza indipendente, determinata per considerazioni tecniche in 178 Hz che, con un sistema di codici analogo a quello della prima frequenza, provvede a trasmettere a bordo dei mezzi un certo numero di informazioni supplementari. Fra di esse, oltre ad alcune che consentono scaletta-menti di velocità più graduali e più aderenti alle reali condizioni a valle, ne esistono due strettamente collegate al problema dell'alta velocità: esse, in sostanza, garantiscono che tra la posizione del treno ed il prossimo segnale che impone l'arresto o una limitazione di velocità esistono distanze, entrambe maggiori di 2700 m, tali da consentire due nuovi livelli di velocità ammissibili, fino ad un massimo di 250÷255 km/h.

Con la soluzione adottata, in condizioni normali di esercizio, è assicurata una discreta disponibilità di livelli intermedi di velocità segnalabili ai mezzi attrezzati con apparecchiature a due frequenze e la compatibilità tra le diverse linee della Rete. Questo perché i mezzi attrezzati con apparecchiature per la sola frequenza industriale possono circolare indifferentemente su tutti i tipi di linee (naturalmente sulle linee attrezzate con la seconda frequenza non potranno sfruttarne il contenuto informativo).

Un'altra valida caratteristica del sistema è la possibilità di adeguare, con costi relativamente non troppo elevati, linee tradizionali a programmi di aumento di velocità: la seconda frequenza, necessaria per superare i 185 km/h, potrebbe essere aggiunta con limitate modifiche nelle strutture logiche esistenti.

Dunque, una soluzione consolidata e definitiva? Sembra proprio di dover rispondere di no; anche in questo campo il futuro è già iniziato o, quantomeno,

Una schiera di TGV, il simbolo più rappresentativo dell'alta velocità «anni ottanta»

viene preso in seria considerazione. Si parla — e si studia — della necessità di arricchire le informazioni che attualmente vengono inviate a bordo dei mezzi di trazione: individuazione della posizione e della velocità dei rallentamenti, velocità di tracciato, pendenza sono solo alcune delle informazioni delle quali sarebbe interessante poter disporre a bordo.
Poiché, d'altra parte, la tecnologia elettronica riesce a produrre e trattare segnali sempre più precisi e, quindi, a contenuto informativo sempre più elevato, è nata l'idea che le tolleranze degli attuali segnali elettrici nel binario possano essere sfruttate per ottenere un segnale più ricco di informazioni che resti, però, interpretabile, a un livello informativo più modesto, dalle attuali apparecchiature di decodifica a 4 codici.
In questa nuova impostazione concettuale potrebbero rientrare anche le informazioni attualmente fornite dalla frequenza a 178 Hz.
La tecnologia elettronica consente oggi scelte molto articolate, pur mantenendo elevate compatibilità tra sottosistemi diversi con livelli differenziati di prestazioni. Importanza fondamentale assume, quindi, la capacità di definire con chiarezza gli obiettivi e i parametri di riferimento per uno sviluppo futuro ordinato e privo di contraddizioni.

Ci vediamo tra 700 chilometri

di CARLO VILLATICO CAMPBELL

La pianificazione tecnica delle linee ferroviarie è determinata in alta misura dal programma di esercizio. Altri fattori determinanti per l'adeguamento delle linee o per la determinazione dei tracciati, sia per quel che riguarda il lato tecnico, sia per lo sviluppo in senso orizzontale e verticale sono:
— la richiesta di alta capacità di prestazioni (potenzialità, velocità, peso assiale, ecc.);
— l'esecuzione sia del traffico viaggiatori sia di quello merci (esercizio misto) o di solo traffico viaggiatori (esercizio specializzato);
— trasporto merci combinato;
— flessibilità nello svolgimento dell'esercizio.
L'alta velocità prevede due tipi di sistemi ferroviari:
— sistema di linee specializzate interconnesso alla rete ferroviaria esistente (sistema francese e giapponese);
— sistema di linee a traffico misto interconnesso o inserito nella rete ferroviaria esistente (sistema italiano e tedesco).
Le linee ferroviarie ad alta velocità hanno caratteristiche peculiari assimilabili a quelle delle autostrade. In particolare, non passano direttamente per i centri abitati e quindi non hanno molte stazioni. L'accesso agli impianti esistenti avviene mediante opportune interconnessioni.
L'elevata velocità dei mezzi determina raggi minimi di curvatura elevati (dell'ordine di 3000÷7000 m), e la potenza degli stessi mezzi condiziona le pendenze delle linee (8÷12‰), e questo comporta la realizzazione di numerosi viadotti e gallerie con conseguenti notevoli costi di costruzione. Per limitare i costi di costruzione, il sistema francese ha preferito aumentare la potenza specifica dei mezzi di trasporto per portare le pendenze fino al 35‰ circa, eliminando i lunghi viadotti e le gallerie. La tecnologia della sede ferroviaria ha subito un notevole sviluppo. L'interasse dei binari è aumentato (4 m ÷ 5,30 m) mentre l'armamento è in genere del tipo pesante (binari da 60 kg/ml) per sopportare le sollecitazioni sempre più gravose ed è posato sia su ballast sia direttamente su elementi in cemento armato. Le traverse in legno sono ormai soppiantate da quelle in cemento armato precompresso sia a cavi che a fili aderenti.
Per gli impalcati ferroviari è ormai diffuso in larga misura il cemento armato precompresso normale o alleggerito.
La sede ferroviaria è poi particolarmente curata anche nelle opere minori e nella finitura degli elementi accessori quali i cunicoli per gli impianti tecnologici, le opere per lo smaltimento delle acque superficiali, le recinzioni, ecc.
La manutenzione del binario è affidata a macchine operatrici sia per la determinazione dei difetti del binario che per la relativa lavorazione.
Le linee ad alta velocità sono competitive con gli altri modi di trasporto; in particolare è interessante fare un confronto tra il Servizio Shinkansen del Giappone e le linee aeree concorrenti nel tratto Tokio-Hakate-Fukuka (v. tabella).
I consumi di energia in Kcal/viagg. km risultano per l'aereo di 713 e per lo Shinkansen di 136.
Risulta, quindi, evidente che allo stato attuale il «sistema treno» è competitivo e più economico rispetto agli altri modi di trasporto per distanze dell'ordine di 600÷700 km.
Sulla spinta di tali risultati si stanno sviluppando nel mondo sistemi di trasporto di massa che siano competitivi e più economici per distanze superiori a quelle attuali.
È, infatti, in fase di sperimentazione da parte di organismi ferroviari e privati sia lo sviluppo tecnologico del sistema treno così come è attualmente inteso, sia quello che comprende il treno a sospensione magnetica con motore lineare che può raggiungere velocità dell'ordine di 500 km/h.

Tratto	km	Tempo di percorrenza con il treno	Frequenze	Quote di traffico	
				Treno	Aereo
Tokio-Osaka	515	3 ore e 10 min.	ore di punta 5 min.	87%	13%
Osaka-Fukuka	554	3 ore e 30 min.	—	61%	39%
Tokio-Fukuka	1069	6 ore e 40 min.	—	33%	67%

TRENI E LOCOMOTIVE

Mai più a meno di 200

di CARLO CASINI

Per quanto riguarda il materiale rotabile il Servizio Materiale e Trazione ha in programma l'introduzione in servizio di mezzi atti ad un innalzamento della velocità commerciale con punte massime che per alcuni convogli raggiungeranno i 250 km/h.
Nell'ambito dei treni viaggiatori composti con materiale ordinario è prevista l'acquisizione di un adeguato numero di carrozze di prima e seconda classe (tipo Gran Comfort ed Eurofima) per un servizio a 200 km/h con un elevato grado di comfort.
Per questi convogli è previsto come mezzo di trazione un nuovo tipo di locomotiva denominata E 402 con una velocità massima di 220 km/h.
Le principali caratteristiche della loc. E 402 sono le seguenti:

Rodiggio	: BoBo
Velocità massima	: 220 km/h
Massa	: 80 t.
Potenza	: 6.000 kW
Motore	: asincrono trifase con azionamento a inverter
Passo carrello	: 2.850 mm.
Accelerazione massima non compensata in curva	: 1 m/sec^3

La sperimentazione del simulacro della locomotiva per quanto riguarda il comportamento dinamico ha avuto luogo nel maggio di quest'anno fino alla velocità di 225 km/h con risultati pienamente soddisfacenti.
I prototipi della loc. E 402 sono previsti per il 1988.
Per velocità massime dell'ordine dei 250 km/h sono previsti due tipi di convogli che entreranno in servizio in tempi diversi, uno verso la fine del 1987 (ETR 450) l'altro per l'inizio degli anni '90 (ETR 500).
La caratteristica peculiare del convoglio ETR 450, oltre che nell'elevata velocità, risiede nella possibilità della cassa di inclinarsi intorno al suo asse longitudinale, durante il passaggio sulle curve, che potranno essere affrontate ad una velocità superiore ai convogli privi di cassa, oscillante fino ad un guadagno in velocità, su percorsi tortuosi, del 20-30%. Le principali caratteristiche dei convogli ETR 450, di cui è prevista una serie di 4 esemplari, sono le seguenti:

Composizione	: 11 elementi dei quali dieci motorizzati ed uno rimorchiato utilizzato per il servizio ristoro
Rodiggio	: 1A A1 per gli elementi motori
Velocità massima	: 250 km/h
Massa	: 528 tonn.
Potenza	: 6.750 kW
Motore	: a corrente continua con azionamento a chopper
Passo carrelli	: 2.450 mm
Accelerazione non compensata massima in curva	: 1,7-1,8 m/sec^2
Posti a sedere	: 450

Contestualmente al completamento della linea direttissima Roma-Firenze saranno disponibili i primi convogli della serie ETR 500.
Rappresenteranno la soluzione delle ferrovie per l'offerta su larga scala di un servizio ad alta velocità.
Rispetto all'ETR 450 non avranno la possibilità di inclinazione della cassa, anche perché il completamento della linea direttissima, unitamente ad altri interventi previsti sulla direttrice Milano-Napoli, renderà praticamente esigui i guadagni in termini di percorrenza ottenibili con convogli a cassa inclinabile.
Le principali caratteristiche dei convogli ETR 500 sono le seguenti:

Composizione base	: 14 elementi dei quali 2 motorizzati in testa ed in coda, 10 veicoli viaggiatori, 2 veicoli di servizio.
Elementi motori	: 2 locomotive BoBo
Velocità massima di esercizio	: 250 km/h
Velocità max di prova	: 300 km/h
Massa	: 680 tonn.
Potenza	: 8.000 kW
Motore	: asincrono trifase con azionamento a inverter.
Passo carrelli	: 3.000 mm.
Accelerazione massima non compensata in curva	: 1-1,2 m/sec^2
Posti a sedere	: oltre 500

Prima di arrivare alla produzione di serie dei convogli ETR 500 sono previsti due stadi sperimentali intermedi che si concretizzeranno in due convogli prototipo denominati ETRX 500 e ETRY 500 la cui funzione è quella di approfondire tutte quante le problematiche connesse con un servizio ad alta velocità che vanno dagli aspetti più squisitamente tecnici a quelli riguardanti l'ambientazione ed il grado di comfort.
L'inizio della sperimentazione in linea per i due convogli prototipo è prevista per il 1987 per l'ETRX 500 ed il 1988 per l'ETRY 500.

NUOVE TECNOLOGIE E
INFORMAZIONE AL PUBBLICO

Ferrovia: saprò tutto di lei

Viaggiare in treno è facile. Almeno in teoria. In pratica può diventare anche difficile. Nelle grandi città c'è, per esempio, il problema di arrivarci al treno. Il parcheggio non si trova, l'autobus ritarda, il taxi è occupato. Si arriva in stazione già innervositi. La fila per il biglietto aumenta la tensione. Anche pochi minuti sembrano eterni, mentre gli annunci dell'altoparlante ammoniscono il ritardatario che altre difficoltà l'attendono. Il treno dov'è? Qual è? I quadri indicatori sono chiarissimi, ma a volte fuori servizio. Gli avvisi a stampa? Danno decine di indicazioni, non tutte elementari: le vetture dirette, circolano dal... al..., nei giorni festivi, lavorativi, limitato a..., ferma a..., percorrenza minima, rapido, solo prima classe, prenotazione obbligatoria, solo vetture letto, solo cuccette, e così via. Niente di difficile per il viaggiatore abituale che magari ne sa più degli stessi ferrovieri. Ma il viaggiatore occasionale? Fino a che la consultazione dell'orario non verrà insegnata a scuola, il viaggiatore occasionale vuole la conferma di aver capito bene, di non sbagliare treno. Ed eccolo allora allo sportello dell'Ufficio Informazioni rivolgere la fatidica domanda ad un impiegato dall'aria infelice perché quel giorno la stessa domanda gli è stata rivolta almeno altre cento volte, e così per tutti i giorni dell'anno.

Tutto questo ancora per poco. Nel panorama di una nuova strategia dell'informazione, su cui il neonato Ente delle Ferrovie dello Stato punta molto, è previsto, tra l'altro, l'ammodernamento dei sistemi di informazione al pubblico: il contatto con la clientela e la capacità di dare risposte soddisfacenti e tempestive alle domande dell'utenza sono i termini di una scommessa in cui è in gioco l'immagine più immediata delle ferrovie. Ma come vincerla, questa scommessa? Con quali tecniche, secondo quali orientamenti? Per esempio, affiancando la macchina all'uomo. E più esattamente installando dei distributori d'informazioni, veri e propri «self-service» di notizie. Non solo informazione «self-service», ma anche informazione a domicilio: i nuovi sistemi video-elettronici consentono un'ampia gamma di possibilità d'informazioni personalizzate e di andare addirittura oltre l'informazione per arrivare a un interscambio di notizie e operazioni tra macchina e cliente (prenotazione posti, ecc.). La macchina informatizzata potrà sgravare sempre di più l'operatore «umano» del lavoro ripetitivo: come è emerso nel corso di un'indagine svolta qualche tempo fa, il 70% delle informazioni richieste agli Uffici Informazioni riguardano notizie su arrivi, partenze, itinerari... insomma, la consultazione dell'orario ferroviario. E per questo una macchina può anche bastare.

L'informazione al pubblico di domani avrà, dunque, nuovi mezzi a disposizione, come le isole self-service per la clientela in stazione, e Videotel e Televideo per il servizio a domicilio. Anche qui le frontiere del futuro sono molto vicine: la sperimentazione è già in fase avanzata. Allora, quali saranno tra qualche anno i gesti, le abitudini del «viaggiatore confuso» in cerca di qualche notizia che lo aiuti a salire sul treno giusto? Li possiamo già immaginare.

1 - Il «self-service»

Informazione «self-service»: ma cosa vuol dire esattamente? Per saperlo non bisognerà aspettare molto perché la vedremo presto sul campo: per l'inizio del 1986 è prevista l'installazione dei primi «distributori» dell'informazione nelle stazioni di Roma Termini, Milano Centrale e Firenze Santa Maria Novella.
In ognuna di queste stazioni saranno predisposte due «isole» d'informazione collocate in appropriate posizioni di transito. Le «isole» saranno costituite da tre terminali dotati di pannello-tastiera e video di facile impiego: sarà la macchina stessa a fornire via via le istruzioni per l'uso. In ogni caso, nell'indagine sull'utenza degli Uffici Informazioni è emerso che nella maggior parte si tratta di una fascia di cultura medio-alta che quindi non dovrebbe incontrare particolari difficoltà nell'uso delle nuove apparecchiature.
Ma cosa si potrà chiedere al «self-service»? Nel Programma EIS (si chiama così dalla Società che ne sta curando la realizzazione, sulla base delle specifiche fornite dal Servizio Commerciale che ha studiato l'intero progetto) è inserito tutto quanto si può sapere da un'attenta ed esperta consultazione dell'Orario Ufficiale: gli arrivi e le partenze per qualunque destinazione e, di più, le coincidenze per un itinerario anche complesso e così via, fino alle notizie sulle tariffe e i supplementi. In sostanza un modo rapido per fornire le notizie utili a un viaggiatore: dopo la fase sperimentale, il «self-service» sarà esteso, con gli opportuni adeguamenti anche alle stazioni minori.

Una delle «isole self-service» che sorgeranno negli atri delle principali stazioni e un nuovo punto-informazioni. Il software verrà utilizzato, in prospettiva, anche per snellire le operazioni di biglietteria

Il software del Programma EIS, che è costituito, come si è detto, dai dati contenuti nell'Orario Ufficiale, verrà in prospettiva utilizzato anche per un altro servizio destinato a snellire, questa volta, le operazioni di biglietteria. Con un criterio analogo alle «isole» d'informazione (e con la stessa tecnologia), verranno collocate in stazione delle biglietterie computerizzate con pagamento tramite sistema Bancomat: si chiede l'itinerario, la classe, i supplementi e la macchina visualizza il prezzo del biglietto che con l'inserimento della Carta di Credito in un apposito alloggiamento, verrà addebitato sul conto corrente del suo titolare.
Il nuovo sistema d'informazione automatizzata, insomma, farà da battistrada — a livello tecnologico, ma anche nelle abitudini della clientela — alla biglietteria «self-service».

2 - A domicilio

Mentre il «self-service» in stazione si rivolge al cliente acquisito che ha già scelto il treno per i suoi spostamenti, l'informazione a domicilio ha come destinatario l'utente potenziale. Già adesso nelle case italiane esiste più di una possibilità per attingere alla banca dati del servizio ferroviario e decidere se conviene prendere il treno: il telefono, che garantisce un servizio d'informazioni tramite centraline automatiche nelle città sedi dei maggiori impianti (Roma, Milano, Bologna, Torino), e due sistemi video — Televideo e Videotel — già operativi (le pagine attualmente inserite sono per il momento adeguate in numero e contenuto all'attuale fase dei due esperimenti).
Non c'è dubbio: i sistemi video sono le formule del futuro. Allo stesso tempo veicoli pubblicitari, mezzi d'informazione e strumenti operativi, le tecnologie avanzate diventano promozione d'immagine. Molte ragioni per incamminarsi, senza troppe esitazioni, su questa strada. Il Televideo (sistema RAI) inserito in un numero sempre maggiore di televisori di nuova produzione, promette un'espansione rapida e quantitativamente rilevante: l'unico limite è che si tratta di un sistema passivo di trasmissione d'informazioni. Il Videotel (sistema SIP), invece, offre prospettive di applicazione molto più interessanti: si tratta di un sistema

continua a pag. 24

Le ferrovie a «portata di mano»

di GIOVANNI COLETTI
Vice Direttore Generale FS

Ricordo l'eccezionale nevicata che all'inizio dell'anno ha paralizzato l'Italia. Un evento eccezionale per modalità ed effetti. Durissime le polemiche, le accuse, le critiche e le autocritiche, ma a sentire i grandi organi di informazione è sembrato che fossero soprattutto le Ferrovie dello Stato a dover essere messe sotto accusa.

In realtà, a parte le difficoltà obiettive, le esagerazioni e le strumentalizzazioni, in quell'occasione si dimostrò gravemente carente il sistema di informazione aziendale. Di quell'esperienza abbiamo fatto tesoro.

Qualche mese fa, un importante mensile italiano ha pubblicato un grosso servizio nel quale, fra le altre cose, si affermava che semplicemente immettendo il TGV francese sulla rete italiana l'orario delle nostre percorrenze si sarebbe ridotto di circa la metà. Naturalmente senza far cenno alla diversa configurazione della rete, alla particolare orografia del paese, alle differenti scelte politiche fatte negli anni. Sempre qualche tempo fa, alla televisione, una popolare rubrica a «servizio del consumatore» ha sparato a zero sulla realtà del trasporto ferroviario italiano. Critiche, accuse, invettive. Molte anche giuste, senza però una giustificazione, una spiegazione, un chiarimento sul perché certe cose vanno in un modo anziché in un altro, sul perché si siano consolidati certi ritardi strutturali e funzionali.

Ancora sulla TV. Fra le mani mi capita una ricerca della «Verifica Programmi Trasmessi», un organismo che lavora su mandato della Commissione parlamentare di vigilanza sulla RAI-TV. Risulterebbe che, nel 1984, le trasmissioni informative delle tre reti nazionali hanno parlato di ferrovia, complessivamente, solo per 269 minuti, di cui una gran parte dedicati al tragico attentato al treno 904, 80 minuti agli scioperi nei trasporti e così via. Alla vera informazione su quanto si sta realizzando, a livello tecnico e istituzionale, per migliorare lo standard del trasporto su rotaia, quasi nulla. Davanti a questi dati, è appena il caso di sottolineare come le FS continuino ad essere per la TV, a parte le critiche, un universo quasi sconosciuto.

Ecco, ho allineato tre argomenti a caso, apparentemente dissimili, in realtà riferibili allo stesso tema: l'esigenza ormai improcrastinabile che l'Ente Ferrovie dello Stato, la seconda azienda del paese per potenza economica e forza lavoro, sia maggiormente presente, attivamente e dinamicamente, sul grande scenario dell'informazione, a vari livelli e in rapporto ai diversi interlocutori possibili. Informazione al pubblico, informazione ai mass-media, informazione alla classe imprenditoriale e politica del paese.

Come già mi è capitato di dire su queste pagine, la Riforma delle FS ci consente e ci obbliga a fare uno storico salto di qualità, imponendo criteri di economicità e produttività, prefissando nuovi standard di efficienza e redditività, ma anche un nuovo modo di proporsi, a livello di immagine, verso l'ambiente esterno, di confrontarsi con le giuste esigenze e attese della pubblica opinione e degli utenti.

In questo settore c'è un grande ritardo da recuperare e al raggiungimento di tale obiettivo dobbiamo dedicare le migliori forze aziendali. Il contatto diretto Ente-cittadino, fin qui gravemente sottovalutato, diventa oggi fondamentale per diffondere le informazioni necessarie a un uso corretto e soddisfacente del servizio offerto, ma anche per coinvolgere il paese su programmi e obiettivi di largo respiro tesi a una reale e profonda riqualificazione del trasporto ferroviario.

Il problema dell'informazione al pubblico è strettamente connesso con la circolazione dei treni e presenta molteplici aspetti: da quello relativo alle merci a quello relativo ai viaggiatori, e quest'ultimo ulteriormente articolato a seconda che si tratti di informazioni programmate, legate cioè ad una situazione di normalità o di informazioni «patologiche», legate a situazioni di anormalità o addirittura di emergenza. Bisognerà equipaggiare i treni con sistemi di diffusione sonora, le stazioni di apparecchiature automatiche in grado di fornire, a richiesta dei viaggiatori, un flusso continuo di notizie su orari, coincidenze, itinerari.

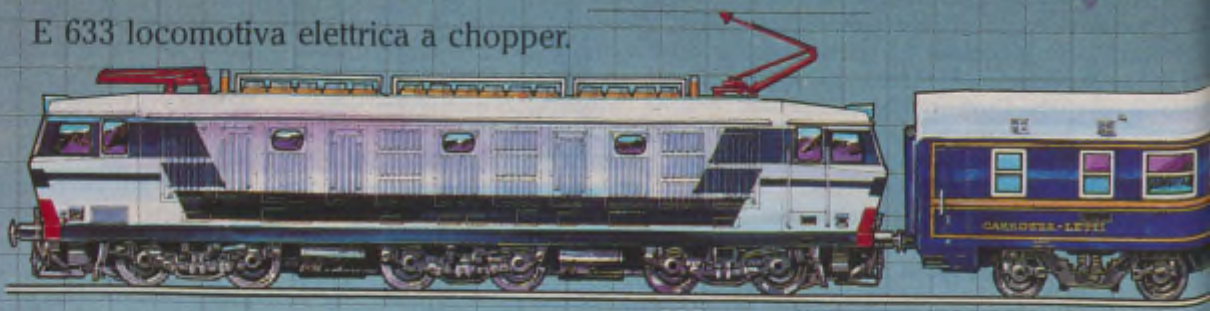
Rimane, poi, da affrontare l'aspetto più complesso del fenomeno, quello riguardante l'informazione in tempo reale delle anomalie di circolazione, dovute sia a fattori prevedibili (interruzioni sulle linee per lavori o scioperi), sia a fattori imprevedibili (frane, incidenti, eventi meteorologici abnormi). Tutte situazioni in cui è necessario attuare strategie dinamiche atte a permettere il ripristino della circolazione nei tempi più brevi possibili, ma anche a predisporre un'organizzazione capace di sopperire nel modo più capillare possibile all'esigenza di informazione del pubblico.

Dalla situazione di normalità in cui è il viaggiatore a premurarsi di chiedere le notizie necessarie, si deve passare, in situazioni di anormalità o di emergenza, a un flusso automatico verso l'esterno dell'informazione sulla situazione che via via si viene a determinare. Per questo è necessario attivare un'organizzazione ad hoc e idonei strumenti di comunicazione. Ma anche così l'informazione potrebbe non essere ancora sufficiente, in quanto tutti i cittadini devono essere considerati potenziali utenti dell'informazione e devono, quindi, poter essere raggiunti. L'informazione, allora, da specializzata diventa di massa, si devono travalicare le strutture aziendali e si devono trovare le opportune connessioni con altre strutture preposte alla comunicazione (radio, televisione, giornali). Insomma, una politica dell'informazione tutta da costruire e da imporre. L'obiettivo non è di celebrare degli effimeri fasti aziendali, ma di migliorare il rapporto ferrovia-utenza, ferrovia-Paese, dando un flusso di informazioni continuo e affidabile, facendo delle Ferrovie non più un universo sconosciuto e chiuso, ma una realtà a portata di mano. Accessibile a tutti.

VIAGGIO NELL

Carrozza self-service per FS.

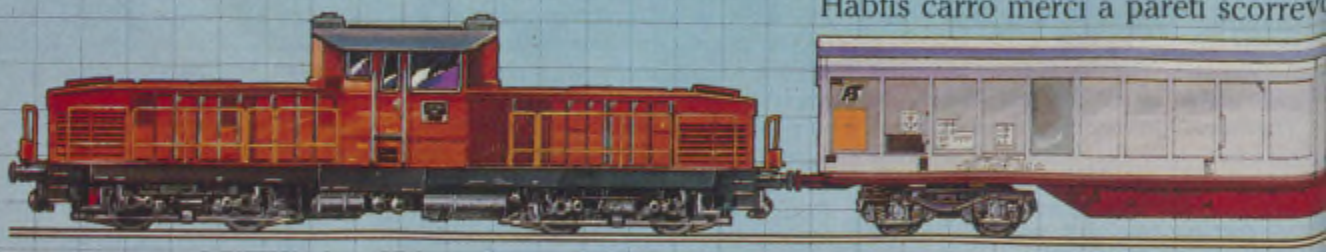
E 633 locomotiva elettrica a chopper.



ETR 450 elettrotreno ad alta velocità e assetto variabile per FS.

ALn 663 automotrice diesel per FS.

Habfis carro merci a pareti scorrev



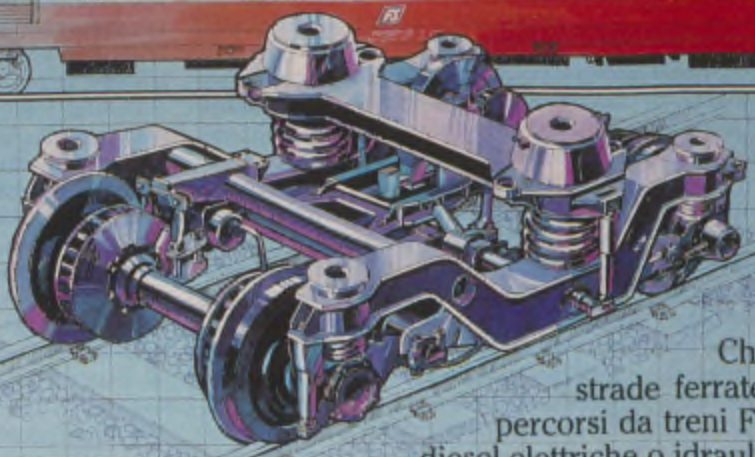
D 145 locomotiva diesel-elettrica ad inverter per FS.

Elettromotrice per metropolitana leggera.

EVOLUZIONE.

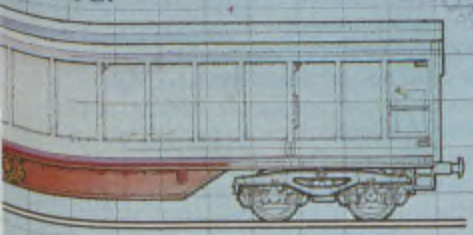
Carrozza letto tipo M.U. per FS.

Carrozza per treni TEE per la rete europea.



Carrello Y0270S
Eurofima
per la rete europea.

per FS.



Chilometri e chilometri di strade ferrate in tutto il mondo sono percorsi da treni Fiat: locomotive elettriche, diesel elettriche o idrauliche; così come dai mezzi trainati; carrozze a comparti, salone, letto, ristorante, self-services, speciali e carri merci. Fiat Settore Prodotti e Sistemi Ferroviari è all'avanguardia nel settore delle automotrici: dai classici autotreni diesel agli elettrotreni ad alta velocità, ai tram, alle elettromotrici per le linee di metropolitana tradizionale e leggera. Una tecnologia avanzata anche nel campo dei carrelli, i componenti più importanti del veicolo ferroviario. 450 locomotive, 2700 automotrici, 200 elettromotrici per metropolitana, 400 tram, 30 elettrotreni di cui 7 ad assetto variabile, 3000 carrozze, 20000 carri merci, migliaia di carrelli: dati che testimoniano il ruolo svolto da Fiat Settore Prodotti e Sistemi Ferroviari nella storia del trasporto su rotaia. Una storia di primati.

FIAT SETTORE PRODOTTI E SISTEMI FERROVIARI.

continuazione da pag. 20

interattivo, predisposto oltre che a fornire informazioni, ad accettare interventi dell'utenza, come prenotazioni, ecc. Un sistema dalle vaste possibilità di espansione territoriale che in futuro potrà collegarsi ad analoghi sistemi esistenti all'estero. Un sistema forse meno di massa del Televideo, destinato a un pubblico particolare, con esigenze particolari.
Per assistere allo sviluppo dei due sistemi basterà aspettare qualche tempo. Intanto già si prevede di inserire sia nel Televideo, sia nel Videotel, il programma EIS (v. punto 1).
Il Videotel, poi, per le sue sofisticate caratteristiche sarà predisposto per scambi d'informazioni dinamiche, come, per esempio, l'inserimento di notizie relative all'andamento della circolazione treni. Con Videotel, insomma, si potrà arrivare alla segnalazione dei ritardi dei treni in arrivo (la prima sperimentazione del genere è avvenuta nel 1983 alla stazione di Milano C.le durante la Fiera Campionaria). Destinatari di questo specifico servizio potranno essere le stesse stazioni e gli organi aziendali interessati a notizie aggiornate sulla circolazione dei treni.

3 - Gli Uffici Informazioni

Come saranno gli Uffici Informazioni nelle stazioni del futuro? Prima di tutto saranno gestiti da personale qualificato con una preparazione sempre più specifica (lingue, ecc.). Grazie al sussidio dell'elettronica, poi, tra le isole d'informazione self-service e i video terminali a disposizione sul banco degli operatori (il progetto EIS ne prevede tre), l'attività degli Uffici Informazioni dovrebbe essere molto alleggerita: impegnando sempre meno tempo nel fornire le notizie elementari, il personale potrà dedicarsi a quel 30 per cento di richieste più articolate e che sono poi quelle che attualmente suscitano la maggiore insoddisfazione da parte dei viaggiatori. Nuove tecnologie, adeguamento delle strutture, riqualificazione del personale... Be', perché non pensare a una clientela finalmente soddisfatta? Il futuro serve anche per migliorare e ottenere risultati. E un'informazione al pubblico in sintonia con l'era della mediologia diffusa sarebbe già un bel risultato.

«L'informazione? Comincerà a domicilio»

A colloquio con MAURO FERRETTI, Direttore del SERVIZIO COMMERCIALE

L'informazione diretta alla clientela è attualmente svolta dal Servizio Commerciale. È possibile, Dott. Ferretti, tracciare a grandi linee un panorama delle prospettive di sviluppo di questo importante settore?
«Non c'è dubbio che quanto l'azienda sarà in grado di fare di buono dovrà in maniera adeguata essere portato a conoscenza del grosso pubblico che costituisce il nostro mercato. E qui tutti i mezzi che oggi la moderna tecnologia delle comunicazioni di massa mette a disposizione dovrebbero essere ampiamente utilizzati. C'è evidentemente la pubblicità in senso lato, d'immagine, e quella dei prodotti che l'azienda immette sul mercato. Dovremo individuare e sottolineare le peculiarità del nostro servizio: il mezzo ferroviario se non ha la velocità dell'aereo ha, però, altre caratteristiche che per vasti settori della clientela sono altrettanto appetibili. Ovviamente non possiamo pensare di poter sovvertire radicalmente in tempi brevi la nostra posizione sul mercato: la nostra sarà una ripresa graduale nel tempo. In ogni caso dovremo curare bene quei settori rispetto ai quali le caratteristiche del servizio ferroviario, una volta ottimizzate, presentano maggiore attrattiva. Offriamo spazio che non offre l'aereo. Offriamo panorami da vedere. Offriamo tutta una gamma di servizi accessori che, opportunamente calibrati, tendono ad aumentare il comfort del viaggio. La nostra pubblicità futura dovrà mettere meglio a fuoco tali caratteristiche e propagandarle in modo capillare.

— In particolare cos'è che dobbiamo ancora fare?
«Be', intanto distinguiamo i tre momenti in cui l'informazione è desiderata (e quindi occorre darla) dal cliente. Cominciamo da prima che il viaggio venga programmato, la fase del concepimento del viaggio, in cui può essere utile conoscere le alternative fornite dalla ferrovia: un grosso risultato è raggiungere, in questo momento, il potenziale cliente, addirittura a domicilio. Ecco perché una delle prime cose a cui abbiamo pensato quando si sono affacciate le tecniche del Televideo e del Videotel è stato di inserirci subito, sia pure nella formula, diciamo sommaria, in cui per il momento la sperimentazione dei due servizi si trova: per essere presenti e valutarne le possibilità. In particolare, per quanto riguarda il Televideo si tratta di un processo che avrà uno sviluppo, credo, rapidissimo: nel giro di 5-6 anni gran parte dei televisori in uso saranno stati cambiati e predisposti per il Televideo. Perciò, bisogna essere pronti per inserirci con un tipo d'informazione sui nostri servizi che consenta effettivamente di programmare un viaggio stando a casa, nel momento della valutazione delle alternative».

— E per il viaggiatore che è già in stazione?
«Per il viaggiatore che ha già scelto il treno, c'è il problema di rassicurarlo: sul viaggio di ritorno, e su eventuali alternative d'orario, di coincidenza, ecc. Quindi bisogna che un massiccio, efficiente apparato d'informazione sia previsto anche nelle stazioni. Da qui le altre nuove iniziative, come le isole d'informazione "self-service", e così via».

— Le prospettive di questo massiccio intervento nelle stazioni, Dott. Ferretti, quali sono esattamente?
«Le prime macchine le installeremo presto. Entro la fine di quest'anno a Milano, Firenze e Roma ci saranno le prime isole d'informazione self-service».

— *Saranno subito a disposizione del pubblico?*
«No, non entreranno in funzione subito. Dovremo fare un severo collaudo del "software". È chiaro, l'informazione è una cosa troppo delicata, per rischiare di darla sbagliata. Nonostante il "software" sia stato sottoposto a "test" di controllo, occorre verificarlo sulle macchine, con l'"hardware" definitivamente installato. Questo prenderà un po' di tempo. Si tratterà poi di vedere se convenga o meno sottoporre immediatamente le macchine allo stress iniziale delle festività di fine anno, o aspettare l'inizio del nuovo anno. Questa sarà la prima fase di sperimentazione. E direi che sull'esito della sperimentazione sono piuttosto ottimista perché lo studio è stato fatto in un modo veramente molto accurato e approfondito. La macchina è buona: oltretutto è un derivato di tecnologie modernissime, ma già largamente applicate e collaudate in altri campi. Quindi reputo che anche la risposta del pubblico sarà positiva. Sarà positiva anche perché superato il primo impatto visivo con il nuovo apparato, la macchina è di facile impiego. Oltretutto i risultati che dà — come il documento stampato — sono di quelli che conferiscono effettivamente una nuova immagine rassicurante, una nuova qualità, al rapporto con la clientela».

— *Allora il viaggiatore non dovrà più prendere appunti...*
«Gli basterà premere un bottone e avrà il suo itinerario trascritto con orari, prezzi, ecc. Un vero e proprio documento con le annotazioni redatte nella lingua prescelta».

— *A costo zero?*
«A costo zero, per il viaggiatore, beninteso. Anche per questo riteniamo che l'impatto sarà positivo. E credo che nell'arco dell'anno prossimo già potremo, se non altro, programmare l'estensione del nuovo sistema a un numero piuttosto consistente di stazioni; ovviamente in quelle stazioni dove il traffico giustifica un investimento di questo tipo».

— *E qual è il terzo momento in cui sarebbe opportuno raggiungere il pubblico con l'informazione?*
«È il momento in cui il cliente è in corso di viaggio. Verso il viaggiatore che si trova già a bordo del treno — proprio perché si tratta di un viaggiatore che ha già pagato la prestazione — abbiamo un particolare dovere: tenerlo informato di tutto quanto accade, soprattutto di patologico, che possa turbare l'andamento del viaggio. Qui, purtroppo, siamo ancora notevolmente carenti. Ed è una delle cose che la clientela ci rimprovera. E non c'è dubbio che un treno che si arresta inspiegabilmente in una stazione o lungo la linea senza che il viaggiatore sia informato, rassicurato, costituisce uno shock che degrada la qualità della nostra prestazione. Quindi, io credo che una delle cose che dovremo affrontare con grande impegno e serietà sarà proprio questo problema. Un problema che evidentemente si affida in primo luogo ad una responsabilizzazione del nostro personale di scorta ai treni, che punti sulla assistenza al viaggiatore, più di quanto adesso non avviene. Naturalmente, questo implica anche un intervento sul materiale rotabile: abbiamo ancora troppo poche vetture attrezzate con l'impianto di diffusione sonora».

— *Il viaggiatore del futuro, insomma, sarà accompagnato per mano da casa fino alla stazione d'arrivo...*
«Il viaggiatore deve essere assistito prima della vendita del biglietto, all'atto della vendita e dopo la vendita. L'assistenza ante e post vendita, per qualunque azienda che aspiri ad avere una buona immagine presso la propria clientela, è fondamentale. Oggi, più del 50% dei viaggiatori sono occasionali. Significa che in troppi casi la ferrovia è stata scelta quasi casualmente, o per prova, e che poi la scelta fatta non è apparsa soddisfacente. La nostra strategia deve essere questa: trasformare il più possibile i viaggiatori occasionali in viaggiatori abituali».

— *Fino adesso abbiamo parlato del viaggiatore. E per quanto riguarda le merci?*
«Il problema non è molto dissimile da quello del viaggiatore. Anche qui occorre un'informazione pre, durante, e post vendita. In questo campo, però, abbiamo un primato che nessuno in Europa ci può contestare perché siamo i primi e siamo stati imitati: nel 1971 abbiamo istituito i Consulenti per il traffico che, appunto, hanno il compito di svolgere un'assistenza alla clientela merci prima durante e dopo il trasporto, e lo fanno in modo personalizzato e interattivo presso ciascun cliente. Una formula di cui possiamo compiacerci, ma che dobbiamo ancora potenziare. Qualche volta i notevoli problemi di fluidità del nostro traffico merci hanno, purtroppo, fatto apparire l'iniziativa dei Consulenti della clientela forse "anticipata" rispetto alla qualità effettiva del servizio risultata meno affidabile delle promesse e non nascondo che taluni nostri Consulenti ne sono rimasti un po' frustrati. In futuro non dovrà, non potrà essere così».

PROGETTI MIRATI E
AREE METROPOLITANE

La città a misura di treno

di SILVIO RIZZOTTI
Vice Direttore Generale FS

L'approvazione del Programma Integrativo ha definitivamente segnato, nel 1981, l'impegno delle ferrovie italiane nei servizi viaggiatori locali delle maggiori aree metropolitane. Ciò è avvenuto con un decennio di ritardo rispetto alle scelte di altri grandi paesi europei, non senza tensioni e difficoltà, perché le nostre tradizioni erano fortemente ancorate, sin dalla costituzione dell'Azienda unitaria all'inizio di questo secolo, al compito di promuovere e facilitare l'unificazione nazionale e quindi al trasporto sulle distanze medio-lunghe.

La formazione delle grandi aree metropolitane e la conseguente nascita di una forte domanda di mobilità sulle distanze medio-brevi, fra i 20 ed i 70 km dai centri grandi, è stata quindi per le FS degli anni '50 e '60 un fenomeno estraneo e inaspettato, imposto dalla realtà esterna e non, come altrove in Europa, una modificazione attesa per la quale erano stati tempestivamente predisposti gli strumenti. In una certa misura ciò è avvenuto anche per altri componenti del mondo dei trasporti — mi riferisco alle autolinee ed ai trasporti pubblici cittadini — ma per le FS la presa d'atto è stata più lunga, proprio perché, come detto in precedenza, erano fortemente impegnate in altri compiti.

Stimolate negli anni '70 dalla forza dei fatti — ed in particolare dall'espressione, talvolta anche tumultuosa, dei nuovi bisogni di trasporto di cui si sono fatti inizialmente interpreti regioni, comuni e sindacati soprattutto del triangolo industriale — le FS hanno tuttavia recuperato rapidamente, impegnando le migliori risorse per comprendere la natura dei fenomeni, per mettere a punto nuovi modelli progettuali e per proporre concrete strategie di intervento per le maggiori aree metropolitane del paese. Con un forte sostegno del Ministero dei trasporti sono nati così i «progetti mirati» di Milano, Torino, Genova, Roma e

Le stazioni di Metropolis

Difficile immaginare un futuro senza ferrovie: il treno è ormai una sorta di mito, lento ad evolversi e tuttavia lontano dallo scomparire. «La prima volta che ho visto un treno» è ancora uno dei ricordi della nostra infanzia e un viaggio sull'Orient Express lo faremmo in molti, tra velluti, boiseries e tintinnare di cristalli. Verrà però, forse, il giorno in cui dire «paralleli come i binari» non avrà più alcun senso: la rotaia sarà una e i treni la sfioreranno appena. Roma-Milano durerà il tempo di una sinfonia di Mozart e dovremo dire addio al piacere di raccontare la storia della nostra vita all'occasionale compagno di viaggio. L'immagine di una locomotiva ci apparirà lontana quanto quella di una carrozza a cavalli.

E la stazione? Se il «riuso» sarà ancora di moda potrà diventare museo di sé stessa o, per la sua eccentricità, ambitissimo residence. E le nuove? Se non tradirà nemmeno allora il ruolo di simbolo della cultura che le sarà contemporanea, se non vorrà perdersi nell'anonimato, la stazione avrà forse un numero civico e scritto sulla facciata quello che è. Molti dei suoi spazi peculiari diventeranno inutili: i treni partiranno e arriveranno in perfetto orario e le sale d'attesa non avranno più ragion d'essere. Nessun ammiccamento al decoro.

L'ufficio informazioni (ma quali informazioni chiederemo?) sarà una specie di stanza dei bottoni: non più una risposta sbagliata, non più un salutare battibecco con l'impiegato di turno.

Se poi si avrà la sensibilità di conciliare la velocità e la puntualità con la conservazione dell'antico, la stazione sarà sotterranea e basterà un contenitore di ascensori o una scala mobile per condurci ad essa.

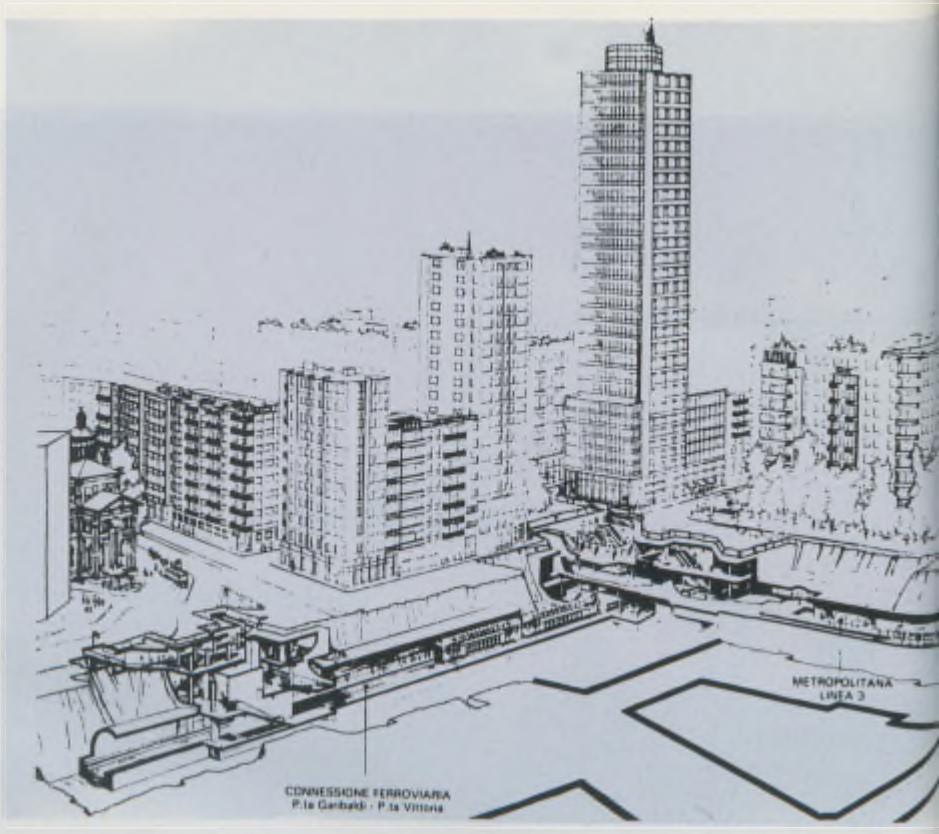
Il futuro: al cinema, alla fantascienza il privilegio di immaginare mondi meravigliosi, città finalmente ideali.

L'uomo della strada invece, nell'ipotizzare il proprio futuro, non immagina mai cose troppo diverse dalla realtà, in fondo analizza se stesso, la propria vita quotidiana. Qualche ritocco e via...

E' quanto è accaduto a noi: ma fortunatamente per il futuro c'è tempo.

E poi c'è il sogno.

A.D'A.



Progetto dell'interconnessione ferrovia-metropolitana Porta Garibaldi-Porta Vittoria a Milano

Napoli. In assenza, o comunque in attesa, di più adeguati strumenti istituzionali, l'impostazione dei rapporti con gli altri Enti è stata inizialmente fondata su di un metodo «contrattualistico», basato cioè sul fatto di sedersi allo stesso tavolo con Regioni, Comuni ed altre aziende di trasporto per confrontare ed integrare progetti e programmi, con lo spirito di conseguire risultati comuni, salvaguardando l'autonomia di ciascuno.

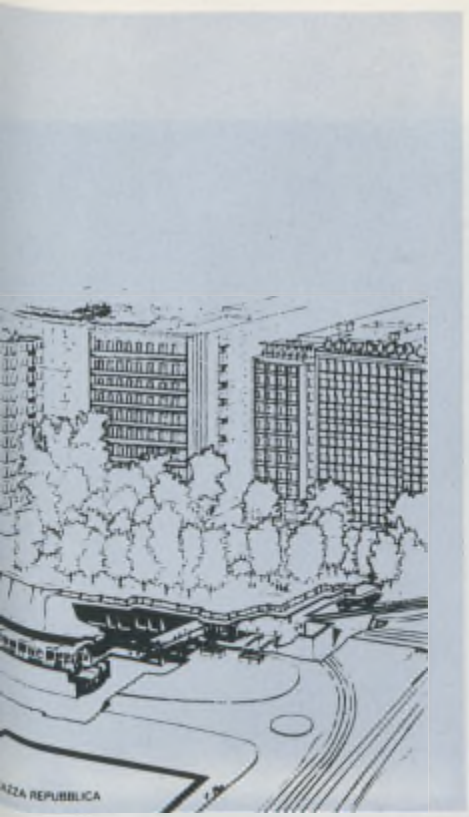
Su questi tavoli le FS hanno portato un contributo fondamentale per capacità di progettazione, conoscenze di gestione del sistema ferroviario ed anche per il fatto di disporre, nei centri storici delle città, di aree, strutture ed edifici di grande valore strategico per realizzare contemporaneamente il potenziamento del trasporto pubblico ed il rinnovamento urbano.

Non si tratta solo di servire meglio i cosiddetti «pendolari» ma di concepire, anche alla luce delle esperienze di altre grandi città europee, un nuovo modello di offerta in grado di attrarre una vasta utenza che oggi comincia a muoversi in modo molto più articolato di un tempo, sia negli orari che nella lunghezza, frequenza e tipologia degli spostamenti (urbani, suburbani, intercity).

Per esemplificare, immaginate sulla carta geografica un cerchio di raggio 50-60 km con centro sulla Piazza del Duomo di Milano: all'interno vi sono 500 km di linee ferroviarie con 110 stazioni, 50 km di metropolitane con 80 stazioni MM, diverse migliaia di km di autolinee extraurbane, i sistemi di trasporto pubblico cittadino di Milano (ATM) e di tutte le altre principali città lombarde, i grandi parcheggi per la sosta delle auto, ecc. Il disegno — che fa leva su interventi infrastrutturali notevoli (il passante, 50 km di quadruplicamenti FS ed FNM, 15 km di metropolitane, il piano dei parcheggi e delle aree di interscambio) ma comunque molto modesti rispetto al capitale fisso esistente — è di dare un nuovo assetto a questo sistema per servire meglio 5 milioni di abitanti in un contesto economico e territoriale che sta cambiando.

Ma la descrizione del sistema non è completa: dovete ancora immaginare analoghi cerchi attorno a Torino, Genova, Roma e Napoli, entro i quali pulsano i servizi di quelle aree metropolitane, ed una rete che unisce tutte queste città, su cui si svolgono veloci servizi intercity di carattere nazionale.

Avviate le costruzioni a Milano, Roma e

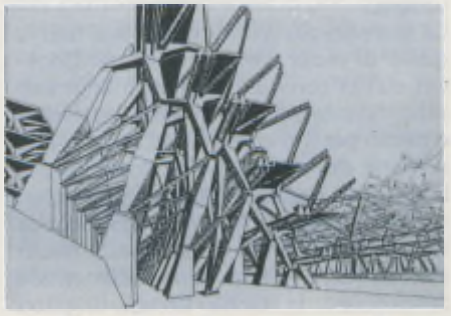


Genova, definiti i progetti ed appaltati i primi lotti a Torino e Napoli, le Ferrovie possono guardare al futuro con rinnovata fiducia anche se non mancano problemi da affrontare con grande attenzione ed impegno.
Il fatto di essere partiti bene, pur fra le mille difficoltà tipiche di ogni innovazione, non deve infatti far dimenticare che sono ancora da affrontare le sfide maggiori.
L'integrazione porta con sé la realizzazione coordinata di molti subprogetti e quindi, in un contesto di pluralismo istituzionale, la partecipazione finanziaria ed operativa dei vari Enti in misura proporzionale alle utilità che gli Enti stessi ritengono di poter ricavare dall'attuazione dell'opera.
Questo principio, largamente accettato in altre democrazie industriali, incontra difficoltà di applicazione in Italia perché nella mentalità degli operatori, e quindi negli stessi rapporti fra le istituzioni, non è ancora pienamente maturata la convinzione che l'integrazione sia necessaria ed opportuna.
Per il passante di Milano, che è probabilmente la prima grande opera pubblica già in corso di realizzazione in Italia con l'apporto anche finanziario di più Enti, il primo ostacolo, quello di un'equa ripartizione degli oneri, è stato superato.
Per le altre aree molto potrà fare un corretto indirizzo politico ed un rapido avvio del Piano Generale dei Trasporti.
Resta tuttavia aperta la sfida operativa, la capacità cioè di realizzare le opere nei tempi e nei modi previsti.
Si tratta senza dubbio di una questione di grande peso: è infatti entrata nel senso comune la convinzione — suffragata, salvo poche eccezioni, dall'esperienza pratica — che in Italia vi sia scarsa efficienza nella realizzazione di opere pubbliche e che molti dei ritardi siano dovuti alla modesta qualità della programmazione tecnico-finanziaria, a particolarismi e contrasti fra i pubblici operatori, a procedure antiquate.
Si può ben capire quanto grande sia la sfida di far procedere in modo tempesti-

La Direttissima al Circo Massimo

Alta velocità. Città e stazioni. Futuro. Una combinazione da cui possono nascere progetti impossibili o quasi, in cui l'immaginazione e l'utopia hanno via libera. I risultati, però, non sono necessariamente fantascienza. Ve l'immaginate, per esempio, una stazione ferroviaria... al Circo Massimo? Sì, quello degli antichi romani e delle bighe che negli ultimi anni si è trasformato in arena cinematografica per il «Massenzio» dell'Estate Romana. Be', c'è chi se l'è immaginata per poi disegnarla, progettarla, renderla possibile. Si chiama Jean Jacques Traverse ed è un architetto francese che si è addirittura laureato grazie alla stazione al Circo Massimo.
Uno scenario eccezionale e una stazione eccezionale dovevano ospitare super-treni del futuro, e allora Traverse ha destinato «Stazione Circo Massimo» a capolinea romano della Direttissima Roma-Firenze. Non ha badato ai costi (d'altra parte, si sa, i sogni non hanno prezzo), ma in uno studio di un centinaio di pagine l'architetto francese illustra le diverse fasi del progetto. Insomma, volendo, «Stazione Circo Massimo» si potrebbe realizzare.
La stazione (di cui esiste anche un plastico) si presenta con forme d'avanguardia e i binari situati a diversi livelli. La struttura dell'edificio permette ai viaggiatori che si trovano sui marciapiedi inferiori di vedere i treni che si fermano ai marciapiedi superiori, serie di linee sospese nello spazio.
L'idea nuova di Traverse è il servizio laterale sui binari. Nelle stazioni tradizionali per passare da un binario all'altro ci sono sottopassaggi e passerelle? A Stazione Circo Massimo, incredibile «grattacielo» ferroviario, è tutto più semplice: basta scendere dal proprio treno per risalire rapidamente al binario vicino senza paura di perdere le coincidenze.
Alla stazione principale si aggiungono poi altre stazioni di passaggio: edifici futuristi sospesi su scenografici pilastri. Un vero e proprio sistema di trasporto urbano su strada e rotaia.
Goethe troverebbe ancora ispirazione camminando per la Passeggiata Archeologica, sotto un intreccio di «strade di ferro», accompagnato dal ritmo dei treni in arrivo e in partenza? Potrebbe scrivere altre «Elegie romane»? Chissà. Certamente il progetto Traverse entusiasmerebbe Piranesi. T.G.

Due tavole del progetto Traverse. Il binario sopraelevato e studio dei pilastri portanti



vo e coordinato decisioni, procedure tecnico-amministrative, flussi finanziari, appalti e realizzazioni tecniche di molti Enti diversi. I primi risultati sono buoni ma il «peso della nostra storia» costituisce pur sempre una grande preoccupazone: perché si tratta, nelle piccole e nelle grandi cose, di invertire una tendenza.

Nelle «Ricerche sul progetto di una strada di ferro da Milano a Venezia», pubblicato nel 1836, Carlo Cattaneo così iniziava la trattazione: «L'impresa di una strada ferrata vuolsi considerare sotto due aspetti distinti: l'uso riguarda l'utilità da conseguirsi e l'altro la materiale costruzione dei lavori. *Ma siccome tutta l'impresa mira unicamente a conseguire un risultato, e non a compiere un'opera di ornamento, la costruzione diviene pedissequa e subalterna all'utilità*».

Parto da questa citazione per ricordare che i progetti mirati sono stati avviati non solo perché le forze politiche li hanno quasi unanimamente voluti, non solo perché centinaia di tecnici dei vari Enti hanno elaborato i progetti, non solo perché migliaia di lavoratori li stanno costruendo, ma soprattutto perché le opere devono dare un insieme di risultati.

Tralasciando alcuni significati di carattere più generale — quali ad esempio i risultati urbanistici — dal punto di vista dell'Azienda ferroviaria i principali obiettivi da raggiungere sono tre: più traffico sui treni, più integrazione fra i modi di trasporto, minori deficit nei conti del trasporto pubblico.

Vorrei fare qualche esempio.

Anche su direttrici di grande traffico, come quelle afferenti alle aree metropolitane, i costi ferroviari non sono minori di quelli degli altri sistemi (ad esempio delle autolinee) per dono divino: tutto dipende dalla tecnologia e dall'organizzazione.

Già oggi, attorno a Milano, i treni viaggiatori con 400 posti a sedere, che provengono da distanze di 20-30 km hanno costi di personale molto diversi: un solo macchinista sulle linee Celeri dell'Adda (MM2), un macchinista ed un capotreno sulle FNM, due macchinisti, un capotreno ed un conduttore sulle FS. Certamente oggi, a parità di regolamentazione, vi è un divario tecnologico fra le tre reti: ma domani, effettuati gli investimenti, la situazione andrà normalizzata diminuendo nettamente il costo unitario del trasporto mediante un'utilizzazione più produttiva del personale.

Milano. Due fasi dei lavori per il passante metropolitano

Un altro esempio. In tutte le esperienze europee, con l'attivazione dei sistemi integrati vi sono state significative ristrutturazioni nelle autolinee extraurbane, con tagli occupazionali non trascurabili. Più in generale, ci si può porre come

ECONOMIA E FERROVIE

Appuntamento

Anni fa, era il 1972, fui inviato dal mio giornale a Brighton per seguire un importante summit finanziario. Giunto a Londra, con un taxi arrivai a Victoria Station e feci il biglietto per «andare al mare», cioè in questa divertente cittadina a poche miglia dalla capitale dove ogni giorno centinaia di bus trasportano anziani ed anziane che cercano di godersi quel po' di sole che le nuvole lasciano intravvedere.

La sorpresa più grande che provai non fu quella di veder partire il treno per Brighton con la consueta puntualità anglosassone, quanto quella di pagare due sterline e mezzo per il prezzo del biglietto. Fu una sorpresa che mi chiarì d'un colpo perché le Ferrovie inglesi funzionavano regolarmente. Non sto qui a far paragoni con la lira sterlina e con la lira italiana di tredici anni fa; così come mi pare inutile tentare di calcolare la tariffa Londra-Brighton rapportandola magari alla tariffa Roma-Civitavecchia. I confronti fatti all'epoca mi fecero rendere conto dell'abisso tariffario che separava le ferrovie italiane da quelle inglesi. Debbo poi dire che ricordo con altrettanto stupore che il livello delle carrozze e del comfort generale fra Italia e Gran Bretagna non andò a vantaggio dei sudditi della Regina, bensì a favore dei cittadini della Repubblica.

Da giovane redattore economico-finanziario la cosa mi colpì molto, tanto che proposi al direttore del mio giornale di documentare la situazione di enorme divario tariffario che esisteva fra il sistema ferroviario italiano e quello europeo. La mia proposta, inizialmente accolta con favore, non si tradusse poi nella pubblicazione di una inchiesta perché il primo articolo attirò subito sul mio direttore le ire di quanti, sindacalisti e politici, sostenevano a spada tratta la «socialità» delle tariffe pubbliche. E così si preferì piantarla lì.

Una soluzione, abbastanza radicale per la verità, sarebbe oggi quella che sto per proporre. In anni di mancato adeguamen-

obiettivo massimo quello di aumentare la produttività, facendo crescere la produzione a parità di occupazione, ma resta il fatto che ci deve essere notevole mobilità fra i vari settori. Per esempio, in questo caso, più ferrovieri e meno autisti delle autolinee, più personale di macchina e meno viaggiante, e così via.
Un ultimo elemento. Tutto fallisce se alla maggiore produzione non corrisponde maggiore traffico. Per conquistare il traffico non bastano i piani, i programmi, gli investimenti: occorre un buon servizio, puntuale, veloce, ben venduto, con un'immagine attrattiva.
Da questo siamo molto lontani, ma bisogna recuperare sin dai progetti, dal materiale rotabile alle aree di interscambio (a Milano, in questa ottica, abbiamo affidato la progettazione dei nuovi edifici ad alcuni dei maggiori architetti italiani) e via via fino alla testa dei ferrovieri, per convincersi che se non si riesce a «vendere» sarà in gioco non solo il ruolo ma anche il futuro delle ferrovie.
Si tratta di un salto notevole, che costerà fatica e porterà tensioni. Dopo la riforma, penso però che si potrà affrontare con buone probabilità di successo.

a Piazza degli Affari

di ERALDO GAFFINO

to tariffario, i governi italiani hanno ridotto in condizioni finanziarie miserevoli moltissime aziende che offrono servizi pubblici. Basta osservare, oltre alle Ferrovie, cosa è accaduto quando alla fine degli anni settanta si è deciso di non adeguare le tariffe della Sip. La società del gruppo Iri ha accumulato perdite, ha dovuto indebitarsi enormemente con il sistema bancario per effettuare ugualmente gli investimenti che gli venivano richiesti e nel frattempo ha perduto migliaia di azionisti privati che erano una fonte di finanziamento ineguagliabile. Ora il vento «politico» è leggermente cambiato tant'è che il presidente dell'Iri può permettersi di offrire a migliaia di risparmiatori un titolo azionario Sip valido.
Non voglio proporre che anche l'Azienda delle Ferrovie dello Stato, così come risulterà quando sarà ricostituita con i nuovi organi, venga quotata in Borsa. Anche se l'idea è estremamente allettante e consentirebbe a Bettino Craxi di acquisire un vantaggio rispetto alla signora Thatcher che sta privatizzando ad un ritmo invidiabile, per il momento questo progetto non mi pare realizzabile, visto che occorrerà prima risanare un'azienda che per anni non ha potuto operare sul mercato con prezzi di mercato.
Credo però che pur non potendo elaborare un piano realistico per accedere al mercato di Piazza degli Affari, l'Azienda delle Ferrovie dovrà d'ora in poi comportarsi come se fosse quotata in Borsa, cioè con criteri di economicità assolutamente rigidi. Non voglio certo addentrarmi, in questo mio intervento, in una disamina dei problemi gestionali che l'Azienda si trova a dover affrontare. Sono molti e complessi. E la dirigenza dell'Azienda è così qualificata da poterli risolvere da sola. Ma ciò che fino ad oggi ha certamente pesato sulla loro risoluzione è stata l'idea antiquata e pericolosa che i servizi pubblici dovessero essere gestiti per la collettività a condizioni tariffarie di favore.
Grazie a questa gestione pubblicistica che non consentiva all'Azienda di coprire i costi, grossi deficit si sono poi scaricati sullo Stato, e ognuno di noi — cittadini italiani — ha dovuto pagarli, o indirettamente con maggiori tasse, o direttamente con un'inflazione molto più alta della media dei Paesi europei.
Queste distorsioni del sistema si potranno appianare mano a mano che nella nostra classe politica il concetto del pagamento dei servizi (sia pure differenziato per quelle classi *veramente* bisognose di protezione sociale) si farà strada. La riforma delle Ferrovie, le nuove linee di gestione dell'Enel e della Sip, sono forse mosse positive che il governo Craxi è riuscito a compiere nel settore. Non sarei sincero se non affermassi che questo può essere un contributo verso l'affermazione di sani principi di gestione della cosa pubblica.

Eraldo Gaffino è responsabile della sezione economico-finanziaria de «La Repubblica».

I TRENI DEL FUTURO:
CHI LI PRENDERÀ, CHI LI GUIDERÀ

Il duemilofilo, no

di ENZO GOLINO

Chi ha detto che l'italiano è casalingo? Invece è mobilissimo. Lo dicono le cifre, lo affermano gli esperti. Il 50% dei nostri connazionali ha cambiato residenza negli ultimi anni e un altro 29% non esclude che possa farlo in futuro. E poi ci sono i viaggi delle vacanze, i week end culturali e di evasione. Un'utenza sterminata, a disposizione delle aziende di trasporto pubbliche che sapranno approfittarne. Ma un pericolo incombe. Ce ne parla Enzo Golino, Redattore Capo de «L'Espresso».

Un personaggio sta affilando le armi, medita di imporre la sua *leadership* sulle piccole e grandi vie di comunicazione, progetta di occupare il futuro. Per ora è solo un fantasma, una somma di potenzialità annidate nel nostro inconscio, un fascio di energie pronte ad esplodere. Come un sicario di cui ignoriamo le mosse, nascosto nelle pieghe più imprevedibili della società, quel personaggio tesse le sue trame, prepara il suo avvento: è il viaggiatore del 2000, una specie di cui stiamo coltivando il gene in noi stessi, nei nostri figli, nell'intero corpo sociale. L'aumento degli indici di durata della vita moltiplica fin d'ora il numero delle persone che riusciranno a impersonare quel ruolo, e l'accresciuta mobilità del cittadino italiano ne fa prevedere un incremento appena qualche anno fa impensabile.

L'italiano dunque è mobile, anzi più mobile: si muove e si muoverà con una frequenza sempre maggiore, a cominciare dai viaggi estivi e invernali per le vacanze (finalmente alla portata di ceti meno abbienti) al *week end* culturale o di evasione. Ne sapranno approfittare le aziende dei trasporti pubblici per risanare i bilanci e sciogliere i nodi della schiavitù che costringe gli italiani a un uso forsennato dell'automobile? Perché non lo dice un profeta o un mago degli oroscopi che l'italiano è mobilissimo, lo dicono le cifre, lo affermano gli esperti.

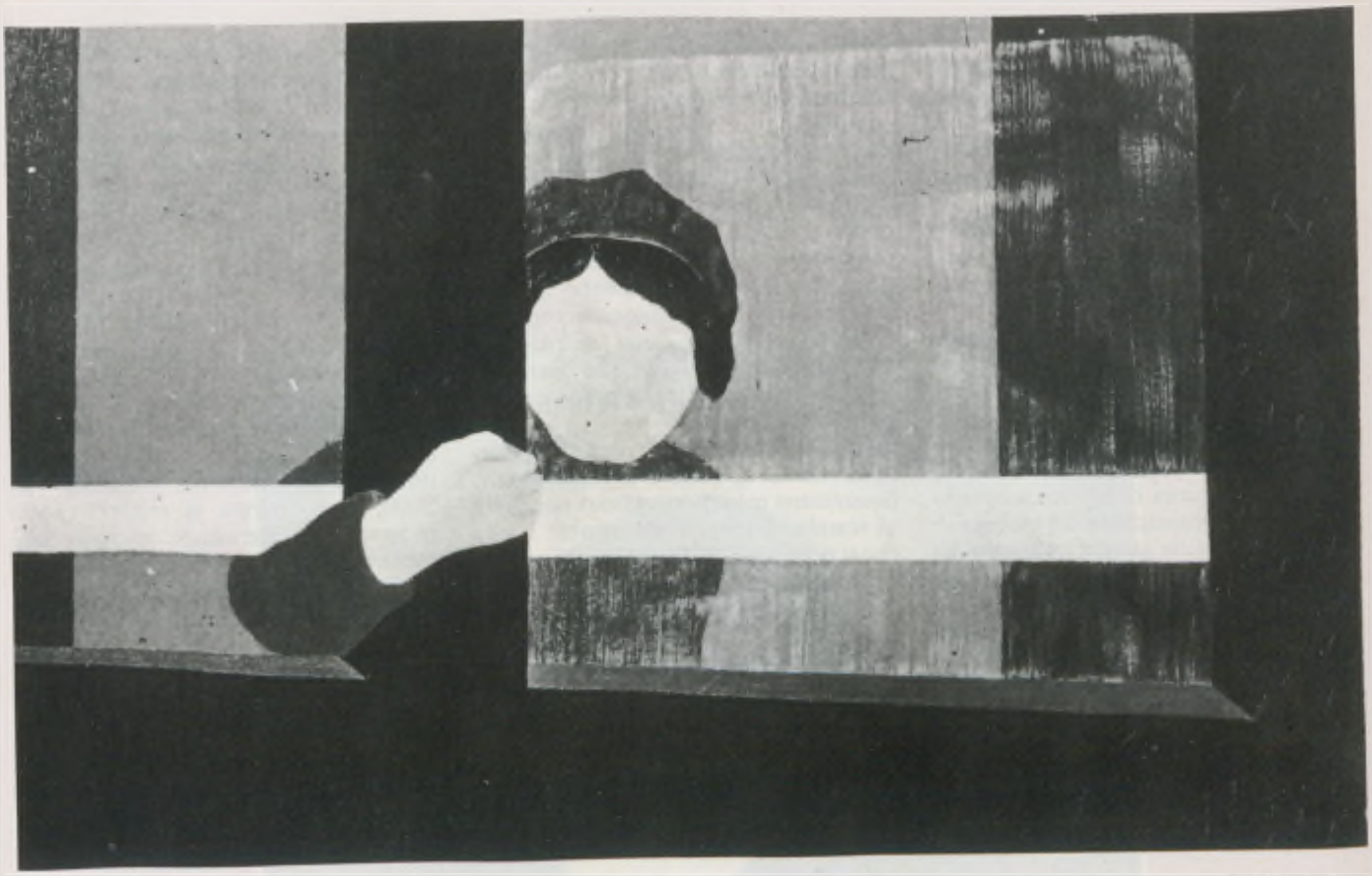
In una inchiesta-sondaggio promossa dal Censis e da *Mondo Economico* (il campione interpellato appartiene alla fascia cosiddetta medio-alta della popolazione) scopriamo che oltre il 50 per cento degli intervistati dichiara di aver cambiato residenza negli ultimi anni per motivi di lavoro. Questa propensione alla mobilità dipende anche dal fatto che le aziende, in misura crescente, trovano più disponibilità nel proprio personale qualificato per spostamenti da una città all'altra secondo le esigenze produttive: non a caso oltre il 25 per cento del campione suddetto ha ricevuto offerte di lavoro in luoghi diversi da quelli in cui abita, e il 29 per cento «non esclude una tale eventualità per il futuro. Solo il 13 per cento dichiara di non avere prospettive del genere».

Ma l'improvvisa passione per il trasferimento dei propri Lari non contagia soltanto la fascia medio-alta: altri sondaggi rivelano che, in ceti meno abbienti, il cambiamento di sede viene persino sollecitato se questo significa possibilità di far carriera e sicurezza del posto di lavoro. E anche questa è una novità del «costume di casa» rispetto ad anni passati, quando l'italiano era scarsamente incline a spontanee esperienze di «trapianto».

Da questo punto di vista l'accresciuta mobilità è la spia certa di progresso civile, di maturazione psicologica. Cadono antichi tabù, si è più sicuri delle proprie scelte, non si cambia città o paese per una necessità coatta (come accadeva al tempo dei grandi flussi migratori dal Sud al Nord, protagonisti «i treni della speranza» raccontati nel film di Pietro Germi, o com'è documentato in tanti episodi di asfittico e provinciale attaccamento alle radici) ma una libera scelta.

Ecco dunque il contesto in cui si sta formando il viaggiatore del 2000. Quando scoccherà il fatale 1° gennaio del nuovo secolo, all'alba del terzo millennio, e la specie di cui stiamo trattando emetterà i suoi primi vagiti ufficiali, a quel punto il viaggiatore del 2000 dovrà fare molta attenzione al suo comportamento per non trasformarsi nell'esemplare che mi appresto a vituperare, vale a dire il viaggiatore duemilofilo. Nessuno, credo, nemmeno il più entusiasta cittadino consapevole di vivere un momento storico nei giorni che precedono e seguono il fatidico confine temporale, gioirà della presenza al suo fianco, in treno o in aereo, di qualche infervorato laudatore del *décor* avveniristico o dell'alta velocità del mezzo di trasporto (post-post-postmoderno?) che in quel momento lo ospita.

Tra i peggiori di questa specie già intravedo l'intellettuale drogato da vecchie e nuove letture di Voltaire, di Verne, di Orwell, di Wells, di Bradbury, insomma da tutte le «meraviglie del possibile» immaginate dalla letteratura d'anticipazione e già realizzate alle soglie del Nuovo Evo. Costui, a tutti i costi, vorrà infliggere al malcapitato vicino il proprio ruolo di antemarcia fantascientifico, di cantore del mito della macchina di marinettiana memoria, in linea con lo spirito dei tempi e le «magnifiche sorti e progressive». Non resterà che ricorrere allo speciale allarme che, mi auguro, treni e aerei del 2000 vorranno predisporre per liberare i viaggiatori dall'incomodo dell'esiziale importuno.



Jonas, che sarà ferroviere nel 2000

di AURELIO MINONNE

Il Duemila vien danzando, vien danzando alla tua porta, sai tu dirmi che ti porta? Jonas, cinquenne vispo e intelligente, simbioticamente allacciato alla tastiera del computer domestico, mentre protegge un trenino del far-west dagli attacchi aerei del barone rosso e da quelli frontali di carrelli omicidi, certamente non lo sa. Io, trentenne dirigente movimento in una stazione eletta a laboratorio sperimentale di nuovi strumenti di controllo e di regolazione della circolazione ferroviaria, posta su una linea eletta anch'essa a laboratorio sperimentale di più avanzati sistemi d'esercizio, posso intravvedere le linee di tendenza: ho qualche certezza e molte speranze.

Ho visto circolare il Pendolino, una freccia bianco-azzurra dal disegno solido ed elegante: nel telegramma che ne preannunciava la corsa di prova ho letto che se ne riduceva l'elevata velocità potenziale alla soglia appena sufficiente a comandare la chiusura automatica dei passaggi a livello di linea entro i margini minimi di sicurezza. Dall'altra parte, da giugno ad agosto — apprendo dai fogli disposizione che pervengono in stazione — solo sulla mia linea (poco meno di 150 km) sono stati chiusi almeno cinque passaggi a livello. Nelle viscere oscure delle metropoli, infine, i treni che garantiscono il trasporto urbano, dei passaggi a livello non vedono neppure l'ombra (lo dice il ragionamento stesso, concluderebbe l'ineffabile Maurizio Ferrini). Ecco allora la prima linea di tendenza, ecco le prime certezze, ecco le prime speranze. Nel 2000, le barriere bianche e rosse che separano la via carrabile dalla via ferrata, saranno esposte nei musei dell'archeologia industriale; ogni sistema di trasporto avrà un canale proprio e non banale; i nuovi mezzi di trasporto e l'adeguamento del materiale dell'armamento garantiranno velocità alte e costanti, se ne gioveranno regolarità e sicurezza dell'esercizio.

Sono stato in prima linea, lo scorso inverno, durante le eccezionali nevicate e le successive gelate che hanno paralizzato il traffico ferroviario nel Centro-Nord. La

prima linea e il fronte del gelo non sono metafore prese a prestito dalla battaglia di Marengo. Esprimono anzi solo eufemisticamente le conseguenze di un sistema di assistenza e d'informazione al pubblico andato, per anagrammatica coincidenza, a ramengo. Dai treni fermi nella mia stazione porta, fiumi di viaggiatori intirizziti e cascate di contumelie roventi si sono precipitate su tutti quelli che indossavano un'uniforme FS. L'angustia maggiore di quei viaggiatori bloccati nel ghiaccio non era tanto l'impegno saltato, l'appuntamento annullato, l'incidente in sé: era invece il non poter organizzare il proprio presente non avendo elementi per pronosticare il proprio futuro, era, in sostanza, l'assoluta mancanza di informazioni sulla possibilità di prosecuzione del viaggio. A distanza di qualche giorno il Ministro dei trasporti ha istituito un ufficio delegato esclusivamente all'assistenza dei viaggiatori bloccati per incidenti di qualsiasi natura in qualsiasi stazione della rete. Anche questo provvedimento indica una tendenza. Nel 2000, avremo allora sviluppato un sistema di informazione sul viaggio che, oltre che nei casi eccezionali, sarà in grado di tranquillizzare fin dal primo momento i viaggiatori, anche in occorrenza di contrattempi banali come una caduta di tensione, un guasto ai sistemi di distanziamento, una riserva dei mezzi di trazione. Capistazione e capitreno saranno messi in condizione di comunicare tempestivamente e attendibilmente ai viaggiatori non solo le notizie di rilevanza locale, ma, per il tramite dei centri di assistenza, anche quelle notizie di rilevanza più ampia che consentono a chi viaggia di uscire dall'angosciosa incertezza sull'umano destino. Dall'altra parte, capistazione e capitreno potranno attendere senza distrazioni e con maggiore puntualità alle operazioni necessarie a superare rapidamente ogni situazione di impasse.

La mitologia ferroviaria è ricca di vaporiere sbuffanti, di baffoni a manubrio, di pesantissimi maniglioni utilizzati per girare gli scambi, di telegrafi instancabili. L'idea che si ricava dall'osservare i nostri colleghi del passato impegnati nel proprio lavoro è quella di un'attività estremamente faticosa. Oggi, io lavoro davanti ad un quadro luminoso di dimensioni ridotte, con due pulsantiere sottomano che mi consentono di manovrare tutti gli apparati del piazzale anche in situazioni di emergenza, e un terminale video collegato al centro elettronico che mi permette di seguire la circolazione in tempo reale in una tratta di circa 80 km. Altrove, un uomo solo è al comando di stazioni e posti di movimento di nodi ferroviari complicati e di linee a intenso traffico. Nella cittadina francese di Lille, la metropolitana urbana percorre in lungo e in largo la città, rinunciando perfino alla presenza del macchinista. Sono già in fase di sperimentazione addirittura mezzi su gomma dotati di apparecchiature elettroniche capaci di guidare il più ingombrante degli autobus nei vicoli del più arabo dei centri storici. All'uomo, sempre più tecnico e sempre meno manovale, è richiesto un lavoro di controllo sulle macchine e la prontezza nel sostituirle in caso d'emergenza. La realtà del nostro lavoro, oggi, è allora quella di un'attività estremamente stressante. Nel 2000, però, ridotte al minimo, per i progressi della tecnologia, le cause delle perturbazioni alla circolazione, eliminate, per l'attenzione ai temi dell'assistenza, del comfort e dell'informazione dei viaggiatori, le occasioni di scontro tra operatori e utenti, attenuati, per la più razionale organizzazione del lavoro e per le ragioni precedenti, i disagi del turno in terza, il lavoro del ferroviere potrà essere anche gratificante e stimolante. Potrebbe essere il lavoro di Jonas, fermato finalmente da un carrello troppo rapido per i suoi riflessi, che avrà vent'anni nel 2000.

VdR

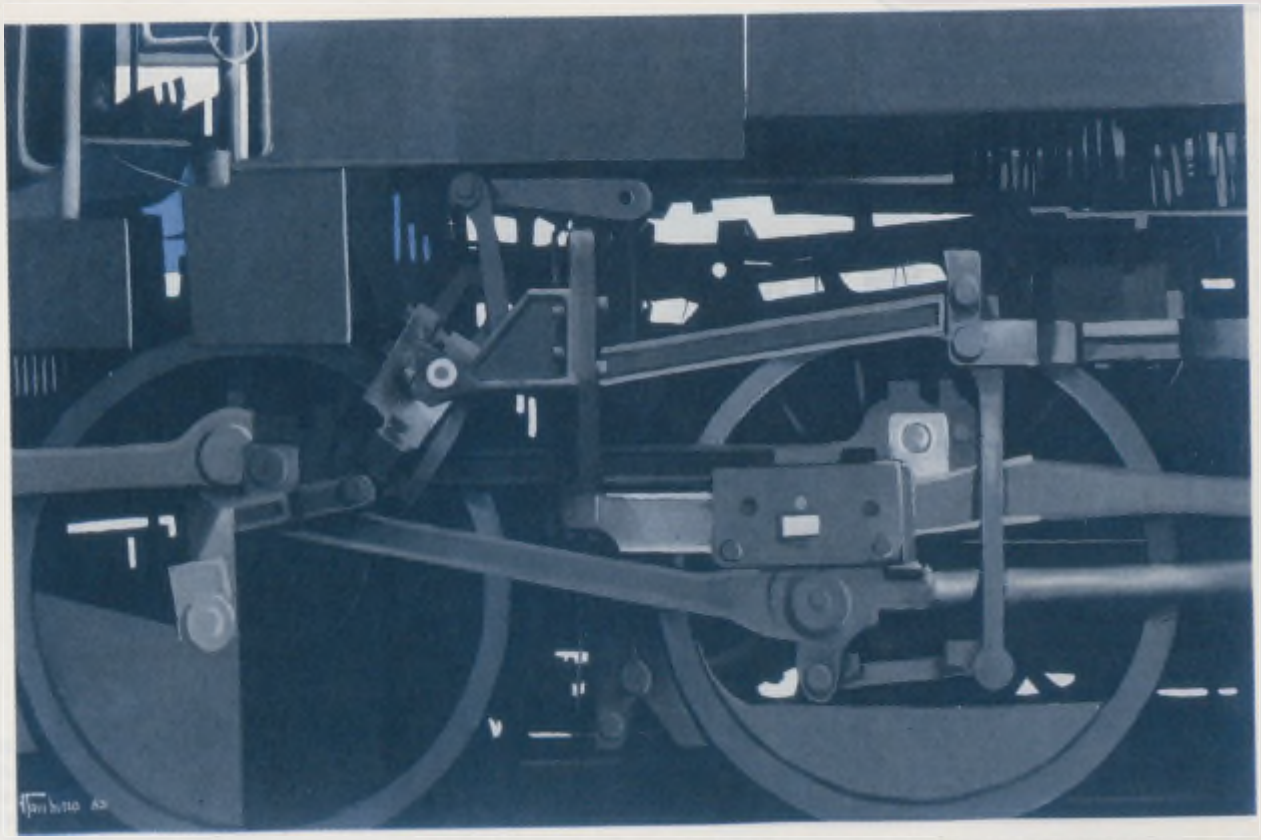
IMMAGINARIA

Ci sono più stazioni sui binari dell'immaginazione che in una vera ferrovia. Si chiamano Cinema, Letteratura, Musica, Pubblicità, Fumetto, Grafica, Design... Per visitarle basta salire sul treno giusto.

Le belle immagini del tempo che sarà

di GIOVANNI KLAUS KOENIG
Ordinario di Storia dell'Architettura - Università di Firenze

Nessun altro mezzo di trasporto pubblico o privato, dall'auto all'aereo, ha mai avuto una letteratura e una iconografia così vasta come il treno. Tutte le storie e le immagini che hanno avuto come protagonista il treno hanno amplificato nell'immaginario collettivo, come fossero casse armoniche, l'impatto della ferrovia sull'esistenza in atto degli uomini.
Il perché di questo predominio è facilmente spiegabile. Anzitutto la nascita dell'auto e dell'aereo, posteriore di un secolo alla ferrovia, ci ha privato di tutte le opere artistiche e letterarie di quel secolo fertilissimo che fu l'Ottocento. Nel campo della pittura, poi, le opere emergenti di questo secolo che abbiano a soggetto l'aereo o l'auto sono pochissime, dai camion 18 BL che Sironi metteva nelle sue periferie industriali per accentuarne lo squallore a qualche aeropittura futurista di modesto valore. Se il treno ha goduto, nell'arte, di maggiori favori rispetto all'aereo è per il semplice fatto che quest'ultimo vola, e quindi fa parte momentanea del paesaggio, così come la fanno gli uccelli.
Per l'idrovolante, oggi quasi scomparso, le cose erano diverse. Chi ha più di sessant'anni, se l'ha visto, non può aver dimenticato il gigantesco DO X, con 12 motori sistemati in castelli sopra l'enorme ala, che negli anni Trenta sonnecchiava, come un'anatra smisurata, sulle acque tranquille del lago di Massaciuccoli. L'aereo più grande del mondo, il gigantesco Regio Idrovolante «Umberto Maddalena» era una componente del paesaggio pucciniano; ma colpiva così a fondo proprio perché era una eccezione. E poi perché non volava mai, e si visitava come una curiosità.
L'auto ha sempre marciato sulle strade. Il fascinò delle corse su strada, come la mitica *Mille Miglia*, era assai più forte di quello delle corse sulle piste, perché, assiepati sui bordi delle strade, si potevano vedere dal vero. Mentre, non esistendo la televisione, di Gran Premi se ne vedeva tutt'al più uno all'anno, a Monza. Per i rimanenti occorreva ricorrere al *Film Luce*, che accompagnava d'obbligo ogni proiezione cinematografica; ma quando l'Alfa Romeo cedette il passo alle Auto Union il documentario non durava più di venti secondi: al fascismo non piaceva perdere.
Comunque, anche la pista era un circuito stradale temporaneamente riservato alle corse (Le Mans, Avus) o permanentemente (Monza, Indianapolis). Mentre la ferrovia, fin dagli inizi, ha sempre goduto di una sede propria; e solo il suo parente povero — il tram interurbano — si contentava di correre accanto al nastro stradale; ma è proprio questo suo punto debole che ne decretò la fine precoce nell'ultimo dopoguerra, nonostante gli enormi servizi resi.
Una sua «strada ferrata», un *chemin de fer* tutto suo, lo ha avuto solo il treno, e ciò ha significato che l'impatto della ferrovia sul paesaggio, sia in quello urbanizzato che in quello naturale, è stato molto più forte di ogni altra modificazione della città e del territorio. Ogni espressione artistica ha puntualmente registrato queste impressioni, felice di trovare, nell'Ottocento, soggetti nuovi e diversi dal quadro storico, dal ritratto, dalla natura morta e dalle scenette di genere.
Le strade dei grandi valichi alpini e appenninici non facevano che aggiornare tecnicamente qualcosa che i romani avevano già tracciato, allargando la carreggiata per permettere l'incrocio di due carrozze e migliorando la pavimentazione; ma i tornanti e le pendenze restavano simili.
La ferrovia, invece, con l'assoluta necessità di dimezzare le pendenze, non superando il 35 per mille, e con i raggi di curvatura decuplicati, non inferiori a 250 metri, obbligava a disegnare tracciati più morbidi e meno aderenti al terreno, con grande uso di ponti, viadotti, rilevati, trincee e gallerie.
Viaggiare in ferrovia significava dunque percorrere una strada ferrata, spesso del tutto indipendente dalle strade esistenti. Mediante l'ardita ferrovia porrettana, da Firenze a Bologna bastavano tre ore; che oggi appaiono tante, ma in confronto al viaggio in diligenza, fra l'altro assai più costoso, sembravano un'inezia. Ed affacciarsi sul balcone panoramico dei Setteponti, sopra Pistoia, dopo aver percorso, con un tipico artificio ferroviario, una valle laterale fino a Piteccio e tornando poi indietro in quota, era uno spettacolo inedito e indimenticabile.
L'immagine del treno era dominata dall'*orribile mostro che sferra;* quello che l'Asin Bigio carducciano «non degnò di un guardo», ma che invece affascinava gli uomini come simbolo del Progresso (allora, con la P maiuscola). Anche perché, come osservava Pio IX (che proprio per questo era contrario allo sviluppo delle ferrovie) «il treno non trasporta solo le persone, ma soprattutto le idee». Infatti, viaggiare e attaccare discorso coi vicini è sempre stato tutt'uno, perché lo scompartimento ferroviario è uno spazio perfetto per la conversa-



zione, tanto più fitta quanto più popolare era, ed è, l'utenza.
Alla testa del treno marciava la locomotiva a vapore, che rendeva visivamente la sua potenza mediante il moto delle bielle collegate agli stantuffi; e la sottolineava sonoramente col ritmo dei colpi di scappamento che formavano, uscendo dal fumaiolo, un fumo a batuffoli ben diverso da quello limaccioso e uniforme delle ciminiere industriali.
Ogni parte della locomotiva era in vista, dato che la sua forma era una conseguenza immediata della sua conformazione; per cui era facile capire come funzionasse. Negli altri mezzi di trasporto, solo la motocicletta ha conservato questa immediata corrispondenza fra forma e funzione, mentre nelle auto d'oggi non si sa più dove sia e quanto sia grande il motore.
La locomotiva era una forma dinamica, simbolica della velocità, come la punta di una freccia; infatti, una locomotiva che marcia all'indietro — come possono fare le loco-tender — fa sempre uno strano effetto; e più innaturale ancora sembra una locomotiva che spinge un treno, come negli attuali treni-navetta, tanto siamo abituati al contrario.
Un'altra ragione di fascino era la necessità, per la sua condotta, di avere una coppia indissolubile: il macchinista e il fuochista, la cui intesa era per definizione perfetta, come la mente e il braccio. Dalla *Bête humaine* di Zola, trascritta in immagini cinematografiche da Jean Renoir — uno dei massimi capolavori del cinema — i due fratelli siamesi responsabili della condotta del Mostro erano anche il simbolo della solidarietà sul lavoro. E che razza di duro lavoro, con le reni surriscaldate dal riverbero del forno ed il viso esposto al vento della corsa, talvolta con una temperatura sotto lo zero.
Per il pubblico, la locomotiva era un oggetto solo da ammirare, anche se il locomotore elettrico odierno, che nasconde entro un guscio corazzato la sua potenza — quintupla di quella delle locomotive a vapore — non ha mai posseduto altrettanto fascino. Per chi viaggia, il proprio regno è la carrozza ferroviaria, che ha rispettato da sempre, con la sua divisione in classi, anche la diversità delle classi sociali.
Oggi la differenza fra 1ª e 2ª classe si riduce ad una maggior quantità di spazio a disposizione e ad una migliore imbottitura dei sedili; ma alla fine del secolo scorso le differenze fra la prima e la terza classe erano abissali. Si cominciava dalla prima classe, rivestita di velluti pesanti, legni pregiati e specchi, aereata dall'imperiale, illuminata a petrolio e rifornita d'inverno ad ogni stazione di cuscini di rame pieni di acqua bollente, da mettere sotto i piedi, punto debole di ogni viaggiatore. E si finiva con la terza classe, con le panche di legno e i finestrini stretti; se non addirittura con la quarta, poco più confortevole di un carro merci, come si vede nelle caricature litografiche di Daumier, documento critico inestimabile del viaggiare dei poveri nella Francia dell'Ottocento.
Per questo fra i sogni di ogni viaggiatore era il potersi servire di un *wagon-lit* o di una carrozza pullman, magari agganciata ad un treno mitico come l'Orient-Express, circondato dalle cure attente dell'esperto personale di servizio. E dal sogno alla letteratura il passo era breve.
Negli Stati Uniti, durante gli anni Trenta, la nascita dell'aviazione civile, con il DC3 Dakota, dette il primo colpo all'immagine del treno come principe dei viaggi: una sola giornata invece di una settimana per traversare

Una metafisica
«Piazza d'Italia»
di Giorgio de Chirico

l'America da costa a costa era un risparmio di tempo troppo grande per gli uomini d'affari, anche se timorosi di volare. Le ferrovie reagirono creando convogli nuovi, adeguati al gusto «Novecento» delle linee aerodinamiche, disegnati dai più celebri stilisti come Raymond Loewvy (il Giugiaro degli anni Trenta-Quaranta). Fra i convogli veloci, con la locomotiva carenata e la carrozza panoramica in coda, il più famoso era il «XX Secolo»; e il cinema lo registrò puntualmente in una delle più divertenti commedie sofisticate di Howard Hawks dal titolo omonimo. John Barrymore e Carole Lombard, rispettivamente nella parte di un grande attore-regista di prosa e della sua pupilla che stava per tradire il teatro per Hollywood, si bisticciavano su e giù nel treno per tutto il secondo tempo del film, in uno scoppiettio di *gags* divertentissime.

Era l'immagine di un'America roosveltiana, moderna, efficiente quanto allegra, che si rifletteva sull'immagine del treno, nel quale l'arredo razionale aveva sostituito l'abat-jour liberty sui tavoli delle carrozze-ristorante; che oggi si ritrova quasi esclusivamente nelle ferrovie più tradizionaliste del mondo, che non sono quelle inglesi ma quelle sovietiche. Ed il perché è semplice: una volta che il proletariato ha preso il potere, l'appropriarsi dei simboli della borghesia sconfitta è un godimento legittimo che Stalin stesso appoggiava; vedasi, ad esempio, come sono decorate le stazioni ferroviarie e metropolitane di Mosca.

Negli anni Trenta fummo i primi al mondo, con le nostre automotrici, elettromotrici ed elettrotreni, a rinnovare l'immagine del treno, ed uno dei motivi del provvisorio consenso al regime fascista fu proprio quest'immagine «avanguardista» delle ferrovie, dai convogli alle stazioni fino all'ordine perentorio di marciare in orario (che poi era più uno slogan che una realtà, ma al quale tutti credevano).

In sostanza, il rilancio dell'immagine del treno, ora che la circolazione autostradale è spesso caotica e ricca di agguati mortali a causa delle promiscuità col traffico pesante, non abbisogna di niente di inedito. Gli eccellenti progettisti di materiale rotabile delle FS erano già pronti, prima dei francesi, quando l'ordine politico «precedenza ai pendolari» ha bloccato per un decennio lo sviluppo dell'alta velocità.

Anche guardando la cosa col senno di poi, era giusto fare così, in reazione alla primatomania fascista e all'abissale differenza, negli anni Sessanta, fra il Settebello e le carrozze Centoporte con le panche di legno. Ma un rilancio decisivo dell'immagine del treno, pari a quello fatto negli anni Trenta, non si avrà fino a quando l'*alta velocità* (e la parallela indispensabile regolarità dell'esercizio) *non sarà patrimonio di tutti i viaggiatori* sulle lunghe e medie distanze, e non di pochi privilegiati.

Coloro che ci governano debbono convincersi che il conto costi-benefici è positivo non solo per le ferrovie, ma per tutta la comunità italiana; cosa che l'esempio francese dimostra ampiamente, con un indice di affollamento dei TGV superiore alle più rosee previsioni. Un TGV costa quanto un aereo da combattimento e dura cinquant'anni in servizio, mentre c'è da augurarsi che l'aereo non combatta mai e dopo dieci anni è un ferro vecchio da buttar via.

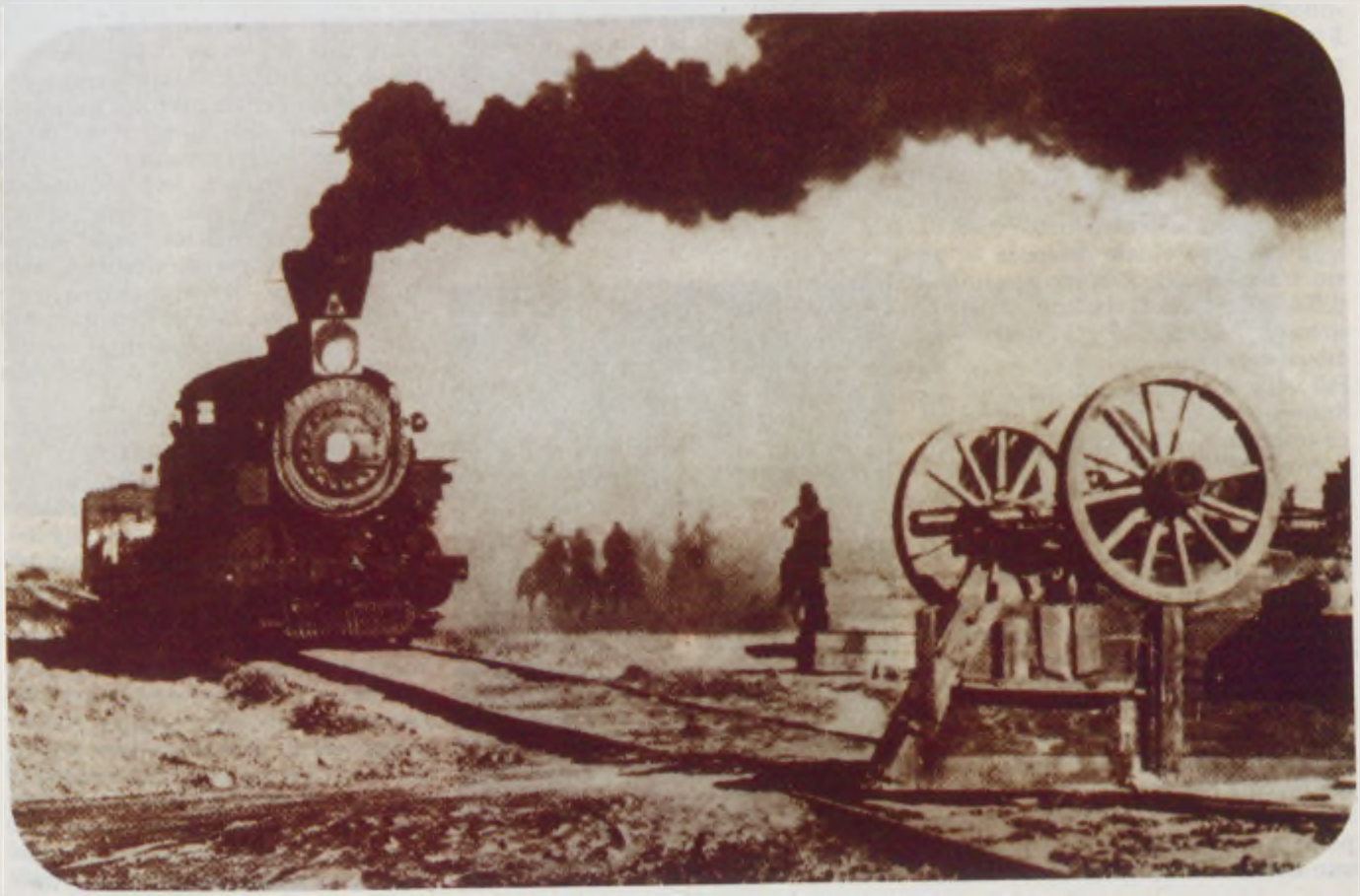
Oppure, rassegnamoci. Per quante migliorie si facciano a pezzi e bocconi, anche se i convogli marciassero sempre in orario non avremo mai nessun salto decisivo d'immagine.

IL TRENO E
IL **CINEMA**

Quella sera al Salon Indien

di PIERO SPILA

Che fosse una sorpresa si poteva immaginare, ma non fino a quel punto. Gli improvvisati spettatori che in una sera di dicembre del 1895, seduti nel floreale Salon Indien del Grand Café di Parigi, assistevano alla proiezione di una delle prime pellicole girate da Louis Lumière — *L'entrée d'un train en Gare de La Ciotat* — temettero per un attimo di essere stati imprudenti. In questa piccola sequenza, ormai diventata famosa non solo per i frequentatori delle cineteche, Lumière usò l'effetto di profondità di campo in maniera così drammatica e realistica che gli spettatori del Grand Café, nel timore di venire travolti dalla locomotiva, si tirarono indietro sulle seggiole, rovesciando tavoli e bicchieri. Il cinema nacque così, fra piccoli spaventi e accenni di svenimenti. Un po' come era accaduto con il treno, quando quella «macchina infernale», fra nuvole di vapore e lingue di fuoco, cominciò ad attraversare le serene campagne stile



Un assalto al treno in uno dei primi film western della storia del cinema

«ottocento».
Il treno e il cinema erano mezzi fatti l'uno per l'altro, e fra loro fu amore a prima vista. Il cinema, prima ancora che come occasione di spettacolo, era nato come invenzione scientifica — scomporre il movimento in frazioni di secondo, ricostituirlo meccanicamente e riprodurlo poi in proiezione con il concorso delle leggi dell'ottica e della dinamica —, ed era ovvio, quindi, che incontrasse sin dall'esordio il treno, che appunto era la sintesi e l'espressione più mirabile del movimento.
Più volte è stata rilevata la grande influenza avuta dal treno nella storia del cinema. Ma è vero anche l'inverso: l'influenza del cinema nella storia della ferrovia, almeno in un caso, è stata addirittura determinante. Lo ricorda Bela Balazs, in un suo libro, a proposito di *Turksib*, il famoso documentario che descrive le epiche fasi della costruzione della ferrovia fra la Siberia e il Turkestan. Nell'ultima inquadratura del film, sulle nuvole di vapore sollevate al cielo dalla locomotiva infiorata per il viaggio inaugurale, in sovrimpressione si legge ancora oggi la data 1930: cioè l'anno in cui era prevista l'ultimazione della ferrovia. In realtà i lavori terminarono un anno prima e il film apparve nelle pubbliche sale nel 1929. Era successo che, finito nel 1928, il documentario venne proiettato in anteprima agli operai e ai tecnici che lavoravano alla costruzione della ferrovia. La visione del film, con la trascinante forza delle sue immagini, entusiasmò a tal punto gli animi degli spettatori che essi si ripromisero di terminare la ferrovia un anno prima del previsto. E mantennero la promessa.
A parte questi casi estremi, le prime apparizioni cinematografiche del treno avevano uno scopo essenzialmente effettistico. Ben presto, però, la presenza del treno nel cinema perse ogni carattere di eccezionalità; d'altra parte, nei primi anni del secolo la popolarità del treno era pari, se non maggiore, a quella dell'automobile negli anni cinquanta-sessanta. Com'era possibile immaginare una qualsiasi vicenda d'amore, un'avventura, un intreccio narrativo, senza l'indispensabile ausilio del treno? Com'era possibile visualizzare un'atmosfera di tensione, uno sgomento emotivo, un passaggio di situazione, senza il ricorso a una metafora «ferroviaria» di così immediata presa sull'immaginario collettivo? C'era solo l'imbarazzo della scelta: il particolare delle ruote in movimento, il primo piano delle bielle che vanno avanti e indietro freneticamente, i binari che s'intrecciano nella corsa, lo sbuffo di vapore che si apre verso il cielo. Alla presenza del treno si deve addirittura la nascita di alcuni generi cinematografici. Con *The Great Train Robbery* (1903) di Edwin S. Porter prende vita ufficialmente il «western», ovvero il cinema d'avventura per eccellenza, il simbolo più clamoroso e spettacolare (come il treno, del resto) dell'epopea dell'uomo e della civiltà che avanza.
Per lo storico film di Porter fu noleggiato un treno speciale e le scene ferroviarie furono girate vicino a Paterson, nel New Jersey. Terry Ramsaye, nella sua storia del cinema («A Million and One Nights»), racconta che, in uno dei momenti più emozionanti, il fuochista, sostituito naturalmente da un fantoccio, veniva gettato dal treno in corsa in prossimità del ponte sul fiume Passair. Il fantoccio andò a sbattere su un palo e rimbalzando finì proprio davanti a un convoglio che sopraggiungeva. Con un brusco stridere dei freni d'emergenza il convoglio si fermò fra gli urli di spavento dei passeggeri e i sudori freddi dello sbalordito macchinista. Da quel film in poi il treno divenne un elemento insostituibile nelle

La mitica Marlene Dietrich di «Shangai Express» e, sotto, Simone Simon e Jean Gabin in «L'angelo del male». Nella pagina accanto, Anna Magnani in un «si gira» di «La sciantosa», Jane Fonda in una scena di «Giulia» e, in basso, il suicidio del capitalista e il treno imbandierato di rosso che chiudono «Novecento» di Bernardo Bertolucci

movimentate fughe cinematografiche, come nei rocamboleschi duelli svolti sul tetto delle carrozze. Per dare la massima veridicità agli ambienti e alle situazioni ferroviarie, le case cinematografiche provvidero all'acquisto di vecchie locomotive in disuso. Gli «studios» americani ancora oggi possiedono un vero e proprio parco di mezzi ormai rarissimi costruiti tra il 1872 e il 1905. Tra questi, le famose locomotive «Kimball» e «Brill», usate anche di recente per film come *I cancelli del cielo* di Cimino.

Voler tentare una rapida ricognizione sui vari usi cinematografici avuti dal treno è una scommessa perduta in partenza. A darne l'idea, però, basta forse citare solo alcuni «casi» fra i tanti, più o meno noti, che affiorano alla mente.

In *Suicide Fleet* (La diga della morte, 1931) un treno, rotti i freni, precipita a velocità folle per una discesa, finché viene arrestato miracolosamente da William Boyd. In *Whispering Smith Speaks* (La locomotiva 2423), George O'Brien, milionario in incognito fattosi assumere come guardialinee per amore di una graziosa capostazione, compie un'emozionante rincorsa su una vecchia locomotiva per impedire alla ragazza di vendere per una cifra irrisoria un terreno ricco di tungsteno. In alcuni casi, invece, il treno è una specie di «deus ex machina» o di catalizzatore, riuscendo a condizionare l'intero sviluppo narrativo. In *Mezzogiorno di fuoco* di Fred Zinneman, per esempio, il treno con a bordo i banditi arriverà a mezzogiorno, cioè solo alla fine del film, eppure diventa una

presenza ossessiva. Nel celebre *The General* con Buster Keaton, la locomotiva è la protagonista di alcune tra le più esilaranti gag della storia del cinema. Il rapporto fra Keaton e la sua locomotiva è un vero e proprio rapporto d'amore fatto di simpatia e risentimento, gelosia e complicità. Un rapporto che, in termini comici, ripete quello realizzato drammaticamente da *Thunder* (1929), film interpretato da quell'autentico «mostro sacro» che era Lon Chaney. A proposito di questo film ha scritto André Begue: «Chi non ha veduto *Thunder* ignora ciò che nel cinema può esprimere la ferrovia».
Un punto fermo resta *Shanghai-express* (1932), il film di Sternberg interpretato da una Marlene Dietrich più affascinante

Tre momenti delle riprese di «Von Ryan's Express» con Frank Sinatra. In questa stessa pagina, Marcello Mastroianni e Walter Chiari nell'atrio della stazione di Roma Termini in «Io, io e gli altri» di Blasetti, e un «si gira» di «La grande guerra» di Monicelli. Nella pagina accanto, Mariangela Melato a Milano Centrale, in «Oggetti smarriti»

del solito. Spirito d'avventura, mistero, esotismo, tutta l'atmosfera del film è indissolubilmente legata alla presenza scenografica del famoso treno internazionale (ricostruito interamente in studio). Sulla stessa linea si pose, molti anni dopo, *Some Like it Hot* (A qualcuno piace caldo, 1969) di Billy Wilder, in cui il treno diventa un gioioso teatro per le strepitose movenze di Marilyn Monroe. Come non citare, poi, il treno crudele che divide i protagonisti di *Brief Encouter* (Breve incontro, 1946) di David Lean o *Stazione Termini* di Vittorio De Sica; o i treni degli emigranti nel film di Germi (*Il cammino della speranza*) o dei reduci (*Caccia tragica* di De Santis), o dei deportati (*Kapò* di Pontecorvo), o i film di specifica ambientazione ferroviaria, come *Il ferroviere*, ancora di Germi, e soprattutto *La bête humaine* (L'angelo del male) di Renoir. In quest'ultimo film, nelle scene iniziali, come in un documentario, viene mostrato il tratto Parigi-

Le Havre in soggettiva dalla locomotiva in corsa, e poi tutta una serie di sequenze che rappresentano realisticamente la vita e il lavoro dei ferrovieri (i depositi, le mense, i dormitori ecc.). Jean Renoir ha ricordato più volte di aver fatto quel film soprattutto per accontentare Gabin, che ad ogni costo voleva interpretare il ruolo di un ferroviere.

C'è poi tutta la lunga serie di film polizieschi, dove il treno assume spesso un ruolo preminente, o comunque risolutivo: *Il mistero del vagone letto, Assassinio sull'Orient-express, Lady Vanishes, Intrigo internazionale, L'amico americano*. C'è davvero l'imbarazzo della scelta. Ma il treno è diventato elemento espressivo insostituibile anche per «generi» cinematografici più recenti, come quello catastrofico (*Wagons-lits con omicidi, Cassandra Crossing* ecc.), per gli autori più classici (il Bunuel de *L'oscuro oggetto del desiderio*, il Fred Zinneman di *Giulia*, il George Cukor di *In viaggio con*

la zia), come per gli autori dell'ultima generazione: Wim Wenders, Bernardo Bertolucci, Giuseppe Bertolucci (i suoi film *Oggetti smarriti* e *Panni sporchi* sono stati interamente girati nella stazione di Milano Centrale).
Tanta assiduità di contatti non è passata invano, e il treno ha avuto un ruolo diretto nello sviluppo del linguaggio cinematografico. Ad esempio a livello di montaggio. Abel Gance, nel 1921, con *La roue* (La ruota), oltre a dare al treno un valore fortemente spettacolare, riuscì con un montaggio serrato e ritmico a sonorizzarne quasi la visione. La ruota traduceva visivamente la potenza della locomotiva (e l'avanzare del progresso), ma con ardite ellissi narrative rappresentava anche il destino dei vari personaggi del racconto. Sempre a proposito di linguaggio, si deve alla ferrovia un procedimento entrato nell'uso comune del cinema: far percepire allo spettatore qualcosa che si verifica fuori della scena non attraverso la sua visione diretta, bensì mostrando le reazioni che l'avvenimento provoca. In *A Woman of Paris* (La donna di Parigi, 1931) di Chaplin, l'arrivo del treno in stazione non è visto direttamente ma è suggerito dalle luci e dalle ombre delle carrozze che si susseguono sulla figura immobile di Edna Purviance.
A parte le spiegazioni più o meno convincenti degli studiosi, è soprattutto a livello di linguaggio che può essere spiegata la fortuna cinematografica del treno. Il cinema, si sa, è un'arte fatta di immagini in movimento e di suoni, ma soprattutto di emozioni e suggestioni.
In questo senso il treno riesce da solo, senza necessità di trucchi e particolari accorgimenti, a creare effetti altamente spettacolari: ad esempio il «cameracar» (movimento laterale della macchina da presa posta su un mezzo in movimento), oppure il «trasparente» (pianure selvagge e grandi metropoli, aridi deserti ed inverni glaciali, visti sullo sfondo del finestrino). Da Lumière a Hitchcock, da Lang a Wenders, il treno nel cinema è stato di volta in volta un luogo lirico, poetico, irreale, drammatico. Un luogo statico lanciato però nella corsa, un luogo in cui i personaggi si muovono come se stessero a casa loro, ma sempre con circospezione, un luogo familiare ma provvisorio, un luogo tranquillo con un equilibrio precario. Nel cinema il treno è quasi sempre più affascinante che nella realtà, assomiglia a un tappeto volante miracolosamente isolato dal mondo che attraversa. Quasi il tappeto volante di Faust. Che si può chiedere di più alla magia del cinema? Che si può chiedere di più alla magia del treno?

Il treno d'epoca usato in «Cancelli del cielo». Accanto, una scena del catastrofico «Cassandra Crossing», girata a Roma Smistamento. Sotto, Nino Manfredi in «Pane e cioccolata»

Post Scriptum. *L'ho detto qualche riga sopra. Tentare una ricognizione sui vari usi cinematografici del treno è una scommessa perduta in partenza. Le conferme non mancano. Sapendo che stavo scrivendo questo articolo, il gentilissimo Prof. Koenig, cinephile da sempre, mi ha inviato un lunghissimo e non inutile elenco, tutto scritto a memoria, di film in cui il treno ha un ruolo di rilievo. Solo una parte di quei titoli appaiono nell'articolo. Del resto è impossibile tenere aggiornato il catalogo. A Venezia, all'ultimo Festival del cinema, mi è capitato di vedere almeno tre nuovi film in cui il treno è protagonista assoluto. Poche notti fa, in piena insonnia, ho visto su una TV privata un film di cui ignoravo l'esistenza, «Horror-Express». Insomma, l'ho detto, una scommessa perduta in partenza. In questo articolo ci sono vuoti imperdonabili, dimenticanze necessarie. Me ne scuso. Ma queste non sono giustificazioni di sofisti, sono confessioni di innamorati. Quelli del cinema, quelli del treno.*

P.S.

«Il treno è una nuvola calda»

A colloquio con FEDERICO FELLINI

— Fellini, nei suoi film ci sono spesso dei treni, ma anche altri mitici mezzi di trasporto. Ad esempio che differenza c'è, per lei, fra il transatlantico «Rex» in *Amarcord* e la vettura-letto misteriosamente in sosta nella piccola stazione di *Roma*?

«Sono ugualmente due grandi animali di ferro, che testimoniano il sentimento del viaggio o il fascino di incontri misteriosi e proibiti. Sono simboli di un'epoca, un tempo si identificavano soprattutto con un'idea e un desiderio di progresso, di mondanità, di grandi amori. Io, però, anche allora, il treno l'ho vissuto in modo diverso, era un fatto legato strettamente alla mia infanzia. Sono figlio di un commesso viaggiatore. Mio padre era rappresentante di commercio. Abitavamo a Rimini vicino alla stazione, e mia madre, sentendo il fischio del treno, ricordo che diceva: butto giù la pasta che papà arriva. Io accompagnavo spesso mio padre alla stazione per vederlo salire, affacciarsi al finestrino, salutarci e sparire. Era sempre una grande emozione. Sono anche stato innamorato della figlia di un capostazione... Ricordo ancora che a Rimini c'era un cavalcavia, immediatamente fuori della stazione. Al centro era un po' dissestato, per cui uno dei giochi favoriti di noi ragazzini era di salire quando sentivamo arrivare il treno, che, appena uscito dalla stazione mandava una gran nuvolaglia bianca e umida. Ci mettevamo tutti insieme in mezzo al ponte che veniva invaso da questa grande nuvola calda. Era come fare un bagno turco e stavamo lì tra il fradiciume e il nero dei collarini della camicia...».

(a cura di Piero Berengo Gardin)

Un'immagine ferroviaria del film «Roma» di Federico Fellini

IL TRENO E LA
LETTERATURA

Il best-seller parte dal primo binario

di MARINA DELLI COLLI

«Che cosa è successo? Che cosa c'è?... Dov'è?... Si è gettato sotto il treno!... È stato schiacciato!..., gridavano alcune voci. Le signore risalirono in vettura e Vronskij andò là dove la folla si precipitava, per informarsi di quel che era accaduto. Un guardiano, forse perché ubriaco o troppo imbacuccato a causa del freddo, non aveva prestato attenzione al rinculare del treno ed era rimasto schiacciato».

Con questo funesto episodio inizia, alla stazione di Mosca, il tragico amore tra Anna Karénina e il conte Alessio Vronskij. E questo amore è dominato da un destino fatale che si impone sin dalle prime pagine e che si incarna, nel suo aspetto materiale, nel treno. Un treno che ricorre incessantemente in tutti gli avvenimenti salienti del romanzo. Anna, ormai innamorata di Vronskij fugge da Mosca per far ritorno a Pietroburgo e di notte, in una stazioncina intermedia «mentre la tormenta turbinava e fischiava tra le ruote delle vetture e tra i pali» ella rivede il giovane ufficiale che l'ha seguita. È ancora con il treno, con un lungo, interminabile viaggio che i due amanti abbandonano la Russia per cercare nella pace diafana di Venezia, un'impossibile serenità. È sempre il treno, con il mugik sudicio e brutto, curvo sulle ruote delle vetture, che ricorre negli affannosi incubi di Anna. Ed infine, nell'epilogo, sarà proprio il treno, diventato strumento di catarsi, a sciogliere tragicamente ogni affanno. «Ella non distoglieva lo sguardo dalle ruote della seconda vettura. Un improvviso terrore dinanzi a quel che faceva balenò nel suo spirito. Volle alzarsi, rigettarsi indietro, ma qualcosa di enorme, di spietato, la colpì alla testa e la trascinò. E il lume che rischiarava per lei il libro della vita, s'accese di una vampata più viva che mai, illuminò ai suoi occhi tutto quello che prima era avvolto nelle tenebre, poi crepitò, tremolò e si spense per sempre».

L'immagine del treno è ancora protagonista in un'altra opera di Tolstoj, *La sonata a Kreutzer*. Il treno è qui quasi un salotto, un punto di incontro, addirittura una poltrona da psicanalista. È infatti in un fumoso vagone di terza classe che Pòsdnyscev parla di se stesso, dei suoi problemi familiari, della sua folle gelosia. Pòsdnyscev, un tempo lontano, ha ucciso la moglie che lo tradiva e, dopo aver scontato la sua pena, ora sta ritornando a casa. Il protagonista racconta tutto ciò ad un occasionale compagno durante una interminabile notte di viaggio. E poi pian piano il discorso si allarga, da individuale diventa un discorso corale che investe tutta la società e Tolstoj fa pronunciare al suo personaggio la più veemente requisitoria contro l'amore fisico che la storia della letteratura ricordi. L'amore fisico, asserisce Pòsdnyscev, è fonte di ogni depravazione, porta all'inganno, al tradimento, al delitto. E questi deliranti discorsi sono scanditi dal martellio incessante del treno in corsa. «Io ho paura delle vetture ferroviarie, mi fanno orrore!» grida ad un certo punto Pòsdnyscev ricordando un analogo viaggio, al termine del quale doveva poi compiersi la tragedia.

Ancora un'immagine cupa del treno, dunque, ma ancora e sempre un'immagine individuale. Questa individualità verrà poi spezzata con l'ultimo grande romanzo di Tolstoj, *Resurrezione*. Il lungo treno che porta i forzati in Siberia non

è più qualcosa di intimo, di personale, di segreto, ma lo strumento di un comune destino, uno strumento sociale. Non ci sono più problemi e drammi d'amore, tutto si risolve nella tragedia corale della deportazione. Il convoglio, partito da Mosca, arranca lentamente verso Novo Sibirsk e, ad ogni tappa, in Ekaterina Maslova, la prostituta accusata di un delitto e per questo condannata, avviene qualcosa di nuovo. Seguita dal principe Nechljudov, suo antico seduttore che l'ha ritrovata per caso e che opera per redimerla, ella inizia e porta a termine, durante il viaggio, un mutamento radicale e profondo, giunge a prendere coscienza di sé e, sposando un detenuto politico, risorge alla dignità di essere umano. E la sua «resurrezione» si realizza proprio su quel lungo treno grigio che corre verso il nord, in mezzo a una folla di «umiliati e offesi».

Treno come *destino*, dunque, per il conte Tolstoj, ma il treno è stato inteso in molti altri modi dai tanti e tanti scrittori che hanno subito e subiscono il suo fascino.

Il treno può anche essere inteso come *accettazione* e ce lo insegna Yukio Mishima, autore ma anche protagonista di *Confessioni di una maschera*. Yukio è un omosessuale e di questo è consapevole sin dall'infanzia, «quantunque da piccolo leggessi tutte le fiabe su cui riuscivo a mettere le mani, le principesse non mi piacquero mai, volevo bene unicamente ai principi». Durante l'adolescenza i suoi gusti diventano sempre più precisi e inconfondibili, un «diverso» dunque, ma un «diverso» non disposto ad accettarsi. Yukio vuole essere normale, lo vuole disperatamente e per questo tenta di innamorarsi di una ragazza, la dolce e giovanissima Sonoko. «Quando salimmo in treno, vedemmo che era vuoto. E quasi per caso Sonoko ed io occupammo due posti d'angolo, dalla parte del finestrino. Di lì a poco il treno si mosse. Quando fummo usciti dalla stazione la luce del sole si riversò a fiotti dai vetri sporchi dei finestrini, colpendo il davanzale davanti a cui sedevamo, dilagandoci in grembo». Questo lungo viaggio non è che un estremo tentativo, un'ultima vocazione alla «normalità» cui Yukio si autocostringe. Ma non riuscirà ad innamorarsi di Sonoko, anzi proprio su quel treno che corre, prenderà coscienza del fatto che ogni ribellione è inutile e finalmente e definitivamente accetterà se stesso e la sua natura.

Assai simile a quella di Mishima è la tematica di Giorgio Bassani ne *Gli occhiali d'oro*. Anche qui un treno, il treno delle 7 che congiunge Ferrara a Bologna e un uomo, il professor Athos Fadigati. Il professore è un noto otorinolaringoiatra, è un uomo educato, distinto, molto ricco. Arrivato da Venezia, è stato subito accolto a braccia aperte dalla buona società ferrarese, è così discreto, così colto, così amante di Wagner, le signore-bene pensano già a come trovargli una moglie, una donna degna di lui. Poi il primo sentore di qualcosa di strano, di poco chiaro, i primi sussurri, i primi ammiccamenti e infine la conferma, eccitante, clamorosa: il celebre e stimato

«Bene Manzoni. Meglio Harmony!»

L'aereo? La macchina? Per carità, Oreste del Buono non ha dubbi, lui sceglie sempre e soltanto il treno. E così, per circa trent'anni, ogni week-end è salito a Milano diretto a Roma e ha rifatto il percorso inverso due giorni dopo. Tante ore di treno, dunque, che per del Buono sono anche l'occasione per felici letture o riletture. «Da buon toscano ero stato educato a detestare il Manzoni. I viaggi mi hanno permesso una grande scoperta che è diventata una vigorosa passione. Mi sono convertito al Manzoni e in quest'anno di celebrazioni manzoniane mi sento molto compreso».

Nessun problema, quindi, a portarsi *I promessi sposi* in viaggio, «ma solo se si parte per un lungo percorso e con la scorta di una cartolina segnalibro e di una lettura frivola di riserva, per esempio un piccolo romanzo *Urania*».

Del Buono suggerisce anche la *Fondazione* di Asimov, magari insieme alla manzoniana *Storia della colonna infame* «un autentico giallo, breve e bellissimo». Con Agatha Christie poi si viaggia sul sicuro. Attenzione però a non avventurarsi in treno con un autore sconosciuto, si rischia di non ritrovarsi e di restare molto male. Invece un'ottima compagnia sono quei libri ardui di cui si sono lette solo le prime pagine e poi ci si è fermati per mancanza di tempo.

Oreste del Buono propone anche come compagnia per un lungo viaggio il primo volume della *Recherche* di Proust tradotto da Raboni o la tetralogia dell'inquietante Mishima, o un'opera di Conrad, o un bel Le Carrè (ma non *La Tamburina* che non gli è piaciuto).

Tassativamente proibiti sono i gialli e la fantascienza per i viaggiatori pendolari. Meglio un *Harmony* o un *Bluemoon*, «storie che si possono interrompere e riprendere facilmente».

«La poesia, invece, la affiderei a quella categoria, così strana per me, che sono gli insonni del vagone-letto. Per loro è un'occasione straordinaria di leggere o rileggere Leopardi, Saba, Caproni. Ma il ritmo del treno favorisce soprattutto il romanzo, la prosa, entra dentro ai meandri della frase» conclude incantato del Buono, forse ripensando al suo amato Manzoni, «conosciuto» viaggiando.

M.D.C.

professor Fadigati è un omosessuale. E su quel treno, in mezzo a quegli studenti che vanno a Bologna, mentre di là dal finestrino sfilano i campi coperti di neve, pian piano la maschera che il professore si era costruito con tanta cura per dieci anni, cade. Fadigati si è innamorato di uno dei ragazzi, del bel Deliliens, cinico e senza scrupoli, che dopo aver ridicolizzato il pover'uomo davanti a tutta Ferrara, dopo avergli rubato tutto, lo costringerà anche al suicidio.

Treno come *sconfitta* dunque per Bassani, immagini cupe, dolorose, tanto quanto sono invece serene, pervase di ironia le immagini che ci propongono Carlo Cassola in *Ferrovia locale* o Italo Calvino ne *Gli amori difficili*. Per Calvino, il grande scrittore scomparso proprio in questi giorni, il treno diventa occasione di incontro, possibilità, *avventura*. Nel racconto che si intitola appunto *L'avventura di un soldato*, il giovane fante Tomagra seduce, o forse viene sedotto, da una prosperosa vedova provinciale in un alternarsi di offerte e ripulse, di speranze e di delusioni. E nel delizioso *L'avventura di un viaggiatore*, la notte in treno di Federico V. che va a Roma a raggiungere l'amata Cinzia U. viene da Calvino pazientemente registrata e fotografata fin nei minimi gesti del protagonista, fin nelle notazioni più marginali e banali.

L'avventura qui, più che reale e concreta, è soltanto immaginata, vissuta nella prospettiva dell'attesa e del desiderio. Il *desiderio* è un sostantivo che ben si adatta al treno e infatti diversi scrittori hanno avvicinato queste immagini. Jack Kerouac, per esempio, ne *I vagabondi del Dharma*, concretizza il desiderio di libertà del suo eroe in quei lunghi convogli merci che da Los Angeles raggiungono S. Francisco alla ricerca di una nuova verità, sferragliando tra le montagne della California.

Mark Twain che nel suo racconto, *Cannibalismo in ferrovia*, intrappola i suoi personaggi in un treno che va da St. Louis a Chicago in una «notte selvaggia, in una oscurità tenebrosa, tra la neve che turbinava», o Walt Whitman che sintetizza il suo desiderio profetico di un'America più moderna, più giovane, più forte, nell'immagine della locomotiva... «simbolo della vita moderna-emblema di moto e di forza-polso del continente, / Per una volta vieni a servire la Musa, amalgamati ai versi, tale come ti vedo qui. /»

Treno come desiderio dunque che molto

facilmente in alcuni autori si stempera nel sogno o addirittura nella follia.
Se si parla di treno-*sogno* non si possono non ricordare i lunghi viaggi notturni di Antonio Tabucchi. Ne *Il gioco del rovescio* c'è un lungo treno che sta correndo verso Lisbona, verso Maria do Carmo, morta all'improvviso; nel *Notturno Indiano* un altro treno sta attraversando l'India, nei *Piccoli equivoci senza importanza* ancora un viaggio, da Bombay a Madras, ancora di notte. E tutti i viaggi, tutte le notti, sono popolate di presenze fantasmatiche, di strani incontri, sempre in bilico tra il sogno e la realtà. In Pirandello invece il sogno diventa vera e propria *follia*. Ne *Il treno ha fischiato*, tratto dalle *Novelle per un anno*, il povero Belluca è costretto a rifugiarsi nella pazzia per sfuggire a una vita d'inferno. «Stanotte. Ha fischiato. L'ho sentito fischiare. E sapesse dove sono andato! In Siberia... oppure oppure... nelle foreste del Congo... Si fa in un attimo!»
E queste non sono che alcune delle mille performance a cui da sempre è stato sottoposto l'oggetto-treno. Edward Forster nel suo *Passaggio in India* ne fa addirittura uno strumento di *costume*. Sarà infatti proprio un viaggio in treno ai monti Marabar che metterà drammaticamente a confronto due mondi: quello arido e oppressivo degli inglesi e quello ostile e profondamente lacerato da dubbi e contraddizioni degli indiani.
Agatha Christie ne fa invece uno strumento di *delitto*, il mitico Orient-Express infatti, teatro di tante avventure, diventerà nelle pagine della Christie il luogo ideale per mettere finalmente in atto una giusta e corale vendetta.
Più prudentemente Guy de Maupassant negli *Appunti di un viaggiatore*, Ruth Alexander ne *Il treno fantasma*, Marcel Proust nella sua *Recherche*, scelgono invece di giocare con l'oggetto-treno, trasformandolo in un microcosmo un po' liberty, in un *salotto* dove possono verificarsi le più incredibili metamorfosi.
E ancora la nostra rassegna potrebbe continuare perché sono davvero ben pochi (se pure esistono) gli scrittori che non abbiano inserito nelle loro opere il treno. Il treno che può essere visto attraverso mille sfaccettature, mille rifrazioni. Il treno che è capace di creare situazioni sempre diverse e sempre nuove, il treno che rappresenta tutto ciò che è stato, che è, che sarà possibile.

«Ma l'attrice no...»

A colloquio con LUCIANO DE CRESCENZO

Io sono un amante del treno — afferma Luciano De Crescenzo —. Purtroppo però quando propongo a delle mie amiche, a delle attrici, di prendere il treno, dicono subito «no, no, il treno no». E infatti se uno va in aeroporto di donne belle ne trova tante, mai o quasi mai invece le trova in treno. Comunque sia, perché amo il treno? Lo amo perché penso che il treno arrivi prima e con questo voglio dire che siccome quando leggo mi dimentico tutto e tutti, è chiaro che nel momento in cui salgo sul treno e mi metto a leggere, tutto quel tempo nel quale sono immerso nella lettura, non lo considero come tempo di viaggio. Per questo motivo mi trovo benissimo con il treno, io vivo a Roma, ho il cuore a Napoli dove torno molto spesso se non altro per ricaricarmi di fatti, di episodi che poi vado raccontando, ebbene, in questi ultimi quindici anni, cioè da quando vivo a Roma, credo di aver preso l'auto per andare a Napoli solo due o tre volte. Trovo straordinario il fatto che in due ore, dal centro di Roma riesco ad arrivare al centro di Napoli. Sono anche disposto a fare una corsa con Alboreto, io in treno e Alboreto con la Ferrari, a chi arriva prima al centro di Napoli. Sono certo di vincere.
Io penso — continua De Crescenzo — che il treno sia un mezzo di locomozione eccezionale, il successo del treno però va di pari passo con il livello culturale, cioè affermo che il treno piace molto alle persone colte. Qualche volta mi faccio una passeggiata nei corridoi, cerco di fare una statistica di quelli che leggono e di quelli che non leggono, purtroppo la maggior parte delle persone non legge. Sembra veramente assurdo che uno che prende un Roma-Milano possa starsene sei, sette ore, così immobile a guardare in faccia il compagno di viaggio e non si è comprato, che so, La domenica del Corriere, io non dico che deve comprare Milan Kundera, ma compra una cosa, magari Eva Express. Penso che sia fondamentale leggere perché uno possa apprezzare il treno.
Comunque, lettura a parte, trovo che il treno sia indispensabile fino ai 350 chilometri, onestamente su distanze come Roma-Milano o Roma-Palermo ho qualche perplessità e in genere prendo l'aereo.
Purtroppo, pur con tanti viaggi, episodi particolari non me ne sono mai capitati — prosegue De Crescenzo —. Qui però bisogna chiarire una cosa: le persone note vengono in genere fermate dagli sconosciuti e questa faccenda può fare piacere e non piacere, dipende un po' da come uno viene avvicinato e un altro po' da come uno si trova in quel momento, se è allegro o se è magari scocciato. La mattina presto, in genere, non si ha tanta voglia di comunicare con gli altri così io quando da Roma prendo il treno per andare a Napoli o viceversa, mi compro un giornale, quello più grande che c'è e mi ci metto dietro per evitare che qualcuno mi riconosca. Soprattutto molto pericolosa è la partenza. Se qualcuno ti adocchia e dice «ah benissimo, adesso mi faccio il viaggio con De Crescenzo» e per due ore di seguito vuole parlare, sei finito.
Purtroppo, come non ricordo episodi particolari, così non ricordo, e non le ricordo perché non mi sono mai capitate, avventure in treno — conclude De Crescenzo —. Del resto, come dicevo all'inizio, ahimé, le donne belle, le attrici, viaggiano in aereo.

M.D.C.

IL TRENO E LA
PUBBLICITÀ

Chiamami treno, sarò il tuo successo

di TIZIANA GAZZINI

Sono bravissimi. L'hanno rubata tanto tempo fa e con una destrezza sorprendente continuano a rubarla ancora oggi.
Ogni volta è un frammento, un dettaglio diverso. Ogni volta l'ambiente della rapina cambia, cambiano i «ladri», ma l'oggetto del furto resta sempre lo stesso. Non è una detective-story, quella di cui stiamo parlando. O forse no, lo è per davvero. L'oggetto prezioso c'è: l'immagine del treno e del suo mondo. Ci sono i grandi ladri, ladri di classe, alla Arsenio Lupin o alla Fantomas: i creativi delle agenzie pubblicitarie. E c'è il reato: il furto ripetitivo. Per queste rapine, però non si finisce in qualche super-carcere, ma tutt'al più sugli schermi televisivi o sulle pagine patinate di periodici di successo.
Non c'è che rassegnarsi, così va il mondo. Nessuno che alzi la voce per dire: «giù le mani». Ma d'altra parte chi lo potrebbe fare? E poi sarebbe davvero utile denunciare la più grande rapina del secolo? O non sarebbe meglio approfittarne per capire cosa dell'immagine-treno funziona di più, cosa di essa può essere «venduta» meglio?
La pubblicità è in questo senso una preziosa riserva di indicazioni e suggerimenti. Qualche anno fa, per esempio, andava di moda animare vagoni e stazioni d'epoca con donne fatali ammiccanti ad avventure sexy (campagne stampa e TV di alcune linee cosmetiche e di profumo mettevano in scena addirittura Sylvia Kristel, l'audace interprete dell'ormai mitico «Emmanuelle»). Il treno, insomma, come luogo di seduzione e turbamento, avventure galanti e improvvise passioni. Erano gli anni del «riflusso», in cui andava forte tutto ciò che fosse memoria ed evasione. E per questo il treno d'epoca, magari ambientato nel favoloso oriente, funzionava benissimo.
La pubblicità, specchio dei tempi, aggiorna le sue campagne al mutare della sensibilità collettiva, del costume e della cultura: il «rêtro», con slittamenti progressivi, si è tinto di «postmoderno» fino ad azzardare puntate nel fanta-futuro. Niente più femmine fatali su treni ripe-

Due pubblicità apparse su «Vogue» qualche anno fa. Nella pagina accanto, il trenino del Nescafé e, a destra, due sequenze dello spot San Pellegrino

scati da trascorse memorie letterario-cinematografiche. I treni che attraversano la pubblicità televisiva dei nostri giorni (e sono tanti: provate a contarli, sarà una sorpresa) non solo hanno cambiato stile, ma anche contenuto. Servono, cioè, a pubblicizzare un altro genere di prodotti. Mentre un lustro fa il target (i destinatari del messaggio possibili acquirenti del prodotto) era quello dell'universo femminile al quale si proponevano profumi e cosmetici, oggi si va dalle scarpe all'automobile, dalle bibite ai caffè, dai cataloghi per acquisti postali alle merendine confezionate, dai grandi magazzini ai crackers, fino alle caramelle alla menta (in treno gli spazi sono limitati, la promiscuità coatta e, con licenza della prossemica, meglio avere l'alito a posto).

Potrebbe sembrare a prima vista che il treno abbia recuperato in realismo, quello che ha perso in «mitologia». A guardar bene, però, le cose non stanno per niente così. Per esempio, le merendine Fiesta Snack e le caramelle Hals Mentho Lyptus sono evidenti strumenti di socializzazione (di gruppo e di coppia) che rimandano al treno come contenitore di un potenziale di incontri, scambi, rapporti: e fin qui tutto vero. Attenzione, però. Gli scompartimenti non sono quelli reali, attualmente in circolazione sulla rete, ma carrozze (se non proprio d'epoca) almeno di qualche decina d'anni fa. Ecco che, per fare immagine, il treno non può essere lo stesso che si prende andando in stazione.

Il treno che dovrebbe alludere alla libertà e all'avventura, ma, questa volta, per

La Colomba censurata

Non tutti i treni pubblicitari riescono sempre ad avere «via libera» sui teleschermi. È il caso di uno spot ambientato in una carrozza ferroviaria per pubblicizzare la tradizionale Colomba che sarebbe dovuto andare in onda lo scorso anno. Le cronache di quei giorni raccontano così la vicenda. La Sacis, consociata RAI e «controllore» dei contenuti della pubblicità radiotelevisiva, segnala alla Direzione Generale RAI che lo spot della Colomba «ferroviaria» è irrispettoso nei confronti della religione. La Direzione Generale accoglie la segnalazione e la condivide: d'altra parte è nelle regole che la pubblicità non contenga elementi suscettibili di offendere le convinzioni morali, religiose e politiche del pubblico. Lo spot viene «censurato»: la RAI perde un miliardo di pubblicità, ma il rispetto delle convinzioni del pubblico è assicurato.

Ma sul quel treno pasquale cosa accadeva di così turpe da non poter essere visto da un pubblico ormai abituato a messaggi e immagini sempre meno paludati? L'abbiamo chiesto a una viaggiatrice d'eccezione, Franca Valeri, salita su quel treno «perché — dice — mi piace la Colomba e Verona, la città dove veniva prodotta».

— Signora Valeri, cosa succedeva di preciso nello spot?

«In uno scompartimento ferroviario viaggia un monsignore con un pacchetto in mano. C'è anche il suo giovane segretario e ci sono io che dico al monsignore all'incirca: Perché vuol continuare a fare penitenza con quella Colomba così piccolina? È Pasqua, mangi la Colomba tal dei tali».

— Tutto qui? Eppure si è parlato di presa in giro dei due sacerdoti secondo vecchi schemi di stampo anticlericale: gesti, ammiccamenti e ambiguità.

«Non ho visto lo spot realizzato. Mentre si stava girando, però, non ho notato niente di tutto ciò: gesti, ammiccamenti, ambiguità... proprio non ce n'erano. Mi sembrava una cosa tranquilla, molto bonaria. Magari vecchiotta, ma sul tipo dell'"Eredità dello zio buonanima". Un'offesa alla religione, proprio no».

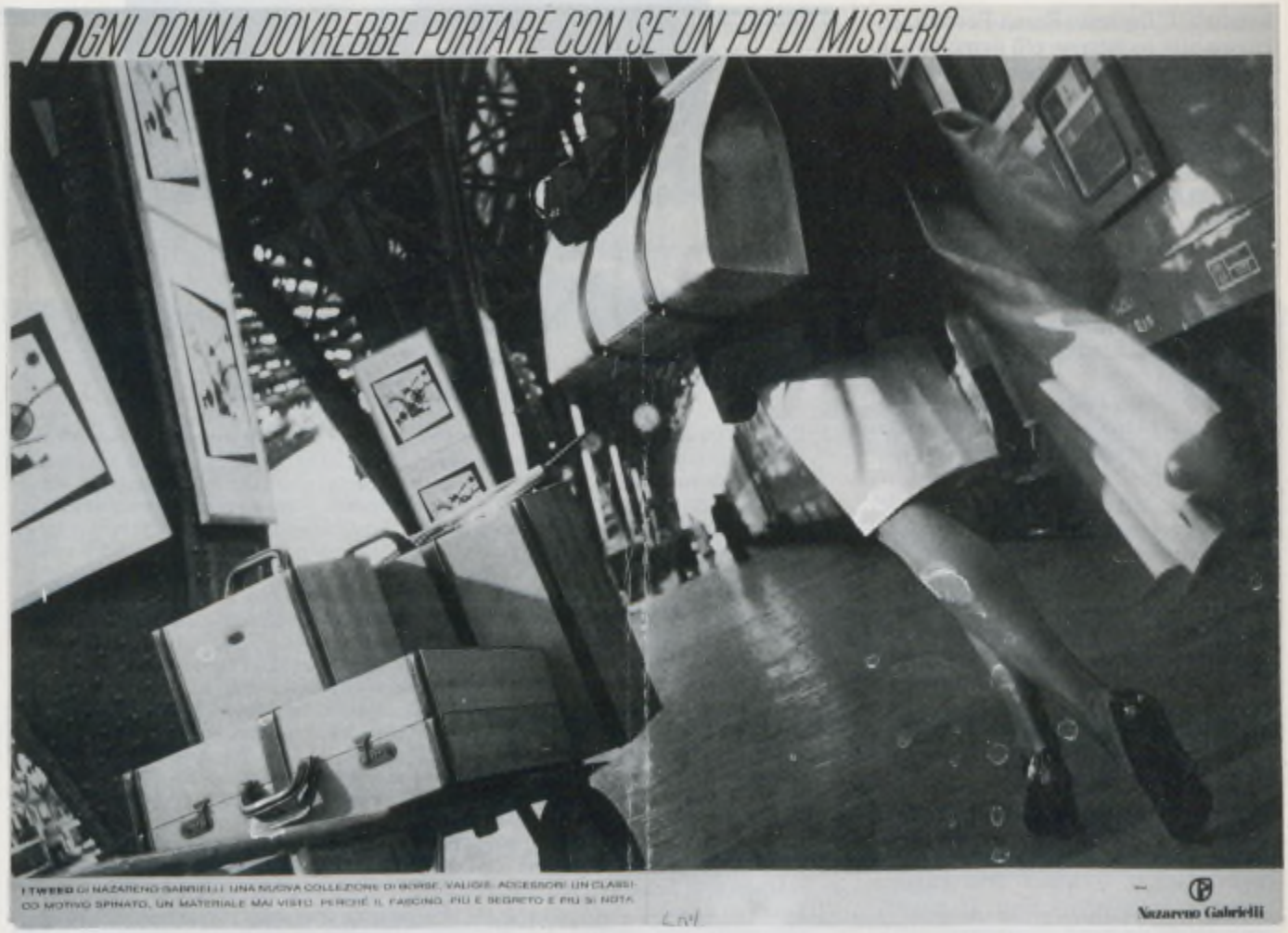
Ma come sempre accade forse vecchiotto e troppo malizioso era solo lo sguardo del «censore».

I.M.

un target giovanile, è prima un modellino in esterno e poi, in interno, è solo un contenitore di scarpe «Canguro» che si fanno piedino: anche i ragazzi subiscono la componente erotica che nel codice dell'immaginario collettivo aleggia intorno al treno. Non c'è bisogno di tacchi a spillo o del morbido ancheggiare di Sylvia Kristel per avere o fantasticare un'avventura su rotaie: i jeans e comode scarpe da globe-trotter vanno benissimo lo stesso. E che l'età su cui fa presa l'immagine-treno si sia notevolmente abbassata (e che l'eros, anche se casto, è una componente obbligata) lo vediamo anche nello spot televisivo dedicato all'aranciata San Pellegrino. Età media dei protagonisti: 13-15 anni. Lei sta per partire (questa volta su un treno vero), lui le passa una lattina e proprio mentre le carrozze si stanno muovendo, le dà un bacio. Il primo della vita, probabilmente. Nessun mistero nemmeno nello spot sul catalogo di vendite postali della «Vestro» che viene presentato così: «una vetrina lunga come un treno». Modelle dall'aspetto acqua e sapone, ragazze della porta accanto si sporgono dai finestrini in un'atmosfera da music-hall tipo «Sette spose per sette fratelli». Il treno di plastica o cartapesta, sembra uscito da un tunnel di Disneyland: anche qui nulla di realistico.

Nemmeno il treno in cui è ambientato lo spot del Nescafè è un treno del tutto vero. O meglio, si tratta di un treno reale che attraversa un paese sudamericano, ma il Sud America è così lontano... Quella che vediamo diventa così la materializzazione di un sogno, di un desiderio.

Il mezzo di trasporto su rotaia ha un tale potere di fascinazione che qualche volta può tirare un brutto scherzo anche al più creativo dei creativi. Vi immaginate una marca di pomodori pelati che in uno spot pubblicitario colloca sullo sfondo la bottiglia di una passata di pomodoro... della concorrenza? Non si è mai visto, naturalmente. Si è invece visto negli



Ambientazione ferroviaria a Milano Centrale per Nazareno Gabrielli e un set-western per i Levi's

ultimi tempi un mezzo su rotaia sfrecciare di sfondo alla presentazione di una nuova automobile, ambientata in una città del futuro abitata da robotine sexy e luci al laser. Ma allora, come attraversarla la città del futuro? A bordo di un treno in versione metropolitana o di una automobile?

Uno dei commercial d'autore più famosi (e forse più riusciti) è quello che Fellini ha ambientato in un interno treno: una donna (l'attrice Silvia Dionisio) e un uomo (il corpulento attore di *La nave va*) con un telecomando cambiano lo scenario fuori dal finestrino. I programmi di questo video-treno sono vari: dal Tempio del Tesoro di Petra dei Nabatei ai ghiacciai fantastici e già metafisici di Friedrich, fino alla più nostrana Piazza dei Miracoli di Pisa. E chi non vorrebbe un treno così? La realtà, ancora una volta, sta da un'altra parte. Anche la cortese attenzione della hostess che entra nello scompartimento servendo un aperitivo Campari sarebbe gradita — che sò — a metà strada del tratto Bologna-Milano. Là dove realisticamente passa, quando va bene, il carrello ristoro.

Ma non basta.

Proprio degli ultimi giorni è la campagna televisiva delle caramelle Sperlari «vestite» da Fiorucci. Anche qui target giovanile e jeanserie: in un montaggio rapido, da soglia subliminale, si intravedono partenze su treni tutta plastica.

Accanto ai treni della pubblicità televisiva, ci sono quelli della carta stampata. Il discorso, comunque, non cambia. Prendiamo l'esempio dei jeans Levi's: ragazzi in tuta lavorano a una ferrovia sullo sfondo di una nera locomotiva a vapore. Target giovanile e treni da vecchio west confermano le tendenze più in voga dei treni pubblicitari.

Le scelte della pubblicità, si dirà, inseguono l'immaginario collettivo. Se i treni che ciascuno di noi ha introiettato nella memoria profonda sono treni del tempo andato o fantasiose proiezioni nel futuro più spinto, le cose non possono che essere così.

E i treni, quelli che tutti i giorni partono dalle stazioni, percorrono le linee, arrivano e ripartono, in quale rapporto stanno con un'immagine, consolidata dai messaggi pubblicitari, tutta sbilanciata sul fronte della «mitologia» e del sogno? Una cosa è sicura: non sono messi tanto bene. Quanto più il mito cita se stesso, tanto più la realtà apparirà squallida e

inferiore. L'Espresso Roma-Pescara, anche se non registrasse più nemmeno un minuto di ritardo, potrebbe rivaleggiare con i treni esotici del Sud America o con quelli «video» del maestro Fellini? Certo che no. L'immagine del treno è stata rapita, condizionata e confermata, esaltata e utilizzata da chi col treno non c'entra nulla. C'è, sì, un ritorno d'immagine positiva anche sui treni FS, ma c'è anche un grave inconveniente. Non è facile in queste condizioni aggiungere a un'immagine così fortemente interiorizzata, un'altra immagine del medesimo oggetto-treno.

Tra treni Disney e teen-agers, tra nostalgie e ammiccamenti c'è il posto per un altro treno capace di suggerire la volontà, l'impegno di un'azienda che ha scommesso tutto sul riscatto della qualità del servizio prestato e su criteri di moderna produttività? Il treno della realtà e della ragione deve fare i conti col treno della fantasia e dell'emozione: una bella sfida. Se il treno è un ottimo veicolo per la pubblicità di ogni ben di Dio, quale sarà l'immagine che potrà fare pubblicità al treno? E che ci sia bisogno di un'immagine nuova del servizio ferroviario ormai non ci sono più dubbi.

Un'ipotesi. La sfida con l'immagine parallela e rapinata dei «commercial» potrebbe essere giocata su una contro rapina che riportasse al Topkapi i suoi tesori perduti. Il treno della ragione potrebbe, con uno scatto di lucidità, approfittare del treno del sogno.

Tre immagini sudamericane girate per la superproduzione del commercial Nescafé

Il sogno sudamericano

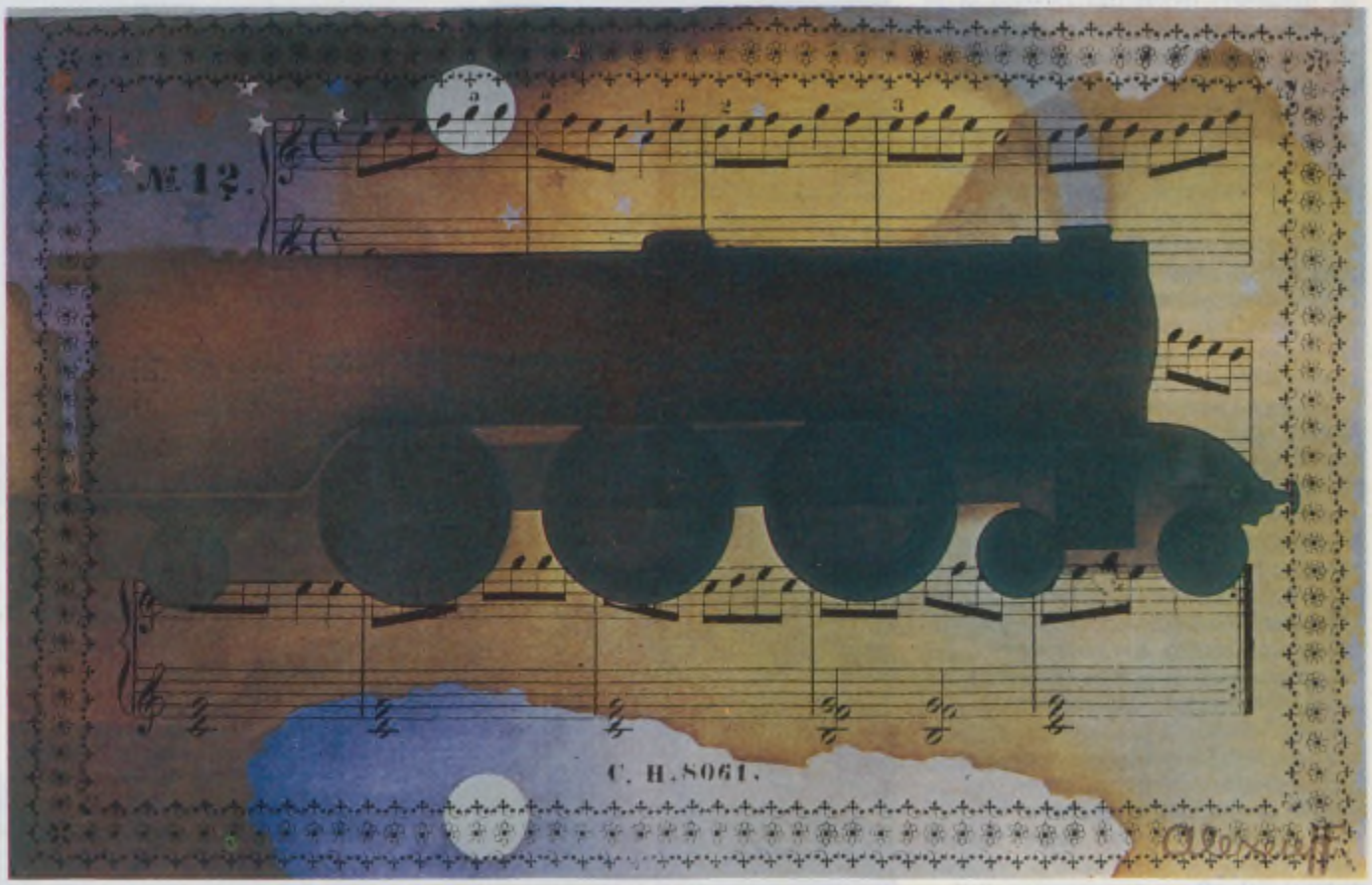
Esterno treno. Un convoglio a vapore attraversa tra sbuffi di fumo paesaggi e paesi sudamericani e passa su un suggestivo ponte sospeso.
Interno treno. Primi piani di passeggeri, incroci di sguardi: il solito colpo di fulmine in agguato quando si va su rotaia, questa volta consumato tra una tazzina di caffè e l'altra. Ecco, in sintesi il commercial del Nescafè, tutto girato con ambientazione ferroviaria. Il risultato è di grande spettacolarità: il treno ancora una volta la fa da grande attore. Ma come mai il treno? L'abbiamo chiesto a un responsabile della Mc Cann Erickson, l'Agenzia che cura per l'Italia la pubblicità del Nescafè.
«È stata una grossa produzione — dicono alla Mc Cann —. Ma non abbiamo molti altri particolari perché l'hanno realizzata in Francia. Noi, comunque, prima di lanciare la campagna abbiamo svolto una verifica sul mercato italiano: lo spot funzionava».
— *Grazie al treno?*
«Non so se grazie al treno, ma è stata la conferma della strategia scelta che voleva mostrare la strada, il cammino del caffè».
— *Un cammino su rotaia...*
«Ma, forse la scelta del treno, della ferrovia, potrebbe anche essere stata casuale. Magari una diligenza sarebbe andata bene lo stesso. Certamente, però, il treno di Nescafè ha permesso di visualizzare al meglio i paesi d'origine "dal Brasile alla Colombia, dal Guatemala al Costarica", dalla produzione, insomma, fino al consumo, esaltando l'ambientazione, caratterizzando i personaggi. Nello spot, a bordo del treno ci sono dei viaggiatori molto particolari: una bella ragazza che guarda fuori dal finestrino, un giovane baffuto coi capelli imbrillantinati che ammicca... a una simpatica ragazza paffutella, tutta ingioiellata. Ognuno con la sua tazza di Nescafè davanti. Un treno per mostrare l'intero ciclo del prodotto».
— *E i risultati di questo treno sudamericano, quali sono stati?*
«Sono stati risultati soddisfacenti, tanto che presto riprenderemo la stessa campagna televisiva».
Allora, tutti pronti davanti ai teleschermi: il treno del sogno sudamericano sta per ripartire.

T.G.

IL TRENO E
LA **MUSICA**

Come è melodioso andar...

di IVANA MUSIANI



Mai si verificò una letteratura musicale più vasta intorno ai viaggi, come quando il viaggiare era scomodissimo, tedioso e persino pericoloso. Le lunghe attese alle stazioni di posta per il cambio dei cavalli (ma con un cerimoniale di indubbio fascino), quelle ancora più penose all'addiaccio quando si rompevano le ruote della vettura, i sobbalzi, i duri sedili di legno delle carrozze o delle diligenze, le alte probabilità di venire rapinati durante il percorso (soprattutto se svolto in Italia, paese che ogni musicista doveva conoscere per completare la sua educazione artistica), tutta questa somma di disagi — di cui certamente abbiamo dimenticato qualche addendo — favorì un numero grandissimo di composizioni di viaggio, tra cui le più celebri riguardano senz'altro il viaggio d'inverno di Schubert (Winterreise) o quello in Italia di Aroldo, dietro al quale si nascondevano le esperienze dello stesso autore, Berlioz. Anche quando non se ne conosca il titolo, l'argomento era facilmente riconoscibile per l'uso insistente che veniva fatto nella partitura degli «strumenti di lavoro» del «personale viaggiante»: i campanellini delle slitte, il corno del postiglione, ecc.

Arriva il treno, le distanze si accorciano, le comodità aumentano, i pericoli diminuiscono. I primi a servirsene sono i compositori, che ne approfittano per portare le loro musiche nei luoghi più lontani e con un risparmio di tempo incredibile. Il nuovo mezzo, insomma, viene apprezzato esclusivamente per la sua praticità: non ispira. Antonin Dvorak possedeva gli orari ferroviari di tutta Europa nonché America del Nord (che gli tornarono molto utili quando vi fu invitato da una mecenate, e dalla quale ritornò con la sinfonia che l'ha reso popolare, quella detta «Dal Nuovo Mondo»). Ma farci sopra una cantata non ci pensava nemmeno. Le comodità del nuovo mezzo non eccitavano la fantasia, anzi, favorivano il sonno, e anche i musicisti ne approfittarono. Tutti, meno uno: e quest'uno fu Rossini, il quale vide nel treno un mezzo diabolico per rendere più affannosi i ritmi della vita. Fece un solo, breve viaggio in treno, da Bruxelles ad Anversa, ma tanto gli bastò. Non ci mise più piede e, in vecchiaia, descrisse questa sua «paurosa» esperienza in quello che lui stesso definì stile «comique-imitativ», straordinariamente vicino ai modelli del cinema muto.

Il pezzo, di fulminante brevità, è la descrizione al pianoforte di un viaggio in treno, con tanto di deragliamento e vittime, nonostante il titolo innocente di «Un petit train de plaisir». È composto di sei tempi, intonati alle circostanze, ciascuno diviso da sintetiche didascalie (di solito annunciate dall'esecutore, per rendere l'ascolto assolutamente irresistibile). Si comincia con un allegretto in 3/8, definito «Cloche d'appel», cui fa seguito la «Montée en wagon». Quindi, partenza del treno «En avant la machine». Il fischio imperioso della locomotiva è inteso da Rossini come un «Sifflet satanique» ma il viaggiatore viene subito rassicurato dalla «Douce mélodie du frein», che porta il convoglio all'«Arrivé à la gare». Qui si assiste allo spettacolo degli elegantoni che offrono la mano alle gentili viaggiatrici («Les Lions Parisiens offrant la main aux Biches pour descendre du wagon»). Purtroppo per il compositore il viaggio non è finito: ed è appena cominciata la «Suite du voyage», che si verifica un «Terrible déraillement du convoi»: ecco un «Primo ferito», ecco un «Secondo ferito», c'è anche un «Primo morto» che vola in Paradiso (arpeggio ascendente) e un «Secondo morto»

L'happening musicale di John Cage sulla Bologna-Porretta. In una sera dell'estate 1978, un intero convoglio fu invaso da complessi da camera e prestigiosi solisti. La loro musica, il suono del treno, le bande folcloristiche in attesa ad ogni stazione, i rumori della campagna, le voci. Tutto governato dall'improvvisazione del momento e dagli estri creativi dell'eccentrico compositore americano. Una performance unica al mondo.

subito spedito all'Inferno (arpeggio discendente). A questo punto, non resta che intonare un «Chant funèbre», concluso con un «Amen». Il tutto commentato con un «On ne m'y attraperà pas» (non mi ci farò più coinvolgere), siglato G.R., Gioacchino Rossini. Ma non è finita: con un allegro vivace, il compositore sente il dovere di descrivere il dolore acuto degli eredi. E, infine, l'assicurazione: tutto questo non è uno scherzo, è la verità.

Insomma, l'unica musica dell'Ottocento dedicata al treno, o vapore, com'era detto a quei tempi, è denigratoria: ma si sa che Rossini era un conservatore, sgomento di vivere in un'epoca di grandi mutamenti (smise persino di scrivere musica perché si riteneva un sorpassato). Insieme al treno, odiava anche le barricate.

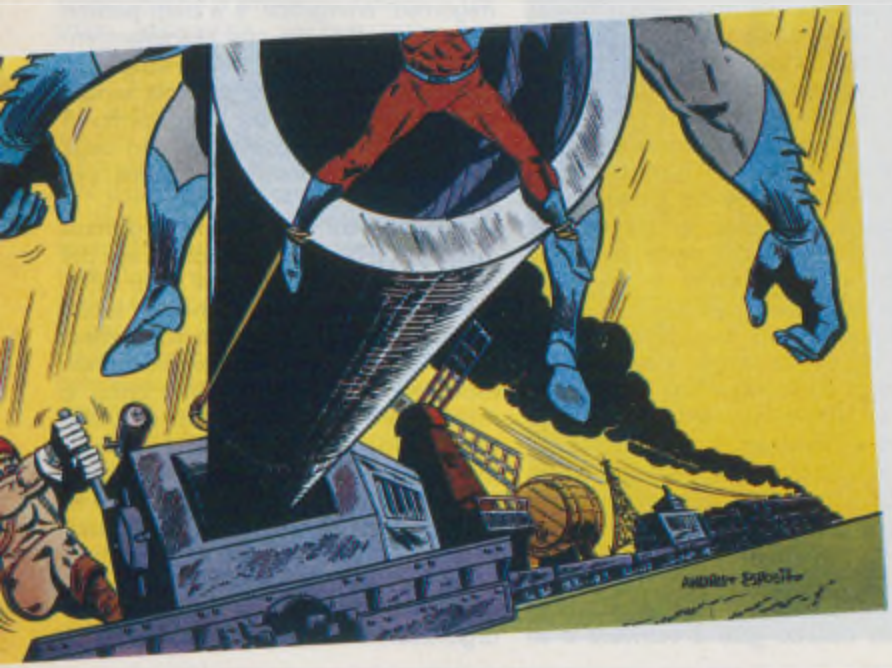
Per la verità, nel secolo scorso, possiamo ritrovare un altro componimento dedicato al treno, ed è una polka di Johann Strauss jr. Il re del valzer doveva fornire alla sua orchestra — con la quale faceva danzare i viennesi ogni sera — sempre nuove melodie: era peggio di un giornalista condannato a sfornare una notizia al giorno. Sempre alla ricerca di spunti e argomenti, uno glielo fornì il treno: s'intitola «Via libera», ed è un pezzo vivace, mosso, che comincia con un prolungato fischio di partenza. Nelle orchestre viennesi, dove abbondano i mattacchioni (come si può vedere dal Concerto di Capodanno trasmesso in eurovisione dalla Tv), spesso chi mette mano al fischietto si mette anche in testa un berretto da capostazione.

È negli anni '20 che si parla di treno in musica nel nostro secolo, e non a caso da parte di due componenti del famoso «Gruppo dei Sei» nato in Francia. Sono Milhaud e Honegger. Il primo parte da frivole motivazioni: si è inaugurato da poco «Le train bleu», il treno dei milionari — percorso Londra, Calais, Parigi, Nizza — il treno insomma che collega le due capitali del nord con la Costa Azzurra. La compagnia Diaghilev vuol montarne un balletto gaio e balneare e si serve dei migliori cervelli del momento: il soggetto è di Jean Cocteau, la coreografia di Bronislava Nijnska, sorella del grande ballerino, della musica viene incaricato Darius Milhaud, il sipario è di Picasso, i costumi di Coco Chanel. Andò in scena a Parigi il 20 giugno 1924, il titolo era quello stesso del treno. Va ricordato che «Le train bleu», qualche anno più tardi, fornì argomento anche per un giallo di Agatha Christie.

Honegger, nel 1923, cioè appena un anno prima del «Train bleu» del collega, aveva composto «Pacific 231», certamente sotto l'influenza del costruttivismo russo, ma anche per un'antica e costante attrazione: «Ho sempre amato le locomotive con passione; per me sono esseri viventi, e le amo come altri possono amare le donne o i cavalli. Nel "Pacific" quello che ho cercato di fare non è l'imitazione dei rumori della locomotiva, ma la traduzione di un'impressione visiva e di un godimento fisico in una costruzione musicale. La composizione parte da una contemplazione oggettiva: il respiro tranquillo della macchina in riposo, lo sforzo dell'avviamento e poi il progressivo aumento della velocità finché si arriva allo stadio lirico o patetico di un treno di trecento tonnellate lanciato in piena notte a 120 all'ora. Ho scelto a oggetto della composizione la locomotiva di tipo Pacific n. 231 per i convogli pesanti dalle grandi velocità». Sono soltanto otto minuti di ascolto dinamico, fragoroso, energetico, e a tratti persino allucinante. Il pezzo, così esemplarmente descritto dal suo stesso autore, è tuttora di sorprendente efficacia sonora ed espressiva e, insieme a «Fonderia» di Mossolov (1926), costituisce uno degli esempi più folgoranti di «musica per macchine».

Da ultimo, non rimane che registrare l'happening ferroviario di John Cage del 1978, dove il treno, anziché venir sublimato sul pentagramma come han fatto i compositori citati, è trattato come mezzo, e persino intercambiabile, di un esperimento che quasi tutti i critici e musicologhi accolsero senza simpatia, giudicando del tutto sterile e inutile il gran trambusto provocato dal compositore-dissacratore americano sul tratto di linea Bologna-Porretta. Luigi Pestalozza liquidò l'impresa servendosi addirittura di un lapidario giudizio di Lenin: «Lo spontaneismo non esiste e se esiste è organizzato».

Gli «Elfi ferroviari» del visionario Moebius e, sotto, due rocambolesche imprese di Batman. Nella pagina accanto il classico «Assalto al treno» nel fumetto western di Kit Carson



IL TRENO E
IL **FUMETTO**

Un binario fra le nuvole

di PIERO BERENGO GARDIN

C'era una volta un treno... Potrebbe essere l'inizio di una favola. Ma non tutte le favole — e non solo le favole — hanno un treno per la testa.
Il mondo degli eroi di cartone, per esempio, ne ha molti nelle nuvole; eroi dei fumetti e loro inventori, infatti, perdono spesso la testa per un treno.
Quale penna o matita preferite, quella di Alex Raymond? Bene, allora dovrete scegliere tra almeno tre delle sue famose gemme: il planetario «Gordon Flash», il precipitoso «Agente X9» o l'equatoriale «Jim della giungla». E siamo solo agli inizi. Vi appassionano poi le avventure degli uomini mascherati? Ce n'è per tutti i gusti, uomini-pipistrello, assi di picche, superuomini al kripton e persino qualche bella donna in calzamaglia. Amate la magia? Avete già visto di cosa è capace l'uomo del mistero, Mandrake, con un negro dietro le spalle e una marsina nera.
E il detective di Chester Gould, quello con la mandibola di marmo? Caro, vecchio Dick Tracy dal profilo basso, che ci hai fatto sognare e impazzire per anni guardandoti addosso quelle rice-trasmittenti da polso, in uno come te, sbracato pover'uomo della sconfinata provincia americana, con il complesso di non somigliare mai abbastanza a qualcuno che contasse un pochino più di te! Mi spieghi, vecchio Dick, perché, nelle tue storie alle prese con un treno, non hai visto altro che carri merci? Era una scelta di stile o faceva parte della tua personalità tutta di un pezzo, più sensibile alla

povera gente, anche se malandrina, e agli esclusi della depressione che attraversavano gli «States» sbafando le vie ferrate dell'«Amtrack»?
Un treno a fumetti, lo avrete già capito, non può che avere la testa tra le nuvole. Quelle della grande prateria, per esempio, indispensabile decorazione di ogni storia «western» che si rispetti, tramite meteorologico tra una «colt» e un sorso di whisky.
Nella terra dei cow-boy il treno è un capolinea obbligato. Quanti sono gli eroi che vi sono saliti almeno una volta? Tanti. Persino a casa nostra ne abbiamo disegnati alcuni inventandoli di sana pianta come un piatto di spaghetti. Ciascuno a suo modo e Tex per tutti (oggi molto di moda), ma prima di lui e di Aurelio Galeppini la saga del galoppo sfrenato contro un treno l'aveva disegnata Albertarelli. Un «Kit Carson» come pochi se ne vedevano anche da quelle parti, e il ciclo della nuova frontiera, curato, documentato, citato in ogni direzione a proposito di Custer, Doolin, Billy Kid, Jed Smith o Toro Seduto. Un santuario di sepolti vivi nella storia del dollaro bucato, di un pugno di dollari o di un solo dollaro in più.
E il tenente Blueberry? Avete mai sentito parlare di Jean Giraud, alias Moebius, alias Jean Gir? Tre autori in uno, il fumetto come una chimera con più teste, un'idra nelle nuvole della metafisica e di un immaginario ariostesco. Poi Jacques Tardi, altro francese della giovane generazione. Resterete sicuramente colpiti dalla tenera catastrofe di «Pacific Rose», storia tragica e disperata che si consuma nel mondo del fumo e del carbone della bestia umana di Renoir.
Chi non ha letto e visto le favole di Christin-Bilal («Partita di caccia») e di Rochette-Lob («Il transglaciale») non sa ancora cosa vuol dire prendere un treno nelle nuvole. Il mondo dello spettacolo disegnato è popolato di convogli imprevedibili. Una sequenza pressoché ininterrotta di situazioni che hanno per protagonisti la strada ferrata come luogo e il treno come totem, dall'avventura di «Audax» guardia canadese, alla sinfonia allegra di quell'instancabile faccendiere di Mickey Mouse (Topolino) che strappa la noioisissima Minnie da un finestrino all'altro di due treni in corsa; dalle proiezioni sadomasochiste di Guido Crepax sul corpo di Valentina al «Drago spezzato» di Hugo Pratt negli «Scorpioni del deserto» o in «Corte sconta». E con Pratt siamo finiti alla polemica. «È una Mallett, non è una Mallett». Ma il maestro di Malamocco concluse il viaggio da par suo: una gran risata e un boccale di birra, i treni non li disegna lui, ma Guido Fuga.
Alla scoperta di questo grande parco ferroviario «Voci» è arrivata per prima. Un po' a sorpresa e senza alcun preavviso. Ora è pronta per continuare la storia. Naturalmente, al prossimo numero.

Una vignetta da «Il tenente Blueberry» di Jean Giraud. Sopra, da sinistra, «Gli scorpioni del deserto» di Hugo Pratt e «Partita di caccia» di Bilal

IL TRENO E
IL **FANTASTICO**

Il gatto dello Cheshire

Racconto di ANTONIO TABUCCHI

1.

Che dopotutto non era vero. Diciamo piuttosto batticuore, anche se il batticuore è solo un sintomo, e dunque. Ma paura no, si disse, che stupidaggine, la semplice emozione, ecco. Aprì il finestrino e si affacciò. Il treno stava rallentando. La pensilina della stazione tremolava attraverso l'aria torrida. Un caldo esagerato, ma se non fa caldo a luglio quando lo deve fare? Lesse il cartello di Civitavecchia, abbassò la tendina, sentì delle voci, poi il fischio del capostazione e lo sbattere degli sportelli. Pensò che se fingeva di dormire forse non entrava nessuno nello scompartimento, chiuse gli occhi e si disse: non voglio pensarci. E poi disse: devo pensarci, questa cosa non ha senso. Ma perché, le cose hanno un senso? Forse sì, ma un senso segreto, si capisce poi, molto più tardi, o non si capisce, ma devono avere un senso: un senso loro, certo, che a volte non ci riguarda, anche se sembra di sì. Esempio, la telefonata. «Ciao Gatto, sono Alice, sono tornata, ora non posso spiegarti, ho solo due minuti per lasciarti un messaggio» (Qualche secondo di silenzio). «... Devo vederti, devo assolutamente vederti, è quello che ora voglio di più, ci ho pensato sempre in questi anni». (Qualche secondo di silenzio). «Come stai, Gatto, ridi ancora a quel modo? Scusa, la domanda è stupida, ma è così difficile parlare e sapere che la tua voce viene registrata, ti devo vedere, è molto importante, ti prego». (Qualche secondo di silenzio). «Dopodomani quindici luglio alle ore quindici, stazione di Grosseto, ti aspetterò al binario, hai un treno che parte da Roma verso le tredici». Clic.

Uno torna a casa e trova un messaggio così nella segreteria telefonica. Dopo tanto tempo. Tutto inghiottito dagli anni: quel periodo, quella città, gli amici, tutto. E anche la parola gatto, anche quella inghiottita dagli anni, che riaffiora nella memoria insieme col sorriso che quel gatto si portava appresso, perché era il sorriso del gatto dello Cheshire. Alice nel paese delle meraviglie. Era un tempo di meraviglie. Ma lo era? Lei era Alice, e lui il gatto dello Cheshire: tutto un divertimento, come una bella storia. Ma nel frattempo il gatto era scomparso, proprio come nel libro. Chissà che non fosse rimasto il sorriso, ma il sorriso solo, senza il volto che era padrone di quel sorriso. Perché il tempo passa e divora le cose, forse rimane solo l'idea. Si alzò e si guardò nello specchietto appeso sopra il sedile di centro. Si sorrise. Lo specchio gli restituì l'immagine di un uomo di quarant'anni, viso magro e baffetti biondi, con un sorriso imbarazzato e forzato come tutti i sorrisi fatti allo specchio: niente più malizia, niente più divertimento, niente più furberia di chi prende in giro la vita. Altro che gatto dello Cheshire.

La signora entrò nello scompartimento con aria timida. È libero? Certo che lo era, era tutto vuoto. Era una signora anziana con una sfumatura di celeste nei capelli bianchi. Tirò fuori un lavoro a maglia e si mise a sferruzzare. Portava un paio d'occhiali a lunetta con la catenella, sembrava uscita da una pubblicità televisiva. Anche lei va a Torino?, chiese subito. Domande da treno. Rispose di no, che lui si fermava prima, ma non disse la stazione. Grosseto. Che senso aveva? E poi perché Grosseto, cosa ci faceva Alice a Grosseto, perché lo aveva chiamato lì? Sentì il cuore che dava dei colpi rapidi e pensò di nuovo alla paura. Ma paura di cosa? È emozione, si disse, paura di cosa, avanti, paura di cosa? Del tempo, gatto dello Cheshire, il tempo che ha fatto evaporare tutto, compreso il tuo bel

Avevamo chiesto ad Antonio Tabucchi un pezzo sul treno nella letteratura fantastica, oppure il ricordo di un viaggio, una fantasia, una divagazione. È invece, al posto di un articolo, è venuto fuori un racconto, il racconto di un'avventura su un treno reale ma non troppo, che corre da Roma verso Grosseto. Questo racconto inedito, sospeso tra il sogno e la realtà, è anche la prova più evidente di cosa sia capace di diventare l'«oggetto-treno» nelle mani di un grande scrittore.

Antonio Tabucchi è nato a Pisa nel 1943. Docente di letteratura portoghese all'Università di Genova, ha tradotto e curato l'edizione italiana dell'opera di Fernando Pessoa. Come narratore ha pubblicato: «Piazza d'Italia» (1975), «Il piccolo naviglio» (1979), «Il gioco del rovescio» (1981), «Donna di Porto Pim» (1983), «Notturno indiano» (1984), «Piccoli equivoci senza importanza» (1985).

sorrisetto da gatto di Alice nel paese delle meraviglie. E ora rieccola, la sua Alice delle meraviglie, il quindici luglio alle ore quindici, proprio una cifra da lei, che amava i giochi di numeri e collezionava mentalmente date incongrue. Tipo: *Scusami, Gatto, non è più possibile. Ti scriverò per spiegarti tutto. 10 del 10 ore 10 (due giorni prima della scoperta dell'America). Alice.* Era il messaggio di commiato, l'aveva lasciato sullo specchio del bagno. La lettera era arrivata quasi un anno dopo, spiegava tutto per filo e per segno, ma in realtà non spiegava niente, diceva solo come vanno le cose, la loro meccanica di superficie. Per questo l'aveva buttata via. Il bigliettino invece lo teneva ancora nel portafoglio. Lo tirò fuori e lo guardò. Era ingiallito lungo le piegature e una fessura si era aperta nel centro.

2.

Avrebbe voluto aprire il finestrino, ma forse la signora si sarebbe risentita. E poi un cartellino di metallo pregava di non aprire per non danneggiare l'effetto dell'aria condizionata. Si alzò e andò nel corridoio. Fece in tempo a vedere la macchia chiara delle case di Tarquinia prima che il treno curvasse lentamente. Ogni volta che passava da Tarquinia gli veniva in mente Cardarelli. E poi che Cardarelli era figlio di un ferroviere. E poi la poesia *Liguria*. Certi ricordi scolastici sono duri a morire. Si accorse che sudava. Rientrò nello scompartimento e prese la piccola borsa da viaggio. Nel lavabo si spruzzò un deodorante sotto le ascelle e si cambiò la camicia. Forse poteva anche farsi la barba, così, tanto per ingannare il tempo. Veramente non ne aveva molto bisogno, ma forse gli dava un'aria più fresca. Si era portato l'astuccio da toilette e il rasoio elettrico, non aveva avuto il coraggio di confessarselo, ma era per l'ipotesi di passare la notte fuori. Si rase solo di contropelo, con molta cura, e si cosparse di *after shave*. Poi si lavò i denti e si pettinò. Mentre si pettinava provò a fare un sorriso, gli sembrò che andasse meglio, non era il sorriso un po' ebete che si era fatto prima. Si disse: devi fare delle ipotesi. Ma di farle a mente non se la sentiva, gli si accavallavano in forma di parole, si aggrovigliavano e si confondevano, non era possibile.
Ritornò nello scompartimento. La sua compagna di viaggio si era addormentata col lavoro a maglia in grembo. Si sedette e tirò fuori un taccuino. Se lo voleva poteva imitare con una certa approssimazione la calligrafia di Alice. Pensò di scrivere un biglietto come avrebbe potuto scriverglielo lei, con le sue ipotesi assurde. Scrisse: *Stephen e la bambina sono morti in un incidente stradale nel Minnesota. Non posso più vivere in America. Ti prego, Gatto, confortami in questo terribile momento della mia vita.* Ipotesi tragica, con un'Alice devastata dal dolore che ha capito il senso della vita grazie a un tremendo destino. Oppure un'Alice spigliata e disinvolta, con una punta di cinismo: *Era diventata una vita infernale, una prigione insopportabile, alla bambina ci penserà quel bambinone di Stephen, sono fatti della stessa pasta, ciao America.* Oppure un biglietto fra il patetico e il sentimentale, stile romanzo rosa: *Nonostante tutto questo tempo non sei mai uscito dal mio cuore. Non posso più vivere senza di te. Credimi la tua schiava d'amore Alice.*

Staccò il biglietto dal taccuino, ne fece una pallina e la buttò nel portacenere. Guardò dal finestrino e vide uno stormo di uccelli che volavano su uno specchio d'acqua. Avevano già passato Orbetello, dunque quello era il Chiarone. Per Grosseto mancavano una decina di minuti. Sentì di nuovo il cuore in gola e una specie di ansia, come quando ci si accorge di essere in ritardo. Ma il treno era puntualissimo, e lui ci stava dentro, e dunque era puntuale anche lui. Solo che non si aspettava di

essere così vicino all'arrivo, era in ritardo con se stesso. Nella borsa aveva una giacca di lino e una cravatta, ma gli sembrò ridicolo scendere tutto elegante, in camicia andava benissimo, e poi con quel caldo. Il treno fece uno scarto a uno scambio e il vagone oscillò. L'ultimo vagone oscilla sempre di più, è sempre un po' fastidioso, ma alla stazione Termini non aveva avuto voglia di percorrere tutto il marciapiede e si era infilato nell'ultimo vagone, anche con la speranza che ci fosse meno gente. La sua compagna di viaggio dondolò la testa in segno affermativo, come se si rivolgesse a lui per approvare, ma era solo l'effetto del dondolio, perché continuò a dormire tranquillamente.

Ripose il taccuino, sistemò la giacca che si era leggermente spiegazzata, si dette ancora un colpo di pettine, chiuse la lampo della borsa. Dal finestrino del corridoio vide i primi edifici di Grosseto e il treno cominciò a rallentare. Provò a immaginare l'aspetto di Alice, ma ormai non c'era più tempo per queste ipotesi, avrebbe potuto farle prima, forse si sarebbe intrattenuto meglio. I capelli, pensò, come porterà i capelli? Li portava lunghi, ma forse li ha tagliati, anzi, li ha tagliati di certo, ora i capelli lunghi non si usano più. Il vestito lo immaginò bianco, chissà perché.

3.

Il treno entrò in stazione e si fermò. Lui si alzò e abbassò la tendina. Attraverso la fessura dette una sbirciatina fuori, ma era troppo lontano dalla pensilina, non riusciva a vedere niente. Prese la cravatta e se la annodò con calma, poi si infilò la giacca. Si guardò allo specchio e si sorrise a lungo. Andava meglio. Sentì il fischio del capostazione e gli sportelli che venivano richiusi. Allora alzò la tendina, abbassò il vetro e si mise al finestrino. Il marciapiede cominciò a sfilare lentamente lungo il treno che si metteva in movimento, e lui si sporse per vedere le persone. I viaggiatori che erano scesi stavano infilando il sottopassaggio, sotto la pensilina c'erano una vecchietta vestita di scuro con un bambino per mano, un portabagagli seduto sul suo carrello e un gelataio con la giacca bianca e la cassetta dei gelati a tracolla. Pensò che non era possibile. Non era possibile che lei non fosse lì, sotto la pensilina, con i capelli corti e un vestito bianco. Corse nel corridoio per sporgersi dall'altro finestrino, ma ormai il treno era fuori stazione e stava riprendendo la corsa, ebbe solo il tempo di vedere il cartello *Grosseto* che si allontanava. Non è possibile, pensò ancora, era nel bar. Non ha resistito a questo caldo ed è entrata nel bar, tanto era sicura che sarei arrivato. Oppure era nel sottopassaggio, appoggiata al muro, con quella sua aria assente e insieme stupefatta da eterna Alice nel paese delle meraviglie, i capelli ancora lunghi e un po' arruffati, e gli stessi sandali azzurri che lui le aveva regalato quella volta al mare, e gli avrebbe detto: mi sono vestita così, come una volta, per farti piacere.

Percorse il corridoio alla ricerca del bigliettaio. Era nel primo scompartimento che stava sistemando delle carte: evidentemente era entrato col nuovo turno e non aveva ancora cominciato il giro di controllo. Si affacciò e gli chiese quando c'era un treno che tornava indietro. Il controllore lo guardò con un'aria leggermente perplessa e domandò: indietro per dove? In senso contrario, disse lui, verso Roma. Il controllore si mise a sfogliare l'orario. Ce ne sarebbe uno a Campiglia, ma non so se fa in tempo a prenderlo, oppure... Guardò l'orario con maggiore attenzione e chiese: vuole un espresso o le basta un locale? Lui ci pensò senza rispondere subito. Non importa, disse poi, me lo dirà più tardi, tanto c'è tempo.

Il treno è una nera farfalla

di GUIDO CERONETTI

Il treno, si sa, sollecita infuocate passioni, amori disperati. Talvolta, però, può generare odi deliranti, estenuate fobie, idiosincrasie radicali. Un esempio di questa rivolta al treno lo troviamo nello splendido articolo di Guido Ceronetti — scrittore, saggista, traduttore di testi biblici — che pubblichiamo qui di seguito per gentile concessione dell'editore Adelphi.

Nel 1602 il treno nacque a Newcastle sulla Tyne. Lungo una strada ferrata in pendio scivolavano dolcemente al fiume i carrelli pieni. Nel secolo XVIII c'erano già intorno a Newcastle una ventina di piccole linee ferroviarie che portavano il carbone ai velieri e ai barconi.

Una miniera di carbone è una culla triste: un fiocco nero, grandi veli di polvere nera, un uomo annerito che scava scava. La storia di quelle che chiamano oggi le *fonti energetiche* è lugubre e sporca. Non dobbiamo dimenticare che quel che esce dal sottosuolo ha un rapporto di sangue con le potenze, tradizionalmente non buone, del sottosuolo. La loro faccia si vede di rado, ma il veleno dell'energia è una testimonianza visibile che fa riflettere. Un giorno la locomotiva correrà sulla strada ferrata; la guiderà l'onesto e geniale George Stephenson, un uomo vissuto nell'unico e monotono pensiero della locomotiva. Ma chi vide mai il vero fuochista? Chi si nascondeva nell'anima del carbone che la macchina sovranamente bruciava, scriteriata amante, correndo a venti chilometri l'ora da Stockton a Darlington, da un mucchio di carbone a un altro mucchio di carbone, preceduta da un battistrada a cavallo, il 27 settembre 1825?

La macchina aveva un *christian name* simpatizzante con la propria funzione. *Locomotion*, e fu salutata alla partenza da ventun colpi di cannone; il percorso (40 km) fu coperto in tre ore. Una lapide a Stockton, ricorda il primo biglietto ferroviario venduto a un passeggero, *marking an epoch in the history of mankind*. Ma *storia dell'Umanità* è una sonorità preoccupante. Hanno la mania di fare storia, di segnare tappe fondamentali, ogni giorno ne segnano due o tre... *E la Storia del Mondo cambiò all'improvviso...* Non negherò che un biglietto ferroviario basti a metterne il corso su binari completamente nuovi, ma che cos'è una storia che cambia per un biglietto ferroviario?

I bruchi carboniferi generano altre farfalle nere. La Honesdale-Carbondale, in Pennsylvania, è la prima linea americana a vapore (1829). Qui Locomotion si chiamava il Leone di Stourbridge e fu il primo e unico leone che, dopo diecimila Eoni, videro i boschi della Pennsylvania. Nella valle della Loira cominciano a circolare, nel 1827, convogli a cavalli su strada ferrata, tra Pont-de-l'Ane e Andrezieux, nel bacino della grande tristezza mineraria di Saint-Etienne. In Italia, non potendo la ferrovia essere generata dal carbone ne fu padre l'istinto marziale dei napoletani: Ferdinando II fece la Napoli-Portici per collegare l'arsenale di Castellammare con le truppe costiere. I piemontesi inaugurarono il primo tronco della Torino-Genova, tra Porta Nuova e Trofarello, il 24 settembre 1848; e anche in questi piani Vulcano riceveva da Marte le commissioni.

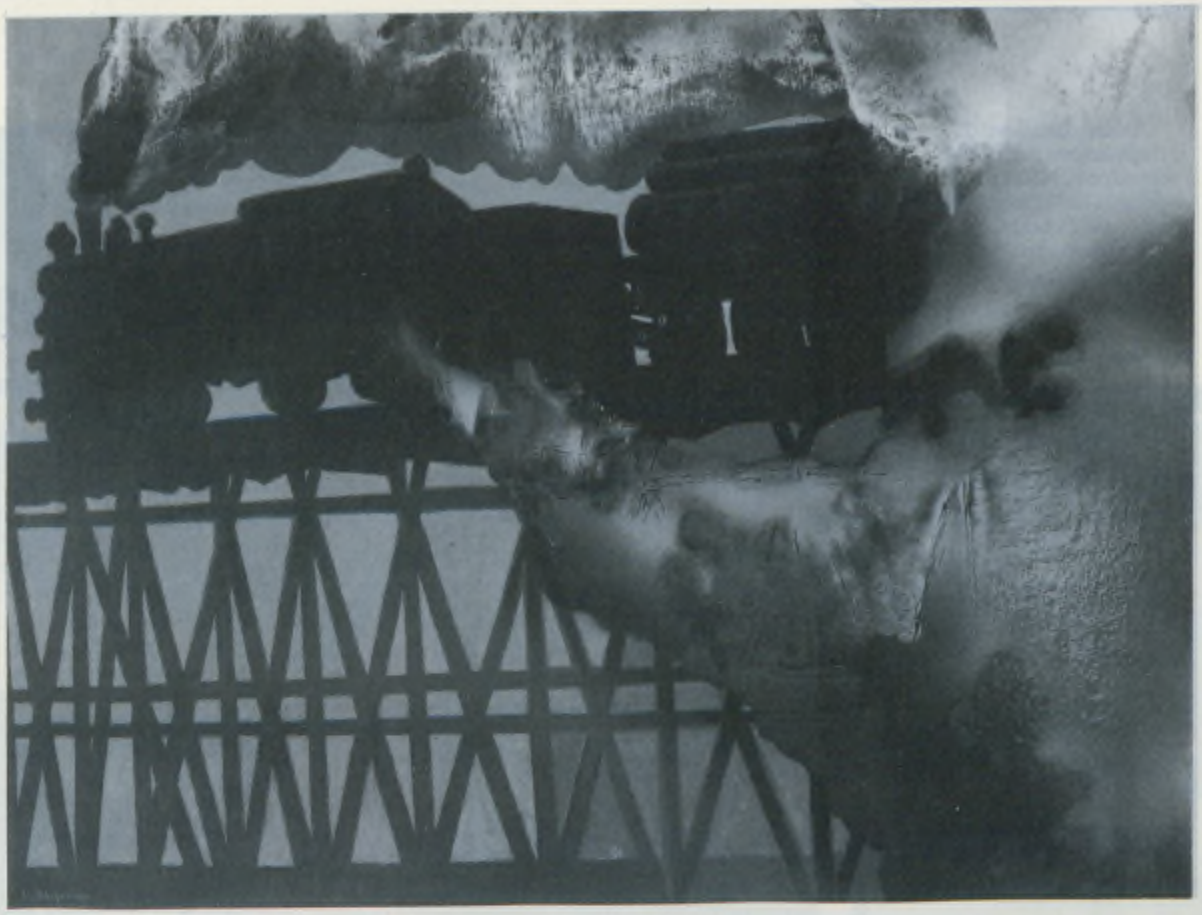
Il primo impiego militare delle ferrovie fu infatti dovuto al Piemonte. Il corrispondente del *Times* sui fronti di guerra del 1859 sciveva da Pavia: *Dalle alture di Montebello gli austriaci rilevarono una novità nell'arte della guerra. Uno dopo l'altro arrivavano i treni per ferrovia da Voghera e ogni treno scaricava soldati che si affrettavano a prendere posizione sulla linea di combattimento.*

I rapidi ad aria condizionata, coi finestrini bloccati, oggi in funzione sulle grandi linee, sono una delle più grandi stoltezze della nostra amministrazione ferroviaria. Invito i viaggiatori a farli circolare deserti. Non solo ti fanno gelare d'estate e arrostire d'inverno, in vagoni dove non è permesso cambiare l'aria durante ore di promiscuità malodorante tra sconosciuti né parlare con gente a terra durante le soste, ma il panico, la claustrofobia, per colpa di quei finestrini sigillati, potrebbero trasformare qualsiasi mediocre incidente in un terribile disastro.

Sui primi treni i viaggiatori erano chiusi a chiave nelle carrozze. Nel 1842, a Meudon, ci fu un deragliamento e i vagoni presero fuoco. Per fortuna, tra i numerosi arsi vivi, prigionieri di quella bellissima trovata, c'era anche un ammiraglio. Per timore di perdere altri illustri personaggi, la piombatura dei vagoni fu dappertutto abolita, e limitata ai bagagli, o ai treni per Treblinka. Conoscono la storia dei disastri ferroviari al ministero di piazza Croce Rossa? Allora togliete immediatamente quella stolida aria condizionata dai treni rapidi. Finestrini sbloccati! Sprangarli è delittuoso. Viaggiatori, non tolleratelo.

Fu un ingegnere americano, George Whistler, padre del pittore, il Whistler di Mallarmé, a costruire in Russia, insieme a un altro americano, nel 1851, con uno scartamento xenofobo di cinque piedi (più largo dell'europeo), la linea Mosca-Pietroburgo, la più vecchia, la più letteraria di tutte. La Mosca-Vladivostock, 8.156 chilometri, la Transiberiana, fu invece cominciata nel 1891 e terminata nel 1903. La fece un esercito di galeotti per collegare meglio tra loro le intramontabili galere dell'impero russo, e perché la sua sonnacchiosa potenza potesse in un paio di settimane di viaggio prendere l'aria e il colore dell'Estremo Oriente. La guerra russo-giapponese, grazie alla Transiberiana appena finita, ebbe luogo nel 1904.

Ai cinesi di cent'anni fa la locomotiva non piacque troppo. Desiderosi d'introdurli nella civiltà, gli inglesi costruirono nel 1876 i primi diciassette chilometri di ferrovia del Celeste Impero, tra Wu-sung e Shangai, ma i cinesi temevano che lo strepito delle locomotive disturbasse il riposo degli antenati e guardavano diffidenti. Ci fu un suicidio sulle rotaie. Dopo averla sopportata per un anno, la popolazione distrusse la ferrovia come porta-



trice di spiriti maligni. Per molti anni non si riparlò di ferrovia in Cina... Oggi i cinesi comprano dall'Europa la maledizione del supersonico civile e fanno gli esperimenti nucleari come qualunque demente occidentale. È il cattivo spirito della locomotiva di Wu-sung che ha vinto.

Barbara Stanwych in piedi su un'autentica U.P. 119 (locomotica del West) in *Union Pacific* di Cecil B. De Mille incarna meravigliosamente gli spiriti sotterranei della macchina ferroviaria. La Stanwych, veleno sottile, ferita lenta, ha spremuto sullo schermo cinematografico tutto quel che possiede di diabolico e di funesto uno *charme* femminile di altissima potenza, è stata un grande angelo del Male. E il trionfo della *Union* e della *Central Pacific* non fu l'opera di angeli buoni... Oh memorabile abbraccio delle due locomotive a Promontory Point nell'Utah, il 10 maggio 1869! Ma la canaglia del mondo, che prima strisciava nel West con pesante sforzo, si precipitò a vagonate nei territori di frontiera. Non ci fu più speranza per gli indiani delle pianure, quando apparvero i draghi della *Union Pacific*. Dai treni, linguate di fuoco abbattevano le mandrie dei bisonti. Quando la ferrovia fu finita, non restava all'indiano che piegare le ginocchia e morire a Wounded Knee, e il bisonte, animale biblico, era quasi sparito dall'America.

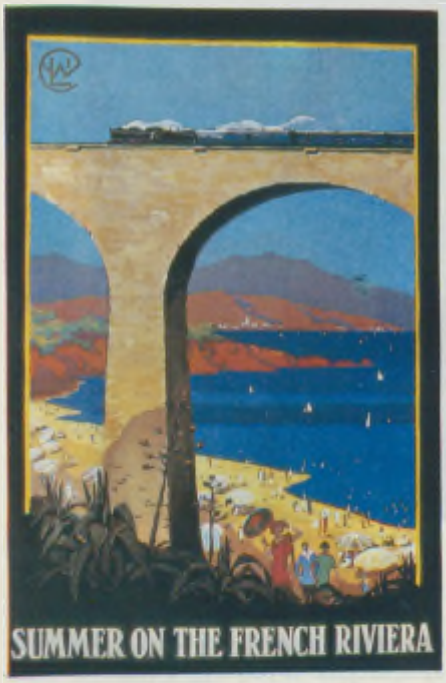
Mentre la Francia si limita a discutere le proprie linee ferroviarie militari, la Germania sta fortunatamente costruendo le proprie. Così, parecchi anni prima della guerra franco-prussiana, Moltke. E nel 1870 le linee tedesche erano pronte per il magnifico esperimento. Fu una riuscita eccezionale. Duemiladuecentocinque treni, su nove linee, trasportarono in undici giorni di mobilitazione 356 mila uomini, 8.700 cavalli, 8.400 pezzi di artiglieria. Parigi assediata prese tanto gusto alla carne equina, che dopo la guerra e la Comune la trazione a vapore dovette sostituire in fretta le ultime diligenze.

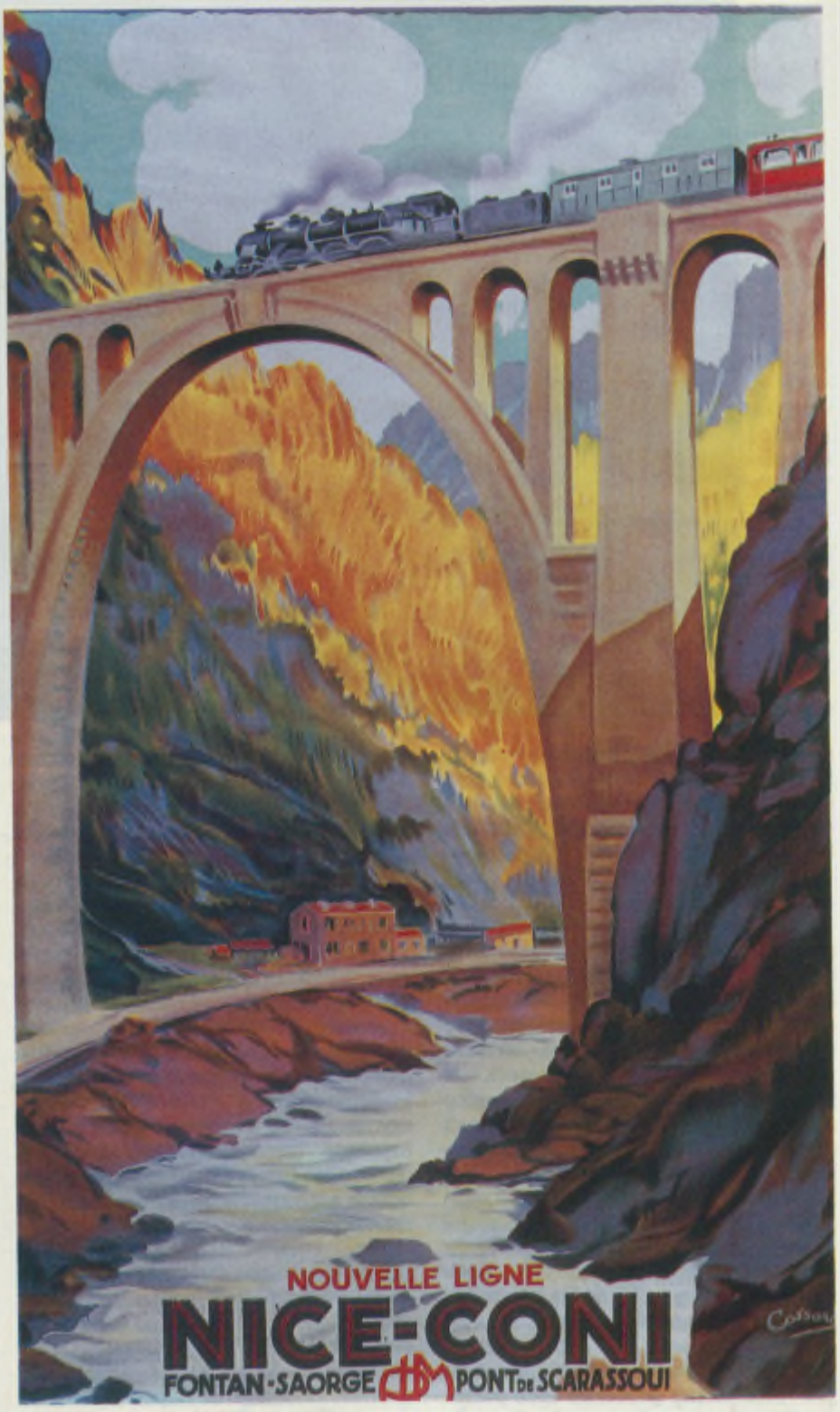
Dal momento che, nel 1914, le ferrovie erano in ordine dappertutto, bisognava che due arciduchi morissero a Serajevo in un attentato. L'Austria-Ungheria aveva bucato il Semmering e poteva trasportare velocemente truppe dalla Moldava a Trieste. Nel Veneto, molti anni prima, aveva costruito le ferrovie che gli italiani avrebbero usato per prendere Trieste. La grande guerra europea fu un colossale scontro tra linee ferroviarie nemiche, con assalti frontali alla rotaia, grovigli di semafori e di scambi, fuochi di sbarramento di passaggi a livello, cariche di squadroni di locomotive.

Tra il 2 e il 19 agosto 1914, 168 mila vagoni francesi scaricarono ai fronti quarantadue corpi d'armata, ciascuno su ottanta treni. La sola battaglia della Somme mobilitò 6.800 treni. E circa mezzo milione di treni circolarono sulle linee militari francesi tra il 1914 e il 1918. Eppure, per la Marna, Gallieni dovette mobilitare e spedire al fronte la straordinaria carovana dei quattromila taxi di Parigi.

Intanto un celebre vagone piombato — in realtà un treno speciale, attentamente sorvegliato — portava a Pietroburgo, attraverso la Germania, qualcosa di molto più temibile di un corpo d'armata, un messia rivoluzionario che viaggiava senza biglietto, Lenin. La resa della Germania all'Intesa fu firmata dai plenipotenziari, a Compiègne, in un vagone ferroviario. Il biglietto venduto a Stockton nel 1825 continua a rimescolare, rotaia dopo rotaia, la storia umana.

Alcuni manifesti di ispirazione turistico-ferroviaria. Nella pagina accanto, un'affiche per la Wagons-Lits realizzata da A.M. Cassandre, celebre cartellonista francese





IL TRENO
NEL **MANIFESTO**

Sogni sul muro

di PATRIZIA CIMINI

Sillabario dell'avviso murale, il manifesto deve la sua nascita alla tecnica. Senza la litografia e la cromolitografia, il manifesto, come lo conosciamo oggi, non sarebbe mai nato. Eppure il manifesto ha origini antiche. Pompei e Roma usavano esporre, fuori del Senato e ai mercati, invettive e salaci cattiverie su tavolette dipinte. Oriente e Nuovo Mondo tra «Tatzebao» e «Dichiarazioni sui diritti dell'uomo» ne hanno fatto un uso persino indiscreto. Gli «States» spingono il manifesto al massimo del dettaglio, il Sud America lo muralizza. Quante vicende possono accadere ad una sillaba di immagine afflitta da mania di grandezza. La Parigi del 1880 è assordata dal can-can di Offenbach. I viaggi, poi, sono sempre esotici, lussureggiati, ricchi di palme verdissime e acque sorgive: in realtà spesso si suggerisce di andare solo in località termali, appena fuori della madre patria. Il mezzo da usare è ovviamente il treno, la seduzione del mezzo è espressa esaltandone i profili stagliati su manufatti arditi, frutto di post-esposizioni universali, Parigi, Londra, New York. I manifesti, giustamente, citano l'orario dei treni e i vantaggi dell'«inclusive tour»: le località in cui godere feste e cotillons sono a portata di mano, grazie alla ferrovia.

Agganciata dal linguaggio frammentario e spudoratamente colorato del manifesto, l'anima alfabetante dell'umanità ha eseguito i comandi imperativi di questi paginoni da più di due secoli (basti pensare all'«I Wont you» di Flagg). Al «manifesto» si sono dedicati artisti come Kokoshka, Schiele, Picasso, Matisse, De Chirico, e cartellonisti come Cappiello, Dudovich, Sepo, Seneca...

Benemerito della comunicazione di massa, il manifesto offre al frettoloso abitatore della vita ancora una lama di sogno, ma risponde anche a una necessità di informazione: antico di millenni è inevitabilmente odierno.

IL TRENO
E IL **DECOR**

Effimero sarà lei

di ANNA D'ANGELO

Di tutti i manufatti ferroviari il solo che non ha mai subìto aggiornamenti formali è forse la rotaia. I treni, invece, così come le stazioni, registrano da sempre, oltre all'evolversi delle tecnologie, anche e soprattutto i mutamenti di gusto, di stile che si collegano alla sensibilità di un'epoca, rivelando insieme le intenzioni politiche e imprenditoriali che stanno dietro il progetto: in genere la loro riuscita qualitativa sul piano formale coincide con la capacità di interpretare l'immaginario collettivo.

Le prime stazioni, quando ancora le Compagnie non hanno compreso appieno l'importanza della strada ferrata, sono poco più che dei capannoni: la loro inaugurazione però diventa per il regnante di turno un'eccezionale occasione per mettere in mostra la propria potenza piuttosto che una festa dedicata soltanto al nuovo mostro tecnologico. Ignorando il povero edificio viaggiatori, si allestisce ex novo uno spazio scenografico degno di rappresentare il re e la sua corte: messinscene fatte di baldacchini sovraccarichi di raso, stemmi, pennacchi, chiostri di fiori. Strutture effimere, di pura invenzione che, giustificate dalla sola funzione simbolica, venivano distrutte alla fine della cerimonia. Ai sudditi si offriva in un'unica occasione il piacere di molte arti: il teatro, l'architettura, la musica. Il solo tributo che si chiedeva era lo stupore.

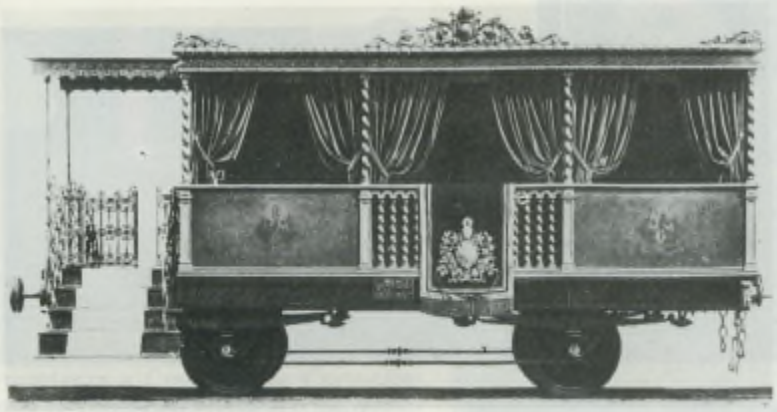
Artefice ancora incontrastato di tutto ciò era l'architetto decoratore che abituato ormai da secoli a servire il potere, era il solo capace di celebrarne straordinariamente i fasti e le pompe.

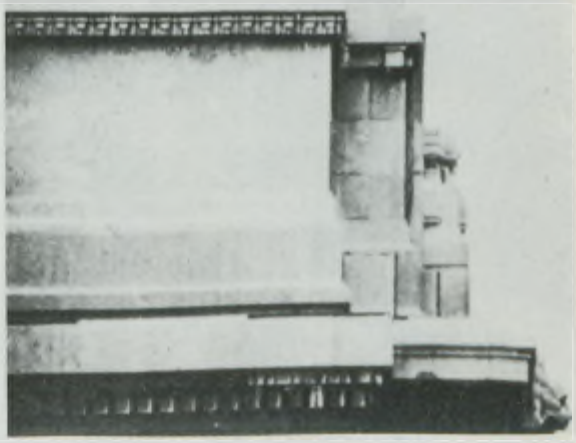
Con l'espansione della rete e acquisita ormai la certezza dell'enorme valore economico della ferrovia, le stazioni diventano le nuove cattedrali del progresso e all'effimero si sostituisce il permanente.

A sperimentare le nuove tecnologie provvederà l'ingegnere ma a camuffare la realtà funzionale, ad arredarla nel modo più accattivante penserà ancora l'architetto. La stazione deve essere considerata prima di tutto un luogo di incontro, di socialità, di rappresentanza e la «gentry» ferroviaria non si identifica necessariamente con i viaggiatori.

Gli spazi sono sempre molto generosi come si addice a tutti i luoghi pubblici ma gli ambienti non devono essere mai troppo dissimili, nell'arredo e nel decoro, da quelli privati dei nuovi ricchi e

Interno d'epoca di una prima classe ferroviaria e festeggiamenti per l'inaugurazione di una nuova linea





La carrozza principale del treno pontificio di Pio IX. A destra, un cavallo alato sulla facciata esterna di Milano Centrale. Sotto, un orologio Avison

della nobiltà: gli uni e l'altra impongono del resto, con la sicurezza delle classi consolidate, gusti e costumi.

Il ristorante, la sala d'attesa, la galleria dei passi perduti sono ricchi di affreschi, velluti, stucchi, boiseris: più i decori sono prestigiosi, più imprimeranno la certezza della supremazia della Compagnia.

Pittori come Monet e Courbet si erano illusi che la stazione potesse diventare il vero museo popolare del XIX secolo, lo spazio ideale dove l'artista poteva rivelarsi a tutte le classi sociali. Ma il decoro non è mai puro ornamento: è comunque il segno di uno status sociale e culturale e non può essere lasciato al caso.

Vengono così commissionati a «provati» artisti grandi affreschi, statue che interpretino sì l'immaginario collettivo ma lo arricchiscano anche dei valori del caso: il progresso, la virtù, l'amor patrio. A tutto vantaggio della Compagnia vanno quelle immagini che incitano al viaggio, evocando i piaceri che offrirà il paesaggio che una certa linea percorre.

Nasce così una forma di pittura tipicamente ferroviaria: lunghi murali che rappresentano in sintesi significativa le tappe del percorso ferroviario.

I decori più «innocenti» sono forse quelli rappresentati dall'arredamento vero e proprio: i salotti di velluto, le lampade d'ottone e cristallo, i legni lucidi e pregiati dei banchi del caffè ristoratore.

Non meno ricco e suggestivo il decoro della facciata. Grandi vetrate colorate, gruppi marmorei, fontane, scalinate quasi penitenziali annunciano o ricordano al viaggiatore-visitatore la storia e le tradizioni del paese, fino a spingerlo, talvolta, alla meditazione politica.

Dopo la nazionalizzazione delle ferrovie il ruolo di rappresentatività dell'edificio pubblico, e quindi della stazione, è esaltato in tutte le sue valenze. Essa diventa così il grosso medium di comunicazione del potere politico e al decoro spetta ancora il compito di promuoverlo al meglio. Il funzionalismo continua a tradursi in belle forme: allegorie, simboli, emblemi sacrali nascondono l'intento persuasivo e pedagogico del potere. Molte di queste grandi stazioni non sopravviveranno però ai programmi architettonici degli anni '30. Anche il decoro si adegua: più essenziale, si fa quasi discreto. Finisce nel coincidere, spesso con eccellenti risultati formali, con gli elementi architettonici realizzati con materiali preziosi e di grande efficacia espressiva: marmi pregiati, rame, tessere di ceramica si sostituiscono, senza ulteriori manipolazioni, ai romantici decori del passato. Nel caso serva un ornamento più appariscente, si ricorre all'addobbo provvisorio, posticcio.

Dopo la seconda guerra mondiale il sistema ferroviario segna una battuta d'arresto e con esso l'architettura che lo esprime. Il decoro va pressoché scomparendo: si progettano stazioni che somigliano sempre più spesso agli edifici archetipi della organizzazione economica: uffici, banche, grandi magazzini.

Si adotta uno stile internazionale che non fa più riferimento o quasi alla storia e alla cultura. Si ritiene evidentemente che il famoso immaginario collettivo sia ridotto ai minimi termini, così ogni ornamento è bandito, semplificando al massimo anche le notazioni ferroviarie.

Gli spazi, ridimensionati, non parlano più né alla fantasia né ai sensi del viaggiatore (i visitatori sono ormai solo gli emarginati).

Gli unici decori possibili sembrano essere quelli delle immagini pubblicitarie: una soluzione anche stavolta «utile» che, se di qualità, ci consente ancora di sognare ma che normalmente serve solo a condizionare i nostri consumi.

Per i treni il percorso, sulle tracce del decoro, è pressoché lo stesso.

Esempi di décor all'interno e all'esterno delle carrozze. A sinistra, il gigantesco buffet della stazione di Kiev

Come la stazione si propone fin dall'inizio come simbolo del progresso e nasce quasi subito il «train de luxe».
I primi sono riservati ai sovrani: interni imbottiti, mobili preziosi, specchi, tappeti, intarsi, spazi in cui continuare a sentirsi come a casa propria, in cui ricevere degnamente ospiti spesso illustri.
Un hobby regale che diventa all'occasione un accattivante strumento diplomatico. Presto però anche la ricca borghesia vorrà il suo treno di lusso: nascono così, il Simplon Orient-Express, la Flêche d'Or, l'Etoile du Nord: anche qui il decoro è il segno del gusto di una classe che esige il meglio da un viaggio fatto non certo per bisogno ma per il piacere dell'avventura.
Nasce così una sorta di «dolce vita» del treno: i momenti frivoli non possono che essere vissuti nel lusso, tra broccati, velluti e luci soffuse.
Negli anni venti circolano treni decorati e arredati dal gusto sicuro e raffinato di René Lalique e Christofle fornisce preziose stoviglie.
Ma lo stile vero dei treni di lusso (e di piacere) nasce negli anni trenta, con l'impiego di motivi geometrici, di elementi floreali stilizzati, di intarsi di vetro.
Dopo la guerra, le difficoltà finanziarie, la concorrenza dell'aereo contribuiscono largamente a «democratizzare» sempre di più questo modo di viaggiare. Nascono i TEE, cambia il vocabolario del decoro: dal lusso al comfort, dall'effimero al necessario.

«Sempre avanti, con la vostra fiducia»

VdR: Come è nata, dott. Mariani, la Banca Nazionale delle Comunicazioni?
Mariani: Con decreto del 22-12-1927 venne costituito l'Istituto Nazionale di Previdenza e Credito delle Comunicazioni raccogliendo l'Associazione Nazionale dei Ferrovieri e la Cassa Nazionale delle Comunicazioni.
Lo statuto, oltre alle consuete forme assistenziali, tendeva a favorire atti di previdenza tra i soci e di risparmio, a promuovere e a favorire il miglioramento economico e morale dei soci e ad esercitare il credito.
Con la legge successiva del 6-8-1967, l'Istituto assunse la denominazione di Banca Nazionale delle Comunicazioni con un nuovo statuto che permetteva l'esercizio di una prevalente attività bancaria. Il capitale era ed è tutt'oggi rappresentato dalle quote versate dagli iscritti ferrovieri e dalle quote di partecipazione dell'Azienda Autonoma FS.
Oggi il capitale della banca assomma a circa 9 miliardi e mezzo ed è palesemente insufficiente per l'attività esercitata. L'attenta politica di largo accantonamento di utili seguita nell'ultimo decennio ha fatto sì però che i fondi patrimoniali abbiano raggiunto i 138 miliardi.
VdR: La B.N.C. è conosciuta come la «banca dei ferrovieri». Vuole parlarci, dott. Mariani, dei benefici che la banca riserva ai suoi soci?

Una sede della B.N.C., la Banca istituzionalmente vicina ai ferrovieri

Mariani: Ai ferrovieri soci della banca vengono riservati i benefici dell'attività di assistenza: borse di studio, sussidi in favore dei ferrovieri in particolari condizioni familiari, sussidi agli orfani dei ferrovieri di età sino a 18 anni e altre iniziative di carattere economico e sociale. In particolare, per quanto riguarda le borse di studio, sono stati istituiti 40 premi di studio da 1.300.000 lire per gli studenti che abbiano conseguito il diploma di laurea con votazione non inferiore a 110/110 e premi di studio di 800.000 lire per gli studenti che abbiano conseguito il diploma di maturità con votazione non inferiore a 50/60.
Ai figli dei soci è riservata anche la possibilità di concorrere all'impiego presso la banca.

Le date della B.N.C.

1881 - Viene fondata a Bologna la Società di mutuo soccorso fra gli agenti delle strade ferrate italiane.
1883 - Nasce la Cassa cooperativa di credito dell'associazione di previdenza e mutuo soccorso per il personale delle strade ferrate italiane.
1889 - La Cassa cooperativa di credito assume forma legale e si trasforma nella Cassa Nazionale dei Ferrovieri. Società anonima cooperativa di credito.
1895 - La Società di mutuo soccorso assume la denominazione di Associazione Nazionale dei Ferrovieri. Società mutuo soccorso e previdenza.
1926 - Viene fondata la Cassa Nazionale delle Comunicazioni, società cooperativa per l'esercizio del credito, fra i ferrovieri di Roma.
1927 - Con RDL 22 dicembre n. 2574, viene costituito l'Istituto Nazionale di Previdenza e Credito delle Comunicazioni, con sede a Roma, che unifica in un solo organismo le attività degli enti preesistenti.
1967 - Con legge 6 agosto n. 700, viene promulgato il nuovo ordinamento dell'Istituto che assume la denominazione attuale di Banca Nazionale delle Comunicazioni.
1979 - Il Consiglio della Comunità Europea sancisce, con direttiva del 5 marzo, il divieto dell'esercizio dell'attività assicurativa insieme alla raccolta del risparmio, ma esclude la BNC da questo vincolo e ne riconosce il particolare assetto.

I soci sono rappresentati in Consiglio di Amministrazione da propri rappresentanti scelti dal Ministero dei Trasporti tra il personale in servizio nelle FS su segnalazione delle Organizzazioni sindacali a carattere nazionale.
VdR: Come si articola, territorialmente, l'attività della B.N.C.?
Mariani: Presidenza e Direzione Generale sono a Roma.
L'attività della banca si articola in 18 filiali di cui 15 in città sedi di Compartimento; in 3 agenzie di città; in 14 sportelli interni; in 5 agenzie della Sezione Previdenza e in 9 uffici cambio. A questi vanno poi aggiunti 16 uffici di Rappresentanza della Sezione Previdenza.
VdR: Parliamo adesso, in modo più esauriente e articolato, delle varie operazioni, creditizie e assicurative, che la B.N.C. svolge.
Mariani: La Banca Nazionale delle Comunicazioni, ente di diritto pubblico, è l'unico istituto in grado di offrire alla clientela servizi bancari e assicurativi insieme. I dipendenti delle Ferrovie dello Stato e delle altre amministrazioni ed aziende del settore trasporti possono rivolgersi quindi alla banca per ottenere l'apertura di un conto corrente e per qualsiasi altra operazione bancaria e, nello stesso tempo, per stipulare, sempre direttamente con la banca, un'assicurazione sulla vita o contro gli infortuni o RCAuto.
Essi godono di condizioni di favore per le operazioni che richiedono alla banca: la tenuta del conto corrente e il pagamento delle utenze familiari, ad esempio, sono esenti da spese; è loro consentito effettuare prelevamenti allo scoperto fino all'importo di 2.000.000, se hanno richiesto l'accreditamento dello stipendio in conto; possono ottenere prestiti rimborsabili mediante trattenute mensili a ruolo o con rimesse dirette da estinguere in 48 mesi. Inoltre vengono concesse, per particolari esigenze familiari, sovvenzioni con rimborso mensile. Il tutto a condizioni di favore che non trovano riscontro sul mercato.
Ai correntisti è data poi la possibilità di avvalersi di uno qualsiasi dei 1500 sportelli automatici BANCOMAT sparsi in tutta Italia per effettuare prelevamenti dal conto, senza limitazione d'orario e anche fuori sede, utilizzando l'apposita «carta» che la banca rilascia su richiesta. Ciò rappresenta ovviamente una grande

continua a pag. 74

Avete mai visto l'agenzia di una banca a bordo di un treno? Difficilmente. A meno che nel 1971 non foste già tra gli abbonati a Voci della Rotaia. La controcopertina del numero di gennaio di quell'anno, infatti, ospitava l'immagine di un finestrino semiaperto dal quale si affacciava un giovanotto di bella presenza (ma senza esagerare), vestito con una giacca grigia, probabilmente alla moda, e una cravatta un po' eccentrica che ravvivava il tutto. Non si trattava, però, di un viaggiatore da «prima classe»: era l'ideale cassiere della Banca Nazionale delle Comunicazioni, che da un ideale sportello itinerante sulla rete ferroviaria italiana guardava dritto negli occhi i suoi naturali clienti — i ferrovieri, i lettori di «Voci» — per invitarli a diventare soci della «banca di casa nostra», come diceva lo slogan.
Iniziava così una lunga collaborazione tra Banca Nazionale delle Comunicazioni e Voci della Rotaia che, da quel numero in poi, avrebbe pubblicato le campagne pubblicitarie dell'Istituto. Non solo. Dal 1971 presero il via numerose iniziative dirette ai lettori, tutte targate BNC/VdR: nel corso degli anni ci sono stati premi ai ferrovieri soci della Banca e abbonati a «Voci», borse di studio e doni per la Befana (quando la Befana era sulla cresta dell'onda), Fiori della cortesia e premi per i bambini (concorsi di disegno, ecc.) e premi per la Giornata del Ferroviere (atti di valore, ecc.), ma

Anche il denaro non è più quello

Alcune pagine pubblicitarie della BNC apparse su Voci, dalle prime alle più recenti, dalla «Banca di casa vostra» al Bancomat

anche premi per il giornale: con la collaborazione della Banca Nazionale delle Comunicazioni, Voci della Rotaia assegna periodicamente il Premio Raffaello Campagnari al redattore che più si è distinto nel corso dell'ultimo anno, e così via. Insomma, una collaborazione che ha segnato positivamente gli ultimi quindici anni di vita del periodico.

Allora, ricordando oggi i trent'anni di «Voci», come non ricordare anche la BNC, una compagna di strada con la quale sono state realizzate tante fortunate iniziative?

In questi quindici anni la BNC ha potuto comunicare (e spesso dialogare) attraverso le pagine di «Voci» con centinaia di migliaia di ferrovieri e sfogliando le annate del giornale la presenza costante della BNC perde quasi completamente la connotazione pubblicitaria per diventare qualcosa di più e di diverso. Il messaggio pubblicitario è sempre stato soprattutto un servizio d'informazione sulle opportunità e i benefici che la Banca riserva ai soci dipendenti delle FS. Così sulle pagine di «Voci» si è parlato di Assicurazioni per le automobili e sulla vita, di tassi e crediti agevolati, stipendi in accredito sul conto e servizio Bancomat. Ogni iniziativa della BNC a favore dei ferrovieri ha sempre trovato in Voci della Rotaia uno strumento in più per raggiungere i suoi destinatari.

Nel 1974 la pubblicità BNC che compariva sulla controcopertina del giornale cambiava immagine ad ogni numero: si vedevano Squadre degli Impianti Elettrici, Macchinisti, Capistazione e Capitreno, ma anche... bambini al mare. Lo slogan era sempre lo stesso: «La Banca delle Comunicazioni amichevolmente, previdentemente, tempestivamente, per 200.000 ferrovieri e le loro famiglie». Oggi, dieci anni dopo, i ferrovieri sono diventati 220.000 e i messaggi pubblicitari si sono aggiornati. Si parla meno della famiglia e si forniscono più informazioni: per scegliere una banca bisogna conoscerla e per conoscerla bisogna averne l'opportunità. E le pagine di «Voci» sono state per tanti anni e lo saranno ancora per molti, una buona opportunità. All'alba del nuovo Ente delle Ferrovie dello Stato, anche la Banca Nazionale delle Comunicazioni può e deve aspettarsi molto dal futuro e un contributo in questo senso le verrà presumibilmente anche dal periodico aziendale. Ora come allora.

Anche se a parlare della BNC ai lettori del giornale non è più, da tempo, un signore primi anni '70 che conta una mazzetta di vecchie diecimila lire formato super, ma, per esempio, un divertito giovanotto, disegnato a colori vivaci, in volo tra le nuvole, «a bordo» di una carta Bancomat. Alle soglie del futuro, anche il denaro non è più quello.

Tiziana Gazzini

comodità e non comporta, peraltro, alcun costo.
Tutti i titolari dei conti correnti e, se nominativi, dei conti di deposito, possono fruire, a richiesta, di un'assicurazione contro gli infortuni con un costo modestissimo.
VdR: E per quanto riguarda i contratti assicurativi?
Mariani: Riguardo alla possibilità di stipulare contratti assicurativi con la banca, c'è da dire che le polizze di assicurazione sulla vita, in tutte le possibili forme, dalla copertura di «puro rischio» alla costituzione di «risparmio assicurativo», vengono emesse anche nelle forme indicizzate o con copertura garantita in euroscudi e hanno diritto, tutte, alla detrazione dei relativi premi dall'imponibile fiscale.
Quelle indicizzate hanno goduto nel 1984 di una speciale rivalutazione del capitale che, tradotta in termini finanziari, ne ha incrementato il rendimento di circa il 4,5%. Per altre, alla scadenza contrattuale o in caso di liquidazione per scadenza anticipata o per sinistro, la somma del capitale assicurato è stata rivalutata del 9% ed inoltre agli assicurati è stata offerta gratuitamente una copertura per ulteriori cinque anni del rischio di morte per infortunio per un capitale pari a cinque volte l'importo liquidato con un massimo di 10.000.000.
VdR: E per quanto riguarda le polizze di assicurazione auto?
Mariani: Quanto alle polizze auto della banca, si ritiene che esse rappresentino un prodotto veramente unico sul mercato perché sono scontate del 5,1% rispetto alle tariffe obbligatorie praticate da ogni altra compagnia e perché sono ulteriormente agevolate nei premi relativi ai rischi accessori del furto e incendio.
È da aggiungere ancora che i premi di tutte le polizze di assicurazione (sulla vita, contro gli infortuni e auto) sono pagabili mediante ritenute mensili a ruolo.
VdR: Qual è, dott. Mariani, lo scopo principale che la banca persegue?
Mariani: Scopo della banca è quello di coadiuvare, come previsto dallo statuto, «il Ministero dei Trasporti nello svolgimento di attività e nella realizzazione di iniziative di carattere economico e finanziario tendenti al miglioramento e all'incremento dei servizi ferroviari».
È un dovere di cui l'amministrazione si fa carico nei riguardi del socio maggioritario.
VdR: Adesso parliamo del futuro. Che cosa si prevede per il nuovo anno?
Mariani: Si prevede un allargamento del settore operativo e un aumento dei punti di operatività soprattutto nei riguardi della categoria ferrovieri con l'apertura di sportelli interni adibiti a operazioni solo con questa categoria nelle stazioni ferroviarie e nelle sedi compartimentali. Naturalmente, rispettando la normativa stabilita dalla Banca d'Italia.
Attualmente, stiamo per aprire uno sportello interno a Torino Smistamento.
VdR: Per concludere, dott. Mariani, vuole dire qualcosa ai ferrovieri?
Mariani: Sì, vorrei ricordare che la B.N.C. svolge attualmente un apprezzabile lavoro ed è classificata tra le prime cento banche che operano in Italia. E naturalmente in questo suo operare risente della scarsa consistenza del capitale sociale il cui incremento ci consentirebbe di ottenere altre quote di mercato.
Poiché i soci della banca sono costituiti dall'Azienda Autonoma e dai ferrovieri, un maggior apporto di capitale della suddetta categoria consentirebbe di raggiungere gli obiettivi di cui prima parlavo.
Ringrazio la categoria che ci ha sempre sostenuto e ha permesso il raggiungimento degli ottimi risultati finora conseguiti e mi auguro che in futuro continui ad esserci sempre vicina.

(a cura di Marina Delli Colli)

VdR

MEMORIA

Come eravamo? Ce lo dicono gli avvenimenti, i personaggi, le curiosità passati sulle pagine di «Voci della Rotaia» negli ultimi trent'anni. «Graffiti» ferroviari e qualche nostalgia. Ma non solo.

Nel '55, in quella stanza...

di ALBERTO CIAMBRICCO

Questo periodico ha trent'anni durante i quali ho sempre convissuto con la sua redazione, nel corso di una vita ferroviaria che, di anni, già ne conta ben 44. E oggi mi trovo ad essere l'unico superstite in servizio della esigua pattuglia che — nel gennaio del '55 — diede vita a Noi della Rotaia. Si chiamò così, infatti, fino al dicembre del '57 il periodico aziendale delle Ferrovie dello Stato voluto dal primo Direttore Generale FS: un «militare», l'Ing. Francesco Di Raimondo, che era stato Generale del Genio e Sottosegretario ai Trasporti del Governo Badoglio, al sud, prima della liberazione di Roma.

La redazione di N.d.R. stava al pianoterra di Villa Patrizi: una stanza in cui lavoravano a tempo pieno due redattori — Alberto M. Tuninetti e Mario Casacci — che era contigua alla mia, dove io mi occupavo di cinema e — tra una ripresa e l'altra — scrivevo pezzulli di varietà per il periodico. In particolare, interviste (le più divertenti e interessanti, almeno per me, quelle alle «maggiorate» dell'epoca: Abbe Lane, Sophia Loren, Gina Lollobrigida). Una volta intervistai anche Rock Hudson che, alla stazione di Roma San Pietro, girava alcune scene di «Addio alle armi».

Mi accorgo che sto attingendo al mio personale album di ricordi, pescandoli alla rinfusa come succede quando sono tanti. Un soffio, sparisce la lieve patina del tempo ed eccoli qui, sempre vivissimi.

Per non rischiare di perdere quelli più importanti, più incisivi, meglio sfogliare sistematicamente le 10.856 pagine dei 334 numeri del periodico, che — rilegati in 28 volumi — sono allineati sugli scaffali redazionali.

Ventotto volumi, cioè 27 annate, più un volume che ne raccoglie tre. Appunto, quelle di Noi della Rotaia: formato 27x38, 8 pagine negli anni 1955/56 e 12 nel 1957, distribuito gratuitamente a tutti i ferrovieri sul posto di lavoro.

Nel gennaio 1958 «Noi» divenne «Voci». E grazie anche alla particolare attenzione posta nella pratica delle relazioni umane dal primo Direttore Generale «civile» — l'Ing. Severo Rissone, proveniente dai quadri aziendali — Voci della Rotaia migliorò rapidamente nella forma e nel contenuto.

Cambia formato (23,5x30), ha 16 pagine e una copertina a colori ed è gemellato al periodico aziendale francese La Vie du Rail e qualche anno dopo lo sarà anche a Vie Libre, della RENFE. Ancora per due numeri viene distribuito gratuitamente a tutto il personale ferroviario; a partire dal mese di marzo è inviato — a domicilio — solo ai ferrovieri che sottoscrivono l'abbonamento annuale di lire 400. Un prezzo simboliço, ma la «volontarietà» della sottoscrizione costituisce — e costituirà sempre — la prova del «gradimento» da parte del personale.

Arrivano sì e no a centomila gli abbonati, sui circa 190 mila ferrovieri in servizio. Dopo 30 anni, nonostante i collocamenti in quiescenza (c'è stato un ricambio generazionale), la tiratura è di 160 mila copie (su una forza-lavoro di circa 220 mila unità), delle quali 20 mila spedite ad abbonati in quiescenza.

Una rapida scorsa alle manchettes relative alla redazione. Fino al giugno 1956, il Direttore Responsabile è Gianni Robert; poi Mario Pellegrino per ben 17 anni, fino al giugno 1973; dal luglio '73 la «responsabilità» di Voci della Rotaia passa a me, che ne ero stato redattore capo dal '60 al gennaio '69; nel febbraio 1980 sono nominato Direttore Editoriale, mentre «responsabile» diviene Mario Casacci e redattore capo Piero Spila, uno della nuova generazione, che eredita un periodico affermato all'interno e all'esterno dell'azienda, un corpo redazionale qualificato (circa 30 redattori compartimentali e dei servizi centrali), uno schedario abbonati computerizzato, ben diverso da quello a schede manuali su cui dovevano perdere tempo e pazienza i «pionieri» fondatori.

noi della rotaia

PER IL PERSONALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

PARLIAMOCI A CUORE APERTO

Molta strada è stata percorsa da quel lontano gennaio 1955. Grazie soprattutto all'impegno dei redattori centrali di «Voci» e alla collaborazione di quelli periferici, si può giudicare pienamente soddisfacente il consuntivo del nostro periodico, che è largamente diffuso in un ambiente tradizionalmente molto politicizzato e sindacalizzato e, quindi, quanto mai difficile per un giornale aziendale che si ponesse su una linea di puro appiattimento con le tesi «aziendali» o, peggio ancora, di contrapposizione con le posizioni sindacali.

In effetti, di fronte ai problemi via via emersi, noi di «Voci» abbiamo sempre cercato di porci in modo aperto e sempre pronti al confronto e al dibattito. Non sempre,

naturalmente, ci siamo riusciti; abbiamo dovuto superare difficoltà e momenti di crisi, scontrarci con prevenzioni e pregiudizi, ribattere critiche anche malevole: per la verità, rivolteci da chi soprattutto non ci leggeva. Abbiamo continuato sulla nostra strada e i risultati sono arrivati. Oggi, Voci della Rotaia è un giornale accettato dalla base: e ciò è dimostrato non solo dal numero dei lettori ma anche dal tipo di rapporto che ha allacciato con ambienti come le Organizzazioni sindacali di categoria, che certo non guardano sempre benevolmente alle iniziative aziendali. Sul periodico, sono apparsi dibattiti e tavole rotonde su argomenti anche molto scottanti a cui hanno partecipato i rappresentanti sindacali e i dirigenti dell'Azienda. Non solo, ma in questi dibattiti si è verificato un fenomeno che probabilmente non ha eguali nella storia del movimento sindacale. Infatti, hanno accettato di sedersi attorno allo stesso tavolo, per discutere insieme, sindacalisti unitari e sindacalisti autonomi.

La prima copertina con la testata «Voci della Rotaia». Era il 1958. Nell'altra pagina, il primo numero del periodico, ancora denominato «Noi della rotaia»

Dal personale improvvisato — e, soprattutto, volenteroso — di trent'anni fa, siamo passati ad una sempre più marcata professionalizzazione, in cui viene lasciato poco o nessuno spazio al dilettantismo. Oggi — e, ormai, lo sarà sempre di più — c'è una maggiore attenzione nella scelta e nella trattazione dei temi, nell'aspetto grafico, nella qualificazione professionale degli addetti al settore, e così via. È, infatti, sul terreno della «qualità» dell'informazione che si gioca e si decide la partita non solo del fare un buon giornale, ma di fare anche «cultura aziendale».

Scorrono veloci le pagine di «Voci»: ed è un caleidoscopio di immagini e di articoli con «firme» anche illustri che rinnovano l'emozione di momenti esaltanti di cui il giornale è sempre stato cronista fedele.

Il viaggio compiuto in treno da Giovanni XXIII, per recarsi a Loreto e ad Assisi; e la partecipazione, dopo aver percorso su un ETR 250 la cintura ferroviaria di Roma, di Papa Wojtila alla Giornata del Ferroviere 1979, celebrata nell'Officina di Roma Smistamento; e poi il viaggio a/r attraverso la galleria del Sempione — nel 75° anniversario dell'inaugurazione — compiuto dal Presidente Pertini insieme a quello svizzero; la posa della prima pietra (1970) e — sette anni più tardi — la corsa inaugurale sui primi 125 km della Direttissima Roma-Firenze; e la copertina di Natale dipinta da Tania Di Jorio (1974) di 7 anni, di Pescara, che — insieme a tantissimi altri figli di ferrovieri — partecipò al concorso indetto da «Voci»: una tra le molte iniziative di successo del periodico. Come quella che ha portato oltre 60 mila ferrovieri a esprimere concretamente (con un contributo mensile fisso) la propria solidarietà ai colleghi che hanno un familiare handicappato; e quella di dare un nome ai locomotori elettrici della nuovissima generazione («Tartaruga», «Caimano», «Tigre»). Un *filo diretto* tra la redazione e i lettori, che hanno sempre scritto e continuano a farlo per i motivi più vari: per lamentarsi del mancato arrivo del giornale; per avere notizie sul trattamento di quiescenza; o per inviarci una foto trovata «nel cassetto».

Un articolo (anno 1977) mi fece correre il rischio di presentare le dimissioni da direttore. Fu l'unica volta, in trent'anni, che il Vertice aziendale (si dice il peccato, non il peccatore) minacciò di usare il potere di «censura». La minaccia rientrò. Non successe mai più.

A proposito di grane, c'è un altro articolo che me ne ha procurate: quello sul rispetto dell'orario di lavoro. Lo scrissi io e chi ha voglia di leggerlo, può farlo consultando l'annata 1965 (numeri 10 e 11). È ancora attualissimo. Rilevavo che, a Villa Patrizi, molti colleghi arrivavano *tardi* e uscivano *presto*. E auspicavo la messa in opera del famigerato orologio segnatempo. Mi feci molti nemici. Gli anziani che mi lessero nel '65 sono ormai tutti in quiescenza e, di sicuro, non mi serbano più rancore. Anche perché la proposta dell'orologio rimase lettera morta. Al Prof. Pellegrini — che ora dirige, ottimamente, «Voci» — passo il «testimone»: tra le future inchieste inserisca anche quella sul rispetto dell'orario di lavoro. Gli auguro di avere più fortuna di me.

Ho chiuso (e ricollocato a posto, sulla scaffalatura) l'ultimo volume: quello del trentesimo anno di «Voci», che per me è stato anche l'ultimo come suo direttore. Adesso, mi accingo a concludere la mia vita ferroviaria per limiti di età. Finito il tempo delle speranze e delle ambizioni, comincerà la stagione dei ricordi, molti dei quali sono raccolti e conservati in questi 28 volumi.

Dategli un'occhiata: sono bellissimi anche per tutti voi della nuova generazione.

Paolo Benzoni Presidente della FEIEA

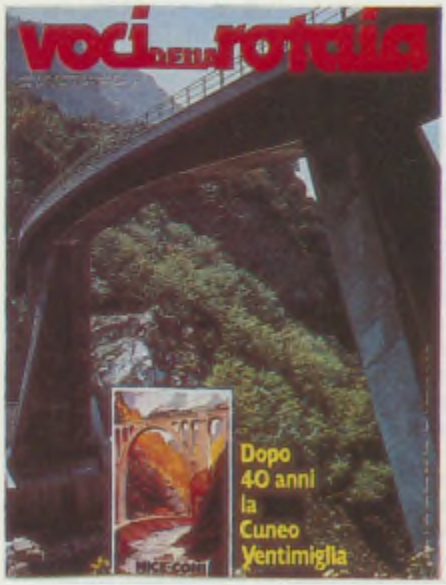
Anche l'ASAI (Associazione Stampa Aziendale Italiana), cui aderisce «Voci della Rotaia», compie trent'anni. Costituita nel 1955, l'Associazione ha visto via via accrescere la sua importanza editoriale. Attualmente aderiscono all'ASAI più di 150 periodici aziendali, che complessivamente stampano 17,5 milioni di copie all'anno. Proprio in queste settimane l'ASAI ha ottenuto un prestigioso riconoscimento internazionale. Il suo Presidente, Dott. Paolo Benzoni, Vice Presidente e Amministratore Delegato della SIP, nel corso del congresso svoltosi a Monaco è stato nominato Presidente della FEIEA (Federation of European Industrial Editors Associations).

Un viaggio lungo dodicimila pagine

di MARCELLO BUZZOLI

No, non era elegante l'aspetto tipografico del giornale aziendale delle FS che vide la luce il 15 gennaio 1955. Si chiamava Noi della rotaia e contava appena otto pagine.
No, non era bello il titolo che campeggiava su tutta la prima pagina: *Parliamoci a cuore aperto*. Un'esortazione troppo patetica che sapeva di anatomia e di chirurgia con quel richiamo al muscolo cardiaco che per convenzione è la sede degli affetti.
Chi volete incantare? dissero i soliti furbi. E cestinarono quel foglio in bianco e nero che, a sentir loro, odorava lontano un miglio di paternalismo. Ma quelli che non si fermarono ai titoli e lessero il primo numero, e poi i successivi, giunsero a conclusioni meno affrettate. Con tutti i suoi difetti, quel giornale difendeva la dignità dei ferrovieri e li faceva sentire partecipi di una grande comunità di lavoro. Era un mezzo d'informazione, ma anche di collegamento sul piano umano, che giungeva in tutti gli impianti, fino all'ultima stazione sperduta tra i monti e all'ultima casa cantoniera. Pur con una buona dose di prevenzione, era difficile sospettare occulti disegni del padronato in un'Azienda statale dove non sussiste la contrapposizione tra capitale privato e lavoro.
L'Azienda non è un'entità astratta, non è un demonio o un angelo. È la sintesi di quanto dobbiamo porre in comune con gli altri per ottenere un risultato che è appunto per il benessere di tutti.
Le funzioni gerarchiche e di comando vanno intese come assunzione di maggiore responsabilità e non come mezzo di controllo repressivo verso i collaboratori.
Il periodico dei ferrovieri, col suo abito dimesso in bianco e nero, proponeva verità come queste, semplici ed incontestabili.
Che i più validi suggerimenti per migliorare le procedure del lavoro tecnico e amministrativo possano provenire dagli operatori di base è assiomatico. Proprio in questi giorni di profonde revisioni imposte dalla riforma istituzionale FS abbiamo udito autorevolmente caldeggiare la costituzione di «circoli della qualità» nei quali coinvolgere i ferrovieri in uno sforzo d'avvio che consenta di utilizzare al massimo il *«know-how diffuso e disperso a livello individuale»* (Il Popolo del 14 luglio 1985).
Con trent'anni di anticipo, il periodico aziendale scriveva nel suo primo numero: *«La sociologia moderna accusa le grandi organizzazioni d'ingenerare nel personale che lavora un senso di anonimato, d'inutilità, d'impotenza, che definisce come complesso di frustrazione (...). È noto né vale la pena d'insistervi che alcuni dei più importanti progressi tecnici dell'industria moderna sono nati in angoli oscuri di oscuri reparti di fabbrica (...). In un complesso di 160 mila persone, qual è quello ferroviario v'è da trovare assai di più»*. È lo stralcio di un articolo del compianto Cesare Zappulli che nel 1955 era ancora funzionario ferroviario e di lì a poco sarebbe diventato figura di primissimo piano del giornalismo nazionale. Non è la sola firma di

L'ON. MORO ALLA 9ª GIORNATA DEL FERROVIERE



spicco. Altre ne ricorrono sulle nostre pagine, ieri come oggi. Non ci mettiamo a farne l'elenco per evitare omissioni e perché il giornale, qualsiasi giornale, è la somma dell'apporto di tutti i redattori e collaboratori, parola dopo parola, in una continua misura di titoli e di colonne.

Col numero di gennaio 1958, il periodico aziendale cambia la propria testata, diventando Voci della rotaia. Si presenta in una migliore veste tipografica, con più pagine e la copertina a colori. Non canta la serenata ai potenti, è aperto a tutte le opinioni ed equidistante dai punti di vista contrastanti che si sforza di riferire obiettivamente, senza sposare alcuna tesi. Crescono i consensi e due anni dopo arriva la prova del nove o, se volete, il test inappellabile per misurare l'indice di gradimento. Finisce la distribuzione gratuita a tappeto. Il giornale sarà inviato soltanto a quei ferrovieri che sottoscriveranno l'abbonamento. Il prezzo da pagare è minimo, ma il risultato egualmente significativo. Il giornale non va più ad anonimi destinatari, ma a singoli lettori che, con una libera scelta, abbiano dimostrato di apprezzarlo o comunque di volerlo. Gli abbonamenti arrivano a valanga, quasi centomila. (Sono andati poi sempre crescendo e in parallelo sono aumentati anche gli abbonamenti dei lettori esterni).

Fin dall'inizio, tra i motivi conduttori del nostro periodico emergono, da una parte, la rivalutazione del fattore umano e, dall'altra, la piena assunzione dei grandi problemi del trasporto su rotaia in un mercato che già mostrava accentuati segni di squilibrio tra i vettori. Due motivi che s'integrano con la descrizione delle nuove opere, dei nuovi mezzi d'esercizio e dei programmi di attività. E poi le cronache dei grandi avvenimenti, tristi e lieti, che interessano non solo le ferrovie ma tutta la nazione. Infine gli spazi culturali propriamente detti con le rubriche del cinema, della letteratura, la saggistica, ecc.

Di questi e di altri temi, che ricorrono nelle pagine di «Voci» durante trent'anni, abbiamo cercato di mettere in luce i più importanti e i più attuali.

Nel numero del novembre 1956 leggiamo un intervento sugli elementi utili a motivare il personale. Vi si afferma che debbono coincidere due elementi: il senso di autorità che non respinga ma avvicini e la comprensione che tenda all'eguaglianza anche nelle differenziazioni di grado ed ufficio. Perché abbiamo voluto ricordare proprio questo lontano articolo? Il giornale si è sempre adoperato affinché proposizioni del genere non rimanessero soltanto teoriche. Tutte le aspirazioni dei ferrovieri, i motivi di disagio e d'insoddisfazione sono stati sistematicamente pubblicizzati senza censure ed attenuazioni. Il livello di esperienza e di professionalità, la varietà delle prestazioni che il trasporto esige sono state del pari evidenziate, sostenendo l'esigenza di equi riconoscimenti in termini di rivalutazione morale e di busta paga. Sull'altro piatto della bilancia, c'è l'evoluzione dello stato giuridico ed economico dei ferrovieri dal 1958 ad

1958. La prima redazione di «Voci della Rotaia». Da sinistra, il direttore Mario Pellegrino, Alberto Ciambricco, il segretario di redazione Ennio Alteri, Mario Casacci, e due collaboratori

"Buon viaggio„ sull'ARLECCHINO

Tre importanti avvenimenti ferroviari nella giornata del 23 luglio: consegna di nuove vasche ad Ancona, inizio dei lavori per il raddoppio della Verona-Porta S. Giorgio, viaggio inaugurale dell'Arlecchino

Alcune pagine di «Voci». Nasce l'ETR 250. Inizia il servizio delle navi traghetto FS fra Civitavecchia e Golfo Aranci. Un servizio su una linea meridionale: la Paola-Cosenza

oggi, la riduzione dell'orario, la nuova organizzazione del lavoro per il personale di macchina e viaggiante. Vi sono poi altri provvedimenti (mense, ferrotel, assistenza sanitaria, istruzione professionale, ecc.) che toccano gli aspetti umani e sociali del rapporto d'impiego. Anche su tale realtà, che probabilmente non ha soddisfatto tutte le aspettative ma è suscettibile d'integrazioni, «Voci» ha dato di volta in volta puntuali informazioni. E non potrebbe essere diversamente. Diceva un maestro del giornalismo che l'informazione è sacra, il commento è libero.

Nel 1959, viene indetta per la prima volta la «Giornata del ferroviere», una grande occasione d'incontro e di riflessione. Troviamo su «Voci» la cronaca della prima manifestazione che si ripeterà poi ogni anno, mantenendo integro il suo alto significato spirituale.

Nel 1964, nel quadro della campagna internazionale per la sicurezza sul lavoro promossa dall'U.I.C., il nostro giornale offre un notevole contributo di documentazione, mediante interviste in presa diretta con il personale delle Officine, dei Depositi e dei Posti di manovra. *«Per raccogliere le impressioni e le dichiarazioni più spontanee, abbiamo pregato i capi impianto di non accompagnarci durante le nostre interviste e siamo stati accontentati. In sei giorni abbiamo percorso 3500 chilometri, scattato centinaia di fotografie, intervistato centinaia di operai, manovali, manovratori, cantonieri, negli impianti di Torino, Milano, Bologna, Verona, Vicenza, Foligno, Foggia, Napoli, Villa San Giovanni, Messina».*

Sempre ai fini della sicurezza, il periodico aziendale dà inizio nel 1968 ad una serie di servizi *(Anatomia di un incidente)* che, illustrando la dinamica di sinistri realmente accaduti ed originati da un errore umano, intende stimolare la riflessione ed evitare il ripetersi degli stessi errori.

La società italiana cambia e con essa muta anche il contesto nel quale l'Azienda deve operare. La legge che ammette le donne a tutti i pubblici uffici suscita qualche imbarazzo nelle FS, tenuto conto che i compiti dell'esercizio attivo sono svolti tradizionalmente dal personale maschile. È necessario un cambiamento di organizzazione e soprattutto di mentalità. Più volte il periodico aziendale s'interessa della delicata questione. Nel marzo 1978, ricorrendo il settantesimo anniversario della «Giornata della donna», apre le pagine ad un'ampia inchiesta sulla condizione del personale femminile nelle FS. La maggioranza di tale personale si concentra nelle categorie esecutive e di concetto degli uffici. Tuttavia le donne sono presenti in sedici qualifiche professionali e assolvono in maniera generalmente soddisfacente le loro mansioni. Attriti, gelosie di mestiere, scarsa fiducia? Qua e là emergono episo-

NASCE UN NUOVO SERVIZIO

PRORE F.S. SULLA ROTTA CIVITAVECCHIA - GOLFO ARANCI

FERROVIA VIVA: NASCE LA COSENZA - PAOLA

UNA LETTERA DI FRANCESCO OGLIARI

«Un grande libro della vita»

I Ferrovieri ricevono — gennaio 1955 — dall'ingegnere Di Raimondo il primo numero di «Noi della Rotaia»; nel gennaio 1958 l'ingegner Rissone dichiara: «a tre anni di distanza il Giornale ritiene di poter dire serenamente d'aver lavorato con impegno» presentando il primo numero di «Voci della Rotaia»; nel settembre 1985 il trentesimo anno è nelle attenzioni dell'ingegner Misiti.
E i fascicoli li ho raccolti tutti, mese dopo mese, con sincera attenzione. Ora li sfoglio, in una carrellata fra le ansie di tanti, fra nomi e fotografie, tra fatti e parole, tra realizzazioni e mancati concreti programmi.
Quasi un terzo di secolo: un grande amore per la ferrovia e per la Sua Gente, sempre attenta al servizio, al Paese e ai passeggeri secondo i mezzi a disposizione con tante mortificazioni, ad ogni livello di esercizio, nel tempo in cui più o meno interessate Cassandre preannunziavano la prossima decrepitezza del mezzo su rotaia nell'intento di trasferire quanto più possibile su gomma. E tagliavano anche «rami non secchi» che a pochi lustri di distanza desiderano rifiorire. Tanti — gli altri —, rientrano già nella Storia d'Italia con la loro quotidianità costruttiva, con le loro capacità, con le loro abnegazioni spinte, alle volte, al sacrificio della vita.
Nel numero uno si legge: «Giovanni Poli, macchinista di 1ª classe del D.L. di Pavia, nell'impegno di limitare le conseguenze dello scontro ormai inevitabile, restava ai comandi della sua elettromotrice, rinunciando coscientemente ad ogni tentativo di salvezza personale». Oggi sarebbe stato un anziano nonno, forse!
Un titolo: «universalità del problema ferroviario»; e il «Notiziario di Villa Patrizi» con le rubriche, le luci e le ombre.
Il taglio del mensile è divenuto diverso; le idee si sono accresciute e largamente migliorate; l'amore, però non è mutato. Oltre una generazione è passata nella dignità della continuità.
Nuove decisioni; programmi alle volte (ma sempre meno) rispolverati e resi moderni da un tempo «quasi antico» (chè la tecnica corre).
Ma anche nuove volontà, accresciuto dinamismo, ricerca di mezzi finanziari per un miglioramento sostanziale dell'esercizio in un salto di qualità: il duemila è vicino per i più. Un mensile che ha costruito una Storia dei trasporti se si collocano, nomi e fatti, nel grande libro della vita.
«Voci» e sussurri, grida e silenzi: sempre irripetibili momenti da consegnare ai posteri con adamantina equità.
E questo è bello, pulito, costruttivo.
Con tanto affetto e «fedeltà».

di d'incomprensione che però hanno carattere sporadico.
Ma non ci sono soltanto i problemi del personale. «Voci» affronta la realtà dell'andamento dell'esercizio, non ne nasconde le disfunzioni e i punti di crisi e cerca d'individuare quel che può essere migliorato.
Torniamo ancora una volta ai primissimi anni Sessanta. Sotto la pressione dell'opinione pubblica scossa da due incidenti ferroviari (quello di Bonassola e di Voghera) il Parlamento approva il Piano decennale di 1500 miliardi. Tale stanziamento, e quelli assai minori che seguiranno a distanza di tempo, consentono soltanto un parziale ammodernamento e potenziamento. In molti casi si tratta di recuperare il vistoso arretrato tecnico derivante dall'esiguità dei fondi dei bilanci correnti. Il sistema ferroviario italiano perde lentamente di competitività ed efficienza. Non è in grado di fronteggiare la concorrenza del vettore stradale e le esigenze di mobilità che si vanno manifestando con l'addensarsi degli insediamenti industriali in ristrette aree, la cre-

ECCO LA E444

VIAGGIO STORICO

Altri due servizi. Giovanni XXIII, a bordo di un treno speciale, raggiunge Loreto e Assisi. Presentata al pubblico la nuova E 444, la celebre «Tartaruga»

scita degli scambi internazionali, l'espansione del pendolarismo.

Il «Settebello» e l'«Arlecchino» sono conquiste indiscutibili, ma non possono da sole coprire la capacità di trasporto delle FS che è limitata nel settore viaggiatori e del tutto insufficiente in quello merci. Si preparano giorni difficili, anche se non tutti sanno coglierne i segni. Questa contraddittoria situazione (che di lì a poco sfocerà nella crisi che stiamo ancor oggi attraversando) è riflessa nelle pagine del periodico aziendale, per chi sappia e voglia leggerle.

Nell'estate del 1970 prende il via la Direttissima Roma-Firenze. C'è qualcosa di mitico nell'inizio di lavori come questi, dice il Senatore Viglianesi, all'epoca Ministro dei Trasporti. La Direttissima *«nasce esclusivamente da uno stato di necessità, nasce esclusivamente dall'esigenza di evitare a breve termine lo strozzamento del traffico ferroviario sull'arteria Roma-Firenze, traffico che cresce in dipendenza dell'aumentato benessere, dell'aumentata industrializzazione del nostro Paese»*, puntualizza il Direttore Generale, ing. Fienga.

Il periodico aziendale dedica molte pagine all'avvenimento. Nel contempo dà l'avvio al *Viaggio nelle stazioni*, un'inchiesta a puntate che si conclude nel novembre 1970, confermando sostanzialmente le insufficienze della rete italiana. *«A Bologna non esistono problemi diversi da quelli degli altri scali: la carenza di vagoni e di mezzi di trazione nei momenti di punta qui risulta esasperata per la mole di lavoro della stazione»*, dichiara il Primo Aggiunto.

Questo stato di fatto, aggravato anno dopo anno dal processo di obsolescenza, determina disfunzioni a catena che compromettono la regolarità della circolazione. Con un'inchiesta a puntate che si conclude nel luglio 1979, il periodico aziendale esplora le cause dei ritardi dei treni, raccogliendo decine di testimonianze dal Direttore compartimentale al Macchinista. Resta confermato che le cause sono molteplici, non esclusa la minore esperienza del personale di recente assunzione. Ma su tutte predominano le insufficienze delle infrastrutture e dei rotabili. Due anni dopo c'è la grande svolta. Viene approvato il Programma Integrativo che oggi è in pieno svolgimento. Le linee ferroviarie italiane sono un lunghissimo cantiere al lavoro e intanto arrivano anche le nuove locomotive, le nuove carrozze, i nuovi carri merci. «Voci» segue le tappe della ripresa e ne dà conto ripetutamente in numerosi servizi.

C'è un altro imperativo categorico di attualità. Istituire un dialogo permanente con gli utenti, riducendo le code agli sportelli delle informazioni ed eliminando i quadri orario poco leggibili arrampicati in alto sui muri. Se poi il treno si ferma in linea, il viaggiatore ha il diritto di conoscere come e quando ripartirà. Principi sacrosanti e per i quali si sta lavorando all'istituzione di apposite strutture. Sia consentito ricordare che già nell'aprile 1973 (dodici anni or sono) «Voci» squadernava una precisa denuncia. *Nessuno deve sapere?* s'intitola la cronaca di un difficile viaggio al Sud tra interruzioni, ritardi, situazioni d'emergenza. *«Mentre la nostra gente s'impegna allo spasimo per fronteggiarle, il viaggiatore non sa niente, non si rende conto di quello che succede, non sa perché il treno è fermo, se e quando ripartirà, non sa soprattutto come e quanto ci si prodighi per eliminare gli inconvenienti»*. Meriti e demeriti degli Uffici informazioni sono stati poi passati al setaccio (nel numero di agosto/settembre 1981). Nella stazione di Bari, anche nei periodi di punta, c'è un solo sportello. Idem per Brindisi, Lecce e altre stazioni che nel periodo estivo sono mèta di turisti.

Dai fatti di gestione, passiamo a quelli di grande rilievo politico. È forse superfluo ricordare l'attenzione che il periodico aziendale ha dedicato alla prima Confe-

Il primo giorno di Pietrarsa Museo

L'inaugurazione del Museo ferroviario di Pietrarsa, il primo treno sulla Direttissima, la tragedia dell'Italicus, il terremoto nel Friuli. Momenti tristi e lieti nelle pagine di «Voci»

E' partita la direttissima

renza Nazionale dei Trasporti e, ancor più, alla seconda che ha acquistato una straordinaria importanza nella prospettiva del Piano Generale dei Trasporti.
Il risanamento del bilancio FS, le linee a scarso traffico, il regime delle tariffe, la cooperazione interferroviaria nell'ambito dell'U.I.C., della CEMT, della CEE, queste ed altre questioni fondamentali hanno trovato più volte accurate trattazioni.
La complessa trama dei tentativi di riorganizzare le ferrovie riformandone l'assetto istituzionale è stata seguita assiduamente da «Voci» fino alla promulgazione della recente legge che finalmente ha realizzato l'evento tanto atteso e al quale si legano tante speranze. Nel numero di marzo 1965, troviamo la fotografia del Comitato per la riforma delle FS cui sovrintendeva l'on. Nenni che all'epoca era il Vice Presidente del Consiglio. La storia delle ferrovie s'incontra e si compenetra con quella del Paese e non potrebbe essere diversamente.
Sfogliando le pagine del nostro giornale si ripresentano tanti avvenimenti dei quali non possiamo dare che un cenno, mentre affiorano dentro di noi i sentimenti più vari. La bianca figura di Paolo VI che nella notte di Natale celebra la Messa nel cantiere di S. Oreste sulla Roma-Firenze. Papa Wojtyla che nel novembre 1979 giunge con un convoglio speciale dalla Città del Vaticano all'Officina di Roma Smistamento, per assistere alla celebrazione della «Giornata del Ferroviere». Distese e suggestive immagini marine ci restituiscono le ricorrenti cronache del varo delle navi traghetto delle FS. Orrore e commozione riaffiorano, riconsiderando la strage della stazione di Bologna e la catena degli attentati criminali che dal 1974 al Natale dello scorso anno hanno portato la morte e la distruzione sulla Direttissima dell'Appennino. E proprio nelle recenti cerimonie per il cinquantenario della Firenze-Bologna, cui è intervenuto il Capo dello Stato, è stato rinnovato l'omaggio ai caduti, riconfermando la certezza che le forze del lavoro e del progresso civile saranno più forti di quelle della distruzione e della barbarie.

La Redazione di «Voci della Rotaia», oggi. Da sinistra, Tiziana Gazzini, Marina Delli Colli, Anna D'Angelo, Piero Spila e il direttore Francesco Pellegrini

Associazione Nazionale Industrie Elettrotecniche ed Elettroniche

VIA ALGARDI, 2 - 20148 MILANO - TELEF. 02/3264.1 - TELEX: 321616 ANIE

Una associazione moderna ed attiva per la tutela
e lo sviluppo della industria elettrotecnica ed elettronica italiana

Gruppo Trazione e Segnalamento

ANGIOLO SILIANI - ANSALDO TRASPORTI - ELETTROMECCANICA PARIZZI - ERCOLE MARELLI TRAZIONE - FATME - FEME - LUCIANO PARISINI - LUZI - METALMECCANICA LUCANA - MATER - SAB SILIANI IMPIANTI - SASIB - SCARFINI - SIETTE - SOCIETÀ ANONIMA ELETTRIFICAZIONE - TECNOMASIO ITALIANO BROWN BOVERI - WABCO WESTINGHOUSE FRENI - WABCO WESTINGHOUSE SEGNALI

Tutti i sistemi ed i componenti elettrici ed elettronici destinati al trasporto ferroviario, urbano e metropolitano: per mezzi di trazione e trainati, elettrificazione, segnalamento e controllo del traffico

Bando di concorso per l'assegnazione di dieci borse di studio «Ing. Salvatore Ciancio» per laureati e diplomati anno 1985

La SIEMENS DATA S.p.A. ha istituito le seguenti borse di studio intitolate al nome dell'Ing. Salvatore Ciancio, dirigente delle Ferrovie dello Stato tragicamente deceduto nell'adempimento del dovere.

— **Cinque borse di studio di L. 1.200.000 mensili per frequentare un corso di stage teorico-pratico** organizzato dal Servizio Addestramento della **SIEMENS DATA S.p.A.**, per orfani e figli di dipendenti — in servizio o a riposo — delle Ferrovie dello Stato, i quali abbiano conseguito una laurea di indirizzo scientifico, tecnico od economico, con preferenza per coloro che abbiano compiuto studi attinenti al settore dell'informatica e delle sue applicazioni. Possono partecipare anche i laureati di altri indirizzi, i quali documentino di avere compiuto studi specifici in materia di informatica.

— **Cinque borse di studio di L. 1.100.000 mensili per frequentare un corso di stage teorico-pratico** organizzato dal Servizio Addestramento della **SIEMENS DATA S.p.A.**, per orfani e figli di dipendenti — in servizio o a riposo — delle Ferrovie dello Stato, i quali abbiano conseguito un diploma di istituto tecnico o di maturità scientifica, con preferenza per coloro che abbiano seguito insegnamento di informatica. Possono partecipare anche i diplomati di altri indirizzi i quali documentino di avere svolto ricerche o studi in materia di informatica.

I corsi di stage teorico-pratico, con frequenza obbligatoria, avranno la durata di tre mesi e si terranno a Roma o a Milano; il loro programma verrà definito d'intesa con la società SIEMENS DATA S.p.A.

Possono concorrere tutti coloro che alla data di scadenza per la presentazione della domanda di partecipazione abbiano un'età non superiore a 26 anni per i laureati ed a 21 anni per i diplomati. Tale limite è aumentato di un anno per coloro che hanno effettuato il servizio militare.

Le borse di studio verranno assegnate, con decisione insindacabile, dal Presidente del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani (C.I.F.I.) e dal Presidente del Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano (C.A.F.I.), in base ad una graduatoria di merito formulata da una commissione appositamente nominata.

Detta commissione ha facoltà di richiedere integrazioni della documentazione prodotta dai concorrenti. Nell'assegnazione delle borse di studio si terrà in particolare considerazione la condizione di orfano di dipendente delle Ferrovie dello Stato.

Dell'esito dei concorsi sarà data notizia su «Voci della Rotaia» e sulle riviste del C.I.F.I. e del C.A.F.I.

Le domande di partecipazione dovranno essere spedite per raccomandata entro il 1° novembre 1985 al seguente indirizzo:

C.A.F.I. (Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano) - Via Marsala, 9 - 00185 ROMA

Le domande, compilate su carta libera, dovranno contenere i seguenti dati:

— nome, cognome, data di nascita ed indirizzo del partecipante;

— generalità del genitore, dipendente delle Ferrovie dello Stato, con indicazione della qualifica o del profilo professionale rivestito e dell'impianto presso cui presta servizio, ovvero prestava servizio prima del suo collocamento a riposo;

— indicazione della posizione militare e dell'eventuale condizione di orfano del dipendente F.S.;

— specificazione del diploma o della laurea conseguita;

— indicazione della documentazione allegata.

Alla domanda dovranno essere allegati, a pena di esclusione dal concorso, i seguenti documenti:

per le borse di studio riservate ai laureati:

— certificato dell'università dal quale risultino i voti conseguiti negli esami, nonché il punteggio di laurea;

— copia della tesi di laurea;

per le borse di studio riservate ai diplomati:

— copia del diploma, con l'indicazione dei voti ottenuti.

Tutti i partecipanti al concorso sono altresì invitati ad inviare, allegate alla domanda, eventuali pubblicazioni e ricerche attinenti agli studi compiuti in discipline inerenti all'informatica. Di tali pubblicazioni e ricerche si terrà adeguatamente conto in sede di valutazione di merito.

Non verranno accettate le domande di coloro che abbiano partecipato a precedenti concorsi per l'assegnazione della medesima borsa di studio.

LE INCHIESTE
DI **VOCI**

Uno specchio non deformato

Uno sguardo aperto sull'universo ferroviario, ma non solo su quello. Problematiche scomode, spesso scottanti, soprattutto per un organo di stampa aziendale, affrontate sempre con il massimo rigore possibile, chiamando in causa i protagonisti diretti, sentendo le loro voci, mettendo a confronto tesi e pareri. Sono nate così le grandi inchieste di «Voci della Rotaia», come quelle sull'orario di lavoro, sul diritto di sciopero, sul ritardo dei treni, sulle cause, sulle responsabilità, sui possibili rimedi.
Numerose anche le inchieste sul personale: le qualifiche, i giovani, le donne. Un modo per stimolare il ferroviere a parlare di sé, del suo lavoro, delle aspettative e delle speranze deluse; un modo per far conoscere e apprezzare professionalità nascoste eppure indispensabili. «Voci» ha intervistato migliaia di colleghi in tutta Italia, ha vissuto con loro intere giornate negli impianti e sui treni, ha promosso incontri e confronti con i Sindacati e con la Dirigenza.
Per i lettori più curiosi di paesaggi che di uomini, «Voci» ha ripercorso suggestivi e poco conosciuti itinerari ferroviari. «Alla scoperta delle nostre linee», ha fatto spesso rimpiangere il tempo degli spostamenti per brevi tappe, effettuati attraverso percorsi tortuosi e impegnativi. Linee spesso dimenticate, affacciate su paesaggi straordinari che le direttissime di oggi nascondono agli occhi del viaggiatore distratto e frettoloso.
Attenti alle trasformazioni del costume, ai nuovi orientamenti sociali, ai cambiamenti introdotti dalle moderne tecnologie, «Voci» ha anche affrontato tutti i temi all'ordine del giorno del Paese: informazione, assenteismo, sicurezza sul lavoro, criminalità ormai arrivata anche a bordo dei treni.
Un giornale aziendale comunque «fuori le righe», intento ad affrontare temi e interlocutori nuovi, che cerca di non accontentarsi della consuetudine. L'obiettivo è di essere un efficace strumento informativo sulla vita dell'Azienda, ma anche uno specchio non deformato a disposizione dei lettori.

I VENTIMILA E L'ORARIO

OROLOGIO SÍ OROLOGIO NO

Quella dell'orario è sempre stata una questione spinosa. «Voci» ha cominciato ad affrontarla nel 1965, con questo servizio in cui, con molta cautela si parlava di «pallone-sonda». Ma le polemiche ci furono ugualmente

NESSUNO DEVE SAPERE?

Cronaca di un viaggio "difficile" al Sud

Interruzione di linee, ritardi, situazioni di emergenza. Cosa succede quando la circolazione va in «tilt». Ai problemi dell'informazione al pubblico nei casi di disservizio «Voci» ha cominciato a interessarsi con questo servizio del 1973

Una tavola rotonda organizzata da "Voci" sull'auto-regolamentazione del

DIRITTO DI SCIOPERO

Autoregolamentazione del diritto di sciopero. «Voci» organizzò nel 1980 una tavola rotonda a cui parteciparono i sindacati unitari e autonomi

LE INCHIESTE DI **VOCI**

«"Il dovere dei gentiluomini, la cortesia dei re", così la nota definizione della puntualità attribuita al Re Sole. Allora i treni non c'erano, oggi scarseggiano i re». Cominciava così un'inchiesta condotta da «Voci», nel 1979, in vari Compartimenti della rete, sui ritardi dei treni

In più occasioni «Voci» ha affrontato il «pianeta donne». Una questione importante soprattutto in ambiente ferroviario, per anni ritenuto di esclusiva competenza maschile

Inchiesta sulle qualifiche FS

MACCHINISTA: SPESSO UNA VOCAZIONE SEMPRE UN LAVORO DURO

Milano

Un articolo del Direttore del Servizio Movimento

IL CAPOTRENO: UN FERROVIERE

Capotreni, macchinisti, ma anche verificatori, addetti alle biglietterie e così via. Più volte «Voci» ha pubblicato inchieste sulle varie qualifiche. Un modo per conoscere la realtà aziendale e anche per «dare voce» ai diretti interessati

Organizzata da "Voci" una tavola rotonda con i Sindacati

LA RIFORMA DELL'AZIENDA

Una cosa è certa: si deve cambiare

Riforma dell'Azienda. «Voci» ha cominciato a parlarne in anticipo sui tempi, quando molti dicevano che non se ne sarebbe fatto nulla. Qui sopra è il servizio d'apertura, data 1978, in cui chiamavamo a discutere sul tema i rappresentanti sindacali

Qui sotto, altre due copertine di «Voci». Lo strillo richiama la pubblicazione di due inchieste che ebbero molto successo: le nostre officine e gli uffici informazioni

LE RUBRICHE
DI **VOCI**

Le buone abitudini

Controvapore

Una pagina di «Controvapore», la rubrica che nel 1964 suscitò molte polemiche per la sua «irriverenza». Anche quelli erano i «favolosi anni sessanta». Sotto, una delle tante rubriche dedicate ai giochi

SALA D'ASPETTO

Un fatto, una volta che sia stato rubricato, è quasi messo a tacere. Nei giornali, invece, la «Rubrica» è sempre la voce più attiva, il luogo più frequentato, almeno come abitudine.
Fin dall'inizio per «Voci della Rotaia» la rubrica è stata una specie di finestra da cui poter vedere, una tribuna per poter esprimere opinioni, uno spazio neutrale dove confrontarsi. Insomma, molto più che un'abitudine.
Le prime rubriche, negli anni storici, fanno da box postale, da bancone di reception: lettere al direttore, offerte di ospitalità, scambio di alloggi. Per chi poi voglia sapere i come, i dove, i quando, ecco le rubriche che danno consigli: dal come curarsi con le erbe a quando piantare i gerani. Poi arriva «Tuttarete»: è l'occasione per fare, con affetto, anche un po' di pettegolezzo (chi nasce, chi si sposa, chi è promosso). Per i titoli non si riesce a immaginare niente che non abbia un riferimento ferroviario: «Sala d'aspetto», «Carrozza postale», «Binari nel mondo». Negli anni sessanta è il momento di «Controvapore», una rubrica che il curatore, nascosto sotto lo pseudonimo di Brancaleone, definì: «Un angolo di Hyde park, dove parlare di tutto». In realtà Brancaleone era una specie di battitore libero che in modo garbato e scherzoso (ma non troppo) si consentiva di prendere in giro atteggiamenti, situazioni, figure dell'universo ferroviario dell'epoca. Non era aria, e Brancaleone ebbe vita breve.
Con gli anni le rubriche diventano meno circoscritte e esulano dal piccolo mondo aziendale. Si fanno più colte. Adesso parteggiano con il lettore, con i suoi hobby, con le sue preferenze. «Tempo Libero» commenta le ultime novità editoriali, discute di film, segnala dischi e trasmissioni Tv.
La reception di un tempo è ormai diventata un tavolo familiare, attorno al quale colloquiare con il lettore. E con le rubriche «VdR» cessa di essere uno strumento da scrivania per diventare un osservatorio oltre le mura dell'Azienda.

TUTTARETE

«Tuttarete» e «Filo diretto», due modi diversi di dare voce ai lettori. In Tuttarete, piccole cronache dai Compartimenti, fatti privati e pubblici, notizie liete e tristi. Una rubrica sopravvissuta dalle origini di «Voci», in assoluto una delle più seguite

FILO DIRETTO

LE VOCI DEGLI ALTRI

L'INQUINAMENTO, MINACCIA PER L'UMANITÀ

Noi e la Stampa

IL PATTERELLO DEL MESE

«Le voci degli altri» e «Noi e la stampa», ovvero guardare fuori dell'Azienda. I grandi temi sociali, i problemi ecologici, i cambiamenti del costume. E poi quello che dicono i giornali sulla ferrovia. Voci non sempre amichevoli, ma da non ignorare

CASA NOSTRA

PERSONAGGI

Cola Ermanno commediografo di Romagna

A destra, una serie di rubriche. Una grande attenzione per il tempo libero dei lettori, i loro hobby, le loro curiosità. Ma anche attenzione a recuperare un patrimonio di immagini gelosamente conservate nel cassetto dei ricordi

CULTURA & TEMPO LIBERO

CINEMA

Com'è intelligente quel «camaleonte umano»

Alla scoperta delle nostre linee (19)

LA MESTRE TRENTO

«Alla scoperta delle nostre linee», ovvero un modo per percorrere e ritrovare piccoli itinerari dimenticati. La Fano-Urbino, l'Aosta-Pré Saint Didier, la Porrettana e così via. Fatti e misfatti, personaggi, paesaggi, storie molto più che ferroviarie

Un treno nel cassetto

LE INIZIATIVE
DI **VOCI**

Piccole rivoluzioni

L'iniziativa tende a coinvolgere, è sempre una piccola rivoluzione e le rivoluzioni, si sa, producono cambiamenti, quasi sempre positivi. E poi sollecitano a riflettere, a impegnarsi di più.
Queste sono state anche le iniziative editoriali di «Voci»: un modo per coinvolgere i lettori, per farli partecipi della vita del giornale, per renderli protagonisti di piccoli ma significativi eventi della vita aziendale.
La prima iniziativa, quella che avrebbe creato le premesse per un rapporto vero e libero con il giornale, fu di far sottoscrivere l'abbonamento: una cifra minima, quasi simbolica, che comunque metteva di fronte ad una scelta, continuare o no ad essere un lettore di «Voci». Una iniziativa piccola, eppure rivoluzionaria. Gli altri giornali aziendali,infatti, vengono inviati a tutti, indiscriminatamente.
«Voci» invece ha la possibilità di verificare, anno dopo anno, l'indice di gradimento, il legame col suo pubblico, ma può anche contare sulla solidarietà dei suoi lettori. Solo così si può spiegare il grande successo avuto da un'iniziativa come quella a favore dei figli di ferrovieri portatori di handicap.
Ma le iniziative e i concorsi di «Voci» hanno accompagnato la vita dell'Azienda in tutte le sue fasi. A chi se non ai ferrovieri, o comunque a chi ama il treno, chiedere il nome per l'ultimo locomotore? «Caimano», «Tigre», suggeriscono i lettori ed è subito un successo; in redazione arrivano valanghe di lettere, telefonate, segnalazioni, pressioni.
«VdR» sa di contare su molti lettori-baby, perché il treno è sempre il giocattolo più ambìto: a loro chiede di scrivere la «più bella letterina di Natale» o di disegnare la «stazione dei loro sogni». Ancora un grande successo: i tavoli della redazione sommersi da valanghe di buste, disegni, acquarelli.
E se provassimo a cambiare nome a qualcuna delle pietre miliari del vocabolario ferroviario? «Dormitorio», ad esempio, un nome che i ferrovieri pronunciano sempre con maggiore imbarazzo. «Voci» chiede ai suoi lettori di trovare un nome nuovo, più dignitoso e al passo con i tempi: da Transognarvia a Nirvanette, passando per Ghiringiro, Pisolino, Sentinella, si sbizzarrisce la fantasia di migliaia di partecipanti. La scelta cadrà infine su «Ferrotel», un nome moderno ma per niente frivolo. Come dovrebbero essere sempre le vere, piccole rivoluzioni.

Treni, stazioni, ferrovie, viaggi. Un mondo che fa parte dell'infanzia di tutti noi. A rappresentarlo «Voci» nel 1976 chiamò i pittori naif, quelli più spontanei e primitivi, ma anche quelli che vedono con gli occhi chiari dei fanciulli. Il concorso ebbe un grande successo e l'opera vincitrice fu quella di Giuliano Cento: la stazione di Borgoi, dove l'inverosimile sembra più vero del vero

Amici lettori,
diamole un nome!

I risultati del concorso «Diamo un nome alla E 633»

SI CHIAMERA'
«TIGRE»
LA NUOVA LOCOMOTIVA

La vincitrice
è una giovane neo-sposata

Cronache
da una
giungla

Dare il nome ai nuovi locomotori FS è diventata una tradizione per i lettori di «Voci». All'invito del giornale sono sempre arrivate migliaia di proposte. Alcune serie, altre divertite, ma comunque tutte segno di una voglia di partecipare ai grandi avvenimenti aziendali. Tigre, Caimano, Tartaruga... e i locomotori si chiamarono così

Un'altra ricorrente iniziativa di «Voci» è di sentire il parere dei lettori sul giornale. Cosa ne pensate? Cosa vorreste cambiare? Critiche, suggerimenti, apprezzamenti. Il successo di una formula editoriale nasce da qui

«Voci» e i bambini. E i papà ferrovieri: una mitologia sempre attuale. «Questa letterina la metto vicina al thermos che ti ha preparato la mamma». Così scrive Barbara, una partecipante al concorso «letterina di Natale».

Nel 1979 cade uno dei capisaldi del lessico ferroviario. Dormitorio, il vecchio nome che designava i fabbricati adibiti al riposo del personale viaggiante, si trasforma nel più accattivante Ferrotel. A «Voci» il merito di questa piccola e significativa rivoluzione

I GRANDI VIAGGI
DI **VOCI**

Conoscere per capire

I treni, come gli aerei e le navi, appartengono per loro stessa natura soprattutto a chi li usa. I viaggiatori sono gli stessi, un po' ovunque; cambiano invece i paesaggi, ed è questo che rende unico e irripetibile il viaggio.

Nei suoi trent'anni di vita «Voci della Rotaia» ha preso molti treni, varcando confini, attraversando mari e deserti, e al ritorno, puntualmente, ha narrato questi viaggi, queste esperienze, ai suoi lettori. Stiamo parlando dei reportage spesso ospitati nella rubrica «Binari nel mondo», a volte veri e propri diari di bordo del viaggiatore ferroviario di turno.

Il treno sì, ma soprattutto usi, costumi di popoli spesso molto lontani. Abbiamo visto insieme, dal finestrino, il Perù. Abbiamo percorso la valle del Nilo, sulle tracce delle piramidi, e profanato le piste di Allah. Quasi un safari ferroviario gli itinerari nel cuore dell'Africa: Uganda, Cameroun, Etiopia, Nigeria. Dal caldo sole del continente nero al gelido sole di mezzanotte della Finlandia.

L'avventura americana non potevamo che viverla «on the rail road». Nel dubbio — come diceva il titolo di un grande servizio — se il treno sia stato o no «un sogno americano», abbiamo ripercorso itinerari che videro carovane di yankees e Sioux a cavallo, e sui quali oggi sfrecciano i treni dell'Amtrak. Dall'America all'Australia, dalla Malesia, sulle tracce di Sandokan, alla Cina, quando era ancora un continente misterioso. Lungo i binari da Pechino a Canton, su «quel lungo treno rosso», abbiamo trovato abitudini, riti, comportamenti, immutati da millenni, ma abbiamo fatto anche uno scoop, pubblicando la testimonianza fotografica di un disastro ferroviario di cui in occidente non si è mai saputo nulla.

I nostri viaggi sui «Binari nel mondo» sono stati sempre occasioni per confrontarci con altre realtà ferroviarie. C'è capitato di incontrare tecnologie più avanzate, treni più veloci (e puntuali); c'è viceversa capitato di viaggiare su treni che per noi fanno ormai parte della preistoria. Il futuro e il passato, il vicino e il lontanissimo. Viaggiare per conoscere, conoscere per capire meglio e di più la nostra e le altrui realtà.

CINA / 2

Il lungo treno rosso da Pechino a Canton

BINARI NEL MONDO

La Cina e l'India. «Voci» ha sempre cercato di spostarsi molto oltre i confini. Naturalmente in treno

Viaggio nella giungla

binari nel mondo

PERU'

LA FERROVIA SULLA CORDILLERA

binari nel mondo

Quando il treno corre nel mito

binari nel mondo

LA FERROVIA DEL MEDIAZ / 2

Sulla pista di Allah

Giappone, Perù, la Grecia del mito, le piste di Allah, il circolo polare. Centinaia di viaggi di «Voci» alla scoperta di abitudini e costumi non solo ferroviari

BINARI NEL MONDO

Verso il sole di mezzanotte

Testo e foto di Dario Fiorletta

BINARI NEL MONDO

Il rapido delle Ferrovie giapponesi in servizio sulla nuova linea tra Omiya e Morioka. Sotto, viaggiatori nella stazione di Tokyo

Ciliegi e Shinkansen

di Fernando Tilli

Binari nel mondo

La ferrovia,

un sogno americano?

binari nel mondo

IN TRENO ATTRAVERSO GLI USA

L'America scoperta dalle caravelle. L'America riscoperta in treno. Viaggi da costa a costa per itinerari ferroviari che contribuirono a realizzare il sogno americano. Un paese che esplorato al ralenty, cioè dal finestrino di un treno, ci ha riservato più di una sorpresa

VOCIBOLARIO

**Da «Avventura» a «Zerbino»
piccolo dizionario di 30 anni di «Voci»**

A AVVENTURA

Quella ferroviaria sono in molti a desiderarla, ma non bisogna farsi illusioni: non è facile da realizzare. «Voci» lo ha detto e ripetuto più volte, con interviste, articoli, cronache di costume.
Giancarlo Fusco, una volta, su un quotidiano torinese, è arrivato persino a identificare l'avventura di viaggio con l'amore a pagamento.
«Nara racconta di essere sempre in viaggio sulla Roma-Milano e viceversa. I suoi ammiratori li cerca in treno. Da principio frequentava i super rapidi, tipo Settebello e Ambrosiano, poi è passata ai direttissimi che consentono maggior tempo per gli approcci». Ma figuriamoci. «Voci» a quella storia non ha creduto e ha garbatamente polemizzato **(VdR n. 1/1977)** con il giornalista. Anche per difendere il sogno.

B BLACK-OUT

Quello di New York durò ventiquattr'ore e nove mesi dopo ci fu una sorprendente esplosione demografica. È, invece, durato 48 ore quello di Milano Centrale e alla fine è stato cambiato l'intero impianto ACEI dello scalo milanese. All'avvenimento «Voci» ha dedicato un ampio servizio. Il cronista lo racconta così:
«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... il personale di macchina fa sgomberare gli ultimi rotabili... Alle due di notte scatta l'operazione... Alle prime luci dell'alba da ogni parte del parco spuntano decine e decine di squadre. È uno spettacolo eccezionale... Ore 10 di domenica 1° aprile. La stazione comincia a riprendere vita... Alla nove di sera, con molte ore di anticipo, l'ACEI viene consegnata al Movimento». **(P. Spila, VdR n. 4/1984)**

C CENSURA

A «Voci» non esiste. Ma qualche eccezione ha confermato la regola. Cose che capitano in tutti i giornali. Un esempio?
La rubrica «Controvapore», un tentativo di satira così

ben riuscito che non ebbe lunga vita. Leggere per credere:
«Dormitorio che vai sorpresa che trovi. Ti vuoi fare la barba e ti accorgi che lo specchio l'hanno appeso alla parete opposta a quella del lavandino. Ti vai a lavare e scopri che il rubinetto è stato messo all'altezza giusta per batterci la fronte quando tutto insaponato annaspi per cercare l'acqua. Stai per prendere sonno e ti accorgi che l'interruttore della luce si trova accanto alla porta. E allora devi scendere e tornare a letto al buio. Un percorso brevissimo ma sufficiente a farti rendere conto di quanto la stanza, nonostante l'estrema sobrietà dell'arredamento, sia incredibilmente ricca di spigoli. Brancaleone che da parecchi anni li frequenta pensa che sarebbe molto utile fornire ai ferrovieri una Guida dei Dormitori FS, così come ci sono quelle degli Alberghi, dei Motel, dei Camping, con tutte le indicazioni necessarie. Opportuni simboli dovrebbero indicare con chiarezza il grado di scomodità o, se preferite, di scomfort, di ciascun Dormitorio». **(Brancaleone, VdR n. 2/1964)**

DIAVOLO

Diavolo e treno? Praticamente la stessa cosa, dice un esperto demonologo come Ceronetti. Al suo apparire in Francia il treno venne incolpato di ogni immoralità e addirittura di annientare le città. In Cina, nel 1876, il primo tratto ferroviario Wusung-Shangai non ebbe buona accoglienza e i cinesi, piccoli, gialli, non si accontentano di inveire contro ciò che disturba i loro defunti: pazientemente, con le loro piccole mani divelgono i binari, così sarà più difficile ai cattivi spiriti giungere a destinazione.
Ma è davvero così? «Voci» l'ha messo in discussione prendendo, naturalmente, le parti del treno:
«Il treno, il diavolo... Il treno, il mostro... Alla stazione come dire all'inferno. Ma chi si lascia coinvolgere da questa atmosfera di paura dimentica quanto di reale e di buono fa e ha fatto il treno. O vuole dimenticarlo. E che in fondo non sia solo un alibi mostrare di credere ancora al diavolo?». **(T. Gazzini, VdR n. 11/1976)**

EDIPO

«Un professore di storia antica aveva l'abitudine di domandare ai suoi allievi: "Sapete voi in quali circostanze Edipo uccise suo padre Laio, re di Tebe?" "In un incidente di vettura" dicevano gli allievi. "Niente affatto! In una collisione ferroviaria!" Ed il venerabile professore spiegava ai suoi uditori attoniti che le strade della Grecia antica che attraversavano zone fangose, erano provviste di veri binari di legno, formanti delle rotaie cave su cui scorrevano le ruote dei carri». **(R. Marello, VdR n. 4/1962).**
Insomma, la storia delle ferrovie affonda le radici nel mito. E il mito, si sa, ha spesso preso le sembianze di un treno.
Questa storia infinita «Voci» l'ha raccontata tante volte, come fosse una favola, ma con un finale sempre diverso.

FREUD

Era un affezionato utente delle ferrovie, fin da quando era bambino. La sua «scena primaria», la visse addirittura a bordo di un Wagon-lit. Non potendo attingere a fonti dirette, «Vŏci» le ha inventate, immaginando, con un po' di libertà e molta credibilità, uno straordinario viaggio in treno del grande viennese. Suo eccezionale compagno di viaggio niente meno che... Pascoli, col suo fanciullino:
Pascoli: «Il posto piccolino accanto al finestrino è occupato? Ci vedo un cappottino appena lì posato, è distrazione o segno di distinzione?»
Freud: «No, prego, anzi scusi lei, si sieda, anzi si distenda. Io, vede, sto qui dall'altra parte, dietro di lei; non si preoccupi, chiuda gli occhi e mi racconti la sua vita. Soprattutto i sogni». **(P. Cimini, VdR n. 10/1979)**

GIALLO

A «Voci» è andato molto di moda. Casacci e Ciambricco, collaudato tandem di giallisti, hanno accompagnato il giornale per quasi trent'anni. Assassini, indagini, suspence? Niente di tutto questo: il bianco impermeabile del tenente Sheridan ha sempre tenuto alla larga rischi e pericoli.
Quella gialla, del resto, è notoriamente la migliore letteratura da treno. Anche qualche redattore, abituato solo a rarefatte frequentazioni di Borges e Proust, confessa volentieri qualche vizio segreto. Cosa c'è infatti di meglio di un Chandler d'annata o di una Highsmith ultima maniera? Ma quale letteratura di serie B! Giallo è bello, diverte ed esorcizza gli assassini.

HOTEL

O meglio Ferrotel. Un nome giovane, moderno, ormai familiare per tutti i ferrovieri. «Voci» l'ha tenuto a battesimo qualche anno fa bandendo un concorso che riscosse uno straordinario successo. Evidentemente i dormitori avevano fatto il loro tempo. Almeno per il nome. Un florilegio di proposte tra cui è stato difficile scegliere. Alla fine prevalse «Ferrotel». E il cronista di «Voci» si abbandonò alla fantasia.
«... Non nel vecchio e macilento dormitorio, luogo di rimpianti e di morte stagioni, dove i letti vengono fatti usando le panchine smesse dei parchi inglesi e i materassi vengono riempiti con le foglie larghe e cuoiose delle magnolie, ma nel moderno e rutilante, voglioso e muroquarzato «Ferrotel». Bagni singoli, letti anche, ma forniti di comodino per mettere il cappello della divisa e il blocco degli appunti sul quale il personale viaggiante potrà scrivere ora, tra

una nota di servizio e l'altra, «sono felice». **(P. Cimini, VdR n. 4/1979)**

I INARDI

O del paranormale. Popolarissimo personaggio televisivo, «eroe» del Rischiatutto e... medico di Reparto presso il Compartimento di Bologna, Massimo Inardi tra sensazioni ESP e preveggenze, pranoterapia e telecinesi, introdusse sulle pagine di «Voci» l'altra dimensione. Fu una rubrica che ebbe molto successo. Sui tavoli della redazione, di colpo, si rovesciarono decine e decine di lettere inquietanti: visioni, tanti sogni, un po' di allucinazioni. Insomma un problema. Ci sarebbe voluto moltissimo tempo per rispondere a tutti, per accontentare ogni attesa. Inardi, invece, era professionalmente molto impegnato, «Voci» non riusciva a tenere il passo.
E poi ci fu anche dell'altro. Qualcuno, in redazione, cominciò a vedere i fogli volare; le macchine da scrivere, di pomeriggio, facevano echeggiare il loro solitario ticchettio. La rubrica fu sospesa.

L LABIRINTO

L'unico labirinto che non offre scampo è il deserto, dice Borges. E allora la linea meno labirintica della rete, la Direttissima Roma-Firenze, può inaspettatamente trasformarsi in un intricato nodo di notizie tecniche, informazioni sul traffico, dati commerciali. «Voci», ha percorso il «labirinto» Direttissima passo dopo passo, dalla posa della prima pietra all'inaugurazione del primo tronco, seguendo un filo d'Arianna che alla fine arriverà a Firenze.
«La ferrovia è una magica creatura dell'uomo. Pilone dopo pilone la direttissima accorcia le distanze. Avessero potuto usare questa via Leonardo, Caravaggio, Michelangelo e gli altri che si spostavano con difficoltà da Rbma a Firenze per portare opera e ingegno al servizio dei potenti, certo si sarebbero chiesti stupiti: se questa apparente facilità di muoversi in fretta non fosse essa stessa un labirinto». **(P. Cimini, VdR n. 2/1977)**

M MODA

Oggi Trussardi ambienta le sue sfilate a Milano Centrale. E altri stilisti hanno scoperto il fascino degli ambienti ferroviari. Ma chi ha buona memoria ricorda che il treno era diventato una passerella già negli anni Cinquanta. «Voci» mise «Settebelle sul Settebello», già nel 1958. Venne poi, negli anni settanta, il treno della moda. Un treno che riuscì a scompigliare perfino le abitudini domenicali degli italiani. Nel 1972, allo stadio comunale di Paola c'erano solamente alcuni spettatori a vedere la partita. Si guardavano intorno impacciati. Cos'era successo? «Voci» scoprì il mistero. *«Portata da un ragazzino a bordo di uno sgangherato motorino arriva la notizia. Giù alla stazione ferroviaria, intorno a un treno tutto pieno di margherite e belle ragazze, c'è l'intero paese».* **(R. Fusco, VdR n. 3/1972)**

N NAVI

Il treno corre sull'acqua e le isole non sono più isole: le Ferrovie fanno miracoli? No, è la flotta FS che solca il Mediterraneo. «Voci» l'ha seguita in diverse occasioni, anche nei periodi dei lunghi bivacchi estivi dei viaggiatori in attesa di un imbarco. La flotta, d'accordo. Ma chi sono i «ferrovieri del mare»?
«Tutti i nostri colleghi del mare in questi roventi giorni di luglio e agosto sono già impegnati al massimo (...) e a bordo delle nostre navi tutto è pronto per accogliere come si conviene i turisti che da ogni parte d'Italia e d'Europa si stanno dirigendo verso il porto di Civitavecchia. Il nostro viaggio a bordo della Gennargentu e della Gallura ci ha offerto la riprova che i nostri equipaggi e le nostre navi sono in grado di offrire un buon servizio». Il problema, naturalmente, è riuscire a salire a bordo. **(M. Casacci, VdR n. 7/1977)**

O ORIENT EXPRESS

Fascino, mistero, avventura. È l'iconografia classica dell'Orient Express. Ma l'Orient Express ha anche inventato un modo di viaggiare, ha soppresso le frontiere — e favorito intrighi internazionali —, ha introdotto costumi diversi. Un treno, insomma, che tra luci e ombre, ha segnato un'epoca. E il nuovo Orient Express? L'avventura è finita, tutto il resto è cronaca.
«La leggenda dell'Orient Express iniziò il 4 ottobre del 1883: lampade liberty, cuscini di piuma d'oca, velluti, ottoni, tappeti e nella vettura ristorante, tra i sussurri dei camerieri, saettavano gli sguardi di donne bellissime e misteriose. Treno di imperatori e granduchi, marajà e sultani, miliardari gaudenti e ladri internazionali...
Ma le leggende non possono ripetersi a comando e i re in incognito e le ereditiere deluse in amore non viaggiano più in sleeping car». **(P. Spila, VdR n. 4/1976)**

P PERSONAGGI

Grandi e piccoli. Viaggiatori eccellenti e ferrovieri anonimi, tutti hanno avuto il loro spazio su «Voci». Da Hailè Selassiè a Hitler, da Sandro Pertini a Papa Woitjla, da De Gaulle a Podgornij. Ma anche il ferroviere-sceriffo, paracadutista, marinaio di Azzurra, campione di ciclocross. Una collezione di ritratti che non sarà mai completa.

Q QUINDICI

Come i redattori compartimentali. Marello, Battaglia, Pocaterra, D'Andrea, Duzzi, Delli Carri... Citarli tutti è praticamente impossibile: nell'arco di trent'anni se

ne sono avvicendati tanti e ognuno avrebbe diritto a essere ricordato. Ma la miglior forma di ricordo è proprio il «Voci» che oggi celebra il suo trentennale: senza di loro il giornale non sarebbe così e forse non sarebbe nemmeno arrivato a questo importante traguardo.

RAILROAD

Dalla locomotiva «western» ai lunghi convogli merci su cui Jack Kerouac, il profeta della beat-generation, ha clandestinamente girato la California, dalla rivoluzionaria locomotiva del profeta Whitman ai treni delle megalopoli, «Voci» ha percorso con articoli, servizi, reportage, diari di viaggio, le rotaie degli Stati Uniti. Inseguendo il sogno americano. Scrive Whitman:

«Coi suoi più recenti mezzi di trasporto, opere, allacciamenti da un punto all'altro del mondo, / vapore, i grandi diretti, i gas, il petrolio, / questi trionfi del nostro tempo, il cavo sottile attraverso l'Atlantico, / la ferrovia del Pacifico, il canale di Suez, i trafori del Cenisio, del Gottardo, del Hoosac, il ponte di Brooklyn, / tutta la terra allacciata da rotaie di ferro, da linee di piroscafi che solcano i mari universi, / è la nostra sfera, il globo rotante che io reco».

SETTEBELLO

Sì, quello delle «Settebelle» (vedi Moda). La carta vincente, il treno bandiera delle ferrovie italiane degli anni Cinquanta. Il treno della ricostruzione e della rinascita. Sul suo famoso belvedere erano di casa i Vip dell'epoca: dall'alta finanza alla politica, dalla moda al cinema. E di casa c'era anche «Voci», pronto a registrare curiosità, aneddoti, avvenimenti... che non sono mai mancati.

«Voci» ha seguito la vita del Settebello dal primo giorno fino all'ultimo, quando gli dedicò la copertina e un ampio servizio.

Ma la storia non è finita. Anche adesso che ha fatto delle apparizioni sulla Milano-Venezia e sulla Roma-Rimini, c'è ancora chi continua ad evocarlo, mandandoci articoli, foto, ricordi.

Prima e poi sul Settebello dovremo tornare.

TURISMO FERROVIARIO

Una volta era solo un fatto d'élite, poi ci fu un lungo periodo di stasi, interrotto solo dai grandi treni estivi. Le domeniche al mare degli italiani per lungo tempo furono caratterizzate dal treno. Poi vennero la 600 e le autostrade. Il treno diventò soprattutto un mezzo per spostamenti necessari.

«Voci» ha fatto di tutto per smentire i distratti, per rimettere in gioco una carta che sembrava fuori corso. Ora gli avvenimenti gli danno ragione e il turismo ferroviario sembra tornare di moda. Libri, guide, inchieste: tutti consigliano questo «nuovo modo» di scoprire l'Italia.

UFO

Oggetti volanti non identificati. Incontri ravvicinati dei più diversi tipi riempiono da sempre le cronache dei giornali. Una mattina all'alba, gli UFO sono comparsi nei pressi di una stazione, Benevento. Un manovratore Capo dell'impianto giura di averli visti e ha raccontato a «Voci» la sua memorabile esperienza.

«Saranno state le sette e mezza circa e mi trovavo con la squadra di manovra nel piazzale della stazione quando ho notato in cielo, al di sotto di uno strato di alte nubi, un oggetto dalla forma affusolata che si spostava lentamente... Quando l'ho visto non ho avuto alcun dubbio, era proprio un disco volante, un UFO». **(P. Piscitelli, VdR n. 1/1979)**

VOCI DELLA ROTAIA

E naturalmente «Via Libre» e «La Vie du Rail», i giornali delle ferrovie spagnole e francesi che hanno sempre avuto con noi uno stretto rapporto di collaborazione: stessa testata, stesso formato e spesso stessi articoli. Con «Mare Nostrum», inserto culturale comune, per parecchi anni c'è stato addirittura un vero e proprio gemellaggio. E anche adesso per ciascuna delle tre testate, ogni numero delle «consorelle» continua a essere un'occasione di scambio e di stimolo. Insomma, un contributo di cui difficilmente si potrebbe fare a meno.

ZERBINO

«Tappetino che si mette agli usci per pulirsi le scarpe». Questo per il Palazzi. Ma non per il «palazzo». Qual è, allora, la logica segreta degli zerbini? Un elzevirista degli anni '60 la svela su «Voci». *«Come colpiti da una misteriosa epidemia, vanno scomparendo uno dopo l'altro gli zerbini dai corridoi del nostro Ministero. E pensate che solo pochi anni fa lo zerbino fioriva rigoglioso per ogni dove.*

Ce n'erano di tutti i tipi e di tutte le dimensioni. Zerbini da pochi centimetri quadrati — quasi un francobollo — e zerbini sterminati, meravigliosi, zerbini da un ettaro. La loro superficie era direttamente proporzionale al grado di chi occupava la stanza, talché era possibile, guardando d'infilata un corridoio, con occhio esercitato calcolare esattamente quanti Ispettori Capi e quanti Principali vi si trovassero.

Si dice che circolassero proverbi di questo genere «Dimmi che zerbino hai e ti dirò chi sei» «Non parlare di zerbino in casa dell'Applicato», ma certo erano solo malignità messe in giro da chi lo zerbino ancora non l'aveva.

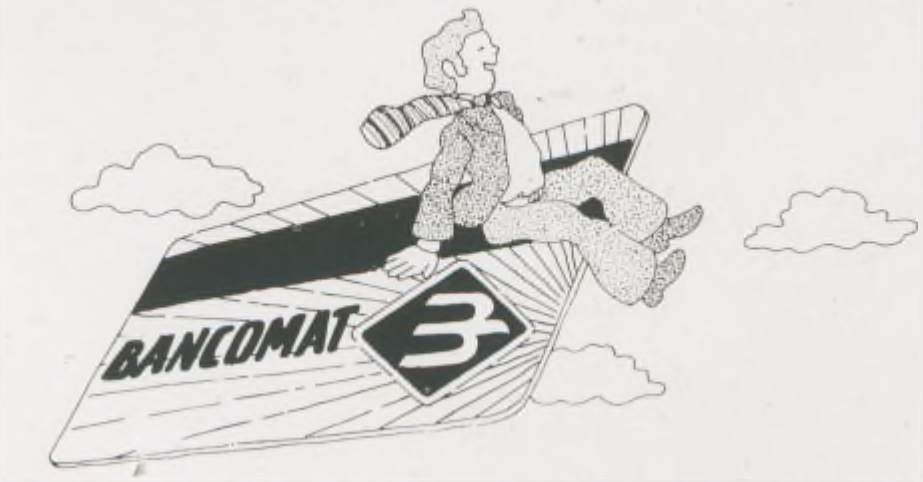
Ne restano ormai pochi, forse si tratta di zerbini «personali», acquistati a proprie spese, pur di non rinunciare a questa insegna di prestigio rincorsa magari per tanti anni. Un fatto è certo però: oggi lo zerbino ha i peli contati. **(Brancaleone, VdR n. 1/1964)**

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

Premio di Previdenza

La Banca Nazionale delle Comunicazioni ha il piacere di annunciare a tutti i Ferrovieri, in servizio od in pensione, che anche per il 1985 ha deliberato uno speciale "PREMIO DI PREVIDENZA" con lo scopo di rafforzare ulteriormente 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 1985 ed il 31 marzo 1986 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 31.12.84 godranno di una speciale rivalutazione del capitale, al momento del loro rinnovo nel corso del 1985, che tradotta in termini finanziari incrementa il rendimento contrattuale di circa il 5,5%.

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

VdR voci della rotaia 9/10

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE DELLO STATO ANNO XXVIII SETTEMBRE-OTTOBRE 1985

ALL'INTERNO

Inchiesta sui «rami secchi»

In Sardegna la «Giornata del Ferroviere»

ULTIMORA

Nominati i vertici delle FS

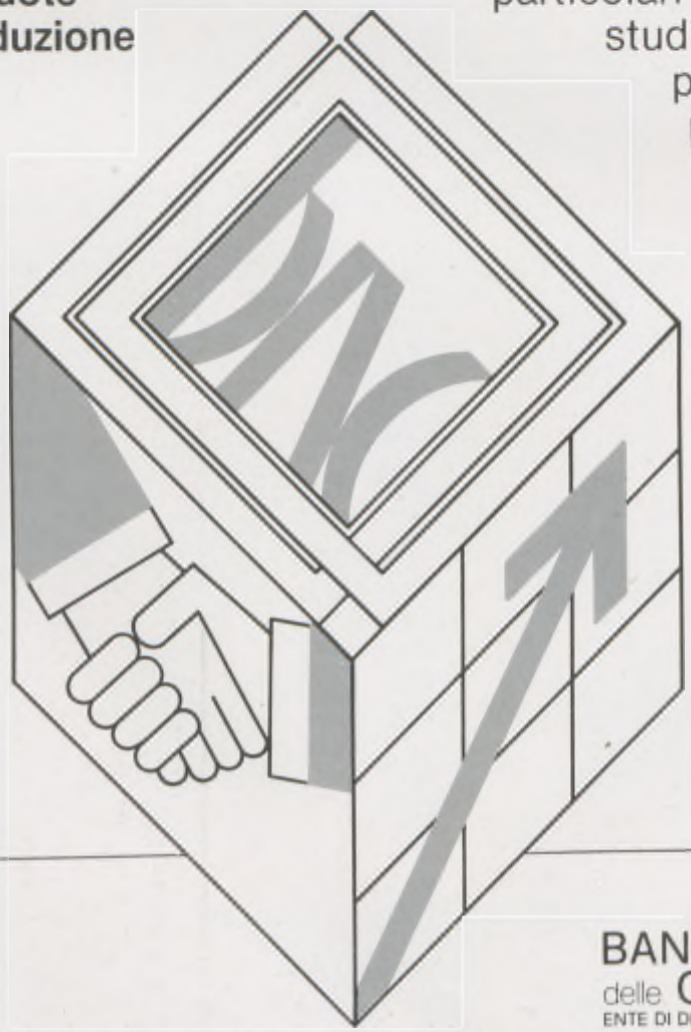
per noi un socio è anche un amico

Tutti i ferrovieri possono diventare soci della Banca acquistando quote di partecipazione al suo capitale. Le quote danno un interesse annuo del **6%**

Le quote equivalgono a denaro contante: all'occorrenza possono essere rimborsate alla pari in ogni momento, presso una qualunque filiale della Banca.

Ai soci della Banca viene liquidato anche per il 1984 uno speciale premio in denaro pari al 10% del valore delle quote possedute con riduzione proporzionale del premio stesso qualora le quote fossero state acquistate nel corso dell'anno.

Chi diventa socio della Banca valorizza al massimo il risparmio e gode di particolari benefici: borse di studio, premi vacanze, premi per concorsi particolari, prestiti a condizioni agevolate, sussidi, ecc.



BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

VdR

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

Direttore responsabile
Francesco Pellegrini

Redattore capo
Piero Spila

Redazione centrale
Anna D'Angelo, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore

Segretario di redazione
Ferruccio Facchinelli

Amministrazione
Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Rita Montuschi, Renato Napoli, Renzo Ramiconi

A questo numero hanno collaborato:
per i testi: Gianfranco Angeleri, Piero Berengo Gardin, Marcello Buzzoli, Franco Delli Carri, Paul Geaton, Claudio Giovanardi, Maria Guida, Armando Noya, Ubaldo Pacella, Giovambattista Pellegrini, Renzo Pocaterra, Emilio Radice, Nantas Salvalaggio, Mario Urpi
per le foto: Antonio Avanzi, Demetrio Costantino, Massimo Dentoni, Bruno Di Giulio, Nello Errica, Anastasio Grillini, Antonio Lampedecchia, Andrea Melloni, Ruggero Piazzolla, Romolo Pinna

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

SOMMARIO

N. 9/10
Settembre-Ottobre
1985

Un treno in transito sulla linea per Chilivani, in Sardegna.
Foto di Demetrio Costantino

Lettere a «Voci» 4

Il nuovo Consiglio di Amministrazione 5

Inchiesta: i «rami secchi»
Come era verde la mia linea 6
Eutanasia delle linee a scarso traffico? 8
di Marcello Buzzoli

Indagine su una linea sotto sospetto 13
di Emilio Radice

Conflittualmente insieme 15
Tavola rotonda - Interviste - Interventi

La Giornata del Ferroviere a Sassari
Insularità non vuol dire isolamento 23
di Franco Delli Carri e Ubaldo Pacella

Un filo fra i nuraghi 27
di Mario Urpi

Le vestirà Giugiaro 28

La Riforma è nelle cose 30

Le voci di fuori
Sulla stampa - L'opinione 32

Un amore difficile 34
di Paul Geaton

Dai Compartimenti 36

Il treno a quadretti: Diabolik 39
di Piero Berengo Gardin

Rubriche 40
Pensioni - Un treno nel cassetto - Tuttarete

Tempo libero 46
Cinema - Televisione - Libri - Dischi

Una foto, un treno 51

Quelli della notte: un grosso successo

Moltissime lettere sono giunte in redazione per commentare il servizio «Quelli della notte» apparso sul numero di giugno di «Voci». Ne abbiamo scelte alcune che ci sembrano abbastanza significative e che ci dimostrano, se ancora ce ne fosse bisogno, che andare a lavorare di notte non è e non sarà mai la stessa cosa di andare a lavorare di giorno. Che nonostante lo sviluppo delle tecnologie, nonostante viviamo in un'era computerizzata, l'opera dell'uomo è sempre necessaria, anzi indispensabile. Per quanto riguarda la lettera del lettore Lancia, è vero, nel riquadro «Villa Patrizi dopo il tramonto» non sono stati menzionati i telegrafisti, i centralinisti, ecc. Comunque, il nostro scopo non era di fare un elenco di «tutto» il personale impiegato di notte, ma solo riportare alcuni esempi emblematici. E il fatto che i movimentisti non siano stati citati non significa di certo che il loro lavoro non sia importante. Lo è moltissimo. Come il lavoro di tutti «quelli della notte».

Egregio Direttore,
sono un operaio specializzato a riposo, di anni 80, già titolare dell'impianto A.C.E. della stazione di Gricignano.
Mi riferisco alla vostra inchiesta «I ferrovieri della notte». Può darsi che mi sbagli per la mia tarda età ma mi sembra che si parli di tutti i ferrovieri notturni meno che di quelli che la notte non la fanno ad ore fisse ma saltuariamente.
Come certamente tutti i colleghi sanno (e parlo specialmente per gli anziani perché mi sembra che oggi il servizio di reperibilità sia organizzato in maniera più umana) l'«apparatista» veniva chiamato a qualunque ora della notte quando qualcosa non funzionava. Nella mia lunga vita ferroviaria sono stato chiamato di notte migliaia di volte e nelle più svariate circostanze.
Spesso questi SOS (perché a volte erano vere chiamate di soccorso urgente in quanto una fila di treni importanti erano bloccati per uno di quei guasti gravi che erano il terrore dei dirigenti di movimento) arrivavano nei momenti più impensati.
A volte erano in atto veri e propri uragani e non era allegro trovarsi soli come cani di fronte a uno scambio che non ne voleva sapere di funzionare... lavorare per regolarlo con una lampada nella sinistra e la chiave nella destra mentre sul binario accanto transitavano treni a tutta velocità. E in quelle drammatiche circostanze bisognava anche firmare gli M 46 al deviatore che veniva a portarteli.
Erano proprio momenti in cui ci si sentiva perduti mentre invece si sarebbe dovuto operare con mente lucida e serena. Il tutto era poi aggravato dalla circostanza che, se la chiamata arrivava in prima serata, si aveva già sulle spalle la giornata lavorativa. D'altra parte, se la chiamata avveniva dopo che avevo riposato poco tempo, era ancora peggio perché agivo con le palpebre cariche di sonno e mezzo ubriaco di torpore.
Come vede, egregio direttore, anche noi vecchi abbiamo fatto il nostro dovere.

Francesco Carrano
Aversa

Cara «Voci»,
sono il capostazione di Parabiago e faccio parte delle ultime leve, quelle dei giovani che sono arrivati in ferrovia da dieci o quindici anni.
Ho letto con molto interesse il vostro servizio sui «ferrovieri della notte» e vorrei dire anch'io qualcosa.
Chi sono i «ferrovieri della notte»? È facile conoscerli: sono quelli che lavorano anche di giorno, con turno rotativo in terza, e quindi permettono il funzionamento dei treni 24 ore su 24; è il personale di macchina e viaggiante; è il personale dirigente che cura la regolarità della circolazione dei treni; è il personale reperibile dei servizi Lavori, Movimento, I.E., Commerciale che viene chiamato in servizio quando si presenta la necessità; è, infine, il personale delle ditte appaltatrici di servizi accessori alla ferrovia. Tutti questi uomini lavorano in condizioni di difficoltà e di stress notevoli. Credo che negli uffici il lavoro di notte sia molto noioso mentre nell'esercizio non c'è mai una notte che sia uguale a un'altra. Almeno all'inizio c'è sempre il senso dell'imprevisto, dell'imponderabile, addirittura dell'avventura. Ma la notte significa anche pericolo in agguato al primo errore. I sensi sono più impegnati, è facile sbagliare specie quando ci sono nebbia, pioggia o neve. Insomma ciò che voglio dire è che chi lavora di notte vive in un mondo del tutto particolare e tanto più faticoso.

Giuseppe Milano
Parabiago

Caro Direttore,
se mi consente vorrei fare qualche osservazione sull'articolo «Ferrovieri della notte» apparso sul n. 6 di «Voci». Nello stelloncino pubblicato a pag. 8 «Villa Patrizi dopo il tramonto» vengono citati i lavoratori addetti alla portineria, alla vigilanza, all'autorimessa. Purtroppo all'articolista deve essere rimasta nella penna una parte dell'elenco, quella riguardante il personale «tecnico».
Si è mai chiesto l'articolista chi è che fa da tramite tra l'esercizio ferroviario e l'alta dirigenza aziendale «dopo il tramonto»? Mi consenta di dirgliélo.
Anche in piena notte, ogni notte dell'anno, sono quei ferrovieri (Capistazione Coordinatori, Telegrafisti, Centralinisti) che rendono viva e vitale Villa Patrizi anche «dopo il tramonto», sono quei movimentisti che operano oscuramente in settori vitali senza avere neanche la soddisfazione che si sappia della loro esistenza.

Bernardo Lancia

Spett. Redazione,
sono un vecchio pensionato, molto vecchio, che vive di ricordi. Quando fui assunto in ferrovia come allievo capostazione avevo 18 anni e mia madre pianse per il figlio perduto, così diceva lei, mentre mio padre un po' più rassegnato mi ricordò che la ferrovia era un «pane di ferro». Iniziai nella stazione di Giulianova con l'incarico di occuparmi del telegrafo Morse che allora non conoscevo affatto. Tutti mi guardavano con spirito di tolleranza, quasi di compassione. Messo subito al turno di notte sotto la guida di un Capo Stazione Aggiunto restai al telegrafo per sette giorni e sette notti consecutive con cambio turno senza sostituzione: una cosa massacrante. Passavano i giorni, passavano le notti, ma le cose per me non miglioravano, anzi, il polso della mano destra ormai mi si era bloccato. Trasferito poco dopo a Senigallia, ed esaminato, fui naturalmente subito bocciato alla prova di telegrafo. Ero esasperato! Ricorsi pertanto ad un espediente banale che però a dispetto di tutti funzionò e mi tranquillizzò un poco. Educai la mano sinistra e imparai in poco tempo a trasmettere con questa i segnali dell'alfabeto Morse. Prova e riprova andai sempre migliorando e nella seconda prova d'esame fui approvato dai miei esaminatori che si fecero una bella risata: ero già arrivato ad essere considerato un bravo telegrafista. Molti si sbalordivano ma io per dieci anni feci il mio lavoro con la mano sinistra. Col tempo poi rieducai anche la destra che non frappose più ostacoli.
In seguito fui Capo Stazione dirigente di movimento per circa 28 anni consecutivi e di servizio notturno, con turni in terza principalmente, ne ho fatto una scorpacciata. Verso il 1913 il servizio notturno per i movimentisti era ricompensato con lire 0,40 per ogni ora.
Io mi auguro e spero che i giovani di oggi siano trattati tanto bene per quanto male siamo stati trattati noi al nostro tempo. Grazie di cuore.

Lettera firmata

Nominati i nuovi vertici aziendali

Lodovico Ligato Presidente dell'Ente Ferrovie dello Stato

Un'occasione di svolta

Con il giornale già composto e in stampa, è giunta la notizia delle nomine ai vertici dell'Ente Ferrovie dello Stato.

Accogliamo con viva soddisfazione queste nomine che assicurano alla riforma tempi e prospettive certe di attuazione. Un evento che conforta le attese di chi, nell'Azienda e nel Paese, alla riforma crede davvero, e cancella timori e perplessità, talora strumentali, che cominciavano a circolare.

Mentre ci riserviamo di tornare ampiamente con notizie e commenti sull'avvenimento, rivolgiamo il saluto più cordiale al Presidente Ligato e a ciascuno dei Consiglieri, tutti portatori di professionalità, esperienze e impegni maturati in contesti diversi, certamente preziosi per il decollo del grande progetto di trasformazione che è la riforma delle FS: occasione irripetibile di svolta per chi nell'Azienda ferroviaria lavora e, più in generale, per il futuro dell'intero trasporto pubblico nazionale.

L'insediamento del nuovo Consiglio di Amministrazione apre una decisiva fase «costituente» per le ferrovie, che dovranno dotarsi di strumenti e modelli anche culturali fortemente innovativi. A questo impegno porterà un contributo prestigioso il nuovo Direttore Generale Giovanni Coletti, al quale pure «Voci» rivolge un saluto e un augurio caloroso.

Le occasioni, ora, per far ciascuno la propria parte non mancheranno; e il nostro giornale svolgerà il suo ruolo con l'entusiasmo e l'impegno di sempre.

Francesco Pellegrini

Il Consiglio dei Ministri, riunito nella seduta del 14-11-1985, ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Presidente: *Lodovico* ***LIGATO,*** *giornalista, Parlamentare, è stato relatore alla Camera della legge di riforma delle FS.*

Consiglieri:

Francesco ***BAFFIGI,*** *Amministratore Delegato dell'Interporto di Rivalta Scrivia.*

Antonio ***CALDORO,*** *Presidente dell'INT, è stato Sottosegretario ai Trasporti.*

Giulio ***CAPORALI,*** *Consigliere d'amministrazione FS uscente.*

Fabio ***CIUFFINI,*** *Membro della Commissione del Piano Nazionale Trasporti, è stato Parlamentare.*

Giovanni ***D'IPPOLITO,*** *Direttore della IV Unità Speciale FS.*

Alfredo ***LI VECCHI,*** *Docente di Storia dell'Economia all'Università di Palermo.*

Guido ***MAZZUOLO,*** *Docente di Economia Politica all'Università di Napoli.*

Pietro ***MERLI BRANDINI,*** *Segretario Confederale della CISL.*

Luigi ***MISITI,*** *Direttore Generale FS uscente.*

Ruggero ***RAVENNA,*** *Presidente dell'INPS uscente.*

Gaspare ***RUSSO,*** *è stato Presidente della Regione Campania.*

Bruno ***TREZZA,*** *Docente di Economia Politica all'Università di Roma.*

Il Consiglio di Amministrazione è integrato dall'Avvocato Generale dello Stato, Giuseppe ***MANZARI,*** *e dal Col. Gualtiero* ***CORSINI*** *dello Stato Maggiore dell'Esercito.*

Con la costituzione del nuovo Consiglio di Amministrazione, il Prof. Giovanni COLETTI è stato nominato Direttore Generale.

Il Presidente delle Ferrovie dello Stato, Ligato, con il Ministro Signorile

Sul prossimo numero «VdR» dedicherà un ampio servizio all'avvenimento

Come era verde la mia linea

Disservizi, disagi, traffico scarso, costi ingenti. I cosiddetti rami secchi sono di nuovo all'ordine del giorno. Ci sono linee indispensabili, altre superflue che costano annualmente 110 milioni a passeggero. C'è infine la possibilità di ridisegnare la mappa delle ferrovie italiane. Con quali modalità? Con quali prospettive? VdR cerca di spiegarlo.

Asfogliare le rassegne stampa di questi giorni sembra di stare in casa, la domenica pomeriggio. Le partite di calcio sono finite da poco e alla televisione Paolo Valenti inizia i collegamenti con le sedi regionali RAI. Un fiume di polemiche, di rigori non concessi, di gol mancati e arbitraggi sfavorevoli. Quasi sempre a danno della squadra di casa. Ma quale giornalismo sportivo? Sono cronache dall'interno del tifo? Giudizi obiettivi e faziosità in equilibrio precario.

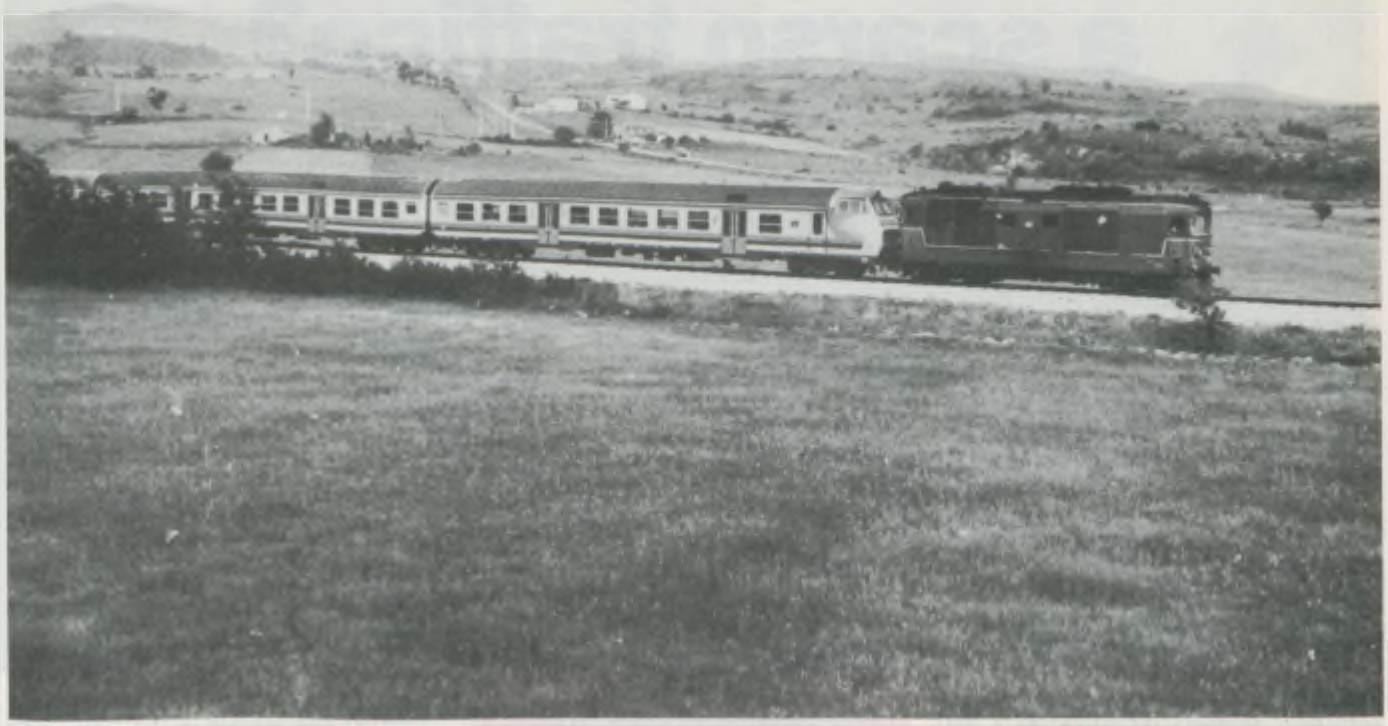
Nelle rassegne stampa che circolano sulle scrivanie del Ministero dei Trasporti succede qualcosa di simile. Il tema riguarda i «rami secchi», e a dibatterlo sulle pagine dei giornali non sono Bubba, Necco, Carino e Castellotti, ma amministratori, sindaci, comitati di cittadini, associazioni di utenti, pro-loco. «Questa ferrovia non si tocca», «Ma quale soppressione? I rami secchi devono rifiorire». A mettere insieme questo mosaico di doglianze e invettive, di recriminazioni e minacce, viene fuori un quadro assolutamente inatteso. Una rete ferroviaria rigogliosa e senza problemi, potenzialmente perfetta e produttiva. Sono secchi solo i rami degli altri. Linee disagevoli? Traffico scarso? Ma chi lo ha detto? Nessuna linea è superflua, anche quelle più dimenticate e obsolete.

Ma è solo un'impressione. Le prime pagine degli stessi giornali intonano una musica diversa. Il nuovo Ente delle Ferrovie dello Stato non può continuare a battere le strade di sempre. Strategie nuove. Leggi di mercato. Bilancio in pareggio. Competitività. Managerialità. È così tutti i giorni. Lo stesso problema visto d'insieme e vissuto nel particolare. Una schizofrenia tipica del nostro Paese. Da un lato l'attesa del nuovo, dall'altra la pigra lotta per la conservazione dell'esistente.

Una cosa però è certa, la cosiddetta questione dei «rami secchi», con la complessità dei problemi che comporta e le scelte che impone, ha un'importanza decisiva. In gioco non ci sono solo alcune centinaia di chilometri di linee improduttive, ma una nuova concezione imprenditoriale, una diversa organizzazione delle risorse. È su una questione come questa — certamente delicata, forse anche impopolare — che il nuovo Ente, già dal suo esordio, si trova a misurare gran parte della sua credibilità e della sua capacità di intervento. Una scelta da affrontare comunque, ma senza demagogie né partiti presi.

Tanto più che leggendo la relazione elaborata dalla Commissione istituita dal Ministro dei Trasporti con l'incarico di studiare la questione e avanzare proposte, appare chiaro che non si tratta tanto di un problema di «rami secchi» quanto dell'obbligo di fornire al Paese un sistema integrato di trasporti il più possibile efficiente ed economico.

L'operazione «linee a scarso traffico», infatti, avrebbe poco senso se non fosse inserita in una strategia propositiva, che punti all'obiettivo di accrescere la potenzialità complessiva della rete e non diminuirla. Ma come attuare questo dettato elementare? La relazione indica una strada: puntare alla concentrazione della domanda, essere più sensibili al «mercato» che alla «produzione». E si dovranno produrre quei servizi che rispondono a una strategia di offerta mirata all'acquisizione di una domanda, almeno potenziale. È prioritario quindi analizzare con attenzione l'attuale distribuzione della domanda di servizi ferroviari. E un identikit di massima è già possibile. Esistono numerose relazioni «forti» tra i centri maggiori del paese che oscillano fra i 200 e i 300 Km assorbendo il 60% della domanda intercity, mentre le stesse relazioni «forti» diminuiscono sulle distanze medio-lunghe (tra i 450 e i 700 Km). C'è poi una consistente domanda di servizi pendolari concentrata sulle principali aree metropolitane. Una domanda distribuita sul territorio in modo non omogeneo: l'80% del traffico tocca il 37% della rete e riguarda il 27% delle stazioni. Il 50% del traffico pendolare si svolge su sei città: Milano, Torino, Bologna, Roma, Napoli, Bari. Una distribuzione del



traffico che tocca i maggiori livelli di concentrazione su circa il 20% della rete, con un evidente effetto di strozzatura per l'intero sistema. Una distribuzione determinata soprattutto dalla dislocazione territoriale delle attività economiche e dei centri urbani. È finita ormai l'epoca da prima rivoluzione industriale in cui era la presenza del treno a favorire il fenomeno dell'urbanizzazione e lo sviluppo industriale ed economico.

Come far fronte, allora, a una situazione del genere? Aumentando la capacità di trasporto sulle relazioni a forte concentrazione di domanda? La conseguenza sembrerebbe logica, quasi un sillogismo aristotelico. I chilometri di rete ferroviaria fuori dal giro di questa domanda «forte» non potranno, per forza di cose, assumere una funzione fondamentale e richiedere particolari attenzioni. Questo, però, non vuol dire «tagliare e basta», ma aprire una fase interlocutoria in cui valutare le esigenze di una domanda meno concentrata (e tendenzialmente meno adatta ad essere servita dal mezzo ferroviario) e la convenienza effettiva (per la collettività e per le FS) a continuare a servirla con il treno.

Una nuova mappa

Dietro la questione dei «rami secchi» in realtà c'è l'opportunità di ridisegnare la mappa delle ferrovie italiane. Un'opera che le FS non potranno fare da sole, ma con la collaborazione delle Regioni e degli altri Enti locali. Anche per questo motivo è assolutamente necessario uscire dall'ottica antica e campanilistica secondo cui «il mio ramo è più verde del tuo», per approdare a una più serena valutazione in vista di un risultato che è nell'interesse generale.

In conclusione, come saranno le ferrovie di domani? Proviamo a immaginarle sulla base dei documenti a disposizione e con un pizzico di ottimismo.

Su una rete di circa 8.000 Km sfrecceranno treni veloci e puntuali a garanzia delle esigenze di mobilità, puntualità e produttività del Paese. Una rete moderna, costruita a misura dei bisogni della clientela, gestita con criteri e obiettivi commerciali.

Ci sarà poi una seconda rete di circa 6.000 Km che risponderà agli obblighi di servizio pubblico dell'Ente. Anch'essa avrà una gestione «a misura», ma con criteri meno commerciali e più di ordine sociale (pendolari, studenti ecc.). Esiste, infine, una terza rete che per il momento è quella «sotto osservazione», prima di diventare «a rischio», dato che le FS non potranno mai più permettersi di gestire linee che costano annualmente 110 milioni a passeggero. Potrebbe diventare una rete fantasma, dove corrono i ricordi e crescono le erbacce. Oppure potrebbe essere percorsa solo da qualche carro merci. Oppure, preferiamo pensare a interventi regionali e a soluzioni alternative (linee turistiche ecc.). Meglio una linea gestita da un imprenditore intraprendente che una linea dimenticata. E se poi qualcuno avesse altre idee, proposte diverse, bé le tiri fuori. Ma senza perdere tempo. Presto potrebbe essere tardi. Questa volta le ferrovie vogliono fare sul serio. □

Eutanasia delle linee a scarso traffico?

di MARCELLO BUZZOLI

Lo spazio umano nel quale viviamo è sempre più gremito di «discorsi», divulgati dalla televisione, dai giornali, da venditori di oroscopi, da esperti di vario genere e variamente affidabili.
Agglomerati di parole, di opinioni, di sentenze che non realizzano una vera comunicazione sociale, svolgendosi sotto il segno della chiusura, della tetraggine, dell'esibizionismo e perfino dell'intolleranza, come se ciascuno ritenesse di detenere in esclusiva la formula della verità.
Guerra nucleare, droga, terrorismo, disoccupazione giovanile, politica economica del Governo, ecc. L'importanza di questi temi rapidamente si degrada in quanto nel dibattito, nella polemica, prevale tra gli interlocutori una sorta di reciproca sordità, d'impermeabilità, col sottinteso dilemma del prendere o del lasciare. Si aggiunga che una ridda di dati discordanti, di cifre fantasiose, nonché il divario tra statistiche ufficiali e realtà sommersa, contribuiscono ad aggravare il disorientamento e la disinformazione, togliendo credibilità a questioni che in definitiva coinvolgono, più o meno direttamente, ognuno di noi.
Nella bufera sollevata dalla proposta di legge finanziaria e dai contestuali provvedimenti per il riequilibrio della spesa pubblica, un notevole esempio di travisamento dei dati di fatto si è avuto a proposito degli ipotizzati tagli alle linee secondarie delle ferrovie statali. Si sono levate grida di allarme ed invettive. Hanno rintoccato campane a morto, per piangere sui «rami secchi» destinati al rogo, e campane a martello per incitare alla lotta e alla resistenza.
Invece di misurarsi sui fatti e sulle cifre, per quel che sono e per quel che significano, si è preferito fare il processo alle intenzioni, pubblicare elenchi fantasiosi, e destituiti di fondamento, con nome e cognome delle linee moriture. Le esigenze di mobilità dei lavoratori pendolari, pur apprezzabili, e le preoccupazioni sociali, ecologiche e turistiche, egualmente importanti, sono state strumentalizzate e distorte. I proclami di guerra si sono alternati ai toni elegiaci. Si è parlato dei trenini che attraversano luoghi d'incontaminata bellezza, costeggiando cascine, paesaggi agrari e collinari e «*boschi ricchi di piante medicinali e odorose, presenti tutto l'anno*».
L'atteggiamento responsabile e prudente assunto dal Governo e dall'Azienda FS è stato completamente ignorato e la stampa, tranne pochissime eccezioni, ha preferito navigare in superficie, inseguire le analisi serie e gli approfondimenti.
Ora che, bene o male, la bufera d'autunno è scesa di tono, conviene riprendere pacatamente l'intera questione che ha origini remote e ha dato filo da torcere (e continua a darne) non solo alle FS ma un po' a tutte le ferrovie. A cominciare dal 1960, nessuna Rete poté sfuggire ai colpi inferti dall'aumento dei costi di personale e di esercizio e dalla perdita di sostanziose quote di traffico fagocitate dai vettori concorrenti.
In Inghilterra, l'autosufficienza economica delle ferrovie apparteneva alle più gelose tradizioni, come il rispetto per la monarchia e il tè delle cinque. Perciò l'opinione pubblica apprese con un certo disagio che sui libri contabili delle *British Railways* erano apparse, per la prima volta, le cifre in rosso del deficit. Presidente delle B.R. fu nominato il dottor Beeching, un asso dell'industria chimica, che mostrò di muoversi con sicurezza anche nel nuovo campo di attività. Elaborò infatti una sua dottrina con idee che oggi sono entrate a far parte delle cognizioni comuni, ma all'epoca erano in qualche misura anticipatrici. La ferrovia doveva volgersi ai trasporti di massa, evitando di trainare due o tre carrozze semivuote su linee secondarie o di portare a destinazione un unico carro merci in qualche stazioncina sperduta. Servizi del genere potevano essere disimpegnati a costi inferiori con i mezzi stradali. Era illogico mantenere un parco rotabili sovradimensionato, lasciarne inoperosa una parte, per utilizzarla soltanto in occasione delle punte di traffico o per i treni straordinari festivi che non ripagano nemmeno i costi di manutenzione. Dispendioso era il traffico in piccole partite e occorreva cambiare tecnica radicalmente, puntando sulla combinazione della strada con la rotaia. Treni completi a servizio di scali meccanizzati. Autocarri per distribuire il collettame in maniera capillare da porta a porta. Beeching dispose la disabilitazione di scali, stazioni e linee a scarso traffico, riducendo drasticamente anche il personale.

Cosa dice la «Finanziaria '85»

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei Trasporti predispone un piano per la graduale soppressione, in non più di tre anni, sia delle linee a scarso traffico, il cui esercizio non abbia una funzione integrativa dei servizi svolti sulle linee della rete fondamentale, sia degli impianti passivi posti sulle linee della stessa rete.
Il predetto piano deve anche prevedere, entro i suddetti limiti di tempo, la soppressione di eventuali ulteriori obblighi di esercizio non indispensabili a garantire la fornitura di sufficienti servizi di trasporto.
Il Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro, d'intesa con la regione interessata, è autorizzato a dichiarare la risoluzione consensuale ovvero il riscatto delle concessioni le cui linee ferroviarie risultano essenziali al fine di rendere funzionale nel breve periodo l'assetto definitivo di reti integrate nel sistema ferroviario nazionale, assumendo per il 1985 la gestione commissariale governativa anche delle autolinee sostitutive ed integrative esistenti. (...)

Questi duri tagli, pur migliorando l'efficienza operativa, sortirono solo in parte l'effetto più ambito, cioè il risanamento del bilancio. Si disse che erano stati sottostimati gli oneri di riconversione e che, all'epoca, le B.R. non disponevano di parametri validi per calcolare i diversi costi di gestione.

Quando Beeching lasciò la presidenza delle ferrovie e fu nominato Lord non aveva né vinto né perduto. Dal 1960 ad oggi la rete delle B.R. si è alleggerita di circa diecimila chilometri, mentre il personale è precipitato da 514 mila unità a 212 mila. La situazione finanziaria, che era abbastanza soddisfacente, è tornata ad ingarbugliarsi al principio degli anni Ottanta. Vediamo le più recenti battute.

Le Ferrovie britanniche hanno presentato il *Rail Policy*, un piano di ammodernamento e potenziamento con una spesa di 5.500 milioni di sterline, pari a circa 12.400 miliardi di lire italiane.

Il Governo ha replicato con il Rapporto Serpell (predisposto dal Comitato omonimo) che, per ridurre i contributi dello Stato alle B.R., elenca sei scelte, tutte basate sulla chiusura più o meno estesa delle linee. Il Serpell raggiunge involontari effetti umoristici quando afferma che si potrebbe conseguire addirittura un utile, riducendo la rete dagli attuali 17.400 chilometri a poco più di 2.500 (Ma a questo punto converrebbe... sopprimere le B.R.).

Prima di passare all'Italia, diamo ancora uno sguardo alle altre Reti europee.

La politica inglese dei drastici tagli non ha trovato epigoni nel Continente.

La Francia, l'Olanda, la Svizzera ed altri Paesi hanno preferito tenere sotto controllo il mercato dei trasporti, imponendo dei limiti al traffico autostradale delle merci pesanti. (È appena il caso di notare che provvedimenti del genere corrispondono all'interesse di tutti e non costituiscono un «favore» reso alla rotaia).

Da un raffronto tra i dati del 1970 e quelli odierni, risulta che la rete delle Ferrovie francesi è diminuita di circa 1.500 chilometri; quella belga di 370 chilometri, mentre in Austria e in Olanda le riduzioni sono rispettivamente di 160 e 295 chilometri. Nel 1968 nella Germania occidentale il Ministro dei Trasporti Georg Leber, socialdemocratico, propose la chiusura di 5.000 chilometri di linee delle Ferrovie federali tedesche (D.B.). Ottenne a malapena la soppressione di qualche tronco secondario.

Senza esito rimase la richiesta di una sforbiciata ancor più vasta, addirittura 13 mila chilometri, sostenuta dalla stessa D.B., probabilmente a scopo provocatorio, per obbligare il Governo ad uscire dall'inerzia. La rete D.B. è ancor oggi pressoché integra, estendendosi su circa 28 mila chilometri.

In conclusione, nessuna ferrovia ha subìto amputazioni paragonabili a quelle delle *British Railways*. Però una circostanza molto importante non va trascurata. Nei principali Paesi europei, i servizi ferroviari d'interesse locale, spesso integrati con quelli urbani, costituiscono una sorta di «gestione autonoma» cui partecipano, anche sotto il profilo finanziario, le Amministrazioni provinciali, talvolta con il concorso dei ceti imprenditoriali e commerciali che abbiano interesse ad usufruire di un certo standard di mobilità.

Niente del genere si riscontra in Italia. Anzi, agli approcci delle FS per un decentramento su base regionale è stato risposto picche.

Ma procediamo con ordine.
Fin dagli anni Sessanta, per il razionale impiego degli investimenti finanziari, programmati con i piani di potenziamento, la rete FS è stata suddivisa in tre fasce:
— *rete fondamentale* (circa 8.200 chilometri) che costituisce l'ossatura del sistema;
— *rete complementare* (circa 2.900 chilometri) che ha funzione di apporto di traffico;
— *rete secondaria* (circa 5.000 chilometri) fortemente deficitaria e interessata soltanto dal tre per cento circa del traffico totale.
In termini finanziari, il disavanzo annuo della rete secondaria è rilevante. Si va dai 114 miliardi circa del Compartimento di Torino ai 55 miliardi del Compartimento di Milano, agli 81 miliardi di Napoli, agli 84 di Palermo ecc. per un totale generale che si aggira sui 652 miliardi annui. Non possiamo scendere all'esame di dettaglio delle singole linee. Facciamo qualche esempio. Nel Compartimento di Torino, la Asti - Casale Monferrato (45 chilometri) presentava nel 1983 un disavanzo annuo che scavalcava gli 11 miliardi. Nel Compartimento di Milano, per gestire la Colico-Chiavenna (26 chilometri) le FS sborsano oltre 5 miliardi l'anno. Nel Compartimento di Bari, per far correre il treno sui quattro chilometri della Margherita di Savoia - Ofantino spendiamo più di 4 miliardi l'anno.
Ripetiamo che si tratta di esempi a caso, e senza la pretesa di additare situazioni particolarmente eclatanti, perché il deficit delle linee menzionate è equiparabile a quello di altre linee secondarie.
È superfluo ricordare che il disavanzo in questione grava sulla collettività. Perciò, ai fini del contenimento delle spese, appare logico verificare se e in quale misura convenga sostituire i servizi ferroviari viaggiatori con servizi automobilistici; tanto più che in molte situazioni il costo viaggiatore per chilometro sulle autolinee extraurbane sarebbe sensibilmente inferiore all'analogo costo sulle linee secondarie FS. Naturalmente una sostituzione del genere non può e non deve essere indiscriminata. Ma tenendo conto di numerosi fattori, a cominciare dall'efficienza dei collegamenti stradali alternativi e dell'appesantimento alla circolazione che deriverebbe dall'istituzione di trasporti su gomma aggiuntivi. Inoltre la «scomparsa» del treno in deter-

LINEE NON COMPRESE NELLA RETE NAZIONALE DI INTERESSE GENERALE

Linea	km	U.T. / km	U.T. (migliaia)	Personale (unità) U/km	Disavanzo (milioni di lire)
Pinerolo-Torre Pellice (tratto sulla Torino-Torre Pellice)	17,–	(981)	(52.951)	108 (6,3)	4.512,5
Fidenza-Salsomaggiore	9,–	851	7.662	27 (3,0)	2.330,5
Biella-Santhià	26,7	834	22.524	140 (5,2)	5.824,–
Foggia-Manfredonia	36,3	809	29.107	112 (3,0)	12.392,2
Albacina-Civitanova Marche (fino Fabriano)	86,6	(769)	73.131	340 (3,9)	11.444,–
Schio-Vicenza	29,7	760	23.548	169 (5,7)	7.770,3
Iglesias-Villamassargia	9,–	650	5.844	41 (4,5)	5.475,1
Cantalupo-Brà-Cavallermaggiore	90,–	557	54.559	407 (4,5)	16.136,9
Alcamo-Castelvetrano-Trapani	116,2	521	60.314	239 (2,0)	25.571,–
Bassano-Cittadella-Camposanpiero (tratto Bassano-Cittadella)	29,1	(447)	22.323	86 (2,9)	4.694,3
Colico-Chiavenna	26,3	438	11.372	169 (6,4)	5.362,4
Biella-Novara	50,8	415	21.203	224 (4,4)	6.976,7
Asti-Casale Monferrato	45,0	414	30.232	163 (3,6)	11.127,4
Savigliano-Saluzzo	14,9	413	6.189	84 (5,6)	2.234,8
Monza-Molteno (tratto della Monza-Lecco)	29,2	(379)	11.345	194 (6,6)	5.879,6
Margherita S.-Margherita S.O.	4,2	376	1.500	42 (1,0)	4.026,1
Susa-Bussoleno	7,5	375	3.003	36 (4,8)	2.199,8
Roccasecca-Avezzano	79,5	366	28.887	265 (3,3)	11.994,1
Val Savoia-Caltagirone-Gela	111,8	365	16.414	338 (3,0)	15.501,9
Albate-Camerlata-Lecco (tratto Albate C.-Molteno)	36,8	(354)	15.851	207 (5,6)	6.681,2
Legnago-Rovigo-Chioggia	103,8	342	19.153	313 (3,0)	9.894,1
Torre Beretti-Cava Carbonara	40,8	341	21.836	190 (4,6)	4.505,9
Ponte delle Alpi-Conegliano	38,1	340	44.790	79 (2,0)	4.831,8
Torre Annunziata-Gragnano	10,0	318	10.503	118 (11,8)	1.842,1
Canicattì-Siracusa	264,9	305	80.928	1.149 (4,3)	48.629,0
Granarolo-Lugo-Lavezzola	29,8	293	11.425	75 (2,5)	4.508,0
Varallo-Romagnano-Vignale	60,8	290	15.656	179 (2,9)	6.609,8
Ascoli-Porto d'Ascoli (fino S. Benedetto del Tronto)	27,8	(289)	9.556	101 (3,6)	2.934,4
Barletta M.ma-Spinazzola Città	67,2	285	19.691	149 (2,2)	6.609,3
Dossobuono-Isola S.-Cerea	35,7	273	26.028	145 (4,0)	5.475,0
Siena-Buonconvento-M. Antico	55,9	264	14.840	115 (2,1)	5.535,8
Faenza-Granarolo-Russi	17,0	247	8.141	30 (1,8)	1.711,7
Chivasso-Asti	51,3	233	11.910	174 (3,4)	6.810,8
Termoli-Boscoredole	106,0	206	35.224	244 (2,3)	15.445,0
Aosta-Pré S. Didier	31,4	201	6.225	144 (4,6)	4.960,9
Sulmona-Carpinone	118,1	196	23.140	375 (3,2)	24.538,1
Sicignano-Lagonegro	76,5	193	14.961	223 (2,9)	6.956,5
Bastia-Bivio Mondovì	11,9	161	6.774	32 (2,7)	4.938,1
Paola-Castiglione Cosent.	27,9	160	5.595	115 (4,1)	5.172,2
Cancello-Torre Annunziata	30,9	159	6.865	172 (5,6)	754,8
Ceva-Ormea	35,4	150	5.245	108 (3,0)	3.685,2
Attigliano-Viterbo	39,1	143	7.415	143 (3,6)	6.388,1
Fano-Urbino	48,6	140	8.429	183 (3,8)	5.795,3
Pergola-Fabriano	31,6	123	3.822	93 (2,9)	3.997,9
Trofarello-Chieri (tratto sulla Torino-Chieri)	8,6	(114)	2.509	36 (4,2)	2.507,8
Malles-Merano	59,8	112	6.747	115 (1,9)	4.619,4
Teramo-Giulianova	25,1	105	2.622	62 (2,5)	3.708,3
Airasca-Saluzzo-Cuneo (tratto Torino-Cuneo)	63,8	(104)	9.507	238 (3,7)	7.500,6
Cecina-Saline di Volterra	29,5	96	7.677	85 (2,9)	2.356,8
Avellino-Rocchetta S.A.	118,7	90	10.681	242 (2,0)	10.768,1
Portoceresio-Varese	14,2	68	5.108	98 (6,9)	4.729,4
Randazzo-Alcantara	37,0	48	2.006	75 (2,0)	2.666,5
Noto-Pachino	27,0	44	1.185	57 (2,1)	1.056,8
Regalbuto-S. Motta	53,0	40	2.961	46 (0,9)	7.618,9
Castelvetrano-Ribera	83,0	32	4.387	259 (3,1)	10.046,7
Priverno-Terracina	17,7	18	464	64 (3,6)	9.948,2
Colle Val d'Elsa-Poggibonsi	7,8	3	22	25 (3,2)	437,1
Asti-Castagnole delle Lanze	20,0	—	—	38 (1,9)	842,5
Foggia-Lucera	20,0	—	—	7 (0,35)	—
Mazara-Mazara Marittima	1,4	—	—		
Licata-Licata Molo	1,3				
	2.804,0	347	972.007	9.549	436.052,9

L'elenco delle linee di interesse locale la cui gestione non configura un obbligo di servizio pubblico da parte dell'Azienda. Per esse (2.800 km complessivamente) è previsto un piano di riclassificazione funzionale. Le linee contraddistinte dalle fasce di colore nella tabella, a partire dal prossimo 1° gennaio, potranno essere sostituite con servizi di linea automobilistici.

minate aree geografiche potrebbe innescare rivendicazioni di nuove infrastrutture stradali con oneri per lo stato eccedenti i risparmi ottenuti.
La cessazione del servizio ferroviario può essere disposta con carattere temporaneo e in via sperimentale, senza arrivare alla soppressione e alla sdemanializzazione che precluderebbero l'eventuale riapertura delle linee. Altra alternativa non trascurabile (su determinate linee) è quella di mantenere, e anzi d'incrementare, il traffico merci, trasferendo alle autocorriere il trasporto dei viaggiatori.
Abbiamo accennato soltanto ad alcuni elementi di una problematica molto complessa che deve mediare esigenze sociali, economiche, territoriali.
Vediamo adesso di delineare con pochi tratti la cornice giuridica, per meglio comprendere le azioni che in essa s'inseriscono.
Perché le FS esercitano le linee a scarso traffico? Perché tale esercizio rientra negli obblighi di servizio pubblico. In materia, la CEE ha introdotto dal 1969 una procedura complessa e legalistica. Ogni anno l'Azienda deve avanzare specifica domanda per la soppressione dei predetti obblighi o, in alternativa, per il rimborso degli oneri relativi: l'Autorità politica ha sempre scelto la seconda soluzione, ossia il rimborso. Va precisato che, in sede di applicazione della ripetuta normativa, le FS hanno ritenuto, in prima istanza, di limitare il concetto di linee a scarso traffico alla sola rete secondaria. Pertanto, ai sensi del Regolamento CEE n. 1191/69, l'Azienda ha finora chiesto la soppressione dell'obbligo di esercizio dei 5.124 chilometri di linee secondarie o, in alternativa, il rimborso dei relativi oneri di gestione, debitamente documentati.
Per lungo tempo, i «rami secchi» non sono stati oggetto di interventi di potenziamento. Tuttavia, l'Amministrazione gerente non può esimersi dal dovere di garantire la sicurezza della circolazione e di attuare tutti i possibili provvedimenti per l'impiego di tecniche di esercizio meno onerose per la collettività.
Su tale orientamento è venuto poi ad inserirsi il Programma Integrativo (legge 17/1981) che, tra gli altri obiettivi, si prefigge il recupero di efficienza di una parte delle linee secondarie, prescegliendo quelle a servizio delle zone economicamente più deboli o che meglio si prestano a funzioni di apporto nei riguardi della rete fondamentale.

Cosa dice la Cee (reg. n. 1191/69)

Per obblighi di servizio pubblico si intendono gli obblighi che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa maniera né alle stesse condizioni.
Un obbligo di servizio comporta svantaggi economici se la diminuzione delle spese che potrebbe essere realizzata con la soppressione totale o parziale di tale obbligo riguardo a una prestazione o ad un complesso di prestazioni, è superiore alla diminuzione degli introiti risultanti da detta soppressione. Spetta alle imprese di trasporto presentare alle autorità competenti degli Stati membri domanda per la soppressione totale o parziale di un obbligo di servizio pubblico, qualora tale obbligo comporti per esse svantaggi economici.
La decisione di soppressione può prevedere l'istituzione di un servizio sostitutivo. In tal caso la soppressione avrà efficacia non prima del momento in cui entrerà in esercizio il servizio sostitutivo.
Lo Stato membro comunica alla Commissione anteriormente alla loro esecuzione, le misure di soppressione degli obblighi di esercizio o di trasporto che intende adottare per le linee o i servizi di trasporto che possono pregiudicare il commercio o il traffico tra gli Stati membri. Se lo ritiene utile, la Commissione procede ad una consultazione con gli Stati membri in merito alle misure previste.

Siamo così giunti all'ultimo atto, o meglio al penultimo.
La legge 22 dicembre 1984 n. 887 («Finanziaria 1985») ha stabilito la predisposizione da parte del Ministro dei Trasporti di un piano per la graduale soppressione, nel termine di tre anni, delle linee a scarso traffico che non abbiano una funzione integrativa rispetto alla rete fondamentale. Qualcuno ha creduto di cogliere una contraddizione del Parlamento che, col Programma Integrativo, vuole potenziare i «rami secchi», mentre con la legge finanziaria vuole reciderli. Che storia è questa? A che gioco giochiamo? si è domandata la stampa.
A ben guardare, la contraddizione è più apparente che reale, giacché è intuibile che l'eventuale soppressione debba rivolgersi prioritariamente alle linee secondarie che non abbiano beneficiato degli investimenti «promozionali» cui si è fatto cenno.
Mentre si manifestavano le prime avvisaglie di una polemica che sarebbe cresciuta di tono, una Commissione ministeriale preparava il documento richiesto dalla legge finanziaria. Uno studio attento e approfondito che ha riesaminato il repertorio acquisito con le precedenti indagini, alla luce di due circostanze nuove di eccezionale importanza:
— il Piano Generale dei Trasporti che, concluso l'iter preparatorio, fornisce attendibili elementi per l'individuazione degli «Assi» ferroviari di rilievo nazionale ed internazionale, nonché di quelli idonei ad assicurare flussi a livello comprensoriale o di aree metropolitane;
— la legge 17 maggio 1985 n. 210 istitutiva dell'Ente «Ferrovie dello Stato» che prevede tra l'altro la revisione degli obblighi di servizio pubblico a carico delle strade ferrate statali (come noto, la gestione dell'Ente avrà inizio il 1° gennaio 1986).
La Commissione ministeriale sopra ricordata ha così potuto individuare:
— *La rete commerciale* al cui esercizio fa riscontro un interesse finanziario dell'Ente gestore. Tale rete ha una estesa di circa 8.300 chilometri ed è gravata da circa il 93 per cento del traffico.
— *Le linee d'interesse generale* (circa 5.200 chilometri) il cui esercizio, non corrispondendo ad un interesse commerciale dell'Ente, verrà a configurarsi come obbligo di servizio pubblico e in quanto tale darà diritto alla compensazione finanziaria.
— *Le linee di interesse locale* (circa 2.800 chilometri).
Da quest'ultimo gruppo, previa intesa con le Regioni, verranno enucleate le linee che non possono essere soppresse, perché indispensabili per la fornitura di sufficienti servizi di trasporto e perché la sostituzione con mezzi autostradali non risulta vantaggiosa o praticabile.
Soltanto per quelle linee che non rientrano nelle anzidette condizioni, sarà pronunciato il verdetto di soppressione, non sussistendo ragioni economiche o territoriali per il loro mantenimento a carico della collettività.
Da quanto abbiamo esposto appare evidente lo scarso fondamento della campagna di stampa che ha imperversato per mesi, gettando allarme e risentimento nell'opinione pubblica. Quel che stupisce è il rifiuto di prendere atto dei ripetuti comunicati, dichiarazioni e notizie diffuse dal Ministero dei Trasporti, quasi fossero scritti in una lingua sconosciuta. «*Graecum est, legi non potest*». (È scritto in greco, non posso leggerlo). Era l'annotazione del copista del Duecento in margine ai manoscritti ellenistici. Che si stia tornando al Medioevo? ■

La stazione di Sulmona

Indagine su una linea sotto sospetto

Più di quattro ore per coprire 119 chilometri. Tempi d'attesa interminabili, stazioncine puntellate, viaggiatori affezionati. La Sulmona-Carpinone è una delle linee «sotto osservazione». La percorre per noi un osservatore neutrale, Emilio Radice di «Paese Sera». Un viaggio curioso, faticoso...

Potremmo chiamarla la Transabruzzese, con un accostamento poi non troppo ardito con la più blasonata Transiberiana. È la linea ferrata che congiunge la città di Sulmona con il centro di Carpinone, poco più a sud di Isernia. Sapore casareccio dunque, niente a che vedere con l'esotismo magico del mitico carriaggio Mosca-Vladivostock. Il cocktail però è a suo modo gustoso. C'è il freddo pungente delle montagne e delle nevi. Ci sono i panorami delle valli strette fra il massiccio della Maiella e il monte Greco. Ci sono gli scorci improvvisi, le cartoline dei paesetti arroccati, a strapiombo delle gole, gli odori fuggenti dei caminetti a legna. E c'è anche il tempo, tanto tempo, per meditare e forse, per i poveri di spirito, per annoiarsi. A questi ultimi, anzi, consigliamo subito di portarsi un libro o una raccolta di fumetti o un mazzo di carte con cui giocare mille solitari. Il tempo c'è, come dicevamo, a conferma della similitudine fra questo tratto di ferrovia nostrana e la «sorella» sovietica. Solo che, mentre l'infinito sgocciolare di minuti e ore, anzi giornate, è un fatto scontato quando si parla di spostarsi dall'Europa all'Asia, da un mondo a un altro che si affaccia sui mari del Giappone, lo stesso sgocciolio meno si giustifica quando la tratta da coprire è solo di 119 chilometri, né uno di più né uno di meno, quanto basta per unire la città dei confetti (Sulmona) con una probabile patria di ottime salsicce (Carpinone). Ebbene per andare da una parte all'altra ci vogliono quattro ore, una eternità. È anche per questo che forse la ferrovia verrà condannata a morte.

Noi abbiamo preso il treno delle 9,57, in un qualsiasi mercoledì di tardo autunno, affacciandoci sui binari della stazione di Sulmona con un biglietto in tasca (andata e ritorno 9.200 lire in seconda classe) e l'aspettativa di una trasferta «antica», con tanto di vaporiera, sedili in legno e rispolvero di ricordi da «biscotti della

nonna». Invece niente. La prima sorpresa è stata quella di ritrovarsi seduti su un convoglio a due vagoni, nuovo nuovo, targa «Iveco 1983».
Fiiiii... si parte. E ci si ferma. Fra Sulmona e la stazione successiva, quella di Sulmona/Introdacqua, ci sono esattamente due chilometri e 900 metri di binario. Precisi come ragionieri abbiamo annotato: partenza alle 9,57 e arrivo alle 10,02, nuova partenza alle 10,18. Come esordio è sconfortante. Ci impostiamo dunque all'osservazione meditabonda di quella che, per alcune ore, sarà la nostra casa.
Posti a sedere 98, di cui quattro di prima classe, in fondo alla carrozza non fumatori. Sono poltrone come tutte le altre ma ricoperte di velluto. A passare sopra la stoffa con un dito questa cambia ancora di colore, secondo il verso della carezza, tanto il tessuto è nuovo. In genere, come abbiamo constatato, ci siedono il capotreno e il controllore a compilare i loro scartafacci di servizio.
Davanti a noi c'è una signora compunta. Ha un'aria di vaga sofferenza. Tira fuori dalla borsa una tovaglietta a scacchi rossi e verdi, se la dispiega sulle ginocchia e poi scarta un involto: «Sto digiuna da ieri sera, non ho preso nemmeno il caffè», ci dice obbligandoci a un coinvolgimento quanto meno verbale se non emozionale: come mai? «Mi fa male» dice sfiorandosi lo stomaco, e poi giù un gran morso a un panino ripieno di prosciutto. Un fatto è certo: il treno Sulmona-Carpinone è, come pensavamo, un convoglio a dimensione d'uomo, dove si entra da estranei ma si può uscire dopo aver consolidato profonde conoscenze.
Il treno procede con lentezza esasperante. A un certo punto si ferma anche davanti a un fabbricato rosso, come una casa cantoniera, sotto il costone di una montagnola. Ci sono quattro ragazzini seduti accanto che scherzano: «Qui ci abitano i lupi». La presenza giovanile nel treno è eccezionalmente rappresentata ma, vista l'ora, la cosa non si spiega: non dovrebbero essere tutti a scuola? «Oggi si sciopera — ci spiegano in coro — per colpa del riscaldamento che non c'è: la scuola è troppo fredda». Dunque tutti in treno, spensieratamente, di ritorno a casa.
Ma è con l'insegnante elementare Raffaella Balassone, tanto giovane che in un primo momento la scambiamo per studentessa di liceo, che affrontiamo per la prima volta l'argomento della nostra missione segreta: vedere come vive una ferrovia che, a quanto si dice, potrebbe morire. «Ah no, non sono d'accordo — dice la maestra — io ogni giorno prendo il treno fino a Castel di Sangro e poi il pullman fino ad Ateleta, dove insegno. In genere vado in auto, ma d'inverno...». E se ci fosse un servizio d'autobus sostitutivo? «Be' sarebbe meglio, sicuramente più veloce. Però non so, con la neve...».
È il gelo il grande sponsor della ferrovia. Adele Ceccone, 62 anni, di Campo di Giove, lo dice chiaramente: «No, non possono assolutamente toglierci il treno. No, non è giusto, d'inverno resteremmo tagliati fuori dal mondo. Ma lo sa che quando c'è la neve alta anche le corriere restano bloccate?». Poi un tocco di sentimento: «Sono nata che già c'era la ferrovia, guai a chi tocca il nostro treno». Dello stesso parere le studentesse Caterina Nastri, di Roccaraso, e Annalisa Lombardozzi, di Rocca Cinquemiglia: «I pullman sono più veloci ma d'inverno il treno dà più sicurezza. Forse, però, se aggiustassero gli orari, se eliminassero i tempi morti...». Vedremo poi quanto avessero ragione.

Pochi passeggeri

Il treno arranca e si ferma ancora. Sono le 10,50. Con la mano apriamo una finestrella sul vetro appannato e leggiamo: Campo di Giove. Alcuni dei nostri compagni di viaggio scendono e sale un prete. Attacca subito a parlare con una donna e poi si alza in piedi per mostrarle la gigantografia della statua di un santo. Orgoglioso si mette proprio in mezzo al vagone con questa foto srotolata e appoggiata al petto: «È la statua di San Michele, patrono della parrocchia di Villa San Michele, appunto. Bella eh? Ci voglio fare delle cartoline». C'è chi annuisce e chi sonnecchia. Poche persone ormai. Gli studenti scioperanti sono tutti scesi. E scendiamo anche noi, a Castel di Sangro, dove il convoglio arriva alle 11,52 ma riparte solo un'ora dopo, alle 12,55. C'è il tempo di andare a prendersi il caffè al bar «Milano», nel centro della cittadina. E possiamo parlare anche con qualche ferroviere.
Un capotreno: «Io non capisco come si possa pensare di togliere questo treno. Primo perché appena due anni fa si è rinnovata la linea; secondo perché qui, quando viene la neve, si bloccano le strade. Anzi un paio di inverni addietro si è fermata persino la ferrovia». Già, ma pare che questa linea accumuli un passivo annuo che supera i venti miliardi. «Vero, i passeggeri sono pochi. Ma l'uso della ferrovia deve essere anche incentivato. Si cominci dall'orario, con tempi di percorrenza troppo lunghi, mentre si potrebbero risparmiare più di due ore».
Un macchinista: «Orari e velocità, questi sono i problemi del nostro treno. La motrice è in grado di tenere una media di 70 chilometri l'ora e invece andiamo a 30. È chiaro che la gente poi non viene, la ferrovia non sta al passo con la strada. E a noi, credete, ci spiace portare un treno vuoto, insomma è come se un attore si trovasse a recitare davanti a una platea vuota. Poi bisognerebbe incentivare il trasporto merci. Un tempo su questa ferrovia viaggiavano i buoi e le greggi in transumanza. Ora vanno in camion. Costa di più ma le bestie non soffrono i tempi troppo lunghi. Infine bisognerebbe smetterla con i favoritismi. Oggi il biglietto intero lo pagano solo... i lavoratori della terra. Si cominciasse a farlo pagare pure a noi dipendenti delle FS. Questo è il modo per ridurre i passivi, altro che tagli».
Fra una chiacchierata e un'altra intanto scorrono le stazioni di Capracotta, 13,06, Vastogirardi, 13,16, Castrovilli, 13,23, Pescolanciano, 13,32, Sessano del Molise, 13,40 e infine ecco: sono le 13,50 e siamo arrivati a Carpinone. Nella stazioncina, puntellata con pali e tavolati, è affissa una «grida», ovvero un manifesto sindacale tutto punti esclamativi: «In pericolo le ferrovie molisane!... Cittadini!... Molisani!...». In piazza Cavalieri di Vittorio Veneto gli altoparlanti di un furgone annunciano: «Venite donne, tre scope e tre manici della ditta di Firenze a 5000 lire, tre padelle a 10.000, completi per donna, per uomo e per bambino a poco prezzo... Venite donne». E su un palazzotto di Piazza Mercato leggiamo su una antica lapide: «Ruinan i marm e il ceppo antico, ancor io son quassù sol questo dico», data: 1736. Ma il nostro treno di ritorno alle 14,35 già sferraglia. Arriverà a Sulmona alle 17,05. Due ore e mezzo invece delle quattro dell'andata, come mai? «Perché si va in discesa» spiega il conduttore.

Emilio Radice

Conflittualmente insieme

Le linee a scarso traffico, l'argomento principale. Ma anche i piani di sviluppo e la ristrutturazione aziendale, le nuove tecnologie e la mobilità. «VdR» ha chiamato vertici aziendali e sindacali a discutere insieme questi e altri temi. Hanno accettato di partecipare alla tavola rotonda i sindacalisti: Sergio Mezzanotte, Segretario Nazionale FILT-CGIL; Silvio Saturno, Segretario Nazionale Sez. Ferrovieri FIT-CISL; Giancarlo Aiazzi, Segretario Nazionale Sez. Ferrovieri UILTRASPORTI; e i Vice Direttori Generali FS, Dott. Giovanni De Chiara e Ing. Silvio Rizzotti. Ha coordinato la discussione il Direttore di «VdR», Francesco Pellegrini.

VdR: È già da molti anni che si discute di linee a scarso traffico, quelle che i giornali hanno chiamato suggestivamente «rami secchi». Un tema che periodicamente torna ad essere all'ordine del giorno. Stavolta, però, ci sono novità importanti. Il tema si inserisce nel quadro di una ristrutturazione della rete ormai ineludibile. La discussione può cominciare da qui.

Rizzotti (FS): Quando si parla di ristrutturazione della rete FS vengono fuori vecchi aggettivi, vecchi modi di dire: rami secchi e cose di questo genere evocano, secondo me, immagini e modi di pensare che non sono quelli di oggi. Quali sono le novità che abbiamo di fronte? C'è una legge finanziaria '85 che dà incarico al Ministro di predisporre un piano di soppressione delle linee a scarso traffico non aventi funzioni integrative della rete fondamentale. C'è una legge di riforma che dà incarico al Ministro di rideterminare gli obblighi di servizio pubblico per le FS e, agli artt. 17 e 18, recepisce in maniera integrale la normativa CEE. C'è poi, sia pure a livello di elaborazione, uno schema di Piano Generale Trasporti che affronta il tema di quelle linee ferroviarie che non appartengono alla rete fondamentale. Questi sono i fatti. Tutti abbiamo approvato la legge di riforma, tutti eravamo coscienti che recependo la regolamentazione CEE si dovevano poi fare scelte conseguenti. Vediamo quindi quali sono i pilastri di questa regolamentazione. Il primo dice: alle ferrovie devono essere pagati gli obblighi di servizio pubblico per tutti i servizi che le ferrovie stesse dichiarano non commerciali. C'è quindi una procedura di questo tipo. Le ferrovie dicono: «non sono linee commerciali e le chiudo, non sono servizi remunerativi e non li faccio più». Lo Stato, a sua volta, risponde: «Ho delle serie ragioni per mantenere ugualmente questi servizi e te li

Un momento della tavola rotonda svoltasi presso la redazione di «Voci»

pago». Il secondo pilastro è che lo stesso Ministro non è del tutto libero nel pagare questi obblighi di servizio pubblico. Ha dei vincoli. Ad esempio deve verificare le richieste e le valutazioni delle ferrovie, quando dicono di voler chiudere una certa linea, alla luce dell'interesse generale e del fatto che servizi di uguale qualità per l'utenza possano essere garantiti da mezzi di trasporto alternativi, e così via.
Nella precedente forma aziendale questo modo di procedere era già valido, però oggi assume ben diverso rilievo perché la regolamentazione CEE è diventata la base principale della legge di riforma. La situazione, quindi, è piuttosto seria e obbliga a una riclassificazione funzionale delle linee. Vuol dire che se io devo portare 50 studenti da Besana a Monza, chiedo naturalmente gli obblighi di servizio, perché in tutti i paesi del mondo il trasporto di studenti non è remunerativo. Ma nel momento in cui faccio tale richiesta, il Ministro è tenuto ad accertare se sia più logico fare quel servizio con il treno o con la corriera. Io dico semplicemente che se come Azienda vogliamo vivere anche nei binari secondari, quei 50 studenti dobbiamo portarli al costo dell'autolinea o a un costo ancora minore. Solo così potremo mantenere una rete abbastanza larga. In questo senso si innesca anche un meccanismo di concorrenza, di competitività, che a mio giudizio deve stimolare fortemente la nuova Azienda, con notevoli modifiche nel modo di operare e di ragionare.

VdR: Bene, l'Ing. Rizzotti ha ricordato taluni obblighi che prevedono le scelte demandate all'Azienda e alcune nuove necessità rispetto a vincoli di natura economica che si accompagnano al varo della riforma. L'opinione dei Sindacati qual è?

Mezzanotte (FILT-CGIL): Faccio una prima considerazione. Non ignoro che vi siano delle normative CEE. La cosa strana è che improvvisamente scopriamo una sorta di volontà irrefrenabile ad applicare tali direttive, malgrado queste esistano da parecchi anni. Io vedrei le cose in maniera diversa. È vero, la legge finanziaria prevede che il Ministro debba predisporre un piano per la soppressione dei cosiddetti rami secchi. Quello che noi giudichiamo inaccettabile è la filosofia che sta dietro a questa norma di legge. C'è un'Azienda che fa acqua da tutte le parti, che è in deficit, che è ai margini del mercato dei trasporti, che costa alla collettività un numero di miliardi che cresce ogni anno. Allora, l'unica soluzione che si trova è quella più facile. Tagliamo i rami secchi e aumentiamo le tariffe. Il risultato è che si risparmiano qualche centinaio di miliardi, perché di tanto si tratta. Tutti noi sappiamo che non è questa la strada per risolvere i problemi. Un'altra considerazione. È vero, c'è una legge di riforma che tutti noi abbiamo fortemente voluto, e che complessivamente consideriamo buona. Il fatto è che non viene attuata con i criteri e la coerenza che ci aspettavamo. Qual è, ad esempio, il primo atto per dimostrare l'esistenza di una volontà riformatrice? Nominare il Consiglio di Amministrazione. Vediamo invece che siamo alla vigilia dell'entrata in vigore della legge, il 1° gennaio 1986, e c'è ancora un'Azienda senza testa. A me sembrerebbe più logico e opportuno affidare al nuovo vertice dell'Ente Ferrovie dello Stato il compito di ridisegnare la rete, naturalmente non sulla base di logiche puramente aziendali ma nel quadro di un assetto dei trasporti diverso.
E qui veniamo al Piano Generale Trasporti. Sulle enunciazioni generali siamo tutti d'accordo. È nei contenuti concreti che emergono delle riserve. Io, per esempio, rilevo una contraddizione di fondo. Lo schema di piano dice espressamente che nella logica della programmazione dei trasporti non si individua come obiettivo da perseguire il riequilibrio tra i vari modi di trasporto. In buona sostanza si dice: oggi le ferrovie trasportano tante tonnellate di merci, la strada ne trasporta tante, il cabotaggio idem. Tutto resti com'è in termini di ripartizione. Io mi domando come possa essere concepito un piano che non si proponga fra gli obiettivi fondamentali quello di riequilibrare i traffici, cioè di eliminare una delle ragioni principali delle diseconomie del nostro sistema dei trasporti. Allora, se questa è la filosofia, è chiaro che interventi che l'Ing. Rizzotti chiama di riclassificazione funzionale ci preoccupino parecchio. La riclassificazione funzionale deve avvenire in una prospettiva di sviluppo, con l'obiettivo di rimettere la nostra Azienda nel mercato dei trasporti. Ma questo non è. Di qui le preoccupazioni, le riserve, le critiche.
Io credo che nessuno di noi sia innamorato dell'ultimo metro di rotaia del nostro paese, ciascuno di noi sa benissimo che certe linee, oggettivamente, rappresentano ormai un anacronismo. Tuttavia non si può ragionare in modo frammentato, bisogna vedere l'insieme e cercare di capire il disegno finale a cui si tende. Questo ci preoccupa.

Silvio Rizzotti

«Sbagliano quelli che credono che la Riforma sia una cosa tranquilla. Grandi obiettivi di sviluppo, ma anche di produttività, porteranno trasformazioni, difficoltà, tensioni. Una prospettiva forse conflittuale, ma che vale la pena affrontare»

Saturno (FIT-CISL): Io vorrei dire subito che abbiamo tenuto per tanti anni viva l'idea della riforma, principalmente per dare un ruolo diverso a questa ferrovia che giornalmente perdeva colpi e per tutelare meglio le condizioni contrattuali dei ferrovieri. Abbiamo anche fatto una specie di conversione riguardo al Piano Generale Trasporti, quando abbiamo avuto la netta percezione che la Riforma veniva approvata. Bisognava poi riempirla di contenuti. Devo dire, per la verità, che questo Piano Generale è andato avanti senza recepire una serie di osservazioni fatte unitariamente dai tre Sindacati, come quella riguardante l'analisi dei costi, dei vari modi di trasporto e così via. La scelta è stata di fare la sommatoria dei vari modi di trasporto, ottimizzandoli tutti, spendendo ancora di più di quanto si è speso finora, e poi lasciando alla libera concorrenza, esa-

sperata, la conquista del mercato.
L'altro punto è quello del riequilibrio. Noi non possiamo dimenticare quanto avviene sulle strade: gli intasamenti, i prezzi che paghiamo in termini di inquinamento ambientale, di sperpero di energia, di vite umane. Tutte cose che nel Piano Generale Trasporti non sono affrontate. Ancora una volta non si individua il modo di trasporto migliore, non si rafforza quello più economico e così via. Quando, ad esempio, si parla dei famosi corridoi plurimodali, quando si individua la crescita in percentuale del trasporto, in particolare quello delle merci, noi leggiamo che, almeno fino al duemila, non è previsto alcun riequilibrio verso le ferrovie. Così, si privilegia ancora il trasporto su gomma, cioè a dire tutto rimarrà come prima. Malgrado la riforma, a me pare che si continui a procedere in modo superficiale. La conferma viene anche dalla mancata nomina del Consiglio di Amministrazione, che doveva essere il primo atto, il più significativo, della legge di riforma. Certo, noi non siamo abbarbicati alla vecchia mentalità di dover mantenere tutte le linee gestite oggi. Noi siamo pronti a discutere. Ma vogliamo discutere anche di quell'aspetto che invece finora sembra tenuto in poca considerazione: la tutela occupazionale. La nostra convinzione è di accrescere il trasporto, non di ridurlo. Altrimenti ci troveremo di fronte a un taglio di personale. E su questo dissentiamo e dissentiremo in maniera decisa.

Aiazzi (Uiltrasporti): Concordo con le obiezioni di merito e di sostanza già fatte. Noi abbiamo voluto questa riforma dell'Azienda, perché ci siamo resi conto che continuare nella situazione attuale sarebbe stato deleterio, sia per i ferrovieri che per il paese. Un'Azienda che ha necessità di erogazioni di 13.000 miliardi circa per ripianificare il deficit e che trasporta ormai non più del 10% di merci e 11% di viaggiatori, non può andare lontano. Abbiamo quindi voluto questa svolta, per un'Azienda che migliori il fatturato, l'efficienza tecnica, le sue condizioni sul mercato. Un risanamento complessivo che punti allo sviluppo, e non un'operazione meramente finanziaria, come invece appare il taglio dei rami secchi. L'altro aspetto è che le Regioni, come da programmazione, dovevano organizzare il trasporto fondandolo essenzialmente sulle ferrovie, e su

Giovanni De Chiara

«Come Azienda abbiamo il dovere di iniziare un processo di trasformazione, per stare sul mercato nel modo migliore. Dobbiamo decidere, con i Sindacati, con le Regioni, scelte e strategie. Possiamo fare progressi solo se si riesce a coinvolgere tutti»

tale asse portante fare una una prospezione di sviluppo prevedendo le autolinee come mezzo di adduzione e deflusso alla ferrovia, in un sistema combinato. Ci risulta che solo la Regione Lombardia abbia fatto un piano di questo tipo, nelle altre regioni l'asse portante è stato affidato alle autolinee e alle ferrovie è stato assegnato un ruolo marginale. Insomma, invece di affermare l'integrazione e la plurimodalità, è prevalsa l'unimodalità.
Se nel confronto che abbiamo chiesto con il Ministro e le Regioni si cambierà tendenza molti rami secchi potranno essere recuperati.
Noi non vogliamo difendere per forza l'esistente. Ci è stato detto che in alcune linee si potrebbero far viaggiare gli utenti in alfetta con l'autista, e si spenderebbe di meno. Noi non vogliamo difendere gli sprechi, ma vogliamo che l'Azienda decolli e si attrezzi validamente per farlo.
Un altro aspetto che vogliamo affrontare è la riqualificazione del personale e la mobilità. Noi non difendiamo l'ultimo metro di binario, ma se si dovessero chiudere per consistenti motivazioni delle linee bisogna pure chiedersi che destinazione e che utilizzazione avrà quel personale. Quindi salvaguardia dell'occupazione, e riutilizzo nel modo migliore del personale, cioè a dire in termini produttivi.
Bisognerà evitare l'errore di quando è stato attuato il CTC, senza nessun tipo di programmazione, e ci si è ritrovati poi con questa nuova tecnologia senza aver fatto nulla per la riqualificazione del personale ed il suo graduale utilizzo in termini produttivi.

VdR: Non mi provo a riassumere le cose dette fin qui. Tutti i problemi sul tappeto sono stati toccati. Il Dott. De Chiara, Vice Direttore Generale, potrà rispondere.

De Chiara (FS): È importante fissare l'attenzione su quelle che sono le finalità dell'Ente ed essenzialmente sull'art. 2 della legge di riforma. L'Ente deve provvedere con criteri di economicità e di efficienza alla sua attività, e nel rispetto dei principi della normativa comunitaria. Qui c'è tutto. Dobbiamo agire come impresa, e quindi ragionare in termini di costi/ricavi o costi/benefici; dobbiamo svolgere un servizio in piena efficienza, affidabile e in linea con i criteri di concorrenza del mercato.
Noi, come Azienda, abbiamo il dovere subito, al di là del Piano Generale Trasporti, al di là della riforma, di metterci nelle condizioni di poter svolgere dal 1° gennaio prossimo il servizio con i criteri citati. Se così non facessimo accadrebbe quello che a Napoli esprimono con una frase: mentre il medico studia, il malato muore. Questo non lo vogliamo. Come Azienda abbiamo il dovere di iniziare un processo di trasformazione, per stare sul mercato dei trasporti. Il Direttore Generale dice con molta chiarezza: non abbiamo più alibi, dal 1° gennaio siamo emancipati, dobbiamo camminare con le nostre gambe. Quindi dobbiamo trovare il modo di stare sul mercato nel modo migliore, dobbiamo decidere, con i Sindacati, con le Regioni, scelte e strategie. L'Azienda può andare avanti e fare progressi solo se riesce a coinvolgere tutti, ad avere il consenso più largo...

Mezzanotte (FILT-CGIL): Il consenso può passare anche per momenti di conflittualità.

Aiazzi (Uiltrasporti): Il consenso lo si ricerca anche realizzando relazioni industriali più moderne e non facendo trovare il sindacato di fronte ai fatti compiuti.

De Chiara (FS): Certamente, però le due parti che «stanno l'un contro l'altra armate» non portano al bene dell'Azienda. Bisogna arrivare alla partecipazione del personale alle scelte aziendali. Questo è fondamentale. Si dice: dobbiamo avere un maggior traffico di merci. Però poi, da parte sindacale, da parte regionale, da parte politica, arrivano spinte tutte a vantaggio del traffico viaggiatori. Qui è importante decidere, una buona volta, quali dovranno essere le risorse finalizzate al traffico viaggiatori, e quali al traffico merci. Ma per avere più produzione non basta avere locomotori più potenti e più numerosi, non basta sopprimere strozzature, nodi. Occorre anche avere migliore disponibilità di uomini. Una migliore utilizzazione del personale è indispensabile. Questa è la verità che dovete conoscere, se già non la conoscete. Quando noi andiamo a vendere il nostro prodotto all'estero, ci troviamo in condizioni disastrose. Faccio un esempio che mi pare eloquente: al transito di Modane, quando viene dalla Francia un treno con tre locomotori, troviamo un macchinista in testa, un macchinista in coda; quando parte dall'Italia, sempre con tre locomotori, abbiamo sei macchinisti. Un rapporto di uno a tre. Quando il treno è di 900 tonnellate, dalla Francia viene solo un macchinista, dall'Italia partono invece quattro macchinisti. Un rapporto di uno a quattro. Quando andiamo a fare i conti con l'estero, i costi francesi non sono neppure paragonabili ai nostri. È una realtà che ci squalifica come lavoratori e come dirigenti.
Per quanto riguarda poi il Piano Generale Trasporti, non è poi vero che ci penalizza...

Saturno (FIT-CISL): È scritto che fino al duemila il riequilibrio verso la ferrovia non ci sarà.

De Chiara (FS): Non ci sarà fin quando non avremo realizzato certi lavori. Ma io dico che noi potremmo fare anche più del 10% del traffico con le attuali strutture. Ma qui è stato affrontato un tema importante: la mobilità del personale. È un problema grosso, di cui l'Azienda deve farsi carico. È evidente che nel momento in cui andremo a chiudere delle linee, toccheremo sul vivo l'uomo, il lavoratore. Bisognerà fare in modo, con molto equilibrio, che il sacrificio non

Sergio Mezzanotte (FILT-CGIL)

«Io credo che ciascuno di noi sappia benissimo che certe linee rappresentano un anacronismo. Tuttavia non si può ragionare in modo frammentato, bisogna vedere il disegno finale a cui si tende. Questo ci preoccupa...»

vada a incidere solo sui lavoratori direttamente interessati, ma sia ripartito, assorbito da tutti. Dovremo attuare una mobilità elastica, non rigida. Deve essere interessato anche il lavoratore che si trova in località non soggette a provvedimenti di soppressione. Deve cioè cambiare una cultura, devono essere introdotti nuovi atteggiamenti. Deve esserci in tutti la convinzione che nessuno licenzia nessuno. Il lavoratore deve essere convinto che il posto di lavoro in ogni modo gli viene garantito.

VdR: Il problema della mobilità, la ricontrattazione del complesso delle garanzie normative. Il dott. De Chiara ha ricordato che vi sono risposte che debbono venire dall'autorità politica, ma altre che spettano ai rappresentanti aziendali. Sentiamo l'Ing. Rizzotti.

Rizzotti (FS): Io sono totalmente d'accordo con le affermazioni fatte dal Dott. De Chiara. Sta a noi fare le cose, più che ai programmi, ai piani, ai pezzi di carta. Abbiamo una parte notevole del nostro destino ancora nelle nostre mani. Però c'è da dire che tutto questo matura in un ambiente radicalmente diverso. Io alla riforma ci credo. Se la riforma vuol dire che noi sul mercato dovremo conquistare posizioni. Se il costo è il parametro fondamentale, oltre alla qualità e alle relazioni industriali, allora bisognerà pensare anche a una ristrutturazione aziendale. Ricordatevi quando questa parola — ristrutturazione — venne evocata in maniera demoniaca, alla fine degli anni sessanta, nell'industria privata. Però poi sono venuti dei risultati. Certo, ristrutturazione è una parola dura, evoca conflitti, confronti. Ben vengano se ci porteranno a essere più competitivi.
Io francamente non ho mai capito come si faccia a stabilire una quota di mercato ripartendo così la tabellina: auto private, autolinee, ferrovie, aerei. Il mercato è tra Roma e Fiuggi, tra Roma e Firenze. Allora lì si fa un discorso specifico, per corridoi. E lì noi non abbiamo nulla da perdere ma solo da conquistare, e conquisteremo quote di mercato solo se ne saremo capaci. Certo dovremo fare attenzione a che conflitti e tensioni si accompagnino a segnali positivi, a sbocchi concreti. E segnali positivi non mancano. Abbiamo attivato il quadruplicamento della Mestre-Venezia, tra un po' ultimeremo il raddoppio della Torino-Modane, che è bene o male la seconda o terza linea merci d'Europa. Nel 1984, lì, abbiamo guadagnato il 17% del traffico. Ecco, questo è lo scenario. Se noi non riusciremo a lavorare sulle linee secondarie a livello di un agente per chilometro, non vinceremo mai una competizione con le autolinee. Ci saranno conflitti, è vero, ma saranno vitali.

VdR: Questa previsione di conflittualità sorprende il Sindacato? Cosa ne pensa?

Mezzanotte (FILT-CGIL): Sentendo i discorsi dell'Ing. Rizzotti e del Dott. De Chiara, direi che la conflittualità è già in atto. Credo che nessuna organizzazione sindacale possa disconoscere che esista un problema che riguarda l'utilizzazione del personale. Le logiche della rigidità sono ormai superate, in un mondo in trasformazione tumultuosa è impensabile che la forza lavoro rimanga un dato statico e inamovibile. La mia preoccupazione è che si creda che solo migliorando le normative e adottando misure in questo settore si risolvano gran parte dei problemi. Questo lo nego. Sia perché così si toccano immediatamente gli interessi dei lavoratori, sia perché considero questo un voler ridurre e semplificare

problemi che sono ben più complessi. È chiaro che il problema c'è e va affrontato con serietà. Un'Azienda ai margini del mercato e che costa alla collettività più di tredicimila miliardi all'anno non può garantire nulla a nessuno. Non posso illudere i lavoratori dicendo loro che difendo i livelli di occupazione lasciando le cose come stanno. Anche il più sprovveduto capisce che non è così che si difende il posto di lavoro. Però io faccio un discorso credibile solo se mi muovo su una linea di sviluppo dell'Azienda. Con la legge finanziaria 1986 invece si dà un colpo mortale al trasporto pubblico, i finanziamenti sono stati ridotti. Tutta una serie di atti contraddicono le indicazioni generali del Piano Generale Trasporti. Faccio un esempio specifico: nella finanziaria non siamo riusciti ad inserire in un unico articolo tutti gli investimenti relativi al settore trasporti. Questo non è un fatto formale, ma politico, perché per ogni settore si continuerà a spendere e a fare scelte indipendentemente dagli altri settori. C'è poi la realizzazione, che ormai pare scontata, della camionabile Firenze-Bologna. È questa la strada per risolvere i problemi drammatici dell'attraversamento dell'Appennino? Una volta che si realizza quella camionabile che senso ha parlare di sviluppo delle ferrovie, di ammodernamenti? Altro che ridimensionamento della rete: siamo all'emarginazione completa. Volevo poi dire un'ultima cosa: credo che siamo su un terreno sbagliato se continuiamo ad affrontare i problemi dell'efficienza, dell'economicità, come treni su cui giocarci la competitività con altri settori. Io trovo che la concorrenza fa a pugni con l'intermodalità e l'integrazione. Dobbiamo costruire un sistema di trasporto concorrente, dopodiché c'è la legge della giungla, oppure andare avanti in una logica di intermodalità e integrazione? Noi dobbiamo scegliere con forza la seconda soluzione, ma mi sembra che l'unico settore in cui si stia lavorando in tale direzione siano le aree metropolitane. Anche se i 50 miliardi stanziati dalla legge finanziaria per affrontare tale questione sono gocce nell'oceano. Se la scelta è giusta bisogna avere più coraggio nel sostenerla, destinando una quantità di risorse maggiore, sottraendole magari da altri settori.

Rizzotti (FS): A Milano, però, hanno fatto le «Obbligazioni Milano» per costruire la metropolitana, hanno fatto i debiti. Non hanno solo chiesto soldi alla legge finanziaria.

Silvio Saturno (FIT-CISL)

«Nel Programma Generale Trasporti, fino al duemila, non è previsto alcun riequilibrio verso la ferrovia. Così, si privilegia ancora il trasporto su gomma, cioè tutto rimarrà come prima. Noi invece vogliamo accrescere il trasporto su ferro, non ridurlo»

Mezzanotte (FILT-CGIL): Io infatti non sostengo che tutto debba venire dalla legge finanziaria. Però, francamente, 50 miliardi mi sembrano pochi per le cinque aree metropolitane.

De Chiara (FS): Sono pochi, però indicano la volontà di affrontare il problema. E poi, quando la legge finanziaria parla degli interporti, è evidente che lì c'è indicata la via dell'intermodalità fra più vettori.

Mezzanotte (FILT-CGIL): Intendiamoci, io non critico la scelta degli interporti, dico semplicemente che intanto c'è qualche contraddizione fra la scelta degli interporti e quella dei corridoi plurimodali. Il problema è che l'indicazione degli interporti è stata inserita nel Programma Integrativo senza dire quanto costeranno. Il Programma Integrativo può sempre essere rivisto, mettendo delle opere nuove e togliendone altre. Lì invece le opere rimangono tutte, se ne aggiungono di nuove e i miliardi sono sempre gli stessi. Mi sembra un modo strano di procedere. Noi, come movimento sindacale, abbiamo detto mille volte che era sbagliata una politica di investimenti a pioggia. Quando sento dire che bisogna intervenire laddove ci sono problemi derivanti da un volume di traffico...

De Chiara (FS): Io t'interrompo, perché contesto questa tua dichiarazione.

Mezzanotte (FILT-CGIL): Tu puoi anche contestarla...

De Chiara (FS): La contesto con dati di fatto. Il Programma Integrativo può anche essere considerato un piano che prevede investimenti a pioggia. Ma si tratta di un piano, lo sai meglio di me, fatto d'intesa con le Regioni, con le realtà territoriali e anche con le organizzazioni sindacali.

Saturno (FIT-CISL): Adesso sono io che contesto. Può darsi che sia stato fatto d'intesa con le Regioni, non con i Sindacati.
Non fosse altro che per le numerose questioni da noi sollevate e mai prese in considerazione. Quindi noi non abbiamo dato nessun consenso. Abbiamo invece sostenuto l'esigenza di una politica finalizzata, selettiva, degli investimenti. Mi sembra profondamente errato dire: «Questa è la situazione, la fotografo, e su questa situazione intervengo, non per modificarla, ma per consolidarla». Sappiamo tutti che il grosso del traffico avviene nel centro-nord. Non c'è dubbio che lì bisogna intervenire, rafforzare le posizioni, acquisire nuove quote di mercato. Però mi domando anche: ci poniamo un problema di riequilibrio tra nord e sud? Prendiamo pure atto di una situazione, ma iniziamo anche a dare dei primi segnali di inversione di tendenza. Ad esempio facendola finita con l'emarginazione del sud. Questo è un altro nodo da sciogliere, non secondario.

Rizzotti (FS): Personalmente non sono così pessimista sul Programma Integrativo. Diciamo una cosa. Una scelta che noi oggi verifichiamo con nomi nuovi — la cosiddetta rete commerciale — assorbe circa l'80% previsto dal Programma Integrativo per gli impianti fissi. Cioè sulla rete commerciale c'è l'80% del Programma Integrativo. Sui restanti 5.000 Km che oggi, con denominazione nuova, potremo chiamare d'interesse generale, c'è il 20% di risorse, e sui restanti 3.000 Km c'era niente. Quindi è vero che i piani fatti nel '78 vanno revisionati, è vero che tra Milano a

Bologna e Firenze, dobbiamo fare qualcosa presto. Però stiamo attenti a quelli che criticano il Programma Integrativo, ma che hanno un obiettivo sostanzialmente diverso dal nostro: che non è di lasciarci 8.000 Km di rete commerciale, ma di ridurla a 3.000 Km. Attorno a questo tavolo tale tesi non c'è, ma c'è nel paese. E questo è un rischio.

Saturno (FIT-CISL): Sì, nel paese aleggiano strane filosofie, in alcuni gruppi di pressione. Ma in quest'Azienda ci sono delle forze vitali che se vengono attivate, se ci si impegna in uno sforzo comune, riusciranno a prevalere. Ecco, ci vuole uno sforzo comune. Da parte aziendale si dice che abbiamo sempre discusso insieme, ogni problema. Non è vero. Al Sindacato arrivano delle notizie, ma poi per farci ascoltare bisogna fare i salti mortali. Per esempio, la questione «rami secchi». Vogliamo discuterla in termini di contrattazione effettiva o no? Circola la voce che il Consiglio di Amministrazione discuterà un programma di tagli della rete, di cui nessun Sindacato ha mai saputo niente. Se continua un atteggiamento del genere, come è possibile poi venirci a chiedere, sul piano del personale, più collaborazione, più comprensione. Noi ci troviamo di fronte a un'Azienda che su questo piano, tranne rare eccezioni, non ha mai fatto il suo dovere. Perché, anzi, spesso ha addirittura danneggiato i sindacati unitari, che tentavano di porsi in termini di concretezza e serietà davanti ai grandi problemi di gestione aziendale, smentendoli molto spesso anche sugli accordi già fatti. E questo è avvenuto a livello aziendale e a livello di Ministro...

De Chiara (FS): Ma questo è superato con la nuova contrattazione.

Saturno (FIT-CISL): Non lo so. Perché se il Presidente e il nuovo Consiglio di Amministrazione non si preparano ad avere staff adeguati e competenti, qui continua il Sindacato a dover farsi carico delle cose. E il Sindacato non ce la fa, perché il Sindacato è consenso. E questo è vero anche per la grossa questione della mobilità. Allora non si possono proporre disegni che provocherebbero reazioni a catena. Tipo quello: facciamo figurare la pianta organica coincidente con la consistenza e superiamo il problema dell'art. 13 legge 300 in attesa di altre decisioni. Queste proposte tenete-

Giancarlo Aiazzi (UILTRASPORTI)

«Noi non vogliamo difendere gli sprechi, ma vogliamo che l'Azienda decolli e si attrezzi validamente per farlo. Un altro aspetto che vogliamo affrontare è la riqualificazione del personale e il suo graduale utilizzo in termini produttivi»

vele. Anche se trovate qualcuno del Sindacato d'accordo, perché non credo che il Sindacato in generale accetterà mai cose del genere. Sul piano della mobilità, infine ci troverete d'accordo. Ma tale mobilità deve derivare da una programmazione che finora non c'è stata. Noi non siamo contro la tecnologia che si vuole introdurre nell'Azienda. Però occorre anche pensare seriamente alla riconversione della professionalità. Le scuole professionali attualmente non sono adeguate, né come personale, né come organizzazione, né come mezzi didattici.

Aiazzi (Uiltrasporti): Io vorrei ritornare un po' al punto di partenza: dal 1° gennaio questo Ente deve agire in termini di efficienza, economicità, con piani di recupero di produttività. Credo però che non si possa avere una visione delle ferrovie autarchica. Perché in questo modo si rischierebbe di cadere, nella prospettiva di un risanamento dell'Azienda, in una filosofia d'intervento prettamente finanziaria. Cosa che nessuno di noi intende perseguire. Siamo tutti consapevoli, invece, che occorra una ristrutturazione dell'Azienda. E la ristrutturazione comporta mobilità, riqualificazione professionale, l'eliminazione di innumerevoli lacciuoli, e quindi una minore rigidità del fattore lavoro. Ne siamo consapevoli, però non siamo disponibili a fare una ristrutturazione del tipo di quella operata alla FIAT, che è costata lacrime e sangue ai lavoratori. Non ci opponiamo pregiudizialmente, come è stato fatto in quell'occasione alla FIAT, con errori che purtroppo paghiamo ancora oggi, siamo viceversa disponibili a coinvolgerci, beninteso con delle garanzie. Favoriremo la ristrutturazione in termini occupazionali e di utilizzo dei lavoratori solo in una prospettiva di sviluppo dell'Azienda. Diceva l'Ing. Rizzotti, dovremo scontare un periodo di conflittualità. Però dobbiamo recuperarla in termini positivi di confronto, di coinvolgimento.

Ma io dico, qual è la sede, dove stanno i confronti? Questi sono tutti problemi che se non si affrontano a monte, prima che ci sia il progetto, dopo è estremamente difficile recuperarli con una contrattazione successiva. Diventa difficile, perché ormai si sono impegnate risorse, progettualità, si cominciano a delineare opzioni, e dire semplicemente no significherebbe essere battuti. Anche su cose giuste. Non deve essere solo l'Azienda a non perdere tempo, nel presentarci progettualità. Non dobbiamo perdere tempo nemmeno noi, come Sindacato, a pretendere tali confronti, a poter formulare le nostre proposte. Anche con particolari caratteristiche, non è stata possibile la presenza del Sindacato nel Consiglio d'Amministrazione, ma resta comunque la volontà e la necessità di gestire il nuovo da protagonisti.

De Chiara (FS): Vorrei ringraziare le organizzazioni sindacali per il senso di responsabilità che dimostrano su un tema molto scottante, quello della mobilità e del posto di lavoro. Io parto dal presupposto che come Azienda, dobbiamo dare un segnale chiaro che qualcosa sta cambiando. A chi dice che siamo immobili, dobbiamo dimostrare che non è così. Ed è un segnale che va incontro anche all'azione che il Sindacato deve svolgere oggi e in futuro. Perché se non si entra nell'ordine di idee di dover fare qualche sacrificio, se non c'è un giusto senso di responsabilità, allora avremo molte difficoltà. In tutto questo processo ci aiuterà molto la tecnologia, un elemento da cui non si può prescindere. Ma accanto all'impiego di nuove tecnologie

INTERVISTA A PAOLO PULCI, ASSESSORE AI TRASPORTI DELLA REGIONE LAZIO

«Prima viene il territorio»

Non c'è Ente Locale che davanti alla necessità di un ridimensionamento della rete ferroviaria non abbia gridato allo scandalo. E sembrerebbe, da quanto è emerso negli ultimi tempi, che ogni metro di linea ferroviaria è indispensabile alla gestione della politica locale del territorio. Ma è davvero così?

Sicuramente l'esame della soppressione eventuale di una linea ferrata va fatto tenendo conto che la ferrovia costituisce un'infrastruttura a dimensione stabile, con un'incidenza sul territorio molto maggiore di quanto non possa essere una semplice strada, e che costituisce uno dei fattori che stabilizzano alcune direttrici dei trasporti. Per questo motivo tutte le volte che si tratta di discutere dell'istituzione, così come oggi dell'eventuale soppressione, di una linea ferrata, bisogna procedere con i piedi di piombo. Legittima è la richiesta che nella materia le scelte non siano mai indirizzate da fattori particolari, unilaterali, ma tengano conto, invece, di tutti i vari elementi che concorrono a stabilire un assetto territoriale. Quindi l'allarme che c'è tra le autorità locali, anche nelle Regioni, in merito alla soppressione di alcune linee, è ben giustificato. Le Regioni intendono comunque prendere in considerazione il dettato della legge che fa carico al Ministro di prevedere anche delle soppressioni e poi tengono conto dell'esigenza di una razionalizzazione dell'esercizio ferroviario.

Scendendo sul concreto, Assessore, qual è l'atteggiamento degli Amministratori Locali verso il complesso delle proposte ai fini di un piano di riassetto ferroviario?

Faccio due osservazioni. Prima di tutto le Regioni si lamentano del fatto che queste proposte di soppressione sono state motivate da calcoli, valutazioni e proiezioni economiche dell'azienda ferroviaria, di cui però non sono stati forniti i dati disaggregati, ma soltanto i dati sintetici. Le Regioni, invece, chiedono il dettaglio per poter valutare le metodologie che sono state adottate e poter effettuare anche delle comparazioni su possibili scenari alternativi. La seconda critica è più complessiva. Questa ipotesi di tagli della rete ferroviaria è stata formulata prendendo come base di partenza una valutazione prevalentemente aziendalistica. E non ci risulta che siano stati valutati gli altri fattori che riguardano un piano integrato dei trasporti, verso il quale le Regioni sono disponibili.

In conclusione, le Regioni e gli Enti Locali, cosa sono disposti a fare? Ed eventualmente esiste una disponibilità a partecipare alla gestione finanziaria di alcune linee non produttive?

Una volta che sia stato accertato che l'esercizio di una linea ferroviaria risponde a una finalità complessiva del sistema dei trasporti e dell'assetto territoriale, io non credo che sia possibile, in via di principio, ipotizzare che questo esercizio possa essere previsto a carico dei bilanci locali. Perché la funzione del trasporto ferroviario è una funzione tipicamente statale. E questo è confermato dalle leggi. Allora, se non c'è una competenza, non ci può nemmeno essere una previsione di bilancio a carico delle Regioni. Se poi alcune linee non fossero ritenute necessarie e qualcuno le volesse mantenere comunque in esercizio, bé a questo punto sono d'accordo che chi le vuole se le paga. Però la discriminante sta tutta lì: bisogna intendersi prima di tutto su quali collegamenti sia effettivamente necessario il trasporto su rotaia. Una volta stabilito questo, la competenza non può che essere dello Stato.

Allora le Regioni se ne lavano le mani?

No, le Regioni non se ne lavano le mani. Le Regioni sono disposte — ed io lo sto facendo nel Lazio — a un altro tipo di lavoro. A fare uno studio approfondito sul sistema integrato dei trasporti all'interno di questi ambiti in cui si ravvisa la pretesa inutilità aziendale di certe linee, o dove si ravvisa la necessità di conservarle. Perché io mi sento in dovere di collaborare al miglior rendimento del servizio ferroviario attraverso un Piano Regionale Integrato dei Trasporti. Anzi, la volontà è quella di essere di supporto, di ausilio all'esercizio ferroviario, mediante, per esempio, l'eliminazione delle percorrenze parallele, disponendo invece tutta una serie di percorsi, di attestazioni, sulle stazioni per convogliare sull'esercizio ferroviario il traffico che invece oggi spesso si esercita in concorrenza. Ma per fare questo ci vuole un accordo con l'azienda ferroviaria: e un orientamento del genere, presuppone anche investimenti sulle ferrovie. Allora, io dico allo Stato che non vengo a fare la concorrenza al treno, perché preferisco che le penetrazioni metropolitane avvengano per rotaia e quindi mi avvalgo dei servizi ferroviari, li favorisco ed elimino le concorrenze. Da una politica complessiva dei trasporti può derivare solo un'economia generale, una maggiore produttività.

Come valuta, Assessore, i contatti avuti finora con l'Azienda ferroviaria?

Mi risulta che da parte del Ministro Signorile ci sia un'ampia disponibilità a vedere il problema in questa ottica. È lui, d'altra parte, che deve fare questa politica al di sopra delle parti. Mentre invece l'azienda ferroviaria, in questo momento, gestisce una politica di parte. È provocatoria... Ma io ritengo positiva questa provocazione, perché costringe a pensare, a studiare e a fare qualcosa. Quello su cui non sono d'accordo è di far prevalere l'esigenza aziendale rispetto a quella territoriale.

(fibre ottiche, CTC, CCL, Acei, telefono terra-treno, chiusura automatica delle porte ecc.), bisogna pensare anche a un diverso impiego del personale: un esempio, sui locomotori, sulle elettromotrici, sulle automotrici è ormai tempo che sia installato il dispositivo «vigilante». Sarà proprio sull'ottimale utilizzazione delle risorse disponibili che ci giocheremo la nostra credibilità. E dico un'altra cosa. Se noi riuscissimo a fare dei treni, su quelle linee che diciamo secondarie, con un solo ferroviere a bordo, noi riusciremmo a sopravvivere anche lì.

Mezzanotte (FILT-CGIL): È preoccupante quello che dici, perché sembra che il nodo di tutte le questioni sia l'utilizzazione del personale...

De Chiara (FS): Ho fatto una premessa molto chiara: nessuno abbia preoccupazione di perdere il posto di lavoro, di restare senza far niente. Perché si lavorerà sempre di più, dal primo all'ultimo. Questo non significa che non si debbano fare delle scelte. Bisogna per forza di cose arrivare a concepire impianti impresenziati. Dobbiamo lavorare come se i treni fossero pullman, né più né meno. Il biglietto lo deve staccare chi sta a bordo, lo deve vendere il bar. Insomma, dobbiamo trovare metodi e procedure radicalmente diverse, che ci facciano essere sempre meno Stato e più imprenditore privato. È stato detto della mancata

Nessun progresso senza il coinvolgimento dei Sindacati

programmazione dell'utilizzazione del personale sulle linee dove è stato introdotto il CTC. È vero fino a un certo punto. Esiste un piano di riconversione di quel personale sulle linee che entreranno in servizio fra due-tre anni.
Con la riconversione si arriva all'altra questione fondamentale: le scuole professionali. È vero, le scuole professionali sono le prime cose che l'Azienda deve curare. E quando il Sindacato si è opposto al miglioramento economico degli istruttori ha dato prova di scarsa lungimiranza. Bisogna dare alla scuola professionale la sua vera caratterizzazione: è il punto di partenza per ottenere la produttività.

VdR: L'ultimo intervento all'Ing. Rizzotti.

Rizzotti (FS): Sarò telegrafico, solo due messaggi semplici. Primo. Sbagliano quelli che credono che la Riforma sia una cosa tranquilla. Grandi obiettivi di sviluppo, ma anche grandi obiettivi di produttività, porteranno trasformazioni, difficoltà, tensioni. La mia ipotesi è che in tempi brevi il «mix» che c'è in tutte le aziende, di conflitto e di collaborazione, avrà punte di conflitto a cui noi non siamo abituati. Dobbiamo prendere atto che questa è la realtà nella quale dovremo vivere nei prossimi anni.
Secondo. Abbiamo tra di noi un forte spirito di corpo, una grande correttezza intellettuale. Allora non dobbiamo giocare sulle parole. È una falsa identificazione, che punta a fattori emotivi, dire che taglio e sviluppo sono cose contraddittorie. Taglio e sviluppo possono essere cose compatibili e positive. Se noi tagliamo lo 0,5% del traffico che si svolge sui mille chilometri più malridotti della rete, possiamo sviluppare linee come la Torino-Modane, come la dorsale centrale, su cui si svolge il 99,5% del traffico. Un raddoppio del traffico sui mille chilometri più malridotti della rete ci porterebbe a un incremento irrilevante. Uno sviluppo del 10% sulla parte valida della rete ci porterebbe invece a incrementi significativi. Il messaggio dell'Azienda è che queste parole — taglio, ristrutturazione e sviluppo — non sono contraddittorie. Anzi sarà proprio dal fatto di saperle gestire e mischiare bene, che dipenderà la nostra prospettiva a medio termine. Una prospettiva che sarà forse conflittuale, ma che vale la pena affrontare.

In realtà, avrei preferito che questo scritto sui cosiddetti rami secchi fosse stato posto in termini di tavola rotonda tra tutti i Sindacati ferroviari, così come già fu fatto per l'autodisciplina dell'esercizio del diritto di sciopero qualche tempo fa proprio da «Voci della Rotaia». Ma sembra che confrontarsi tra tutti i Sindacati partecipanti a quella tavola rotonda non sia più di moda o forse è la nuova gestione di VdR che sta prendendo una strada diversa circa le sue proprie considerazioni verso triconfederali e FISAFS/CISAL.
Fatta questa inevitabile premessa, entriamo nell'argomento, tra i più complessi di questo periodo.
Il clamore provocato dal provvedimento, da anni dibattuto e ora diventato di attualità legislativa, sia come legge finanziaria 1985 sia come legge di riforma delle FS (legge 210/1985) pone il subsistema ferroviario nell'occhio del ciclone di un ridimensionamento dell'estesa rete FS. Occhio del ciclone perché, com'era da attendersi, tutti coloro che si sentono colpiti dal provvedimento (Enti regionali, locali, sindacati ferroviari, comunità ecc.) per diversi motivi, anche comprensibili, reagiscono obiettando le più disparate ragioni (soggettive ed oggettive).
Sarebbe bello poter esaminare retrospettivamente le cause che hanno determinato questo rarefarsi del traffico su certe linee. Ma questa se pure opportuna analisi non porterebbe a nulla, visto che oggi siamo in presenza di provvedimenti cui il Ministro deve dare esecuzione.
Certo si potrebbe dire, tra l'altro, che la mancanza d'una qualsiasi politica dei trasporti — che ora sta comparendo finalmente — ha creato nel tempo i presupposti perché certe modalità di trasporto risultassero praticamente privilegiate rispetto e a danno di altre modalità.
Si potrebbe ancora dire che la evoluzione generale delle cose in termini di insediamenti sociali ed industriali ha prodotto esigenze diverse nell'utenza, ecc. ecc.
Ma, abbiamo detto, a nulla ciò porterebbe di costruttivo, giacché ormai si è lasciato crescere il bubbone ed ora tocca semplicemente incidere.
Che fare, allora?
Il Sindacato, dovendo comunque tutelare i ferrovieri, deve porre all'attenzione dei centri decisionali le problematiche conseguenti ai «tagli» affinché, in primo luogo, essi non siano indiscriminati, abbiano un fondamento tangibile, tengano conto che i ferrovieri sono esposti a sacrifici forse ineliminabili, ponendosi anche questioni di mobilità personale, familiare e professionale, studiando provvedimenti idonei, non escludendo eventuali pensionamenti anticipati — per i meno giovani — nè passaggi ad altri settori lavorativi con posti di lavoro esistenti nelle zone coinvolte dai tagli in questione.
Queste cose la FISAFS-CISAL le ha messe in evidenza anche in occasione dei provvedimenti di installazione del C.T.C. su linee a scarso traffico ed in qualche caso le nostre preoccupazioni e richieste sono state tenute presenti dalla dirigenza ferroviaria.
Ma dette queste cose, soltanto in sede di breve sintesi, un comportamento non ci è sfuggito e lo dichiariamo inaccettabile.
Nei documenti inviatici sull'argomento mai abbiamo potuto vedere, magari indicato per pura memoria, citato il problema dei ferrovieri in servizio sulle tratte «incriminate», come se uno dei fattori della produzione del servizio — e non certo l'ultimo — non fosse degno di una seppur breve citazione!
Altro aspetto veramente delicato e stupefacente (sic!) è che il Sindacato non sia stato coinvolto in questa intricata questione e lo sarà, come sembra, soltanto a valle, dopo che la valanga s'è mossa, senza quindi riconoscergli alcun ruolo di «ente» con cui confrontarsi se non quando ciò sia considerato utile unilateralmente.
Onorevole Ministro, in vista della realizzazione pratica della riforma aziendale, fra due mesi la FISAFS intende manifestare il proprio aperto dissenso sul non trascurabile accaduto, manifestazione il cui significato travalica l'occasione e proietta un'ombra su quelle che saranno le relazioni industriali nel nuovo Ente.
Forse non Le hanno rammentato che perfino l'attuale «Protocollo» è stato così posto fuori campo, specie laddove esso recita (Capitolo IV) che gli «interventi sulla struttura della rete ferroviaria», facenti capo alle cosiddette strategie produttive e commerciali, sono oggetto del diritto all'informazione e di trattativa.
È bene che ci si ricordi che l'Ente FS con le sue immense problematiche, non potrà decollare — e invece dovrà farlo — senza un corretto e tempestivo coinvolgimento dei ferrovieri tutti — dai Dirigenti al più modesto profilo — e dei loro sindacati.

CASSIO PIETRANGELI
Segretario Generale della FISAFS/CISAL

N.B. L'accenno polemico di Cassio Pietrangeli riferito alla direzione di questo giornale è irricevibile per evidente difetto di destinatario (F.P.).

A **SASSARI** LA 27ª GIORNATA NAZIONALE DEL FERROVIERE

Sardegna: insularità non vuol dire isolamento

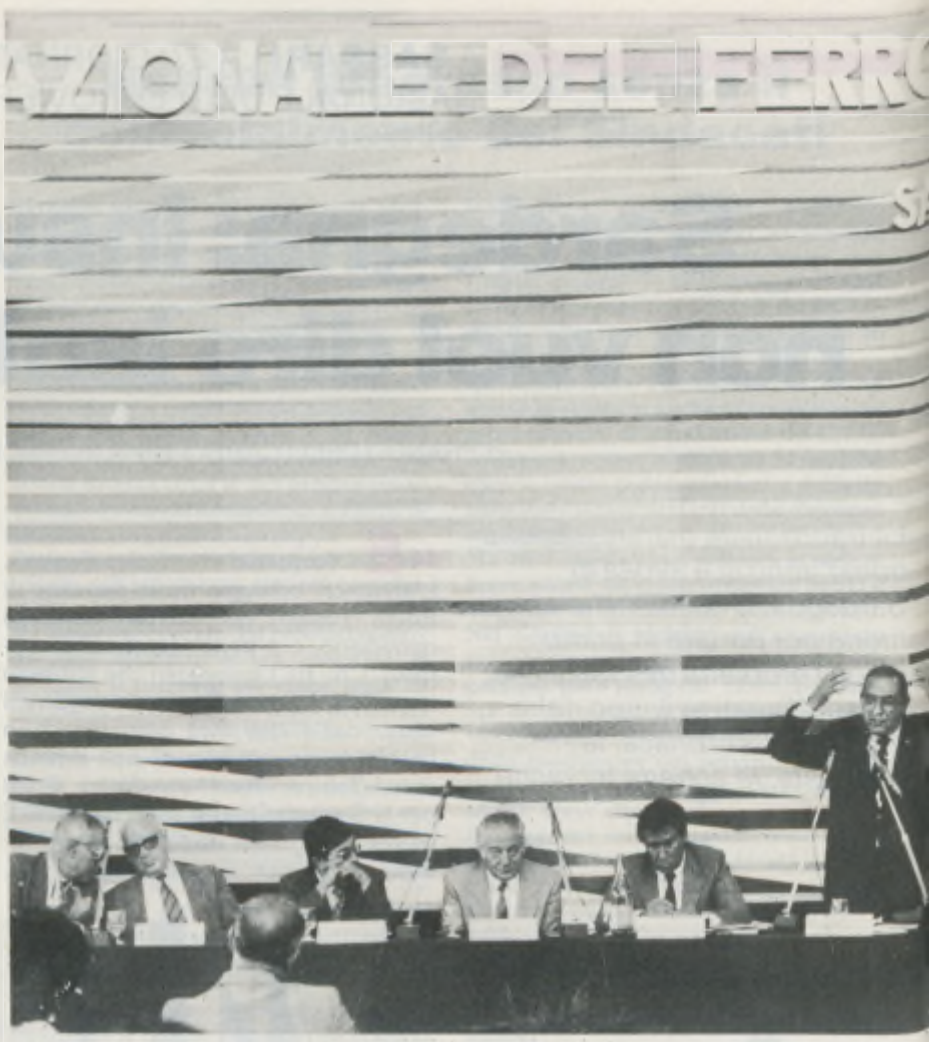
di FRANCO DELLI CARRI e UBALDO PACELLA

La tradizionale manifestazione quest'anno si è svolta in Sardegna. È stato anche un modo per portare in primo piano i problemi dell'Isola e le prospettive di sviluppo nei trasporti. La cronaca, le interviste, le schede tecniche.

«È in partenza dal primo binario l'espresso Roma-Sassari». L'annuncio echeggia tra le pensiline di Roma Termini nel confuso tramestio quotidiano, e si perde quasi nell'anonimato. Chi, tra i passeggeri che affollano la galleria di testa, è riuscito a cogliere il senso dell'avviso avrà pensato ad un banale errore occorso ad una distratta annunciatrice. Treni viaggiatori diretti per la Sardegna non si sono mai visti. E invece la Giornata Nazionale del Ferroviere, quest'anno, è iniziata proprio così, con un simbolico e tangibile collegamento ferroviario gettato oltre le 160 miglia di mare che separano il litorale laziale dalla costa sarda. Un treno Roma-Sassari su cui hanno significativamente preso posto, in rappresentanza dei ferrovieri di tutta Italia, i premiati per atti di valore e attaccamento al servizio.

Il treno speciale, composto da quattro carrozze dotate di diffusione sonora, compiuta la traversata a bordo della nave traghetto «Gallura», è ripartito da Golfo Aranci alla volta di Sassari.

Il treno «speciale» Roma-Sassari al momento dell'imbarco



Nella stazione di Chilivani-Ozieri, pavesata a festa con fiori e bandiere, affollata di gente e scolaresche, il treno ha dovuto effettuare una lunga sosta a causa del protrarsi di un bellissimo spettacolo folcloristico di danze e canti offerto da ragazzi e ragazze in splendidi costumi ozieresi.

Da Chilivani a Sassari è stato quindi un susseguirsi di magnifici panorami: colline, valli, villaggi e un cielo terso che rendeva tutto più suggestivo.

A Sassari la cerimonia ufficiale si è svolta nel grande capannone centrale del nuovo Deposito Locomotive. Ad attendere il Ministro dei Trasporti, Signorile, c'era il Direttore Generale, Ing. Misiti, con i massimi vertici aziendali, e tutte le autorità locali, dal Presidente della Regione, On. Melis, al Prefetto di Sassari, al Sindaco, al Presidente della Provincia.

Ad aprire la serie degli interventi è stato il Direttore Compartimentale, Ing. Cirillo, che si è soffermato in particolare sui temi del potenziamento della rete FS in Sardegna e sugli interventi già in atto.

A sua volta, l'Ing. Cardini, Direttore del Servizio Materiale e Trazione, nell'illustrare le caratteristiche della nuova sede del Deposito Locomotive di Sassari, si è detto convinto che l'opera appena inaugurata è da considerarsi come il primo passo verso la completa razionalizzazione degli impianti ferroviari della Sardegna. Opera che consentirà finalmente di svolgere un servizio più rispondente alle crescenti aspettative dell'utenza.

Particolarmente seguito è stato l'intervento del rappresentante dei Sindacati unitari, Usai, che ha ricordato fra l'altro lo stato di disagio dei colleghi sassaresi i quali temono, al di là delle promesse, un «ridimensionamento del ruolo del Deposito ancor prima che entri in esercizio». Timori fatti propri anche dal Sindaco di Sassari, Avv. Rizzu, e dal Presidente della Provincia, Dott. Sanna. Opere importanti come il nuovo Deposito Locomotive — hanno detto — rischiano di vanificare i loro effetti benefici se non vengono inseriti in una reale volontà di sviluppo e razionalizzazione.

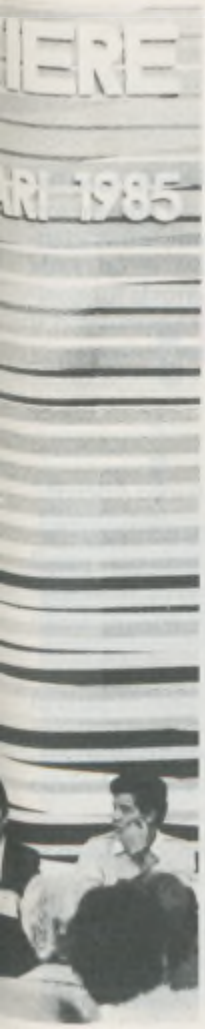
A tutti ha risposto il Direttore Generale Misiti con il suo intervento. Dopo aver ricordato che scegliendo ogni anno una sede diversa per celebrare la Giornata del Ferroviere si vuole dare un'eloquente testimonianza della reale continuità della realtà ferroviaria, l'Ing. Misiti si è soffermato sugli obiettivi che le FS intendono perseguire e realizzare in Sardegna. Siamo alla vigilia di una grande riforma, che segnerà sicuramente una svolta decisiva anche per la rete sarda. Dovrà essere più curato l'interscambio, bisognerà migliorare sensibilmente i tempi di percorrenza, potenziare i servizi, riorganizzare il servizio per i pendolari. Una grande opera che rappresenta anche un banco di prova per tutti i ferrovieri. «L'aumento della produttività e una gestione più dinamica — ha detto il Direttore Generale — saranno gli elementi qualificanti di una sfida che come ferrovieri dobbiamo essere in grado di raccogliere».

L'On. Melis, Presidente della Regione, ha dal canto suo affrontato i problemi di sviluppo che il trasporto pone alla Sar-

Il Presidente della Repubblica ai ferrovieri

L'annuale ricorrenza della Giornata del Ferroviere mi offre la gradita opportunità di rivolgere a quanti — nei diversi ruoli e responsabilità — collaborano a un servizio pubblico di vitale rilievo il mio affettuoso saluto e, con esso, la schietta espressione di simpatia e di fiducia del Paese. È tradizione che in questa giornata sia anzitutto ricordato il contributo di laboriosità, di abnegazione, di sacrificio che i ferrovieri hanno offerto all'unificazione dapprima e, poi, al progresso civile e materiale dell'Italia. È giusto che i ferrovieri, giovani e anziani, guardino con orgoglio al passato mentre con serietà e coraggio si accingono a raccogliere la severa sfida di efficienza, di modernizzazione e di razionalizzazione che vede in prima linea impegnato anche il nostro sistema di comunicazioni su rotaia. Non ho dubbi, in vista di questo decisivo obbiettivo il patrimonio professionale e umano custodito dalle Ferrovie dello Stato rappresenta la più preziosa e la più solida delle garanzie. A tutti buon lavoro.

Francesco Cossiga



Sopra, il Ministro Signorile durante il suo intervento a Sassari. A sinistra, un altro momento della manifestazione. A destra, donne in costume sardo in attesa alla stazione.

degna. «Insularità — ha detto — non significa isolamento ma deve essere elemento di sviluppo se il mare diventa possibilità di scambi, canale di traffici e non cesura continentale. Gli investimenti non dovranno tradursi soltanto nel guadagno di pochi minuti sui tempi di percorrenza, occorre rivedere i tracciati della dorsale sarda. Già in passato la Sardegna ha pagato la sua rete ferroviaria con 200 mila ettari di bosco col grave rischio della desertificazione».

Ha concluso gli interventi il Ministro Signorile, affrontando sia i temi specificamente ferroviari, sia i problemi relativi all'intero comparto dei trasporti. Riguardo ai primi ha riaffermato la strategia di rilancio perseguita con coerenza e sistematicità durante il suo ministero, ponendo in atto scelte operative in grado di avviare a soluzione complessi problemi che rendevano le ferrovie l'elemento in maggiore difficoltà nel settore trasporti. In questo quadro — ha detto il Ministro — la Riforma rappresenta il momento più importante di trasformazione industriale del Paese negli ultimi trenta anni.

Per quanto riguarda, invece, il Piano Generale Trasporti, l'On. Signorile ha sottolineato come sia, insieme ai progetti mirati, una vera rilettura del territorio e delle attività produttive nazionali, che trovano nell'interscambio e nel sistema dei traffici un volano di centrale importanza per ogni tipo di attività economica. Per quanto riguarda invece più da vicino la Sardegna, Signorile ha posto l'accento sulla creazione di un vero e proprio corridoio plurimodale di trasporti aerei e stradali, ferroviari e marittimi. Cioè a dire una continuità reale terra-mare continente-isola, realizzata concordando orari e tariffe globali.

Ai discorsi è seguita come sempre la cerimonia della consegna di medaglie e diplomi agli anziani e benemeriti della rotaia, e ai protagonisti di atti di valore. Si è conclusa così una festa che agli aspetti più tradizionali e celebrativi ha aggiunto significativi momenti di concretezza. Molte speranze, molte attese, ma anche richieste precise, proposte, volontà, che non potranno cadere nel vuoto.

PARLANO I FERROVIERI DI SASSARI

Attese, promesse, aspettiamo i risultati

La celebrazione della Giornata Nazionale del Ferroviere nei vari impianti della rete è anche un modo per dare voce a chi vi lavora, per conoscere direttamente esperienze, idee, preoccupazioni. VdR nel corso della cerimonia svoltasi nel Deposito Locomotive di Sassari ha intervistato alcuni colleghi presenti. Senza alcuna diplomazia e fuori da ogni formalismo è risultato un quadro assai significativo di come la base sta vivendo questo decisivo momento della vita aziendale.

Giuseppe Melis
Ausiliario presso il Deposito Locomitive Sassari

D. *È a conoscenza della legge di riforma delle FS che andrà in vigore dal 1° gennaio?*
R. Ne ho sentito parlare, ma piuttosto vagamente. Dalla televisione, talvolta dai giornali, qualche battuta fra colleghi, nulla di più.

D. *Cosa dovrebbe cambiare effettivamente?*
R. Mi auguro che i collegamenti ferroviari migliorino, soprattutto qui in Sardegna: più velocità, più regolarità, una maggiore efficienza nel servizio. L'offerta di trasporto deve essere complessivamente più moderna e funzionale. Riguardo al mio lavoro non credo che ci saranno grossi cambiamenti. Non mi aspetto trasformazioni. In generale devo dire che qualcosa sembra finalmente muoversi. Alcuni lavori sono iniziati, ma si deve fare ancora molto in questo senso.

Ignazio Canzino
Ausiliario

D. *Cosa si aspetta dalla Riforma?*

R. Che metta in moto qualcosa di produttivo, che si avvii un processo di ripresa per il trasporto ferroviario. Da anni è tutto fermo. La situazione sembrava congelata al dopoguerra, e mentre le ferrovie vivacchiavano gli altri correvano. In Sardegna ci sono stati pochi fatti e solo alcune promesse. Ma nemmeno in quelle si è abbondato.

D. *Il nuovo assetto dell'Azienda potrà modificare le cose?*

R. Sinceramente sono scettico. Gli esempi italiani in tema di riforme sembrano smentire ogni rosea previsione. Una cosa è certa: il personale è disposto a lavorare e a cooperare se si manifesterà con chiarezza una volontà positiva dei vertici aziendali.

Mauro Porcu
Macchinista

D. *Lei sa che siamo alla vigilia dell'attuazione della Riforma? Che ne pensa?*

R. Sì, ho cercato di informarmi anche se sommariamente. Sono convinto che sia un'ottima soluzione. Esistono, anche qui nel Deposito Locomotive di Sassari, molte aspettative, eppure non tutti i timori sono fugati. Ci attendiamo il giusto riconoscimento delle nostre qualità professionali. Tuttavia il naufragio all'italiana è una prospettiva che non ci abbandona mai.

D. *Quali trasformazioni sono più necessarie?*

R. In Sardegna siamo abituati ad aspettarci poco. C'è una paura atavica ad essere colpiti. Si parla di tagli, ridimensionamenti. Speriamo che non siano sempre i lavoratori a doverci rimettere.

D. *È possibile attendersi maggiore efficienza e produttività?*

R. Se si vuole si può essere più efficienti già da oggi. Le faccio un esempio. Prenda l'impianto dove si sta svolgendo questa manifestazione: è tutto in perfetto ordine. In pochi giorni i ferrovieri, da soli, hanno sistemato tutto al meglio. Da una parte la volontà, dall'altra la concessione di mezzi e fiducia: il risultato è sotto gli occhi di tutti. La realtà quotidiana è purtroppo diversa, da domani torneranno i problemi, i ritardi, le inefficienze. Mancano le direttive e un reale interesse a far sì che le ferrovie funzionino bene. Se c'è scarsità di materiali ci si arrangi, se non si può fare pazienza.

Ferruccio Gabriele
Macchinista

D. *Cosa si aspetta dalla nuova Azienda?*

R. Il rovesciamento di certi schemi. Restituire ad ognuno la passione per il proprio lavoro, maggiore considerazione, autocoscienza e amor proprio. L'opportunità di prepararsi professionalmente con cicli continui di aggiornamento sulle tecnologie più avanzate. Si parla di bassa produttività sul lavoro, ma intanto non viene offerta la possibilità di studiare, di approfondire il proprio patrimonio tecnico.

D. *Qual è l'aspetto che nell'Azienda riformata più le sta a cuore?*

R. Una corretta gestione delle FS, con criteri economici e industriali, senza clientelismi e lottizzazioni.

Giovanni Labriola
Capo Stazione Superiore

D. *Cosa pensa della Riforma?*

R. Esprimo alcune riserve sulla reale volontà politica di realizzare la riforma e quindi il rilancio del trasporto su rotaia. Per ora siamo alle enunciazioni di principio, aspetto con ansia i fatti. Dico solo una cosa, se non si modifica la gestione del personale per noi cambierà ben poco. Inoltre soltanto la trasformazione delle strutture potrà migliorare sensibilmente l'offerta dei servizi.

D. *È favorevole a una maggiore autonomia, o teme di doversi assumere delle responsabilità troppo onerose?*

R. Attualmente i poteri del capo impianto sono minimi. Di sua iniziativa può fare ben poco. Certamente bisogna ampliare le sue capacità decisionali se si vogliono ottenere buoni risultati e minori sprechi. Il nostro trattamento economico e normativo sarà adeguato solo a patto che si lavori di più, con standard di efficienza selettivi.

(Interviste raccolte da Ubaldo Pacella)

UNA LETTERA DEL SOTTOSEGRETARIO GRASSI BERTAZZI

La Giornata del Ferroviere a Catania

La XXVII Giornata del Ferroviere è stata celebrata in tutti gli impianti della rete, con manifestazioni e cerimonie diverse per impostazione ma simili per lo spirito e le motivazioni che le hanno ispirate. Lo dimostra anche la lettera che il Sottosegretario ai Trasporti, Sen. Nicola Grassi Bertazzi, di ritorno dalla Giornata del Ferroviere svoltasi a Catania, ha voluto inviarci. Siamo lieti di pubblicarla.

Caro Direttore,
la mia partecipazione alla XXVII Giornata del Ferroviere, celebrata a Catania il 4 ottobre 1985, ha rinsaldato in me il convincimento che questi uomini riescono a creare intorno a loro una simpatia ed un apprezzamento fuori del comune. L'uomo della strada ha certamente compreso che si tratta di un lavoro di alta professionalità, duro, talvolta pericoloso, socialmente indispensabile e importante in quanto da quel lavoro dipendono sia la sicurezza dell'utente sia l'economia nazionale la quale, da un corretto sistema dei trasporti, è direttamente influenzata.
Quello del ferroviere è un lavoro altamente interdipendente in cui ogni attività è legata all'altra con diretta correlazione quasi di causa ed effetto. Da questo stato di fatto scaturisce una perfetta osmosi che genera dei rapporti interpersonali che vanno ben al di là dell'ambiente di lavoro per coinvolgere il sociale e il tempo libero.
A base di ogni sistema efficiente ed ordinato vi è l'elemento umano e quello con il quale sono venuto a contatto, ha mostrato di possedere tutte le caratteristiche positive che da sempre hanno contraddistinto il ferroviere. Oltre che alla dirigenza tutta, per l'inappuntabile organizzazione, desidero rivolgere un plauso al Sig. Giorgio Brecciani, Capo Reparto Materiale e Trazione di Catania, al Macchinista Carmelo Caruso e all'A. Macchinista Francesco Riccioli, entrambi del Deposito Locomotive di Catania, che hanno condotto il convoglio trainato da una locomotiva a vapore per l'intero percorso da Catania a Messina. Non è stato solo un ritorno romantico a sogni e immagini legati ai nostri anni più verdi, ma il ricordo di quei «musi neri» che con le loro locomotive, a prezzo di duri sacrifici, hanno caratterizzato un'epoca e un importante periodo storico del nostro Paese.
Con la più viva cordialità.

Nicola Grassi Bertazzi

L'ELETTRIFICAZIONE DELLA DORSALE SARDA

Un filo fra i nuraghi

Quando, nei lontani anni '50, nella Sardegna ancora sotto l'influenza della vittoria autonomistica prese avvio quel complesso movimento di studi e dibattiti che sfociò nell'elaborazione del Piano di Rinascita, il problema dei trasporti interni soffrì curiosamente una specie di subordinazione rispetto alle esigenze prioritarie, addirittura vitali, dei collegamenti marittimi ed aerei con il Continente.

Il risultato fu che il trasporto su rotaia ebbe poco spazio in quello storico documento che divenne poi legge dello Stato.

Il problema però c'era, e puntualmente cominciò ad essere riproposto all'esame del Ministero dei Trasporti sia dai responsabili del governo regionale, sia, in maniera più costante, dagli organi di stampa isolani. Polemiche, accuse, promesse, delusioni. Poco si fece.

Fino agli anni '70, gli interventi aziendali in Sardegna, a parte la sostituzione di qualche decina di carrozze e automotrici, si limitarono alla istituzione — unica nota di ammodernamento degna di rilievo — del D.C.O. di Chilivani per il controllo della tratta Olbia-Macomer.

La vera innovazione degli ultimi decenni è stata senza dubbio la realizzazione del collegamento marittimo Golfo Aranci-Civitavecchia, oggi assicurato da cinque navi traghetto.

Per sentir parlare nuovamente di ammodernamento del trasporto ferroviario in Sardegna bisogna attendere i finanziamenti previsti dal Piano-ponte di 400 miliardi e dal Programma Interventi Straordinari di 2.000 miliardi. L'elettrificazione della dorsale sarda e della tratta Chilivani-Porto Torres prevista dal Piano poliennale, presentato al Parlamento nel dicembre 1976, venne inserita nel Programma Integrativo, approvato nel 1981, che già all'articolo 1 prevede l'elettrificazione della rete ferroviaria sarda in corrente alternata monofase a 25 KV. Si tratta praticamente del varo di quel Piano di Rinascita ferroviaria della Sardegna vagheggiato da anni. Fatti e non più parole, considerando che il problema dei trasporti rappresenta un punto nodale e ineludibile per lo sviluppo della Sardegna.

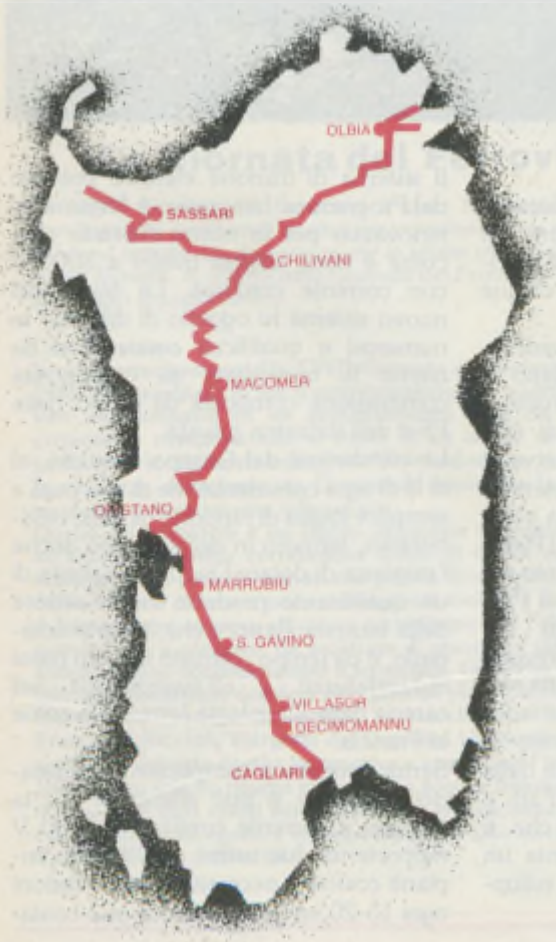
Il sistema di trazione elettrico previsto dal Programma Integrativo è fortemente innovativo per la nostra Azienda che, come è noto, utilizza quello a 3000 V con corrente continua. La scelta del nuovo sistema fu oggetto di dibattito in numerosi e qualificati convegni e da ultimo fu consigliata da un'apposita commissione composta da tecnici delle FS e dell'industria privata.

Le conclusioni del Gruppo di studio, al di là di ogni considerazione di una pura e semplice logica di rapporto globale costi-benefici, tennero in debito conto anche l'esigenza di dotare l'industria italiana di un qualificante prodotto in un settore della trazione elettrica che, è bene ricordarlo, è da tempo utilizzato in molti paesi industrializzati e all'avanguardia nel campo della tecnologia ferroviaria come la Francia.

Senza ricorrere a complicate considerazioni tecniche si può affermare che la trazione a corrente continua a 3000 V rappresenta due ordini di difficoltà: impianti costosi e necessità di sottostazioni ogni 15-20 km; per contro si può conta-

re sul vantaggio di infrastrutture da tempo collaudate.
La trazione a corrente alternata monofase utilizza tensioni molto elevate e richiede sottostazioni più diradate, ogni 50-60 km. Esistono però altri problemi che riguardano l'organizzazione delle officine di riparazione e manutenzione dei mezzi di trazione, dell'istruzione professionale.
La Sardegna, per la sua insularità, offre il vantaggio — una volta tanto! — di non creare interferenza con il resto della rete e con le diverse caratteristiche plano-altimetriche della sua dorsale, offre un ideale campo di sperimentazione dei nuovi mezzi di trazione. All'isola viene dunque affidato un ruolo centrale, che ne fa una vetrina di esposizione per prodotti di alta tecnologia che, si spera, troveranno interessanti mercati in tutto il mondo.
Subito dopo l'approvazione della legge 17/1981, infatti, l'Ansaldo, azienda leader in vari campi tecnologici, si è fatta promotrice di un Consorzio per la realizzazione dell'opera, coinvolgendo nell'impresa anche altre aziende italiane particolarmente qualificate nei rispettivi settori d'attività.
Il Consorzio, denominato TEAM (Trazione Elettrica Alternata Monofase), riunisce un vero e proprio Gotha dell'imprenditoria italiana ed è costituito dalle seguenti società: Ansaldo Trasporti S.p.A., Società Italiana Condotte d'Acqua, Cooperativa Muratori Cementisti, Dipenta S.p.A., FIAT Ferroviaria, S.A.E. S.p.A., SASIB S.p.A., SIRTI S.p.A., Wabco Westinghouse.
Al Consorzio è stato affidato in regime di convenzione di «prestazioni integrate» un complesso di interventi multidisciplinari riguardanti anche opere civili e la progettazione e realizzazione di 25 locomotive elettriche.
In particolare, per quanto riguarda l'elettrificazione della linea, che vede impegnate l'Ansaldo e la S.A.E., è prevista la realizzazione di sei sottostazioni elettriche di trasformazione ubicate a Villasor, Oristano, Macomer, Chilivani, Sassari e Olbia, alimentate dalla rete primaria Enel a 150 KV e dotate tutte di due trasformatori. La sottostazione di Villasor sarà predisposta per il doppio binario in quanto il P.I. prevede anche il raddoppio della tratta da Decimomannu a San Gavino (fra Decimomannu e Cagliari c'è già in esercizio il doppio binario).
È prevista anche la realizzazione di una sottostazione ambulante montata su carro ferroviario, che costituirà una riserva mobile sulla linea.
Tutte le sottostazioni e gli impianti T.E. saranno, inoltre, telecomandati da un unico posto centrale ubicato a Decimomannu. Il tratto Cagliari-Marrubiu sarà il primo ad essere elettrificato.

Mario Urpi



Nella piantina i lavori previsti sulla rete sarda

Principali opere da realizzare in Sardegna

- Elettrificazione linea Cagliari-Chilivani-Olbia-Golfo Aranci e tratta Chilivani-Sassari
- Elettrificazione dei piazzali di stazione
- Raddoppio tratta Decimomannu-San Gavino, con costruzione della nuova stazione di San Gavino
- Varianti Campeda-Bonorva e Monti-Chirialza per complessivi km 14, di cui km 9,06 in galleria, con riduzione di percorso di circa km 7
- Miglioramenti del tracciato con adeguamento delle curve a nord di Oristano
- Potenziamento a modulo 500 m delle stazioni di Solarussa, Abbasanta, Campeda, Giave, Mandras, Enas e Mores
- Adeguamento alla sagoma di elettrificazione dei cavalcavia della dorsale e delle gallerie esistenti sulla tratta Chilivani-Porto Torres
- Eliminazione dei P.L.
- Costruzione di n. 12 fabbricati di sei alloggi ciascuno
- Costruzione di locali di servizio per le esigenze I.E.
- Costruzione di n. 6 sottostazioni elettriche, compresi impianti di illuminazione e forza motrice
- Realizzazione di una sottostazione elettrica ambulante
- Realizzazione dei posti di via
- Realizzazione a Decimomannu del telecomando delle sottostazioni e dei posti di via
- Illuminazione dei piazzali di stazione
- Realizzazione impianto di blocco automatico a correnti codificate nella tratta Cagliari-Decimomannu
- Realizzazione impianto di blocco conta-assi sulle tratte Decimo-G. Aranci e Chilivani-Portotorres
- Realizzazione impianto di controllo centralizzato traffico a Sassari
- Adeguamento ACEI di Cagliari e realizzazione nuovi ACEI nelle stazioni di Elmas e Decimomannu
- Realizzazione nuovi ACEI telecomandabili nelle stazioni di Ardara, Ploaghe, Campomela, Scala di Giocca, Tissi-Usini, Porto Torres e P.M. km 56+727 della tratta Chilivani-Portotorres
- Adeguamento e potenziamento impianti telecomunicazione della dorsale
- Progettazione e realizzazione di n. 25 locomotori elettrici della potenza di 3 MW e velocità di 140/160 km/h.

LE NUOVE LOCOMOTIVE PER IL TRAFFICO ISOLANO

Le vestirà Giugiaro

Conseguenza diretta dell'elettrificazione della linea dorsale sarda è la progettazione di nuove locomotive elettriche monofase, adeguate al particolare tipo di esercizio da svolgere. Senz'altro la novità più interessante fra gli interventi previsti dal Programma Integrativo in Sardegna.

È stata prevista per la rete isolana la costruzione di 25 locomotive elettriche a 25 KV-50Hz, alle quali è stato assegnato il numero di gruppo E 491/492.

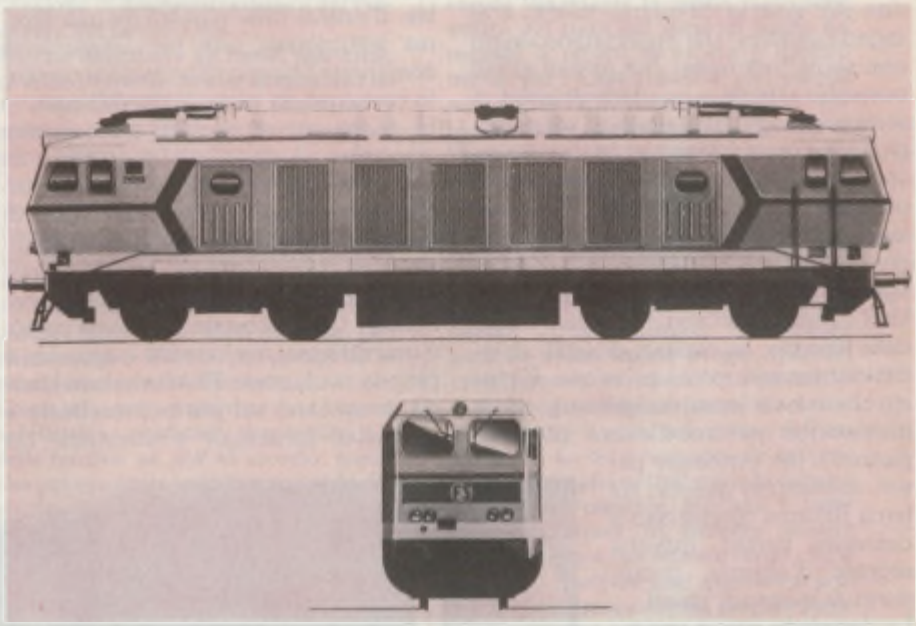
La progettazione e la realizzazione dei nuovi mezzi procede con regolarità e si susseguono gli incontri tra le ditte costruttrici (Fiat per la parte meccanica e Ansaldo per la parte elettrica) e l'Ufficio Studi Locomotive del Servizio Materiale e Trazione per la definizione e la messa a punto delle varie soluzioni di progetto e delle apparecchiature speciali.

Le locomotive sono state predisposte con due diverse velocità massime, l'una per l'utilizzazione treni merci e treni locali viaggiatori (Gr. E 491-140 km/h), l'altra per l'utilizzazione treni espressi (Gr. E 492-160 km/h). Con la E 491 sarà possibile effettuare treni della massa rimorchiata di 500 t raggiungendo una velocità di circa 60 km/h sui tratti più acclivi della linea. Prestazioni che fanno della E 491 un mezzo molto affidabile e versatile in Sardegna, dove circa il 32% della rete si sviluppa in ascese superiori al 21 per mille, con punte anche del 27-28 per mille.

La notevole potenza dei nuovi mezzi consentirà, a parità di peso trainato, l'effettuazione di treni in semplice trazione, con evidenti economie di esercizio.

La cassa è di tipo rigido e consente una maggiore stabilità alle alte velocità.

Le due cabine di guida realizzate alle estremità della cassa offrono un confortevole ambiente di lavoro, in linea con l'elevato standard delle ultime locomotive elettriche in c.c. a 3 KV. È previsto anche un impianto di climatizzazione con regolazione termostatica, che sarà molto apprezzato dai macchinisti nei mesi estivi, in Sardegna particolarmente caldi.



Le nuove locomotive

	E 491	E 492
Velocità max	140 km/h	160 km/h
Lunghezza max	16,7 m	16,7 m
Peso totale	88 t	88 t
Passo carrello	2800 mm	2800 mm
Diametro cerchioni	1210 mm	1210 mm
Potenza oraria	3350 KW	3350 KW
Tensione di linea	25 KW	25 KW
Rodiggio	BoBo	BoBo

Il motore è stato progettato per essere montato sia sulle locomotive in corrente continua a 3 KV con azionamento a chopper, sia sulle E 491 - E 492. Consente notevoli accelerazioni in partenza ed una ripresa nettamente superiore a quella del mezzo Diesel. Anche la sua affidabilità è certamente superiore a quella dei mezzi a trazione Diesel e ciò consentirà un'ulteriore riduzione delle avarie ai mezzi durante l'esercizio.

L'equipaggiamento elettrico delle locomotive E 491-492 prevede l'utilizzo di motori di trazione in corrente continua alimentati da raddrizzatori-convertitori di tipo statico.

È altresì prevista la frenatura elettrica reostatica. Il circuito dei comandi consente la marcia in multiplo di due locomotive ed il telecomando da apposita carrozza pilota.

Il «design» della nuova locomotiva ricorda vagamente quello della E 633 ed è stato realizzato dallo stilista Giugiaro, creatore della Lancia Delta e di tante altre macchine prestigiose; assolutamente caratteristico il robusto rostro «scacciabuoi», già da tempo montato sulle ALn 668 e 663 circolanti in Sardegna e reso necessario dai frequenti sconfinamenti di bestiame.

La prima E 491, la cui consegna è prevista entro il 1986, sarà provata su un tronco di linea di 6 km appositamente predisposto sulla Orte-Civitavecchia.

Successivamente i prototipi saranno provati in Sardegna.

Quando? Il desiderio e l'auspicio dei ferrovieri sardi farebbero rispondere: «Subito!». Ma è da mettere in conto un biennio d'attesa.

M.P.

La riforma è nelle cose

Chi ha detto che i ferrovieri sono indifferenti alla Riforma? Poteva essere vero fino a qualche tempo fa, ora non più. Anzi la differenza, se c'è, è di segno contrario. Dal rinunciatario «tanto non se ne farà nulla» si è passati al più coinvolto «attenti a non fare gli errori di sempre». Negli ultimi tempi in redazione giungono numerosissime lettere: ferrovieri giovani e meno giovani, pessimisti e ottimisti, delusi o preoccupati. Tutti parlano della Riforma, sia pure con accenti diversi; tutti manifestano comunque l'esigenza di un rinnovamento reale.

VdR in tutti questi anni ha parlato molto della Riforma, ha ospitato dibattiti, sollecitato interventi, preso posizione. È giusto che i nostri lettori scelgano noi come interlocutori per manifestare preoccupazioni o per esprimere pareri, soprattutto quando sul tema Riforma cominciano a delinearsi intralci, qualche segnale d'allarme, preannunci di eventuali ritardi.

Le domande che ci vengono rivolte sono le solite. Perché tardano tanto le nomine dei vertici del nuovo Ente? Cosa significa? I tempi di attuazione della Riforma slitteranno? E se sì, di quanto? Le lettere che pubblichiamo qui accanto sono emblematiche di questo clima di «attesa armata» che aleggia fra il personale, alimentato anche da anni di delusioni e speranze frustrate.

Il nostro parere è che certe preoccupazioni non siano un fatto negativo, ma anzi segnalino una novità importante nella vita dell'Azienda: cresce l'attenzione e la partecipazione intorno a quello che succede, intorno a quello che cambia. Il nuovo Ente nascerà da una riforma istituzionale, ma per vivere avrà comunque bisogno di un largo e convinto consenso da parte di chi ci lavora.

In questa situazione VdR può operare solo nel modo che più è congeniale a un organo di stampa: informando su quanto accade, come sempre ha cercato di fare, con obbiettività e serenità di giudizio. Una cosa comunque è certa e deve essere chiara a chi si preoccupa e solleva critiche. Quella che sta per essere varata è una Riforma, ma in realtà è una vera e propria rivoluzione. Rivoluzione nel modo di operare, sul piano concettuale e operativo, funzionale e strategico. Un evento storico che comporta e comporterà passaggi obbligati e complessi, strettoie e scelte delicate.

Gli avvenimenti che hanno ostacolato le nomine ai massimi vertici dell'Ente sono noti. Ma quello che pare certo è che la Riforma va avanti comunque: noi nella Riforma già ci siamo. Una conferma viene anche dall'inchiesta sui cosiddetti rami secchi che pubblichiamo in apertura di questo numero. In tale settore, certamente delicato, le FS si stanno già muovendo nel senso e nella prospettiva dell'imprenditorialità. E questo capita anche su altri problemi: che ci sia o no la Riforma. Non sarà l'attuazione formale della Riforma a cambiare l'Azienda, perché i comportamenti, i criteri di scelta, i problemi sul tappeto, stanno già subendo processi profondamente innovativi.

Niente è fermo, quindi, a saper guardare. E VdR, che ha sempre seguito con attenzione le sue fasi preparatorie, avrà un grande ruolo da svolgere ora che la Riforma prende il via. Giornalisticamente il bello viene adesso, quando si passerà dalle norme alle cose, dalle discussioni alle scelte. L'impegno che prendiamo con i nostri lettori, in questo passaggio decisivo per la vita dell'Azienda e per il futuro del trasporto ferroviario, è di continuare a rendere conto di umori e avvenimenti, delle conquiste che sperabilmente verranno ma anche delle eventuali resistenze che si frapporranno sul cammino del nuovo Ente che tutti vogliamo. ■

Tre lettere, fra tante...

L'ultima illusione

Egregio Direttore,
sono un vecchio ferroviere e leggo «Voci» da molti anni ed è praticamente da sempre che sento parlare di Riforma. Un discorso che, francamente, mi era venuto a noia. L'esperienza mi diceva che non se ne sarebbe mai fatto nulla. L'entusiasmo è dei giovani, ma per convincere noi più anziani non bastano le promesse e ci vogliono i fatti. Qualche tempo fa, però, ho intravvisto alcuni segnali positivi e anche seguendo il giornale mi sono convinto che forse avevo torto e che non volevo crederci solo perché in ferrovia ne ho viste e sentite tante. Per un attimo, così, ci ho creduto anch'io. Ho pensato che forse era arrivato davvero il momento di ritrovare la voglia persa da tempo di un impegno, di un sacrificio (una parola che i giovani non vogliono nemmeno sentire, ma che noi vecchi conosciamo molto bene) che finalmente avessero uno scopo: una ferrovia non più tirata avanti con i denti da chi come me, come noi, da decenni fa i salti mortali per tappare buchi, coprire turni, ecc. Ero già pronto a riconoscere di aver avuto torto, quando, ancora una volta, la Riforma si è risolta in una bolla di sapone. Ed è per questo che scrivo a lei, Direttore, che con «Voci» ha seguito con tanta (forse eccessiva) passione le vicende della Riforma.
«Finalmente Riforma», diceva una copertina di qualche mese fa. Ma, se lo lasci dire da chi ha tanti anni di ferrovia alle spalle, è stata solo l'ultima illusione.

R.B. - Pistoia

Siamo preoccupati

Cara VdR,
sono un ferroviere come tanti. E come tanti vedo quello che nell'azienda va e quello che non va. Anche per questo ho apprezzato i servizi che hai dedicato a questioni fondamentali come la Riforma dell'azienda. Bei servizi, belle interviste, belle parole. Ma per fare una riforma non basta un decreto legge: prima di tutto ci vorrebbe l'adempimento dei dettati che esso contiene. E già su questo non ci siamo. Questioni politiche, come si legge su tutti i giornali, stanno ritardando la nomina del Consiglio di Amministrazione e del Presidente del nuovo Ente.
Ma che importano un mese, due mesi, un anno di ritardo in una situazione che dura dal 1905? Un po' di pazienza, ci vuole un po' di pazienza. Non vorranno mica tutto e subito, questi ferrovieri. Quando sono entrato in ferrovia, qualche anno fa, mi serviva un lavoro qualunque e di come andassero le cose nell'azienda non mi interessava proprio nulla e di pazienza ne avevo tanta. Ma poi, visto che in quest'azienda ci dovrò passare tanta parte della mia vita, be', allora meglio avere al più presto un'azienda moderna ed efficiente...
Come si fa, però, a pensare di arrivare a un'effettiva gestione imprenditoriale delle ferrovie se, già all'esordio, quelle che pesano non sono le ragioni dell'efficienza, ma quelle della politica extraaziendale? I ferrovieri, almeno la gran parte di quelli entrati da poco e che io conosco meglio, sono preoccupati. Perché se questo è il buon giorno, una volta che (ma quando?) la riforma diventasse concreta, potrebbe essere la solita riforma all'italiana: tanto chiasso, ma poi tutto come prima. E noi dell'esercizio dovremo continuare a fare miracoli (questo, l'ho capito subito, appena entrato in ferrovia).

Lettera firmata - Torino

Cominciamo dalle mini-riforme

Cara Voci,
sto per scriverti una lettera impopolare che forse non troverà neanche lo spazio per una pubblicazione. Ma ci provo lo stesso perché sento che è mio dovere farlo. Vorrei dire due parole a proposito della Riforma. Due parole che ancora non ho letto sulle tue pagine. Ma è meglio che mi presenti. Sono il capo di un grande impianto del nord Italia e dal mio punto d'osservazione le cose che la Riforma dovrebbe raddrizzare sono tante. Non filosofie, strategie grandiose, ma soprattutto cose che riguardano il lavoro di tutti i giorni.
La produttività aumenta non solo a seguito delle mega-ristrutturazioni ma, per esempio, riportando i turni di servizio al rispetto del decreto del lavoro. In quanti sanno che in certi Depositi Personale Viaggiante la media reale delle scorte dei treni nel mese di luglio ha toccato il record di un'ora e quattro minuti per i Capi Treno? E poi, perché non prendere in considerazione — come già fanno, per esempio in Francia — l'assunzione di personale stagionale durante il periodo estivo e le festività di fine anno? Si eviterebbe quella carenza di personale che nei periodi di punta si ripercuote negativamente nei servizi di controlleria e di chiusura dei bagagliai. E si darebbe una mano ai giovani disoccupati. L'assenteismo? Basterebbe qualche visita fiscale in più, qualche cura termale in meno. Ma prima di tutto bisognerebbe preparare e selezionare meglio il personale prima dell'assunzione. Lo dico consapevole dell'esistenza di piaghe sociali come la droga e la malattia mentale. Ma non è certo facendo entrare in ferrovia giovani mentalmente e fisicamente tarati che si potranno risolvere quei gravissimi problemi. Costerebbe molto, poi fare regolamenti chiari e duraturi? Sarebbe più facile per tutti rispettarli e farli rispettare. È proprio così complicato sorvegliare le spese superflue, seguire le opere appaltate di modo che non appena terminate non sia necessario subito rifarle? Riaffidare la piccola manutenzione alle coppie di macchina, riportare l'orario delle officine sull'intero arco della settimana, così da evitare la sosta ingiustificata dei mezzi per due o più giorni su sette? Programmare con maggiore attenzione i treni straordinari e quelli estivi per evitare che viaggino vuoti o semivuoti è una cosa dell'altro mondo? E poi, che Riforma sarebbe se l'azienda non riuscisse a sburocratizzare il lavoro amministrativo eliminando anche quegli uffici compartimentali e centrali che non servono?
È un po' la scoperta dell'acqua calda, lo so. Ma sono cose che pensa ogni ferroviere responsabile e di buon senso... almeno lo spero. Per migliorare le cose ci vuole una Riforma. Ma questa Riforma deve partire dal basso, sistemando quello che concretamente non va. Scusami dello sfogo, ma sei o no il giornale di tutti i ferrovieri? E allora grazie se questa lettera verrà pubblicata.

Lettera firmata

SULLA **STAMPA**

Il Messaggero

Più presto con l'orario invernale. Prolungamento di percorso per alcuni treni, nuove fermate, riduzioni di percorrenza, treni più veloci lungo la linea Roma-Firenze. Queste le novità più importanti dell'orario invernale delle Ferrovie dello Stato, entrato in vigore il 29 settembre scorso e valido fino al 31 maggio '86. Per quella data, poi, le riduzioni dei tempi di viaggio sulla «direttissima» saranno ancora più consistenti. I due super-rapidi che collegano la capitale al capoluogo toscano impiegheranno 2 ore esatte per coprire i 316 km che separano la stazione Termini da quella di Firenze S.M.N..

L'Unione Sarda

Cambia il «look» dei treni sardi: sempre lenti, ma ora più comodi. Da qualche mese viaggiare in treno è più confortevole: sono entrate in servizio le nuove carrozze utilizzate nelle linee di media distanza. Sostituiscono quelle vecchie che vanno in pensione senza lasciare molti rimpianti. Cambia anche il colore: le nuove vetture sono verniciate con uno smagliante rosso amaranto, mentre l'interno richiama alla mente l'ambiente del jet. Le porte sono a chiusura automatica, comandata dal locomotore: un segnale acustico avvisa i viaggiatori dell'imminente chiusura a scatto. Anche l'impianto di condizionamento cambia... Il rinnovo del parco carrozze costa un bel po' di soldi. Ogni vettura, autentico gioiello dell'industria ferroviaria italiana, costa 800 milioni e si avvale di soluzioni tecniche d'avanguardia. Cambiano anche i locomotori, che sui binari dell'Isola potranno sfrecciare a 130 Km/h. Poca roba rispetto alle velocità che si raggiungono sulle strade ferrate della Penisola. In attesa dell'elettrificazione bisogna accontentarsi: a passo di lumaca ma con un briciolo di comfort.

Gente

Debbo fare ammenda — ha scritto il giornalista Mario Cervi —. All'inizio dell'estate avevo pronosticato che anche quest'anno il massimo della conflittualità e dei disagi nel settore dei trasporti avrebbe coinciso con la stagione delle ferie e delle grandi migrazioni vacanziere... La profezia, che pareva facile fino all'ovvietà, è stata smentita. L'agosto del 1985 sarà ricordato come uno dei più caldi metereologicamente ma anche come uno dei più «freddi», sindacalmente, di questo dopoguerra. Quali le ragioni di questa normalità che contraddicendo una collaudata tradizione agitatoria merita il nome di miracolo? A livello ufficiale si tende ad attribuirla al codice di autoregolamentazione che i grandi sindacati hanno concordato con le aziende pubbliche di trasporto. Non nego che l'autoregolamentazione abbia avuto benefici effetti. Non solo: mi auguro che essa si dimostri valida in futuro e che scongiuri ritorni di fiamma, estivi e non estivi, delle epidemie scioperaiole. La mia impressione è, tuttavia, che il fenomeno sia più complesso... Prevale ormai la consapevolezza che allo sciopero si debba

UN ACCORDO **INT-ALITALIA**

Dalla terra, una mano al cielo

Un successo oltre ogni aspettativa è stato per l'INT (l'Istituto Nazionale Trasporti di cui le FS sono le maggiori azioniste) l'accordo stipulato nel febbraio scorso con l'Alitalia per il reinoltro verso aeroporti internazionali delle merci spedite dall'estero per gli scali di Roma e Milano. Ecco le cifre: nei primi sei mesi di collaborazione con l'Alitalia, l'INT ha trasportato 250 tonnellate di merci ed entro la fine dell'anno la previsione è di arrivare alle 500 tonnellate. Le merci interessate a questo servizio sono quelle che per dimensioni o natura non sono stivabili negli aerei impiegati sulla rete nazionale e che hanno comunque l'esigenza di un avviamento tempestivo, organico ed economico, fino all'aeroporto di destinazione. Le potenzialità dell'organizzazione dell'INT garantiscono la sistematicità e tempestività dell'iniziativa, assicurando una vasta gamma di possibilità per la prosecuzione delle partite verso i capoluoghi sede di aeroporti. Si tratta anche di un servizio economico: le spedizioni nella sede propria del destinatario sono effettuate al solo costo del servizio aereo previsto dall'aeroporto di origine a quello di destinazione. Ci sono poi le facilitazioni doganali. Le merci inoltrate col servizio INT/Alitalia, in virtù delle particolari garanzie offerte all'autorità doganale centrale, seguono procedure documentali semplificate che abbreviano notevolmente i tempi di transito presso lo scalo di primo approdo: il destinatario espleta così le operazioni d'importazione nell'aeroporto finale. Insomma il trasporto «terrestre» dell'INT può servire anche a far volare meglio.

T.G.

ricorrere solo nei casi obiettivamente necessari per non punire i cittadini con disagi immeritati.

La Stampa

... Asfalto per le linee ferroviarie. La nuova tecnica ha già una parziale applicazione anche in Italia, in circa 20 chilometri della direttissima Firenze-Bologna, dove uno strato di bitume fa da cuscinetto fra la rotaia e la massicciata, permettendo ottimi exploit in termini di velocità, confortevolezza e manutenzione della linea. Dieci anni di esperienza hanno permesso di affinare a livello di ricerca la tecnica, che viene applicata anche in Francia, dove però viene usato solo asfalto ed è eliminata la massicciata in pietrisco, ed in Giappone, dove la tecnica prevalente è quella dell'impiego di una base in cemento coperta da 5 cm di asfalto su cui poggiano le rotaie. Nel corso di un convegno a Verona sono state proposte le tecniche di realizzazione pratica delle linee ferroviarie, costruendo uno dei binari del fascio di entrata del centro intermodale di Verona, in corso di costruzione da parte delle FS. L'operazione sarà fatta in collaborazione con l'Ufficio sperimentale delle Ferrovie ed il Compartimento di Verona.

La Stampa

Alle Ferrovie costerà mezzo miliardo assumere 10 manovali per il Compartimento di Torino. Al bando di concorso hanno risposto 58 mila candidati (più di 17 mila sono donne). In gran numero diplomati, laureati, periti e maestre d'asilo, anche se si richiedeva soltanto la licenza elementare. Al momento di cominciare la prova pratica (probabilmente all'inizio dell'86), il costo del maxi-concorso avrà toccato i 370 milioni. Le fasi successive non costeranno meno di cento milioni ai quali bisognerà aggiungere un 10% per le spese accessorie, come la cancelleria. I promossi, e saranno tantissimi, dovranno sostenere un test di forza: tirare un attrezzo a molla collegato a un indice.
Il capitolo finale si aprirà soltanto a giugno dell'86: dalle tonnellate di carte protocollate e verificate usciranno i nomi dei 10 manovali vincitori e di una ventina di riserve. Convocati all'Ufficio sanitario del Compartimento di Torino, dovranno passare la visita medica, un cheek-up completo più un test psicotecnico. Quindi potranno entrare in servizio, con 900mila lire nette al mese. Ma l'azienda FS avrà speso 50 milioni per ogni vincitore, l'equivalente di circa 4 anni di stipendio.

a cura di Maria Guida

Quella soubrette dell'Orient Express

di NANTAS SALVALAGGIO

Qui non si tratta di darsi delle arie, ma fin da bambino ho avuto con la strada ferrata, e la locomotiva in specie, un rapporto quasi sanguigno. Quando vedevo il rapido Milano-Venezia entrare sbuffando nella vecchia stazione di Santa Lucia, tutto rombi e sbuffi e nuvole di fumo, il cuore mi batteva forte come se tornasse uno di famiglia, una specie di zio eroico, sovrumano, che molto faceva parlare di sé, e sbalordiva con le sue imprese i contadini ingenui della Pianura Padana.
Ma ho altri motivi di orgoglio, altre carte buone da mettere in tavola. Nel fondo della mia vanità, mi sento un ferroviere onorario. Avreste dovuto conoscere mio nonno Giovanni Ferron, poeta estemporaneo e capostazione. Era alto e diritto come un pioppo, socialista, innamorato di Byron e di Mozart. Nessuno sapeva dare il segnale di partenza con i suoi gesti imperiosi ed eleganti; le perlaie andavano a vederlo apposta, come se fosse Nureiev o Toscanini.
Avrei potuto diventare «figlio d'arte», perché ho le rotaie nel sangue, ma mi ha rovinato precocemente la letteratura, ho deragliato sui sedici anni e mi sono concesso al giornalismo e alla poesia. Mio padre Ernesto, che fu controllore e poi capodeposito, scosse malinconicamente la testa quando gli dissi che non avrei partecipato al concorso delle FS. Fu anche peggiore la reazione dei miei zii Meni e Gigi, funzionari di rango, che avrebbero volentieri iscritto sullo stemma di casa «patria, famiglia e ferrovia». Dissero irripetibili battute in dialetto.
L'uomo che più ha impressionato la mia infanzia è stato nonno Giovanni. Le sue frasi non erano roba volgare, come accozzaglia di parole, ma endecasillabi incatenati. Le sue poesie in veneziano erano mandate a memoria da gondolieri e venditori di souvenirs. Per lui Venezia non era una semplice città, ma una categoria dello spirito, un mito, una regione dell'arte. Diceva: «Chiudete gli occhi e dite: Venezia! Udrete il fruscio della veste di seta di una ricca signora salire una scala dorata».
Nonno Giovanni era anche oratore, o fine dicitore, come si diceva a quel tempo. Lo chiamavano perché recitasse le orazioni funebri. Una mattina, ricordo, nonna Nina lo andò a svegliare di colpo, perché sotto le sue finestre a Lista di Spagna s'era fermato un corteo di gente vestita di nero, dietro un carro mortuario. «Ti aspettano per il discorso» sibilò nonna Nina, «sai almeno chi è il defunto?».
Nonno Giovanni non lo sapeva, s'era dimenticato di tutto. Aveva fatto la notte in stazione ed era rientrato all'alba. Non si perse d'animo. Andò alla finestra, con una palandrana nera sopra il camicione da notte, e improvvisò la sua più toccante orazione. Vedova, orfani, parenti, tutti piangevano a sentirlo. E nessuno ebbe il tempo, o la freddezza, per accorgersi che il capostazione aveva parlato insistentemente dell'«anima generosa» e della «tempra purissima», perché non era sicuro del sesso del morto.
Per anni ho abitato nella grande casa di nonno Giovanni, a Lista di Spagna, che è a un tiro di fionda dalla stazione. Ho imparato a nuotare alla «Rari Nantes», che era una piscina primitiva a ridosso del ponte ferroviario, con le cabine e il trampolino a due passi dai binari. Lì ho visto partire le prime littorine, avevo sette anni. Distinguevo la marca di una locomotiva a mezzo chilometro di distanza.
Nel tardo pomeriggio, arrivava in piscina il buon odore del ragù della cucina dei vagoni ristorante. Ma l'avvenimento più emozionante era l'arrivo dell'Orient Express, che incedeva sul quarto binario con la puzza sotto il naso di una soubrette parigina. Che spettacolo i viaggiatori che scendevano da quel treno di lusso, un treno paradiso: donne con velette, uomini con le ghette. E le valigie! Erano grandi e morbide, addirittura profumate: i facchini le depositavano sui carrelli come fossero animali vivi, cuccioli delicati. ■

Un amore difficile

di PAUL GEATON

Quando si dice il destino. Poteva nascere un grande amore o una buona amicizia. Invece tra Charles Dickens e il treno ci fu, dal primo incontro, una cordiale antipatia. Finché il «mostro» non si prese la sua piccola vendetta...

Nel 1812, quando Charles John Huffam Dickens nacque, le ferrovie inglesi erano ancora un insieme eterogeneo di piccole linee locali destinate soprattutto al movimento delle materie prime.
Erano gli anni in cui si cominciava a sperimentare, in sostituzione del cavallo, la locomotiva a vapore: nel 1808 «la macchina» aveva fatto la sua prima apparizione a Birtley Fell, nella contea di Durham, e dovevano passare ancora degli anni prima che, grazie ai perfezionamenti apportati da George Stephenson, il treno divenisse un mezzo di trasporto usato con regolarità anche dai viaggiatori.
L'adolescenza di Dickens e quella delle ferrovie trascorsero così quasi contemporaneamente ma fin dall'inizio il rapporto tra lo scrittore e il treno si presentò difficile. Quando il giovane Charles lasciò la città natale di Rochester — immortalata col nome di Dullborough, Città Noiosa — i collegamenti con Londra avvenivano ancora con una diligenza poeticamente chiamata «La fanciulla dagli occhi blu», di proprietà di un tal Timpson. E fu proprio con quel mezzo che Dickens partì per lasciare il suo segno nel mondo della letteratura.
Fu quello un viaggio che Dickens, per molte ragioni, non dimenticò più: sebbene non si viaggiasse comodamente e il suo stato d'animo, in un giorno in cui si decideva il suo destino, fosse tra i più contrastati, ci furono in seguito parecchie occasioni per rimpiangerlo. Molti anni dopo, infatti, tornando a «Dullborough» in treno per ritrovare i momenti felici del suo passato, Dickens subì con grande disappunto gli spruzzi di cenere e di acqua calda della locomotiva No. 97 della South Eastern Railway: un nome, annota, ben più severo dell'indimenticabile «Blue-Eyed Maid». Ma la ferrovia aveva fatto danni ancora più gravi: sotto gli impianti della S.E.R. erano ormai spariti i campi da gioco della sua scuola, al posto dei biancospini, dei prati e delle siepi, dei ranuncoli e delle margherite, c'era ormai un tunnel ferroviario buio e mostruoso.
Nel racconto «Una volata: viaggio in un treno espresso» Dickens sembra temporaneamente riconciliarsi con la ferrovia: narra di un viaggio, inaspettatamente piacevole, da Londra a Parigi in sole 11 ore. Ma che fine hanno fatto i piccoli villaggi che la vecchia diligenza attraversava, le polveri estive e i fanghi invernali, i vagabondi che si incontravano lungo la strada? E ancora i dolori alle ossa, i crampi alle gambe, il compagno di viaggio che ti cadeva addosso appena si addormentava e che «russava cipolla»? Ancora una volta egli sembra rimpiangere la sua «fanciulla dagli occhi blu», con tutti i disagi che essa portava con sé: prima che il viaggio finisse però, in un incontrollato momento di estasi poetica, egli arrivò a benedire la famigerata S.E.R. per avergli regalato in quelle undici ore, in tempi così prosaici, il piacere delle «Mille e una notte».
L'avversione, raramente tradita, di Dickens per il treno è chiaramente una sorta di paura del progresso, di quel progresso che alla moralità della tradizione sostituisce, spesso con gravi danni per la comunità, la moralità «nuova» dell'industrializzazione. Nel racconto «Dombey and son» lo scrittore lascia trasparire con molta chiarezza la sua antipatia per il protagonista che incarna pienamente il nuovo borghese nel cui cuore non c'è spazio che per considerazioni mercantili: che le case dei poveri vengano pure distrutte per lasciar posto alla ferrovia, se questa porterà progresso e ricchezza.
Ritroviamo il treno anche nell'incompiuto «Il mistero di Edwin Drood». La ferrovia, che consente ormai spostamenti abbastanza veloci, contribuisce ad alimentare e facilitare vizi e traffici loschi:

Interni di stazioni inglesi e di una carrozza
in alcune stampe della metà del secolo scorso

solo la città di Cloisterham (ancora Rochester sotto mentite spoglie) resiste ai fascini del nuovo mezzo e continua a viaggiare in diligenza. Cloisterham è Rochester e Rochester è Dickens.

C'è chi ritiene che forse, all'ultima pagina, l'eroe del romanzo avrebbe in qualche modo riabilitato i treni e i loro frequentatori. Ma questo non lo sapremo mai: ancora una volta la ferrovia doveva aggiungere un segno negativo alla vita di Dickens che morì prima di completare l'opera.

Il 9 giugno del 1865, infatti, lo scrittore partì da Londra con la Folkestone Boat Express della S.E.R. su quella stessa linea che, sola forse, lo aveva fatto viaggiare serenamente alla volta di Parigi. Nei pressi di Staplehurst, su un piccolo fiume fangoso, c'era un ponte ferroviario alto circa tre metri al quale si stava lavorando per sostituire le travi di legno che sostenevano le rotaie: gli operai avevano programmato i lavori con l'aiuto dell'orario di servizio, tra un treno e l'altro. Ce n'era solo uno che non viaggiava secondo un orario fisso, soggetto com'era all'effetto delle maree sull'attracco dei traghetti: era appunto il Boat Express. Il «caso» volle che quel giorno il responsabile dei lavori sbagliasse a leggere l'orario e il suo aiutante non potesse correggerlo perché il suo orario, lasciato sui binari, era stato distrutto da una locomotiva.

Sul ponte il treno di Dickens, arrivato inaspettatamente, volò per circa sette metri: cinque carrozze finirono nel fango e quella dello scrittore rimase in bilico sul ponte.

Dopo quell'incidente, che costò la vita a dieci persone, Dickens non fu più lo stesso. Da allora, per molto tempo, egli non riuscì più a viaggiare in ferrovia e in seguito si convinse a usare solo treni locali.

Ormai però il suo sistema nervoso era irrimediabilmente compromesso e questo contribuì certamente a una morte prematura. Il «Mistero di Edwin Drood» non trovò soluzione e la ferrovia non ebbe modo di riscattarsi dal ruolo deleterio che lo scrittore le aveva affidato. Del resto, fino alla fine, essa non si smentì: quell'incidente a Folkestone segnò la conclusione di un rapporto difficile e controverso che chissà, prima o poi, sarebbe potuto diventare, come spesso accade, un grande amore. ■

(Trad. di A. D'Angelo)

A Ferrara rilancio dell'intermodalità

La 27ª Giornata del Ferroviere, per il Compartimento di Bologna, si è svolta a Ferrara, il 13 ottobre scorso, «Incontro con Ferrara e con il Po». Se un preciso intento era di riaffermare la volontà delle FS a seguire la strada dell'intermodalità e dell'integrazione, nessuna località poteva essere più rappresentativa di Ferrara. Oltre all'Interporto situato a circa metà strada fra Ferrara e Bologna, il vicino Porto di Ravenna ed una buona viabilità stradale e ferroviaria, Ferrara è strettamente legata al Po ed alla navigazione fluviale fino dalle sue lontanissime origini. Completa il quadro la presenza di due Società ferroviarie private: la Ferrovia Suzzara-Ferrara e la Gestione Governativa Ferrovie Padane.

La manifestazione ha avuto inizio nella stazione di Ferrara dove la banda cittadina ha accolto gli invitati fra i quali il Direttore Generale, Ing. Misiti, il Vice Direttore Generale, Dott. De Chiara, e il Direttore della 2ª Unità Speciale, Ing. Focacci.

Erano anche presenti le autorità civili e militari della città e i rappresentanti di numerosi Enti pubblici e privati.

Dopo il saluto di benvenuto del Capo Stazione Titolare, Cav. Pagliarani e la celebrazione di una Messa a ricordo dei ferrovieri caduti sul lavoro, si è avuto il momento centrale della giornata.

L'incontro al Teatro Comunale fra i Rappresentanti dell'Azienda e quelli degli Enti territoriali, sociali, economici e delle maggiori strutture imprenditoriali.

Il Direttore Compartimentale, Ing. Marino, nel suo discorso di apertura, ha messo in evidenza come il nostro Paese non possa perdere il passo rispetto a quanto avviene nel resto d'Europa.

«L'Europa corre: corre in contemporaneità sulle rotaie e sull'asfalto, sul mare e sulle idrovie. La mobilità viene vista come fonte indiscussa dello sviluppo e del progresso. La Germania e la Francia hanno investito capitali ingenti nel trasporto ed hanno attivato un sistema globale della movimentazione organicamente articolato nelle varie modalità».

Le Ferrovie dello Stato — ha continuato l'ing. Marino — si trovano alla vigilia di una svolta che permetterà loro «di vincere la sfida dell'efficienza senza uscire dalla sfera dell'interesse pubblico. Il lavoro si dovrà sviluppare in un palazzo di vetro in modo che l'utente-cliente possa vedere dentro e interagirvi stimolando e controllando». Gli interventi successivi degli operatori locali hanno messo in evidenza che il rilancio dell'economia ferrarese, specie verso i mercati esteri, non potrà esplicarsi in pieno senza una più efficiente organizzazione di trasporto integrato fra strada, rotaia, idrovia padana e Porto di Ravenna.

Ha preso infine la parola l'Ing. Misiti rilevando come le Ferrovie dello Stato abbiano da tempo operato fattivamente in materia di intermodalità e di integrazione.

«Siamo stati i primi a credere nel Porto di Ravenna, ad esempio, quando da molte parti si levavano incertezze e perplessità. Gli investimenti fatti dalle Ferrovie per il collegamento col porto e per il potenziamento degli impianti interessati stanno dando buoni risultati. Certamente sarà possibile raggiungere traguardi più importanti con l'attuazione del Piano Nazionale dei Trasporti e la riforma delle Ferrovie dello Stato».

Il Direttore Generale ha anche affermato «di avere accolto con piacere particolare l'invito a presenziare la manifestazione per poter personalmente esprimere la propria ammirazione per il comportamento tenuto dai ferrovieri bolognesi in occasione dell'attentato al Rapido 904 la vigilia di Natale dello scorso anno, l'ultimo in ordine di tempo di una serie di gravissimi attentati che hanno messo a dura prova il personale ferroviario». Per l'altruismo, lo slancio e la professionalità dimostrati dal personale in quella occasione è stata assegnata al Compartimento ferroviario di Bologna una speciale medaglia d'oro.

Renzo Pocaterra

L'Ing. Misiti durante il suo intervento a Ferrara

A Bari un nuovo impianto ACEI

La ristrutturazione del nodo di Bari, con l'ubicazione della nuova stazione, è un problema che non sembra avere soluzione.

Gli amministratori cittadini non sono ancora riusciti a mettersi d'accordo sul tipo di impianto da realizzare: una stazione di testa come propone qualcuno, una in galleria, una sopraelevata o una stazione di transito com'è attualmente? Si continua a discutere, dimenticando i disagi e le soggezioni che occorre superare perché il servizio si svolga nel migliore dei modi.

Da parte sua l'Azienda FS ha ritenuto che si dovesse intanto rimediare ai tanti problemi realizzando strutture nuove e più funzionali in sostituzione di quelle ormai obsolete: come gli scambi a mano. Un impianto ACEI in funzione dallo scorso settembre consente ormai di concentrare in un'unica postazione tutte le operazioni relative al movimento dei convogli

che si svolgono sul piazzale. L'impianto consente tra l'altro una formazione più rapida degli itinerari e rende possibile, con i vantaggi che ne conseguono, l'ingresso in stazione di più convogli contemporaneamente. 137 i pulsanti di itinerario per treni, 223 per l'istradamento delle manovre, 58 le leve e i tasti di soccorso e le maniglie per manovra ai deviatoi, 72 le nuove casse di manovra: queste le dimensioni del banco. L'opera ha comportato una spesa complessiva di 6 miliardi e 600 milioni con un impegno di personale di 150.000 ore lavorative.

Un primo importante passo, dunque, è stato fatto. Il Direttore compartimentale, ingegner Coroneo, ha precisato che «con questi lavori il nodo ferroviario di Bari assumerà un assetto tale da fronteggiare i prevedibili incrementi di viaggiatori e di merci.

Ma altri grossi progetti sono in cantiere: andiamo verso il 2000 con la certezza che le nostre tecnologie saranno al passo con i tempi».

È importante però che anche gli Enti locali dimostrino la stessa attenzione al problema ferroviario.

Armando Noya

A Chieti il 35° convegno ASAI

L'evoluzione dell'impresa, lo sviluppo delle tecnologie, il rinnovamento dei processi di produzione sono uno scenario in movimento in cui la stampa aziendale deve svolgere una funzione attiva: promuovere la cultura d'impresa e raccordare la realtà aziendale con i mass-media. Questi i temi del 35° Convegno dell'ASAI (Associazione della Stampa Aziendale Italiana), svoltosi il 3 e il 4 ottobre scorso a Chieti, presso la sede Centro-Sud dell'Alleanza Assicurazioni.

Il Dott. Paolo Benzoni, Vice Presidente e Amministratore delegato della SIP, Presidente dell'ASAI e recentemente nominato Presidente della FEIEA (l'Associazione della stampa aziendale europea), nell'introdurre i lavori ha tra l'altro ricordato che la stampa aziendale deve contribuire a creare consapevolezza negli operatori dell'impresa, per farne dei protagonisti e non dei passivi ingranaggi del cambiamento. E proprio per questo l'house-organ, ha continuano Benzoni, deve essere sentito come fondamentale dal top aziendale. Uno strumento che può essere utilizzato anche per migliorare i rapporti tra lavoratori e direzione. E sull'orizzonte tracciato da Benzoni si è svolta la Tavola Rotonda che è stata al centro del Convegno.

Allora, come si inseriscono le tecnologie avanzate nel quadro più complesso e generale dell'informazione aziendale? E le Aziende sono abbastanza avanzate da essere sensibili agli stimoli di una moderna politica dell'informazione? In molti hanno tentato una risposta.

Per arrivare a una nuova cultura d'impresa, ha commentato Gaetano Cortesi, Presidente della Franco Tosi S.p.A. nel corso della Tavola Rotonda che è stata al centro dei lavori del Convegno, non basta disporre di ottimi giornalisti. La stampa aziendale è solo uno strumento, e non è detto che la sua qualità corrisponda (in positivo e in negativo) alla qualità dell'azienda.

Secondo Gianni Locatelli, Direttore del «Il sole 24 Ore», l'informazione aziendale è invece essenziale per la gestione di progetti aziendali complessi e ambiziosi e non è solo un mezzo, uno strumento: insomma un'azienda che funziona lo deve anche in parte agli strumenti di comunicazione. In ogni caso, però, l'informazione va considerata come un servizio.

Più nel dettaglio delle regole dell'organizzazione aziendale è sceso Carlo Scognamiglio, Rettore dell'Università LUISS. Ha ricordato, tra l'altro, che ha ricordato, la superiorità sistematica delle piccole organizzazioni aziendali sta proprio nella facilità della comunicazione, tanto che anche grandi industrie hanno cercato di riprodurre con il sistema di lavoro delle «isole», la piccola dimensione: la circolazione dell'informazione è fondamentale sul piano motivazionale e su quello più concreto dei risultati, della produzione.

Ancora più capillare è stato l'intervento di Alfredo Solustri, Vice Presidente del CNEL che ha disegnato una sistematizzazione della stampa aziendale nel contesto più ampio delle strategie d'impresa.

Al termine dei lavori si è proceduto alle nomine e al rinnovo delle cariche dell'Associazione: tra l'altro, il direttore di VdR, Francesco Pellegrini, è stato eletto nel Direttivo dell'ASAI, mentre Alberto Ciambricco è stato nominato Socio Corrispondente.

Tiziana Gazzini

Un nuovo tratto della Direttissima

Direttissima: la fine è vicina

Il 29 settembre con l'entrata in vigore dell'orario invernale, il tratto di 52 chilometri Chiusi Sud-Arezzo Sud della Direttissima Roma-Firenze è stato aperto all'esercizio. Un tratto che, sommato a quello di Roma-Chiusi ormai da tempo in funzione, porta a circa 190 i chilometri in esercizio della più importante arteria ferroviaria italiana, eliminando l'ansa di Terontola e consentendo in tal modo ai convogli, impostati alla velocità massima, una riduzione del tempo di percorrenza dell'ordine di 13 minuti circa.

Il tracciato si sviluppa quasi interamente nella Val di Chiana con andamento planimetrico pressoché rettilineo (tortuosità 2,5% - pendenza massima 8 per mille) e consente di sviluppare velocità fino a 250 chilometri/h. Partendo dalla stazione di Città della Pieve, sede dell'interconnessione di Chiusi Sud ove la Direttissima corre affiancata alla linea lenta, la prima importante opera d'arte che s'incontra è il Viadotto di Chiusi, lungo 1435 metri, che attraversa tra l'altro la zona industriale della stessa città; quindi tre Gallerie — la «Casella» di 707 metri, la «Boncio» di 165 metri e la «Fornace» di 1611 metri — che consentono di superare alcuni rilievi collinari; seguono poi tratti di rilevato della lunghezza complessiva di circa 7.000 metri.

A nord di Chiusi i due tracciati, quello della linea lenta e quello della Direttissima, divergono decisamente; il primo si curva

L'ORA DEL MODELLISMO È ADESSO

Subito tutto quello che necessita per iniziare ad essere un modellista ferroviario, con lo **sconto del 50%**

Ora il servizio Trenopostale di Riviermodel, ti da questa possibilità.
La scelta tra quattro diverse composizioni tematiche con tutto ciò che serve per costruire immediatamente un plastico ferroviario:
- *materiale rotabile di alta qualità modellistica, in perfetta scala HO;*
- *binari, massicciata, trasformatore, quadri di comando;*
- *edifici ferroviari e civili;*
- *alberi, elementi di paesaggio, accessori, ecc.*

insomma, tutto veramente ***tutto****, con lo sconto del 50% rispetto ai normali prezzi di listino.*
In più un manuale dei tracciati in omaggio!

Dovrai metterci però solo una cosa che non possiamo fornirti: la tua fantasia e il tuo entusiasmo.

Spedisci subito, senza impegno, il talloncino a:

IL TRENOPOSTALE
RIVIERMODEL
V.le Garbieri 13/R 16145 GENOVA, riceverai un pieghevole illustrativo.

COGNOME _____
NOME _____
VIA _____ N° _____
CAP _____ CITTÀ _____

verso il Lago Trasimeno per raggiungere Terontola e la linea per Perugia, il secondo punta in direzione di Arezzo.
Nei pressi della stazione di Rigutino-Frassineto la Direttissima si innesta nella linea lenta con l'interconnessione di Arezzo Sud.
Le caratteristiche del corpo stradale sono pressoché simili a quelle del primo tratto della Direttissima (Settebagni-Città della Pieve) ad eccezione della larghezza della piattaforma che è stata portata da metri 11 a metri 11,40.
Per le gallerie, l'attraversamento degli strati di coltre più superficiali (strati sabbiosi o limosi di scarsissima coesione) ha comportato notevoli difficoltà di scavo specie in prossimità degli imbocchi.
Particolari cautele sono state adottate per il contenimento delle scarpate delle trincee: i muri di sostegno sono stati collegati con platee in cls al di sotto della piattaforma ferroviaria e in alcuni tratti, come s'è detto, si è resa necessaria la costruzione di gallerie artificiali.
Lungo il tratto di linea non esistono, ovviamente, impianti per i servizi viaggiatori e merci ma solo Posti di Comunicazione, che mediante la banalizzazione dei binari, consentono l'effettuazione di precedenze dinamiche. I Posti di Comunicazione sono tutti centralizzati e telecomandabili.
Per l'alimentazione della linea di contatto sono state costruite tre nuove sottostazioni elettriche (Montallese, Farneta e Rigutino) ed è stata ampliata la già esistente sottostazione di Città della Pieve. Gli impianti sono serviti da un raccordo stradale e da uno ferroviario che permette, in caso di grave necessità, di ricevere una sottostazione mobile di soccorso. Tutti sono telecomandati e telecontrollati dal posto pilota presso la Sottostazione elettrica di Chiusi.
Con l'apertura di questo nuovo tratto è stato compiuto un notevole passo in avanti verso il completamento di un'opera che impegna da tempo tutti gli sforzi delle Ferrovie. I traguardi più vicini saranno, con l'orario estivo 1986, l'attivazione del ramo di interconnessione che collegherà la linea lenta a nord della stazione di Chiusi al tratto della Direttissima appena inaugurato e l'attivazione di un ulteriore tratto di circa 20 chilometri tra le stazioni di Figline Valdarno e Firenze Rovezzano.
C'è ancora da aspettare per il definitivo completamento dell'opera: restano infatti da realizzare gli ultimi 43 chilometri della tratta Arezzo Sud-Figline Valdarno per i quali i lavori sono stati appaltati con una integrazione — già assegnata — di finanziamenti per 375 miliardi.

Antonio D'Andrea

Gli atti del 3° Convegno dei Medici dei Trasporti

Sono stati pubblicati gli «Atti del terzo Convegno Nazionale» del Collegio Medici italiani dei Trasporti (Pugnochiuso, 10-14 ottobre 1984). Il volume (uscito come supplemento al n. 1/1985 del bollettino del Collegio) presenta le numerose comunicazioni sulle quali si è imperniata la discussione in sede di Convegno.
Tra gli interessanti temi toccati: il trasporto degli infermi e degli handicappati con mezzi terrestri (ferroviari e stradali), marittimi ed aerei (relazioni Pafi, Tommasi, Di Donna, Gaudiano); lo stato attuale e le prospettive future della tutela sanitaria sulla rete stradale in Italia (Mantineo); l'analisi della risposta comportamentale degli operatori dei sistemi integrati dei trasporti nell'ambito della rivoluzione tecnologica (Alvisi, Maccheroni).
Alle relazioni principali si aggiunge anche la trattazione di argomenti particolari riguaranti l'idoneità fisica nel trasporto spaziale (Scano), marittimo (Stracca) e terrestre (Saraceni e Pafi). E poi tante altre comunicazioni, tutte di rilevante interesse clinico e scientifico.
Come emerge dalla lettura degli «Atti», questo terzo convegno nazionale ha confermato l'interesse di numerosi studiosi verso la ricerca di metodologie di lavoro che non logorino il personale addetto ai servizi di trasporto, garantendo nel contempo all'utente un soddisfacente standard di sicurezza. Insomma, un campo, quello della medicina dei trasporti, in cui la ricerca si svolge con uguale impegno sia sul piano scientifico che su quello più strettamente clinico.
In questo quadro, l'attività del Servizio Sanitario FS occupa da sempre un ruolo di primo piano, facendo fronte non solo ai compiti d'istituto, ma promuovendo una notevole attività scientifica e di ricerca nella prospettiva di un miglioramento delle condizioni di lavoro dei dipendenti FS e dell'ottimizzazione dei servizi resi all'utenza.

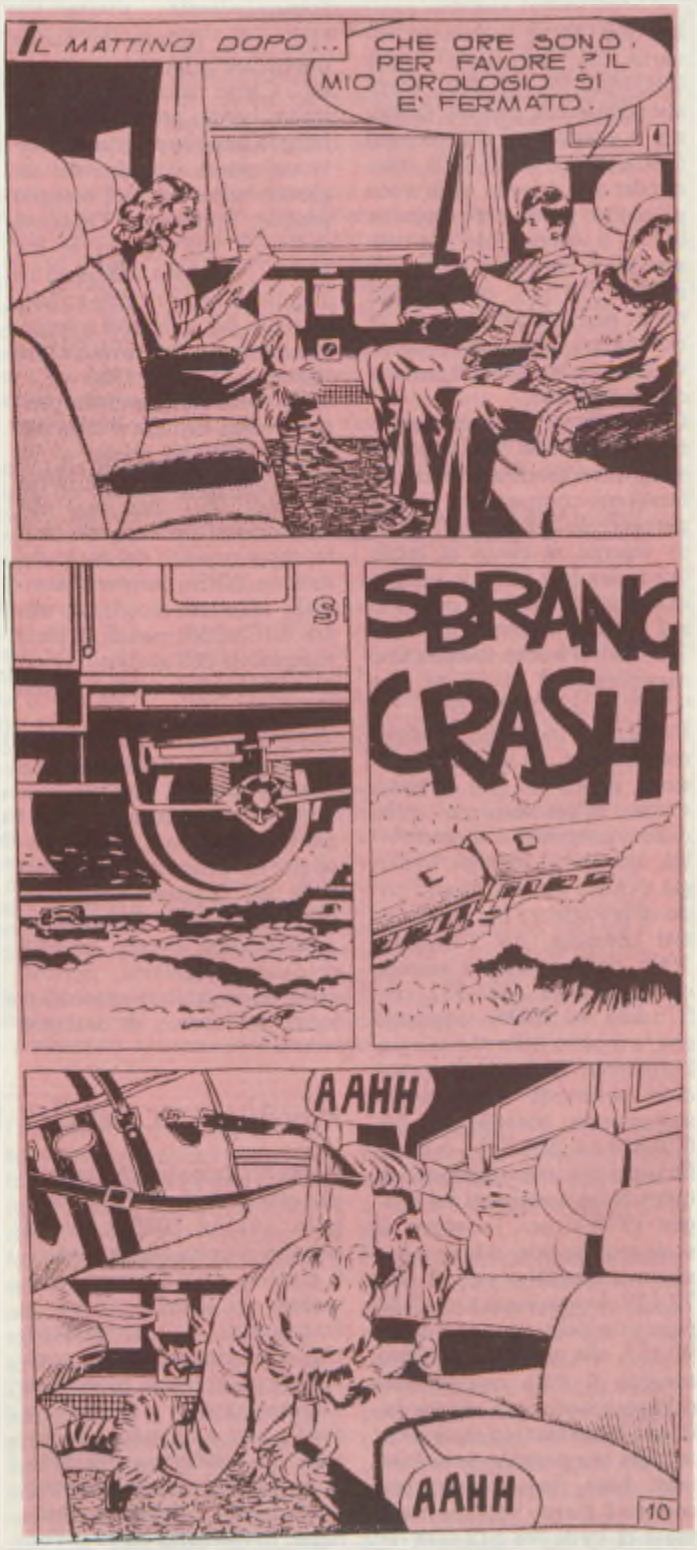
Angela e Luciana Giussani: «Diabolik»

Diabolico perseverare... Recita così l'antico detto ma è sicuramente da escludere che «Diabolik» sia stato inventato per un errore umano, visti il successo e l'accoglienza dei lettori. Nulla infatti è meno umano del «thrilling», genere ritenuto giustamente privilegio di buona parte degli uomini mascherati disegnati a fumetti e dei quali questo «Diabolik», bel tenebroso dagli occhi di gatto e di malefica astuzia, è una delle ultime reincarnazioni.

La seta non si addice ad Elettra ma questo bandito in calzamaglia e maschera di pelle è anch'egli figlio di donna, due sorelle per l'esattezza, Angela e Luciana Giussani, che lo hanno dato alla luce in piena armonia nel novembre 1962.

Oggi «Diabolik» ha compiuto ventitré anni ed è entrato da tempo nell'olimpo dei maggiorenni. Angela e Luciana continuano a scriverlo e a sceneggiarlo, a farlo vivere, insomma, così pieno di voglie e di smeraldi, esattamente come agli inizi, il desiderio dell'italiano medio anni sessanta voleva che fosse. Sedotto e abbandonato, in seguito, dall'età del benessere, non si è dato per vinto. Campione del travestimento, goloso di diamanti occulti quanto seducente esemplare di maschio programmato, ha progressivamente raffinato negli anni la propria immagine disegnata, un «look» passato di mano in mano attraverso una serie pressocché ininterrotta di illustratori, da Gino Marchesi in poi, come pochi protagonisti del fumetto sono in grado di vantare.

Col miglioramento del tratto è cambiata anche un po' la sua personalità. «Diabolik», un po' alla volta, si è messo a sedere, coordina più che partecipare in prima persona, delega più che intervenire. La sua maschera s'è ridotta al mito del fumetto nero da provincia, metà funzionario e metà sartina. Non fosse per quel po' di pudore e di orgoglio che gli restano, quest'eroe del giallo a fumetti, bersaglio prediletto dei semiologi presessantottini, sarebbe presto finito nella cassaintegrazione della malavita elegante se non fosse stato filialmente assistito da quell'altro bell'esemplare di Eva Kant, donna appetitosa e bandita al ruolo giusto, androgina, abilissima nell'indurre alla verità con iniezioni di penthotal.



E la storia del mese? Un altro disastro ferroviario, che coglie di sorpresa due donne, Eva e una certa Stefania Friman, vittima di un marito tiranno ma benestante. L'intreccio prevede tutti gli ingredienti del caso: rapimenti, segregazioni manicomiali del dottor Milkos che somministra psicofarmaci, condanne di innocenti, amori contrastati e una vena di omosessualità. Ginko, commissario di polizia certamente geniale ma molto meno diabolico del protagonista mascherato, non riesce ad impedire, come si conviene, che l'ineffabile erede di Rocambole, Fantomas e Arsenio Lupin se ne fugga con la taglia in mano a vivere di rendita con la sua bionda. Il giusto sarà liberato e il cattivo punito. Destino e morale da banditi brava-gente.

Rullo di coda. Hanno collaborato i disegnatori: Alarico Gattia, Sergio Zanibono, Franco Paludetti, Lino Jeva, Glauco Ceretti, Paolo Ongaro e Edgardo dell'Acqua (lo ricordiamo esecutore di bellissime tavole di leggende orientali nel «Topolino» dopoguerra), nomi che si sono avvicendati nel dare volto e identità ai vari personaggi. Il repertorio filmato è del regista Mario Bava che dirige John Phillip Law, Marisa Mell e Michel Piccoli, nell'ordine Diabolik, Eva Kant e Ginko, in un film del 1968.

E venne il sessantotto.

Piero Berengo Gardin

Perequazione automatica: 1° agosto - 30 novembre

Con la rata del mese di agosto i Centri meccanografici del tesoro hanno corrisposto ai pensionati dello Stato gli aumenti loro spettanti per effetto della perequazione automatica trimestrale, prevista dall'art. 21 della legge 27 dicembre 1983, n. 730, secondo le misure percentuali fissate, in via provvisoria, dall'art. 3 del decreto interministeriale 20 novembre 1984.

Per la determinazione dei detti aumenti, tenuto presente il trattamento mensile minimo dell'INPS di lire 358.950 vigente nel trimestre precedente, è stato applicato l'aumento dell'1,6% sull'importo non eccedente lire 717.900 (doppio del minimo INPS), dell'1,44% (= 1,6x90%) sull'importo compreso tra lire 717.900 e lire 1.076.850 (triplo del minimo INPS) e dell'1,2% (= 1,6x75%) sull'importo sovrastante le lire 1.076.850 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 1985 (rappresentato dalle 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 vera e propria.

Per trovare gli importi lordi delle due voci anzidette, comprensivi cioè della quota detratta per l'assistenza malattia, si può procedere nel modo seguente: considerando, per esempio, la somma riportata nella casella pensione del cedolino dello scorso luglio pari a lire 500.000, è sufficiente trovarne la centesima parte (500.000: 99 = 5.050), corrispondente alla ritenuta sanitaria, e sommare i due importi (500.000 + = 505.050), ottenendo così il lordo della voce pensione; per quanto riguarda l'I.I.S., il valore lordo alla data suindicata del luglio decorso è di lire 573.523, già indicato nella rubrica del maggio di quest'anno ed agevolmente verificabile mediante il sistema dianzi illustrato.

Ciò posto, va detto che la variazione mensile dell'indennità integrativa speciale è stata determinata computando l'intera percentuale dell'1,6 sull'importo vigente al mese di luglio (lorde lire 575.523), in quanto quest'ultimo risulta compreso nel primo limite di lire 717.900; si è così ottenuta una maggiorazione di lorde lire 9.028 (= 573.523x1,6%).

Pertanto, l'indennità medesima in favore dei titolari di pensione diretta — che abbiano diritto all'emolumento nella misura integrale —, di riversibilità, nonché di assegni vitalizi già a carico del soppresso Fondo di previdenza per gli assuntori compete, dal 1° agosto 1985, nell'ammontare mensile di lorde lire 584.731 (= 575.523 + 9.208); aggiungo che, a motivo della ritenuta per l'assistenza sanitaria, l'importo della indennità stessa figura sull'assegno mensile in lire 578.884 (= 584.731 - 5.847).

Ricordo che, nei trattamenti di quiescienza decorrenti dal 2 luglio 1979 in poi, l'assegno di scala mobile viene ridotto mensilmente dell'importo di 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 512.609 (= 584.731 - 72.122) e sul vaglia di conto corrente postale (Mod. S.M.8) detto importo risulta di lire 507.483 (= 512.609 - 5.126).

Una volta definita la nuova quota dell'indennità in discorso, i Centri meccanografici del tesoro hanno proceduto a stabilire la pensione lorda, indicata nel primo riquadro del tagliando superiore dell'assegno postale, applicando l'aliquota dell'1,6% sull'importo di lire 142.377, pari alla differenza tra il limite di lire 717.900 e l'ammontare dell'indennità integrativa di lorde lire 575.523 in vigore al 31 luglio 1985.

Sulla parte residua della pensione lorda mensile è stata utilizzata l'aliquota ridotta al 90 per cento (1,44%) sulle prime lire 358. 950 (fino cioè alla concorrenza del secondo limite, rappresentato dal triplo del minimo INPS), mentre l'eventuale ulteriore eccedenza alle lire 1.076.850 mensili è stata maggiorata dell'aliquota ridotta al 75 per cento, ossia dell'1,2%.

Quanto sopra riferito attiene unicamente ai pensionati che usufruiscono del normale trattamento di quiescenza. Per i pensionati, invece, che si trovano in posizioni particolari delle più disparate (prestatori d'opera retribuita, autonoma o professionale, ovvero investiti di cariche societarie, nonché eletti ad organismi nazonali o locali) mi riservo di dedicare loro una parte della prossima rubrica, nella considerazione che in siffatta materia di recente la Ragioneria generale dello Stato ha avuto occasione di recare un decisivo contributo interpretativo, inteso a rispondere alle numerose richieste di chiarimenti al predetto Organo pervenute da vari Uffici centrali e periferici. Per quest'ultimi, frattanto, mi limito a ricordare che ai fini dell'applicazione delle aliquote del 100%, del 90% e del 75% sulle tre fasce (da calcolarsi in base all'importo del trattamento minimo dell'INPS valido per il trimestre precedente la decorrenza del nuovo aumento), nelle quali va distribuita la propria pensione nel suo ammontare globale, la pensione stessa deve essere considerata comprensiva dell'indennità integrativa speciale anche quando la predetta indennità non viene erogata (perché sospesa a termini delle attuali disposizioni) ovvero compete nella misura fissa di lire 135.191 (per i pensionati rioccupati alle dipendenze di datori di lavoro privati già alla data del 31 dicembre 1978). Ciò perché, in tal modo, pensioni di eguale importo annuo lordo conseguono identica rivalutazione, indipendentemente dal fatto che l'indennità in argomento spetti o meno alla data della perequazione trimestrale e, quindi, l'incremento viene ad operare soltanto sull'importo della pensione base.

Rivalutazione dei trattamenti (3)

Come ho scritto la volta scorsa, per effetto dell'art. 8 della legge n. 141 del 1985, i previsti benefici devono essere conferiti d'ufficio dalle Direzioni provinciali del tesoro, per cui la liquidazione dei conseguenti miglioramenti economici avrà luogo con apposita procedura automatizzata, l'esecuzione della quale è tuttavia subordinata alla preliminare acquisizione di alcune informazioni, riguardanti i pensionati destinatari dei benefici stessi e che vanno necessariamente rilevate dalla documentazione in possesso delle predette Direzioni provinciali, che hanno in carico le relative partite.

In proposito, è stato precisato che le dichiarazioni di parte previste dal citato art. 8 saranno richieste direttamente dalle Direzioni provinciali agli interessati soltanto nei casi particolari, nei quali, in base all'esame degli atti d'ufficio, non sia altrimenti accertabile l'anzianità di servizio utile a pensione matu-

E qui rispondo a...

Confermo al sig. **Biagio Berardone** da Caserta che nei riguardi degli invalidi per servizio (con menomazione ascrivibile ad una delle categorie di cui alla tabella A annessa alla legislazione di guerra) la fornitura ed il rinnovo delle protesi fa carico, ormai da qualche anno, al Servizio sanitario nazionale e la relativa prescrizione è demandata ad un medico specialista della Unità sanitaria locale, nel cui territorio risiede l'invalido interessato.

L'esame della posizione pensionistica del sig. **Antonio Nardin** da S. Martino di Lupari ha posto in evidenza che la valutazione del servizio preruolo, attuata con i criteri vigenti alla data di adozione del provvedimento, ha poi influito a determinare un'anzianità utile complessiva ai fini della quiescenza di 34 anni, mentre le più ampie aperture interpretative successivamente affermatesi in materia avrebbero condotto ad una durata di servizio utile di 35 anni. Tuttavia, poiché il provvedimento concessivo della pensione risale al 1972, non è più consentito modificarlo in via amministrativa, a ciò costandovi le puntuali norme regolanti la materia stessa (di recente considerata legittima anche dalla Corte costituzionale), donde l'unico rimedio esperibile sarebbe quello defatigante della via giurisdizionale.

Comunico al sig. **Pietro Picchi** da Roma che, nell'ipotesi in cui il matrimonio sia stato contratto con un pensionato dopo il compimento del suo 65° anno di età e in quella evenienza non si sia verificato il presupposto della nascita o della legittimazione di figli a seguito del matrimonio medesimo, per la concessione della pensione di riversibilità si richiede la sussistenza delle due seguenti condizioni: a) che il matrimonio sia durato almeno due anni; b) che la differenza di età fra i coniugi non superi i 25 anni. Per contro, per i matrimoni contratti con un coniuge pensionato prima che egli abbia compiuto il 65° anno di età, l'attribuzione della pensione di riversibilità in favore del coniuge superstite non è subordinata ad alcuna condizione e compete in ogni caso.

La vicenda del sig. **Giacomo Zanda** da Treviglio volge ormai al termine, dato che, per effetto della decisione favorevole della Corte dei conti, l'Azienda ha posto in essere il procedimento inteso a modificare il trattamento di quiescenza sulla base dell'aumento periodico di stipendio maturato alla data di decorrenza della pensione.

Informo il sig. **Virginio Maranzana** da Chivasso che i Centri meccanografici del tesoro, con la rata del mese di giugno c.a., hanno provveduto a regolarizzare il pagamento delle quote di aggiunta di famiglia, in rapporto alle dichiarazioni rese dai titolari mediante la compilazione delle apposite cartoline a suo tempo ricevute e restituite, in applicazione dei limiti di reddito fissati dall'art. 20 della legge finanziaria n. 730 del 1983.

Ritengo che al sig. **Piero Lunati** da Casale Monferrato *non* convenga accettare l'onere derivante dalla ricongiunzione di a. 1. m. 6 e g. 14 di periodi assicurativi vantati presso l'INPS con il periodo d'iscrizione al Fondo pensioni delle F.S., con ciò non confermando la domanda prodotta al riguardo, in quanto l'elevato costo della ricongiunzione, nel caso di specie, non trova alcuna compensazione con il beneficio ottenibile dal trattamento di quiescenza ferroviario, la cui durata del servizio utile salirebbe, per effetto delle norme sull'arrotondamento, di un solo anno (da 31 a 32 anni) con un aumento economico pari a 2 per cento lordo della pensione base, troppo esiguo per ammortizzare nel tempo la spesa da sostenere: tutto ciò è dipeso dal fatto che la domanda di ricongiunzione è stata effettuata in epoca molto ravvicinata alla data di cessazione dal servizio.

Quanto ho esposto nella parte riguardante la rivalutazione dei trattamenti, circa le disposizioni impartite in ordine agli acconti non corrisposti a maggio, dovrebbe aver tranquillizzato il sig. **Dino Angelelli** da Fabriano.

Segnalo al sig. **Pietro Actis** da Chivassso che la corresponsione della maggiorazione di lire 30 mila sulla pensione erogatagli dall'INPS (suddivisa in due rate di lire 15 mila ciascuna pagabili, la prima, dal 1° gennaio 1985 e, la seconda, dal 1° gennaio 1987) è subordinata al possesso di tre condizioni: a) che la decorrenza della pensione autonoma dell'INPS sia successiva al 7 marzo 1968; b) che l'interessato appartenga ad una delle categorie elencate dalla legge n. 336 del 1970 (ex combattenti, mutilati ed invalidi di guerra, vedove di guerra, profughi, orfani di guerra o di caduti per fatto di guerra, deportati, perseguitati politici e razziali); c) che non abbia fruito e non abbia titolo anche in parte a fruire dei benefici della legge n. 336 da parte di alcun Ente previsto dalla legge medesima. Premesso che, in ostanza, si tratta delle stesse limitazioni stabilite per i pensionati del settore pubblico, gli interessati per ottenere il beneficio economico devono presentare domanda redatta sull'apposito modulo disponibile presso le sedi dell'INPS, allegando idonea documentazione comprovante l'appartenenza ad una delle categorie ammesse.

rata dagli aventi diritto, avuto presente che le esigenze di lavorazione richiedono l'aquisizione anche di altri dati. Ciò perché le Direzioni stesse possano disporre di dati sufficienti e pienamente attendibili, nonché per evitare ai pensionati l'onere delle dichiarazioni a firma autenticata, che, comunque, dovrebbero essere successivamente controllate dagli Uffici medesimi.

Al riguardo — considerato che presso molte Direzioni provinciali esiste un considerevole arretrato per quanto attiene all'inserimento degli atti nei fascicoli individuali del personale in quiescenza e che una corretta, ordinata e aggiornata tenuta dell'Archivio è presupposto fondamentale per la sollecita ed esatta esecuzione degli adempimenti necessari — il Ministero del tesoro ha richiamato la particolare attenzione dei Direttori pronviciali sulla assoluta esigenza di eliminare al più presto le cennate giacenze, in funzione appunto dei predetti adempimenti che si rendono indispensabili per la ricerca dei dati da segnalare ai Centri meccanografici ai fini della preannunciata elaborazione automatizzata per l'applicazione della succitata legge n. 141 del 1985.

Per la procedura automatizzata di cui sopra, il Ministero del tesoro, in considerazione della obiettiva onerosità sia delle operazioni di ricerca e rilevazione dei dati e sia degli adempimenti di natura tecnica nonché nell'intento di evitare un ulteriore aggravio della situazione di arretrato presso gli Uffici periferici, ha formulato alla Presidenza del Consiglio una proposta per un piano di lavori straordinari, preordinato a portare a termine l'attribuzione dei miglioramenti economici spettanti ai pensionati pubblici rientranti nell'ambito di operatività della legge anzidetta.

In sede di corresponsione del 1° acconto sui miglioramenti dovuti, effettuati dai Centri meccanografici del tesoro verso la fine dello scorso mese di maggio, si è verificato che alcune partite di pensioni sono state escluse dal beneficio. Ora, nei confronti di costoro, il Ministero del Tesoro ha autorizzato le Direzioni provinciali a provvedere direttamente al pagamento del 1° acconto nonché alle eventuali regolarizzazioni nei casi in cui sia stato erogato un acconto di importo inferiore a quello effettivamente spettante. Così, ad esempio, nelle ipotesi in cui, per inidonea codificazione durante la lavorazione meccanografica, siano stati corrisposti a favore di pensioni dirette privilegiate o di riversibilità acconti in ragione del 50 per cento, anziché nella misura intera, sarà fatto luogo alla erogazione della relativa differenza.

In proposito, si rammenta che l'ammontare dell'acconto o dell'eventuale integrazione, da liquidarsi limitatamente al periodo 1° gennaio 1984-31 maggio 1985, deve essere determinato secondo le norme contenute negli artt. 2, 3 e 4 della legge n. 141 del 1985, operando la riduzione del 50 per cento, ove trattisi di pensione diretta normale.

È stato infine disposto che dei pagamenti corrisposti dovrà darsi comunicazione agli interessati, specificando che concernono somme erogate a titolo di acconto e quindi suscettibili di revisione in sede di liquidazione definitiva degli aumenti di legge.

Anche questa volta, per esigenze di spazio, devo rinviare ad altra occasione l'estensione di qualche esempio pratico illustrante il procedimento per l'attribuzione dei miglioramenti concessi dalla ripetuta legge n. 141 del 1985.

ANCONA

Cicogna express. Puntualmente 6 anni esatti dopo la nascita di Maria Chiara, la casa del dott. Vincenzo Angelini, Ispettore Principale dell'Ufficio Commerciale, è stata allietata dall'arrivo di Antonella. Auguri vivissimi anche alla mamma Fernanda.
Festa grande al Reparto 2.1 (Encomi e onorificenze) dell'Ufficio Personale Comp.le per la sig.ra Luisa Ragni, moglie dell'Applicato Franco Sestilli, che ha dato alla luce Daniela.
Lauree. Carla Piattella, figlia di Fulvio, Capo Reparto Competenze Accessorie dell'Ufficio Movimento, si è brillantemente laureata con il massimo dei voti in Economia e Commercio. Alla neo-dottoressa le nostre più vive congratulazioni.
I nostri lutti. È scomparso Salvatore Tonti apprezzato Segretario Tecnico Sup. dell'Ufficio Lavori Comp.le. Profonde condoglianze alla famiglia. Lutti nelle case del Capo Stazione Sup. Mario Emili della stazione di Rieti per il decesso della madre, del Guardiano Mario Mariani della stazione di Terni per la scomparsa del padre e del Capo Stazione Sovr. Sergio Maurillo Capo Ufficio D.U. di Terni per la morte della madre. Ci associamo al dolore delle famiglie.
È deceduto ad Ancona l'Ispettore in pensione dott. Giorgio Zagaglia già Funzionario dell'Ufficio Lavori Comp.le di Ancona. Alla sua memoria amici e familiari hanno devoluto offerte «Pro-Orfani F.S.» tramite il Cappellano Comp.le di Ancona.

BARI

Nascite. La cicogna ha portato Giuseppe all'Oper. Cipriano Guglielmi del D.L. di Bari; Claudia all'ing. Michele Mariani della 1ª Sez. Eserc. dell'Uff. Mov. Comp.le; Paolo al CPV. Erasmo Spennati della Scuola Prof. di Bari. Tanti auguri ai bambini e vive congratulazioni ai genitori.
Onorificenze. I Segr. Sup. 1ª cl. Antonio Ponzio, Capo della Segr. Particolare del Direttore Comp.le, e Mauro D'Urso dell'Uff. Rag. Comp.le sono stati insigniti della «Stella al merito» quali Maestri del Lavoro. Vive felicitazioni.
Stefano Petrini, figlio del C.S. Sup. Roberto dell'Uff. D.C. di Foggia si è laureato nuovo campione nazionale di sciabola della categoria «ragazzi» nella gara «Gran Premio Giovanissimi» svoltasi a Roma. Congratulazioni.
Marcia Nuziale per il Cond. Michele Scigliuto, del DPV di Bari e Anna Popio. Ai novelli sposi auguri di bene e di felicità che estendiamo al Macchinista del D.L. di Taranto Vito Francesco Fiorentino che ha sposato la sig.na Antonia Fanelli e a Gaetana Mazza, figlia del C.S. del D.L. di Foggia Pasquale che ha sposato l'ing. Eugenio Intiso.

BOLOGNA

A riposo per limiti di età: Ennio Biancini, Capo Treno del DPV di Bologna Arcoveggio; Luciano Bettini, Capo Dep. Sup. della Rim. Loc. di Piacenza; Vincenzo De Maio, Deviatore a Parma; Sergio Dirani, Guardiano a Castel S. Pietro; Mario Guastadini, Tecnico del Rep. 15/E di Rovigo; Guigo Guidi, Tecnico del 22° Tr. Lavori di Rimini; Giovanni Madi, Tecnico presso la Squadra Comp.le S.S.E. di Bologna; Domenico Magnani Deviatore a Rimini Viserba; Mario Marsili, Op. Qual. alla S. Rialzo di Bol. C.le; Imelde Meluzzi, Guardiano a Castelbolognese; Enrico Morelli, Macchinista TM alla Rimessa Locomotive di Ferrara; Renzo Pinardi, Tecnico al Deposito Loc. di Bologna S. Donato; Benito Sangiorgi, Macchinista al Dep. Loc. di Bologna Centrale e Vittorio Leardini, Op. Qualificato al Tr. 22° Lav. di Rimini. Sono andati a riposo a domanda con oltre 40 anni di servizio effettivo: il Capo Stazione Sovr. Natalino Tommesani del C.R.V. di Bologna, il Capo Gest. Sovrintendente Franco Saguatti del 3° Rip. Traffico di Bologna, l'Applicato Capo Osvaldo Pigarelli dell'Ufficio I.E. e il Capo Staz. Sovr. 1° Aggiunto di Bologna Centrale Aurelio Casanova «ferroviere a tutta prova» come l'hanno affettuosamente definito gli amici di Bologna Centrale nel corso della rituale festosissima cena di commiato.
A tutti i più fervidi auguri di salute e serenità.
Lutti. È deceduto Giuliano Galli, Capo Pers. Viaggiante del Deposito di Bologna Centrale. Ai familiari le più sentite condoglianze.

CAGLIARI

L'ing. Antonio Sanesi, dopo quasi tre anni di dirigenza del nostro Compartimento, è stato collocato in quiescenza. La sua permanenza in terra sarda è stata costellata da una fase di importanti realizzazioni. E proprio a due giorni dal termine del suo servizio in ferrovia ha inaugurato il nuovo museo ferroviario sardo, cui egli ha dato vita. Nell'occasione ha tagliato il nastro la signora Maria Luisa Sanesi, alla presenza di numerose autorità civili e militari.
Da parte nostra all'illustre dirigente vada l'augurio di lunga pensione, mentre all'ing. Bruno Cirillo, suo successore proveniente dalla direzione dell'Ufficio Movimento di Roma, formuliamo gli auguri di tante soddisfazioni e buon lavoro.
Si è spento Francesco Fanni, Macchinista in pensione del D.L. di Cagliari, vittima di un incidente automobilistico. Ottantenne e pieno di vita trascorreva la maggior parte della giornata tra di noi, negli impianti ferroviari e tra gli spalti del «Sant'Elia».
Alla sua famiglia, così duramente colpita, le nostre condoglianze.
Loredana Lanucara, figlia del C.S. Sovrintendente Tommaso, Titolare della Stazione di Cagliari, ha conseguito col massimo dei voti e pubblicazione della tesi la laurea in Architettura presso l'Università di Milano. Congratulazioni vivissime.

La traversata dei due golfi

Ancora un «exploit» eccezionale del dott. Giuseppe Minniti, Capo dell'Ufficio Commerciale e del Traffico di Reggio Calabria: il 14 settembre 1985, unico calabrese e ferroviere in gara, ha partecipato alla «2ª traversata dei due golfi», la Sferracavallo-Mondello in provincia di Palermo, una «maratona di nuoto» di 12 km a carattere internazionale, classificandosi al 4° posto della categoria «Masters» (riservata ai partecipanti d'età superiore ai 35 anni) e 24° assoluto su circa quaranta concorrenti.
La competizione è stata organizzata dall'US Palermo, sponsorizzata dalla Sicilcassa con il patrocinio del «Giornale di Sicilia», dell'E.P.T., degli assessorati allo sport della Provincia e del Comune di Palermo.
I concorrenti, partiti dalla «Baia del Corallo» nei pressi di Punta Matese, dopo aver doppiato Capo Gallo e Punta Torre si sono affacciati nel golfo di Mondello toccando il moletto del Lauria, applauditi da un foltissimo pubblico e dal sindaco di Palermo prof. Leoluca Orlando Cascio.
Il dott. Minniti, non nuovo ad imprese natatorie del genere (ha infatti al suo attivo una «traversata dello stretto di Messina», una Melito-Saline e una Favazzina-Scilla), ha ottimamente figurato, confermando la migliore tradizione sportiva dei ferrovieri.

Mick Bagalà

FIRENZE

Andrea Fisoni, Conduttore del Deposito Personale Viaggiante di Pisa, si è brillantemente laureato in Giurisprudenza presso l'Università di Pisa. Complimenti vivissimi. Analoghi vivissimi complimenti a Carmelo Giuseppe Chirieleison, Segretario dell'Ufficio 6° del Servizio Materiale e Trazione, che presso l'Università di Messina si è altrettanto brillantemente laureato in Lettere.
Congratulazioni al rag. Dante Villa, Segretario Superiore di 1ª classe dell'Ufficio Materiale e Trazione Compartimentale, che recentemente è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica.
Sono nati: Mirko, al Manovratore Federigo Vichi della stazione di Figline Valdarno; Keith, al Macchinista Giacomo Giusti del Deposito Locomotive di Firenze; Valentina, al Segretario Superiore Fabio Bramanti, dell'ufficio Ragioneria Compartimentale; Carmelina, all'Ausiliario Agostino Picciurro del Deposito Locomotive di Livorno; Stefano, al Segretario Superiore Paola Mazzoni dell'ufficio Ragioneria Compartimentale; Vincenzo, all'Ausiliario di Stazione Mario Ro-

sario Emilio Certo, di Livorno San Marco.

GENOVA

Riunioni di commiato in vari impianti del Compartimento per festeggiare colleghi posti in quiescenza, o per limiti di età o per dimissioni volontarie: alla Squadra Rialzo di Ventimiglia il Tecnico Bruno Sibono e il Verificatore Pietro Gandolfo; alla Gestione Autonoma di Genova Marittima il Capo Gestione Sovrintendente Pier Luigi Villa e il Capo Gestione Superiore Angelo Tiro; alla stazione di Genova Brignole il Capo Gestione Sovrintendente Sergio Bellarate; all'Ufficio Movimento il Revisore Superiore 1ª classe Ettore Cartolaro e il Segretario Superiore Giuliano Gentile; all'U.P.C. il Segretario Superiore Sergio Consogno; all'Ufficio Ragioneria l'Applicato Giuseppe De Lilla. A tutti auguri di ogni bene e di lunga vita.

Mario Pacelli, Segretario Superiore di 1ª classe da qualche mese a riposo, è stati insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica. Congratulazioni a auguri.

La cicogna ha portato Daniele, primogenito, in casa dell'Operaio Qualificato Giuseppe Genovesi del 24° Tronco Lavori di Taggia e Silvia, secondogenita, in quella del geom. Franco Dagnino dell'Ufficio Lavori. Ai genitori, ai bambini e a Francesca Dagnino, sorellina di Silvia, felicitazioni e auguri vivissimi.

Formuliamo le più commosse e sentite condoglianze all'Ausiliario Giuseppe Richichi della Squadra Rialzo di Ventimiglia e ai suoi familiari per la dolorosa perdita della figlioletta Tiziana di appena cinque anni.

MILANO

Lauree. Vito Erriquez, Rev. Sup. dell'Ufficio Movimento di Milano, si è brillantemente laureato in Architettura presso il Politecnico di Milano.

Al neo-architetto vive congratulazioni che estendiamo anche a Claudio Pognani, figlio di Luigi Dev. della stazione di Marcaria che si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia.

Fiocco azzurro. È nato Andrea, primogenito dell'ing. Sandro Marcaccio Isp. dell'Ufficio Collaudi di Milano. Al piccolo ed ai genitori i migliori auguri.

Quiescenze. Con una simpatica cerimonia alla stazione di Piadena sono stati salutati alcuni colleghi collocati a riposo che qui ricordiamo:

C.S. Sup. Aldo Brusini, C.G. Osvaldo Lurani, C.S. Sup. Gianantonio Paltoni, Ass. Staz. Angelo Busi e Stefano Lazzari, Deviat. Mario Corradi, Guard. Ernesto Bellocchi, Maria Orlandini, Esterina Riviera e Angiola Delvò che hanno tutti prestato servizio alla stazione di Piadena.

A tutti auguri di serena e lunga quiescenza.

Si è spento l'ex capo Personale Viagg. di Brescia Faustino Galdini che ha voluto donare le sue cornee a due persone cieche. Alla famiglia giungano le più sentite condoglianze.

NAPOLI

Ha compiuto da poco, in ottima salute, 103 anni il cav. Crescenzo Vollono, che trascorse la sua lunga carriera ferroviaria, presso l'Ufficio Movimento di Napoli. Egli è stato festeggiato da numerosi amici e parenti, tra i quali sono da ricordare ben altri sei ferrovieri di famiglia: un Capo Stazione delle F.S. Meridionali, un Capo Magazzino Approvvigionamenti, un Direttore Compartimentale, un ingegnere della 3ª Unità Speciale e due Segretari del Servizio Personale. All'ultracentenario ed alla sua bella famiglia i più calorosi auguri anche da parte di «Voci».

Nascite. Federica è nata alla sig.ra Marianna De Blasi, moglie del Segr. Ugo D'Escamard, della 4ª Unità Speciale. I nostri migliori auguri.

Lauree. Assunta Nazzaro, figlia del Tecnico Ciro dell'Off. G.R. di S.M. La Bruna si è brillantemente laureata in Medicina e Chirurgia. Sergio Averaimo, figlio dell'Appl. Capo a r. Pietro, dell'Ufficio Trazione Comp/le di Napoli, si è laureato con 110 e lode in Ingegneria Elettrotecnica. Pure con 110 e lode si è laureato in Lettere Alfonso Fiorillo, figlio del C.P.V. Sup. Giuseppe, già del D.P.V. di Salerno. Maria Pia Martino, figlia del Segr. Sup. Gennaro, dell'U.P.C. di Napoli, si è laureata con brillante votazione in Ingegneria Agraria. Ciro Coppola, figlio del Guardiano Eduardo, della stazione di S. Maria La Bruna, si è laureato con 110 e lode in Medicina e Chirurgia. Rosanna Bocchino, figlia del Tec. Giuseppe, della 4ª U.S., si è laureata in Scienze Politiche. Congratulazioni vivissime a tutti.

La sicurezza va in Belgio

La Sezione «Sicurezza del lavoro» del Servizio Personale ha organizzato per i dipendenti appartenenti ad impianti che hanno registrato nel 1984 un basso indice di infortuni, un viaggio di istruzione in Belgio: l'iniziativa rientra tra quelle che l'Azienda adotta per sensibilizzare il personale ai problemi della sicurezza sul lavoro e che stanno ottenendo ottimi risultati: si è passati dai 18.431 casi del 1981 ai 16.003 del 1984 e la stessa considerazione può essere fatta per gli infortuni mortali, passati dai 22 del 1981 agli 11 del 1984: segno che fatto un passo in avanti la sicurezza ha sia per l'adeguamento degli impianti sia per la sensibilizzazione del personale.

La comitiva, guidata dal dr. Vitiello del Servizio Personale, è partita da Milano per Bruxelles con due carrozze cuccette messe a disposizione dal Servizio Movimento.

Ad attendere la comitiva a Bruxelles c'erano i colleghi della rappresentanza commerciale FS. Durante tutto il soggiorno la comitiva ha potuto ammirare le bellezze naturali ed artistiche del Paese visitando, tra l'altro, il Piano Inclinato di Ronquières. In questa occasione il responsabile dell'impianto, con i propri collaboratori, ne ha mostrato ai presenti il funzionamento, con particolare riferimento alle tecniche della sicurezza.

Luigi Dominici

PALERMO

Lauree. Si è brillantemente laureata in Medicina e Chirurgia Giusy Tuttolomondo figlia del Tecnico Beniamino della zona 14.1 I.E. di Agrigento. Con la votazione di 110 si è laureata in Medicina e Chirurgia, presso l'Università cattolica del Sacro Cuore di Roma, Maria Angela Castellana, figlia del Capo Treno a riposo Carmelo, già in servizio presso il Deposito Personale Viaggiante di Caltanissetta.

Si sono pure laureati con la massima votazione: in Giurisprudenza, Alessandra Marò, figlia dell'Operaio Specializzato a riposo Tommaso, già in servizio presso il 1° Tronco Lavori di Palermo; in Economia e Commercio, Pasquale Anastasi, figlio del Tecnico Calogero, della Zona I.E. 21.1 di Messina; in Lingue e Letterature Straniere, Rosaria Gallotta, figlia del Revisore Superiore dott. Vincenzo, dell'Ufficio Movimento Compartimentale.

Ai neo-dottori l'augurio più fervido di «Voci» di un brillante avvenire.

Nascite. È nata Elisabetta, secondogenita dei Capi Gestione Mario Renda, dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, e dott. Virginia Ferrara, della stazione di Bagheria.

Con l'arrivo del piccolo Paolo junior il Capo Stazione Sovrintendente Paolo Lo Turco, 1° Addetto al Reparto Movimento Linea di Catania, è diventato nonno. Complimenti.

Complimenti anche per l'Applicato Gaetano Alfano, del Centralino Telefonico Compartimentale, il quale, con la nascita della nipotina Ilenia Dibbennardo, è diventato ancora una volta nonno.

REGGIO CALABRIA

Fiori d'arancio per Danila Laganà figlia del collega Gaetano, Macchinista al D.L. di Reggio Cal., che ha sposato il dr. Aldo Piromalli. Auguri di felicità.

Nascite. Tantissimi auguri alla d.ssa Annalisa Pirazzo, Capo Gestione a Lamezia Terme C.le, che ha dato alla luce il primogenito Antonino. Felicitazioni anche al nonno Salvatore Pirazzo già Segr. Sup. di 1ª cl. all'U.P.C.

Lauree. Fernando Caserta, Segretario presso l'U.P.C., si è laureato con ottima votazione in Pedagogia presso l'Università di Messina. All'amico Nando tantissimi auguri e complimenti.

Con 110 e lode e diritto alla pubblicazione della tesi si è laureata, presso l'Università di Pisa, Teresa Bernardo figlia di Giuseppe Capo Stazione Sovr. Titolare della sta-

zione di Cosenza. Congratulazioni ed auguri.
Pensionamento. Giuseppe Praticò, Macchinista al D.L. di Reggio Calabria, ha lasciato l'Azienda. Auguri di serena e lunga quiescenza da parte di «Voci».
Lutti. Con slancio generoso e non curante del pericolo Fernando Tafuro, già Macchinista al D.L. di Reggio Calabria, è deceduto per soccorrere e trarre in salvo un bimbo che stava per annegare. Condoglianze profonde ai familiari ed al fratello Mario, già Segretario all'Ufficio I.E., che per molti anni è stato fotografo compartimentale offrendo la sua qualificata collaborazione anche a «Voci».
È deceduto inoltre l'amico Francesco Macheda, Segr. Sup. all'Ufficio Commerciale, da poco in pensione ed il dr. Giuseppe Trecroci, stimato ed apprezzato Medico di Reparto a Villa S.G. Sentite condoglianze.
Il C.S. Sup. Riccardo Pusateri, Titolare di Cannitello, ha ricevuto la nomina dal Presidente della Repubblica di «Cavaliere al merito della Repubblica».

ROMA/IMPIANTI

Laurea. Si è brillantemente laureata in Lingue e Letterature Straniere Stefania Zanfrisco, figlia di Giuseppe 1° Agg. della stazione di Civitavecchia. Con il lusinghiero punteggio di 110/110 e la lode si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia Stefano, figlio del C.R.M. d'Impianto di Roma Termini, dr. Luigi Amati. Al neo-dottore vivissimi auguri ed ai genitori sentite congratulazioni.
Fiori d'arancio. Congratulazioni ed auguri anche ai seguenti colleghi che si sono sposati: Ausil. Vincenzo Lanzieri con la sig.na Barbara Bianchini, all'Assistente Alberto Cerbino con la sig.na Viviana Ludovisi.
Francesco Grillini, Manov. alla stazione di Roma Smist. e fratello del nostro fotografo Anastasio, ha sposato a Gavignano Sabino la sig.na Silvana Colangeli. Agli auguri dei colleghi e degli amici si aggiungono quelli della redazione di «Voci».
I nostri lutti. È giunta la notizia della scomparsa del C.S. Sovr. a r. Pasquale Ventresca, ferroviere di vecchio stampo di terra d'Abruzzo, da molti ricordato in tanti Impianti del Compartimento, in servizio anche a Roma Termini ove ha ricoperto l'impegnativo posto di 1° Aggiunto. Alla famiglia così duramente colpita, le nostre più sentite condoglianze che estendiamo anche al Dev. Capo Celestino Lancia della Cabina di Termini per l'improvvisa scomparsa del padre Alfonso e alla famiglia dell'ex C.S.M. di Roma Smistamento Giuseppe Gambone.

ROMA/SERVIZI

Si è spenta la signora Pasqualina Caserta, madre dell'ex Consigliere di Amministrazione Bruno Aronne. Le più sentite condoglianze.

AFFARI GENERALI

Una bella soddisfazione per il collega Arturo Trinito, addetto alla Fototeca della Divisione Autonoma Relazioni Aziendali e apprezzato collaboratore di «VdR»: suo figlio Massimo si è laureato in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Roma «La Sapienza», riportando la votazione di 110/110. Auguri di tanti successi da tutta la Redazione.
È andato in pensione il Macchinista T.M. Paolo Rinelli distaccato alla Tipolitografia. Gli amici e i colleghi gli augurano una lunga e serena quiescenza.
Francesco Grande, Segretario Superiore di 1ª classe a r., per tantissimi anni collaboratore prezioso e onnipresente della redazione di «Voci della Rotaia», è stato nominato Cavaliere. All'amico Francesco tanti cari auguri e le congratulazioni vivissime di «VdR».
Il Segretario Daniela Stilli, distaccata alla Segreteria Particolare del Sottosegretario On. Melillo, si è unita in matrimonio con il dr. Antonino De Luca. Agli sposi, gli auguri affettuosi dei colleghi e di «Voci».

CEU

Profondo cordoglio ha suscitato fra i colleghi e numerosi amici la tragica scomparsa dell'Ausiliario Orlando Canio Rocco. I colleghi tutti del CEU esprimono la loro solidarietà alla vedova ed ai figli.
Le più sentite condoglianze alla famiglia Tacchia-Pescetelli per la scomparsa di Vincenzo, gestore del bar del CEU.
È mancata all'affetto dei suoi cari la mamma dell'Appl. Capo r.e. Marcella Ronzoni, alla famiglia le nostre più sentite condoglianze.
Nascite. È nato Paolo per la gioia del papà Rosario Lido, Capo Stazione, distaccato presso il CEU. Alla signora Silvana e a Rosario auguri da parte di tutti i colleghi.
Auguri anche al Segr. Mario Acacia e alla moglie Antonia Panetta per la nascita di Maria.

COMMERCIALE

Congratulazioni vivissime al Revisore Superiore Walter Canali dell'Ufficio Andamento Gestioni ed al Segretario Superiore Guido Staffa dell'Ufficio Marketing, che recentemente sono stati insigniti del titolo di Cavaliere della Repubblica Italiana.
È mancata improvvisamente la signora Giuliana, moglie del Revisore Superiore di 1ª classe a riposo Giotto Rugi. All'amico Giotto giungano le nostre più sentite condoglianze.
In casa del Capo Gestione Sup. Enrico Zecchini della Rappresentanza Commerciale FS di Bruxelles da oggi c'è Elena. Auguri vivissimi ai genitori ed al fratellino da parte di tutti i colleghi ed amici.

IMPIANTI ELETTRICI

È nata Valentina in casa di Maurizio Felici, Segretario Presso l'Uff. VI del Serv. Impianti Elettrici. Così il padre Amerigo, ex Csq. Manovratori è diventato bisnonno. Auguri affettuosi.
È andato in pensione dopo 44 anni di servizio il Segr. Sup. di 1ª classe Giancarlo Manfredi. Gli amici gli augurano una lunga e serena quiescenza.

ISTITUTO SPERIMENTALE

Nascite. Felicitazioni vivissime al collega Gianfranco Arcaro e alla signora Maria, la cui casa è stata allietata dall'arrivo del secondogenito Claudio.
Felicitazioni anche al nuovo Direttore, ing. Renato Cesa De Marchi e alla signora Giulia, che hanno avuto la casa allietata dalla nascita di Viola.
La cicogna è giunta anche in casa del collega Renzo Foschetti dove è nata Francesca. A Renzo e alla signora Maria Rosaria gli auguri di «Voci».

LAVORI

Vive congratulazioni alla neo dottoressa Lucina Giacopini, figlia del collega Segr. Sup. 1ª cl. Luigi, che si è brillantemente laureata con 110 e lode in Paleontologia presso la Facoltà di Lettere della «Sapienza». Congratulazioni anche a Francesco Spaghetti, figlio del Tecnico Giuseppe che si è laureato in Ingegneria Meccanica.
Ha lasciato l'azienda il Segr. Sup. 1ª cl. Ettore Franzini. I colleghi dell'Ufficio 2° Bis gli augurano una serena quiescenza.
Tanti auguri ad Antonio Del Ferraro, Applicato del Serv. Mov. e alla moglie Silvana per la nascita del piccolo Matteo.

PERSONALE

Salutato dai colleghi ha lasciato il servizio ferroviario il Segr. Sup. 1ª classe Elio Boarelli dopo una lunga e laboriosa attività. All'amico Elio, che tutti ricordano con affetto, giungano gli auguri di serena quiescenza.
I più cordiali auguri di benvenuta alla piccola Silvia, primogenita degli Isp. P.li Stefania Pierleoni del Servizio Personale ed Enrico Mele del Servizio Impianti Elettrici e ad Alessandro, figlio del Manovale Maurizio Borgucci.

TORINO

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda: il Segr. Sup. Segio Brusasco dell'UPC; il Segr. Tecn. Cesare Bianco Dolino dell'Uff. Collaudi; il Guardiano Lucia Dogliani Romana di Bricheraso; all'OGR il C.T. Sup. Ermanno Croveri, il Tecn. Giuseppe Catalano e l'Op. Q. Rino Comacchio; al DL di Cuneo i Macch. Vittorio Marchisio, Pietro Garelli e Vittorio Ruffino; al DPV di Ceva i Cond. Arnaldo Monetto ed Adolfo Bottero nonché il C. Tr. Lorenzo Bezzone; al DL di Alessandria l'AM Ugo Volante, il Tecn. Francesco Piccione, l'Op. Q. Bruno Bigotti, il C. Tr. distaccato Giorgio Patrucco, il Manovr. C. Guglielmo Amelotti nonché i Macch. Giuseppe Molinari e Giuseppe Gallinotti. A tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.
Binario dieci. Il Segr. Sup. rag. Ignazio Impronta dell'Uff. Ragioneria si è brillantemente laureato all'Università di Torino in Scienze Politiche. Presso lo stesso ateneo si sono pure addottorati con 110/110 e lode in Informatica Gerolamo Lorusso, figlio del C.S. Sup. Francesco del D.U. di Casale M., ed in Giurisprudenza Francesco Oriolo, figlio del C.S. Titolare di Castelnuovo Belbo, Giovanni. Congratulazioni.
Marcia nuziale. Il Segr. rag. Vincenza Ciprianelli dell'Uff. Ragioneria con il dr. Sabatino Mottola; l'Aus. Tiberio Lattanzio di Collegno con Rachele Santerano; l'Op. Q. Nicola Cantore dell'OGR con Pasqualina Deluca. Felicitazioni vivissime.
Cicogna express. Giovanni al Capo Treno Carmelo Patanè di Torino P.N.; Elena al Segr. rag. Milena Cappellari Grasso dell'Uff. Ragioneria; Luca al CS Biagio Ferrero di Ceva; Andrea all'AM Bruno Gavazzi del DL di Cuneo; Katia al Manovr. Salvatore Doria di Colle-

Una locomotiva 8843 al Deposito Locomotive di Fabriano. Anno 1918. Al centro dei cinque ferrovieri in posa sul «terrazzino» della 8843, il Capo Squadra degli Operai del D.L., Ugo Pesaresi. A trovare questo bel treno nel cassetto di casa e a inviarcelo per la nostra rubrica, è stato il figlio, Adrio Pesaresi, Capo Tecnico Sovrintendente a riposo, della Squadra Rialzo di Ancona C.le. Ma torniamo alla foto: una bella foto alla quale giova quella patina d'epoca che viene da qualche spiegazzatura. Insomma, dai segni del tempo. Un po' sfumata dagli anni, questa locomotiva anni '10 sa proprio d'antico. E poi Pesaresi e compagni sembrano usciti da un film di Jean Renoir: fularini al collo, berretti sulle ventitré, baffetti rigorosamente all'insù o all'ingiù, atteggiamenti d'occasione.

gno; Francesco all'Op. Q. Vito Viscomi dell'OGR; all'Uff. Collaudi Maria al Segr. Tecn. Sup. Giuseppe Nervo e Diego al C.T. Martino Donzella; al DPV di Cuneo Vincenzo al Cond. A. Maria Matarese e Marco al C. Tr. Aldo Nepote; al DPV di Ceva Fabio al Cond. Silvana Dadone, Valentina al Cond. Serafino Rabino, Manuela all'Aus. V. Saverio Agosto ed Elena all'Aus. V. Lorenzo Barattero. Congratulazioni ed auguri.

Lutti. In attività di servizio sono deceduti: per infortunio mortale il Dev. Fiorenzo Bodellini di Alessandria C.le; il Gestore Liliana Bistolfi dell'Uff. Movimento; il Segr. Gerardo Squara dell'UPC; l'Assist. G. Battista Arnaldi di Cuneo; il Manovale i.p. Pio Rispoli di Varallo Sesia; il Macch. Antonio Zunino del DL di Alessandria. In pensione, invece, sono mancati: l'ex Direttore Compartimentale ing. Giuseppe Funghini; l'ex Capo del Controllo Merci prof. Ilario Orsi; l'ex C. Tr. Giorgio Masteghin del DPV di Cuneo. Alle famiglie le più sentite condoglianze, che estendiamo ad alcuni colleghi per la perdita di persone loro care: il colonnello Pasquale Condemi, padre del Segr. Sup. rag. Zina dell'Uff. Ragioneria; al DPV di Ceva il pare del Cond. Emilio Rozio ed i genitori del CPV Sergio Voarino, Cassiere-economo del locale DLF; il sig. Giovannino Serra, padre dell'Op. Q. Gavino dell'Uff. Collaudi; il padre dell'Op. Q. Ezio Pingitore dell'OGR; il sig. Giuseppe Siccardi, padre dell'AM Maurizio del DL di Cuneo; a Ceva il padre del Manovr. Osvaldo Rolando nonché le madri del Macch. Lorenzo Raimondi e del Manovr. C.G. Battista Peirone.

TRIESTE

Paolo, figlio del Dirigente Superiore dr. Gaetano Blasina, Capo del locale Ufficio Sanitario, si è laureato in Storia a pieni voti, lode e dignità di pubblicazione della tesi, presso l'Ateneo triestino. Al caro Paolo giunga un «ad maiora» da parte degli amici e di «Voci».

A Ca' Corner è stata consegnata dal Prefetto di Venezia, dr. Ugo Trotta, l'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica Italiana, alla signora Elvira Zucchetto che da molti anni gestisce la mensa del D.L.F. di Portogruaro.

Nella cattedrale di Cava dei Tirreni hanno pronunciato il loro «Sì» il Segretario Fulvio Barisi, del Reparto Telefoni dell'Ufficio I.E., e la signorina Lucia Martini.

Ai novelli sposi giungano auguri di tanta felicità.

Fiocco azzurro sulla porta di casa dell'Operaio Qualificato Bruno Bettoso, del Reparto Luce dell'Ufficio I.E., per la nascita di Alessandro.

Fiocco Rosa, invece, sulla porta di casa del Segretario Fabio Milani, addetto alla Sezione Sicurezza del Lavoro dell'Ufficio I.E., per la nascita di Lisa.

Ai neonati ed ai genitori giungano le nostre felicitazioni.

A soli 46 anni è deceduto il Commesso dell'Uff. I.E. Luciano Capurso. Condoglianze sentite.

VENEZIA

Il C.S. Sovr. Mario Valoppi, Capo Reparto Movimento d'Impianto di Venezia S. Lucia, già Cavaliere al merito della Repubblica Italiana, è stato recentemente insignito dell'onorificenza di «Cavaliere Ufficiale». Al valido funzionario le nostre più vive congratulazioni per il meritato riconoscimento.

La stessa onorificenza è stata concessa al C.G. Sovr. a riposo Salvatore Frangipane, già in servizio nella stazione di Pordenone. Congratulazioni vivissime anche dalla redazione di «Voci».

Sono stati insigniti, invece, dell'onorificenza di «Cavaliere» il Segr. Sup. Paolo Matteligh dell'Ufficio Commerciale e inoltre Mario Mazzucchelli, già Rev. Sup. all'Ufficio Commerciale, in pensione da oltre un anno. Complimenti ed auguri.

È giunta notizia di alcuni eventi luttuosi. È mancato il fratello del Rev. S. 1ª cl. Giuliano Favaro dell'Ufficio Commerciale. È mancato anche il sig. Settimo Antonio Sist, padre dell'Appl. Nadia dello stesso Ufficio. Anche il Manovr. Luciano Pezzin e il Dev. Isidoro Frattina, entrambi operanti nella stazione di S. Lucia sono in lutto per il decesso del genitore. Ai colleghi tutti giungano i sensi del nostro sincero cordoglio.

VERONA

In pensione. Ha lasciato il servizio ferroviario per età il Segr. Sup. 1ª cl. Renzo Alfonsi dell'Ufficio Ragioneria. In pensione Placido Nodari, Segr. Sup. 1ª cl. dell'Ufficio Ragioneria e Capo del Reparto 13 che si occupa del delicato settore inerente agli ordinativi dei pagamenti. Per limiti di età è a casa l'Autista Giovanni Andreozzi in servizio presso l'Autorimessa IE Compartimentale. A tutti il nostro affettuoso augurio di serena quiescenza.

Nascite. Formuliamo i nostri migliori auguri per la nascita di: Antonella, al Tecnico Renato Bottazzini del DL di Verona; Marco Marcello, al Capo Treno Lino Taietta del DPV di Verona; Filippo, al Manovratore Maurizio Roncari della stazione di Verona PN; Marika, all'Ass. St. Bruno Cogo ed Elena, al Capo Stazione Giuseppe Aldegheri della stazione di Verona PN. Dall'Officina GR di Verona: Andrea, all'Op. Qual. Bruno Pezzini; Caterina, al Tecnico Lino Pasetto. Dall'Officina GR di Vicenza: Valentina, al Tecnico Angelo Negrin; Elisa, all'Op. Qual. Santo Tognetti; Michela, all'Op. Qual. Luigino Nardon; Martina, all'Op. Qual. Giuseppe Trentin.

I nostri lutti. Sono deceduti in attività di servizio: il Tecnico IE Lino Lissandrini del Rep. 12.E.IS di Verona e il Macch. Giuseppe Guizzardi della RL di Trento. Alle famiglie il profondo cordoglio dei ferrovieri.

Le nostre sentite condoglianze al Tecnico dell'Officina GR di Verona Antonio Anselmi per la recente scomparsa della moglie, signora Paola Dusina.

CINEMA

di Piero Spila

Il futuro assomiglia alla mamma

Di macchine del tempo nella storia del cinema se ne sono viste tante, ma quasi tutte servivano a far scavalcare secoli e millenni o a catapultare sbigottiti eroi contemporanei in mondi sempre lontanissimi. La macchina protagonista di **Ritorno al futuro**, film-top della stagione, è invece insolita, non solo perché ha la foggia di un'automobile sportiva, ma perché viene usata per andare avanti e indietro di qualche decina di anni, lo spazio limitato di una generazione, quanto basta a misurare la distanza che separa i genitori dai figli, i sogni dalla realtà, la nostalgia degli anni cinquanta dal cinico realismo dei nostri anni ottanta.

Ritorno al futuro di Robert Zemeckis è un film di fantascienza che non attraversa universi siderali, né mette in scena extraterrestri, si accontenta di ambienti familiari, salotti e cucine di un interno californiano, e di personaggi modesti che diventano eccezionali perché visti e rivisti a trent'anni di distanza: come siamo e come eravamo. Insomma un modo inedito e astuto per rifare, senza darlo a vedere, un **American graffiti** spettacolare e senza nostalgie.

Sarà comunque un grosso successo. D'altra parte la formula è collaudata e non consente sorprese. Gli ingredienti ci sono tutti: un inventore come al solito pazzarellone e inaffidabile (ma non troppo), un ragazzetto simpatico e spiccio di modi, una fidanzata carina e paziente, una coppia di genitori pieni di frustrazioni e problemi (la madre beve troppo, il padre è pusillanime e succube del capo ufficio), e poi la macchina del tempo di cui si è detto, frequentata e usata con la familiarità di un elettrodomestico, quasi mai con la meraviglia dovuta nella vera fantascienza. Marty McFly, il protagonista di **Ritorno al futuro**, è uno studente con poca voglia di studiare, che passa il tempo a fare musica e a seguire le imprese del dottor Brown, strana figura di scienziato che, fra tante invenzioni insensate, alla fine ne imbrocca una assolutamente strabiliante: una macchina del tempo fatta in casa, che va a plutonio ma anche a succo di pompelmo, che è automatizzata ma si accontenta di essere comandata da un orologio a cucù. Occorre solo trovare qualcuno che abbia il coraggio di provarla. Per una serie di coincidenze e di colpi di scena, sarà Marty a fare per primo uso della macchina, iniziando una corsa a ritroso nel tempo. Si ritrova nel 1955, trent'anni prima, nella sua città. Uno scenario da prima del consumismo, dove fra le tante sorprese (non è ancora arrivato il rock and roll, e Marty farà un figurone), il protagonista incontrerà persino la graziosa Lorraine e l'imbranatissimo George che sono, nientedimeno, (o meglio saranno) i suoi genitori. Il padre è da ragazzo già quello che diventerà da adulto: un poveraccio senza spina dorsale. Figurarsi se Lorraine può innamorarsi di lui, e infatti è subito attratta dalla fresca baldanza di Marty. Una brutta storia, perché se i due non si sposano, Marty non potrà neppure nascere. A rimettere le cose a posto ci penserà fortunatamente il dottor Brown: con la sua macchina del tempo, con un fulmine miracolosamente puntuale e con il tempismo e il coraggio di Marty che, dopo una serie di peripezie, riesce a tornare da dove è venuto: appunto a casa sua. Vi ritrova tutto come prima, eppure tutto è cambiato. Non bisogna toccare gli ingranaggi della storia, sembra voler dire la piccola morale del film. Oppure no. Bisogna toccare, manomettere, intervenire, perché tutto sia più divertente e forse migliore.

Giocato all'interno del cinema più d'uso ai giorni nostri (quello che seleziona la fascia di pubblico dei 15-25enni) e nel rispetto delle mode intramontabili, sospeso fra l'estetica del fumetto (l'intangibilità degli eroi e la ripetitività delle situazioni) e un doveroso omaggio alla musica più popolare (canzoni originali di Huey Lewis e citazioni «anni cinquanta»), **Ritorno al futuro** gioca sapientemente la carta del «deja vu» e dell'attualità, con effetti decisamente esilaranti. Uno per tutti. Per dimostrare che non sta raccontando balle, Marty rivela che nel 1985 il Presidente degli Stati Uniti sarà Ronald Reagan, l'attore che campeggia sul manifesto affisso davanti al cinema del paese. La risposta non si fa attendere: «Sì! E Jerry Lewis sarà il vicepresidente!?». Altro che fantascienza.

Terminator, Gremlins, Ghostbusters, Ritorno al futuro, mentre già si annuncia l'arrivo di **The Goonis**. Un cinema collaudato, ma niente affatto usurato, grazie alla sapienza registica di autori intercambiabili e affidabili comunque (Joe Dante o Robert Zemeckis, il risultato non cambia). Grande maestria nelle riprese e nella realizzazione degli effetti speciali, assoluta padronanza dello stile, performance ed exploit sempre più sbalorditivi, citazioni e autocitazioni al cinema di genere (superato con la confezione extralusso, ma mai dimenticato), e soprattutto ingenti capitali nel rispetto dell'aurea legge instaurata da Spielberg e dintorni (questa sì collaudatissima): investire tanto per incassare tantissimo.

I due protagonisti di «Ritorno al futuro» accanto alla macchina del tempo

SEGNALAZIONI/FILM

«Maccheroni» di Ettore Scola, con Marcello Mastroianni, Jack Lemmon, Daria Nicolodi, Isa Danieli. Italia, 1985.

Mr. Traven è un americano di mezza età, manager di punta in un'importante industria americana, in missione di lavoro in Italia. È ricco e infelice. La sua vita è piena di appuntamenti, di agende e segretarie, di telefonate e carte di credito, di nevrastenie ed emicranie. Di fronte a lui c'è Jasiello, tipico rappresentante di quella Napoli «milionaria» che conta sempre di meno: babà alla panna in Galleria e taralli in riva al mare, caffé ristretti e sfogliatelle calde da Pintauro, piccoli aneddoti e filosofie spicciole. «Maccheroni», narrando l'amicizia paradossale fra due uomini che non avrebbero niente da dirsi, sembra a sua volta soffrire di uno strano paradosso: voler documentare una realtà complessa, e fuori dal folclore, con le vicende divaganti, lo sguardo, le distrazioni, i sentimenti di chi s'accontenta solo del folclore. Fra fantasie bizzarre e prosaici problemi quotidiani, in un gioco stilistico di scatole cinesi, il film assomiglia ai suoi personaggi, e vuole essere altro da quello che è: una commedia tenue e di maniera, con i toni pretenziosi di un capolavoro.

Abituato alla stizzosa perfidia di Matthau, Jack Lemmon sembra stranamente a disagio di fronte alla bonomia di Mastroianni. Con classe e parsimonia spesso si limita a fare da spalla. Mastroianni, sempre così misurato (è il suo pregio), stavolta strabuzza gli occhi, colora, accentua, come gli capita ogni volta che interpreta un napoletano. Ma nel complesso un bel duetto d'attori, che da soli giustificano un'operazione che è commerciale, prima di essere artistica.

TELEVISIONE *di Maurizio Valadon*

Il Liberty una questione di stile

Le cinque puntate de «La Grande Epoque» — il programma di Folco Quilici con la consulenza di Paolo Portoghesi, andato in onda nel mese di ottobre su Raitre — quando questo articolo uscirà saranno già concluse, ma ci sono buone probabilità che fra qualche tempo possano essere replicate: è stato così anche per l'altro fortunato programma di Quilici dedicato al Barocco.

Questa trasmissione, però, è molto diversa. Diverso dalle puntate sul Barocco, ma anche da tutto quanto si è visto finora nell'ambito della programmazione culturale della RAI. Talmente diversa che sembra uscita da un'altra mano, capace di coniugare la spettacolarità a un'idea moderna della cultura. Intendiamoci, Folco Quilici è un benemerito della documentaristica culturale e d'arte, ma la sua chiave è sempre stata piuttosto classica, tradizionale, anche quando per la serie «L'Italia vista dal cielo», prodotta dalla ESSO, si è servito di testi firmati da Mario Praz, Mario Soldati e altri noti intellettuali. Ne «La Grande Epoque», invece, c'è una ricerca d'immagine e di testo decisamente nuova, moderna e, finalmente, televisiva. Il Liberty, protagonista degli splendori artistici e mondani del periodo a cavallo tra '800 e '900, è uno stile fatto di dettagli, decori, linee, particolari. È lo stile di un'epoca in cui le stesse inquietudini si trasformavano in letteratura, musica, nuove scienze come la psicoanalisi. Ecco che testo e immagini de «La Grande Epoque», ricreano attraverso un montaggio di suggestioni visive, versi, dodecafonie il clima estetico ed esistenziale di quegli anni. L'attenzione è al dettaglio (con un uso appropriato delle caratteristiche del piccolo schermo). Primi piani di decori floreali, frammenti di quadri di Klimt e Schiele, tessere di vetrate di Kolo Moser, brandelli di stoffe di William Morris, in un vortice spaesante di segni. Insomma il Liberty non raccontato, ma presentato. Non illustrato, ma evocato. Le cattive abitudini della cultura televisiva finalmente abbandonate.

I programmi culturali non badano all'ascolto? E allora cosa si aspetta a fare di questo elemento un punto di forza, invece del pretesto per recriminazioni e frustrazioni? Basterebbe elevare il livello qualitativo della produzione per scoprire, magari, che proprio lavorando in questo senso l'ascolto rischia di crescere. E poi non è lontano il tempo in cui anche le Tv private — una volta saturato il mercato della tele-fiction (film, telefilm, sceneggiati, novelas, serial, ecc.) — si butteranno sul culturale. I segnali già ci sono: Jas Gavronsky su Canale 5 conduce con tono e «look» alla Piero Angela un programma scientifico che fa il verso a «Quark». Ma è solo il principio. Anche perché esiste un potenziale mercato d'oltre oceano pronto a comperare «cultura»: quella che solo dalla vecchia Europa può venire.

Allora la RAI come si regolerà? Come utilizzare un monopolio culturale che ormai esercita da trent'anni? Se non vuole cedere le armi anche su questo fronte, le conviene innovare, sperimentare con coraggio nuovi linguaggi. Bruciare le tappe, slanciarsi in avanti. Con «La Grande Epoque» è sulla strada giusta, anche perché toccherà proprio alla Terza Rete svolgere in futuro questo compito. Un compito non necessariamente pesante. Chi l'ha detto che la cultura deve essere noiosa e paludata? Il contributo di Portoghesi al programma sul Liberty ha certamente favorito l'uso di un linguaggio figurativo raffinato e

Il celebre manifesto realizzato per il Ballo Excelsior

attuale (in certi momenti il programma assomiglia molto a «Eupalino», la rivista di architettura e arte varia diretta da Portoghesi).
Nel cuore di uno stile si entra attraverso i frammenti che solo nella successione temporale si montano in un unico mosaico: ma sta al telespettatore, in base ai suoi gusti, alle sue preferenze, stabilire i primi piani o le visioni d'insieme e non al «professor Video». Anche l'uso della fiction, ne «La Grande Epoque» è estremamente misurato. Scenari Art Nouveau e Secessione, Floreali e Jugenstjl sono animati da silhouette in controluce di figure maschili e femminili che non hanno nulla di realistico. Il Liberty è un sogno sognato ad occhi aperti? La chiesa dello Stheinhoff di Otto Wagner è un aureo delirio mu-

sivo? Il programma di Quilici-Portoghesi rispetta l'intelligenza dello spettatore limitandosi a suggerire, evocare sogni, deliri... Anche il testo è in questa chiave: brani, frasi, parole, tessuti su una partitura larga che filtra sillabe e dettagli visivi.
Certo, il Liberty si presta in modo particolare a un'operazione del genere, ma la tecnica televisiva sperimentata in questa occasione potrebbe essere applicata con successo ad altri argomenti. Per esempio, perché non fare una prova e «ripassare» alla luce della nuova formula il programma sull'età del Barocco? Magari con la consulenza di Portoghesi. Che ne sa di Liberty, ma non ne sa di meno di Bernini, Borromini e C. Lo stile è sempre una questione di dettagli. ■

LIBRI

di Marina Delli Colli

È nato il long-seller!

«Entusiasmante, sorprendente! Un'opera unica. Una svolta nella narrativa italiana degli ultimi vent'anni. Dopo questa **Vita standard**, di Busi non si potrà più fare a meno». Chi tesse questo elogio senza precedenti è Leonardo Mondadori che sta lanciando sul mercato, con un imponente battage pubblicitario, **Vita standard di un venditore provvisorio di collant** di uno scrittore pressoché sconosciuto, Aldo Busi.
La Mondadori punta moltissimo su questo libro che ripropone l'annosa questione del «best-seller di qualità». Ossia, può avere successo e quindi vendere bene un libro «difficile» come questo, di scoraggiante lunghezza (quasi 500 pagine), dalla scrittura così sorvegliata e «perfetta»? Alla Mondadori sono sicuri di sì e affermano: «**Vita standard** è un long-seller, un libro che dura. Diventerà il romanzo che tutti non solo comprano, ma leggono anche».
Tanta convinzione e tanto ottimismo ben dispongono alla lettura di questo poderoso volume che per la verità sorprendente lo è davvero. E non certo per la storia che racconta.
Angelo Bazarovi (sì, proprio Bazarovi come Evgenij Bazarov di Padri e figli di Turgenev) è un giovane laureando in lingue e letterature straniere che vive facendo traduzioni. È un omosessuale e pertanto nella farisaica provincia di Brescia dove vive, un emarginato. La sua vita cambia completamente quando incontra Celestino Lometto, il direttore di una piccola fabbrica di collant della zona. Lometto è il classico «uomo che si è fatto da solo», ha la licenza di quinta elementare ma sa leggere «Il sole 24 ore», sa calcolare velocissimo i cambi di valuta, dal marco allo yen, al dollaro. Lometto è un uomo impastato di furbizia, di una furbizia capillare di cui è permeata ogni sua cellula, ogni sua fibra, al di fuori del denaro non gli interessa nulla, né musei, né teatri, né cinema, nulla che non sia il suo nylon e i profitti che dal nylon può ricavare. Lometto ha una moglie, Edda, che viene dal sud, e tre figli, Ilario, Belisario, Berengario, con un hobby davvero un po' strano: impagliare non già sedie ma esseri viventi. Abita in una villa che è l'apoteosi del cattivo gusto, appartiene alla schiera di coloro che si vantano di denunciare 700.000 lire di reddito annuo ma in Svizzera possiedono cospicui conti in banca, è insomma un paladino dell'intrallazzo eretto a regola di vita.
Che cosa ha dunque da spartire con un tipo di questo genere Angelo Bazarovi, un intellettuale che parla cinque lingue, un nichilista, un uomo, a suo modo, «onesto»? Apparentemente nulla, eppure il loro incontro è predestinato, inevitabile.
Il romanzo prende l'avvio alle grotte di Catullo, a Sirmione, «luogo di offizio, non di iniziazione», una domenica d'agosto. La spiaggetta delle Terrazzine è frequentata soprattutto dai gay locali e Angelo lì è di casa. La sua vita scorre quieta, qualche traduzione, qualche lite con la madre che non sa accettare la sua «diversità», qualche «teatrino» la sera con gli amici e poi, d'improvviso, la meteora-Lometto. Piace a Lometto il dottor Bazarovi, gli piacciono la sua conoscenza delle lingue, le sue buone maniere che lo aiutano a piazzare tanti stock di collant nel Nord Europa, la sua conversazione che rende sopportabili le tante ore di macchina. Gli piace soprattutto la dichiarata omosessualità di Angelo che ai suoi occhi diventa quasi un segno di distinzione intellettuale. E così, pian piano, tra i due uomini si crea un legame profondo, un'amicizia che, sia pure con alterne valenze, diventa indissolubile.
L'incrollabile agnosticismo del calzettaro, la sua pantagruelica astuzia, la sua totale devozione al dio-denaro finiscono per accendere in Angelo un sentimento di deferenza, quasi di devozione per uno stile di vita così clamorosamente volgare. No, non può resistere Angelo nel nuovo impiego, nell'elegante cristalleria del cav. Gallinone. C'è qualcosa che gli manca in quel posto mortuario, gli manca «il segno tangibile di una presenza puzzolente ma umana: Celestino Lometto. E infatti tornerà da Lometto nonostante i piani e i progetti del calzettaro diventino via via più loschi e megalomani. Sia che si tratti di traffico di cocaina sia dell'idea di avere un quarto figlio, nato in America e quindi cittadino americano, che abbia da grande la possibilità di diventare presidente degli Stati Uniti.
E Angelo, prima allibito, poi furente, infine cinico, capisce di

Aldo Busi, in monumento

Eudora Welty, Un sipario di verde, Editori Riuniti, Lire 10.000
Il mistero e le leggende del Mississipi, le piene del fiume, le nebbie stagnanti sull'acqua: questo lo scenario desolato del nuovo libro di Eudora Welty. E in questo scenario si muovono gli uomini che vivono sul Delta. Una folla di solitari, di perdenti, di vittime che trascinano i loro giorni sotto il peso di consuetudini a cui non è possibile ribellarsi.
Senza alcuna concessione alle descrizioni «di atmosfera», Welty disegna un campionario di anime in cui si riflettono il disagio sociale, le contraddizioni, le ingiustizie di un paese ancora alla ricerca della propria identità.

Franco Cardini, il Barbarossa, Mondadori, Lire 25.000
In pieno XII secolo Federico Barbarossa è imperatore romano e re di Germania e governa un immenso impero che dalla Danimarca giunge all'Italia e dal Rodano alla Slesia. Gli anni del suo regno sono comunemente definiti come quelli della «primavera d'Europa» e le leggende raccontano che fin dal più profondo dell'Asia si rivolgevano a lui per proclamarlo Kosmokrator, signore del mondo. Franco Cardini ricostruisce la discussa figura di quest'uomo che Dante chiamò «buono», che il romanticismo tedesco esaltò, che Wagner vide come un nuovo Sigfrido, ma che secondo alcuni fu solo un tiranno spietato, un despota sanguinario, uno scomunicato che lacerò con uno scisma la chiesa di Dio.

Manlio Cancogni, Quella strana felicità, Rizzoli, Lire 20.000
Non ci sono eventi di grande rilievo nella vita di Silvio, solo un lungo susseguirsi di giorni, di ore, che vanno dal momento in cui, appena nato, fu affidato a una balia fino a quando, ormai giovane ufficiale, dovrà raggiungere il fronte greco-albanese. Romanzo composto da cinque capitoli, ognuno dei quali indipendente dall'altro, **Quella strana felicità** *è certamente l'opera più completa e significativa di Manlio Cancogni.*

Giorgio Celli, Ecologi e scimmie di Dio, Feltrinelli, Lire 14.000
I brevi saggi che compongono questo originalissimo libro sono l'espressione della filosofia, articolata e omogenea, di un biologo che rivisita la natura con gli strumenti propri del nostro tempo. Dati, aneddoti, riflessioni curiose, spunti brillanti, si intrecciano tra loro formando un cocktail gradevole e a volte addirittura esilarante. L'aspetto più interessante del libro resta comunque la scrittura di Celli, entomologo di professione, personaggio del tutto sui generis della cultura letteraria italiana. Una scrittura grazie alla quale la divulgazione scientifica si trasforma in letteratura di prorompente vivacità e di insolita arguzia.

essere ormai impigliato in questa indistricabile ragnatela di intrallazzi, di ipocrisie, di progetti che rasentano la follia. Angelo giudica, discute, si inalbera, ma sempre più stancamente perché capisce che le sue parole, così vibranti e teatrali, sono del tutto inutili. Anzi si rende conto che proprio le sue prediche contro la falsità arrivano al punto di corroborare la falsità stessa, che poi è la vita.
Romanzo del disinganno dunque, dell'inutilità, della solitudine, dove la scrittura fa veramente la parte del leone. Una scrittura in cui il grottesco rincorre il lirico, in cui la violenza della satira si mescola alla tristezza dell'ironia.
«Sintesi — spiega Angelo nel libro — è la qualità di dire con diecimila parole entusiasmando quanto gli altri dicono con dieci facendo sbadigliare». E infatti ogni pagina di **Vita standard** è la rappresentazione materiale di un furioso piacere di raccontare, di una dolorante necessità di comunicare.
E mai si tratta di una lingua precostruita. Lometto parla in dialetto non certo per una studiata operazione alla Gadda, ma soltanto perché non può essere che così, per intima necessità delle cose. Anche i riferimenti letterari di cui il libro di Busi è ricchissimo, dal «Tristram Shandy» di Sterne a «Le amicizie pericolose» di de Laclos, a «Padri e figli» di Turgenev, si perdono nel mare in tempesta delle parole. Tante parole esili e vibranti, opulente e dimesse, cariche di livore e fradice di malinconia. Tante parole che sono l'essenza stessa di questa atroce parabola, di questo cantico di disperazione, di questo libro esasperato ed esasperante che è davvero una delle grandi occasioni editoriali di questi ultimi anni. ■

Aldo Busi, Vita standard di un venditore provvisorio di collant, Mondadori, pp. 472, Lire 20.000.

DISCHI/CLASSICA

Musica in fotogrammi

La musica non ha bisogno di essere «a programma» per essere musica: come forma d'arte perfetta può essere ed è autosufficiente come lo sono architettura, scultura e pittura; forse ancora in maggior misura in quanto si astrae da qualsiasi rappresentazione, riferimento, finalità concreti. Eppure non mancano esempi musicali creati per commentare fatti, episodi, miti, fiabe, epopee: primo fra tutti il melodramma nel quale la musica trova la sua ragione d'essere nell'azione drammatica che li esprime e sviluppa. Il romanticismo crea poi il poema sinfonico, esempio di musica scritta intorno ad un tema prefissato senza la necessità di ricorrere alle immagini visive. L'invenzione del secolo in cui viviamo, il cinema, non so quale sviluppo avrebbe avuto senza la musica: dai primi accompagnamenti con il piano delle pellicole mute alle sonorizzazioni più elaborate e ricercate con le scritture musicali composte ad hoc da parte di autori, specialisti nella bisogna. Non è stato raro l'incontro del cinema con musicisti di prima grandezza. Cito ad esempio: Rachmaninoff, Stravinsky, Rota, Prokofieff. Forse i maggiori effetti li ha ottenuti quest'ultimo, quando nel fortuito incontro con il regista Eisenstein, accettò l'incarico di scrivere il commento musicale dell'Alexander Nevsky. Un impegno assunto con estrema serietà per far combaciare esattamente la propria musica con

l'azione dell'epopea della comune patria russa. Prokofieff assisteva di giorno alla proiezione dei tratti di pellicola e registrava con il cronometro i tempi di ogni singola parte e di notte creava con precisione micrometrica il commento sonoro che all'indomani riproduceva con il piano allo stupito regista. Il risultato di questa collaborazione fu accolto con entusiasmo dal pubblico e dalla critica del regime sovietico.

Il cinema, si sa, anche nelle sue espressioni migliori, ha una durata effimera e Prokofieff pensò bene di deviare la sua opera dalla strada dell'oblio estraendo dalla colonna sonora una «cantata» in sette parti per orchestra coro misto e voce di mezzo soprano da destinare alle sale da concerto. La DECCA ne ha curato di recente l'incisione affidando la direzione al nostro Riccardo Chailly, l'italiano trentaduenne che furoreggia sui principali podi mondiali, e l'esecuzione all'orchestra e al coro di Cleveland ed alla mezzo soprano Irina Archipova (CD 410 164). Un'esecuzione splendida ed un'incisione digitale molto curata. Alla prima parte, solo strumentale, è affidato il compito di descrivere la desolazione della terra russa devastata e soggiogata dall'orda d'oro mongola nell'incursione del XIII secolo: una melodia affidata ai legni in tono minore molto triste. Nella seconda parte si rievoca la battaglia della Neva vinta da Alessandro (donde l'appellativo di Nevsky) sugli Svedesi invasori. Ad un motivo dolce e calmo cantato da un robusto coro maschile, espressione della terra russa, si contrappone il ritmo agitato e fragoroso rievocante la battaglia. L'invasione dei crociati cattolici Teutoni è descritta nella terza parte; al loro canto ieratico e solenne pervaso dalla sacralità della missione da compiere si contrappone il canto degli aborigeni pronti a contrastare con fierezza l'invasore. E lo spirito di ribellione è tratteggiato nella quarta parte cui segue la quinta dove è commentata la battaglia sul lago ghiacciato di Peipous: sul tranquillo mattutino descritto con brevi tocchi dei legni sul tremolo degli archi irrompe il ritmo incalzante della cavalleria che dal trotto ordinato passa al galoppo sfrenato e si scatena nello scontro disordinato del combattimento. Legni ottoni e percussioni fanno a gara per descriverci il tormento del conflitto sul quale emerge il canto trionfale dei Russi vincitori: un canto teso, quasi monotono intessuto com'è su un tema di poche note ripetuto più volte come a privilegiare la tensione dello sforzo compiuto alla gioia della vittoria. Segue il commento dell'orchestra sulla vittoria conquistata a caro prezzo e l'episodio si conclude con la visione desolante del campo di battaglia coperta di cadaveri. Su di esso, nella sesta parte, il canto della fanciulla che cerca i suoi morti. Un canto pacato, infinitamente triste di cui la voce di mezzosoprano contribuisce ad accrescere l'accoramento. Ma sul dolore ha il sopravvento la gioia della vittoria nella settima parte con tutta l'orchestra ed il coro esaltanti l'ingresso del vincitore nella città di Pskow.

Un'opera, questa cantata, che riesce ad elevarsi da elemento di semplice accompagnamento della pellicola per eternarsi come brano di musica autonomo e tale, credo, da essere ricordato più che non la stessa pellicola.

Gianfranco Angeleri

DISCHI/POP-ROCK

Madonna, non troppo

Per molte settimane le classifiche di molti paesi europei, compreso il nostro, hanno presentato al primo posto l'ellepì dal titolo **We are the world** (CBS) degli Usa for Africa. Sotto questa enigmatica etichetta sono in realtà riuniti alcuni dei massimi protagonisti della musica leggera americana contemporanea, i quali hanno voluto incidere questo disco per devolvere i guadagni a favore delle popolazioni povere e affamate del terzo mondo. La stessa operazione è stata compiuta, all'inizio di quest'anno dai cantanti inglesi e da quelli italiani (questi ultimi con una discutibilissima riedizione di «Nel blu dipinto di blu» di Modugno), ma in nessun caso si è avvicinato il successo sfolgorante dell'iniziativa americana. Perché? Le risposte potrebbero essere molteplici. Sta di fatto, però, che gli americani in campo musicale riescono a rendere altamente professionale ogni loro operazione. Intanto è stato immesso sul mercato un video che ha avuto una grande fortuna di pubblico; vi compaiono le più idolatrate star del momento e degli anni passati: da Springsteen a Madonna, da Ray Charles a Kim Carnes, da Bob Dylan ad alcuni dei fratelli Jackson. Questa fusione fra artisti di varie generazioni, ripresi mentre si impegnano in uno sforzo comune di notevole nobilità, ha indubbiamente favorito il successo del disco. Per di più, il motivo conduttore dell'album è gradevolissimo all'ascolto e perfettamente adatto all'esecuzione corale.

Nell'America dal mito facile s'aggira l'immagine idolatrata di una giovane cantante dal nome impegnativo: Madonna, che ha inciso un album dal titolo anch'esso abbastanza significativo: **Like a Virgin** (Warner Bros). Visto quello che è successo a Godard, non pare tanto consigliabile occuparsi di certi temi. Ma in America si è più permissivi, e allora in California si organizzano spesso gare fra giovani ragazze nelle quali si assegna il premio a chi maggiormente assomiglia a Madonna. È meritato tanto successo? Forse è ancora presto per esprimersi con ragionevole sicurezza. Certo la ragazza ha delle doti indiscutibili, sia canore sia di personalità: riuscire ad emergere negli Stati Uniti non è davvero impresa di poco conto.

Torniamo in Italia per un omaggio a uno dei cantanti più noti degli anni sessanta: il romantico veneziano Pino Donaggio, da tempo in parcheggio come solista, ma assai attivo sul mercato delle colonne sonore per film. L'ultima sua fatica è rappresentata dal commento al film **L'attenzione** (Palladium/Panarecord), con le due Sandrelli generosamente esposte all'obbiettivo. Nell'album compaiono tre brani eseguiti dalla cantante Patty Brard (la scialba collega di Pippo Baudo durante l'ultimo Sanremo). Ma i momenti migliori del disco sono rappresentati dalle esecuzioni in cui è più riconoscibile la linea melodica di Donaggio. Vorrei citare «L'attenzione» e «Notte di attesa», i due pezzi giustamente più celebrati, che scandivano alla perfezione alcune scene del film. C.G.

Madonna

Paolo Gioli:
«Autodissolvimento di un treno (fotofinish)»

In fotografia sono molti i cosiddetti «irregolari». Sono tutti coloro che si distaccano in qualche modo dalla routine del mestiere, sia perché non professionisti «ufficiali» (ma molti di questi sono più professionali di altri) sia perché usano meglio cervello e fantasia, nel senso che della fotografia apprezzano, più che l'abitudine, lo studio, la ricerca e la sperimentazione al di fuori delle proposte del mercato e dell'industria.
Uno di questi è Paolo Gioli, un «fotografo» di Sarzano di Rovigo, 1942, che più diverso di così non si potrebbe immaginare al punto che l'ultimo strumento che usa nella sua attività è proprio la macchina fotografica.
Paolo Gioli, molto semplicemente, è un talento creativo di tale genialità progettuale d'aver stravolto, in pochi anni, modelli e abitudini che sembravano consacrati per sempre. La sua macchina, per esempio, non ha lenti, non ha obiettivi, non ha insomma nessun meccanismo. È una semplice scatola da scarpe con un buco, il cosiddetto «foro stenopeico», grande come la testa di uno spillo. Un dorso «Polaroid» e il gioco è fatto. L'immagine si presenta capovolta sul piano della pellicola né più né meno di come hanno sempre dimostrato le leggi eterne dell'ottica. Provare per credere, è molto più semplice di quanto non sembri.

La foto che vi presentiamo è invece un «fotofinish» (tecnica assai frequente nella fotografia sportiva) di un treno che transita sulla linea Rovigo-Venezia. È stata ottenuta con il principio che vi ho già descritto ma facendo in modo che il foro stenopeico (il punto luce) impressioni progressivamente una normale pellicola 35 mm. durante il suo progressivo avanzamento all'interno di una fotocamera da pochi soldi svuotata di ogni meccanismo. Il treno passa prima in una direzione (l'avanzamento della pellicola), poi sembra quasi retrocedere (il riavvolgimento del film), con l'effetto di autodissolversi e di ...sparire. Naturalmente tutto dipende dalla velocità con cui si avvolge e riavvolge la superficie sensibile, quindi da una valutazione essenzialmente sperimentale.
Attenzione però. Tutto ciò non è il capriccio di un artista trasgressivo ma il risultato di un lavoro continuo sulle emulsioni, i tipi di carta, gli sviluppi istantanei, le tecniche dell'incisione e della serigrafia. Gioli ha usato persino una rosetta di pane come camera oscura ma chi ha scritto di lui e ha esposto le sue opere un po' dappertutto, e tutte di altissimo livello, assicura che il suo lavoro ha un valore assolutamente autonomo, pur richiamandosi di continuo ai fondamenti base della storia dell'arte e della tecnica.

a cura di
Piero Berengo Gardin

1° Concorso di pittura
Banca Nazionale delle Comunicazioni
riservato ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato

N.16 premi-acquisto per complessive L. 15.000.000

1° premio assoluto di L. 3.000.000
all'opera "Ricordi"
di Alberto ALIGNANI

1° premio di L. 2.000.000
sezione "L'uomo e il treno"
all'opera "Viaggio intermnemonico"
di Catello D'AMATO

1° premio di L. 1.500.000
sezione a tema libero
all'opera "Progetto per un nuovo mondo"
di Michele NUTOLO

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

VdR voci della rotaia 11

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE DELLO STATO ANNO XXVIII NOVEMBRE 1985

Redazione: piazza della Croce Rossa - 00161 Roma - Sped. in abb. post. gr. III/70%

INCHIESTA

Mangiare e dormire in ferrovia

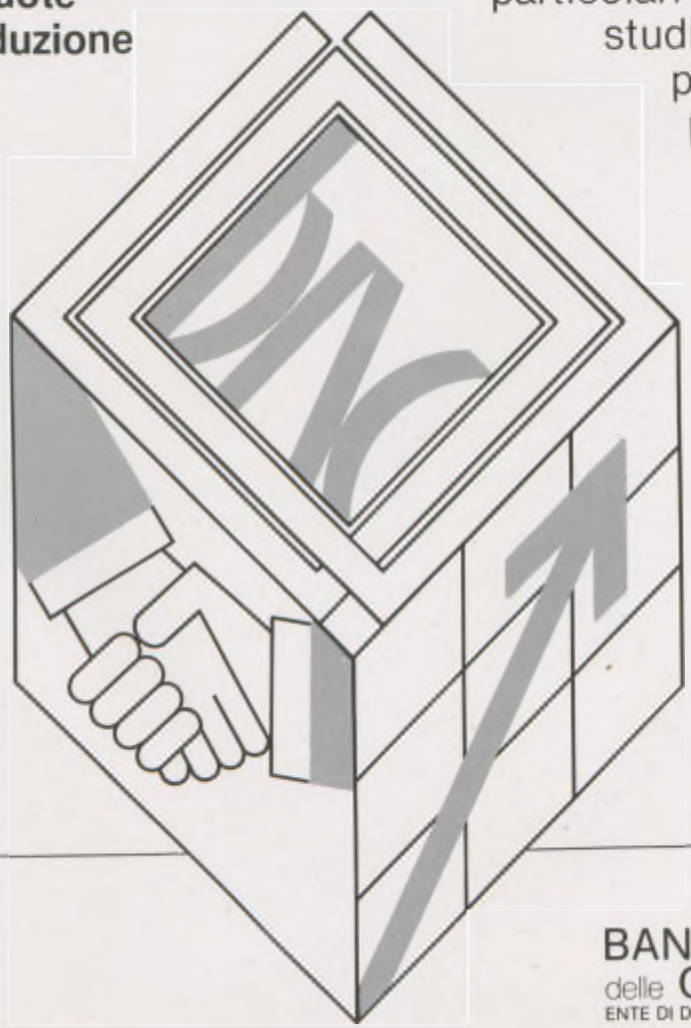
per noi un socio è anche un amico

Tutti i ferrovieri possono diventare soci della Banca acquistando quote di partecipazione al suo capitale. Le quote danno un interesse annuo del **6%**

Le quote equivalgono a denaro contante: all'occorrenza possono essere rimborsate alla pari in ogni momento, presso una qualunque filiale della Banca.

Ai soci della Banca viene liquidato anche per il 1984 uno speciale premio in denaro pari al 10% del valore delle quote possedute con riduzione proporzionale del premio stesso qualora le quote fossero state acquistate nel corso dell'anno.

Chi diventa socio della Banca valorizza al massimo il risparmio e gode di particolari benefici: borse di studio, premi vacanze, premi per concorsi particolari, prestiti a condizioni agevolate, sussidi, ecc.



BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

VdR

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

Direttore responsabile
Francesco Pellegrini

Redattore capo
Piero Spila

Redazione
Anna D'Angelo, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Impaginazione
Aldo Battaglia

Segretario di redazione
Ferruccio Facchinelli

Amministrazione
Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Rita Montuschi, Renato Napoli, Renzo Ramiconi

A questo numero hanno collaborato:
per i testi: Gianfranco Angeleri, Elio Auticchio, Mick Bagalà, Piero Berengo Gardin, Stefano Biserni, Marcello Buzzoli, L. Ivo Costantini, Roberto D'Amico, Laura Facchinelli, Claudio Giovanardi, Giulio Giulietti, Maria Guida, Renzo Marello, Alfonso Marrazzo, Aurelio Minonne, Giovambattista Pellegrini, Leo Pescarolo, Pasquale Piscitelli, Francesco Ricchiuto, Enza Sampò
per le foto: Demetrio Costantino, Bruno Di Giulio, Anastasio Grillini, Gian Franco 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

SOMMARIO

N. 11
Novembre
1985

Un wagon-lit, il vapore, una ragazza.
Foto di Anastasio Grillini

Lettere a «Voci» 4

Temi non marginali 5

Il nuovo Consiglio di Amministrazione 6

Inchiesta: Mangiare, dormire... forse sognare 10
Tavola per due sui binari 12
di Marcello Buzzoli

Nostalgia della carta oleata 13
di Leo Pescarolo

Da buffet a buffet in 24 ore 15
di L. Ivo Costantini

Interviste a Giovanni Francesco Spinella e Angelo Dotti 18

Ma non è come a casa 20
di Anna D'Angelo

La tavola dei miracoli 21
di Tiziana Gazzini

Un letto accanto ai binari 24
intervista a Gabriele Ruoppolo

Dal dormitorio al fer-ostel 26
di Aurelio Minonne

Le voci di fuori 28
Sulla stampa - L'opinione

Le vie del ferro 30

Dai Compartimenti 32

Tex Willer ha sempre 40 anni 36
di Piero Berengo Gardin

Rubriche 38
Pensioni - Tuttarete

Tempo libero 45
Cinema - Televisione - Libri - Dischi

Una foto, un treno 51

Pubblico impiego e libera professione

Egr. Direttore,
sono il Capotreno Renato Gallio in forza al Deposito Personale Viaggiante di Vicenza e distaccato dal 1 maggio 1984 presso il Reparto Ragioneria Officina G.R. di Vicenza, e vorrei esporre alla sua cortese attenzione quanto segue.
L'art. 92 del D.P.R. 31 maggio 1974, n. 417 al comma 6° cita: «Al personale docente è consentito, previa autorizzazione del direttore didattico o del preside, l'esercizio di libere professioni che non siano di pregiudizio all'assolvimento di tutte le attività inerenti alla funzione docente e siano compatibili con l'orario di insegnamento e di servizio».
Inoltre, l'art. 25 dell'O.M. 30 aprile 1980 al comma 5° cita: «Il docente non di ruolo che eserciti una libera professione è tenuto a chiedere l'autorizzazione al preside, che la concede qualora essa non sia di pregiudizio all'assolvimento di tutte le attività inerenti alla funzione docente e sia compatibile con l'orario di insegnamento e di servizio».
Sulla base dei due articoli, si sa per certo, che i Direttori Didattici ed i Presidi rilasciano autorizzazioni all'esercizio delle funzioni di «*ISTRUTTORE DI GUIDA*» al personale insegnante.
Pertanto viene spontaneo chiedersi il perché al personale della Pubblica Istruzione è ammesso svolgere una libera professione e di conseguenza è concessa l'autorizzazione, e al personale delle Ferrovie dello Stato la stessa attività è vietata; in fondo sia la Pubblica Istruzione che le Ferrovie dello Stato sono assoggettate alle norme che regolano il Pubblico Impiego.

Renato Gallio
Vicenza

La Direzione Generale della Motorizzazione Civile da noi interessata, ci ha fornito un'esauriente risposta. La pubblichiamo volentieri, considerando che la questione può essere estesa anche oltre il caso specifico.
«Come è noto, per poter svolgere l'attività di insegnante e/o di istruttore nelle scuole guida è necessario il possesso dei requisiti indicati dall'art. 492 del Regolamento al codice stradale, nonché aver superato i relativi esami di idoneità tecnica (art. 493) presso l'Ufficio Provinciale della Motorizzazione Civile territorialmente competente.
Conseguita la prescritta abilitazione, l'interessato per l'effettivo esercizio dell'attività di istruttore o di insegnante, deve essere assunto a far parte della dotazione organica di un'autoscuola autorizzata.
Qualora però si tratti di dipendenti dello Stato, di Enti Pubblici o di Aziende private i quali intendono esercitare anche l'attività di insegnante od istruttore nelle autoscuole, occorre il preventivo nulla osta del datore di lavoro.
Orbene, al riguardo, bisogna osservare che, ai sensi dell'art. 92 del D.P.R. 31-5-1974, n. 417, il personale di cui al decreto stesso (personale docente delle scuole statali) non può assumere o mantenere impieghi alle dipendenze dei privati.
A tale personale però è consentito, ai sensi del penultimo comma di detto articolo, previa autorizzazione del direttore didattico o del preside, l'esercizio di libere professioni che non siano di pregiudizio all'assolvimento di tutte le attività inerenti alla funzione docente e siano compatibili con l'orario di insegnamento e di servizio.
Ciò premesso, questa Direzione Generale nel rispondere ad apposito quesito del Ministero della Pubblica Istruzione, ha espresso l'avviso che alla luce della normativa vigente appare difficile che l'attività del personale delle autoscuole possa qualificarsi come "libera professione" nel senso che comunemente viene attribuito a tale eccezione.
Ossia lo svolgimento in modo sistematico, verso corrispettivo, di un'attività intellettuale, artistica, artigiana, ect. senza vincolo di subordinazione nei confronti di chiunque la richieda.
Conseguentemente da parte di alcuni provveditori agli studi o presidi di scuole statali è stata negata o revocata l'autorizzazione a svolgere attività presso le autoscuole.
Ed infine si fa presente che di recente il Capo di Gabinetto del Ministero della Pubblica Istruzione ha espresso l'avviso che l'attività di direttore, istruttore ed insegnante di teoria nelle autoscuole, avendo carattere di lavoro dipendente, è incompatibile con lo "status" giuridico del personale docente ai sensi del citato art. 92 del D.P.R. 31-5-74, n. 417».

La «cosiddetta» riforma

In data odierna ho presentato all'Ufficio Ragioneria domanda di revoca delle trattenute a ruolo, quale contributo annuo a favore di Voci della Rotaia. Chiedo perciò a questa redazione di sospendere definitivamente l'invio della rivista al sottoscritto. Eh sì, cara Voci, mi sono proprio stancato di leggerti e di leggere in modo particolare tutti quegli articoli così esultanti, così trionfalistici sulla cosiddetta riforma. Finalmente riforma. Riforma: un evento storico. Non una riga, non un cenno invece sul personale, o meglio sui problemi riguardanti in particolare il personale del movimento, problemi che peggiorano ogni giorno. Ne elenco solo alcuni tra quelli di maggior interesse: riposi che saltano, le ferie estive... per l'amor del cielo è un sacrilegio solo parlarne, gli RC non possono più essere retribuiti se non dopo una lunga procedura di domande e benestari cavillosamente burocratici. E poi i contratti che vanno a farsi friggere e chi più ne ha più ne metta. A questo punto entra in scena pure la moglie che strilla e litiga con il marito il 18 del mese, cercando furiosa di cavar fuori dalla borsetta alcuni bigliettini formato 11x6, quale simbolo dell'ultimo racimolo dello stipendio. È questa dunque la riforma?

Luciano Busoni
Borgio Verezzi (SV)

Come richiesto, abbiamo immediatamente sospeso l'invio della nostra pubblicazione. Però vogliamo aggiungere qualche considerazione alla lettera del collega Busoni. Innanzitutto, non ci pare di aver scritto articoli «esultanti» e «trionfalistici» sulla «cosiddetta» riforma. Abbiamo semplicemente e doverosamente trattato, con la maggior ampiezza possibile, quello che è davvero un evento storico per la nostra Azienda. Certo, ci sono problemi altrettanto urgenti e importanti: ad esempio i riposi che saltano, le ferie estive, gli stipendi insufficienti ecc.
Noi crediamo che parlando della Riforma si parla anche di questo. «Riforma» non è, e non deve essere, una parola vuota, non un termine astratto, ma qualcosa che riguarda noi tutti. Ci saranno dei cambiamenti importanti anche per il personale, nei comportamenti, e nel rapporto professionale. La «cosiddetta» riforma che non interessa l'ex-lettore Busoni è ormai una realtà di fatto, e con questa, senza «trionfalismi», bisogna fare i conti.

Luci nella notte

Egregio direttore,
sono un macchinista del *Deposito Locomotive di Verona* e vorrei esprimerle un parere per quanto riguarda la sicurezza dell'esercizio nella circolazione dei treni.
Credo di notevole importanza l'installazione di una luce all'inizio ed una alla fine di ogni marciapiede nelle stazioni dove viene svolto il servizio viaggiatori.
Questo per favorire l'individuazione, da parte del macchinista, del punto per la regolare fermata, in particolar modo nelle ore notturne, in condizioni atmosferiche sfavorevoli e in quelle stazioni dove l'illuminazione è scarsa.
A mio avviso, sarebbero sufficienti, sia come lampade che come tipo di installazione, quelle usate nelle fondazioni dei depositi per le visite ai mezzi di trazione.

Adalberto Lodola
Verona

Il Servizio Materiale e Trazione a cui abbiamo «girato» la lettera del nostro lettore, ci ha così risposto:
«Si fa presente che luci di colore chiaro installate a inizio e termine dei marciapiedi delle stazioni potrebbero in molti casi confondersi con i segnali bassi di cui all'art. 52 del R.S.
Si fa inoltre presente che i marciapiedi parimenti ai camminamenti abitualmente percorsi in orario notturno devono, secondo le attuali norme antinfortunistiche, essere illuminati per chi ne fa uso».

Continuate così

Cara redazione,
per una serie di inspiegabili disguidi per molti anni non ho più ricevuto «Voci della Rotaia» al mio domicilio. Devo dire che non mi è dispiaciuto più di tanto. Ricordavo un giornalino molto di bottega, sempre troppo zeppo di inaugurazioni, nastri tricolori e direttori. Tempo fa, invece, mi è capitato di riavere fra le mani il giornale e mi sono ampiamente ricreduto. «Voci» è un giornale molto ben fatto e, soprattutto, pieno di notizie e problemi da discutere. Bravi e complimenti. Nel momento in cui invio la mia nuova adesione ho voluto dirvi questo. Continuate così. Migliorando, se possibile!

Franco D'Atri
Caserta

Ringraziamo il nostro cortese lettore per le belle parole, anche se il giudizio sul passato ci sembra eccessivamente severo. Insieme alle inaugurazioni e ai nastri tricolori (anche questo fa parte della storia dell'Azienda), le notizie e i problemi da discutere non sono mai mancati.

Temi non marginali

Questo numero di «VdR» esce a pochi giorni dall'insediamento del nuovo Consiglio di Amministrazione, che avvia concretamente l'attività dell'Ente Ferrovie dello Stato.
Il nostro giornale, dopo aver accompagnato con servizi e inchieste che hanno procurato apprezzamenti e interesse, la complessa fase preparatoria della Riforma, si accinge, anche con importanti arricchimenti grafici ed editoriali, a collocare la propria funzione nella vicenda aziendale rinnovata che prenderà le mosse con il 1986.
I servizi che appaiono su «VdR», gli argomenti che di mese in mese vengono illustrati, riflettono le diverse voci e un articolato ventaglio di punti di vista. Dati, notizie, inchieste che, inoltre, possono suscitare l'interesse di quella fascia di lettori non ferrovieri che attualmente ci risulta in espansione. Una realtà, anche questa, di cui tenere conto, ma sempre con equilibrio e misura.
Per tenersi stretti ai fatti reali che connotano la realtà ferroviaria — senza indulgere a manifestazioni ricorrenti di autocompiacimento o di eccessivo criticismo — «VdR» avvia con questi due ultimi numeri dell'anno una ricognizione approfondita su temi e problemi che si pongono con primaria evidenza all'attenzione dei nuovi vertici.
Secondo una scelta giornalistica collaudata l'interesse si indirizza a problemi che riguardano più strettamente il personale e altri che appartengono alla realtà strutturale e funzionale dell'esercizio ferroviario.

Mentre sul n. 12/85 tratteremo delle grandi opere di ammodernamento in corso di attuazione nella rete, questo numero affronta diffusamente il tema dei servizi di ristoro per gli utenti, a bordo dei treni e nelle stazioni, e per i ferrovieri. I servizi curati direttamente dalla redazione o da giornalisti di altre testate costituiscono una cronaca affidabile dell'attuale situazione.
Anche in questa circostanza il ruolo del giornale risulterà utile se varrà a una migliore conoscenza dei fatti e dei dati obbiettivi, e se aiuterà gli organi competenti nella predisposizione delle iniziative gestionali che dovranno interessare certamente anche questo aspetto, non marginale, del nostro rapporto con il treno.

Il nuovo Consiglio d'Amministrazione

Con il 1° gennaio 1986 si insediano ufficialmente il Presidente e il Consiglio d'Amministrazione del nuovo Ente Ferrovie dello Stato. Si apre così un altro decisivo capitolo nella storia delle ferrovie italiane. Le schede biografiche di tutti i nuovi vertici aziendali. Un patrimonio di professionalità e di esperienze di primo piano è una buona garanzia per l'attuazione della Riforma e per il rapido raggiungimento dei risultati che il Paese si attende.

I CONSIGLIERI

Francesco Baffigi

È nato all'Isola del Giglio il 20 marzo del 1937.
Laureato in Scienze Politico-Economiche, ha frequentato corsi di management a Dusseldorf e a Londra.
Entra a 16 anni come operaio alla Ilva di Cornigliano (Genova), in seguito alla Falk come impiegato e quindi alla Montedison. A 27 anni è Direttore Commerciale della SIMI. Nel 1969 diviene Dirigente della Mannesmann Italiana e in seguito viene Nominato Direttore Generale alla O.E.I. (Organizzazione Esposizioni Internazionali).
Nel 1972 torna alla Mannesmann come Procuratore Generale e ne diviene Amministratore nel 1982.
Nel 1983 è nominato Amministratore Delegato dell'Interporto Rivalta Scrivia e nel 1985 assume la carica di Vice Presidente.
Amministratore della Società Soricon di Modena, della Società Armocont di Genova, della Società ODASA.T.B.A. Italia di Genova è Consigliere Nazionale dell'Assodocks e promotore della costituzione di numerose aziende in Italia e all'estero.
A V.d.R. ha dichiarato: «Nel momento in cui il "pubblico" tende ad applicare al suo interno strategie e metodi tradizionalmente tipici del "privato", ritengo di poter fornire un contributo di lavoro e di esperienze diversificate operando nel nuovo Ente. Se la struttura tradizionale, storicamente e operativamente valida, faciliterà innesti mirati al domani, credo che tutti potremo fare un buon lavoro».

Antonio Caldoro

«Produttività e riduzione dei costi sono le basi per verificare efficienza e validità della Riforma. Come per tutti i momenti di rilevante mutamento l'avvio non sarà facile. Il nuovo Consiglio può evitare errori quanto più si riferirà alle indicazioni del Piano Generale dei Trasporti, alle scelte interne e a criteri di professionalità e imprenditorialità». Questa è la prima dichiarazione rilasciata a «V.d.R.» dal neo consigliere d'Amministrazione Antonio Caldoro.
Nato a Campobasso il 22 novembre 1924, ferroviere, è dal 1948 al 1965 Segretario della Camera del Lavoro di Napoli.
Eletto Deputato per la prima volta nel 1968 nella Circoscrizione di Napoli e Caserta, viene rieletto nelle legislature del '72, del '76 e dell'83.
Sottosegretario di Stato alla Marina Mercantile nel governo Rumor, ai Trasporti nel 2° governo Cossiga e nel 1° e 2° governo Spadolini, è Membro della Commissione Trasporti e Aviazione Civile della Camera dei Deputati.
Attualmente Presidente dell'Istituto Nazionale Trasporti, ha fatto parte della Commissione di esperti per la redazione e l'attuazione, nel quadro del Piano Generale dei Trasporti, della legge di Riforma dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato.

Lodovico Ligato, Presidente

Eletto nel prestigioso incarico, al vertice del nuovo Ente delle Ferrovie dello Stato, nella seduta del Consiglio dei Ministri del 14-11-1985, Lodovico Ligato è nato a Reggio Calabria il 15 agosto 1939.
Laureato in giurisprudenza e Procuratore Legale, Ligato è giornalista professionista nonché membro del Consiglio Nazionale dell'Ordine.
Consigliere di Amministrazione dell'Azienda Autonoma di soggiorno e turismo di Reggio Calabria, è Componente del Comitato direttivo del Consorzio per l'Area di Sviluppo della provincia reggina.
Dal 1970 al 1979 è stato Consigliere regionale della Calabria e Assessore ai trasporti, al bilancio, ai servizi sociali e agli enti locali della Regione.
Deputato nell'8ª e nella 9ª legislatura, è stato membro — sin dal 1979 — della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, di cui è attualmente Segretario.
Particolarmente esperto nelle discipline relative al settore dei trasporti, è stato relatore di numerosi disegni e proposte di legge, tra cui quello per l'istituzione del nuovo Ente Ferrovie dello Stato.

Giulio Caporali

Già Consigliere d'Amministrazione, Giulio Caporali ha svolto tutta la sua carriera nelle ferrovie, ricoprendo numerosi e qualificati incarichi. Dal 1972 al 1979 è rappresentante del personale in seno al Consiglio dove rientra nel 1984. «Il mio obiettivo, oggi, con la nomina nel nuovo Consiglio, è di dare un senso di continuità a quel mandato. In un momento così delicato e "unico" nella storia delle ferrovie, mi auguro di poter essere ancora una volta il portavoce dei problemi di una categoria che, sono certo, saprà rispondere con l'impegno e la serietà di sempre, al ruolo nuovo che le si chiede di interpretare». È quanto ha dichiarato Caporali.
Nato a Cesena il 4 settembre 1939, laureato in Ingegneria Civile e dei Trasporti all'università di Bologna, entra nella carriera dirigenziale delle FS nel 1963. Dal 1966 al 1970 dirige i Reparti Movimento di Gorizia, Novara, Alessandria; in seguito è a capo della Sezione Impianti e Regolamenti della Divisione Movimento di Torino.
Nel 1980 entra a far parte dello staff del Direttore Generale e nel 1984 è nominato Dirigente Generale. Dal 1980 rappresenta le FS nel C.d.A. della CIT England e dall'84 in quello dell'ITALFER; è altresì membro della Commissione per il risanamento economico-finanziario della CIT Holding.

Fabio Maria Ciuffini

Nato a Siena nel 1933, laureato in ingegneria civile, urbanista, progettista di infrastrutture, si occupa, nell'ambito della pianificazione ter-

Il Presidente dell'Ente Ferrovie dello Stato, Lodovico Ligato, a colloquio con il Direttore Generale, Giovanni Coletti

ritoriale, in particolare di trasporti alternativi: per la regione Umbria redige numerosi studi e progetti per l'ottimizzazione della rete ferroviaria e per un nuovo sistema di trasporto pubblico «a domanda». È autore altresì del piano del traffico e dei trasporti della città di Perugia e di uno studio per la navigabilità del Tevere.
Lavora al progetto definitivo per la metropolitana leggera di Torino e allo studio sulle prospettive di assetto urbanistico dell'area torinese.
Consigliere comunale di Perugia nel 1964, diviene Vice Sindaco nel 1970; è Assessore all'urbanistica dal '72 al '79.
Eletto deputato nel '72, nel '76 e nel '79, è stato presentatore, tra le altre, della legge sui suoli e sulla casa, di quella sulla normativa sismica e di quella per la salvaguardia di Venezia. Nell'84 fa parte del comitato di esperti per la redazione del Piano Generale dei Trasporti ed è coordinatore per l'area torinese.
«Un nuovo sistema di trasporti più rispettoso dell'ambiente, più conveniente per il cittadino e per l'imprenditore, deve puntare ad un forte rilancio della ferrovia». È quanto ha dichiarato Ciuffini. «Un modo di trasporto che può e deve recuperare sul mercato il suo spazio naturale: occorre saper guardare al nuovo pur cogliendo nella vecchia struttura valori e cultura ancora attuali reinventando e riprogettando una "nuova ferrovia", dopo l'automobile».

Giovanni D'Ippolito

«Il nuovo incarico costituisce motivo di soddisfazione ma al tempo stesso di notevole impegno considerato l'ambizioso obiettivo di rendere il trasporto su rotaia più competitivo e più adeguato alle esigenze della società moderna, in un contesto gestionale improntato sull'efficienza e sull'efficacia. Sarà un compito arduo ma non impossibile specie se riusciremo ad utilizzare al meglio la grande professionalità dei ferrovieri». Così ha detto Giovanni D'Ippolito, al momento della sua nomina a Consigliere d'Amministrazione.
Nato il 20 dicembre 1932, Giovanni D'Ippolito è laureato in ingegneria e specializzato in telecomunicazioni. Ha iniziato la carriera direttiva nelle FS nel 1962 presso il Compartimento di Bari passando poi al Compartimento di Ancona.
Ha ricevuto in seguito l'incarico, presso la Direzione Generale a Roma, di seguire la progettazione e la realizzazione di nuovi impianti per il potenziamento dell'intera rete ferroviaria.
Membro del Comitato C.E.I., della Commissione per le applicazioni della radio nei servizi ferroviari, della Commissione per la realizzazione dei fascicoli orari con l'impiego dell'elaborazione elettronica, nonché membro del Gruppo di Studio per la ristrutturazione delle informazioni al pubblico, è dal febbraio del 1981 Direttore della IV Unità Speciale.

Alfredo Li Vecchi

Nato a Marianapoli (Caltanissetta) il 14 marzo 1945, si è laureato in Storia Moderna nel 1967.
Autore di molteplici saggi e articoli, ha svolto numerose e importanti ricerche sull'economia italiana nell'età moderna e contemporanea.
Dal 1975 al 1978 ricopre l'incarico di docente di Storia delle dottrine economiche presso l'Università di Palermo. Consigliere di Amministrazione di vari organismi cittadini.

segue ▶

Il Presidente e alcuni Consiglieri in un recente incontro di lavoro

è membro della Commissione per lo sviluppo edilizio dell'Ateneo palermitano e Presidente del Consiglio di Amministrazione dell'Accademia di Belle Arti.

Guido Mazzuolo

Nato a Napoli il 24 dicembre 1926, è laureato in Ingegneria civile e dei trasporti. Attualmente è Professore Ordinario di Tecnica ed Economia dei Trasporti presso la Facoltà di Ingegneria di Napoli, ove tiene, fin dal 1958, corsi di Tecnica del Traffico e della Circolazione e di Complementi di Tecnica ed Economia dei Trasporti. Direttore dell'Istituto Trasporti dal '79 all'81 è attualmente, per conto del C.N.R., Direttore di ricerche.
Presidente dell'Automobil Club di Napoli, fa parte del Comitato scientifico per il traffico e la circolazione della città; è Consulente per i trasporti del Commissario Straordinario di Governo e membro della Commissione di studio per i problemi della portualità e della cantieristica della Campania.
«La mia nomina nel Consiglio di Amministrazione del nuovo Ente Ferrovie dello Stato, per la mia precedente partecipazione al Piano Generale dei Trasporti — ha detto Mazzuolo —, assume per me il significato di un impegno a portare avanti le nuove linee dell'Ente raccordandole a quelle delineate nello schema del piano. Inoltre, essere l'unico professore ordinario di tecnica ed economia dei trasporti entrato nel Consiglio, mi fa sentire ancora più impegnato a dare un contributo specifico in stretto contatto con le altre altissime competenze presenti».

Pietro Merli Brandini

Noto esponente sindacale, Merli Brandini è nato a Roma il 19 febbraio del 1925.
Laureato in Economia, ha diretto dal 1958 al 1969 gli Uffici Studi, Internazionale e Contrattazione della CISL.
Dal '58 al '78 è Membro del Comitato Economico e Sociale di Bruxelles, in rappresentanza della CISL, presso le sezioni Affari Economici e Finanziari - Industria - Ambiente.
Direttore, dal 1971, presso l'Istituto di Ricerca «ISRIL» (Istituto di Studi sulle Relazioni Industriali e di Lavoro) assume nel 1977 la carica di Segretario Confederale della CISL.
Autore di numerosi saggi di politica economica e industriale, Merli Brandini si è specializzato nella pianificazione politica ed economica nei vari organismi in cui ha prestato la sua attività.

Luigi Misiti

Luigi Misiti entra nel Consiglio d'Amministrazione del nuovo Ente dopo essere stato Direttore Generale delle FS.
Nato a Sulmona il 10 agosto 1922, si laurea in Ingegneria Civile all'Università di Roma. Nel 1948 entra nella carriera direttiva delle FS maturando una lunga esperienza nel campo dell'esercizio ferroviario e nella progettazione, gestione e direzione dei lavori.
Nel 1969 gli viene affidato l'incarico di seguire lo studio di tutte le problematiche connesse alla realizzazione della Direttissima Roma-Firenze. Nel 1973 assume l'incarico di Direttore del Servizio Lavori e Costruzioni e nel 1975 diventa Vice Direttore Generale.
Presidente del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani dal 1982, nel 1984 assume l'incarico di Direttore Generale FS. Nello stesso anno diviene Vice Presidente dell'EUROFIMA.
Attualmente è Presidente dell'ITALFER e Consigliere di Amministrazione della Società Stretto di Messina, membro del Comitato Scientifico del Progetto finalizzato dei Trasporti nonché del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Ruggero Ravenna

Per molti anni Segretario Generale della UIL e Presidente dell'INPS, Ruggero Ravenna si appresta a ricoprire, con la nomina nel Consiglio d'Amministrazione delle FS, un ulteriore e prestigioso incarico.
«La riforma — ha detto a VdR — è un'occasione irripetibile per chi, come me, giudica non solo necessario ma possibile un sostanziale recupero di spazio al trasporto su rotaia. L'impegno che ci attende è gravoso, ma potrà essere coronato dal successo se il nuovo Consiglio saprà organizzare, per fini di sviluppo, con una strategia manageriale adeguata, le importanti risorse umane e tecniche disponibili nella realtà delle FS».
Nato a Roma il 26 maggio 1925, Ruggero Ravenna ha iniziato la sua attività sindacale nella Federazione dei Poligrafici nel 1950 come Segretario Responsabile.
Dal 1958 al 1966 è Segretario Nazionale della UIL e in seguito assume la carica di responsabile del Servizio Politica Economica e Contrattuale fino al 1980. In qualità di Segretario Generale della UIL, dal 1969 al 1973, rappresenta il sindacato nella Commissione Permanente per la Formazione Professionale della CEE.
Membro del Consiglio di Amministrazione dell'INAM dal 1963 al 1970, è anche membro del Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro dal 1968 al 1972. Dal 1980 è Presidente dell'INPS, membro del Consiglio di Amministrazione dell'INAIL e INA e componente del Direttivo della Associazione Internazionale della Sicurezza Sociale. È stato relatore al CNEL sulla legge di Riforma sanitaria.

Gaspare Russo

È uno degli esponenti di maggior rilievo della vita politica della Regione Campania. Gaspare Russo è nato a Minori, in provincia di Salerno, il 27 aprile 1927.
Laureato in Giurisprudenza, svolge la libera professione di avvocato. Revisore Ufficiale dei Conti, è stato — nell'ambito di numerose e importanti Società a partecipazione pubblica e privata — Amministratore e Revisore dei Conti.
Nel 1970 è nominato Presidente della Camera di Commercio di Salerno, carica che ricopre fino al 1982. Dal 1970 al 1974 è Sindaco della stessa città.
Dal 1976 al 1979 è Presidente della regione Campania.

Bruno Trezza

È nato a Napoli il 13 gennaio del 1937.
Ordinario di Economia Politica presso la facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Roma, inizia la sua attività nel 1960 presso l'Ufficio Studi Economici della Banca d'Italia. Nominato in seguito Direttore del settore ricerche del CSEI (Centro Studi Economici per Ingegneri) dell'Università di Napoli, è dal 1978 Vice Presidente della FIME. Membro della

Commissione Studi Economici della Cassa per il Mezzogiorno, ne diviene Consigliere nel 1980 e in seguito membro del Comitato di gestione.
È stato inoltre membro del Comitato tecnico-scientifico per la programmazione economica, nonché Consigliere economico dell'On. Ugo La Malfa e del Presidente del Consiglio Giovanni Spadolini nel 1981.
Attualmente è Presidente dell'ICTS (International Center for Transportation Studies) e ricopre la carica di Consigliere di Amministrazione presso le società Svimez, Ital-Trade, Efim-data e Cominvest S.p.A.

Entrano come Membri consultivi:

Gualtiero Corsini

Nato a Milano il 9 ottobre 1931, entra nel servizio militare nel 1953 e assume vari comandi nel Lazio e in Emilia.
Dal 1982 è Capo Ufficio Movimenti e Trasporti dello Stato Maggiore dell'Esercito e Consigliere di Amministrazione aggregato dell'Azienda Autonoma FS. Rappresentante del Ministero della Difesa presso la Segreteria Tecnica per il Piano Generale dei Trasporti e presso la Commissione permanente per la sicurezza stradale, rappresenta, inoltre, lo Stato Maggiore dell'Esercito presso vari organismi operanti nel settore dei trasporti: la Commissione Interministeriale per lo studio dei Trasporti Nazionali e il Comitato per la pianificazione dei Trasporti di Superficie in Europa e il Sottocomitato per il Sud Europa.

Giuseppe Manzari

Laureato in Giurisprudenza, è nato a Bari nel 1918. Docente di Diritto Amministrativo, ha fatto parte di numerose commissioni di studi legislativi, tra cui quella per la riforma del Codice di Procedura Civile e quella per la riforma dell'Amministrazione statale. Consigliere di Stato nel 1959, ne diviene Presidente nel 1973. Più volte Capo di Gabinetto dell'On. Moro, dal '69 al '79 ha ricoperto l'incarico di Capo del Servizio del Contenzioso Diplomatico e dei Trattati e Affari Legislativi al Ministero degli Affari Esteri.
Dal settembre del 1979 riveste la carica di Avvocato Generale dello Stato.

Giovanni Coletti, Direttore Generale

Laureato in Giurisprudenza e in Scienze Politiche, è nato a Roma il 2 dicembre 1936. Nel 1961 entra nella carriera direttiva delle FS. Dirigente Generale nel 1980, viene nominato Direttore del Centro Elettronico Unificato; nel 1982 assume la carica di Direttore del Servizio Personale. Nominato Vice Direttore Generale nel 1984, assume — dall'aprile dell'85 — la carica di Vice Direttore Vicario, sovrintendendo tutta l'area amministrativa nonché i settori Personale, Commerciale, Legale e Approvvigionamenti.
Grande Ufficiale dell'Ordine al Merito della Repubblica, è autore di numerosi saggi e articoli di materia ferroviaria nonché di un importante testo sulla «Storia della riforma ferroviaria».
Nel suo saluto ai ferrovieri, il Direttore Generale ha ricordato che la Riforma è un appuntamento da affrontare «convinti di avere tutte le capacità per acquisire, con i nuovi strumenti a disposizione, un ruolo fondamentale nel settore del trasporto». «Sono altrettanto convinto — ha aggiunto — che non vi sarà alcuna vera Riforma delle Ferrovie se essa non sarà accompagnata da un rinnovamento culturale e professionale degli uomini che la Riforma stessa dovranno attuare. Quegli uomini siamo tutti noi e ciascuno è chiamato ad esprimere il massimo impegno nel raggiungimento dell'unico obiettivo che oggi ci deve interessare: il rilancio delle ferrovie».

Valentino Zuccherini, Vice Direttore Generale

Valentino Zuccherini è stato nominato Vice Direttore Generale. 57 anni, emiliano, dal 1949 in ferrovia, Zuccherini è stato Consigliere d'Amministrazione dal 1964 al 1969, in rappresentanza del personale, e dal 1981 in rappresentanza dell'Azienda. Ha trattato preminentemente problemi e provvedimenti del Servizio Personale, Movimento e Commerciale, e regolamenti di esercizio, e provvedimenti mirati al recupero di produttività.
A Valentino Zuccherini la direzione e la redazione di «VdR» rivolgono un caloroso augurio di buon lavoro nel nuovo impegnativo incarico.

Il saluto all'Ing. Misiti

Un momento della cerimonia di saluto. Da sinistra, il Prof. Coletti, il Sottosegretario On. Melillo, e l'Ing. Misiti

Nella sala riunioni del Consiglio di Amministrazione FS i massimi dirigenti aziendali hanno porto un affettuoso saluto di commiato all'Ing. Luigi Misiti, che ha lasciato l'Azienda FS per entrare a far parte del C. d'A. dell'Ente Ferrovie.
Tra i presenti anche il Sottosegretario ai Trasporti, On. Savino Melillo, che — nell'associarsi al saluto — ha voluto manifestare all'Ing. Misiti il più vivo apprezzamento per il suo impegno durante i molti anni trascorsi al servizio dell'Azienda e, in particolare, al suo vertice: come Vice Direttore Generale e Direttore Generale.
L'On. Melillo ha tenuto a sottolineare che l'alta professionalità e competenza dell'Ing. Misiti saranno certamente molto utili per l'attività del Consiglio di Amministrazione del nuovo Ente, al quale la legge di riforma attribuisce compiti di altissima responsabilità.
«Non si deve dimenticare, infatti — ha detto il Sottosegretario — che in realtà la legge non realizza la riforma ma ne promuove la realizzazione, alla quale debbono applicarsi tutti — indistintamente — gli uomini che fanno parte della grande famiglia ferroviaria. L'Ing. Misiti l'ha lasciata, questa famiglia, ma in effetti continuerà a lavorare con essa e per essa, con impegni e responsabilità maggiori».
L'On. Melillo ha, quindi, espresso al Prof. Giovanni Coletti, recentemente nominato Direttore Generale dell'Ente Ferrovie, vivissimi auguri di buon lavoro, nella certezza che saprà ben operare per il conseguimento di un effettivo miglioramento del servizio ferroviario.
«Dalla riforma delle ferrovie — ha concluso l'On. Melillo — il Paese si attende un servizio più efficiente: sia per quanto riguarda regolarità e comfort, all'insegna della sicurezza, sia per gli uomini che sono sempre stati e saranno più che mai protagonisti di un progresso tecnologico da cui dipende in massima parte l'avvenire del Paese. Le ferrovie italiane debbono cambiare volto, ma non si tratta di un semplice maquillage: occorre, invece, intervenire con decisione in tutti quei settori aziendali in cui è necessario — e sempre più urgente — farlo. I ferrovieri sono preparati e affidabili, i quadri e la dirigenza pure. Le premesse, dunque, ci sono tutte: una gestione più manageriale, alleggerita da molte sclerosi burocratiche; un "bagno nel mercato", che può determinare aumento dei livelli di produttività e, quindi, maggiore competitività; nuovi investimenti e nuova politica del personale. Non resta, perciò, che mettersi al lavoro, sotto lo stimolo del nuovo Consiglio d'Amministrazione del quale — com'è noto — fanno parte manager e tecnici di altissimo livello».

Mangiare, dormire

Il treno per spostarsi, certo, ma anche per mangiare e per dormire. Una realtà che vale per i viaggiatori e i ferrovieri, per chi sul treno è un ospite e per chi ci vive. Wagon-restaurant e ristoranti di stazione, buffet e mense, wagon-lit e ferrotel: fra leggenda e cronaca, nostalgie e difficoltà, «VdR» affronta un aspetto non secondario dell'universo ferroviario. Un'inchiesta che farà discutere.

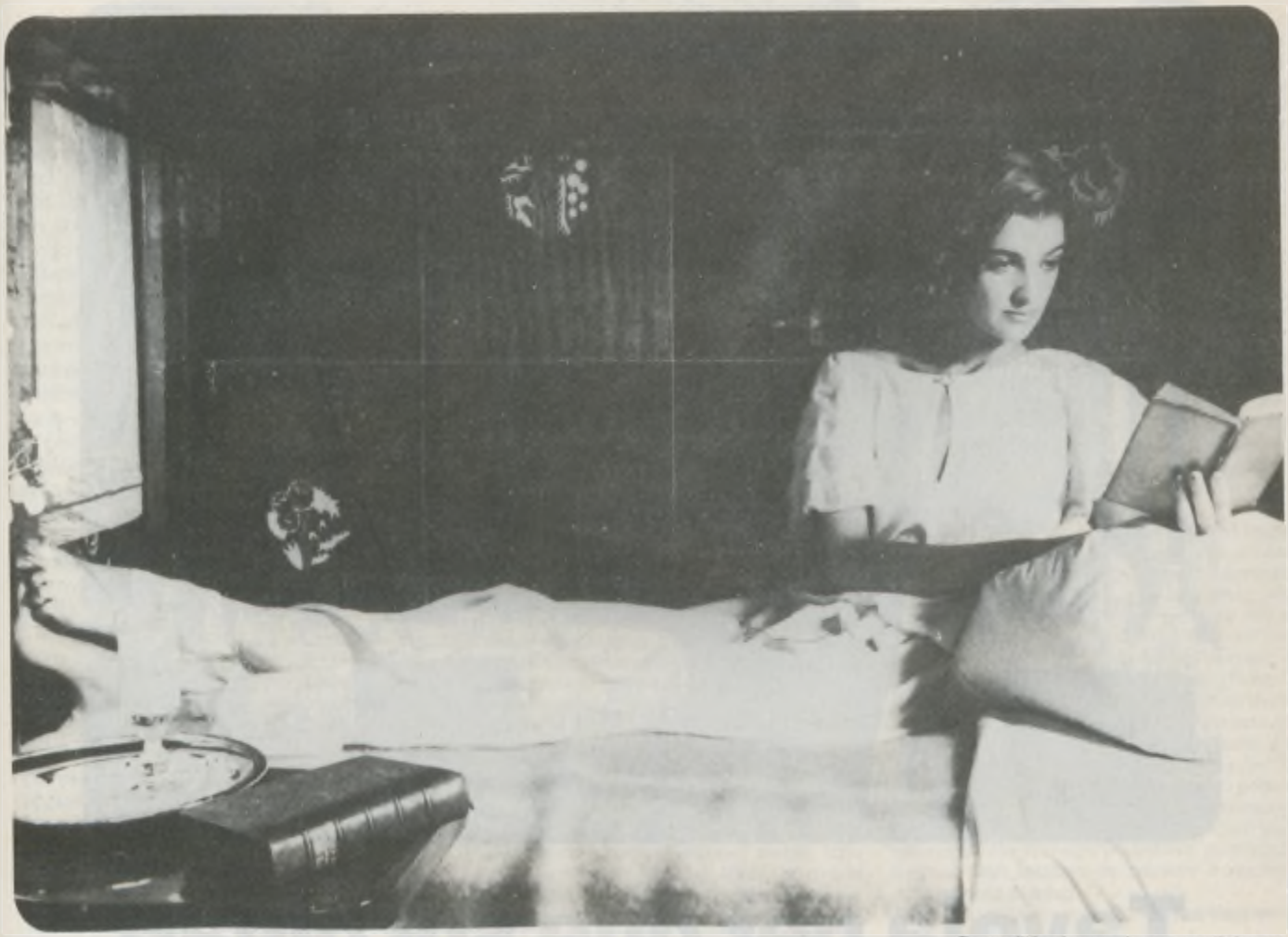
Il treno per spostarsi. Certo, è questa la funzione prioritaria del treno, la spinta che ha determinato la nascita e l'affermazione della ferrovia. Ma spostarsi in treno vuol dire anche passare lunghe ore sui binari, addirittura giorni (come capitava in passato, quando convogli più lenti e linee più impervie facevano apparire sterminati gli spazi attraversati).

Spostarsi, in questi casi, non basta, e il treno deve coesistere in qualche modo (nei limiti del possibile, il migliore) con i bisogni fondamentali dell'uomo: la fame, il sonno. Il treno per spostarsi, quindi, ma anche per dormire e per mangiare. Questo per i viaggiatori, ma evidentemente anche per i ferrovieri, per gli utenti precari e quelli fissi, per chi sul treno ci passa e per chi sul treno ci vive.

D'altra parte la dignità della questione «dormire e mangiare» in ferrovia è confermata dalla lunga e ricca storia alle spalle. Le carrozze pullman hanno segnato indelebilmente la Grand Epoque con il loro ritmico oscillare di fiandre e cristallerie. La storia mitica del treno (quella che da sempre ha più letteratura) e contrappuntata in particolare dai capitoli dedicati al wagon-lit e al wagon-restaurant, va dai vezzi grastronomici di Poirot sul «Treno Azzurro» di Agatha Christie agli eccessi deliranti delle «Onze mille vierges» di Apollinaire. Letteratura naturalmente, ma non solo.

Dormire e mangiare viaggiando trovano con l'avvento del treno, un nuovo modo sociale di esprimersi, addirittura una nuova dignità culturale: in stazione, ad esempio, è ancora possibile trovare ristoranti leggendari dagli addobbi prestigiosi, come il Trein Bleu, trionfante di liberty, della Gare de Lyon, e poi bar, Buffet, caffé, snack, con tutte le possibili gradazioni di grastronomia e décor.

In treno, vagoni letto, cuccette, o solo il posatesta, accompagnano il sonno, i sogni



Comodità e lusso, decor prestigioso e frequentatori di classe. In due foto ambientate sull'Orient-Express dei nostri giorni la ricerca del tempo che fu

... forse sognare

dei viaggiatori, mentre la carrozza ristorante pensa al resto. E per i ferrovieri, mense e ferrotel.

Dormire e mangiare sono insomma, non a caso, due capitoli importanti dell'universo ferroviario. Un universo per destinazione in movimento, che quindi non può conoscere pause, interruzioni. I treni corrono 24 ore su 24 per i 365 giorni dell'anno, un flusso interminabile di arrivi e partenze, un destino comune per utenti e agenti FS, che omologa bisogni, unifica necessità. In tali condizioni, dormire e mangiare rappresentano un aspetto del servizio che non è possibile sottovalutare. Perlomeno per due ragioni fondamentali. La prima riguarda l'esterno, l'immagine del servizio ferroviario: le contumelie che vengono indirizzate alle ferrovie se un treno arriva in ritardo, sarebbero meno aspre se su quello stesso treno è stato offerto, un buon servizio, e magari si è dormito e mangiato bene. Così come un buon pranzo consumato e servito al ristorante di stazione può contribuire a dare un ben altro aspetto alla macchina ferroviaria nel suo insieme.

Non meno importante è l'efficienza e la qualità dei servizi resi al personale. Un ferroviere che abbia riposato bene in un ferrotel confortevole e accogliente, e che abbia consumato un pasto ben cucinato in una mensa, bè, è certamente un ferroviere nelle condizioni ideali per svolgere al meglio il suo lavoro.

Per tutti questi motivi «VdR» ha deciso di svolgere un'inchiesta in proposito. Sentendo i responsabili della gestione di mense e ristoranti, ma anche ferrovieri, viaggiatori, giornalisti, dirigenti. Come si mangia seduti alla mensa di un grande impianto ferroviario, oppure a bordo di una carrozza-ristorante, oppure in piedi davanti al bancone di un buffet di stazione? E poi, qual è la vita nei Ferrotel? È abbastanza morbido il cuscino ferroviario? Ce lo hanno detto, in particolare, colleghi che la sanno lunga.

Come si intuirà non è questione da poco. E non è stata un'inchiesta facile. Prevediamo postille, e qualche polemica. La convinzione di fondo è che comunque non è stata un'inchiesta inutile. Se il «mangiare e dormire» dei viaggiatori ha un ricco bagaglio di cultura e memorie, di letteratura e nostalgie, il «mangiare e dormire» dei ferrovieri sui posti di lavoro ha ancora davanti un lungo futuro (non sappiamo se anche «letterario», ma non importa).

A noi, per il momento, interessa il presente e la cronaca. Realizzando questa inchiesta abbiamo pensato soprattutto ai problemi concreti, cercando di individuarli, additarli e di avviare una discussione. La speranza, naturalmente, affrontando certi temi, è di non addormentare i lettori e di stuzzicarne, invece, l'appetito.

■

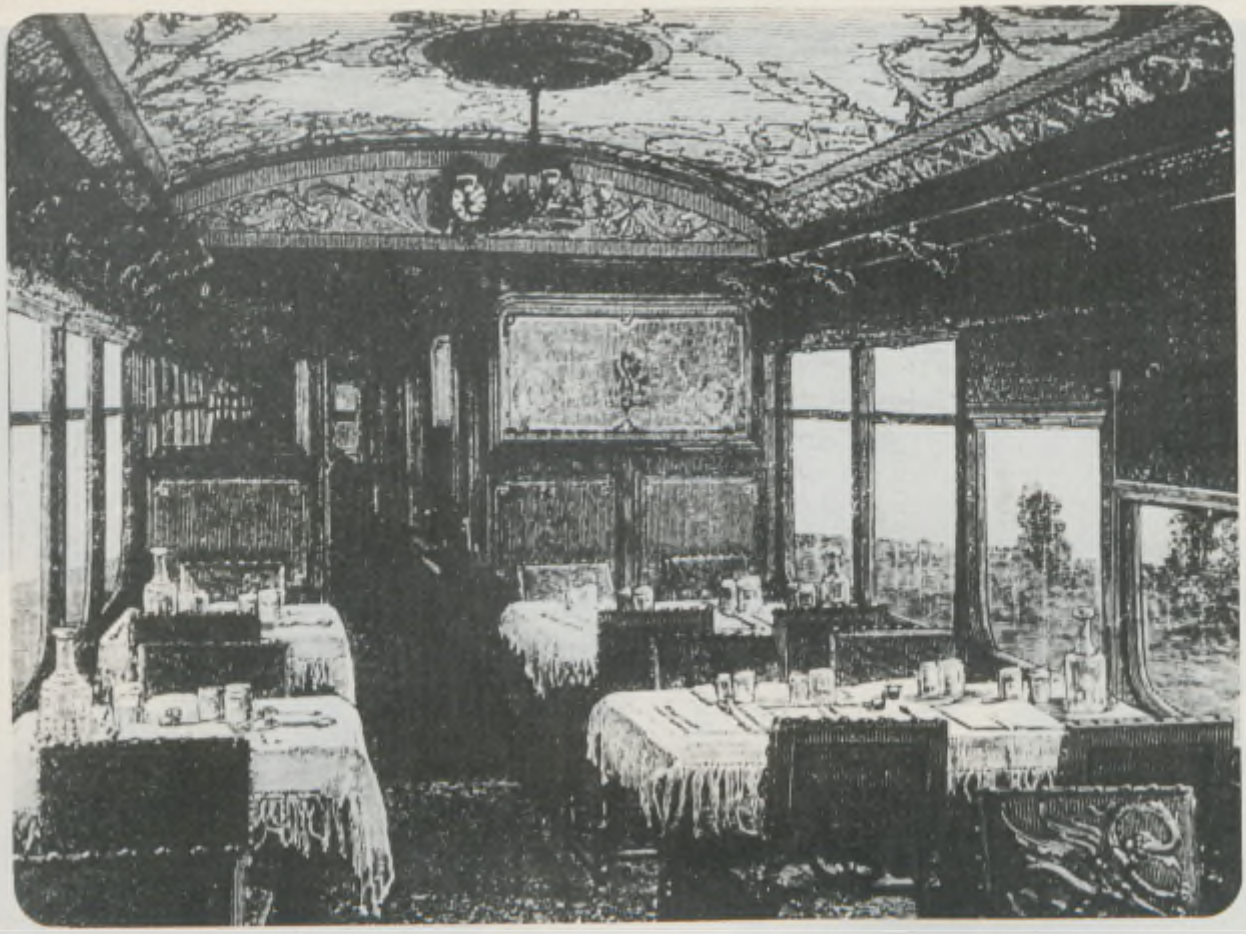


Tavola per due sui binari

di MARCELLO BUZZOLI

Il cinese mangia riso e nidi di rondine. L'inglese gradisce il rosbif. Il francese l'arrosto di montone. Il bulgaro l'agnello con la cipolla. L'olandese l'aringa giovane. Il tedesco predilige la braciola di maiale cotta nella birra. Lo svedese la carne di renna. E l'italiano? La risposta è immediata: l'italiano va in estasi per i maccheroni. Luoghi comuni, naturalmente. Generalizzazioni approssimative e controvertibili. Per quanto riguarda gli italiani, ad esempio, non è vero che siano tutti ed esclusivamente pastasciuttari. Non è vero che s'interessino poco dei secondi piatti. Chiunque può accertarsi del contrario, al cospetto di una qualsiasi tavola imbandita.

L'esito della verifica non cambia, se si tratta di una tavola imbandita che corre sui binari a cento chilometri l'ora. Vogliamo dire che gusti e tendenze differenziate influenzano ovviamente anche il servizio ristorante a bordo dei treni. Se così non fosse, sarebbe agevole (tanto per avanzare una ipotesi scherzosa) ridurre il pranzo in treno ad una sola portata: un piatto unico e standardizzato di vermicelli, escludendo ogni altra vivanda, con la motivazione che la pastasciutta è il cibo nazionale degli italiani.

Dai raffinati menu dei treni crociera alla sobria gastronomia del self-service, un cambiamento di stile e sapori, ma anche di abitudini. Fra lamentele (poche) e pareri incoraggianti (la maggioranza) mangiare a bordo del treno ha ancora un futuro davanti. Soprattutto se il servizio riuscirà a migliorare...

Le profonde evoluzioni del costume, delle abitudini alimentari, del turismo; i cambiamenti nel modo di viaggiare apportati dall'avvento dell'aeroplano hanno modificato le caratteristiche intrinseche e le forme esteriori del servizio ristorante a bordo dei treni che vanta tradizioni di prestigio. Vogliamo accennarvi per quel tanto che basta ad inquadrare meglio il nostro tema.

Alle origini ci sono due imprenditori arcinoti, due tipi in gamba con l'occhio lungo. L'americano George Mortimer Pullman che alla metà dell'Ottocento ideò le prime carrozze letto e poi quelle ristorante. L'ingegnere belga Georges Nagelmackers che, durante un viaggio in America, rimase colpito dalle realizzazioni di Pullman e volle emularle in Europa.

Fondò nel 1876 la «Compagnie internationale des wagons-lits» che sperimentò la prima carrozza ristorante nel 1882 sulla Parigi-Vienna. Cominciava la moda dei treni di lusso, dei pranzi di parata, dei

brindisi nei lieti calici. Proprio in quegli anni in Europa la «grande cuisine» aveva raggiunto i suoi vertici: dopo la scomparsa del prodigioso Carême, lo scettro era passato a George Escoffier, un altro mago dei fornelli, degno continuatore di tanto maestro.

Nel 1883 fu inaugurato l'«Orient Express». Un treno destinato a lasciarsi dietro un lungo strascico di leggende e di suggestioni letterarie. Peraltro non incompatibili con le delizie della buona tavola, con i riti vitali dell'alimentazione elevati a regola d'arte, per merito di cuochi di vaglia che nella cucina viaggiante allestivano manicaretti prelibati, dimostrando sapienza e delicatezza di scelta.

A causa del monopolio di cui godeva la «Palace Car Company», le vetture della «Wagons-lits» non potevano circolare in territorio italiano. Ebbero via libera nel 1888 e riguadagnarono il tempo perduto. Nacque nel 1890 il «Rome Express» che copriva in trentadue ore e mezzo la distanza tra la città della Senna e quella del Tevere. Le comodità e i vantaggi del nuovo collegamento includevano, anche in questo caso, le leccornie della carrozza ristorante. I raffinati «menu» occupavano le cronache di viaggio degli inviati speciali ed era tutto un arpeggiare di filetti di tacchino, caviale russo, pollo alla villeroy, spuma di fegato d'oca, certosina di pernici, tartufi bianchi ed altre squisitezze. Una litania profana che si snodava lungo chilometri di binario. Sudate o fuochi a preparar pietanze. Si estendeva la rete dei treni internazionali con continui progressi che sono ormai consegnati alla storia delle ferrovie. E in margine a queste pagine, chi ne avesse l'estro o la pazienza potrebbe tratteggiare un'altra storia o (per meglio dire) una sorridente cronaca gastronomica da far venire l'acquolina in bocca.

La carrozza ristorante assurgeva a simbolo di un'epoca? Certamente no. Tuttavia erano innegabili il fascino e le attrattive di questo rotabile dipinto di blu e brillante di vernici e di ottoni. Basta a dimostrarlo un solo episodio. Nell'ambito dell'Esposizione universale di Parigi, in una sorta di padiglione delle meraviglie, figurava una carrozza ristorante della Transiberiana. Un particolare meccanismo imprimeva al veicolo un movimento ritmico che simulava quello del treno, mentre all'esterno all'altezza dei finestrini sfilavano, su uno schermo mobile, panorami europei ed asiatici. L'illusione del viaggio era completa. Una squadra di camerieri europei serviva ai visitatori piatti della cucina francese, poi veniva sostituita da colleghi cinesi che portavano in tavola le specialità gastronomiche del Celeste Impero.

Tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del nuovo secolo, la «Wagons-Lits», sebbene

Nostalgia della carta oleata

I viaggi più lunghi che da ragazzi compivamo mia sorella ed io, erano quelli verso gli abituali posti di villeggiatura: d'estate, da Genova all'isola di Procida, dove era nato mio padre, e d'inverno a Radeberg in Germania per sciare, dove andavamo ospiti dai parenti della Deda, la signorina tedesca alla quale i nostri genitori, lungimiranti e convinti che il tedesco appunto sarebbe stata presto la lingua mondiale, avevano affidato la nostra educazione. Siccome si doveva arrivare per cena, si prendevano treni che partivano alle tre del mattino. A quell'ora certo non ci potevano accompagnare con l'automobile, per cui varie volte, avendo preso il rado tram notturno dovevamo trascinarci le attrezzature e i bagagli verso la stazione (la tedesca che odiava mia sorella, la caricava anche di parte dei miei pesi).

In una casa infatti, dove gli sprechi erano notevoli, a noi, ragazzi, per temprarci, veniva imposta una certa austerità: doccia con l'acqua fredda, il cappotto che, divenuto piccolo a mia sorella passava a me (finché non la superai nei volumi) che morivo di vergogna con i compagni, a causa dell'abbottonatura da donna, niente taxi e viaggiare in terza classe. In questa situazione non potevamo certo pensare di mangiare al vagone ristorante, davanti al quale in stazione passavamo accelerando il passo e guardandolo con riverenza dal basso in alto, come un tabernacolo, con quei fregi dorati, al quale non si osa avvicinarsi troppo. In un cestino di vimini che faceva parte dei nostri bagagli, avvolte ogni due in carta oleata, erano riposte delle fette sottili di pane di segala tedesco, quello che diventa secco dopo moltissimo tempo, che racchiudevano delle lame di lebervüst o uno strato di strutto. In un grande thermos invece c'era della cioccolata calda. Nel complesso non era male, e in fondo noi c'eravamo abituati.

Ma quando ci si avvicinava a mezzogiorno per me e mia sorella era davvero un tormento. Quale che fosse la direzione del treno, la terza classe era sempre affollata di emigranti. Se andavano al Nord, dai loro borsoni e fagotti uscivano grandi pani scavati con dentro a strati pomodori, broccoli, frittata, pesce fritto, provola e altre delizie.

Se tornavano invece al Sud, lo scompartimento veniva inondato dai profumi di salsicciotti di tutti i tipi, cosce d'oca, coste e ginocchietti di maiale, che venivano estratti caldi da contenitori metallici marca Solingen. Noi li guardavamo estasiati, con l'acquolina alla bocca, e loro insistevano ogni volta che ne prendessimo. Ma la Deda non lo avrebbe mai permesso, lo sapevamo, per cui rifiutavamo subito, deludendo e dispiacendo sinceramente i nostri compagni di viaggio.

A ventidue anni, finalmente, durante un viaggio Genova-Roma, entrai (mi pareva di sentire suonare un organo) nella carrozza-ristorante. Quell'antipasto all'italiana, quei rigatoncini alla bolognese (da scegliersi in alternativa al riso al pomodoro), quelle scaloppine con contorni vari (da potersi alternare alla vitellina arrosto) e infine il Bel Paese e la torta Moka (l'uno o l'altra), mi sembrarono il cibo più squisito che si potesse gustare. Ma ora che sono diventato un cliente abituale e che quei cibi sono gli stessi che ancora la Compagnia Internazionale offre ai suoi affezionati clienti, anche se varcare i portelli del vagone ristorante mi dà sempre una emozione, il ricordo vola indietro, a quei pani e a quei salsicciotti, che con ogni probabilità, purtroppo, saranno stati sostituiti da crackers e sottilette avvolte nella plastica.

Leo Pescarolo

In una stampa d'epoca l'interno di un wagon-restaurant del secolo scorso. La Compagnia internazionale W.L. fu fondata nel 1876 da Georges Nagelmackers

segue ▶

ostacolata dalla concorrenza di altre Compagnie e dalla larvata opposizione di alcuni Stati, riusciva a raggiungere importanti traguardi. La realizzazione più straordinaria fu il collegamento Cannes-Nizza-Vienna-Pietroburgo che aprì all'Occidente europeo la Russia degli Zar, fino ad allora tenacemente isolazionista.

Nel 1903 l'Espresso Transiberiano congiunse Mosca a Kharbin in Manciuria. Nel 1925 sull'itinerario Milano-Nizza si inaugurò la generazione dei treni Pullman europei, che pure incontrò un buon successo commerciale.

Tra le due guerre mondiali, e soprattutto nel secondo dopoguerra, le grandi comunicazioni internazionali progredirono sul piano della velocità e dell'efficienza. Tuttavia l'evoluzione della domanda e le esigenze di un trasporto moderno e funzionale apparvero incompatibili con la concezione del treno extralusso, dispendioso e pletorico, equiparabile ad un albergo viaggiante per pochissimi privilegiati. L'epoca dei passeggeri blasonati che, per accedere alla carrozza ristorante, indossavano l'abito di gala era tramontata e bisognava prenderne atto. S'imponeva un ridimensionamento che non risparmiò nemmeno l'«Orient-Express», messo a riposo nel 1977 (ne è stata attuata ora una riedizione, limitatamente ai mesi estivi sull'itinerario Londra-Parigi-Milano-Venezia).

Negli anni Settanta, la ristrutturazione del servizio ristorante si è andata generalizzando ed estendendo un po' a tutte le Reti, per contenere i costi di gestione in continua ascesa e venire incontro alle necessità e ai desideri dei viaggiatori, senza imporre loro prezzi eccessivamente elevati.

Sono state messe a profitto anche le risorse offerte dai cibi surgelati e da quelli precotti che, se trovano utile impiego in ambito familiare, interessano a più forte ragione quelle organizzazioni che debbono preparare ogni giorno migliaia di pasti.

Dal «self service» al pranzo su vassoio, il processo di rinnovamento si è articolato in molteplici iniziative, alcune fortunate, altre meno. Ne sono derivati cambiamenti anche nei rapporti contrattuali con le Società concessionarie del servizio in questione che si svolge in regime d'appalto, per l'evidente impossibilità delle Reti di esercitarlo in proprio. In Europa, le più importanti Società specializzate nel settore mensa e alberghiero che s'interessano anche dei servizi ristorante sui treni sono attualmente quattro, e ciascuna opera in una sua area geografica. Per le FS, la concessionaria è la «Compagnia internazionale delle carrozze letto e turismo» (CICLT).

Una multinazionale che ha sede a Parigi ed è attiva in vari Paesi europei, mediante filiali largamente autonome rispetto all'Amministrazione centrale parigina. Con

segue ▶

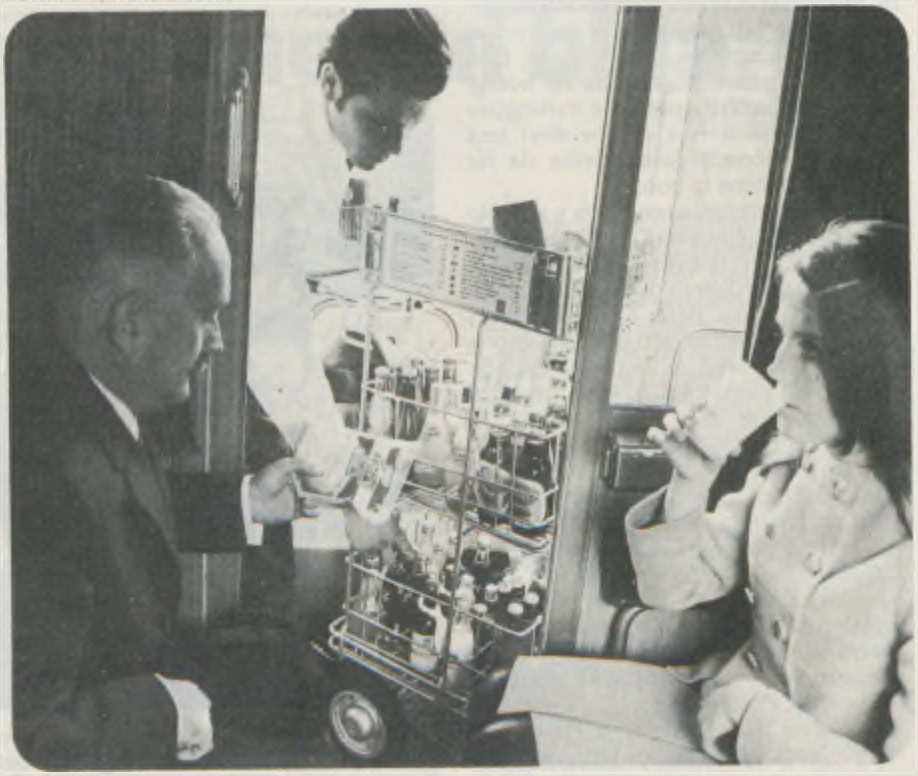
Da buffet a buffet in 24 ore

File di barattoli variopinti, disposti su più ripiani, una catasta di panini, avvolti nel cellophane e magari una commessa di banco, che ti sbatte sotto il naso un toast farcito con prosciutto cotto e formaggio: un sogno durante una notte un po' agitata e dopo un giorno molto movimentato con cambi di treno al volo, o quasi, e spuntini lampo lungo una delle tratte «regine» delle nostre ferrovie, la Tirrenica. Ma il sogno è poi diverso dalla realtà? Diciamo che i limiti tra l'onirico e il reale, nella circostanza, sono appena percettibili. Sa molto di irreale, per esempio, perdere inutilmente almeno mezzora della propria giornata ad attendere che qualcuno risponda a quel misterioso «4775» (ufficio informazioni?) al quale hai telefonato per avere uno straccio di orario. Ma è domenica, giorno santificato al riposo e probabilmente c'è chi, più di noi, non tollera deroghe. Tant'è ci sarà pure un elenco.

Alle 7 di mattina, una mattina fredda, plumbea, triste a Roma Termini il Rapido «900» è già pronto sul binario ventidue. C'è il tempo per un cappuccino ed un cornetto (i primi della giornata). Ti guardi intorno: all'interno di un minuscolo chiosco un signore anziano, curvo ed occhiali in punta di naso, sta rastrellando biscotti in attesa di clienti. Più in là, appena qualche metro, un altro box, un altro arzillo signore lucida (proprio così) le sue lattine di «Sprite» con un cencio che una volta doveva essere bianco. Uno sguardo ancora e ti accorgi di un mini-bar. Due giovanotti dietro al banco ed un gruppo nutrito di infreddoliti clienti dinanzi. Tutti ad attendere l'agognato cappuccio. Arriva il tuo turno. «Dottò che je faccio?» ti domanda uno dei giovanotti mentre l'altro sta dietro la macchina espresso. Non fai in tempo a rispondere che sul bancone arrivano bicchierino di carta e cucchiaino (meglio uno zeppo) in plastica. Cappuccio e brioche, quasi per forza. In fondo, però, ci avevamo pensato anche noi. Nessun imbarazzo, semmai qualche problema quando bisogna disfarsi di bicchiere e «girazucchero»: c'è soltanto un cassetto seminascosto sotto il bancone che funge da pattumiera. È colma. Comunque, è possibile infilarci una mano... ancora.

Il Rapido «900» Roma-Torino sta scaldando il motore e lo fa riscaldare per bene, almeno venti minuti in più del previsto. Insomma si parte da Termini alle 8,55 spaccate mentre la Capitale non si è ancora svegliata del tutto. Dal finestrino puoi vedere che le strade sono ancora percorribili, che le piazze non sono ancora invase, che molte finestre dei palazzoni che si innalzano lungo i binari sono ancora chiuse. Trastevere, Palidoro, Palo Laziale, Santa Severa, Civitavecchia: il Rapido inaspettatamente va trovando il sole lungo il suo cammino. A Grosseto il mattino è splendido. Il convoglio si ferma appena il tempo perché si possa arraffare una Coca-cola dall'ambulante che sosta a ridosso dei binari. C'è anche la possibilità di prendere un panino (con pollo, prosciutto cotto, mortadella, salame) ma lo stomaco ancora non ne ha bisogno. Un

Servizio-carrello a bordo



Un affollato buffet di stazione. Un panino e una Coca-Cola consumati al bar sono ancora spesso il pasto del viaggiatore frettoloso

errore. Non trascorrono che dieci minuti ed il passeggero che si è seduto dinanzi tira fuori da una borsa la sua focaccia (con frittata, crediamo). Ci invita a favorire. No, no, grazie, ma forse... a Grosseto avremmo fatto meglio... Lui, il passeggero che si è seduto dinanzi, si chiama Ruggero (lo sapremo più tardi) ed è diretto a Genova. «Sâ, ci vado una volta ogni quindici giorni. Là ho mia figlia sposata» e mentre parla il viso si illumina e cancella qualche ruga. La chiacchierata è piacevole. Livorno, Massa, Rapallo, Genova. È trascorso mezzogiorno da molto. A Brignole il panino al salame non ci sfugge. Scendiamo dal treno e la catasta di panini, forse quella del sogno successivo, fa venire l'acquolina in bocca. Il ragazzo, giovane e smilzo, serve alla svelta, quasi senza guardare l'avventore.

Il signor Ruggero se n'è andato. Buona fortuna. E il «900» comincia ad avviarsi verso l'entroterra: Alessandria, Asti. Il cielo è di nuovo grigio, gonfio d'acqua. Si vede e bene che ha nevicato. I tetti delle case sono spruzzati di bianco e così molti campi. Fa freddo anche perché il radiatore dello scompartimento manda aria a temperatura esterna. Torino è, comunque, vicina. C'è pure il tempo per sedere e prendere qualcosa di caldo.

A Torino Porta Nuova, appunto. Grande self-service, anche elegante se si vuole: vetrata esterna, luci, tavoli e dietro un doppio bancone. Servono i numerosi clienti un commesso sulla quarantina e un trentenne riccioluto che sforna caffè a raffica. Cerchiamo un posto per sederci, macché il self-service non funziona: su un tavolo scorgiamo finalmente un cartello con scritto «fuori servizio». Un altro panino? Ci pare non ci sia alternativa. Il disappunto viene stemperato dal sorriso della cassiera, alta, bionda, gentile. Dietro di lei il principale in doppiopetto, bottoni color oro che sorveglia l'attività. La scelta cade su un panino (naturalmente nel cellophane) con cotoletta alla milanese, costo lire 1.850 e Coca-cola. Per la verità, dietro la vetrinetta fa gola anche il panino alla mortadella (lire 1.200) o alla pancetta (lire 1.250). La Coca è in lattina e fortunatamente. Ma forse il bicchiere dovevamo chiederlo noi. Nella fretta può anche capitare che un banchista si dimentichi di offrirlo al cliente.

Smagliature del servizio. Però, in compenso, ci sono brioches e cornetti caldi che una ragazza si premura di tenere in macchina. Pane e cotoletta sono ottimi, ma forse è l'appetito. Più in là due video-giochi ed, a qualche metro, alcuni tavoli. Attorno ad uno sono seduti due anziani signori. Sorprende l'aria distaccata e l'apparente serenità che mostrano. Sembrano aver scambiato due seggiole di un bar di stazione per una panchina del Valentino. Appena fuori, dirimpetto, un altro mini-bar: le solite lattine in bella evidenza e davanti alla macchina del caffè un cartello con la scritta «chiuso». Eppure sono le 15,30.

Però il caffè dopo il pranzo (!) è quasi di rigore per un italiano e sotto un ampio e buio androne della stazione, un po' defilato, il locale contrassegnato dal cartello con una coppa di colore nero (non si potrebbe trovare un colore un tantino più allegro?). La cassiera, signora garbata per quanto graziosa, tipico accento piemontese: «Prego, signore». «Un caffè». L'ambiente non è tra i più allegri, ma non dispiace, ci sono anche globi gialli e bianchi al soffitto che fungono da punti luce. Una lunga fila di bottiglie di liquori capovolte, pronte ad elargire il loro nettare a 30, 40 gradi. E poi, ancora, i soliti panini nel cellophane: cotoletta, salame, mortadella, frittata. Ma hanno poca fantasia questi addetti del prêt a porter gastronomico! Il caffè ce lo porge Fortunato, proprio così. Un uomo sui quaranta, aria imbronciata, dialetto (per quelle poche parole che pronuncia) meridionale. Intuiamo che si chiama Fortunato per una targhetta che porta attaccata alla giacca di lavoro. Ma non chiediamo conferma. Ciao Fortunato, auguri, però il caffè non era eccezionale.

Lasciamo Torino senza rimpianti ed a Genova, sulla via del ritorno, è già buio. Sera-cena è quasi automatico. Ma dove? Il Rapido «901», prima classe, è dotato di vagone ristorante. Il menù non presenta troppe alternative, ma si può cenare e sedersi. Lasagne, vitello ai funghi e un quarto di Chianti. Poi verso Roma, di nuovo, ma senza fretta.

L. Ivo Costantini
Inviato de «Il Messaggero»

Una vettura ristorante. A bordo dei treni sono attualmente previsti il servizio di ristorazione «extra» e «normale», «trattoria» e «self-service». Il prezzo oscilla dalle 17.000 alle 30.000 lire

la filiale italiana della C.I.C.L.T. l'Azienda FS intrattiene un rapporto contrattuale che di recente è stato rinnovato per la durata di nove anni e verrà a scadere nel 1991.

Per lo svolgimento del servizio, le FS mettono a disposizione della Compagnia il materiale rotabile di loro proprietà. Come le consorelle europee, la C.I.C.L.T. ha infatti rinunciato ad un proprio parco e attualmente dispone soltanto di un residuo di quindici carrozze ristorante, abbastanza vetuste anche se ancora in esercizio. Per tali veicoli, le FS corrispondono alla prestataria un canone di noleggio annuo di 99 milioni. C'è poi un'altra erogazione assai più consistente. Le FS si accollano nella misura del 50 per cento le spese del personale viaggiante della Compagnia. Per il 1984, tale contributo si approssima ai sette miliardi.

Da parte sua, la C.I.C.L.T. è tenuta ad organizzare e fornire i servizi previsti nel contratto d'appalto e precisamente:

— ristorante extra;
— ristorante normale;
— trattoria;
— self service;
— minibar.

Ma vediamo in concreto che cosa può aspettarsi il viaggiatore che desideri mangiare in treno. Se accede alla carrozza ristorante, trova un ambiente confortevole, una mensa imbandita con eleganza, i camerieri in giacca bianca. Un desinare composto da antipasti assortiti, un primo piatto, un secondo di carne o pesce con due contorni, formaggi e dolce. Tutti i cibi vengono preparati espressamente a bordo del treno con prodotti freschi di prima scelta, ad eccezione del pesce e di alcuni ortaggi che possono essere surgelati. Il prezzo è di lire 30.300, escluse soltanto le bevande. Quello che abbiamo appena descritto è il servizio ristorante extra. Nella versione «normale», niente cambia circa l'ambiente, il vasellame, l'arredamento della tavola. Anche il «menu» non differisce molto dal precedente. Manca però l'antipasto. Inoltre i primi piatti sono preparati a bordo, mentre i secondi sono precotti e il cuoco provvede a scaldarli nel forno prima di servirli. Il prezzo del pasto è di lire 26.000, escluse sempre le bevande. Quasi superfluo avvertire che la precottura non pregiudica né la qualità né il gusto dei cibi. È una constatazione di carattere generale, tanto più valida per la C.I.C.L.T. che, oltre ad utilizzare alimenti freschi di prima scelta, dispone di proprie cucine e di una efficiente attrezzatura.

Con ancora meno (lire 17.700) è possibile mangiare nella carrozza «Trattoria» il cui arredamento richiama quello tipico di simili locali. Che cosa promette il «menu» a prezzo fisso? Un primo piatto, un secondo con contorno, una porzione di formaggio, o in alternativa di dolce, e la frutta. Chi vuole può ordinare alla carta.

Per venire incontro ai viaggiatori meno abbienti o che comunque preferiscano pasti più economici e rapidi, c'è il «self service» su carrozze specializzate, moderne ed accoglienti. Tutto si svolge come in un

segue ►

normale «self service». I viaggiatori si dispongono in fila, ritirano il vassoio e le posate, scelgono i cibi, pagano alla cassa e siedono ai posti (mensola e poltroncina girevole) collocati a pettine lungo i finestrini, per consentire migliori condizioni di visibilità. Come abbiamo detto non manca l'assortimento: si va dai primi piatti che costano sulle tremila lire a pietanze varie che hanno maggior prezzo. Chi sa scegliere se la cava egregiamente e con pochi soldi. Un pranzo completo richiede una spesa intorno alle diecimila lire. Per tutta la durata del viaggio, la carrozza «self service» disimpegna anche attività di bar.

Due parole, infine, per quel carrellino, carico di caffé, bibite, merendine che, sospinto da un incaricato, percorre tutto il convoglio, sempreché i corridoi non siano troppo affollati. È questo il «minibar». E chi ama gli spuntini, troverà qualcosa per i suoi gusti.

Dopo aver addensato tante cifre e notizie, vogliamo trarre in breve alcune conclusioni. È ben noto che l'apprezzamento della qualità del cibo è influenzato da fattori soggettivi. Non mancherà mai l'incontentabile che, di fronte ad una buona costola di manzo arrosto, dichiarerà stizzosamente che gli sembra di mangiare una vecchia scarpa.

Trascurando le sentenze degli incontentabili e degli inappetenti, si può dire che generalmente sui treni italiani, non si mangia male e i prezzi non sono eccessivi, tanto più se si tiene conto di quelli praticati da esercizi similari a terra.

Una conferma attendibile viene dall'indagine motivazionale della Doxa (inverno '83/84) nella quale si legge: «I servizi delle carrozze bar e ristorante — simpatiche e accoglienti — sono apprezzati; i prezzi, benché non bassi, sono giudicati accessibili e la qualità dei prodotti, benché non eccezionale, soddisfacente. Proteste corali suscita invece il servizio carrelli per i prezzi esosi e la cattiva qualità dei prodotti...».

A parte le fluttuazioni dovute a fattori contingenti, i maggiori consensi della clientela vanno al servizio ristorante (extra e normale) e al «self service». Incerto è l'andamento delle formule «Trattoria» e «Minibar».

In conclusione, c'è ancora molto da fare per portare a livelli veramente soddisfacenti ed estendere il servizio in parola che attualmente interessa un numero abbastanza limitato di convogli (diciotto con vagone ristorante; ventidue con vettura «self-service» e sei con carrozza «Trattoria»).

L'Azienda FS, che di recente ha immesso in esercizio nuovo materiale rotabile specializzato per le prestazioni in questione, confida nello spirito d'iniziativa della C.I.C.L.T. cui incombono precisi doveri a termini di contratto d'appalto. ■

Un concorso di VdR per i lettori

La mensa a tre stelle

Chi ha detto che una mensa vale l'altra? Anche nella generale tendenza all'uniformità dei gusti e dei sapori che caratterizza la ristorazione collettiva, ci sono le eccezioni e quindi mense che si distinguono.

Per individuare la più gradita ai ferrovieri (e quelle che seguono a ruota) e per segnalarla a chi non l'avesse ancora scoperta, lanciamo un concorso per scoprire la mensa ferroviaria a tre stelle. I ferrovieri in servizio abbonati a «VdR - Voci della Rotaia» possono segnalare — utilizzando l'apposito tagliando pubblicato qui sotto — la mensa ferroviaria nella quale, a loro giudizio, si mangia meglio.

La mensa che riceverà il maggior numero di segnalazioni sarà «la mensa a tre stelle» e riceverà in premio una preziosa targa ricordo.

Tra i ferrovieri che parteciperanno al concorso saranno estratti a sorte 20 nomi che riceveranno premi in seguito precisati (soggiorni-vacanza ecc.).

Verranno considerate valide le segnalazioni pervenute in Redazione entro il 30 marzo 1986.

Il sottoscritto

Cognome e nome: .....

.....

Numero di matricola: .....

Impianto di appartenenza: .....

segnala, come «mensa a tre stelle», la mensa del seguente impianto: .....

.....

Firma .....

«Bene il WL, meno il WR»

Quattro domande a Giovanni Francesco Spinella
Direttore per l'Italia della Compagnia Internazionale Carrozze Letti e Turismo

Un tavolo di famiglia a bordo di una vettura ristorante. Per la ristorazione in treno si stanno realizzando importanti programmi di ammodernamento del materiale rotabile

Qual è l'andamento dei servizi di vetture letto e ristorazione a bordo dei treni italiani, anche in rapporto alle altre reti estere?

I servizi di carrozze letto italiani stanno registrando indubbiamente una tendenza di mercato positiva.
Il loro ritmo di accrescimento in questi ultimi anni è stato superiore a quello di altri paesi europei, ove la Compagnia è presente.
Il gradimento che il pubblico ha manifestato e sta manifestando per tale servizio è il risultato sia della lungimirante politica che le FS hanno condotto in questo settore (rinnovamento e potenziamento del parco rotabile, accettazione di nostre richieste per l'istituzione di nuovi servizi, il rinforzo di relazioni già esistenti, l'accoglimento di alcune nostre proposte dirette a migliorare le condizioni di circolazione delle vetture letto), sia di notevoli sforzi organizzativi e di moderna commercializzazione che la Direzione Italiana della Compagnia ha realizzato, salvaguardando soprattutto il livello qualitativo della prestazione.
I risultati della ristorazione a bordo dei treni non sono, putroppo, altrettanto incoraggianti, né può certo confortarci il fatto che tale situazione sia più o meno comune a tutti gli altri paesi europei.
I crescenti condizionamenti operativi, molti dei quali di natura prettamente tecnica, rendono sempre più complessa la conduzione di una attività soggetta a continui adattamenti alle mutevoli condizioni operative. Nonostante ciò si stanno facendo notevoli sforzi per migliorare e meglio adeguare l'offerta alla domanda, nei limiti che le attuali condizioni contrattuali consentono.
Anche se recenti ricerche di mercato mostrano che il grado di soddisfazione della clientela è notevole tale azione va continuata e potenziata.
Occorre però la responsabile consapevolezza di tutte le componenti interessate per riconsiderare gli aspetti economici della gestione che presenta caratteristiche tutte particolari e comunque non raffrontabili alla ristorazione a terra.

Quali sono i piani di potenziamento previsti?

Per le carrozze letti ritengo che si possono agevolmente consolidare le posizioni acquisite nel mercato il quale, a mio avviso, offre delle opportunità di ulteriore sviluppo. Tutto ciò, ovviamente, a condizione che le politiche e le scelte positive di cui ho parlato in precedenza non subiscano una battuta d'arresto.
Per la ristorazione si stanno realizzando programmi di adeguamento e potenziamento del materiale rotabile.
È senza dubbio un primo passo per migliorare la situazione. Ma il problema è estremamente complesso e richiede una nuova sensibilità in un servizio che deve garantire un insopprimibile confort all'utente ferroviario.

La Compagnia pensa di poter presto impiegare, anche in Italia, personale femminile nei servizi di ristorazione ferroviaria, al pari di quanto già avviene all'estero?

Per il momento non abbiamo programmi a breve termine. Senza dubbio il mutare della tipologia di certi servizi di ristorazione moderna potrebbe creare delle valide condizioni per l'impiego di personale femminile della ristorazione ferroviaria anche in Italia.
A fronte di ciò la Compagnia sarà ben lieta di dare l'opportuno seguito a tale possibilità.

Come mai la Compagnia in Italia, a differenza di quanto avviene in altri paesi europei, non gestisce Buffet di stazione?

Il sistema di appalto attuato dalle FS per la gestione dei Buffet di stazione non ha finora consentito alla Compagnia di inserirsi validamente in questo settore, soprattutto perché quasi sempre gli elementi di valutazione noti non consentono di intravvedere la possibilità di svolgere un servizio di livello con un minimo di equilibrio economico.
Auspico che nell'immediato futuro, sia in relazione ai nuovi programmi allo studio in funzione dell'accelerazione dei tempi di percorrenza sulle principali linee, sia in relazione alle nuove facoltà che la legge di riforma concede alle FS, queste ultime vogliano riconsiderare il problema della gestione dei principali Buffet della rete in una nuova visione unitaria con la ristorazione a bordo dei treni, onde consentire una possibilità di integrazione e di supporto che sarebbe senz'altro positiva.

«Più controlli e occhio al target»

Quattro domande a Angelo Dotti
del Servizio Commerciale e del Traffico

Innanzitutto parliamo del servizio ristorazione di cui non sempre gli utenti si dichiarano soddisfatti. Quali sono, dott. Dotti, i riscontri sull'attuale servizio?

Posso affermare che l'Azienda svolge un controllo sul servizio reso dalla Compagnia Internazionale delle Carrozze Letti e del Turismo. La vigilanza esercitata dalle FS riguarda il livello dei prezzi, la qualità e quantità dei prodotti offerti, lo stato della loro conservazione, il rispetto delle prescrizioni sanitarie nonché il modo con cui il servizio viene effettuato.

Il problema dell'immagine, oggi come oggi, è di fondamentale importanza. Solo pochi anni fa il servizio ristorazione era rivolto essenzialmente a un pubblico privilegiato. Con il tempo il target si è allargato (self-service, minibar). Quale potrebbe essere, dott. Dotti, la ristorazione di domani? È possibile pensare alla salvaguardia di un tipo di servizio ad alto livello?

Uno degli elementi caratterizzanti il trasporto di viaggiatori per ferrovia, rispetto agli altri modi di trasporto, è il tipo di comfort che noi possiamo offrire alla clientela.
Poiché non è facilmente individuabile, un «rango» sociale prevalente degli utilizzatori, il nostro obiettivo è quello di ottenere il loro maggiore gradimento. In questo momento l'Azienda, nell'intento di migliorare il servizio e di renderlo sempre più accetto ai viaggiatori, sta mettendo in circolazione nuove vetture self-service sulle quali è prevista l'installazione di moduli «bistecchiera-friggitrice».
Con questi interventi pensiamo di aver colpito due bersagli: ampliare le possibilità di ristorazione e proporre modelli dietetici moderni.

Stiamo andando verso una ristrutturazione della rete abbastanza severa, ad esempio la chiusura dei rami secchi ed il cadenzamento degli orari, con lo scopo di potenziare il servizio sulla rete commerciale. Si sta insomma giungendo ad una riconversione delle risorse. In questa strategia è previsto un potenziamento anche del servizio ristorazione? e in quali termini?

La risposta a questa domanda non è facile, perché si tratterebbe di «indovinare» il gradimento dell'utenza ai nostri programmi futuri.
Ad esempio, l'orario cadenzato sulla relazione Roma-Milano previsto per il 1988 comporta tempi di percorrenza ridotti, quindi minor spazio complessivo per la ristorazione di tipo EXTRA, vale a dire con la preparazione a bordo di tutti i piatti.
Nell'ipotesi elaborata si è previsto di coprire con idoneo servizio di ristorazione le fasce orarie normalmente impiegate per l'alimentazione.

Quali sono attualmente i rapporti con la Compagnia Carrozze-Letti?

La Compagnia rappresenta per le FS un patrimonio di esperienza non indifferente nel campo della ristorazione.
Tuttavia la gestione quotidiana di 8 servizi di ristorazione EXTRA, 10 di NORMALE, 22 relazioni servite con self-service e circa 100 minibar sono una fonte inesauribile di problemi.
Posso affermare che i confronti con la CICLT sono quotidiani e sempre volti ad una comune ricerca di miglioramento dell'offerta.

(a cura di Marina Delli Colli)

Alla mensa di Roma San Lorenzo

Ma non è come a casa

Undici e 30 alla mensa del Deposito Locomotive San Lorenzo di Roma: c'è già il pieno. Molti sono seduti, molti fanno la fila: fino alle 14 il flusso sarà pressoché ininterrotto. L'odore dei cibi è forte, il rumore pure: non ci sono che uomini, eccetto le due cassiere. Quasi esclusivamente operai dell'Officina, sono tutti in tuta: ogni tanto spunta la divisa e il cappello di qualche agente del personale di macchina.

Mi guardano con sospetto, non sono abituati agli estranei: ormai si conoscono tutti, i vecchi si sono mescolati ai giovani e siedono insieme in lunghe tavolate (pochissimi i tavoli rimasti isolati): deve essere tempo di promozioni perché vedo fare più di qualche brindisi.

Superata la diffidenza, mi chiamano da un tavolo all'altro: tutti vogliono dire qualcosa, molti vorrebbero approfittarne per parlare anche d'altro. Renato Zanni, operaio qualificato, mangia in mensa quasi tutti i giorni: «Il segreto, dice, è mangiare in bianco, evitare sughi, fritture, altrimenti lo stomaco potrebbe risentirne. Le porzioni sono abbondanti ma un po' più di qualità non guasterebbe». Sergio Masserdo, anche lui un habitué: «Non si può dire che il cibo sia eccellente, però il menù è sufficientemente vario. Ma in una mensa, dice, il problema del cibo è secondario rispetto a quello dell'igiene che qui lascia a desiderare». Eriberto Poscente, macchinista «Conosco più di una mensa e posso dire che questa non è né migliore né peggiore di altre: il livello direi che è omogeneo e piuttosto basso ovunque. Il problema poi nasce la sera quando, essendo questa mensa chiusa, si è spesso costretti a uscire dallo scalo». Salvatore Minissare, macchinista: «La mensa migliore del Compartimento è quella di Orte (ce lo aveva detto anche il collega Poscente). Qui la qualità è discreta, il cuoco però dovrebbe abbondare meno in spezie e condimenti che spesso fanno rinunciare al piacere di un primo piatto». Guido Nardicchia, manovale, mangia in mensa da venticinque anni: «Io mangio bene, i pasti sono abbondanti, la qualità è buona e poi con quello che costa! Certo, la sera, a casa...». Francesco Barillà deve purtroppo rinunciare alla pasta che giudica scotta e mal condita. Le verdure crude poi non sono sempre ben lavate. Insomma, c'è chi è soddisfatto, chi meno, chi non lo è affatto ma questo ce lo aspettavamo come non ci ha sorpreso sentir dire da tutti, indistintamente, (ripeterlo a ogni intervista ci sembrava monotono), «... ma non è come a casa».

«Certo che non è come a casa — ci dice Sergio Taborri, Titolare del Deposito locomotive — tra il personale di macchina, gli operai dell'Officina e quello delle ditte appaltatrici che lavorano nell'impianto, la mensa serve giornalmente circa 500 pasti: in questo periodo, poi, che è chiusa quella dello scalo prenestino si arriva fino a un massimo di 650.

La pasta, pertanto, non può certo essere al dente e la qualità non può essere la stessa come se si cucinasse per 50 persone: il menu però è vario e ben combinato. Di settimana in settimana, infatti, il cuoco programma il menu giornaliero, dal lunedì al venerdì, che viene sottoposto al mio benestare e a quello dei delegati d'impianto». Così — gli domando — lei è una sorta di «assaggiatore platonico» dei cibi? «Diciamo che è il buon senso a guidarmi, cerco particolarmente di verificare che non ci siano pietanze tra loro incompatibili e di assicurare una certa varietà. Quanto alla funzionalità c'è da dire che, benché questa mensa abbia appena 10 anni, gli arredi sono stati sostituiti da altri più moderni e adeguati sia alle esigenze di chi mangia sia del personale di servizio.

Anche nelle cucine i macchinari obsoleti sono stati sostituiti e continuamente se ne acquistano di nuovi. Qualche problema lo abbiamo avuto in passato nel magazzino degli approvvigionamenti dove circolava qualche topo: ma ora, grazie a frequenti ispezioni sanitarie e alla sostituzione degli arredi di legno con altri metallici, il "pericolo" sembra superato. Insomma non si può dire che questa mensa non funzioni: io però una perplessità, tutta personale, ce l'ho e riguarda il buono pasto.

Ritengo che il buono dia arroganza a chi lo riceve e metta in soggezione chi lo presenta: sarebbe meglio pagare interamente quello che si mangia anche perché chi arriva tardi — e al personale di macchina succede di frequente — e volesse mangiar fuori, con il buono non ci fa proprio niente.

Certo, c'è la mensa di Porta Maggiore che è aperta anche il sabato e la domenica e la sera fino alle 22: ma i macchinisti che finiscono il turno oltre quell'ora però non hanno altra scelta che il panino (se sono stati previdenti) o qualche pizzeria nei dintorni. Più di una volta è capitato che il personale, non sicuro di poter mangiare, non se la sentiva di garantire il turno per il giorno successivo, con tutti i problemi che questo può comportare».

È quasi l'una: prima di intervistare il cuoco preferisco mangiare. Scelgo, fra tre primi, una pasta al ragù; per secondo, una bistecca con contorno di fagioli, un po' di formaggio, una pera e un'acqua minerale. C'era anche il pesce e carne cucinata in almeno altri tre modi: insomma un menu vario ed allettante come, invece, a casa mia capita raramente... La pasta, è vero, non è al dente ma la carne è ottima e altrettanto i fagioli. Finalmente conosco il cuoco: Remo Argili che è anche il responsabile della mensa. Autodidatta, come si definisce, viene da un'esperienza analoga svolta in un circolo ricreativo di Colleferro. Lavora qui da tre anni, è soddisfatto: in cucina, oltre due aiutanti, lavorano altre undici persone; gli ambienti sono grandi, i macchinari sufficienti. Mi conduce nel magazzino delle provviste: un vasto locale dove è approvvigionata una grande quantità di cibo, dotato di tre celle frigorifere per la verdura, la carne e il formaggio e un grande surgelatore per i cibi surgelati. Ci raggiunge la signora Sandra Mari, che avevamo già visto alla cassa e che si occupa della parte amministrativa. «Lavoro qui da 14 anni e sono passata sotto parecchie gestioni. Mi trovo bene, il lavoro mi piace, i ferrovieri ormai sono amici». Con una praticità tutta femminile mi dice però che, a suo parere, gli ambienti cucina sono «troppo» grandi e perciò dispersivi: il personale non può così che occuparsi di una cosa per volta con notevoli perdite di tempo. È poi i macchinari necessiterebbero di una manutenzione più assidua per evitare che una volta rotti se ne resti senza per parecchi giorni. La Mari ha cominciato questo lavoro giovanissima ma non ne è affatto stanca. Si augura di continuare ancora per molti anni: questo significa che i ferrovieri del Deposito potranno contare sul suo sorriso cordiale e «familiare» ancora per molto.

Anna D'Angelo

La nostra inviata a colloquio con alcuni frequentatori della mensa di Roma San Lorenzo

Alla mensa di Firenze S.M.N.

La tavola dei miracoli

La chiuderanno presto per ristrutturarla, ma intanto continua a funzionare a pieno ritmo. La mensa della stazione di Firenze S. Maria Novella (gestita direttamente dal DLF) sforna 650/700 pasti al giorno. È aperta ai ferrovieri e ai soci DLF dalle 11 alle 15 e dalle 18 alle 22 (ma per agenti con problemi di turno serve pasti anche fuori orario). Ci lavorano ventidue persone a tempo pieno e due part-time, tutti qualificati o comunque con una lunga esperienza nel settore: in cucina un cuoco, una sottocuoca e tre minestraie, poi le banconiere, ecc. Anche se ha fatto il suo tempo, offre servizi diversificati e con 1.000 lire più il buono pasto, il ferroviere in servizio può scegliere tra il Self-Service, la Tavola Calda e il Ristorante.

Abbiamo parlato dei problemi (tanti) e del futuro (prossimo) della mensa principale di Firenze con la Responsabile.

Ventiquattro anni, diplomata Dietista, Rossana Arridi dirige la mensa di Firenze S.M.N. da sette mesi, dopo aver diretto per un lungo periodo la mensa dell'Officina di Porta a Prato. Preparata, soddisfatta del suo lavoro («con la disoccupazione che c'è in giro — dice — un posto come questo bisogna tenerselo caro»), per nulla condizionata dalle responsabilità, Rossana Arridi è l'esempio di quella leva di giovani che lavorano volentieri e bene e per questo vorrebbero cambiare le cose che non vanno.

«Qui da noi c'è un grosso problema da risolvere che è quello della cucina. Una sola piccola friggitrice, un solo forno, pochi piani di lavoro... Un'attrezzatura del genere potrebbe andar bene per non più di 300 pasti al giorno, mentre invece ne sono richiesti più del doppio, e a risentirne, naturalmente, è la qualità del cibo. Con strutture più adeguate le cotture potrebbero essere ultimate via via che si smaltiscono i piatti con evidenti vantaggi per tutti. Quello che si mangia, la sua qualità, è il risultato del lavoro e delle strutture che ci sono dietro».

Insomma, il vero neo è la cucina? «Sì, e le conseguenze più sgradevoli non sono tanto per i ferrovieri che utilizzano la mensa, quanto per il personale che ci lavora. L'ambiente è piccolo e male areato (l'unica presa di luce e di aria è sul soffitto... e corrisponde al marciapiede di stazione e quando d'estate bisogna tenerla aperta perché manca l'aria ci sono ovvi problemi anche d'igiene). Lavorarci è davvero pesante, tanto che chi è venuto a sostituire per qualche tempo il personale di cucina, si è sempre stupito di come si potesse lavorare mesi, anni, in quelle condizioni».

Lei quali interventi suggerirebbe per migliorare il servizio? «La mensa sarà presto chiusa per consentire la ristrutturazione di cui ha bisogno. C'è quindi già un progetto. Comunque mi sembra che prima di tutto bisognerebbe intervenire sulla collocazione della cucina, di modo che si affacci a livello strada. E poi si dovrebbe eliminare il servizio Ristorante».

Attualmente è un servizio molto richiesto? «Soprattutto dai ferrovieri meridionali che si trovano lontani da casa e allora preferiscono il servizio a tavola nella saletta Ristorante che è riservata ai soli ferrovieri in servizio, per stare tra loro a chiacchierare senza la fretta del self-service. Ma dal punto di vista gestionale, non c'è dubbio che sia uno spreco di spazio e di energie».

Ha mai registrato qualche lamentela? «Le lamentele ci sono. Ma più sulla quantità del cibo che sulla qualità, anche se le porzioni sono misurate sulle norme dietetiche».

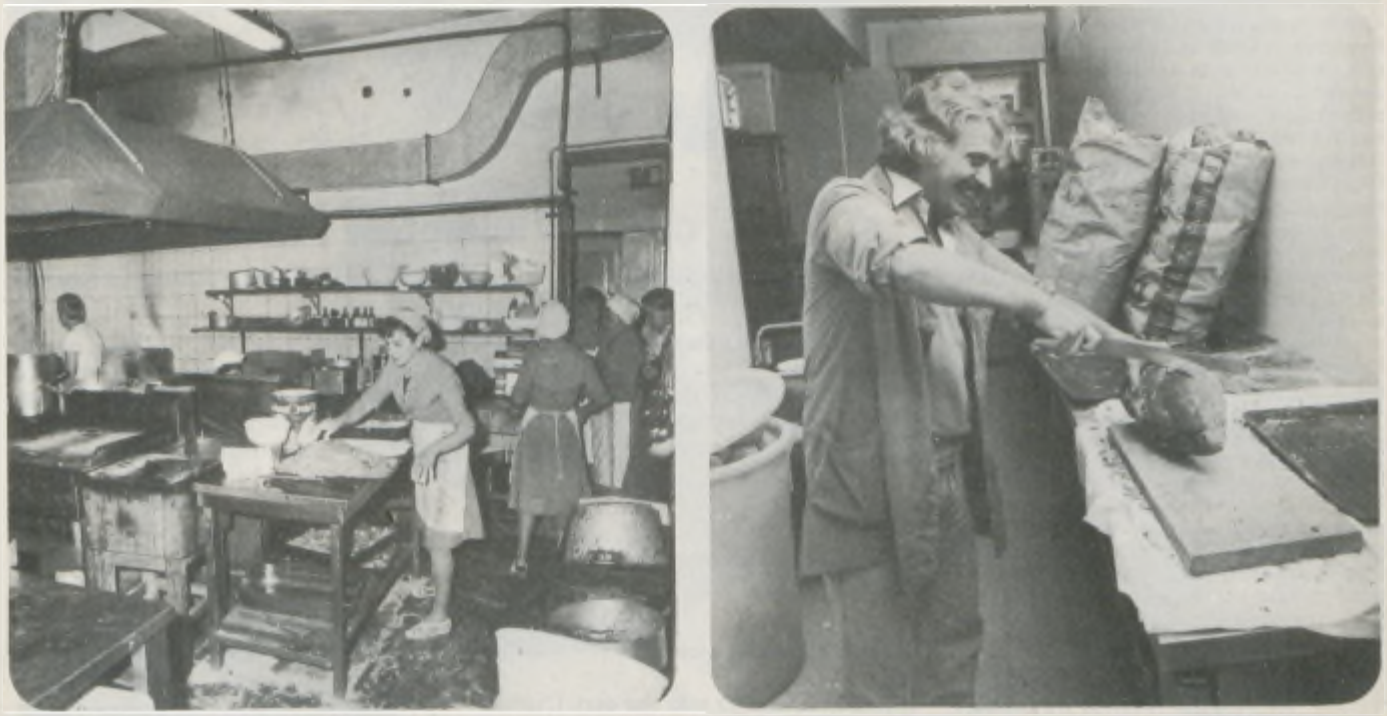
Come si trova alla mensa di Firenze S.M.N. dopo l'esperienza all'Officina di Porta a Prato? «Sul piano personale, proprio perché giovane e donna, ho trovato qualche difficoltà d'inserimento che qui non ho trovato. Ma anche a Porta Prato, dopo i primi tempi, sono stata bene accettata. Sul piano professionale, invece, devo dire che lì si lavora meglio: la cucina è molto grande e bene attrezzata perché la mensa è stata rifatta qualche anno fa. In ogni caso, si tratta di un lavoro di grossa responsabilità».

Qual è la mensa preferita dai ferrovieri fiorentini? «In genere scelgono per consuetudine o per comodità. E magari preferiscono venire qui in stazione piuttosto che in un'altra mensa dove si mangia meglio».

E le sue prospettive professionali? «Ma, gliel'ho detto, questo è un lavoro di responsabilità, un buon lavoro. Ed è per questo che mi sono preparata. Insomma, non avrei proprio nessun motivo per lasciarlo».

Prima di intervistare Rossana Arridi, da brava cronista mi sono messa in fila al self-service. Come ferroviera in servizio, ma priva di buono pasto, ho speso L. 6.200 (prezzo fisso), per un pranzo completo escluse le bevande. Ho potuto scegliere tra 4-5 primi, 5 secondi cucinati, 3 piatti freddi, numerosi contorni. Certo, il minestrone, il coniglio arrosto e le patate non saranno state come quelli che avrei potuto mangiare da Sabatini, il più noto ristorante di Firenze. Senza esaltazioni gastronomiche, ma anche senza sforzo, nel piatto non ho lasciato nulla. Dopo l'intervista, però, mi è venuto un dubbio: dalla cucina della mensa di Firenze S.M.N. non escono pasti, escono miracoli. Presto, tutto questo cambierà. E forse, chissà, Sabatini dovrà temere la concorrenza...

Tiziana Gazzini



La cucina della mensa di Firenze S.M.N. e un addetto della mensa di Firenze Romito

La ristorazione indiretta

Ma in ferrovia c'è anche la ristorazione indiretta, cioè a dire quando la mensa non c'è, il personale FS può fare ricorso a ristoranti convenzionati. L'introduzione di questa importante innovazione è avvenuta con l'art. 12 della legge 10 luglio 1984, n. 292, che ha autorizzato l'Azienda FS a istituire il servizio sostitutivo di mensa a finalità aziendale. Con tale strumento legislativo la ristorazione indiretta prevista per il personale in turno di servizio va così ad integrare il tradizionale e primario servizio di mensa.

Il sistema di mense aziendali trova fondamento nella legge 348 del 1973. Con questa legge, infatti, l'Azienda ha creato una capillare rete di assistenza al personale nei punti di sua maggiore concentrazione. Attualmente le mense operanti e in procinto di entrare in esercizio sono 276 ed erogano circa 60.000 pasti giornalieri. Il limite posto dalla legge 348/1973 per istituire una mensa è di cinquanta potenziali utenti che corrispondono, generalmente, ai punti di media e grande concentrazione. In confronto ai vecchi refettori, sommariamente arredati con tavoli e panche per la consumazione di pasti portati da casa, le mense ferroviarie sorgono in locali appositamente attrezzati dove si conservano e preparano le derrate, e si confezionano, distribuiscono e consumano i pasti.

La legge del 1973 aveva un limite: non prendeva in considerazione i lavoratori impegnati in impianti che non avessero una sufficiente concentrazione di personale. Era evidente una certa disparità di trattamento tra ferrovieri che potevano avere a disposizione una mensa e altri che, per mangiare, dovevano fare ricorso alla ristorazione di mercato.

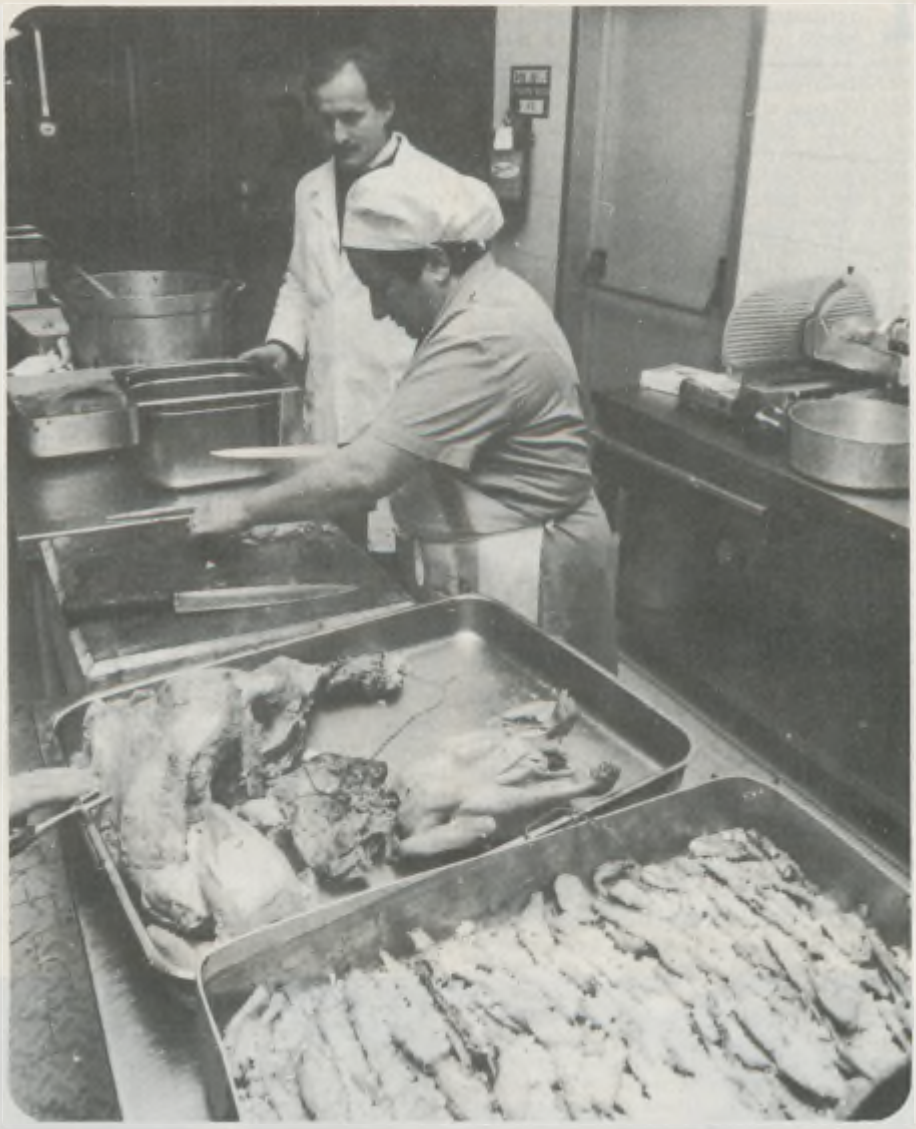
Questa lacuna è stata colmata dalla previsione legislativa, la quale ha un fondamento di sostegno per il lavoratore e non il carattere di pura assistenza sociale. È quindi evidente che, in sede di applicazione, non dovrà essere snaturato il suo fine.

Analizzando l'articolato legislativo si deduce che l'Azienda può istituire il servizio sostitutivo di mensa aziendale solo in due casi: 1) quando la mensa aziendale esistente in una determinata località è temporaneamente chiusa per una qualsiasi ragione; 2) quando nella località considerata esiste un gruppo di personale ferroviario in servizio, inferiore alle 50 unità per cui è impossibile l'istituzione di una mensa aziendale. Pertanto la legge prevede due tipi di ristorazione indiretta. Il primo di carattere temporaneo, per il tempo necessario al ripristino della mensa, il secondo a tempo indeterminato.

La composizione del pasto-tipo, il prezzo e l'onere derivante da eventuali disavanzi di gestione dei servizi sostitutivi restano quelli stabiliti per le mense a finalità aziendale.

Il servizio sostitutivo di mensa, sia a tempo determinato che indeterminato, viene reso operante con la stipula di apposita convenzione con i caffè ristoratori e i ristoranti ubicati nei pressi degli impianti ferroviari.

Gastone De Gennaro
del Servizio Personale



Come si mangia a Prato

Rispondono Luciano Segabinazzi, Capo Stazione, e Massimo Tozzi, Assistente di Stazione

Come si mangia alla mensa di Prato?

«Dai primi di novembre si mangia benissimo. La nuova mensa del DLF appena inaugurata ha una cucina da ristorante».

Qualche esempio?

«L'altro ieri abbiamo mangiato pappardelle alla lepre».

Forse meglio che a casa...

«Forse sì. Speriamo solo che duri. L'unico dubbio è che i due fratelli che l'hanno in gestione stiano facendo del loro meglio adesso, agli inizi, per crearsi la "clientela" e poi, magari tra qualche mese... niente più pappardelle alla lepre. Ma staremo a vedere. Intanto si va a mensa davvero volentieri. E poi non c'è paragone con quelle di Firenze o di Pistoia (che è già meglio di Firenze). Probabilmente questo dipende anche dal fatto che l'impianto di Prato non è molto grande e la misura familiare aiuta la gestione della mensa. Il DLF conta di realizzare in futuro nei locali sotto la mensa, anche una sala attrezzata con servizio di pizzeria per i soci».

Insomma, la stazione di Prato è quasi un'oasi gastronomica.

La parola all'esperto

Attenti al condimento

Uno dei punti più delicati della ristorazione collettiva è la frittura. Va bene le strutture: si frigge meglio con strumenti e in spazi adeguati e moderni. Ma con che cosa si frigge? Gli olii sono tanti e ogni tipo ha le sue caratteristiche. In un mondo del lavoro in cui la ristorazione collettiva non è più una scelta, ma una necessità produttiva e anche una nuova formula sociale, l'industria alimentare si sta uniformando alle nuove esigenze.
Ne abbiamo parlato con la Dott. Alissa Mattei che dirige il laboratorio chimico della Carapelli S.p.A., una delle più grandi e affermate aziende olearie e alimentari nazionali.
«È vero. I nuovi campi di ricerca delle industrie del settore alimentare si stanno rivolgendo proprio ai problemi della ristorazione collettiva, e prima di tutto proprio ai problemi dell'olio».

Qual è la situazione attuale?

«Nelle mense, nei ristoranti, ma anche nelle industrie che producono, ad esempio, patatine fritte, gli olii più usati sono quelli di soja e di colza che sono anche i più pericolosi. Le sostanze nocive che si sviluppano nel corso della frittura restano "attaccate" al cibo che poi viene ingerito: non è che restano nell'olio... E poi, una stessa partita d'olio nella ristorazione collettiva serve in genere per più fritture, aumentando i rischi e la nocività degli alimenti. L'olio di soja, diversamente da quanto si dice in certe campagne pubblicitarie, è comunque rischioso. È un alimento che non ha nulla di dietetico. Anzi...».

Non mi pare, però, che il lancio dell'olio di soja come dietetico sia molto generalizzato.

«Naturalmente, perché le aziende leader del settore oleario stanno promuovendo una campagna d'informazione del tutto diversa, diretta a sollecitare l'attenzione dei consumatori sui rischi dell'alimentazione industriale e nello stesso tempo stanno lavorando per ridurre, eliminare questi rischi».

Per esempio?

«Studiando un olio appositamente destinato alla ristorazione collettiva. Un olio che sfrutti le risorse mondiali: come la soja e la palma che sono materie prime molto diffuse e a bassa costo».

Ma la soja non era nociva?

«La ricerca consiste proprio nell'arrivare a un prodotto industriale, quindi a basso costo e realizzabile in grandi quantità, che però sia privo dei rischi attualmente collegati agli olii abitualmente usati nella alimentazione collettiva. Lavorando la palma, poi, le materie di scarto potrebbero essere usate come basi in altri settori dell'industria, da quella cosmetica a quella farmaceutica».

Insomma, con la scusa della salute dei consumatori, un grosso affare...

«È la logica dell'industria. Il punto, comunque, è un altro. L'industria italiana sta tentando di recuperare il ritardo che la divide da quella europea già molto avanti nella ricerca, nella produzione (ma anche nella legislazione) di alimenti industriali».

Allora i ferrovieri francesi quando vanno a mensa mangiano un fritto più sano dei ferrovieri italiani?

«Sicuramente sì».

(a cura di Tiziana Gazzini)

Un letto accanto ai binari

A colloquio con Gabriele Ruoppolo
Vice Direttore Generale FS

Una volta si chiamavano dormitori. Poi venne l'epoca dei Ferrotel. Ma col nome è cambiata anche la realtà? I problemi e il futuro di un importante settore dei servizi destinati ai ferrovieri.

Non sempre i ferrovieri, ing. Ruoppolo, si dichiarano soddisfatti dei Ferrotel. Sostengono che il nuovo nome nulla ha cambiato della vecchia realtà dei dormitori.
Obbiettivamente, qual è la situazione?

Mi consenta di non concordare sul valore statistico che lei sembra attribuire all'iniziale «non sempre» e che, evidentemente, la induce a generalizzare nella seconda affermazione.
È da molto, e cioè dagli anni '70 o ancora prima, che l'impostazione progettuale degli impianti destinati alla sosta ed al riposo del personale fuori sede è del tutto consona a moderni ed adeguati criteri di comfort, sia nelle soluzioni funzionali ed estetiche, sia negli standard di finitura.
Possono, quindi, dirsi assolutamente prevalenti gli impianti con l'attuale camera tipo, conforme alla normativa sui requisiti igienico-ambientali dei locali ad uso abitazione, ad un letto, con annesso servizio indipendente e completo, anche di doccia, con pavimenti, infissi, rivestimenti che, sia pure in una linea razionalmente sobria, giustificano, nella denominazione, l'assimilazione alle strutture alberghiere.
Non è nemmeno infrequente, laddove giustificata dalle dimensioni del ferrotel, l'esistenza di ambienti comuni (sala soggiorno, saletta giuoco, T.V.) ricavati al piano terreno, intorno all'atrio, in aggiunta al locale per refettorio, che un tempo era l'unico offerto.
Direi, perciò, che il cambiamento di denominazione si sia imposto per una mutata realtà più che per l'affermazione di una nuova linea di indirizzo, che già da tempo le F.S. seguivano con tutto il possibile impegno consentito dalla insufficienza di disponibilità finanziaria, alla quale è sostanzialmente da attribuire la mancata tempestiva eliminazione delle carenze avvertite in più settori.
I vecchi dormitori sono stati interessati da radicali lavori di ristrutturazione, che talvolta non hanno potuto cancellare del tutto gli inconvenienti di fondo (stanze a più letti, servizi comuni per ogni piano) o caratteristiche costruttive del passato, oggi inadeguate. Ciò per vincoli di natura tecnica insuperabili o per l'accennata limitazione di fondi, che non infrequentemente costringe anche a rinviare interventi di rinnovamento negli impianti di nuova concezione ma di più lontana costruzione.

Una carrozza TEN
e a sinistra l'Orient-Express in partenza: anche gli alberghi su rotaia si dividono in classi

Ritengo che a tali casi possano riferirsi fondati motivi di insoddisfazione del personale.

I Ferrotel non sono molti, spesso sono distanti dai posti di lavoro, non sempre i posti letto sono sufficienti. Anche questo viene ripetuto abbastanza di frequente. Sono previsti, in tempi relativamente brevi, piani di potenziamento di questo servizio così importante per il personale ferroviario, spesso costretto a turni molto pesanti su e giù per l'Italia. E se sì, quali sono?

Generalmente i Ferrotel sono ubicati nell'ambito della sede ferroviaria o nelle immediate adiacenze. A tutto il personale dei treni, a quanto mi risulta, è assicurato il posto letto per gli intervalli da trascorrere fuori residenza nei turni di servizio, con ricorso, laddove si è reso necessario, sia pure in via temporanea, alle strutture alberghiere.
Ferrotel di maggiore rilievo sono in avanzata costruzione o in via di ultimazione: a Torino 84 camere; a Grosseto 81 camere; a Napoli C.le 156 camere; a Reggio Calabria 45 camere; a San Nicola di Melfi — nell'Officina Grandi Riparazioni — 60 camere; a Napoli C.F. 30 camere; a Roma Casilina 34 camere.
Sono, queste, realizzazioni consentite dal Piano Integrativo che, dopo tanti decenni, dal periodo post-bellico, di assoluta insufficienza di investimenti, consentono per la prima volta incisivi programmi di potenziamento e di ammodernamento della Rete F.S. Con tale Piano al miglioramento degli ambienti di lavoro si sono potuti sinora destinare 130.000 milioni di lire che, a seconda del grado di priorità degli interventi, in parte sono stati utilizzati anche per la costruzione di Ferrotel di minori dimensioni e per un conveniente miglioramento di vecchi dormitori.
A carico dei fondi del 2° rifinanziamento del P.I. (legge 887/85) è prevista per il settore ambiente di lavoro una ulteriore spesa di 120 miliardi. Sempre a carico dei fondi del Piano Integrativo, per il personale di nuova assunzione lontano dai luoghi di origine, celibe o in attesa di definitiva sistemazione, si realizzano moderne e confortevoli case albergo: a Novara per 49 posti letto; a Torino Lingotto per 100 posti letto; a Milano Sm.to per 196 posti letto; a Bologna Arcoveggio per 92 posti letto.
Inoltre, nella costruzione del F.S.A. di Taranto è prevista la realizzazione di un Ferrotel, anche con caratteristiche di casa albergo, di 32 camere.

Si è parlato di potenziamento, però nella nuova strategia aziendale è evidenziata la necessità di ristrutturare la rete, ad esempio con la chiusura dei rami secchi. Lei ritiene che i Ferrotel situati su quelle linee subiranno la stessa sorte? Sono previsti, se la risposta è affermativa, piani di riuso o comunque soluzioni alternative?

Premesso che è più esatto parlare di riclassificazione del servizio, voluta dalla legge, su linee di esclusivo interesse locale con

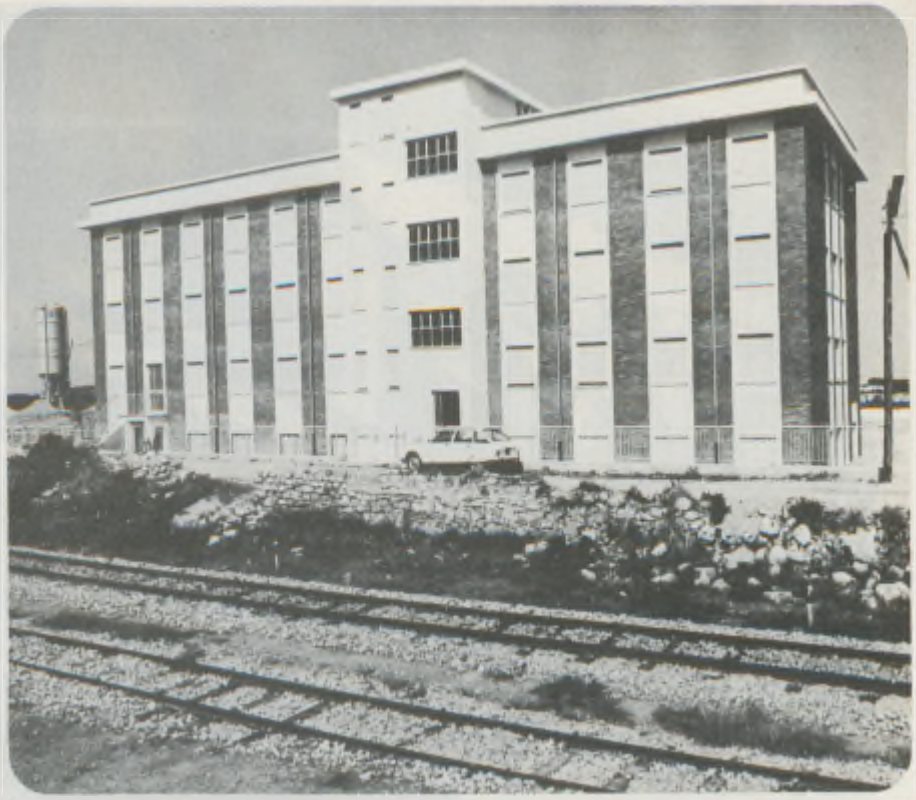
segue ▶

traffico scarso o pressoché nullo, è da precisare che la sospensione delle circolazioni viaggiatori è per ora prevista su brevi estese, che si diramano prevalentemente «ad antenna» dalle linee principali, sulle quali i Ferrotel, in relazione alle necessità, non esistono o hanno dimensioni assai ridotte.
Per tali linee, il Ministro ha disposto che gli impianti di qualsiasi tipo fino ad eventuale diversa determinazione siano mantenuti inalterati, anche se inattivi.

A prescindere dai Ferrotel, è possibile, ing. Ruoppolo, conoscere i piani di potenziamento previsti in merito a strutture di servizio altrettanto importanti quali le mense, gli spogliatoi, le scuole professionali ecc.?

Per tali strutture accessorie, che nei nuovi impianti trovano, per ampiezza e per modernità delle caratteristiche costruttive, tutto il necessario respiro per il dovuto comfort del personale, in aggiunta agli interventi consentiti dai fondi del Piano Integrativo, viene stanziata annualmente la somma massima consentita dalla parte ordinaria del bilancio per colmare carenze con nuove costruzioni, per ristrutturazioni, per ampliamenti, per adeguamenti alle norme igienico sanitarie. Per le mense, ad esempio, nell'esercizio in corso è stata erogata la somma di 5.000 milioni di lire, per interventi a Firenze via Alamanni, nel D.L. di Reggio Calabria, a Tortona, a Sondrio, a Tarvisio, a S.G. Nogaro, a Villa Opicina, a Livorno C.le, a Roccella Jonica, a Roma Tuscolana, a Foligno P. Ancona, a Piacenza, a Fidenza, a Parma, ad Arona, a Firenze via Dolfi, nella S.R. di Foggia, a Taranto ed in altre località.
Per le Scuole Professionali sono in corso di realizzazione, per l'importo complessivo di circa 6.700 milioni di lire: la 1ª fase del Fabbricato «Residenza» del centro istruzione professionale di Foggia; la costruzione di un centro per l'istruzione professionale a Messina; l'ampliamento della scuola professionale di Bolzano; la 2ª fase dell'edificio «Residenza» del centro per l'istruzione professionale di Foligno.
Inoltre, dopo un complesso iter per l'ottenimento del benestare urbanistico, è stata recentemente approvata la spesa di 8.700 milioni di lire per la realizzazione di un centro nazionale interservizi per l'istruzione professionale in Roma, località S. Agnese, costituito da un edificio foresteria con 123 posti letto, vasti locali di soggiorno, servizi e mensa, nonché da un edificio scuola per 300 allievi con annessi locali per laboratorio, biblioteca, servizi ed uffici.
Con il 2° rifinanziamento del Piano Integrativo, sono stati destinati ulteriori 10 miliardi di lire per il completamento degli interventi in corso e per altri in corso di definizione.

(a cura di Marina Delli Colli)



Dal dormitorio al fer-ostel

di AURELIO MINONNE

Dagli alberghi di lusso di *Professione reporter* ai dormitori sottoproletari di *Blow up*, Michelangelo Antonioni ha esplorato gli estremi dell'universo composito del riposo fuori domicilio. Nel mezzo, con gli ostelli e le locande, le pensioni ed i ricoveri, c'è anche il Ferrotel. Con un neologismo di fresca memoria e di simpatica portata semantica, si definiscono così quelle dipendenze delle stazioni e dei depositi attrezzate per accogliere i ferrovieri in transito durante lo svolgimento dei turni di servizio. Lo scenario è forse troppo arido per sperare che il cinema se ne serva a fini estetici, eppure la ricchezza dei motivi psicologici, sociologici, umani in senso ampio, potrebbe fare di un Ferrotel un laboratorio permanente per svolgervi, a scelta, indagini sperimentali sul comportamento umano o sulla sua neurofisiologia, composizioni epiche sul sonno dei giusti o sulle notti che portano consiglio, trame romanzesche sul Garrone deamicisiano cent'anni dopo o sui cent'anni di ferrotelica solitudine in Bassa Padania, considerazioni etiche, infine, su un servizio che, per assicurare comfort a tutti, lo nega in buona parte ai suoi esecutori.

Le preistoriche civiltà della terra e della caccia, della pesca e dell'utensile uniformavano i ritmi di attività e di riposo a quelli naturali del giorno e della notte. La nostra civiltà, invece, ha prodotto profondi rivolgimenti dell'assetto sociale. A livello tecnologico, esistono impianti (raffinerie, altiforni, acciaierie) che richiedono processi di lavoro continuati ininterrottamente nell'arco delle 24 ore. A livello economico, la logica del profitto, sia pure emendata dalle garanzie offerte dal Welfare State, richiede che macchine e addetti producano al massimo della loro capacità. A livello sociale, infine, è sempre più crescente la domanda di fruire senza soluzione di continuità dei servizi sociali di primaria importanza (assistenza medica, trasporti, sicurezza) e con pause limitate di quei servizi di più dilazionabile urgenza (uffici pubblici, banche, esercizi commerciali).
Al fondamentale servizio del trasporto contribuiscono non poco, come si sa, i ferrovieri e, tra questi, personale di stazione, personale di macchina e personale viaggiante sono esposti alle fatiche inenarrabili del lavoro a turni (diurno, serale e notturno). Scrive Alberto Zani in un articolo

Il Ferrotel di Sulmona e nella pagina accanto il retro del Ferrotel di Golfo Aranci in Sardegna. Con il Programma Integrativo sono stati per il momento destinati 130 miliardi per il miglioramento degli ambienti di lavoro

dedicato ai ritmi circadiani del corpo umano e alle loro oscillazioni neuropatologiche nel lavoro a turni: «anche se la rotazione turnistica risulta in un miglioramento delle condizioni di vita della società, è imperdonabile dimenticare che questa disturba la vita dei singoli lavoratori (e delle loro famiglie) che producono il servizio». Ma non basta, evidentemente, ricordarsi che un capostazione passa ottanta notti all'anno davanti a un banco di apparati centrali, né che un macchinista ne passi forse di più dentro una rumorosa cabina di guida e far sorridere compiaciuti capistazione e macchinisti. Il problema della desincronizzazione, per queste categorie di lavoratori, ed i problemi familiari e sociali che ne derivano, sono di quelli cui occorrerà porre mano con coraggio e fantasia prima che sia possibile.

Intanto, finché i turni organizzeranno il lavoro dei ferrovieri, si presenta la necessità di ridurre più che si può i disagi che sono loro strettamente connessi. Vanno in questa direzione, evidentemente, le mense, gli spacci, i dormitori annessi ai luoghi di lavoro.

Senza i sorridenti lift, senza le procaci cameriere al piano, senza i generosi fattorini, il nostro Ferrotel è molto meno squallido di quanto si possa credere. Camere dignitose, lenzuola sempre pulite, bagni e docce ai piani: sarebbero l'ideale per i giramondo con portafogli un po' sgonfio. Le camere sono offerte a ore: dalle 16 alle 23 ad una coppia (di macchinisti, *honny soit qui mal y pense*) in partenza col Salentino, dalle 23 alle 5 del mattino ai milanesi che riportano a casa l'Espresso del Levante, dalle 6 a mezzogiorno ai marchigiani che ne sono appena scesi. Ma sono ore in cui si dorme, dopo un viaggio stressante o prima di un tuffo nel maltempo, in cui c'è poco tempo per raccogliere i propri pensieri, in cui non ce né per nulla per l'amore. E siccome, Amleto principe di Danimarca ce l'insegna, dormire è un po' morire, e siccome la enigmistica sfinge che è in ciascuno di noi presto farebbe a mutare dormitorio in dormortorio, e siccome, infine, *nomina* (i nomi) *sunt* (sono) *numina* (le cose che definiscono), come volevano certi accademici disputatori settecenteschi, ecco che il dormitorio, divenendo Ferrotel, si è ingentilito non poco.

E, infatti, mi raccontava, un cuccettista veneziano in un Ferrotel viennese ci aveva portato la giovane famiglia, offrendo a moglie e figli la possibilità di vedere l'imperiale cuore d'Europa, a se stesso quella di separare una volta almeno l'immagine di un dormitorio da quella del lavoro, e al dormitorio, finalmente, quella di misurare sulla normalità di un vacanziere la differenza tra il giorno e la notte.

Quale sarà il prossimo passo? Io troverei non poco divertente vedere un capotreno col suo borsone nero tappezzato di adesivi collezionati nei vari Ferrotel, o un macchinista che possa innaffiare ogni quattro-cinque giorni i suoi gerani sui davanzali delle sue quattro-cinque camere d'hotel. E non sarebbe rilassante, aggirandosi nei corridoi di un dormitorio, imbattersi solamente in facce stanche sì ma giovani? Non sarebbe nemmeno difficile. Occorrerebbe, diciamo dopo una ventina d'anni di turni, far passare ai ferrovieri meno giovani tutte le notti a casa loro. Il dormitorio potrebbe cambiare ancora nome. Sarebbe, sotto le insegne dei giramondo e del sacco a pelo, un Fer-ostell.

Aurelio Minonne

LE VOCI DI FUORI

SULLA STAMPA

Il Gazzettino

Il vostro scimpanzè vuole conoscere il mondo? Nessun problema: mettetegli in valigia l'indispensabile, prenotate un posto su un rapido, e buon viaggio. Altrettanto serenamente potrete affrontare uno spostamento in treno in compagnia del vostro San Bernardo, di una banda di gatti randagi, di un'aquila o di un avvoltoio: le Ferrovie dello Stato lo prevedono e nessuno troverà nulla da eccepire. Azzardatevi però a mettere piede in uno scompartimento reggendo un pulcino e saranno dolori: il pennuto in questione sarà forse libero di viaggiare in aereo, in macchina o in bicicletta, ma in treno non se ne parla. I regolamenti ferroviari prevedono infatti che si possano portare con sé — purché chiusi in ceste e gabbie — gli animali più disparati, comprese scimmie, uccelli, ma escluso qualsivoglia pennuto catalogabile sotto la voce «pollame». In compenso in treno è possibile portarsi la bicicletta, il motorino e anche l'automobile. Quanto ai bagagli, il limite massimo perché sia consentito tenerli con sé nella carrozza sarebbe di 20 chili, ma chiunque abbia avuto occasione di viaggiare incastrato tra valigioni voluminosi come armadi a due ante, sa che a questo proposito le Ferrovie dello Stato chiudono benevole un occhio. Dove non arriva la tolleranza degli addetti provvede l'apposito reparto bagagli con tariffe che sono esposte agli sportelli. Gli ansiosi costretti a separarsi dai loro bagagli potranno assicurarli presso lo sportello «Spedizione bagagli». Consapevole del fatto che sono in molti a non conoscere questi ed altri regolamenti ferroviari e, ciò che è peggio, le agevolazioni previste, l'Unione Consumatori ha redatto un sintetico Vademecum ad uso dei viaggiatori, prezioso soprattutto per risparmiare qualche lira.

La Nazione

Do una risposta pubblica a una lettera privata perché considero l'argomento proposto da un lettore alla stregua di una questione di etica generale piuttosto che una mera e particolare faccenda di categoria. Animato da fine ironia, il lettore si chiedeva se i giornalisti italiani abbiano già preso il lutto per essere stati esclusi, nel quadro della recente legge finanziaria, dai benefici delle riduzioni ferroviarie... Non sono autorizzato a rispondere a nome dei giornalisti italiani, ma mi limito a dire la mia. Sopprimendo il beneficio della riduzione ferroviaria, il governo non ha tolto niente né defraudato nessuno. Ha invece corretto un palese, anche se comprensibile, favoritismo. Non capisco quindi perché dovremmo prendere il lutto. Quando un giornalista viaggia per servizio è l'azienda da cui dipende che gli paga le spese. Non si vede perché, quando il giornalista si sposta per i comodi suoi, lo Stato gli debba pagare il biglietto del treno. Vedo anzi nella decisione governativa, insieme alla recuperata equità di trattamento un solido vantaggio per tutti noi. Si potrà finalmente dire, senza provare imbarazzo, al compagno di scompartimento che, a differenza di noi, ha pagato il biglietto intero, che i treni italiani fanno pietà. Il beneficio dello scontrino ci escludeva fino a ieri dai doveri della sincerità. Anche il pudore, come i treni, ha le sue coincidenze.

Il Giorno

Almeno in un futuro prossimo i treni continueranno probabilmente a non avere il passo del ghepardo. E certamente, sempre a breve scadenza, non vedremo sui nostri tracciati ferroviari la sagoma del convoglio elettromagnetico delle Ferrovie giapponesi. Ma — è stato assicurato nel corso di una conferenza stampa nella sede milanese del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani — il programma contenuto nella legge istitutiva dell'ente delle Ferrovie dello Stato contiene non poche novità... Che cosa ci dobbiamo aspettare allora nel giro di un paio d'anni? Nel settore viaggiatori, l'alta velocità commerciale, il «cadenzamento» degli orari sulle linee più importanti e la puntualità. Per quanto riguarda i merci, i tecnici della strada ferrata si propongono di «riorganizzare il servizio in termini economici e di efficienza sul treno completo», un potenziamento del «combinato» (treno più altri mezzi) e del cosiddetto «intermodale».

L'Unità

Le proiezioni sulle comunicazioni in versione 2000 prevedono un incremento più che notevole di viaggiatori e merci, che però non si riserverà in dosi simili sugli aerei, le ferrovie, la strada e il mare. A politica invariata, presupponendo cioè che tutto grosso modo rimanga com'è, ci saranno grossi sconvolgimenti negli equilibri tra questi settori... Senza un'inversione di tendenza significativa le FS italiane sono destinate a diventare una piccola cosa, che, tanto per fare un esempio, a mala pena riuscirà a trasportare il 5% delle merci (ora è all'11% circa). Cioè tutta la ferrovia diventerebbe un gigantesco ramo secco con un'enorme quantità di gente che ci lavora intorno: già oggi per ogni chilometro di binario ci sono tredici ferrovieri... L'obiettivo immediato è quindi quello di non andare fuori tempo massimo, di non farsi staccare da chi corre di più e presenta un'immagine vincente.

a cura di Maria Guida

BASTA CON LE DONNE-MACISTE

Le donne che aspirano a diventare manovali delle Ferrovie dello Stato non dovranno più avere bicipiti d'acciaio, oppure non saranno più costrette ad allenarsi nelle palestre di sollevamento pesi. È stata, infatti, abolita la cosiddetta «prova di forza», quella che imponeva di sollevare carichi per un centinaio di chili circa. Secondo il peso alzato, poi, venivano assegnati punteggi crescenti e, di conseguenza, le donne scendevano ai posti più bassi delle graduatorie, anche se alla precedente prova scritta avevano riportato punteggi abbastanza alti. Per annullare questa evidente penalizzazione, rispetto agli uomini, le esponenti del «Coordinamento femminile della Federazione trasporti» della Cgil si sono battute per anni. I loro sforzi sono ora stati premiati.

Il Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, nell'ultima riunione, ha infatti approvato una delibera che cancella dalle prove d'esami la prova «ergometrica», quella cioè che serviva a misurare la capacità di sollevare i pesi. A questa decisione il «parlamentino» delle Ferrovie è pervenuto anche per i consigli degli esperti del Ministero del Lavoro che, dopo aver sentito anche il parere del «Comitato Nazionale di parità fra i due sessi» della Presidenza del Consiglio, hanno suggerito ai colleghi dei Trasporti di abolire la «prova di forza» che — dicono — «pone le candidate in posizioni svantaggiate, rispetto agli uomini, provocando, quindi, un indiretto carattere discriminatorio». Ora le Ferrovie, anche per evitare possibili ricorsi giudiziari, hanno deciso di eliminare la contestata prova. Il provvedimento riguarderà sia i concorsi futuri per la qualifica di manovale, sia quelli in corso di svolgimento. In particolare, le donne che hanno presentato la domanda per partecipare ai concorsi già banditi per i Compartimenti di Firenze, Torino e Ancona per avere possibilità di superarli non dovranno più avere i muscoli d'acciaio.

La decisione delle Ferrovie è stata accolta con particolare soddisfazione dalle rappresentanti del «Coordinamento femminile della Filt-Cgil» che anche di recente avevano manifestato contro la «prova di forza» sotto il Ministero dei Trasporti.

(da il Messaggero)

I cosiddetti «rami secchi»

A seguito della nostra inchiesta sui «rami secchi» (n. 7/8 di «VdR»), il Segretario Nazionale della Federazione Trasporti-Statali CISNAL, Franco Matricardi, ci ha fatto pervenire la dichiarazione che volentieri pubblichiamo.

La decisione unilaterale del Ministro dei Trasporti di operare primi tagli su linee ferroviarie considerate a «scarso traffico» per km 1.055, a partire dal 1° gennaio 1986, trova la Federazione Trasporti Statali della Cisnal decisamente in posizione critica.

Non è solo una questione di metodo per il modo ed il clamore con cui si è inteso presentare il problema. È per la Cisnal sopratutto un discorso politico di fondo.

È nostra convinzione che il ridimensionamento ferroviario prospettato metta in discussione tutta la politica dei trasporti portata avanti dalla Azienda in questi anni.

Ci si trova di fronte ad una chiara inversione di tendenze che viene a sconfessare le programmazioni e gli investimenti per riclassificare, ammodernare, elettrificare migliaia di chilometri di linee secondarie, introducendo in molti casi costosi apparati di controllo quali il C.T.C. Decisioni, a senso unico, che penalizzano in generale l'utenza e mettono in discussione il concetto della funzionalità sociale del servizio ferroviario.

Nelle aree del Mezzogiorno i collegamenti e le relazioni ferroviarie, anche a scarso traffico, sono di fondamentale importanza per la crescita, lo sviluppo e la mobilità delle popolazioni. Questi provvedimenti acuiscono problematiche occupazionali, rimettono in discussione posti di lavoro e trasferimenti.

Si ha la vaga impressione che il nuovo Ente, impostato sulla carta a criteri industriali di managerialità e produttività tenti di recuperare credibilità e mercato riducendo gli spazi vitali del trasporto sociale a tutto vantaggio di una immagine ferroviaria di grande economicità impostata sul prodotto qualitativo del servizio a «grande velocità».

È importante, pertanto, rivedere certe posizioni su una materia così complessa e procedere ad analisi che dovranno coinvolgere in un confronto aperto forze sociali e politiche.

Nel rispetto del Piano generale dei Trasporti si dovranno ricercare soluzioni idonee per assicurare una efficiente organizzazione del sistema dei trasporti.

Indubbiamente esiste un problema di costi sociali, di gestioni passive, di costi di esercizio e di personale. Il nuovo Ente dovrà verificare ed analizzare la domanda e l'offerta che regolano il mercato dei trasporti.

Importante sarà ricercare delle soluzioni alternative valide, tenendo conto delle esigenze pubbliche del servizio.

Ciò che noi della Cisnal contestiamo è la tendenza aziendale di svendere il prodotto ed i servizi ferroviari alla concorrenza stradale di terzi. Il problema pertanto esiste e si porrà in prospettiva.

La Federazione della Cisnal-Ferrovieri è disponibile a dare il contributo propositivo per realizzare i fini e gli obiettivi di sviluppo e di rilancio dell'Ente ferroviario, in un quadro di organica politica dei trasporti, nell'interesse della utenza e dei lavoratori ferrovieri.

Franco Matricardi

L'OPINIONE

Anonimo ferroviario

di ENZA SAMPÒ

L'anonimato di cui si gode a bordo di un treno è un bene prezioso che si valuta nella giusta maniera solo quando lo si è perduto. Di una carrozza ferroviaria si dice che è un'isola sociale in una società individualistica e poco comunicativa, una rara occasione di chiacchiere e conoscenze tra anonimi viaggiatori, luogo di confessioni inconfessabili, repentine e immotivate, confidenze esistenziali, malinconie e barzellette. Oppure un angolo appartato dove finalmente poter leggere un libro, stendere una relazione, ripassare un intervento, lavorare. Tutto vero. Ma non è così per i personaggi pubblici, per le facce conosciute. Soprattutto se si tratta di facce non proprio antipatiche. Come credo sia la mia.

Lo scorso anno, giuro che ci ho provato. Dovevo andare da Roma a Milano (e ritorno) una volta a settimana (vivo a Roma, mentre la trasmissione che conducevo, «Che fai, mangi?» andava in onda dagli studi milanesi) e spesso ho preso il treno, sempre con la stessa speranza: avere la calma, il tempo, la concentrazione per poter impostare il lavoro della settimana, selezionare i temi da discutere, gli ospiti da invitare. E invece, puntualmente, ecco il compagno di scompartimento con la solita domanda: «Scusi, lei è Enza Sampò?». Difficile dire di no e sottrarsi alle conseguenze della popolarità... Così, addio lavoro, pace, concentrazione. Le regole sociali del viaggio in treno dicono: conversazione? E conversazione era, ma nella maggioranza dei casi, si trattava di uno scambio non spontaneo con un copione ripetitivo.

Insomma, guardavo con invidia gli altri pendolari del TEE Roma-Milano, più liberi di me di «staccare la spina» al momento opportuno.

Ma il mestiere ha sempre la meglio. E allora, visto che le cose andavano così, ho cercato di approfittarne, osservando e registrando caratteri, situazioni, personaggi: un viaggio in treno è anche un viaggio attraverso i costumi degli italiani. Un osservatorio privilegiato e prezioso dei tic e dei tabù di tutti noi.

Per esempio, i luoghi comuni possono dimostrare di essere delle realtà ben radicate. Le donne sono delle gran chiacchierone? Devo dire che almeno sulla Roma-Milano, è proprio vero. Ad attaccare bottone erano soprattutto le donne che avevano una riserva di discorsi sui problemi dei figli, della casa. Va bene che ho sempre detto di ispirarmi allo stile di Brunella Gasperini, ma le signore da TEE sembravano avermi preso alla lettera: e giù a chiedere consigli tra il «bon ton» e la posta del cuore. Un salotto su rotaie, dove l'unica a non poter femminilmente tirare fuori i suoi problemi ero io che pure di figli ne ho tre, sono una donna che lavora e lo scorso anno faceva anche la pendolare Roma-Milano.

Quest'anno non faccio più la pendolare (e molti problemi li ho finalmente risolti, anche senza i consigli dei compagni di viaggio): la trasmissione che conduco quotidianamente per Raidue si chiama «Cordialmente» e va in onda dagli studi di Roma. E, lo confesso, qualche volta mi sorprendo ad avere nostalgia di quei treni settimanali. Intendo anche sfruttare le esperienze «ferroviarie» accumulate lo scorso anno, in qualche puntata di «Cordialmente»: per parlare di ferrovieri e viaggiatori e delle mille avventure che possono capitare su un treno.

Ma i treni più belli sono sempre quelli dei ricordi più lontani. Quelli che mi portavano da Torino nelle Langhe, verso il paese d'origine della mia famiglia. Allora ero una ragazzetta con tante idee, con tante speranze. Ancora nessuno mi conosceva e potevo godermi in pace l'anonimato ferroviario. E se qualcuno mi rivolgeva la parola non era una signora con le ansie della mezza età, ma qualche ragazzo in vena di conversazione e magari di conquiste.

Poi è venuto Campanile Sera e questo privilegio l'ho perso, e sono trent'anni che non l'ho più ritrovato. ■

Le vie del ferro

«Una foto, un treno», la rubrica che dal 1981 appare sulla terza di copertina di «VdR» ha avuto talmente successo che si è trasformata in «Cento foto, Cento treni» ed è diventata una mostra: «Le Vie del Ferro». L'iniziativa è stata del DLF di Prato (e in particolare di Luciano Segabinazzi) che ne ha curato l'allestimento (affidando l'operazione a Piero Berengo Gardin che ha «scoperto» l'abbinamento treni e fotografia) presso Palazzo Novellucci di Prato sede dell'Archivio Fotografico Toscano. Ma la mostra girerà per tutta Italia ed è già stata prenotata dai DLF di Vercelli, Genova, Cremona, Ancona, Montecatini.

Ci auguriamo comunque che i cento treni che hanno iniziato a Prato il loro percorso possano proseguire in un lungo itinerario. A questo scopo pubblichiamo uno stralcio della circolare con la quale si illustra la mostra e le modalità per i DLF che la vogliano richiedere.

Le sezioni D.L.F. che siano interessate alla mostra «Le Vie del Ferro» possono rivolgersi al Presidente della Sezione di Prato, Sig. Giovanni Molinaro (Prato - Piazza della Stazione 21/22 - tel. FS 967/866/333) o al Sig. Luciano Segabinazzi (Consigliere alla Cultura - tel. FS 967/866/328), per tutte le notizie utili e per gli accordi circa il periodo di effettuazione dell'iniziativa nelle località prescelte.

Si comunica, inoltre, che: le cento foto sono opportunamente incorniciate; sono disponibili il catalogo (L. 15.000 / L. 13.000 per i ferrovieri) ed i manifesti (dei quali le Sezioni riceveranno copie in omaggio); considerato il valore del materiale fotografico originale, l'allestimento delle eventuali esposizioni dovrà essere approntato in collaborazione con un incaricato del D.L.F. di Prato; a contributo dei costi sostenuti, nonché per le necessarie spese di imballaggio, assicurazione, trasporto e manutenzione, è richiesto un versamento di L. 200.000 - da effettuare a favore del Presidente della Sezione D.L.F. di Prato, secondo le modalità da stabilire direttamente.

Quattro anni fa, agosto 1981, ho preso un treno senza conoscerne la destinazione. Sapevo della stazione di partenza, «VdR», e del percorso, una lunga strada ferrata, in gran parte immaginaria, ricca di punti di coincidenza e di contatto con altre linee di qua e di là del mondo. «VdR» ed io decidemmo di fare il viaggio in compagnia. Accade spesso, infatti, anche nella vita, che due persone che si capiscono prendano una decisione di comune accordo e si mettano insieme.

Il viaggio, cominciato in quel lontano agosto, non è ancora finito, il convoglio ha visto progressivamente aumentare, strada facendo, il numero delle carrozze mentre c'è persino chi ha contato le stazioni dove, fino ad oggi, il treno ha fatto sosta. Una quarantina, una volta al mese, una ogni numero di «Voci». Una sola volta questo treno ha tirato avanti, quando il rapido «904» uscì ferito a morte dalla galleria del Vernio. Ma fu soprattutto per essere presenti, con tutti gli altri della ferrovia, in quei giorni, per testimoniare una comune solidarietà. Quaranta foto di quaranta treni occupano da quaranta mesi la terza di copertina di «Voci». Quaranta foto di quaranta autori (ma saranno anche di più) che nel grande arco della storia della fotografia si sono trovati un treno davanti all'obiettivo e lo hanno «fermato» senza nessuna pietà. Quaranta modi di essere treno, uno diverso dall'altro, treni veri e treni inventati, treni reali e treni simbolici, treni servizio, treni conquista, treni romanzo, un treno e basta. E dietro ogni treno un grosso bagaglio di notizie, date e di mestieri vissuti, di eventi raccontati, di luoghi visti, di indagini compiute. Insomma, una specie di fiore all'occhiello portato dai nomi più belli della fotografia internazionale rappresentati, loro malgrado, lungo le vie del ferro, ciascuno da una propria immagine.

Questo treno ha avuto fortuna e quando un treno ha successo vuol dire che lo prende moltissima gente. È, insomma, un treno affollato come affollato è

Mario De Biasi

Mario Nunes Vais

stato il luogo di Prato, «Cento fotografi per Cento treni», dove questo treno ha fatto bella mostra di sé per quindici giorni nel grande salone d'ingresso di un bel palazzo del quattrocento, il Novellucci, trasformato, per un attimo, in un'idea di stazione. Dicono che i dopolavori aziendali siano, di solito, entità «culturali» poco affidabili. Quel DLF di Prato che due anni fa chiamò «Voci» al telefono dicendo che quel treno, formato allora soltanto da una ventina di carrozze, aveva attirato la sua attenzione, ha smentito la norma inventando l'eccezione della regola. I suoi iscritti si sono mossi con molta intelligenza e tanta tenacia preparando, per quel treno d'autore lungo un anno, onoranze adeguate al suo rango. In occasione di questo eccezionale transito fuori orario, prevedendo altre soste in altri luoghi, «Voci», fotografi coinvolti, e... responsabile del traffico sono stati spettatori compiaciuti e soddisfatti.

Piero Berengo Gardin

Paola Agosti

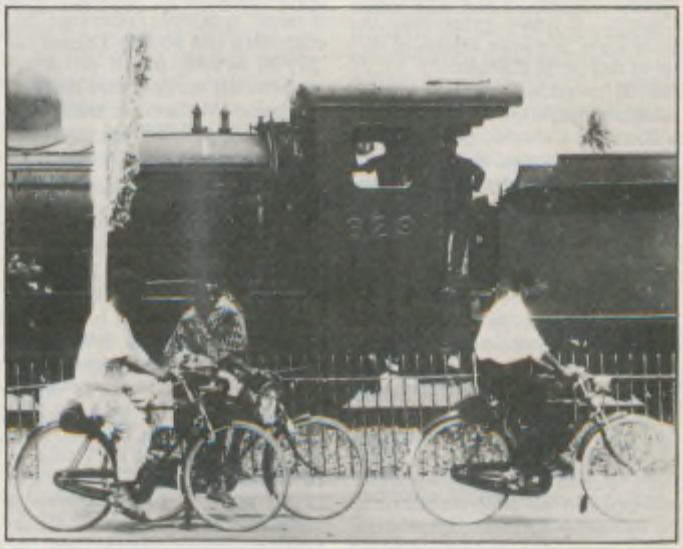
Cornell Capa

Adolfo Porry-Pastorel

Letizia Battaglia

André Kertész

Otto Steinert



Nicola Sansone

Quattro binari per Venezia

Frontespizio del volume sul ponte ferroviario di Venezia

Quando per la prima volta si pensò di collegare Venezia al suo entroterra, superando quell'ampio braccio di laguna che separava la Serenissima dal resto del mondo, si poneva come unica soluzione quella di un ponte stradale. Era il 1822 quando venne formulato, dopo qualche ipotesi vaga, un disegno preciso: ne fu autore Luigi Casarini, il quale proponeva di prolungare la nuova arteria all'interno della città d'acqua.

Nel '31 un'audace proposta venne avanzata dai progettisti Baccanello e Biondetti-Crovato: quella di un lunghissimo ponte di legno che, partendo dalla terraferma, penetrasse fino nel cuore di Venezia giungendo all'isola di San Giorgio Maggiore, dirimpetto al Bacino di S. Marco, dove avrebbe trovato sede la stazione. Si trattava, infatti, di un collegamento ferroviario e l'idea era suggerita dai rapidi progressi già compiuti dal treno, che si stava affacciando allora alla ribalta della storia.

Se quel progetto rivoluzionario venne abbandonato, tuttavia l'idea della ferrovia si andò rapidamente sviluppando: nel 1835 (esattamente 150 anni fa) venne presentata alla Camera di Commercio veneziana, su iniziativa di Sebastiano Wagner e Francesco Varé, la proposta di una strada ferrata che congiungesse Milano a Venezia con un ponte da costruirsi sulla laguna. I tempi erano maturi per il compimento dell'impresa ambiziosa, anche perché sempre più acuta si faceva la crisi politica, sociale ed economica di Venezia, la quale — smarriti, ormai, definitivamente gli splendori della Serenissima — sempre più avvertiva il peso del proprio isolamento. Rapide furono le tappe: approvata l'opera nel '36, costituitasi una società d'azioni nel '37, fu avviato subito un primo progetto del ponte a cura dell'ing. Tommaso Meduna. L'anno successivo Giovanni Milani, nominato ingegnere capo, fece redigere un altro disegno.

La fase operativa ebbe inizio nel 1841, quando la Società dell'Imperial Regia Strada Ferdinandea stipulò un contratto con l'impresario Antonio Busetto detto Petich, affidando la direzione dei lavori all'ing. Andrea Noale. Il 25 aprile di quell'anno, alla presenza delle massime autorità, venne posata la prima pietra del ponte, il cui progetto, nel frattempo, era stato ulteriormente modificato dal Noale.

La costruzione venne compiuta in cinque anni. L'opera, destinata a porre fine all'isolamento di Venezia, venne solennemente inaugurata l'11 gennaio 1846. Nel frattempo era stata realizzata la strada ferrata fino a Vicenza, oltre al tratto da Milano a Treviglio. Nell'arco di un decennio sarebbe stata completata l'intera relazione fra Milano e la laguna.

Il ponte ferroviario costituì, per quasi novant'anni, l'unico punto di raccordo fra Venezia e il resto del mondo. Si giunse, infatti, fino al 1933 prima che potesse veder la luce, dopo infiniti progetti, polemiche, rinvii, al termine di un'attesa estenuante, il ponte stradale.

Nel frattempo le caratteristiche della società erano radicalmente mutate, all'insegna di una sempre più impellente esigenza di comunicazioni. Per questo anche per la ferrovia si avvertiva l'urgenza di un aggiornamento sul piano tecnologico e, in particolare, per il tratto fra Venezia e Mestre si proponeva la costruzione di altri binari oltre a quelli esistenti.

L'idea di quadruplicare la linea venne avanzata per la prima volta, sul finire dell'800, a cura della stessa Società per le Strade Ferrate Meridionali, che gestiva la rete adriatica, e venne poi ripresa nei primi anni del nuovo secolo; si puntava, per lo più, ad una soluzione abbinata, con ampliamento della ferrovia e costituzione dell'auspicato collegamento stradale. Il programma per quest'ultimo proseguì, tuttavia, per proprio conto, giungendo a soluzione, come abbiamo visto, nel 1933.

I buoni propositi per la strada ferrata rimasero, invece, sopiti (anche per le obiettive difficoltà logistiche e per la consistenza dell'impegno finanziario) fino agli anni Sessanta. Fu allora che venne intrapresa la costruzione del secondo ponte ferroviario, costruzione che si articolerà in due fasi, protraendosi fino al '73. Una volta trasferita la circolazione sul ponte nuovo, si è svolta l'opera di risanamento della base di sostegno dei binari del primo ponte, con posa in opera di nuove rotaie e conseguente raddoppio della velocità, la quale è stata portata agli stessi valori del ponte nuovo. I complessi ed onerosi interventi per il quadruplicamento sono giunti a compimento nei primi giorni dello scorso autunno,

Il ponte ferroviario in Laguna

In occasione dell'ultimazione del quadruplicamento, la Direzione compartimentale veneziana ha stampato un volume di note storiche dal titolo IL PONTE FERROVIARIO IN LAGUNA, che è stato offerto in dono agli invitati nella giornata inaugurale e fatto pervenire, successivamente, ad Enti Locali ed istituzioni culturali.

Sulla base di un'attenta ricerca condotta presso archivi e biblioteche della città, e con la collaborazione di alcuni appassionati collezionisti di documentazione d'epoca, il libro narra sinteticamente le vicende dei collegamenti ferroviari e stradali fra Venezia e la terraferma a partire dai progetti primi-'800 (avversati dall'opinione pubblica perché ponevano fine all'olimpico isolamento della Serenissima) attraverso le vicende della costruzione del primo ponte ferroviario, seguendo le innumerevoli progettazioni del ponte stradale. Infine, uno sguardo al periodo più recente; l'enunciazione delle linee ispiratrici per il futuro.

Si tratta di un lavoro originale, che si propone di conciliare il rigore della ricerca con la «leggibilità» per un pubblico vasto ed eterogeneo. L'iniziativa intende promuovere la conoscenza del mondo ferroviario attraverso un contributo di interesse storico, delineando una notevole convergenza di interessi fra l'Azienda ferroviaria e le rappresentanze vive della cultura cittadina.

quando si è svolta, a Venezia, la cerimonia inaugurale della linea quadruplicata alla presenza di numerosissime autorità aziendali ed extra-aziendali. A sottolineare scenograficamente l'avvenimento un elegante e panoramico elettrotreno modello «Arlecchino» ha compiuto il percorso da Venezia a Mestre; durante il viaggio di ritorno al moderno convoglio, sul quale avevano preso posto gli invitati, si è affiancato un treno a vapore costituito da vetture d'epoca trainate da una splendida locomotiva 685 in piena forma. E proprio quest'ultima è stata protagonista della giornata memorabile, oggetto di ammirazione, simbolo della continuità fra passato e futuro.

Nella stazione di Santa Lucia, durante la fase ufficiale dell'incontro, sono stati sottolineati il significato dell'impresa compiuta e le prospettive che si aprono.

La linea a quattro binari appare quanto mai necessaria soprattutto in rapporto al movimento dei viaggiatori; essa costituisce, infatti, la premessa fondamentale per l'ampliamento e la diversificazione dei servizi che fanno capo alla stazione di S. Lucia. In futuro, dunque, contemporaneamente ai treni a percorso medio-lungo potranno essere istituiti servizi pendolari rapidi e frequenti fra Venezia, Porto Marghera e Mestre, con prolungamento sui tratti iniziali delle linee affluenti a Mestre, così da costituire, nelle ore di maggiore traffico, una sorta di metropolitana di superficie.

Intesa come parte integrante del vasto programma di ristrutturazione e potenziamento delle stazioni di S. Lucia e di Mestre (le cui progettazioni stanno per passare alla fase operativa) il segmento di ferrovia costituisce un'insostituibile arteria di congiungimento fra quelle due differenti realtà che contraddistinguono il territorio comunale veneziano formando un tessuto socio-economico particolarissimo e assai complesso.

Laura Facchinelli

IL PONTE FERROVIARIO IN LAGUNA - promotore: Quirido Castellani - testo: Laura Facchinelli - ricerca storica, fotografica e iconografica: Laura Facchinelli, Antonio Stival, Ezio Ordigoni - stampa c/o Multigraf, Spinea, ottobre 1985.

Elettrificata la Termoli-Guglionesi

È stato recentemente attivato l'esercizio a trazione elettrica sulla tratta Termoli-Guglionesi, alla presenza del Direttore della IV Unità Speciale ing. D'Ippolito e dei Direttori Compartimentali di Napoli e di Bari, ing. D'Addio e ing. Coroneo. Per l'occasione ha percorso la tratta un treno straordinario trainato da una locomotiva E656.

L'elettrificazione riguarda 8,690 chilometri di linea che, per i primi 3 km affianca la Termoli-Foggia: in considerazione delle caratteristiche plano-altimetriche e del tipo di traffico, è stata adottata una conduttura composta da due fili di contatto regolati da 100 mmq e una corda portante fissa da 120 mmq per una sezione complessiva di rame pari a 320 mmq.

I sostegni sono del tipo a traliccio (pali LS) con mensole orizzontali posate mediante scudi e tiranti snodati.

Il circuito di protezione è stato realizzato collegando ogni sostegno ad un proprio disperso-re e tutti i sostegni tra di loro mediante 2 corde di alluminio della sezione di mmq 125 ciascuna.

Le estremità di ogni tratto di protezione sono state collegate al binario mediante una valvola di tensione.

Gli impianti di stazione sono stati realizzati mediante sostegni di tipo tubolare (pali M) e con condutture uguali a quelle della piena linea sul binario di corsa, mentre per i binari secondari è stata adottata una corda portante fissa di sezione mmq 65 ed un filo di contatto regolato di mmq 100 per una sezione complessiva di rame pari a 165 mmq. La nuova linea di contatto è alimentata a sbalzo dalla SSE di Termoli.

Fino ad ora il servizio merci ha sofferto di notevoli ritardi dovuti al necessario cambio di trazione nella stazione di Termoli: ora, invece, sarà possibile inviare i treni merci provenienti dalla linea Adriatica direttamente alla stazione di Guglionesi P. In tal modo si ridurranno drasticamente anche le difficoltà di esercizio della stazione di Termoli. Va ancora sottolineato che con l'adozione della trazione elettrica ci potrà essere un aumento delle prestazioni e quindi la possibilità di formazione di treni di maggiore tonnellaggio.

Nel corso dei lavori a causa di una frana verificatasi nella stazione di Termoli nel gennaio 1985 che ha determinato il completo dissesto del portale TE esterno della stazione, si sono avuti dei rallentamenti che, grazie all'impegno degli addetti ai lavori e per la collaborazione del personale dell'esercizio sono stati ridotti al minimo. Si è giunti così al giorno in cui una locomotiva E656, trainante 2 carrozze di prima classe, per la prima volta è entrata nella stazione di Guglionesi P. tra gli applausi ed il compiacimento di tutti.

Pasquale Piscitelli

Ufficio Sanitario e Ferrotel: così Reggio Calabria si rinnova

Un'opera attesa da tempo e finalmente ultimata: una nuova sede per l'ufficio Sanitario e per il Ferrotel, due strutture che non possono non rispondere al meglio alle esigenze di efficienza, comfort, funzionalità. La risposta è stata forse superiore alle aspettative: se n'è accorta anche la stampa locale che si è espressa positivamente nei confronti della nostra Azienda che «non mancando di uomini e di idee», comincia finalmente a dare segnali concreti di modernità e capacità per un piano articolato di sviluppo che riguardi particolarmente il Sud.

Il Direttore Compartimentale ing. Rizzuto, dopo il tradizionale taglio del nastro ha illustrato l'opera, rivolgendo il più vivo apprezzamento a tutti coloro che, risolvendo tempestivamente tutti i problemi tecnico-amministrativi ad essa connessi, ne hanno reso possibile la realizzazione in tempi brevi.

Il prof. Struglia, vice Direttore del Servizio Sanitario, si è espresso invece sulla tendenza a potenziare e dotare le strutture periferiche di strumenti sempre più idonei a svolgere quei compiti, articolati e complessi, che le crescenti esigenze della medicina preventiva del lavoro assegnano all'Ufficio Sanitario.

L'opera sorge in un'area, già di proprietà FS, di circa 6000 mq; in pieno centro storico e nelle immediate vicinanze della stazione Centrale: le superfici nude, gli spigoli vivi, le finestre a nastro ne fanno un ottimo esempio di «razionalismo» architettonico.

L'edificio, pur formando un unico organismo, consta di due corpi: dei 6000 mq 1000 sono coperti dalla costruzione mentre la restante area è stata utilizzata a viabilità esterna, a parcheggio e a verde.

Il nuovo complesso inaugurato a Reggio Calabria

L'Ufficio Sanitario si articola su 5 piani della superficie di 450 mq ciascuno: al piano terra, il locale accettazione e attesa; al primo piano l'archivio, il gabinetto radiologico, il magazzino medicinali e il settore informatica che si avvale di un computer M20 in grado di elaborare dati per lo studio dei fenomeni relativi alla morbosità, mobilità e infortuni; al terzo piano si trovano i gabinetti specialistici di Cardiologia, Neurologia, Ortopedia, Psicologia applicata, Otoiatria, Oculistica nonché un ampio laboratorio di analisi chimiche e cliniche; il quarto piano è interamente riservato agli uffici amministrativi.

Insomma, una sistemazione ottimale: la struttura sanitaria, tra l'altro è impegnata anche in prestazioni a terzi quali il rilascio di certificazioni mediche, per patenti, visite ai dipendenti di enti, un carico di lavoro già svolto in passato ma in condizioni ben differenti.

Altrettanto indispensabile era la costruzione di un nuovo Ferrotel e quello appena inaugurato è a livello dei migliori alberghi cittadini: articolato su 6 piani, dispone di 45 comode stanze singole con servizio annesso e arredate modernamente. Al piano terra è stato realizzato il locale accettazione, una sala TV, un grande refettorio con i relativi servizi e l'alloggio per il custode; un ampio locale, ricavato sotto il livello stradale, ospita gli impianti tecnologici dell'intero edificio quali una modernissima lavanderia con relativo deposito, la centrale termica dotata di tre caldaie, la centrale elettrica ENEL ed FS, un gruppo elettrogeno ad inserzione automatica per l'alimentazione dell'impianto di illuminazione di emergenza. Un edificio moderno ed efficiente che è costato complessivamente 2 miliardi e 272 milioni di lire.

Giulio Giulietti

Vapore a Falconara

In un'atmosfera rarefatta, tra nebbiolina e salsedine, la vecchia vaporiera è giunta alla Stazione di Falconara M.: i 400 viaggiatori sono scesi dando l'ultimo saluto al vecchio convoglio che, per una intera giornata li aveva proiettati in un flash-back carico di avventura. 40 minuti di ritardo che nessuno ha sottolineato, tali e tanti sono stati i momenti divertenti e suggestivi di una giornata che ha avuto come protagonista una vecchia locomotiva ed il suo «tender» che tutti hanno osservato e fotografato. In un cielo grigio e nel magico fumo della vecchia Locomotiva, il convoglio, alle ore 7,30 circa del mattino, ha preso le mosse per percorrere i 214 km di un entroterra marchigiano denso di odori e tradizioni antiche: Jesi, Castelbellino, Fabriano, Cerreto d'Esi, Castelraimondo, Camerino, Tolentino, S. Severino, Macerata. Ovunque fanfare, gonfaloni, Majorettes, balli folcloristici, discorsi rituali e tanta gente in festa. È stata la giornata conclusiva della Rassegna «Signori in Vettura», che ha impegnato la città di Falconara M.ma per una intera settimana e che ha visto circa 15.000 visitatori comprese tantissime scuole dell'intera Regione. La rassegna, organizzata da circoli culturali locali, dalla Associazione Amici del Vapore, dal Comune di Falconara M. e dalla Direzione Comp.le, ha voluto ricordare e rivalutare la funzione della ferrovia all'interno della struttura regionale dei trasporti, quale elemento trainante e determinante delle varie fasi dello sviluppo economico e sociale. C'era di tutto nel carro-mostre fermo sul primo binario e sotto la pensilina della Stazione e il tutto era facilmen-

Folla in visita al carro-mostre a Falconara per la Rassegna «Signori in vettura»

te accessibile al grande pubblico. Due erano i filoni: il primo riguardava il rapporto storico-sociale della città con il suo entroterra ed il treno, il secondo «raccontava» la storia del treno dal vapore alla trazione elettrica. Più precisamente la Mostra era così suddivisa: *«Falconara ed il treno»* con l'illustrazione della vita ferroviaria Falconarese nel corso degli anni e con un intero carro coperto, allestito dalla 3ª Unita Speciale, Sezione di Castelferretti, che mostrava i piani già esecutivi dell'imminente raddoppio della linea Falconara-Orte. *«Dal Vapore alla trazione elettrica»* con una mostra di rotabili FS storici ed attuali e mostra fotografica, di diapositive e di videocassette sulla trazione a vapore nel Compartimento di Ancona dal 1955 ai giorni nostri.

«Il treno, la storia» con l'esposizione di antichissimi documenti relativi all'origine della ferrovia nelle Marche e della ferrovia in generale. Le FS, poi hanno organizzato una mostra storica comprendente antichi attrezzi, telefoni, divise e cimeli vari e il Dopolavoro Ferroviario di Falconara si è occupato della sezione fermodellistica comprendente modelli commerciali ed autocostruiti, tra cui una gr. 851 ed una gr. 691 realmente funzionanti a vapore. Il pieno successo della iniziativa e l'entusiastica affluenza di pubblico ci permette di ringraziare sentitamente tutti coloro che vi hanno partecipato, in particolare l'Associazione Amici della Cultura e il Circolo fotografico «Il Diaframma» di Falconara M., l'Ufficio Scuola e Cultura del Comune, i Dopolavori FS di Falconara M. e di Ancona, l'Associazione Amici del Vapore d'Italia, le Maestranze della 3ª Unità Speciale di Castelferretti, la Direzione Comp.le FS di Ancona, i Dirigenti di tutte le stazioni e degli Impianti del percorso, in particolare dell'Impianto di Falconara M. e della stazione e del D.L. di Fabriano.

Clemente Rossi

Chiasso e Domodossola chiamano Milano

Con il mese di settembre il servizio terra-treno, gestito dalla Zona Informatica e Telematica di Milano Centrale, si è arricchito di due nuove tratte ferroviarie: la Milano-Domodossola e la Milano-Chiasso. La nuova rete di collegamento tra il personale di macchina e quello operante a terra va ad aggiungersi a quella già esistente sulla tratta Milano-Piacenza.

«Il servizio terra-treno — dice Giancarlo Almangano, capozona dell'Informatica e Telematica di Milano Centrale — sulle due nuove direttrici darà la possibilità al personale di macchina di mettersi in contatto sia con i Dirigenti Movimento delle singole stazioni sia con i Dirigenti Centrali in servizio a Milano Porta Garibaldi: unica differenza rispetto al collegamento esistente sulla Milano-Piacenza è che questo è dotato anche di un apparecchio riservato al pubblico».

E la risposta del personale all'entrata in vigore del nuovo sistema?

«Possiamo dire, senza timore di smentita, — prosegue Almangano — che dopo alcuni giorni di incertezza il personale è rimasto molto soddisfatto del nuovo tipo di collegamento che semplifica e abbrevia di molto i tempi di intervento in caso di necessità».

Attualmente il collegamento è in fase di allestimento anche sulla Milano-Genova. Se non interverranno cause di forza maggiore dovrebbe avere inizio nel prossimo febbraio. Successivamente il terra-treno dovrebbe entrare in servizio anche sulla Milano-Venezia e sulla Milano-Novara.

Stefano Biserni

FS e sicurezza stradale

A conclusione dell'«Anno Italiano per la Sicurezza Stradale» e per sottolineare l'inizio di quello Europeo, indetto dalla CEE per il 1986, l'Associazione Italiana per la Sicurezza della Circolazione - A.I. SI.CO. ha organizzato nell'ambito della 9ª Rassegna Motoristica Romana (Fiera di Roma 16/24-11-85) la 1ª Mostra-Convegno Nazionale «L'ITALIA PER LA SICUREZZA STRADALE».

La Mostra si proponeva l'obiettivo di costruire una immagine della sicurezza stradale sia attraverso una più incisiva azione di formazione-informazione dell'individuo, sia attraverso un massiccio impiego di moderne tecnologie.

Unitamente ai maggiori Enti, Associazioni e Industrie pubbliche e private, legate al tema della sicurezza stradale, anche l'Azienda FS è stata invitata ad essere presente con un proprio stand: attraverso filmati, plastici, displays elettronici, computers e pannelli fotografici, sono stati presentati tutti gli interventi posti in essere per assicurare la massima sicurezza negli attraversamenti stradali della rete ferroviaria nonchè alcuni test su computers curati dal Servizio Sanitario FS per lo studio delle attitudini umane alla conduzione di mezzi pubblici di trasporto su rotaia e su gomma.

Francesco Ricchiuto

Tex Willer ha sempre 40 anni

Doveva chiamarsi «Killer» ma il nome suonava così duro e sinistro (uccisore, omicida, Killer, appunto) che decisero di cambiarlo in Willer e così fu «Tex», per gli autori, i lettori e per tutti gli altri.
Tex nasce che ha quasi quarant'anni, il 30 settembre 1948, ma quasi quarant'anni dopo ha ancora la stessa età e la stessa pistola, una «Colt», naturalmente, figlia prediletta del suo inventore, Mister Samuel Colt, che l'ha sposata al vecchio west e alle sue leggendarie scorrerie.
Tex nasce editorialmente in strisce di tre quadretti ciascuna. La prima storia si intitola «Il totem misterioso». Fu lanciata sul mercato in piccoli albi di una striscia ciascuno, formato che fu la trovata geniale del tempo, povero di carta ma fervido di idee. Fu definito «L'albo più ricco al prezzo più povero»: costava solo quindici lire. Stava in tasca, tra le pagine di un libro, tra i fogli di un quaderno. Uscì in compagnia de «Il piccolo sceriffo» (aprile 1948), di «Sciuscià» (gennaio 1949, sulla scia del film di De Sica) e della famiglia Disney (c'erano anche «I tre caballeros», dopo il mixage disegno animato-persona vera, la celebre Carmen Miranda dalle banane in testa). E furono tre proposte di mercato che raccolsero un grande consenso.
Da allora in poi Tex, che ha sempre quarant'anni e non accenna ad invecchiare, è cresciuto di fama e di formato. Mezzo milione di copie al mese, trentaseimila pagine disegnate fino ad oggi, circa centomila strisce. Per il classico del western all'italiana, pochi spaghetti e molto successo.
Una saga che si rispetti, come quella di Tex Willer e dei suoi «pards» (soci, compagni d'avventura, complici, insomma della sua veneranda immagine), non può non avere le sue cifre.
C'è persino chi li ha contati, un centinaio di duelli, un migliaio di cazzotti e millecinquecento morti ammazzati. È il bagaglio portato in dote dagli autori a chi ha voluto dare a Tex il volto di Giuliano Gemma, confondendo il più classico degli eroi del fumetto popolare italiano con le nostalgie casarecce dell'Indiana Jones in formato ridotto. Ma Tessari non è Spielberg, e l'ennesimo tentativo di dar corpo all'immaginario disegnato è ora sotto gli occhi di tutti, con un «serial» che non è proprio un film («Tex e il signore degli abissi») e un Tex che non è più lui.
Tex ha uno stato di famiglia molto

complesso." C'è un padre, texano anche lui, allevatore di bestiame, ucciso dopo essere stato derubato della mandria. Poi due padrini, un milanese di settantotto anni, Giovanni Luigi Bonelli, nato il 22 dicembre 1908 e Aurelio Galleppini, «Galep» per le strisce, toscano di Grosseto, nato a Castel di Pai il 28 agosto 1917 da genitori sardi. Bonelli scrive e sceneggia le storie, Galleppini è il mastro Geppetto che dà sembianze a Tex. Per la storia, altri disegnatori si divideranno in seguito la fatica di una pagina al giorno: Ferdinando Fusco, Guglielmo Letteri, Erio Nicolò, Giovanni Ticci e poi ancora Gamba e Muzzi.

Un ranger come si deve, capo di una tribù «Navajos» e «Aquila della notte» con licenza di uccidere, sale anche su di un treno o lo difende dagli agguati. Lungo l'arco dei trecento fascicoli pubblicati (l'ultimo, commemorativo e a colori, ha per titolo «La lancia di fuoco») non poteva mancare il classico «Assalto al treno» (il n. 179), storia di un gruppo di pregiudicati che svaligiano il postale della «Southern Pacific Railroad» presso la stazione di rifornimento di Pantam. Il bottino è di ottantamila dollari in oro destinati dalla «Wells Fargo Bank» alle paghe della guarnigione di Fort Lowell. Ma alla stazione di Tucson arrivano anche Tex e Kit Karson...

Altro treno: «La pista nel cielo» (n. 257). Stavolta siamo a Durango e il giorno è il 4 luglio, il cosiddetto «Independance Day». I fuorilegge sono quattro che, all'arrivo del treno, armano una rissa generale a base di revolver, strumenti musicali e scarpe in faccia. Il disordine è perfetto e la confusione copre la classica rapina alla banca locale, la «Wells Fargo», naturalmente. I banditi se ne fuggono in mongolfiera (le vie del cielo sono infinite) ma Tex e Kit Carson li inseguono in pallone...

Treno ancora: «Fiamme di guerra» (n. 297). In una chiara mattina di settembre un treno corre attraverso le aride praterie del New Mexico... «Che il diavolo ti porti, Tex, vuoi deciderti a dirmi dove stiamo andando? — Ti accontento subito, vecchio cammello...» (il quadrupede in questione è Kit Carson, chiamato anche «Capelli d'argento» dai guerrieri navajos). I due rangers sono diretti a Richmond, Virginia, per veder chiaro in una storia misteriosa sullo sfondo di una faida familiare durante la guerra di Secessione. C'è una lettera scritta il 2 settembre e firmata «Howard Walcott». Tex e Carson indagano...

Tex uguale Texas. Dall'identi-Tex all'identi-treno. L'immagine dei convogli è sempre quella giusta. La locomotiva è una «Standard 220 American» con camino, diciamo, «Fred Merril» del 1848. Anch'essi, consoliamoci, arrivavano spesso in ritardo. Appostato dietro l'angolo della ferrata c'era infatti ad attenderlo il «Consorzio degli svaligiatori di treni», comandato dal grande romantico della storia selvaggia del West, George Leroy Parker, in rapina Buth Cassidy.

Ma il treno, anche allora, continuò la sua folle corsa...

Piero Berengo Gardin

Rivalutazione delle pensioni (4)

Entro il decorso mese di settembre si è conclusa l'emanazione degli assegni del primo acconto in favore di quei pensionati che ne avevano diritto, ma per i quali, come si è detto la volta precedente, si era verificato un ritardo per l'acquisizione degli elementi necessari e non era stato possibile far loro pervenire gli assegni entro il programmato mese di maggio.

Ora, la Direzione generale dei servizi periferici del tesoro — di recente costituitasi a seguito dell'entrata in vigore della legge 7 agosto 1985, n. 428, con il compito di coordinare l'attività delle Direzioni provinciali del tesoro, che così sono state sottratte alla competenza della Direzione generale del tesoro (la quale è chiamata a ben diverse ed importanti responsabilità) e di dare impulso particolare alla riorganizzazione dei servizi periferici attraverso un vertice amministrativo a ciò completamento dedicato — ha impartito le necessarie istruzioni ai dipendenti Centri elettronici perché provvedano ad emettere, entro il prossimo mese di novembre, gli assegni per l'erogazione di un secondo acconto a favore dei pensionati che hanno titolo a beneficiare dei miglioramenti previsti dalla legge 17 aprile 1985, n. 141, riguardante, com'è noto, la perequazione delle cosiddette pensioni d'annata.

La liquidazione delle somme spettanti ai vari titolari di trattamenti di quiescenza a carico dello Stato e dell'Amministrazione ferroviaria avverrà con gli stessi criteri adottati in occasione del pagamento del primo acconto e riguarderà il periodo 1° giugno-31 dicembre 1985.

Per quanto riguarda il conguaglio dal 1° gennaio 1984 in poi e l'aggiornamento della rata mensile, sono in corso di definizione le procedure per l'acquisizione dei dati occorrenti ai fini dell'elaborazione dei relativi conteggi da parte dei Centri elettronici.

Come ho scritto altra volta, si prevede che tali operazioni possano essere portate a termine nei primi mesi del 1986.

Finalmente, eccoci alla stesura più volte preannunciata di un esempio di calcolo degli aumenti per gli anni 1984 e 1985; prospetto il caso di un pensionato già Capo stazione principale, cessato dall'attività prima del 1° luglio 1973 con 37 anni di servizio utile, inquadrato con la riliquidazione generale delle pensioni decorrente dal 1° settembre 1971 all'ex coefficiente 245 e provvisto di una pensione annua lorda in godimento al 31 dicembre 1981 di lire 2.961.500 ed al 1° gennaio 1984 di lire 3.182.500.

Decorrenza	Beneficio annuo lordo	Nuovo trattamento annuo lordo	Nuovo trattamento mensile lordo	Trattamento mensile in godimento	Differenza
Dal 1° gennaio 1984 art. 2 della legge L. 700.000 + 10% di L. 961.500		3.182.500 796.150 3.978.650 arrotond.			
	796.150	3.979.000	331.583	265.208	66.375
Dal 1°maggio 1984 Perequazione trimestrale 118.056 (= 640.400 − 522.344) (v. VdR n. 6/84 e n. 2/85)] 213.527 (= 331.583 − 118.056) 118.056 × 3% = 3.542 3.542 × 12 = 42.504 213.527 × 2,7% = 5.765 5.765 × 12 = 69.180 42.504 + 69.180 =	111.684	3.979.000 111.684 4.090.684 arrotond. 4.091.000	340.917	273.000	67.917
Dal 1° agosto 1984 Perequazione trimetrale 115.986 (= 664.000 − 538.014) (v. VdR n. 2/85) 214.931 (= 340.917 − 115.986) 125.986 × 2% = 2.520 2.520 × 12 = 30.240 214.931 × 1,8% = 3.868 3.868 × 12 = 46.416 30.240 + 46.416 =	76.656	4.091.000 76.656 4.167.656 arrotond. 4.168.000	347.333	278.167	69.166
Dal 1° novembre 1984 Perequazione trimetrale 128.326 (= 677.100 − 548.774) (v. VdR n. 2/85) 219.007 (= 347.333 − 128.326) 128.326 × 1% = 1.283 1.283 × 12 = 15.396 219.007 × 0,9% = 1.971 1.971 × 12 = 23.652 15.396 + 23.652 =	39.048	4.168.000 39.048 4.207.048 arrotond. 4.207.500	350.625	280.833	69.792 (1)
Dal 1° gennaio 1985 Perequazione annuale L. 4.207.500 × 1,1% Beneficio tabellare: 18% di L. 2.961 500 + L. 609.970 = Recupero beneficio attribuito dal 1° gennaio 1984	46.282 1.142.970 − 796.150 393.102	4.207.500 393.102 4.600.602 arrotond. 4.601.000	383.417	283.958	99.459

(1) Naturalmente, gli aumenti decorrenti, rispettivamente, dal 1° novembre 1984 e dal 1° novembre1985 spettano anche sulla tredicesima mensilità dei relativi

E qui rispondo a...

La liquidazione della pensione in favore della sig.ra Carla Bolzonello *da Caluso si trova in fase di liquidazione meccanografica. La durata del servizio utile è risultata pari ad anni 20, in virtù della ottenuta ricongiunzione di a.12 m.8 e g. 19 di periodi assicurativi con iscrizione all'INPS, mentre la base pensionabile è stata determinata in applicazione delle tabelle legge n. 292 del 1984. Poiché le dimissioni decorrono dal 18 maggio 1984, il trattamento di quiescenza dovrà essere modificato in attuazione delle emanande tabelle stipendiali 1984. Anche nei confronti del sig.* Enrico Pedroni *da Treviglio, di recente, ha potuto prendere il via il relativo provvedimento di pensione a seguito della conclusione del procedimento afferente al computo, ai fini della pensione, di un periodo di servizio da lui reso in qualità di incaricato, pari ad a.4 m.8 e g. 17. La liquidazione è stata inserita fra quelle riguardanti il personale che sarà collocato a riposo per limiti regolamentari nel prossimo mese di febbraio e seguirà le stesse scadenze procedurali. Naturalmente, anche il detto provvedimento dovrà essere modificato in applicazione delle tabelle stipendiali che saranno valide per il 1985 in fase di approvazione parlamentare.*

Finalmente la pensione già usufruita dal sig. Marco Fossati *da Novi Ligure si trova in corso di definitiva regolarizzazione per effetto della valutazione del servizio pre-ruolo reso alle dipendenze delle F.S. dal 1944 al 1950. Il computo di detto periodo è avvenuto senza onere da parte dell'interessato, ma previo recupero dei contributi assicurativi a suo tempo versati all'INPS. È stato proprio il dover portare a termine questo adempimento a ritardare la conclusione procedurale, poiché l'ottenere il prospetto della posizione assicurativa dalla competente sede dell'INPS ha richiesto un notevole lasso di tempo. Tuttavia, con la modifica in atto, la durata del servizio utile è passata da 33 a 37 anni, facendo così conseguire l'aliquota massima di pensionamento. Il computo del servizio non di ruolo è stato limitato al minimo influente (a.36 m.6 g.1) e, quindi, l'eventuale rimanenza della posizione assicurativa potrà essere utilizzata richiedendo all'INPS la pensione supplementare mediante il modulo in distribuzione presso le sedi dell'Istituto previdenziale al compimento dell'età pensionabile di sessanta anni.*

Decorrenza	Beneficio annuo lordo	Nuovo trattamento annuo lordo	Nuovo trattamento mensile lordo	Trattamento mensile in godimento	Differenza
Dal 1° febbraio 1985 Perequazione trimetrale 137.238 (= 691.400 − 554.262) (v. VdR n. 2/85) 246.279 (= 383.417 − 137.138) 137.138 × 2% = 2.743 2.743 × 12 = 32.916 246.279 × 1,8% = 4.433 4.433 × 12 = 53.196 32.916 + 53.196 =	86.112	4.601.000 86.112 4.687.112 arrotond. 4.687.500	390.625	289.375	101.250
Dal 1° maggio 1985 Perequazione trimetrale 139.853 (= 705.200 − 565.347) (v. VdR n. 5/85) 250.772 (= 390.625 − 139.853) 139.853 × 1,8% = 2.517 2.517 × 12 = 30.204 250.772 × 1,62% = 4.062 4.062 × 12 = 48.744 30.204 + 48.744 =	78.948	4.687.500 78.948 4.766.448 arrotond. 4.766.500	397.208	294.333	102.875
Dal 1° luglio 1985 art. 6 della legge 20% di L. 1.142.970 ovvero 20% del 18% = 3,60 3,60 × 2.961.500 + 20% × 609.900	228.594	4.766.500 228.594 4.995.094 arrotond. 4.955.500	416.292	294.333	121.959
Dal 1° agosto 1985 Perequazione trimetrale 142.377 (= 717.900 − 575.523) (v. VdR n. 9-10/85) 273.915 (= 416.292 − 142.377) 142.377 × 1,6% = 2.278 2.278 × 12 = 27.336 273.915 × 1,44% = 3.944 3.944 × 12 = 47.328 27.336 + 47.328 =	74.664	4.995.500 74.664 5.070.164 arrotond. 5.070.500	422.542	298.833	123.709
Dal 1° novembre 1985 Perequazione trimetrale 144.669 (= 729.400 − 584.731) (v. VdR n. 9-10/85) 277.873 (= 422.542 − 144.669) 144.669 × 1,4% = 2.083 2.083 × 12 = 24.996 277.873 × 1,26% = 3.501 3.501 × 12 = 42.012	67.008	5.070.500 67.008 5.137.508 arrotond. 5.138.000	428.167	302.833	125.334 (1)

Liquidazioni di buonuscita

La G.U. del 30 settembre 1985 ha pubblicato la legge 26 settembre 1985, n. 482, recante modificazioni del trattamento tributario delle indennità di fine rapporto e dei capitali corrisposti in dipendenza di contratti di assicurazione sulla vita.

Senza entrare in altri particolari della legge, ora mi limito a dire che hanno diritto al ricalcolo della trattenuta sulla liquidazione coloro che si trovano in una delle seguenti situazioni:

a) l'indennità sia stata percepita a decorrere dal 1° gennaio 1980;

b) alla data di entrata in vigore della legge (1° ottobre 1985) si trovi pendente il giudizio ritualmente promosso presso la Commissione tributaria;

c) liquidazioni avvenute fino al 31 dicembre 1979, la cui trattenuta sia stata effettuata dal 1° maggio 1984;

d) liquidazioni datate dal 30 settembre 1975, limitatamente per i dipendenti statali;

e) liquidazioni a partire dal 31 ottobre 1971, solo se si tratta di dipendente statale che abbia presentato ricorso entro i dieci anni e che alla data del 1° gennaio 1982 non era decorso il termine di sessanta giorni per il ricorso alla Commissione tributaria. Chiunque voglia il rimborso della maggiore trattenuta subita dovrà produrre apposita istanza all'Intendeza di finanza competente, redatta in conformità al modello che il Ministero delle finanze deve pubblicare sull G.U. entro la fine di novembre e, tale istanza, dovrà essere presentata entro novanta giorni dalla pubblicazone del predetto modello.

Se sarà possibile, lo schema della domanda sarà riportato in questa rubrica.

ANCONA

Cicogna express. Mario Colabella, Segretario Sup. Capo Reparto Esoneri dell'U.P.C. di Ancona, annuncia orgoglioso la nascita della nipotina Sara figlia di Patrizia, Conduttrice di Bari. È nato Emanuele che farà compagnia alla sorella Enrica, dal papà Enrico Giansanti Operaio Qual. del 26° Tronco Lavori di Jesi. A tutti vivissimi auguri da «Voci».

QUIESCENZE. Ha posto fine al lungo «servizio» ferroviario il Capo Dep. Sovr. Parise Nicoletti, Titolare del Deposito Locomotive di Fabriano. È andato in pensione il C.S. Sup. Carlo Casarin, Titolare della stazione di Giuncano. I dipendenti, i colleghi degli impianti limitrofi gli augurano una lunga e serena quiescenza.

BARI

Lauree. Francesco Messa figlio del Macc. Cosimo del D.L. di Bari si è laureato a pieni voti in Scienze Politiche.

Vincenzo Cocca, figlio del C.S. Sup. Domenico della staz. di Barletta, si è laureato in Scienze delle Informazioni con 110 e lode. Pure con la massima votazione e lode si sono laureati in Giurisprudenza e Lettere, rispettivamente, Maria Cortese, figlia del C.S. Sup. Francesco dell'Uff. Coordinatori Mov. di Bari e Francesca Romana Troccoli, figlia dell'Appl. Saverio dell'U.P.C.

Anna Grimaldi, figlia del Tecn. Vincenzo del Reparto 11/E di Barletta, si è laureata con la massima votazione in Economia e Commercio. Maria Antonietta D'Intino, figlia del Tecn. Raffaele del D.L. di Foggia, si è laureata a pieni voti in lettere Classiche. Infine, Giuseppe Panniello figlio del Contr. Viagg. Sovr. a riposo Ernesto, e Giuseppe Sciarrillo figlio dell'ex C.S. Francesco, si sono brillantemente laureati in Architettura. Ai neo dottori e alle famiglie congratulazioni vivissime ed auguri.

Nozze. Maria Antonietta Di Maria, figlia del Gest. Capo Titolare della stazione di Canosa di P., si è unita in matrimonio con il dott. Francesco Lagrasta. Alla felice coppia vivissime felicitazioni.

Cicogna express. È nato Pasquale per la gioia del padre, il C.S. di Policoro Paolo Condemi e della moglie Caterina Iannello. Il C.S. Sup. Giuseppe Tenaglia dell'Uff. Mov. Comp.le e la moglie Vincenza Luiso hanno finalmente potuto adottare i gemelli Roberto e Renata, due bimbi brasiliani. Auguri e felicità.

Quiescenze. Sono stati collocati a riposo: il C.S. Sovr. Potito Forlenza del Circ. Ripart. Veicoli di Bari; il Segr. Sup. Nicola Miolla dell'Uff. Materiale e Traz. Comp.; il C.S. Sovr. Quarantino, Titolare della stazione di Potenza Inf.; L'Ausil. Savino Barbuzzi della R.L. di Spinazzola; il Segr. Sup. di 1° cl. Oronzo Marino Ficele dell'Uff. Lav. Comp.le; l'Op. Qualif. Lorenzo Antonino del 20° Tr. Lav. di Molfetta; Il Capo Dep. Sup. Attilio Scarano, i Tecn. Raffaele D'Intino e Pietro Sbarra, l'A.M. Mario Nunziante ed il macch. Mario Turazzo del D.L. di Foggia; l'Operaio Qualif. Benito Nazzaro dell'O.G.R. di Foggia; il Segr. Sup. Michele Biancofiore dell'Uff. Comm.le Comp.le; l'Ass. Capo Vincenzo Cavone della staz. di Bari C.; il Manovr. Carmine Pasqualone della staz. di S. Severo; l'Aus. Bonaventura Nanna della staz. di Bari C.; l'Aus. Michele Peccarisi della staz. di Brindisi; il C.S. Pasquale di Paola della staz. di Lesina; l'Appl. Capo Filippo Benedetto dell'Uff. I.E. Comp.le; il C. Gest. Sovr. Mario Toma ed il C.S. Sup. Michele Demarinis della staz. di Bari C.; l'Appl. Capo Vito Carofiglio dell'Uff. Mov. Comp.le; il Capo Tecn. Sup. Michele Sollecito dell'Off. Comp. I.E. di Bari; l'Appl. Guglielmo Bruno dell'Uff. Sanitario di Foggia; il Segr. Sup. Domenico Grande dell'U.P.C.; l'Ass. Capo Alessandro Metta della staz. di Taranto; il C.S. Sup. Vincenzo Straziota della staz. di Modugno; il C.S. Domenico Orlando della staz. di Metaponto; il Segr. Sup. Giovanni Tagarelli dell'U.P.C.; il Segr. Sup. di 1ª cl. Leonardo Zotti dell'Uff. Rag. Comp.le; il Segr. Sup. Giuseppe Tricarico dell'Uff. IE Comp.le.

A tutti infiniti auguri di lunga e serena quiescenza.

Lutti. È deceduto il padre del Capo Gest. Sup. Matteo Caiazzo della stazione di S. Severo.

Alla famiglia le nostre più sentite condoglianze.

BOLOGNA

Esodi. Sono stati collocati a riposo per raggiunti limiti di età: il Tecnico Sergio Capitozzo del Reparto 32/E di Rovigo; il Guardiano Amelio Caporali di Val di Brana; il Capo Treno Marino Macciantelli del DPV di Bologna C.le; l'Ausiliario Remo Maldina del Magazzino Scorte Lavori di Bologna; il Macchinista Pompeo Marastoni del DL di Bologna Centrale; l'A. Macch. Giuseppe Montemaggi del D.L. di Rimini; il Capo Gest. Sup. Giuseppe Placci di Bologna C.le; il Macchinista Giovanni Bertozzi del D.L. di Rimini; il Guardiano Giacomino Rao di Abano; il Guardiano Imelde Meluzzi di Castelbolognese.

È stato collocato a riposo a domanda il Capo Treno Ilario Guaraldi, Segretario Compartimentale della Associazione Europea Ferrovieri (AEC).

A tutti i più cordiali auguri di buona quiescenza.

Lauree. Felicitazioni a Paola Bellotti, Capo Gestione a Reggio Emilia, laureatasi in Pedagogia col massimo dei voti, figlia di Vittorino, Capo Gestione a Poggio Rusco.

Ancora felicitazioni al Macchinista Giuseppe Natalini del DL di Bol. C.le per la laurea in Scienze Biologiche della figlia Emanuela ed all'Appl. I.E. Ermete Millea per la laurea in Giurisprudenza della figlia Rita.

CAGLIARI

Vincenzo Volo, Segretario Superiore 1ª classe, dopo circa 40 anni di servizio, molti dei quali all'Ufficio Impianti Elettrici di Cagliari, è stato collocato in quiescenza. All'amico Volo l'augurio di lunga e serena pensione.

Lutto. È deceduto Efisio Puddu, già Segretario Superiore 1ª classe dell'Ufficio Personale Compartimentale. Alla sua famiglia, così duramente colpita, le nostre condoglianze.

Nell'ultima «Giornata del Donatore» indetta dell'AVIS è stato premiato l'Ausiliario Giovanni Angelo Bido dell'Officina Lavori di Cagliari per le sue 50 donazioni di sangue. Bravo!

Cicogna express. È nata Francesca, figlia dell'Ispettore Principale dott. Lucio Santangelo dell'Ufficio Commerciale. Auguri alla piccola e congratulazioni ai genitori.

Chiunque possieda ricordi fotografici o cartoline illustrate dal 1900 in poi è pregato di mettersi in contatto col Capo Tecnico Gianfranco Saturno 07010 Chilivani (SS), tel. F.S. 945/891/348 o tel. ab. 079/758834.

Tale materiale servirà per allestire la mostra «Immagini di una piccola comunità in un secolo di vita tra mito e realtà» e rientra nei festeggiamenti della stazione di Chilivani al suo 1° centenario. Ogni docu-

A Vienna, il 7° Congresso AEC

Si è svolto a Vienna il 7° Congresso Europeo A.E.C. (Associazione Europea dei Ferrovieri), cui hanno partecipato 450 ferrovieri provenienti dall'Italia, dalla Francia, dal Belgio, dalla Germania e dalla Spagna.

La sezione austriaca A.E.C., presieduta dal dr. Knappl, presidente europeo onorario, ha organizzato in maniera eccellente, il congresso, abbinandolo alle «Giornate Europee dei Ferrovieri», annuale grossa manifestazione europeistica associativa.

Presidende Europeo è stato designato Jean-Paul Preumont (Belgio); Vice Presidente, l'ing. Antonio Sanesi (Italia); Segretario Gen.le Europeo, Mr. J. Lorin (Francia); Segretario Gen.le Europeo Agg., M.me Josée Geens-Willems (Belgio); Tesoriere Gen.le Europeo Geo Climelli (Italia); Tesoriere Gen.le Europeo Agg. Ettore Movilia (Italia).

Il nuovo «Bureau Européen» dell'A.E.C. durerà in carica sino al 1988. Due volte l'anno, insieme ai membri del «Bureau», si riunisce il «Comité Executif» A.E.C., che è composto anche dai presidenti, dai segretari gen.li e dai tesorieri di ogni sezione, oltre i presidenti delle commissioni di studio.

Durante la cerimonia congressuale è stata consegnata, da parte della Sezione Italiana A.E.C., la targa «R. Schuman» al dr. Ernst Gollner, direttore generale delle ferrovie austriache. Tale prestigioso, annuale riconoscimento, viene assegnato ad un'alta personalità che si sia particolarmente distinta nell'ambito delle attività europeistiche.

Il «Don Quijote», d'argento è stato consegnato all'ing. Josef Sindelka, direttore generale delle Poste e Telecomunicazioni austriache.

Prossimo appuntamento europeo in Italia, nel maggio 1986, in occasione della celebrazione del 25° Anniversario dell'A.E.C.

Mick Bagalà

mento verrà fotografato e immediatamente restituito.

FIRENZE/Un. Dist.

Pensionamenti. Sono andati di recente in quiescenza il Segretario Sup. 1° cl. Livio Rubichini della D.C.P., gli Applicati Capo Vinicio Staccioli, Giuliano Perini, Remo Meli dell'Ufficio C.V.B.
Ai cari amici auguri affettuosi.
Nozze. Si è sposata in questi giorni il Segretario Anna Elisa Elia della D.C.P.
Agli sposi tanti auguri di felicità.
Decessi. Sono deceduti, di recente, il Segretario Superiore Ennio Paglia e l'Applicato Capo Angelo Rosi. Gli amici tutti desiderano far giungere alle famiglie sincere condoglianze.

GENOVA

Molto festeggiati dal personale dei rispettivi impianti, hanno lasciato l'Azienda, dopo oltre 40 anni di servizio, il Capo Stazione Sovrintendente Carlo Montessoro Titolare di Novi Ligure, il Segretario Tecnico Superiore di 1ª classe Alfredo Melone dell'Ufficio Materiale e Trazione, il geom. Giuseppe Fortunato, Segretario Tec. Superiore di 1° cl. dell'Ufficio Impianti Elettrici, e l'Assistente Capo di Genova P.P. Pietro Sobrero. Auguri di bene e di lunga vita.
La cicogna ha portato in casa dell'ing. Claudio Caboara del Rep. 21/E di Ovada la primogenita Veronica e Sara, secondogenita, in quella di Robertino Forella, Operaio Qualificato I.E. di Genova P.P.
Ai genitori e alle bambine felicitazioni e auguri.
Si è brillantemente laureato in Matematica Applicata, col lusinghiero punteggio di 110 e lode, Mauro Morgavi, figlio di Giuseppe, Assistente Capo a Genova Bolzaneto.
Al bravissimo Mauro auguri di luminoso avvenire.
Formuliamo sentite condoglianze all'Ausiliario Ennio Spineldi, della Squadra Rialzo di Ventimiglia, per la morte della madre.

MILANO

Nozze. Il Capo Gestione Fabio Rabissi della Stazione di Pioltello L. si è unito in matrimonio con la sig.na Mariella Ferraro, Capo Gestione a Melzo.
Vivissime felicitazioni.
Si sono uniti in matrimonio Anna Fulvia Duranti, figlia del Capo Rep. Coordinatori I.E. di Milano ed il rag. Ivo Chiaroni. Alla felice coppia auguri di ogni bene.
Lauree. All'Università di Pavia si è laureata in Scienze Matematiche con il massimo dei voti Vincenza Freri, figlia del C.S. Virgilio della stazione di Belgioioso.
Alla neo-dottoressa i migliori auguri.
Lutti. Sentite condoglianze da parte di tutti i colleghi al C.S. Antonio Torelli della stazione di Vigevano per la perdita del padre.
Quiescenze. Dopo 42 anni di ininterrotto servizio ha lasciato l'Azienda il C.P.V. Sup. Venicio Delle Donne, Titolare del DPV di Sondrio.

Le stazioni si fanno belle

Anche quest'anno ha avuto luogo, a Grottaferrata nel Compartimento di Roma, l'ormai tradizionale concorso «Per il decoro e l'abbellimento delle stazioni ed altri impianti ferroviari»: alla cerimonia, oltre ai veri protagonisti del concorso, hanno aderito anche numerose personalità civili, religiose, comunali e ferroviarie. Consapevole dei risultati conseguiti dai Titolari degli Impianti vincitori del concorso, dei sacrifici e dell'entusiasmo profusi nell'opera di abbellimento, rendendoli così sempre più accoglienti ai viaggiatori di ogni paese, il Direttore Comp.le Ing. Edoardo Mori, ha provveduto a distribuire personalmente i numerosi premi messi in palio dall'Azienda e dai vari Enti operanti nella giurisdizione del Compartimento di Roma. L'organizzazione, egregiamente curata — come sempre — dal Sig. Luigi Cocco della Segreteria particolare del Direttore Comp.le, ha reso la riunione, anche quest'anno, veramente gioiosa e festosa. Il Direttore Comp.le Ing. Mori, a conclusione della cerimonia, ha rivolto a tutti i protagonisti il suo più caloroso ringraziamento e compiacimento per l'opera da tutti svolta.
Vincitrice del 1° premio la Staz. di Casabianca, del 2° il Deposito Locomotive di Sulmona. A tutti congratulazioni vivissime.

Elio Auticchio

NAPOLI

Nozze d'oro. Il Dirigente Superiore a riposo dr. Agostino Di Tommaso, già dell'Ufficio Lavori di Napoli, ha festeggiato con la consorte Maria le nozze d'oro. Auguri vivissimi.
Commiati. Il Tecnico Vincenzo Boccone, del 4° Tronco Lavori di Napoli Campi Flegrei, ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età e di servizio. Auguri di lunga e serena quiescenza.
Decessi. Sono venuti improvvisamente a mancare all'affetto dei propri cari: il padre del dr. Mauro Sinisi, Ispettore Capo Medico presso l'Ufficio Sanitario Comp/le di Napoli; il padre del Segretario Antonio Carmine Peluso, della 4ª Unità Speciale-Centro Operativo di Caserta; il padre del Capo Tecnico Orazio Tirino, dell'8° Tronco Lavori di Cancello e il padre del Segretario Enrico Noviglio, della 4ª Unità Speciale — Centro Operativo di Caserta. A tutti le nostre più sentite condoglianze.
Nascite. È nato Luca, terzogenito del Macchinista Francesco Pellicone in servizio presso la Rimessa loc. di Caserta. Auguri al piccolo e ai genitori, che estendiamo anche all'Isp. Princ., ing. Pietro Amendola, per la nascita di Filomena.

PALERMO

Fiori d'arancio per il dott. Vincenzo Lo Cascio, Macchinista presso l'Ufficio Personale Compartimentale, e Maria Rita Kunig, Assistente Capo presso la stazione di Bagheria, che si sono recentemente uniti in matrimonio.
Alla novella coppia «Voci» augura tanta felicità.
Auguri anche per la collega Laura Plicato, Assistente di stazione presso l'Ufficio Personale Compartimentale, che ha sposato il sig. Alberto Setajolo.
Nascite. La famiglia dell'ing. Pasquale Elio Tomaselli, Ispettore Principale presso la 5ª Unità Speciale, e della dott.ssa Carmela La Porta, Capo della 1ª Sezione dell'Ufficio Personale Compartimentale, è stata allietata dalla nascita del primogenito al quale è stato imposto il nome di Danilo.
Ai felici genitori ed al piccolo Danilo auguri di ogni bene.
Sono ancora nati: Stefano Bufalino del Segretario Anna Ciulla, dell'Ufficio Impianti Elettrici Compartimentale, e nipote del Conduttore a riposo Eduardo Ciulla, già in servizio presso il DPV di Palermo; Antonella Iannello, dell'Assistente Capo Francesca, della stazione di Milazzo; Valentina Trizzino, del Guardiano Giuseppe, della stazione di Castelvetrano; Mariagrazia Maggio, dell'Ausiliario Giuseppe, della stazione di Messina; Daniela Cassata, del Capo Treno Santo del DPV Di Siracusa; Giorgia ed Erika Vitale, dell'Operaio Qualificato Giuseppe Cianciolo, dell'Ufficio Impianti Elettrici; Sabrina Anello, del Verificatore Salvatore, della Squadra Rialzo di Palermo; Anna Maria Lo Cascio, del Manovratore Vincenzo, della stazione di Palermo Centrale; Andrea Iannone, dell'Applicato Capo Francesco, dell'Officina G.R. di Catania Acquicella; Laura Maiorana, del Macchinista Pasquale, del D.L. Palermo; Patrizia Cacciola, del Marinaio Biagio, dell'Ufficio Esercizio Navigazione di Messina; Irene e Daniela Cilluffo, dell'Applicato Capo Giovanni, dell'Ufficio Sanitario Compartimentale di Palermo; Valentina Vivoli, del Medico di Reparto dott. Giuseppe e della collega Benedetta Ippolito, dell'Ufficio Sanitario Compartimentale di Palermo; Valentina Vivoli, del Medico di Reparto dott. Giuseppe e della collega Benedetta Ippolito, dell'Ufficio Sanitario Compartimentale di Palermo; Gaetana Italiano, del Macchinista Luigi, del Deposito Locomotive di Palermo.
Esoneri. Ai seguenti colleghi, collocati a riposo per raggiunti limiti di età o per dimissioni, auguriamo lunga e serena quiescenza in seno alle loro rispettive famiglie: Ispettore Capo Superiore dott. Antonino Li Causi, dell'Ufficio Movimento Compartimentale, Revisore Superiore di 1ª classe Cav. Santi Quagliana, dell'Ufficio Movimento Compartiimentale, Capo Stazione Sovrintendente Cav. Francesco Cipolla, della stazione di Palermo Centrale, Capo Stazione Sovrintendente Giorgio Spadaro, Titolare della stazione di Licata, Capo Personale Viaggiante Superiore Ugo Carta, del DPV di Palermo, macchinista Giovanni di Paola, del Deposito Locomotive di Palermo. È stato ancora esonerato dal servizio, il Capo Gestione Sovrintendente Salvatore D'Anneo, del 1° Reparto Traffico di Palermo, molto festeggiato dai colleghi fra i quali il Capo dell'Ufficio Commerciale e del Traffico Ferdinando Pelagatti, il dott. Giuseppe Grado, ed altri.
I nostri lutti. Sono deceduti: Applicato Francesco Modica, dell'Uf-

segue ▶

ficio Personale Compartimentale, Segretario Superiore Antonino Panebianco, del Deposito Locomotive di Catania, il Macchinista di 1ª classe a riposo Francesco Patarò, già in servizio presso il Deposito Locomotive di Palermo, e suocero del Segretario Superiore a riposo Giovanni Inzerillo, dell'U.P.C., la mamma del Segretaro Giuseppe Dispensa, della Divisione Approvvigionamenti, e, infine, il Capo Stazione Sovrintendente rag. Adinolfo Matta, già titolare della stazione di Palermo Centrale.

REGGIO CALABRIA

Nascite. Cristina e Stefania, figlie dell'amico Carmelo Marcianò in servizio all'U.P.C., annunciano l'arrivo del fratellino Marcantonio. Felicitazioni ed auguri vivissimi anche alla madre, sig.ra Maria Crisalli.
Si chiama Marco il secondogenito della collega C.S. Grazia Cuzzola. Tantissimi auguri anche al nonno materno Cristofaro già Operaio al D.L. di Reggio Calabria.
Nozze. Infiniti auguri di felicità per Rossella Caruccio, figlia del C.S. Sup. Ferdinando in servizio presso la stazione di Agropoli, che lo scorso mese di luglio ha sposato il sig. Franco Di Luccio.
Pensionamenti. Filippo Caccamo, Segr. Sup. 1ª classe Capo Reparto 2.2 dell'U.P.C., ha lasciato l'Azienda. Amici e colleghi gli augurano una lunga e serena quiescenza.
Dopo oltre 40 anni di servizio sono andati in pensione i C.S. Sup. Antonio Molfese e D'Agnello D'Agosto rispettivamente dell'Ufficio D.C. e della stazione di Agropoli. Amici e colleghi fanno giungere attraverso «Voci» il rinnovato augurio di lunga e felice quiescenza.
Lutti. La redazione di «Voci» esprime le più sentite condoglianze all'amico Giovanni Calabrò, Capo Treno del D.P.V. di Reggio Calabria e componente la Segreteria Comp.le FIT/CISL Settore Ferrovieri, per la perdita della madre.

ROMA/IMPIANTI

Lauree. Si è brillantemente laureata in Giurisprudenza Rita Raso figlia di Tommasino, Tecnico presso la stazione di Roccasecca. Congratulazioni vivissime che estendiamo a Gianfranco Torriero, figlio del C.G. Sup. Francesco della Biglietteria di Roma Tib. che si è laureato con 110 e lode.
Un cordiale saluto di commiato per l'Ing. Bruno Cirillo, Capo Ufficio Movimento Compart. che lascia l'incarico per raggiungere Cagliari in veste di Direttore Comp.le.
Nozze. I più cordiali auguri per una vita matrimoniale felice rivolgiamo all'Ausil. di Staz. Amedeo Marciano del Parco Prenest. che ha detto «sì» alla sig.na Nicolina Palermo ed alla Capo Gest. Antonia Spognardi di R. Termini unitasi in matrimonio con il sig. Gaetano Mondelli.
Quiescenze. Ha dato l'addio alla ferrovia Riccardo Marchesani, Capo Gest. Sovr.te Dirigente la Segreteria di Stazione di Roma Termini dopo ben 44 anni di servizio. Al p.g. Stefano Del Vecchio, proveniente da Roma S. Lorenzo auguri di buon lavoro.
Anche l'Ausil., cav. Giuseppe Romeo, in servizio presso l'Ufficio Sale di Roma Termini è andato in pensione con oltre 43 anni di servizio. Vivissimi auguri.
Salutiamo il C. Treno Alessandro Tofone, Cav. della R.I., del Dep. P.V. di Orte, collocato a riposo per limiti di età Colleghi ed amici del Deposito e della Stazione gli augurano un sereno futuro.
I nostri lutti.
È giunta la dolorosa notizia del decesso dell'Assist. P.le a riposo Luigi Verdecchia già in servizio presso la Segreteria di Roma Termini. Alla moglie, sig. Velia ed ai figli le nostre più sentite condoglianze. Viola Maria Di Mambro, moglie di Raffaele Assist. P.le di Roma Smistamento in pensione e madre del C.G. Sup. Benedetto distaccato presso la Segr. del Sen. Grassi-Bertazzi è deceduta. Ai familiari così duramente colpiti i sensi del nostro profondo cordoglio.
Nozze di diamante. Hanno festeggiato 65 anni di matrimonio il Mac. di 1ª cl. a riposo del D.L. di Roma Smist. Guglielmo Schiazza e la moglie, sig.ra Irma Martocchia. «Voci» augura ancora tanta felicità.

I risultati del concorso pittura della B.N.C.

— **1° premio assoluto di L. 3.000.000** all'opera intitolata: «Ricordi» di Alberto ALIGNANI (assistente capo R.E. - Grottaferrata).

A) **per la «Sezione e il treno»**
1° premio di L. 2.000.000 all'opera intitolata: «Viaggio intermnemonico» di Catelo D'AMATO (Segr. Tecnico - Sabaudia);
2° premio di L. 1.500.000 all'opera intitolata: «L'uomo e il treno» di Elena MORELLI (Segr. Sup. - Roma);
3° premio di L. 1.000.000 all'opera intitolata: «Ultime luci» di Franco GIORGIO (Segr. - Roma);

— premio di L. 500.000 all'opera: «Pensieri sul tema» di Sergio NOBILI (Tecnico I.E. - Roma);
— premio di L. 500.000 all'opera: «La ferrovia è viva» di Roberto NASCIMBENI (operaio qualif. - Roma);
— premio di L. 500.000 all'opera: «Il treno - la gente del sud» di Giusto GENNARO (Capo treno - Palermo);
— premio di L. 500.000 all'opera: «Chiaro di luna» di Giovanna NESCI (operaio qualif. - Verona);
— premio di L. 500.000 all'opera: «L'uomo e il treno nello spazio e nel tempo» di Francesco ATTOLINO (Segr. Sup. 1ª cl. - Roma).

B) **per la sezione a tema libero**
1° premio di L. 1.500.000 all'opera: «Progetto per un nuovo mondo» di Michele NUTOLO (Capo staz. - Avellino);
2° premio di L. 1.000.000 all'opera «Autunno nella palude» di Sergio TIMI (oper. qualif. - Foligno);
— premio di L. 500.000 all'opera: «Composizione uomini e cavalli» di Carlo PELLEGRINI (oper. qualif. - Verona);
— premio di L. 500.000 all'opera: «Ricordo di infanzia» di Giuseppe GUARNIERI - Roma;
— premio di L. 500.000 all'opera: «Vaso con fiori» di Mario PAMBIANCHI (assist.. - Roma);
— premio di L. 500.000 all'opera: «Marina» di Sergio MARTINI (conduttore - Trieste);
— premio di L. 500.000 all'opera: «Luce dei miei ricordi (paesaggio) di Enzo GIANI (capo staz. sovr. - Firenze).

ROMA/SERVIZI

Lutti. È mancato Serafino Venzelini, Commesso al Gabinetto del Ministro. Alla moglie e alla figlia le più sentite condoglianze di «Voci».

APPROVVIGIONAMENTI

Lutti. È mancato Silvio Paparo, Segr. Sup. del nostro Servizio. Alla famiglia, così duramente colpita, le nostre più sentite condoglianze.

CEU

Nascite. Fiocco rosa per il collega Mario Sganappa del CCL di Santa Bibiana, divenuto padre di Ilaria. Ai felici genitori i nostri rallegramenti.
Nonostante siano ancora giovanili e scattanti, il S. Sup. 1ª cl. Remo Restante ed il Segr. Lucia Angelica sono diventati nonni rispettivamente di Adriano ed Emiliano. Tanti affettuosi auguri.
Lutti. Tutto il CEU porge le proprie sentite condoglianze ai colleghi Marco Visconti, Giancarlo Mauro, Ezio Astolfi e Luciano Nasti per la perdita del padre, nonché ai colleghi Fabio Lostumbo, Ermanno Di Ruzza e Fernando D'Amata per la perdita della madre.

COMMERCIALE

Congratulazioni al Capo Gestione Vito Pesce e alla signora Mimma per la nascita della primogenita Fernanda. Alla neonata ed ai felici genitori auguri vivissimi.
Michela, secondogenita, è giunta ad allietare la famiglia dell'Applicato Rita Petrini. Ai genitori Rita e Nicola, al fratellino Daniele e alla neonata «Voci» porge infiniti auguri di ogni felicità.
Congratulazioni vivissime al Segr. Sup. Guido Staffa che è stato recentemente insignito del titolo di Cavaliere della Repubblica.
«Voci» porge un caloroso saluto al Dirigente Superiore Massimiliano dr. Venturi che ha lasciato l'Azienda per limiti d'età. Al dr. Venturi, per lunghi anni apprezzato Capo dell'Ufficio Traffico Viaggiatori, giungano gli auguri di lunga e serena quiescenza.

IMPIANTI ELETTRICI

Nascite. In casa dell'ICA Maurizio Carbone dell'Ufficio 7° è arrivata Valentina. Fiocco azzurro in casa del Segr. Sup. Giuseppe Loreti dell'Ufficio Progettazione T.E. per l'arrivo di Tommaso.
È nata Valentina, figlia del Segr. Mauro Felci dell'Ufficio 6°.
In casa del Segr. Romano Vincenzo dell'Ufficio 4° è arrivata Patrizia.
Con l'arrivo di Massimo in casa del Segr. Sandra De Rubeis ora i maschi sono tre.
A tutti felicitazioni vivissime.
Quiescenze. Hanno lasciato l'Azienda il Dirigente Sup. Giorgio Risaliti, il Segr. Sup. di 1ª cl. Giancarlo Manfredi, l'Ausiliario Mario Gigliucci, l'Applicato Capo Mario Liberati, il Segr. Sup. 1ª cl. Enzo Taglienti. A tutti i nostri migliori auguri.

IST. SPERIMENTALE

Ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età il C.T. S.re Biagio Perfetti.
Al Collega i più sinceri auguri di una lunga e serena quiescenza.

LAVORI

Salutato da amici e conoscenti, è andato in pensione il Segr. Sup. 1ª cl. Mario Valle dell'Ufficio C.le 8°. I colleghi, attraverso «Voci», augurano una serena quiescenza.
Nastro rosa in casa Ricci. La piccola Marina annuncia agli amici la nascita della sorellina Daniela. Ai coniugi, Segr. Giuseppe Ricci e alla collega dell'Ufficio 2° Luciana Trausi, vivissime felicitazioni.
Si è sposato il Segretario Donato La Briola dell'Ufficio C.le 8°. Auguri vivissimi da parte dei colleghi.

MOVIMENTO

L'Appl. Capo r. e. Aldo Caponigro della Divisione A.G. di questo Servizio è andato in pensione. Auguri vivissimi da amici e colleghi.
La signorina Cinzia, figlia del Rev. Sup. Tonino Ceccarelli dello Staff II dell'Ufficio II ha sposato il sig. Sandro Sebartoli. Rallegramenti ed auguri ai felici sposi ed al nostro collega Ceccarelli.
Lutti. Si è spento improvvisamente il cav. uff. Mario Bugattelli, Segr. Sup. di 1ª cl. a riposo, ex capo della Segreteria del Direttore di questo Servizio. Sentite condoglianze alla signora ed ai figli. Condoglianze profonde vadano anche alla signora Lucia Papini, Segr. Sup. dell'Ufficio OP, per la morte della madre.
Laurea. Fabio, figlio di Giuseppe Marziali, Segr. Sup. di 1ª cl. a riposo, si è laureato con il massimo dei voti in Ingegneria Nucleare.

PERSONALE

Patrizia Concutelli, figlia del cav. Tomasso, si è laureata in Medicina e Chirurgia con il massimo dei voti. Congratulazioni e auguri per un brillante avvenire.

RAGIONERIA

Auguri vivissimi e rallegramenti al collega Ferruccio Marzoli per la nascita di Marco.
Fervidi auguri di serena quiescenza al Segretario Superiore di 1ª cl. Felice Albani che di recente ha lasciato la nostra azienda.
Angelo Mazzarino, figlio di Filippo Segr. Sup. di 1ª cl. a riposo si è laureato con 110 e lode in Medicina e Chirurgia. Congratulazioni e auguri per una brillante carriera.

U.R.D.G.

Pensionamenti. Ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età il Dirigente Superiore Dott. Odoardo Cespa, per oltre 12 anni Capo dell'Ufficio Ragioneria D.G. Collaboratori ed amici lo hanno affettuosamente salutato augurandogli una serena quiescenza.
Lutti. Profondo cordoglio ha destato fra amici e colleghi l'improvvisa scomparsa di Felice Lopez, Segr. Sup. a riposo.
Ai familiari giungano le più sentite condoglianze.

TORINO

Esodi. Hanno recentemente lasciato l'Azienda: il C.S. Sovr. cav. Pio Vergano, Capo Reparto Movimento d'Impianto Titolare di Torino P. Nuova; il Segr. Sup. 1ª cl. Ercole Chiesa dell'Uff. Movimento; il Segr. Sup. 1ª cl. Massimo Bertucci dell'U.P.C.; il Macch. Mario Passione del D.L. di Novara; il Macch. Carlo Dominio del D.L. di Cuneo; all'O.G.R. i Tecnici Luigi Boetto, Eraldo Celidonio, Dario Cortese, Pio Marcati, Giorgio Merlo, Piero Mezzano e Amleto Rastelli. A tutti questi colleghi i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.
Onorificenze. L'ex Segr. Sup. Altier Muletta, già dell'Uff. Movimento, è stato recentemente nominato Cavaliere all'O.M.R.I.; vivissime felicitazioni.
Marcia nuziale. Il Macch. Livio Gianti del DL di Cuneo con Antonella Giraudo; l'Aus. Italo Rosa dell'OGR con Patrizia Furriolo; al DL di Novara il Macch. Massimo Marabiso con Elisa Feroldi, l'A.M. Fabio Filonzi con Vincenza Asaro e l'A.M. Felice Moscariello con Anna Santa Virgilio. Auguri di ogni bene e felicità.
Cicogna express. Laura al Mac. Salvatore Tozzi della Rimessa Locomotive di Chivasso; Gabriele al C.T. Sup. Francesco Bonasso dell'Uff. Collaudi; all'OGR Loris al Segr. Egle Saino e all'Op. Q. Giuseppe Della Pepa, Nicolò al Tecn. Salvatore Giangrande, Beatrice all'Op. Q. Onofrio De Gioia, Elena all'Op. Q. Renato Foltran, Marina all'Op. Q. Salvatore Pace, Federica all'Op. Q. Claudio Morelli, Alessia all'Op. Q. Vincenzo Riccio, Gaetano all'Op. Q. Antonio Zolea, Valentina all'Aus. Renzo Cantavenera, Matteo all'Aus. Marco Feltro e Vincenzo all'Aus. Cuono Tufano. Congratulazioni ed auguri.
Lutti. A soli trentadue anni d'età, in un incidente di montagna, è deceduto il Macch. Claudio Felisi del DL di Novara. Alla famiglia le più sentite condoglianze, che estendiamo ad alcuni colleghi per la perdita di persone loro care: il sig. Algredo Lopes, padre dell'Assist. C. Antonio di Aosta, da anni cassiere-economo del locale DLF; la sig.ra Palmira Mantovan, madre dell'Aus. Bruno Gian dell'Uff. Ra-

segue ►

Una carrozza «speciale»

Ancora in favore dei portatori di handicap: una carrozza ferroviaria sperimentale, esattamente una B204 concessa dalla SATTI, attrezzata da una azienda meccanica di Orbassano con un'apposita pedana di sollevamento per l'incarrozzamento di persone disabili, è stata recentemente presentata alla stazione di Corso Giulio Cesare della ferrovia Torino-Ceres dal Comitato Amici del Museo Ferroviario Piemontese e dall'Assessorato comunale ai Trasporti.
Nata con una sottoscrizione da un impegno assunto nel 1981, anno dell'handicappato, l'iniziativa prevede la possibilità di utilizzare queste carrozze anche sulla rete nazionale; ne è conferma il primo viaggio dimostrativo compiuto fino a Pessinetto, dove, per l'occasione, è stata tenuta una tavola rotonda sulla realtà e le prospettive dei treni speciali a vapore e sulle iniziative ed i programmi per celebrare, nel 1989, il 150° anniversario della ferrovia in Italia.

Renzo Marello

Vapore ancora

Un treno a vapore è riapparso sulla linea Paola-Cosenza dove da tempo si svolge unicamente un ridotto servizio viaggiatori con automotrici, affiancato da un servizio sostitutivo di pullman.
La linea, l'ultima a cremagliera ancora esistente e in esercizio, fra qualche anno verrà completamente rinnovata e il percorso sarà coperto in appena 20 minuti. Prima che questo accada, grazie all'Associazione Amici della Trazione a Vapore-Italia e in collaborazione con il Compartimento di Reggio Calabria, una locomotiva GR981, un bagagliaio-freno e una vettura «cento porte» hanno percorso, forse per l'ultima volta, la vecchia linea.
Lunghe soste nelle stazioni di passaggio hanno dato la possibilità ai viaggiatori di fotografare e filmare lo splendido paesaggio ma l'entusiasmo per il treno del passato ha finito per coinvolgere un po' tutti: a Cosenza l'onorevole Giacomo Mancini, sindaco della città, ha festeggiato insieme ai concittadini la partenza dell'ultimo vapore.

Giulio Giulietti

gioneria; il sig. Lorenzo Stelitano, padre del Macch. Sebastiano del DL di Cuneo.

TRIESTE

È giunto a Trieste, per assumere le funzioni di Direttore Compartimentale il Dirigente Generale ing. Gino Guarnieri, già Capo dell'Ufficio Movimento di Milano. All'ing. Guarnieri i ferrovieri del Compartimento di Trieste inviano un «Ben arrivato tra noi».

Nella chiesa della «Madonna del Mare» di Piazzale Rosmini in Trieste, la Segretaria dell'Ufficio Personale Comp.le Patrizia Armanini, figlia del Capo Deposito Sup. del D.L. di Trieste C.le Sergio, si è unita in matrimonio con il signor Fulvio Santin.

Hanno pronunciato il loro «SI» l'Assistente di Stazione Pia Di Camillo, della stazione di Villa Opicina ma distaccata alle dipendenze dell'Ufficio Sanitario, e il sig. Sergio Nemaz. Ai novelli sposi giungano auguri di tanta felicità.

Fiocco rosa sulla porta di casa del Segretario Sup.re dell'Ufficio Ragioneria Gabriella Scilipoti Bonifacio per la nascita di Federica.

La cicogna ha bussato alla porta di casa del Tecnico I.E. a riposo Francesco Papait per lasciarvi Serena.

La casa dell'Operaio Qualificato Tarcisio Pitton, della Zona 12.4/I.S. di Portogruaro è stata allietata dalla nascita di Francesca.

Ai neonati e ai genitori giungano le nostre felicitazioni.

Lutto in casa del Dirigente Sup.re dr. Domenico Bertino, Capo dell'Ufficio Commerciale e del Traffico, per la morte della madre, signora Ida Anzivino.

Hanno per sempre lasciato i loro cari l'Assistente Capo r.e. Marino Sestan, Dirigente Movimento di Trieste C.le; il Segretaro a riposo Angelo Laureati; il 1° Deviatore a riposo Silvio Blaseotto e il Capo Stazione Sup.re a riposo Giuliano Cossutta, già dipendente dal Circolo Ripartizione Veicoli dell'Ufficio Movimento. Condoglianze.

Sono stati di recente collocati in quiescenza il Macchinista T.M. Guido Mirasola, da tempo distaccato alle dipendenze del locale Uff. Mater. e Traz. in qualità di Commesso; l'Operaio Qualificato Franco Ballico della Zona I.E. 13/3 di Udine; il Commesso dell'Ufficio Personale Comp.le Antonio Beltramini; il Capo Gestione Eugenio Toffoli della Stazione di Portogruaro-Caorle; il Capo Gestione Sup.re Francesco Contessi, addetto alle Gestioni Riunite di Gemona del Friuli; il Macch. T.M. Fortunato Deponte del D.L. di Trieste C.le e dopo 28 anni di servizio il Sovrintendente del Posto Polfer di Portogruaro Antonino Cicuto.

Ai cari colleghi auguriamo una lunga e serena quiescenza.

VERONA

Onorificenze. Il Sovrano Militare Ordine di Malta ha conferito per benemerenze acquisite nell'assistenza agli ammalati nell'ambito dei trasporti ferroviari la croce di cavaliere al merito melitense all'ing. Salvatore Puccio, Direttore Compartimentale di Verona, al cav. Olindo Mauli, Capo Reparto Movimento d'Impianto di Verona Porta Nuova e al cav. Emilio Vicentini, Primo Aggiunto della stazione di Verona PN. Le nostre più vive congratulazioni.

Lauree Presso l'Università di Padova si è recentemente laureata in Psicologia il Segretario Anna Antinucci, responsabile Comp/le per i rapporti sindacali e Segretario del Comitato di Esercizio di Verona. All'Ateneo di Verona si è brillantemente laureata in Pedagogia il Segretario Fiorenza Compri in servizio presso l'Ufficio Ragioneria. Ad entrambe le nostre colleghe le più vive congratulazioni.

In pensione. Ha lasciato il servizio ferroviario il Rev. Sup. dr. Antonio Costanzo dell'Ufficio Commerciale e del Traffico. Dopo quarant'anni di attività ferroviaria alla Trazione sono stati collocati a riposo il Segr. Sup. Italia Elsa Bistaffa in servizio all'Ufficio MT e il cav. Pietro Sciacovelli, Capo Deposito Sovr., Titolare del DL di Verona. In pensione il Segr. Sup. Antonio Papiccio dell'Ufficio Ragioneria e il Segr. Sup. Mario Bighignoli del Reparto Ragioneria dell'Officina GR di Verona. In servizio presso la stazione di Vicenza, sono stati esonerati: Capo Gest. Sovr. Gabriele Montresor, Capo St. Sup. Attilio Minozzo, Capo St. Sovr. Giustino Paggin, Capo St. Sup. Cleto Spiller, Capo Gest. Sovr. Antonio Andiolo, Man.re Pietro Cavaggion, Ass. Capo St. Angelo Ambrosio, Capo St. Sup. Luigi Mussolin. Hanno lasciato il servizio l'Ass. Capo Alberto Bevilacqua del Circolo Ripartizione Veicoli di Verona e il Tecnico Vico Beltrami, Capo della Squadra IE di Carpi. Ai neo-pensionati affettuosi auguri di lunga e serena quiescenza.

Sposi. Si è sposato il Capo Stazione in servizio a Verona PN Giorgio Passuello con la sig.na Luciana Marotta. Patrizia, figlia del Capo Gestione Sovr. Tommaso Cappiello, Capo dell'Agenzia Doganale FS di Verona PN, e si è unita all'ing. Maurizio Guidi, figlio del Capo St. Sovr. a riposo cav. Duilio già in servizio ad Ancona e fratello dell'Isp. P/le ing. Stefano del Servizio Materiale e Trazione. Alle nuove famiglie ferroviarie tantissimi auguri.

Nascite. Dall'Ufficio Impianti Elettrici: Luca, al Segr. Tecn. Flavio Tomelleri; Angelo, al Segr. Tecnico Angelo Andreetti; Dall'Ufficio Personale: Andrea all'Applicato Assunta Favorito Cirillo; Gianluca, al Segretario Antonino La Luce; Daniele, all'Isp. P/le dr. Maria Ricapito, Capo 2ª Sezione.

Dalla stazione di Carpi: Giuseppe, all'Ausiliario St. Matteo Napoli; Lucio, all'Aus. St. Luigino Lepera; Davide, di due anni e mezzo, ci comunica che ora ha un fratellino, Paolo, con la gioia di mamma Lucia e del papà Nicola Tarantino. Dalla stazione di S. Candido: Petra, all'Ausiliario Enrico Trenker; Sonia, all'Ausiliario Anton Watschinger. Dalla stazione di Verona PN: Anna, al Man.re Alessandro Guarnieri; Alice, al Dev.re Adriano Menini; Claudia, all'Ass. St. Daniele Indelicato; Davide, al Man.re Guerrino Pasini; Andrea, all'Assistente Capo Paolo Zamperini; Marcella All'Aus. Tiziana Salvagno. Dal 13° Tronco Lavori di Villazzano: Davide, all'Op. Qual. Giuseppe Fusinato; Mariangela, all'Op. Qual. Nicolo d'Ammacco. Dall'Officina GR di Verona: Nicola, all'Op. Qual. Renzo Merzi; Elena, all'Op. Qual. Fiorenzo Cattazzo; Sara, all'Op. Qual. Vincenzo Pirosa; Mirco, all'Aus. Roberto Ferrari; Stefano, all'Op. Qual. Adriano Piccoli; Andrea, all'Op. Qual. Rino Ferrais; Nicola, al Tecnico Marco Marai; Camilla all'Op. Qual. Tiziano Veneri; Linda, al Tecnico Mario Trestin. A tutti tanti cari ed affettuosi auguri.

I nostri lutti. Sono deceduti in attività di servizio: Capo St. Sovr. Ariano Rigobello, Capo Ufficio Dirigenti Centrali di Verona; Commesso Ferruccio Rossi dell'Ufficio Sanitario Comp/le; Deviatore Giovanni Loro in servizio a Mantova; Deviatore Capo Isidoro Troiani della stazione di Verona PN; Aiuto Macch.re Eugenio Dall'Ora del Deposito Locomotive di Verona; Op. Qual. Giglio Molinaroli, in servizio presso l'Officina GR di Verona; Applicato Antonio Vanzini dell'Officina GR di Verona. Alle famiglie, così duramente compite, il cordoglio dei ferrovieri. Per lutti in famiglia le nostre condoglianze a colleghi in servizio a Verona PN: Capo St. Fiorenzo Fasoli; Capo Gestione Giovanni Zoccatelli; Capo Gest. Orfeo Solfa; Dev.re Capo Giancarlo Nardi; Man.re Giovanni Biondani; Man.re Silvano Zenti; Man.re Vittorino Zanolli; Man.re Capo Franco Feralo; Man.re Sergio Dal Prete. Op. Qual. Gianina Masotto dell'Ufficio IE.

Borse di studio B.N.C.

La Banca Nazionale delle Comunicazioni, nel quadro delle iniziative di carattere sociale previste dalle norme statutarie in favore dei suoi iscritti, indice per l'anno scolastico/accademico 1985-1986 i seguenti concorsi a borse e premi di studio — per un importo complessivo di L. 540.500.000 — riservati ai figli dei ferrovieri dello Stato, soci della Banca, in servizio o in quiescenza, nonché agli orfani di ex soci.

Concorso A

a) n. 450 borse di studio di L. 550.000 ciascuna, per studenti universitari o di istituti di istruzione superiore;

b) n. 700 borse di studio di L. 400.000 ciascuna, per studenti di scuole secondarie di secondo grado;

Concorso B

a) n. 5 premi di studio di L. 2.000.000 ciascuno, per cinque studenti che, al termine dell'anno accademico 1985-86, conseguano la laurea in economia e commercio;

b) n. 2 premi di studio di L. 1.500.000 ciascuno, per due studenti che, al termine dell'anno scolastico 1985-86, conseguano il diploma di ragioniere.

I moduli per l'ammissione ai concorsi, recanti anche le istruzioni e le norme che regolano la partecipazione, potranno essere ritirati dagli interessati presso tutti gli sportelli ed i fiduciari della Banca. Il termine per la presentazione delle domande scadrà improrogabilmente il 31 gennaio 1986.

HOTEL VINCENETTE
97 rue de la Grotte (62) 94-20-10
65100 Lourdes - Servizi in tutte le camere - 3 pasti copiosi e variati - Pensione completa 120 FF.

CINEMA

di Piero Spila

Un autarchico in sagrestia

Anche il triste cinema italiano di questi tempi riesce ad avere i suoi eventi. Piccoli o grandi, sono sempre più rari, qualche volta dirompenti. È il caso di **La messa è finita**, l'ultimo film di Nanni Moretti. Un gran bel film. Abbandonate la saccente verbosità degli studenti fuori corso di **Ecce Bombo**, la crisi espressiva ed esistenziale del regista di **Sogni d'oro**, le sospette curiosità e le manie omicide del professore di **Bianca**, Nanni Moretti fa indossare al suo personaggio (non più Michele, ma Don Giulio) la tonaca da prete. Un prete, naturalmente, sui generis, che non corrisponde ad alcuna delle attese possibili e sfata ogni luogo comune, un personaggio che a dispetto dell'abito che indossa e della funzione che svolge, non conferisce alcuna sicurezza ma anzi allarma e dà inquietudine con la sua manifesta impotenza, con la sua incapacità di agire e capire. Un prete stizzoso e indisponente, con la durezza e gli sconcerti nevrotici di tutti i personaggi interpretati da Moretti, ma con in più l'umanissima vulnerabilità di chi vorrebbe fare del bene e non sa come farlo, di chi è attraversato da dubbi e paure, e si aggira sconcertato fra persone che non capisce e scenari che sembrano usciti da misteriosi cataclismi.

Dopo un lungo periodo trascorso su un'isola, Don Giulio, il prete protagonista di **La messa è finita**, torna a Roma e comincia a lavorare in una chiesa di borgata. A Roma ritrova anche la sua famiglia, i suoi amici, le abitudini di un tempo. Ma tutto è irrimediabilmente cambiato, e basta poco per accorgersene. Dei suoi amici, uno è in carcere accusato di terrorismo, un altro si è chiuso in casa e non vuole più uscire né vedere nessuno, un altro ancora, in preda ad un'inaffidabile crisi mistica, decide di battezzarsi a cinquant'anni. In famiglia le cose non vanno meglio: il padre si è innamorato di una ragazza più giovane di trent'anni e se ne va di casa, la madre non si dà pace, la sorella attende un bambino e decide di abortire. Don Giulio è sconcertato, insicuro, sconvolto. Si aggira per la chiesa deserta, per i tribunali, per le carceri, senza capire; battezza, comunica, celebra messa, unisce in matrimonio, ma senza entusiasmo. Vorrebbe dare aiuto, riesce ad essere solo un passivo testimone, una vittima di insensate e meccaniche violenze (ad un posteggio, in un cinema ecc.). Ai malesseri, all'infelicità, ai sintomi di manifesta inadeguatezza, sa rispondere solo con la sua vecchia ossessione (la stessa di Michele in **Bianca**) dell'ordine e della fedeltà. Invece di accogliere, scaccia, invece di aiutare, rifiuta.

Nanni Moretti in un momento del film «La messa è finita»

Fra uomini stanchi e sconfitti che non vogliono più fare nulla e uomini che, facendo, combinano guai, fra un arrivo (da un'isola) e una partenza (per un'altra isola, ancora più lontana), **La messa è finita** è la drammatica rappresentazione di un impasse, la raggelante presa di coscienza di uno scacco che non è solo generazionale. Il film inizia e termina con la scena di un matrimonio, ma con una differenza sostanziale. Nel primo, celebrato sull'isola, Don Giulio accompagna gli sposi sulla barca infiorata; nell'altro volta invece le spalle a un ballo visionario (che è solo un sogno) e a un inutile altare.

Con **La messa è finita** il cinema di Moretti diventa ancora più prosciugato ed essenziale. Un cinema serrato, fondato sul dubbio e sullo spaesamento del protagonista; un cinema quotidiano, ambientato in salotti e cucine alla buona, giardini pubblici e aule di scuola, campetti di calcio e sagrestie, ma anche un cinema assoluto, dove ogni inquadratura, ogni attacco di montaggio, serve a comporre un mosaico ineludibile di aggiustamenti progressivi. Un cinema dove niente sembra accadere, ma tutto è già accaduto altrove o accade in extremis, inaspettato (un pugno contro un vetro, uno scoppio di violenza, un'uscita di campo, una porta sbattuta).

Insomma un film che per linguaggio e impatto proposto sul pubblico, si distacca ampiamente dal panorama del cinema italiano degli ultimi anni. Un film anti-naturalistico, com'è buona regola di Nanni Moretti, ma che riesce ad essere comunque coinvolgente, nei suoi piccoli accenti di verità, negli sgomenti, nei colpi di scena, nelle solitudini senza scampo e nelle tenere e fulminanti nostalgie (quella nugatine metà cioccolato e metà caramella, che non si fanno più... quelle pallette di gomma che regalava un vecchio negozio sul Corso... quel pomeriggio su un prato, con il sole andato via da poco...).

La messa è finita è certamente un film anti-naturalistico ma è anche dentro il nostro tempo, su cui si prolunga la nube di un passato evocato fra trasalimenti e angosciate rimozioni. «La messa è finita», dice Nanni Moretti congedandosi nell'ultima scena di un film che non consente a nessuno di andarsene in pace.

SEGNALAZIONI/FILM

«L'anno del dragone» di Michael Cimino, con Mickey Rourke, John Lone, Ariane.

Capodanno a Chinatown. Bande, bandiere, crepitare di petardi e fuochi d'artificio. Il quartiere cinese de «L'anno del dragone» si presenta, già nella prima scena, con una clamorosa esibizione di draghi di cartapesta, processioni, risse accanite e silenziose agli angoli delle strade. La solita fantasmagorica messinscena per i cultori dell'esotico, che però la macchina da presa di Michael Cimino si incarica subito di svelare per quello che è. Un campo-controcampo al di qua di un vetro, un lieve spostamento laterale, un rapido carrello esterno-interno, dalla strada all'interno del locale, in tempo per far assistere ad un omicidio.

A Chinatown lo spazio che separa la vita dalla morte, quello che sembra da quello che è, diventa anche lo spazio in cui si muove anche l'ultimo film di Cimino.

Dopo la saga di sentimenti e di guerra de «Il cacciatore», la sovradimensionata avventura de «I cancelli del cielo», in «L'anno del dragone» le passioni e le contrapposizioni sono ravvicinate, più quotidiane e, quindi, ancora più violente. Il Vietnam, con tutto ciò che significa (odio, paura, insicurezza) è più vicino che mai, è dentro di noi (il protagonista del film, odioso e vulnerabile), è al centro di una metropoli (Chinatown). Uno e l'altra facce opposte e speculari della stessa realtà, uno conseguenza dell'altra.

TELEVISIONE

di Maurizio Valadon

Pugni sui tetti di Venezia, ed è serial all'italiana

Il protagonista c'è: Giuliano Gemma nel ruolo di un Capitano dei Carabinieri del nucleo per la salvaguardia del patrimonio artistico, e c'è l'ambientazione: Venezia, Roma, le città storiche d'Italia. Ci sono anche le situazioni, le storie: trafficanti, bande di contrabbandieri senza scrupoli e tutte le altre figure della malavita del teleschermo. Ci sono anche personaggi caratteristici come la «fidanzata» del Capitano Maffei, della quale si sente solo la voce perché i due, a causa degli impegni di lui, non riescono ad incontrarsi mai, una presenza/assenza che ricorda quella della moglie del più famoso Tenente Colombo. C'è la coppia di investigatori (alla Starsky e Hutch, per intenderci): il Capitano e il suo brigadiere. Insomma non mancherebbe nulla perché «Caccia al ladro d'autore», la serie di telefilm in onda su Raiuno il mercoledì sera, fosse il primo, vero serial all'italiana. Giuliano Gemma (che con qualche ruga in più ci ha guadagnato in carattere) ha anche il «fisique du rôle» e nelle scene d'azione non ha nulla da invidiare alle più acrobatiche star americane.
Ma tutto questo non basta. Il prodotto seriale made in USA si distin-

Giuliano Gemma nel ruolo del Capitano Maffei

SEGNALAZIONI/RADIO-TV

Il cugino americano
Suspense, mafia e droga in un giallo d'azione che il regista Giacomo Battiato sta realizzando in questi giorni per Raiuno.
Lo sceneggiato parla di un violento e angoscioso viaggio in Sicilia del protagonista (l'americano) figlio di un emigrato siciliano che ricerca le proprie radici italiane, e nello stesso tempo scopre valori per lui nuovi e va incontro a forti emozioni.
Tra i protagonisti: Brad Davis, Tony Lo Bianco, Vincent Spano.

Cinecittà Cinecittà
È un viaggio nel mondo e nel mito del cinema guidato da una star d'eccezione, Vittorio Gassman. È uno show o meglio un «Film-Show», che andrà in onda ogni domenica in 5 puntate a partire dal 17 novembre. L'ambientazione è costituita dai teatri di posa, dai set, dai viali alberati, dagli edifici di Cinecittà, uno dei luoghi mitici del cinema italiano.
Lo spettacolo è stato realizzato in collaborazione con la TV Francese TFI. Insieme a Vittorio Gassman ci sarà un autentico firmamento di stelle e celebrità: Fanny Ardant, Miou Miou, Marcello Mastroianni, Cesare Zavattini, Ettore Scola e tanti altri.

«Quark», il mondo di Piero Angela
Da metà novembre ripresa la programmazione de «Il Mondo di QUARK», la rubrica presentata da Piero Angela e realizzata da Renata Mezzera.
In questa nuova serie (in onda, come nelle passate edizioni, ogni giorno dal lunedì al venerdì alle ore 14,05 su Raiuno) saranno trasmessi documentari realizzati in Africa, in America del Nord e del Sud, in India, nell'Artico e in alcune isole sperdute.
Successivamente Piero Angela presenterà due grandi ricercatori, Gerald Durrell e David Bellamy che con le loro opere di divulgazione hanno conquistato milioni di lettori e di telespettatori.

Matinée di domenica
Appuntamento con Shirley Temple. «Il piccolo colonnello» di David Butler, «Un angolo di paradiso» di John Robertson, «Capitan Gennaio» di David Butler e «Una povera bimba milionaria» di I. Cummings: questi alcuni film che saranno presentati in novembre nella serie «Matinée, al cinema di domenica» a cura di Rosanella Lello Nogara, in onda su Raidue alle 11,30. Il ciclo, dal titolo «La piccola grande Star» ha preso il via alla fine di settembre e proseguirà fino ai primi di febbraio prossimo.

Nuova serie «Di tasca nostra»
«Di tasca nostra» il settimanale del TG2 al servizio del consumatore è tornato al suo consueto appuntamento serale con i telespettatori. Molte le conferme e qualche novità di rilievo per il programma che compie sette anni. Confermate, innanzitutto, le finalità e le caratteristiche di fondo della trasmissione, che si pone dichiaratamente dalla parte dei consumatori, e ad essi continuerà a fornire tutte quelle informazioni necessarie per poter fare in modo oculato ed autonomo le proprie scelte di spesa. Il programma, accantonata la sua scaletta tradizionale, farà posto ad una serie di puntate monografiche, dedicate all'approfondimento di dieci temi di sicuro interesse.

(a cura di Alfonso Marrazzo)

gue anche per la bravura dei comprimari e non solo dei protagonisti. «Caccia al ladro d'autore» cade, invece, clamorosamente, proprio sugli attori e addirittura sulle comparse: nessuno che sia naturale, credibile. E poi c'è la sceneggiatura. Gli autori americani hanno una misura, una sobrietà che da noi ancora non si riesce a trovare. E i dialoghi sono falsamente spiritosi o di cattivo gusto.
Peccato, l'idea era davvero buona e Giuliano Gemma l'attore giusto per portarla al successo. L'arma dei Carabinieri dispone di investigatori e tecnologia adeguati. E allora perché non farlo vedere al grande pubblico? Il patrimonio artistico è la maggiore ricchezza nazionale? Allora, puntare su questo e ambientare telefilm tra musei, ville storiche, parchi e giardini poteva dare filo da torcere agli inseguimenti per le strade di San Francisco e i vicoli di Hill Street. Una scazzottata sui tetti di Piazza San Marco all'ombra dei due Mori, o una caccia al gruppo marmoreo del Bernini, il «Ratto di Proserpina», sono davvero esclusive nazionali. E il capitano Furillo certo non potrebbe mai uscire in jeans e maglietta, come Venere (o come Adone) dalle acque del Mediterraneo, come ha invece fatto il Capitano che si tuffa, individua la statua, la aggancia a un elicottero e la segue nel passaggio dall'acqua a una spettacolare acrobazia aerea.
Ma com'è l'ufficio di questo angelo custode di gallerie e musei? Qui gli scenografi hanno dato prova di una professionalità all'americana nel caratterizzare con l'ambiente il personaggio, che sarà atletico e abile nello scovare ladri d'arte, ma che certo non brilla di buon gusto. Si muoverà tra argenti barocchi e quadri rinascimento, ma sul suo tavolo, il Capitano ha un'orribile riproduzione della testa del David di Donatello. E alle pareti? Una copia (di quelle che il Poligrafico dello Stato passa ai funzionari di ministeri e uffici pubblici) di un quadro di Claude Lorraine: Villa Medici che si affaccia su un porto di fantasia.
L'originale è agli Uffizi. Comunque se dovesse scomparire, una traccia già c'è e si potrebbe andarlo a ritrovare proprio dai Carabinieri, nella stanza del Capitano Maffei che in un soprassalto di buon gusto ha preferito compiere il furto di un originale piuttosto che il più grave delitto del pessimo gusto di appendere al muro una copia dozzinale. Ma a condurre l'operazione, questa volta, sarà il Tenente Colombo.

TEATRO

di Claudio Giovanardi

Teppisti a teatro

La violenza negli stadi, oggetto di tanti (e spesso oziosi) dibattiti in rubriche di argomento sportivo o più genericamente giornalistico, approda al teatro, grazie all'intelligente testo scritto da Giuseppe Manfridi (uno dei più brillanti nuovi autori di teatro) dal titolo emblematico **Teppisti**. Lo spettacolo, in scena al delizioso Spazio Uno di Roma, si fonda sulle imprese di tre giovani teppistelli nostrani (due uomini e una ragazza) che cercano invano di procacciarsi i biglietti per assistere a un'importante finale di coppa. In realtà, saranno costretti a vivere le fasi della partita da un parcheggio posto nell'antistadio, dal quale percepiscono gli echi delle varie situazioni di gioco. Nei tre ragazzi, al senso di frustrazione per non poter essere con gli altri a far massa urlante e bastonante, si affianca poco a poco con un avvincente crescendo lo spettro inquietante della riflessione sulla loro condizione di forzati del tifo, di operai della violenza più cieca e inconsulta. Una violenza talmente dirompente che, se risulta accidentalmente impossibile rivolgerla contro il «nemico» dell'occasione, va comunque sfogata all'interno del trio.

Franco Parenti nell'Orestea al Pier Lombardo di Milano

Il lavoro di Manfridi si fa apprezzare soprattutto per l'onestà intellettuale con la quale è concepito: nessun cedimento occhieggiante al grande pubblico dei tifosi, ma piuttosto una ricerca stilistica notevolissima che giunge ad una scrittura in endecasillabi della quale lo spettatore percepisce subito la suadenza ritmica. La regia di Giampiero Maccarinelli è esemplare, come pure l'interpretazione «iperrealistica» di Massimo Venturiello, Enrica Rosso e Giampaolo Saccarola.
Una rassegna di altri spettacoli di grande richiamo deve necessariamente aprirsi con la rappresentazione dell'**Orestea** di Eschilo messa in scena al Salone Pier Lombardo di Milano dal bravo Franco Parenti. Si tratta di una edizione filologicamente molto accurata grazie alla traduzione del filosofo Emanuele Severino. Sempre a Milano, da segnalare l'apertura del Piccolo Teatro con **Il trionfo dell'amore** di Marivaux, per la regia del francese Antoine Vitez e l'interpretazione di Maddalena Crippa, Giancarlo Dettori, Claudio Scarpati e Ferruccio Soleri.
Ancora Marivaux per un'altra apertura stagionale: quella del Teatro delle Arti di Roma, che presenta **Le false confidenze** per la regia di Walter Pagliaro e l'interpretazione di una grande attrice come Anna Maria Guarnieri. Si tratta di un testo piacevole, che funziona perfettamente per il teatro e si avvale di una serie di situazioni molto coinvolgenti. Infine, per restare nel campo degli intrighi d'amore, un classico del buon umore e del raffinato intreccio teatrale: **Il tacchino** di Georges Feydeau, portato in scena al Teatro Parioli di Roma da Enrico Maria Salerno, per l'occasione regista, con Gianni Agus, Orazio Orlando, Gino Pernice e Magda Mercatali. Come si capisce da cotanto cast, il divertimento è garantito e forse, insieme ad esso, anche qualche riflessione agrodolce sulle vicende d'amore. ■

LIBRI

di Marina Delli Colli

Cara Alice..., cara Simone...

La letteratura epistolare è un genere che è sempre andato molto di moda. Ben pochi scrittori hanno infatti resistito alla tentazione di affidare alle lettere (e molti ben sapevano che queste lettere erano in realtà destinate ai posteri) pensieri, sensazioni, commenti, testimonianze.

Due proposte di letteratura epistolare ci vengono oggi offerte dalla Einaudi con **Cara Alice...** di Lewis Carroll, e dalla Garzanti con **Lettere al Castoro e ad altre amiche** di Jean-Paul Sartre.

Due proposte di estremo interesse e di estrema attualità.

Vediamole insieme.

Racconta un aneddoto, apocrifo ma significativo, che alla regina Vittoria che lo aveva pregato di farle avere il suo prossimo libro (dopo **Alice nel paese delle meraviglie**), il reverendo Dodgson avrebbe mandato un manuale di geometria. Del resto, è noto che Charles Lutwidge Dodgson, ombroso professore del Christ Church College, non amasse molto essere confuso con il suo alter ego Lewis Carroll, autore del famosissimo **Alice**. Eppure il frontespizio del libro che raccoglie parte del suo sterminato epistolario, **Cara Alice...**, porta proprio il nome di Lewis Carroll. Cosa che avrebbe fatto fremere di indignazione il buon prelato tutto fede, fermezza, sobrietà, razionalità. Lewis Carroll (pseudonimo tratto ribaltando i due nomi di battesimo, Lutwidge = Lewis e Charles = Carroll), è invece il suo esatto contraltare, per lui tutto è disordine, violenza, casualità, capriccio.

Le lettere, comunque, mettono in evidenza entrambi gli aspetti della complessa e geniale personalità di quest'uomo dalla doppia anima vittoriana ed eversiva. Da una parte c'è il Dodgson più strettamente autobiografico, con tutti i suoi hobby ai quali si applicava con britannica serietà, c'è il Dodgson appassionato studioso di logica e matematica, c'è il Dodgson uomo di chiesa, ecclesiastico tiepido per sua stessa ammissione. Dall'altra c'è Carroll, fotografo appassionato, amico e cultore di bambine. E di bambine Carroll fu un collezionista davvero instancabile. Nelle lettere sfilano decine e decine di nomi e tante immagini. Sempre si tratta di bambine al di sotto dei dieci anni e, infatti, delle sue piccole amiche Carroll amava il candore, l'innocenza, la completa asessualità. Una volta cresciute non lo interessavano più anche se con alcune di loro continuò a mantenere rapporti epistolari per anni e anni. Tra tante lettere, tante bambine, tanti nomi, una figura soltanto è pressoché assente, la più importante, Alice Liddell. L'episodio che lo allontanò da Alice nel giugno 1863, è e resterà avvolto nel mistero. Le pagine dei diari del reverendo che riguardavano quel periodo furono infatti strappate, dopo la sua morte, da qualcuno della famiglia Dodgson e tutte le lettere destinate ad Alice anteriori a quella data furono distrutte per volontà della signora Liddell.

Anne Clark, in una recente biografia di Alice Liddell ha ipotizzato che la rottura fosse avvenuta perché il giovane professore (Dodgson a quell'epoca aveva trent'anni) si era permesso di chiedere la mano di Alice, allora undicenne. Niente, comunque, conferma questa supposizione che per la verità non pare molto convincente.

Sia come sia, da quel momento Carroll si organizzò metodicamente, si attrezzò uno studio fotografico in piena regola e fece in modo di poter frequentare il maggior numero possibile di bambine che meravigliava e avvinceva con i suoi scherzi, i suoi indovinelli, i suoi famosi paradossi. E **Cara Alice...** è appunto la documentazione precisa di questo «strano tipo d'amore» che dominò la sua vita, che lo portò ad affrontare parecchie disavventure, che lo costrinse spesso a sfidare le malelingue. Ed è anche la conferma che l'autoritratto che si va componendo, pagina dopo pagina, è quella di un uomo, sì di imprevedibile complessità, ma anche e soprattutto di eccentrica e assoluta genialità.

Ben diversa è l'atmosfera che si respira scorrendo le pagine di un altro epistolario famoso, **Lettere al Castoro e ad altre amiche** di Jean-Paul Sartre.

Si tratta di una raccolta di lettere che abbraccia l'arco di anni che va dal 1926 al 1963.

All'inizio Sartre ha ventun anni e frequenta l'Ecole Normale. Insieme a lui ci sono Aron, Seznec, Hyppolite e Nizan che divide con Jean-Paul un modestissimo alloggio. Sono questi gli anni in cui Sartre si dedica anima e corpo allo studio anche se «niente lasciava prevedre che Sartre sarebbe diventato «Sartre» come scrive un suo amico di allora, Lagache.

Studio va bene, però il giovane Jean-Paul ha anche un cuore che batte fuoriosamente per Simone Jolivet, bella, piena di temperamento, fautrice del libero amore. «Questa sera ti amo attraverso una notte di primavera, ti amo con la finestra aperta. Tu mi appartieni e le cose mi appartengono...». «Sono sommerso dalle cose dell'intelligenza, ho voglia soltanto di baciarti... Ti amo in tutti i modi che puoi desiderare, amore mio caro». Ma, ahimè, Simone ha altri uomini e Sartre vive di angosce e tormenti. Inoltre, nel 1928 viene

bocciato all'agrégation perché le sue prove vengono ritenute troppo originali. Finalmente, l'anno successivo, conosce Simone de Beauvoir, il «bel Castorino», con cui inizia una relazione che, tra liti, rappacificazioni, altri amori, durerà fino alla sua morte.
«Il nostro è un amore necessario — le scrive Sartre — ci conviene conoscere anche gli amori contingenti». E Simone segnerà con la sua presenza tutta la sua vita. Nelle lettere a lei dirette c'è praticamente tutto Sartre: le sue letture, i suoi giudizi sferzanti sugli scrittori contemporanei, i suoi romanzi, c'è la politica, la psicologia, la filosofia, ci sono le canzoni americane così amate, Fantomas, i western, la guerra, la «drôle de guerre» che nel '39 al '40 lo vedrà prima al fronte e in seguito prigioniero.
Seguono poi gli anni folli del dopoguerra, il progressivo affermarsi dell'esistenzialismo, i rapporti difficilissimi con il Pcf, l'ultrabolscevismo e infine, benché nell'epistolario non compaia, la consacrazione ufficiale, nel 1965, con il premio Nobel. Ormai Sartre è diventato «Sartre», un uomo violentemente odiato — «Fucilate Sartre», gridano nel '60 i reduci che sfilano sugli Champs-Elysées — e furiosamente ammirato — «Non si arresta Voltaire» — avrebbe detto il generale De Gaulle.
E questo epistolario è il modo migliore per cercare di avvicinarsi alla complessa, poliedrica, discontinua, geniale personalità di quest'uomo che, nel bene e nel male, ha segnato un'epoca e lasciato un'impronta indelebile non solo nella cultura francese ma mondiale.
Resta infine da segnalare la splendida traduzione di Oreste del Buono che ha curato l'edizione italiana di **Lettere al Castoro** e l'ha corredata di una utilissima biografia, divisa anno per anno, dello scrittore. ■

Lewis Carroll, Cara Alice..., Einaudi, pp. 449, lire 38.000 - Jean-Paul Sartre, Lettere al Castoro e ad altre amiche, Garzanti, pp. 758, lire 30.000.

SEGNALAZIONI/LIBRI

Sam Shepard, Motel Chronicles, Feltrinelli, Lire 15.000
Dopo Paris, Texas di cui ha curato la sceneggiatura, il «caso Shepard» è esploso anche in Europa. Ma Shepard era già notissimo negli Stati Uniti dove ha vinto un Pulitzer ed è considerato il maggior commediografo vivente. I racconti che compongono questo **Motel Chronicles** *sono brevi, spesso autobiografici, pervasi da un'intensa e struggente poesia. Il lettore europeo sarà conquistato da queste storie on the road che rivelano un'America poco conosciuta ma sorprendentemente vera e affascinante.*

Luigi Balsano, Il concetto di giustizia, Pellegrini Editore, Lire 25.000
Il concetto di giustizia è assai difficile da individuare e da definire chiaramente. Luigi Balsano, procuratore della repubblica presso il tribunale di Paola, tenta di elaborare una teoria suggerendo vari accostamenti: giustizia e diritto, giustizia e potere, giustizia e libertà, giustizia e filosofia, giustizia e religione.
Una guida utilissima per chiunque voglia addentrarsi in una materia così vasta e articolata.

Enzo Biagi, Senza dire arrivederci, Mondadori, Lire 18.000
«Mestiere e curiosità mi hanno portato in tanti luoghi lontani e sempre tra la gente: così la piccola avventura di un giornalista si è intrecciata con gli eventi che hanno cambiato le sorti del mondo». Così scrive Enzo Biagi per presentare il suo nuovo libro, una lunga galleria in cui sfilano donne note e meno note di cui l'autore ha raccolto confidenze, abbandoni, confessioni. Donne che, da protagoniste o da comparse, hanno comunque animato la cronaca di mezzo secolo.

Mario Vargas Llosa, Storia di Mayta, Rizzoli, Lire 18.000
Alejandro Mayta Avendaño era il vecchio militante trotzkista che nel 1958 guidò un tentativo insurrezionale nella regione centrale della Cordigliera delle Ande. Uno dei più grandi scrittori latino-americani, Mario Vargas Llosa, riprende oggi questo avvenimento e ne fa il punto di partenza per il suo romanzo. Un romanzo che coniuga, con straordinaria resa narrativa, passato e presente, vittoria e sconfitta, illusione e realtà, e fa di Mayta, visto sia nella prospettiva epica sia nella più avvilente normalità quotidiana, un personaggio degno di stare alla pari con certi mitici eroi dell'epoca rivoluzionaria sudamericana.

Anton Cechov, L'isola di Sachalin, Editori Riuniti, Lire 16.500
Non tutti sanno che uno dei primi testimoni che scoprirono e rivelarono al mondo le atrocità delle deportazioni e dei lavori forzati è Anton Cechov. Lo scrittore, nel 1890, intraprese un lungo viaggio attraverso l'estremo oriente dell'impero russo e documentò l'esistenza delle colonie penali siberiane dove languivano gli oppositori del regime zarista. «Dopo il lavoro sachaliniano, la mia vita moscovita mi sembra ora così meschina e noiosa che vorrei prendermi a morsi» scrisse Cechov. Il crudo atto di accusa contenuto nel libro scosse profondamente l'opinione pubblica internazionale e influenzò in modo determinante tutta l'attività successiva dello scrittore.

DISCHI/CLASSICA

di Gianfranco Angeleri

Fatto per la notte di Natale

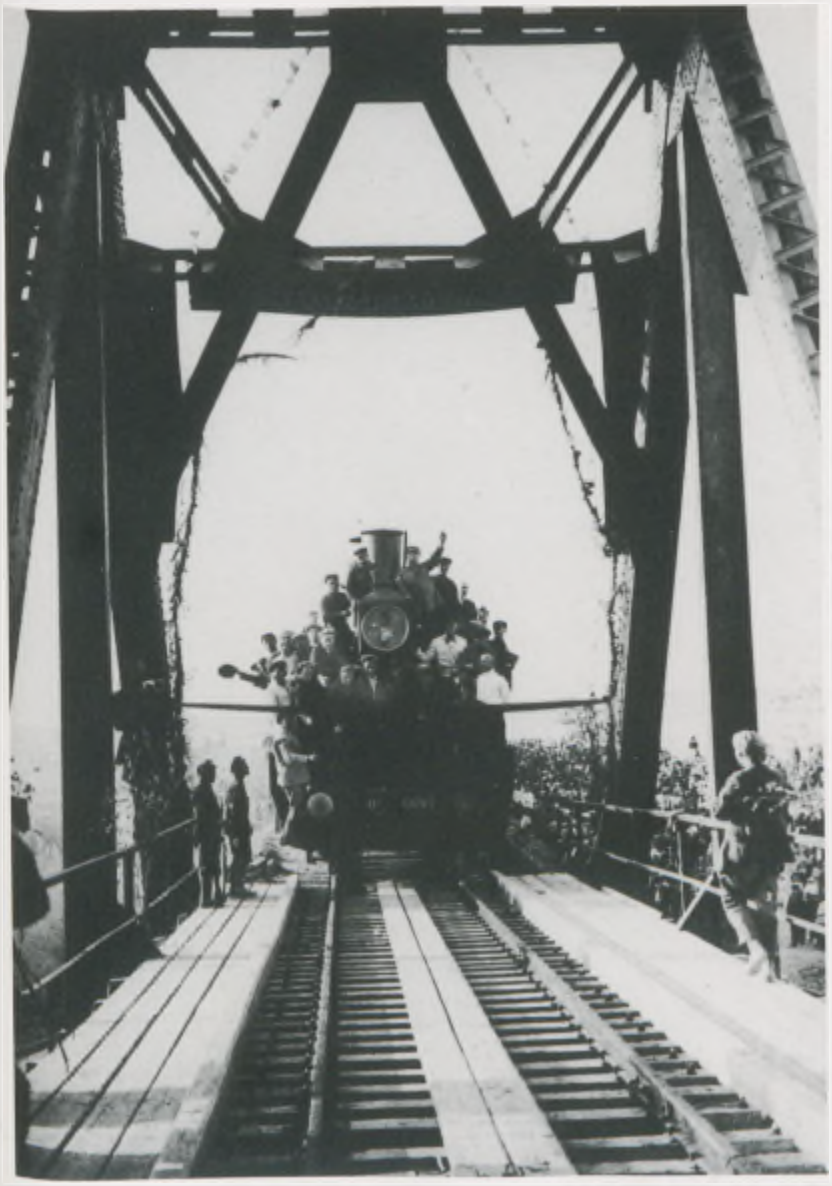
Se fossi obbligato a fare un elenco non troppo ampio dei più grandi musicisti di tutti i tempi non mi sentirei di escludere il nome di Arcangelo Corelli, ancorché non sia stato autore molto prolifico: solamente cinque numeri di opus comprendenti ognuno dodici sonate per trio d'archi più un sesto numero postumo di dodici concerti grossi.
Il Corelli fu valente violinista, ma non in senso virtuosistico, per intenderci alla maniera di un Viotti e meno che mai di un Paganini; e in qualità di primo violino, secondo l'usanza del tempo, abile direttore d'orchestra. La sua specializzazione lo portò ad ignorare gli strumenti a fiato e compose solo per complessi di archi con accompagnamento, in qualche sua opera, del clavicembalo o dell'organo. Dove trovare allora la motivazione che ci induce ad annoverarlo fra i grandi? Corelli fu indubbiamente il più grande musicista del tardo seicento, come dire del tempo che è chiamato «barocco». Egli seppe pervenire alla perfezione formale delle sue opere infondendovi un ritmo equilibrato, una grandiosità non stucchevole, una vocalità essenziale, senza ricorso a virtuosismi od abbellimenti artificiosi, in ciò aiutato anche dalla produzione smagliante della liuteria cremonese degli Stradivari. Ma tutto ciò non sarebbe sufficiente. Nella apparente superficialità della musica dell'epoca traspare una tensione emotiva profondamente genuina che, insieme con gli aspetti esteriori di cui dicevo, lo collocano di diritto nell'olimpo dei grandi. Oggi purtroppo nelle sale da concerto non ci è dato di verificare quanto sto asserendo, inondati e sommersi come siamo dal flusso del romanticismo germanico. Fortunatamente c'è il disco che colma la lacuna e quindi scongiura il pericolo della dimenticanza. La casa discografica ERATO ha pubblicato un CD (ECD 88080) nel quale troviamo quattro concerti grossi dell'opera n. 6 del Nostro, eseguiti dai Solisti Veneti diretti da Claudio Scimone.
Sarebbe qui impossibile, per ragioni di spazio, parlare di tutti e quattro i concerti registrati; mi limiterò a qualche cenno sul più noto e più famoso: quello «fatto per la notte di Natale» che più degli altri esprime la personalità di Corelli. È un concerto «da chiesa» ma che tuttavia veniva eseguito anche nel giorno di Natale come concerto «da camera» e si compone di cinque parti. Il «vivace» è introdotto dagli accordi solenni degli archi del concerto grosso seguiti da una pausa di silenzio, tipica nel Corelli, che richiama, più di ogni commento sonoro, il mistero del Natale. Segue il «grave» di commento all'attesa della natività. Esplode l'«allegro» che sottolinea l'ansia dei pastori che accorrono alla mangiatoia per vedere ciò che gli Angeli hanno loro annunciato. Quivi si immergono nell'adorazione del Bambino; l'«adagio» descrive magistralmente la scena con una melodia incantata ed incantevole, al quale succede il «vivace» scritto in ritmo ternario che accompagna la danza degli Angeli invitanti, nel «finale-allegro» a partecipare tutti al tripudio.
Esecuzione esemplare dei Solisti Veneti diretti dal valoroso Scimone. Note piuttosto esigue in tre lingue (manca l'italiano) nel libricino di presentazione. Buona la qualità della registrazione. ■

DISCHI/POP-ROCK

di Roberto D'Amico

Clapton in concerto

Eric Clapton è uno dei più grandi chitarristi di rock-blues in circolazione: sarà forse perché il suo strumento, la chitarra, è l'emblema e l'essenza di quella corrente culturale sorta intorno alla musica rock, sarà forse per la sua oltre ventennale presenza sulle scene come leader in formazioni di rilievo, quali i Bluesbreakers di John Mayall, gli indimenticati Cream, i Blind Faith e Deker e Dominoes, che il suo nome richiama ancora l'attenzione degli appassionati musicofili. Sullo stile chitarristico di Clapton sono stati versati fiumi d'inchiostro, ma è utile ricordare il suo fine gusto di esecutore, la grande padronanza tecnico-espressiva nell'uso della chitarra, quel sound così particolare che scaturisce dal suo modo di suonare, che gli è valso negli anni passati il nomignolo di «Slowhand» (Manolenta). Anche se i momenti migliori sono lontani per Clapton, la recente tourneé italiana ha dimostrato come egli attraversi un periodo di buona forma: nei concerti è il punto focale di attrazione, l'abilità e il professionismo e, perché no, la gran voglia di suonare di Clapton e del suo gruppo ci riportano in un flash-back nei tardi anni '60, all'epoca delle contropposizioni con un altro grande, Jimi Hendrix, e ad alcune delle più belle espressioni del genere rock-blues: Layla, Cocaine, Presence of Lord, Badge e tanti altri brani che sono pietre miliari della cultura musicale di questi anni. Eric Clapton è stato e continua ad essere un modello e un maestro per molti, nonché un grande musicista: il suo nome viene affiancato, fra i chitarristi, a grandi dello strumento come il già citato Jimi Hendrix, a Peter Green, Jeff Beck, Jimmy Page, Ritchie Blackmore. La sua musica attuale è un insieme di blues, easy rock, rhtmye blues, che insieme all'esecuzione di vecchi hits costituiscono un insieme molto piacevole. Certo come espressività Eric Clapton è indubbiamente lontano dal suo periodo migliore, quello che va dalla metà degli anni '60 ai primi anni '70, ma specie in concerto vale la pena di ascoltarlo con attenzione, e discograficamente di ascoltare i suoi migliori LP, fra cui quelli con John Mayall, i Cream, gli album dal vivo, specialmente Just one Night, ricordando anche il recente e discreto Behind the Sun. ■



Arkadji Saichet:
«Costruzione della linea Turk-Sib»

La rivoluzione d'Ottobre nell'Unione Sovietica determinò una svolta storica anche per la fotografia. La ristrutturazione del paese, l'aumento della produttività e la crescita dell'industria, furono, infatti, argomenti centrali nel generale risveglio dell'informazione visiva. Cinema, teatro, grafica e fotografia, operarono insieme, scambiandosi, a stretto contatto di gomito, idee, programmi e metodi di lavoro. Cinema e fotografia, più delle altre arti consorelle, stabilirono una presa più diretta con il grosso pubblico perché più idonee, per loro specifica natura, a penetrare profondamente nello spirito di una propaganda ufficiale a servizio del nuovo Stato.
Il momento di maggior sviluppo teorico della fotografia sovietica si colloca proprio agli inizi degli anni venti quanto Alexandr Rodčenko, grande animatore culturale, prende in mano le redini di questa nuova disciplina di massa enunciando alcuni principi fondamentali come questo: «L'obiettivo della macchina fotografica è la pupilla dell'uomo di cultura in una realtà socialista».
Rodčenko era a capo di un movimento chiamato «Octiabr», ottobre, al quale, in un primo tempo, avevano aderito altri fotografi tra i quali Arkadji Saichet, autore della foto di questo numero, scattata nel 1930 in occasione dei lavori di costruzione della linea ferroviaria Turk-Sib, cioè la congiungente il Turkestan con la Siberia. Il fotogramma è carico di tensione. La locomotiva collauda un ponte di ferro avanzando alla sua imboccatura sovraccarica di operai esultanti in segno di conquista.
Saichet, nato nel 1898 e deceduto nel 1959, lasciò ben presto il gruppo «Octiabr» per dedicarsi con maggiori energie al fotogiornalismo, settore della fotografia al quale si sentiva più legato. L'Unione Sovietica aveva infatti bisogno, in quegli anni di radicale rinnovamento, non soltanto dell'apporto teorico di un uomo come Rodčenko ma anche della mobilità e dell'intraprendenza di un gruppo di fotografi d'assalto tra i quali, appunto, c'è Arkadji Saichet che lasciò numerosi servizi a testimonianza della sua costante presenza sul fatto. I modelli visivi erano infatti giunti ad un punto tale di entusiasmo documentario e di dibattito culturale da prolungarne nel tempo l'efficacia e il valore. Per tali motivi molti di questi lavori, ancora oggi, sono oggetto di studio e di attenzione.

a cura di
Piero Berengo Gardin

La BNC per gli amici ferrovieri: più che una banca

La Banca Nazionale delle Comunicazioni, ente di diritto pubblico, è l'unico istituto in grado di offrire alla clientela i servizi bancari ed assicurativi insieme.

I dipendenti delle Ferrovie dello Stato godono di condizioni di favore per le operazioni che richiedono alla Banca: la tenuta del conto corrente e il pagamento delle utenze familiari, ad esempio, sono esenti da spese; è consentito loro di effettuare prelevamenti allo scoperto sino all'importo di L. 3.000.000, se hanno richiesto l'accreditamento dello stipendio in conto; possono ottenere prestiti rimborsabili mediante trattenute mensili a ruolo o con rimesse dirette.

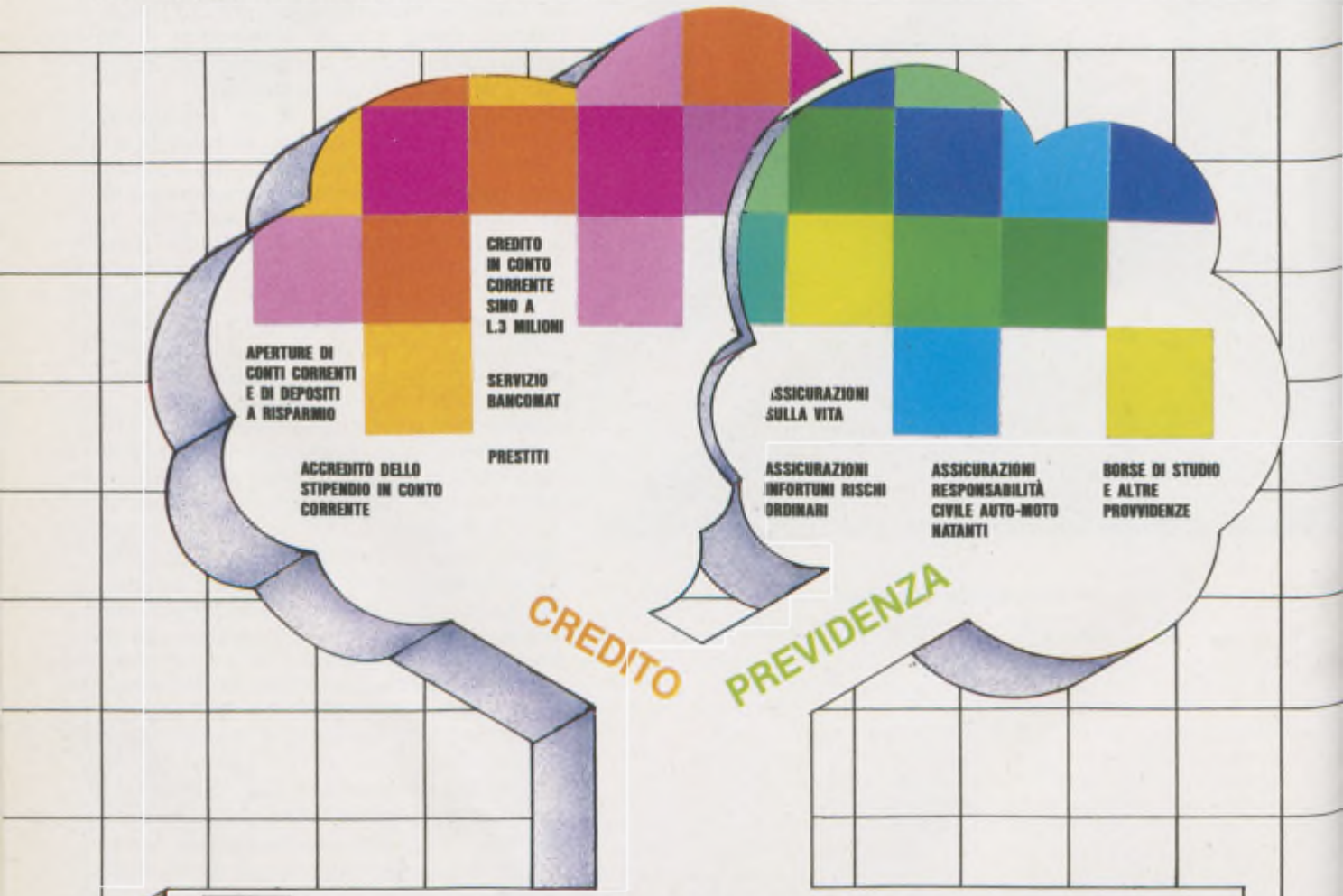
Inoltre possono avvalersi di uno qualsiasi dei 2000 sportelli automatici BANCOMAT sparsi in tutta Italia per effettuare prelevamenti dal conto, senza limitazione d'orario ed anche fuori sede, utilizzando l'apposita "carta" che la Banca rilascia su richiesta.

Tutti i titolari dei conti correnti e dei conti di deposito infine possono fruire, a richiesta, di una assicurazione contro gli infortuni con un costo modestissimo.

Le polizze di assicurazione sulla vita vengono emesse anche nelle forme indicizzate o con copertura garantita in euroscudi, e hanno diritto, tutte, alla detrazione dei relativi premi dall'imponibile fiscale.

Quanto alle polizze auto della Banca, esse rappresentano un prodotto veramente unico sul mercato, perchè sono scontate del 5,1% rispetto alle tariffe obbligatorie praticate da ogni altra compagnia e perchè sono ulteriormente agevolate nei premi relativi ai rischi accessori del furto e incendio.

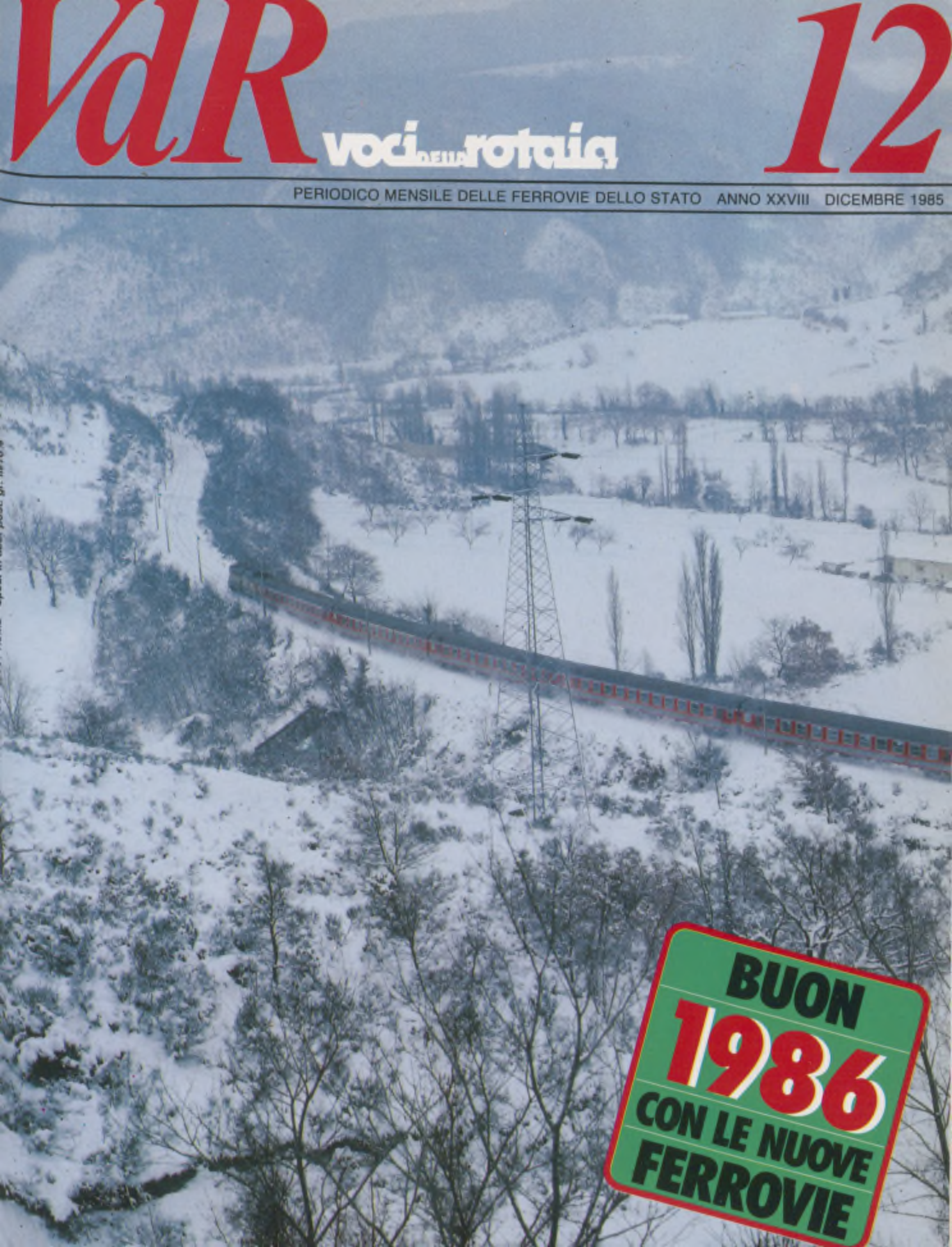
I premi di tutte le polizze di assicurazione (sulla vita, contro gli infortuni e auto) sono pagabili mediante ritenute mensili a ruolo.



BNC BANCA NAZIONALE delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

VdR voci della rotaia 12

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE DELLO STATO ANNO XXVIII DICEMBRE 1985



NOTIZIE BNC

da 2.000.000 a 3.000.000

La Banca Nazionale delle Comunicazioni ha elevato a tre 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

VdR

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

Direttore responsabile
Francesco Pellegrini

Redattore capo
Piero Spila

Redazione
Anna D'Angelo, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Grafica
Ennio Salvatore

Segretario di redazione
Ferruccio Facchinelli

Amministrazione
Jole Lang, Graziella Luzzitelli, Rita Montuschi, Renato Napoli, Renzo Ramiconi

A questo numero hanno collaborato:
per i testi: Gianfranco Angeleri, Piero Berengo Gardin, Marcello Buzzoli, Stefano Biserni, Camilla Cederna, Maria Guida, Claudio Giovanardi, Giovanni Lioy, Renzo Marello, Giovanbattista Pellegrini, Enzo Rava, Mario Righetti.

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

SOMMARIO

N. 12
Dicembre
1985

La neve è un treno. Foto di Bonaventura Pelucchini

Insediamento del nuovo CdA 4

Una marcia in più per il Programma Integrativo 6
di Marcello Buzzoli

Programma Integrativo/Roma

Una cintura per la capitale 9
di Tiziana Gazzini

Roma tram tram 13
di Enzo Rava

A Roma il duemila arriverà prima 14
Intervista all'Ing. Pandolfo

Leonardo, fatti più in là 15

Roma sub mundi 17
di Marina Delli Colli

Vocazione grandi opere 19
Intervista all'Ing. Chisari

Programma Integrativo/Milano

Passante, presente e futuro 22
di Anna D'Angelo

Appuntamento a Milano 28
di Mario Righetti

Cronaca di un anno 30

Stampa e ferrovia 33
di Giovanni Lioy

Le voci di fuori 34
Sulla stampa - L'opinione di Camilla Cederna

Dai Compartimenti 36

Rubriche 40
Pensioni - Un treno nel cassetto - Tuttarete

Un treno a quadretti: Audax 42
di Piero Berengo Gardin

Tempo libero 47
Cinema - Libri - Dischi - TV

Una foto, un treno 51

Insediato il nuovo Consiglio di Amministrazione dell'Ente Ferrovie dello Stato

Il giorno 20 dicembre 1985 si è ufficialmente insediato il Consiglio di Amministrazione dell'Ente Ferrovie dello Stato a norma dell'art. 26 della legge n. 210 del 17/5/1985.
Il Ministro dei Trasporti, Claudio Signorile, aprendo la seduta, ha dichiarato che, d'ora in avanti, tutto andrà collocato nell'ambito del Piano Generale dei Trasporti, grazie al quale il nuovo Ente potrà diventare la struttura economica che eserciterà l'impatto più significativo sull'assetto del territorio nei prossimi anni. «Il cambiamento della natura giuridica della vecchia Azienda — ha detto ancora Signorile — non deve significare soltanto un cambio di etichetta ma un decisivo cambiamento di finalità nelle priorità».
Un saluto non formale, ma «un ulteriore momento del cammino intrapreso», quello del Presidente dell'Ente, Lodovico Ligato, che, tra l'altro, ha dichiarato: «Credo che esistano tutte le condizioni perché l'Ente svolga bene il ruolo che il Parlamento gli ha assegnato, attuando le linee politiche del P.G.T. e ricorrendo a criteri di moderna gestione, con un giusto rapporto tra il Consiglio di Amministrazione e il Paese, finalizzato alla crescita della nostra comunità».
Nel pomeriggio della stessa giornata il C.d.A. si è riunito per adempiere alle prime decisioni in merito alla propria organizzazione e all'indicazione dei vertici tecnici aziendali. Si è proceduto, fra l'altro, alla nomina del vice Presidente, Luigi Misiti, nonché del Direttore Generale, Giovanni Coletti e dei quattro vice Direttori Generali, Gabriele Ruoppolo, Giovanni De Chiara, Silvio Rizzotti e Valentino Zuccherini.

Il Ministro Signorile e il Presidente dell'Ente Ferrovie dello Stato, Ligato, in una fase della cerimonia di insediamento. In alto, il nuovo Consiglio d'Amministrazione riunito

Il saluto

È una funzione di grande responsabilità quella che sono stato chiamato a svolgere con la nomina a Presidente dell'Ente Ferrovie dello Stato. Si tratta di gestire una fase nuova e complessa, per molti versi decisiva per la storia del trasporto ferroviario e, più in generale, per il futuro del trasporto pubblico in Italia e quindi del Paese. Una fase impegnativa che dovrà vedere pienamente coinvolti tutti coloro che ai diversi livelli operano in ferrovia. È grazie a loro, al patrimonio di conoscenze professionali e di doti umane più volte messo alla prova, che sento di assumere l'impegno che mi è stato affidato con serenità e fiducia.
Nel momento in cui per le Ferrovie comincia un capitolo nuovo della loro storia, sento il desiderio di rivolgermi a tutti i ferrovieri dalle pagine di «VdR-Voci della Rotaia», con un saluto che non vorrei

lel Presidente Ligato ai ferrovieri

considerare episodico, ma come primo momento di un rapporto proficuo e continuativo.

Come sapete, dal 1° gennaio 1986, le Ferrovie sono diventate un'impresa, hanno cioè acquistato una struttura più agile e moderna, un'ampia autonomia gestionale, un modo nuovo e più agguerrito di stare sul mercato e di far fronte alla crescente domanda di trasporto. Una trasformazione radicale che non è, né deve apparire, un cambiamento puramente nominalistico, né un semplice intervento istituzionale. Se così non fosse, verrebbe tradita certamente l'intenzione del legislatore, la volontà più volte manifestata dai ferrovieri e dalle loro Organizzazioni sindacali, ma soprattutto verrebbero meno le attese del Paese che da tempo aspetta e pretende un servizio ferroviario più competitivo e affidabile.

Quello che ci attende, come Ente Ferrovie dello Stato, è un adeguamento di mentalità, di criteri operativi, di modelli culturali. Un grande progetto di trasformazione che deve porre come obiettivo prioritario il rilancio delle Ferrovie, destinate a svolgere un ruolo centrale e insostituibile nel futuro assetto del trasporto pubblico nazionale.

È una prova difficile, ma anche esaltante, che mi piace vedere densa di fondate speranze più che di temibili incognite. Con un ampio decentramento operativo e gestionale, con la massima e intelligente utilizzazione delle potenzialità a disposizione, con il possibile e auspicabile recupero di produttività, con l'adozione di tecnologie d'avanguardia e più affinati criteri economici e manageriali, sono convinto che le Ferrovie hanno la possibilità di raggiungere in breve termine i positivi risultati che tutti ci aspettiamo.

Personalmente devo dire che in questo avvio di esperienza, nella difficile e delicata fase di passaggio dal vecchio al nuovo, ho potuto constatare numerosi segnali di incoraggiamento. A mio avviso ci sono tutte le premesse perché dall'insieme di collaudate professionalità, da sempre patrimonio delle Ferrovie dello Stato, e dai nuovi momenti organizzativi che ci apprestiamo a varare, si possa arrivare a una sintesi di grande potenzialità imprenditoriale e sviluppare possibilità ancora inespresse.

Con questa ferma consapevolezza voglio esprimere il mio più caloroso saluto e la mia totale fiducia nelle doti umane e professionali dei ferrovieri. Doti che, accanto ai necessari adeguamenti strutturali e organizzativi, costituiscono il più solido punto di partenza per migliorare il fondamentale rapporto tra ferrovia e utenza, tra ferrovia e Paese.

Lodovico Ligato

Nuovi scenari e vecchi problemi per l'Ente FS

di MARCELLO BUZZOLI

Fra le realtà più consistenti che la vecchia Azienda lascia al nuovo Ente Ferrovie dello Stato ci sono le opere avviate con il Programma Integrativo. Raddoppi e quadruplicamenti, materiale rotabile specializzato e impianti ACEI, nodi e assi longitudinali, linee trasversali e itinerari alternativi. Un gigantesco cantiere proiettato verso il futuro.

Non è necessario piantare le bandierine sulla carta ferroviaria per segnare le tappe del Programma Integrativo. Ma le opere di potenziamento procedono, giorno dopo giorno, nello sforzo di accelerare al massimo il rinnovamento delle strutture ed accrescere e qualificare l'offerta di trasporto ferroviario.

Sullo sfondo del paesaggio invernale, austero e spoglio, i treni salgono e scendono lungo la penisola e, di là dai finestrini, accade di vedere i cantieri in prossimità della linea e squadre di operai al lavoro. Accade d'incrociare convogli carichi di pietrisco e di altri materiali che affluiscono ai centri di raccolta.

Alle opere di potenziamento si affiancano quelle di presidio nelle zone esposte alla caduta di massi e di valanghe o insidiate da ricorrenti mareggiate.

Queste sono realtà evidenti, sotto gli occhi di tutti.

Non meno visibile è il nuovo materiale rotabile, i treni elettrici in lega leggera, le moderne vetture viaggiatori che gradualmente sostituiscono quelle invecchiate. È facile distinguere le carrozze a piano ribassato e a due piani, specializzate per i trasporti pendolari; le vetture intercity colorate in arancio e rosso, con vestibolo di testa o centrale; le confortevoli carrozze tipo UIC-X per le lunghe distanze.

Al profano sfuggono invece altri provvedimenti del Programma Integrativo che influiscono direttamente sulla regolarità e sulla sicurezza della marcia dei treni. Molte linee che ne erano ancora sprovviste sono state dotate degli apparecchi per il blocco elettrico automatico e per il controllo centralizzato del traffico, eliminando le soggezioni di sistemi di esercizio anacronistici.

Nell'aprile 1984 nella stazione di Milano è stato attivato un modernissimo apparato elettronico, un nuovo ACEI totalmente automatizzato e computerizzato che guida la circolazione dei treni in entrata e in uscita.

Sia pure con caratteristiche e modalità non comparabili a quelle dello scalo milanese, che è il più importante della rete, sono state dotate di apparecchi ACEI altre stazioni. Nell'elenco troviamo quelle di Modena, Cremona, Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Potenza, Gragnano, ecc.

Nello scorso mese di ottobre è stato inaugurato il quadruplicamento della linea da Venezia a Mestre. Un elettrotreno ed una vaporiera imbandierati, con a bordo autorità ed esponenti politici, hanno percorso lentamente i due binari nuovi di zecca sull'antico ponte lagunare. Il cerimoniale un po' ovvio e ripetitivo non sminuisce il significato dell'evento. Che prelude alla sistemazione del Nodo ferroviario di Venezia e di Mestre, interessato dai collegamenti regionali verso la pianura padana e quelli marittimi col medio e vicino Oriente. Entro il 1986 verrà attivato il modernissimo ACEI di Mestre (uno dei più importanti d'Italia). Le linee che da questo si diramano saranno dotate degli apparati di blocco automatico. Il Posto centrale di comando consentirà allora di seguire e registrare il movimento di centinaia di treni al giorno , garantendone la fluidità e la sicurezza.

Il richiamo a Venezia e a Mestre non è occasionale. Uno dei punti di forza del Programma Integrativo è la decongestione dei principali Nodi della rete che sono gravati da alte concentrazioni di traffico, derivanti anche dalla crescita della domanda di mobilità (centripeta e centrifuga) all'interno delle grandi aree urbane e suburbane. Le soluzioni in corso s'imperniano sul potenziamento delle infrastrutture di linea, nei tratti afferenti ai Nodi, mediante raddoppi, quadruplicamenti, apparati di blocco, aumento della capacità ricettiva dei piazzali di stazione, impiego di materiale rotabile specializzato.

Ma ancor più determinante è il coordinamento tra il vettore su ferro e quello su strada, mediante nuove linee e punti d'interscambio per i diversi mezzi di trasporto in sotterranea e in superficie.

Per comprendere come si vada sviluppando questo disegno di ampio respiro, riprendiamo ancora una volta il calendario dei più recenti avvenimenti.

Il 10 dicembre 1984 è stata attivata la terza fase funzionale (così si dice in linguaggio tecnico) dello scalo di smistamento di Orbassano. L'impianto, concepito con criteri d'avanguardia, s'inquadra in un complesso di opere finalizzate (in base ad apposita convenzione tra le FS e gli Enti locali) alla trasformazione e al potenziamento del Nodo ferroviario di Torino e alla ristrutturazione dell'area metropolitana che si avvantaggerà di un servizio vicinale non inferiore a quelli delle più importanti megalopoli europee.

Analogamente in Lombardia, i quadruplicamenti della Milano-Melegnano, Milano-Treviglio; l'installazione del blocco automatico su tratti di linea Milano-Gallarate e Milano Rogoredo-Locate Triulzi; il raddoppio Calolziocorte-Carnate ed altri interventi, pure stabiliti dal Programma Integrativo, hanno costituito e costituiscono la premessa per la siste-

Il quadruplicamento della linea Venezia-Mestre, inaugurato recentemente

mazione del Nodo ferroviario e per il futuro assetto dell'area urbana (passante di Milano) secondo il progetto di grande respiro elaborato da ingegneri, architetti e tecnici delle FS, della Regione, del Comune e delle Aziende di trasporto locali.

In Liguria, il completamento della regolazione automatica della circolazione e il quadruplicamento del tratto Genova Sampierdarena-Genova S. Limbarnia-Genova Brignole garantiranno la fluidità del traffico di tutte le linee che convergono nel Nodo.

Venendo alle altre Regioni, i più importanti provvedimenti del Programma Integrativo per i Nodi e le aree urbane sono qui di seguito schematizzati.

Firenze: quadruplicamento delle linee Prato-Firenze ed Empoli-Firenze; sistemazione di impianti vari.

Roma: raddoppio del tratto Roma S. Pietro-Roma Trastevere; quadruplicamento dei tratti Roma Trastevere-Roma Ostiense e Roma Tiburtina-Roma Smistamento-Settebagni; raddoppio ed elettrificazione del tratto Roma S. Pietro-La Storta; centralizzazione delle manovre nella stazione di Roma Termini; collegamento tra Roma e l'aeroporto di Fiumicino.

Napoli: realizzazione di una nuova arteria a monte del Vesuvio; sistemazione di impianti vari; dotazione del blocco automatico banalizzato sulle linee confluenti.

Bari: completamento dello scalo merci Lamasinata e del terminal containers; completamento della Squadra Rialzo; nuova stazione di Bari.

Sempre al fine di alleggerire i Nodi e i grandi Assi longitudinali, è in corso il potenziamento di linee trasversali e di itinerari alternativi.

Oggetto di particolare attenzione sono poi le strade ferrate del Mezzogiorno e delle Isole. Oltre alla nuova linea a monte del Vesuvio, già ricordata, gli interventi più significativi riguardano il potenziamento della Caserta-Foggia; il raddoppio della Bari-Taranto e della Bari-Lecce; la nuova linea Paola-Cosenza; il raddoppio e l'elettrificazione del tratto Reggio Calabria-Melito Porto Salvo; la duplicazione di alcuni tratti della Messina-Palermo, della Messina-Catania-Siracusa e del tratto da Palermo a Carini in collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi.

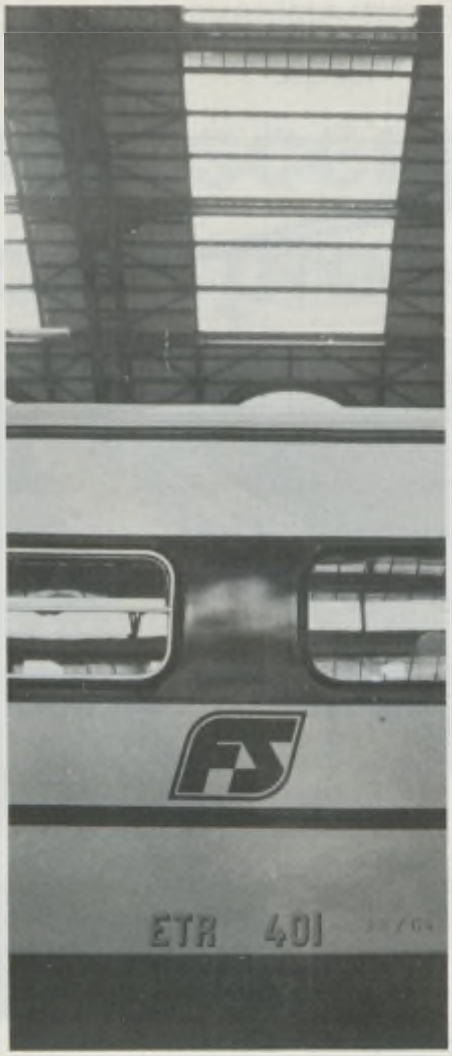
In Sardegna, ricordiamo l'elettrificazione di gran parte della rete in corrente alternata monofase 25kV - 50 Hz.

Dal completamento della Direttissima Roma-Firenze al raddoppio della Verona-Bologna; dal potenziamento delle arterie che adducono ai valichi di confine alla realizzazione di nuovi scali ed interporti, l'esposizione potrebbe diventare molto ampia. Ed estendersi anche ad altre realtà, come le due navi traghetto a quattro binari, varate nel 1984; l'Officina Grandi Riparazioni di Melfi che, oltre ad assicurare centinaia di posti di lavoro, potrà diventare il nucleo di altri insediamenti industriali, ecc.

Tuttavia, più che ripresentare le singole opere, del resto già ampiamente illustrate su queste colonne, intendiamo dar conto dello stato di attuazione del Programma Integrativo nel suo complesso e in relazione ai flussi finanziari.

Un'analisi del genere, tanto più è oppor-

tuna al principio del 1986 che coincide con l'inizio dell'attività di gestione dell'Ente delle Ferrovie.
Condizione necessaria per la produttività di un piano e la redditività degli investimenti è che le opere, via via realizzate, possano essere utilizzate immediatamente o in tempi brevi; ossia si traducano in un effettivo miglioramento dell'esercizio e dunque dell'offerta di servizio.
Conseguire un tale risultato non è facile. Tuttavia nel settore del materiale rotabile è possibile agire con una certa sollecitudine ed affidare all'industria la costruzione dei veicoli e dei mezzi di trazione programmati. Difficoltà più grandi s'incontrano nel settore degli impianti fissi. Non soltanto per il maggiore impegno della progettazione, delle procedure di affidamento e dell'esecuzione delle opere, ma anche per le correlative disponibilità finanziarie. Accade infatti che lo stanziamento preventivato per la realizzazione di un'opera sia insufficiente per completarla o, quanto meno, per portarne a termine una fase funzionale e rendere immediatamente produttiva la spesa. È un inconveniente cronico che cagiona disfunzioni e pesanti diseconomie sommerse.
Come noto, il Programma Integrativo è stato approvato con la legge 12 febbraio 1981 n. 17 che autorizza un finanziamento di 12.450 miliardi, ripartito come segue: 8.800 miliardi agli impianti fissi; 3.500 al materiale rotabile; 150 alle navi traghetto.
Lo stanziamento, riferito ai prezzi al 31 dicembre 1979, è indicizzato al valore della lira al momento di affidamento degli appalti. È questa un'impostazione innovativa per evitare gli inconvenienti di cui si è parlato sopra.
Le maggiori occorrenze, dipendenti dalla lievitazione dei prezzi, debbono essere erogate annualmente con la legge finanziaria.
Mobiltando le migliori risorse professionali, l'Azienda FS ha messo in atto uno sforzo ragguardevole per infondere dinamismo all'azione di potenziamento.
Peraltro, essendo insorti contrasti in sede politica circa l'effettiva indicizzazione dello stanziamento originario, le FS hanno dovuto sospendere a lungo l'attività negoziale di appalto dei lavori. Attività che è stata ripresa soltanto con l'emanazione della legge 26 aprile 1983 n. 130 (finanziaria 1983) che ha assicurato il primo rifinanziamento di 6.400 miliardi, di cui 1.800 al settore del parco rotabili e



4.600 a quello degli impianti fissi.
La successiva legge 22 dicembre 1984 n. 887 (Finanziaria 1985) ha disposto l'erogazione di ulteriori 15.900 miliardi (14.500 per le infrastrutture e 1.400 per il parco) necessari per la revisione prezzi ed il completamento delle opere e delle forniture previste.
Veniamo ora allo stato di attuazione del Programma.
Per quanto concerne il materiale rotabile, gli stanziamenti pregressi sono stati tutti utilizzati. Con la disponibilità dei 1.400 miliardi, si è ora proceduto ad integrare le somme per la revisione prezzi delle forniture già affidate e ad acquisire i rotabili che ancora mancavano per completare le dotazioni stabilite dal Programma.
Tuttavia, in relazione a nuove esigenze e alla caratteristica della domanda di trasporto emergente, si è ritenuto di apportare alcuni adattamenti alle previsioni originarie. È stata aumentata la quantità di alcuni tipi di veicoli ed è stata proporzionalmente ridotta quella di altri.
Scendendo al dettaglio, le ultime acquisizioni si articolano in:
— 45 carrozze per le medie distanze a vestiboli centrali, rimorchiate;
— 50 carrozze cuccette;
— 20 carrozze letto;
— 30 carrozze a due piani.
Le riduzioni si riferiscono alle:
— carrozze per medie distanze con vestiboli estremi (da 1050 a 980);
— carrozze per medie distanze semipilota unificate (da 300 a 245);
— furgoni generatori (da 120 a 100).
Tutte le variazioni in questione sono state autorizzate con decreto ministeriale, a norma dell'art. 3 della ripetuta legge 17/1981.
Infine, 40 miliardi (sempre in conto dello stanziamento dei 1.400), sono stati utilizzati quale parziale finanziamento per la costruzione di due treni ad assetto variabile ad alta velocità.
Circa gli impianti fissi, premesso che sarebbe impossibile avviare simultaneamente tutte le attività per l'utilizzo del secondo rifinanziamento, appare indispensabile concentrare gli sforzi in via prioritaria sugli investimenti destinati alla rete essenziale (8.300 chilometri che assorbono il 93% del traffico) cui fa riscontro un interesse commerciale dell'Ente delle Ferrovie.
Sulla restante rete (8.000 chilometri da esercitare a carico dello Stato) gli interventi saranno eseguiti in tempi successivi anche in relazione all'importanza delle opere.
Per l'ultimazione del Programma Integrativo nel settore delle infrastrutture sono da prevedere al massimo i seguenti orizzonti temporali:
— interventi di tecnologia e opere di media e grande importanza: anni 1989-90;
— realizzazioni infrastrutturali complesse di grande entità: anni 1991-92.
I ritardi sono riconducibili ad impedimenti esterni e, soprattutto, ai contrasti con gli organi regionali e comunali nel merito delle soluzioni progettuali o sulla ripartizione delle spese derivanti dalle nuove infrastrutture.
Allo scopo di limitare ed abbreviare il contenzioso con gli Enti territoriali (altro irriducibile «male cronico»), sono previste, per le opere del Piano Generale dei Trasporti, procedure snelle e abbastanza rapide.
È «una marcia in più» di cui purtroppo non potrà beneficiare il Programma Integrativo, nonostante la riforma istituzionale delle FS. □

Una cintura per la Capitale

di TIZIANA GAZZINI

Il cantiere in prossimità di Villa Abamelek, sede dell'Ambasciata sovietica

Pochi se ne sono accorti ma un gigantesco cantiere sta rivoluzionando il futuro dei trasporti romani. Difficoltà tecniche, intralci diplomatici, risultati. Treno più aereo più metrò: il secondo millennio sarà un'altra cosa.

Roma. E si pensa subito a S. Pietro e al Colosseo, ai Fori e a Via Veneto. Ma esiste un'altra Roma. Una Roma invisibile e ben nascosta che si rivela solo a uno sguardo attento e curioso, com'era, per esempio, lo sguardo di Freud, il padre della psicoanalisi. E Freud quando volle dare un'idea della struttura dell'inconscio non trovò di meglio che paragonarlo a Roma, una città stratificata in cui il livello di superficie convive coi livelli più profondi della sua storia.

Ma in questa Roma occulta e defilata rispetto ai grandi flussi cittadini non si nasconde solo il passato dell'Urbe, ma anche il suo futuro. Un futuro che per quanto riguarda i trasporti metropolitani corre su rotaia.

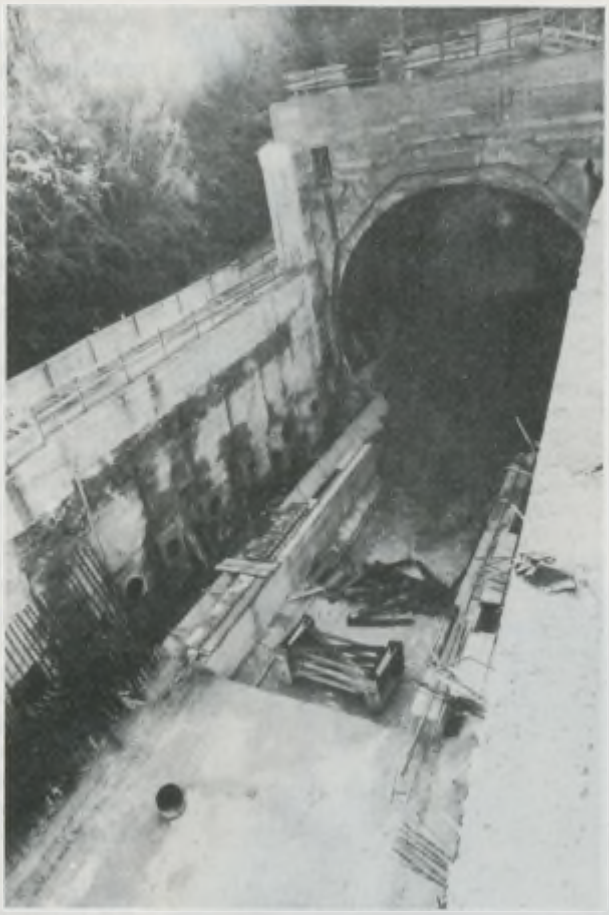
Mentre gli interventi per la metropolitana, per lo più insediati nel centro storico, hanno fatto discutere per tutto il periodo dei lavori dando al cittadino il fastidio, di dover convivere con i cantieri di Barberini e di Repubblica, ma anche la certezza che i lavori stavano procedendo, chi si è accorto dei cantieri che a ritmo serrato stanno lavorando per realizzare la cintura ferroviaria della città? Ed è con sincera curiosità (e qualche perplessità) che sono partita per un sopralluogo ai lavori in corso: come cittadina romana abituata allo stress del crescente traffico, ai problemi di parcheggio, e come cronista ferroviaria in cerca di segnali del futuro delle nostre ferrovie, era un'occasione unica. Per andare alla scoperta del lato oscuro della mia città di cui ancora pochi si sono accorti, ma che, mi era stato

assicurato, farà di Roma da qui a qualche anno, una città dotata di un sistema di trasporti metropolitani di livello europeo. Non restava che andare a vedere. L'appuntamento con l'ing. Claudio De Dominicis della Metroroma e l'ing. Alberto Tarsitani della Ferrofir, che dovevano accompagnarmi sui cantieri, era alle otto di mattina agli uffici della 3ª Unità Speciale. Un caffé prima di partire, ma il discorso è caduto subito sui binari della linea di cintura.

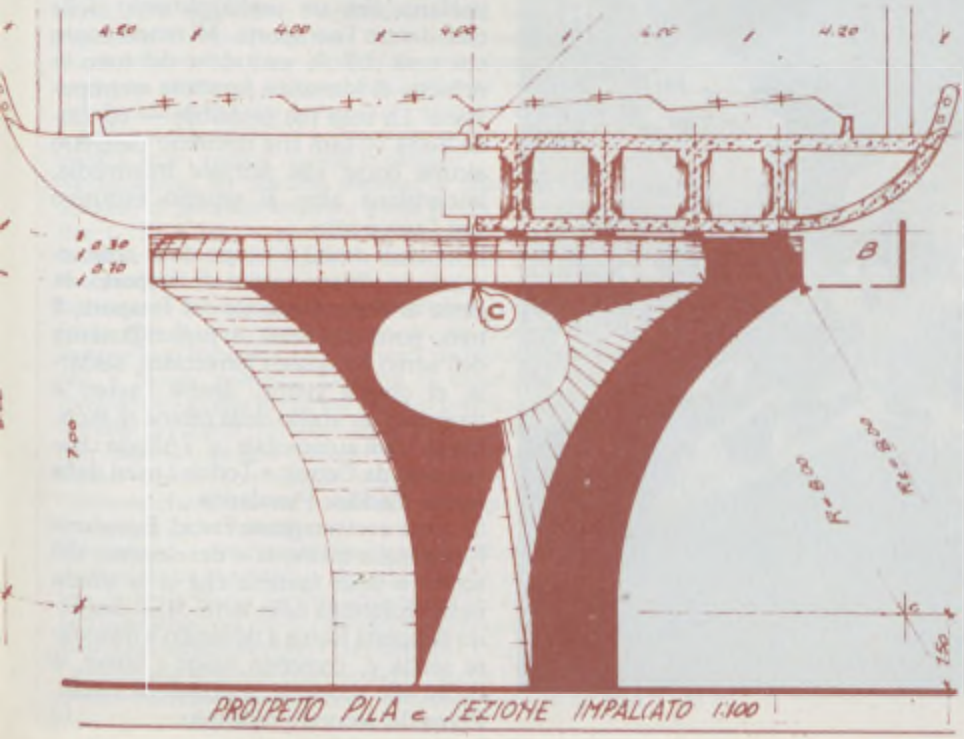
Prima tappa, mi dicono De Dominicis e Tarsitani, sarà la Galleria Aurelia. A farmi il quadro dei lavori prima di arrivare sul posto è Tarsitani perché è la Ferrofir (specializzata in interventi in sotterranea) che sta eseguendo quell'opera. Ma i racconti dei prodigi della talpa gigante, l'Hydroshield, una macchina a scudo che consente lo scavo e il contemporaneo sostegno liquido del fronte (il sistema Hydroshield è stato già brillantemente impiegato dalla Ferrofir sulla Direttissima Roma-Firenze), non bastano e proprio non riesco a immaginarmela questa galleria Aurelia. Una galleria con 90 m di sezione (3 volte la sezione di una metropolitana tradizionale).

Intanto ci avviciniamo: S. Pietro, Via Gregorio VII, Via di Villa Alberici e della famosa galleria nemmeno l'ombra. Poi all'improvviso una piccola deviazione ed eccoci all'imboccatura della galleria che è rimasta invisibile fino a quando non siamo arrivati sotto la volta. Una Santa Barbara tra mazzi di fiori freschi sorveglia l'imbocco. «Fino ad ora ci ha protetto — dice Tarsitani — e non abbiamo avuto incidenti». Entriamo e proseguiamo in automobile: «Qui siamo sotto 20 m d'acqua — continua Tarsitani —. Ma non basta, la galleria sottopassa un intero quartiere, l'Aurelio, a 15-20 m di profondità rasentando i pali di fondazione di 45 fabbricati intensivi e per realizzarla sono state demolite e sostituite le fondazioni del cavalcavia sull'Olimpica». Arriviamo al camerone di deviazione da dove si diramerà la linea di cintura in direzione di Valle Aurelia e Smistamento, e dove c'è una presa di luce in alto: è uno snodo imponente e si vede. Per forza di cose interventi di questa portata coinvolgono strettamente il tessuto urbano, anche se in superficie non si vede nulla. E chiedo a Tarsitani se sono state necessarie intese con i rappresentanti della cittàdinanza. «Certo. Per esempio, abbiamo predisposto in collaborazione con la Circoscrizione interessata interventi per casi di emergenza che per fortuna, però, non si sono verificati».

Lasciamo la galleria Aurelia e passiamo al viadotto della Roma-Viterbo che scavalca Via Gregorio VII. In questo caso gli abitanti della zona si accorgeranno per forza dei lavori (anche se la viabilità di Via Gregorio VII sarà comunque assicurata). L'attuale cavalcavia, infatti, sarà demolito e al suo posto verrà costruito un viadotto di 20 m di sezione che ospiterà la linea di cintura e la nuova linea per convogliare il traffico della Roma-Pisa (che lascerà il suo attuale percorso destinato esclusivamente al collegamento con l'Aeroporto di Fiumi-



Si lavora a un imbocco della Galleria Aurelia, una delle opere più impegnative previste per la Cintura. Sotto, disegno di un pilone e sezione dell'impalcato per il cavalcavia di Via Gregorio VII.



cino). Scavalcata a cielo aperto Via Gregorio VII, i nuovi binari cammineranno appaiati alla vecchia linea (rinnovata) fino alla Stazione di Roma S. Pietro e proseguiranno vicini fin sotto Villa Abamelek, sede dell'Ambasciata Sovietica. In questo tratto verrà costruita anche una galleria artificiale.

Qualche problema «diplomatico»? «Certo, c'è voluta l'autorizzazione dell'Ambasciata per continuare i lavori — dice l'ing. De Dominicis della Metroroma —. Ma dopo un incontro con i loro tecnici, i problemi si sono risolti facilmente. D'altra parte, dovevamo intervenire sulle fondamenta della Villa e una certa prudenza da parte dell'Ambasciata era comprensibile».

Ma ecco altre gallerie: una destinata a passare sotto Villa Pamphili dove scivoleranno i binari di nuova costruzione (la realizzerà la Ferrofir utilizzando l'ormai collaudatissima Hydroshield) e la galleria del Gianicolo dove l'esistente binario per Viterbo verrà elettrificato.

Oltre il colle del Gianicolo, lungo Viale dei Quattro Venti, ecco che i lavori riemergono in superficie. E la città «sente» il cantiere, anche se limitatamente ai fabbricati costruiti lungo la scarpata. «Ma a lavori ultimati, quando sarà realizzata la galleria artificiale a copertura della sede ferroviaria ci sarà una vera riqualificazione della zona — dice De Dominicis —. Ci saranno giardini e altre strutture al servizio del quartiere. Sotto, invisibili in superficie, si snoderanno due livelli di corsa: più in basso la nuova linea a due binari e a un livello superiore il binario della Roma-Viterbo. Ma il salto di qualità nei lavori è stato fatto solo da sei mesi. Fino al giugno scorso, infatti, siamo dovuti andare avanti molto lentamente per consentire l'esercizio della Roma-Viterbo. Ma non era possibile continuare così. Adesso che il traffico è stato interrotto, gli effetti si vedono e i lavori vanno molto più spediti».

I tempi di consegna di queste opere? Entro l'89 dicono i responsabili.

Sono arrivata intanto al cantiere Metroroma della Stazione di Trastevere, pronta a proseguire per Fiumicino. A farmi da guida in quest'ultimo tratto del sopralluogo è l'ing. Marcello Serra, Capo del Centro di Vigilanza FS al Cantiere di Fiumicino.

Il collegamento ferroviario rapido tra la stazione di Roma Ostiense e l'Aeroporto di Fiumicino, la cui realizzazione è stata affidata al Consorzio Roma Fiumicino

Il cantiere in Via del Quattro Venti a Roma

(CO.RO.FI.) fra Italstat e Italedil, Garboli, Mantelli, è un po' il fiore all'occhiello dell'intero sistema. Ed è comprensibile. Oltre a essere un servizio per gli utenti dell'aeroporto sarà anche il primo impatto con la capitale: è quindi anche un'operazione d'immagine, e non solo ferroviaria. Di questo se ne sono resi conto tutti con concreti effetti nella fase della progettazione. «Il primo lotto è già completo — dice Serra — mentre i lavori per il secondo lotto sono stati approvati dal Consiglio d'Amministrazione lo scorso 19 novembre». Per prima cosa sono stati realizzati i pilastri che sorreggeranno i binari e la stazione. La linea di 2 km e 300 m che si stacca dalla stazione di Porto e la stazione sono, infatti, sopraelevate. La voglia d'immagine si legge già sui pilastri: «È stata scelta la forma a fusoliera — dice Serra — che sarà ripetuta anche nella stazione progettata secondo i più moderni criteri (eliminazione delle barriere architettoniche, ecc.)». Per i tempi quali scadenze si prevedono? «Nel 1988 le strutture saranno finite e nel 1990 si passerà all'esercizio». In regime normale? «Ma, forse i primi tempi ci sarà un traffico misto e la percorrenza Ostiense-Fiumicino si aggirerà sui 20 minuti, ma puntiamo a dei tempi definitivi di 10-15 minuti. Tutto questo, naturalmente, se si capirà che il collegamento con Fiumicino non è un servizio metropolitano, ma un prolungamento della città dentro l'aeroporto. Mi rendo conto che sarà difficile escludere del tutto le richieste di fermate a carattere metropolitano. La cosa più probabile — conclude Serra — sarà che dovremo destinare alcune corse alle fermate intermedie, lasciandone altre al servizio esclusivo con l'aeroporto».

È lontano ormai il tempo della concorrenza dei diversi vettori di trasporto. In clima di Piano Generale dei Trasporti, il treno potrà diventare un prolungamento dell'aereo (in questo intrecciarsi, saldarsi, di diversi vettori, anche l'aereo è diventato un anello della catena di montaggio dell'automobile e l'Alitalia trasporterà da Detroit a Torino i pezzi della nuova Cadillac-Pininfarina...).

Sì, forse aveva ragione Freud. Esiste una Roma della memoria e dei desideri, del sogno e della fantasia che si fa strada nelle profondità della terra. Ma il desiderio di questa Roma è destinato a diventare realtà e, correndo lungo i binari, a uscire allo scoperto, a prendere il volo. Prima del secondo millennio. □

Roma tram tram?

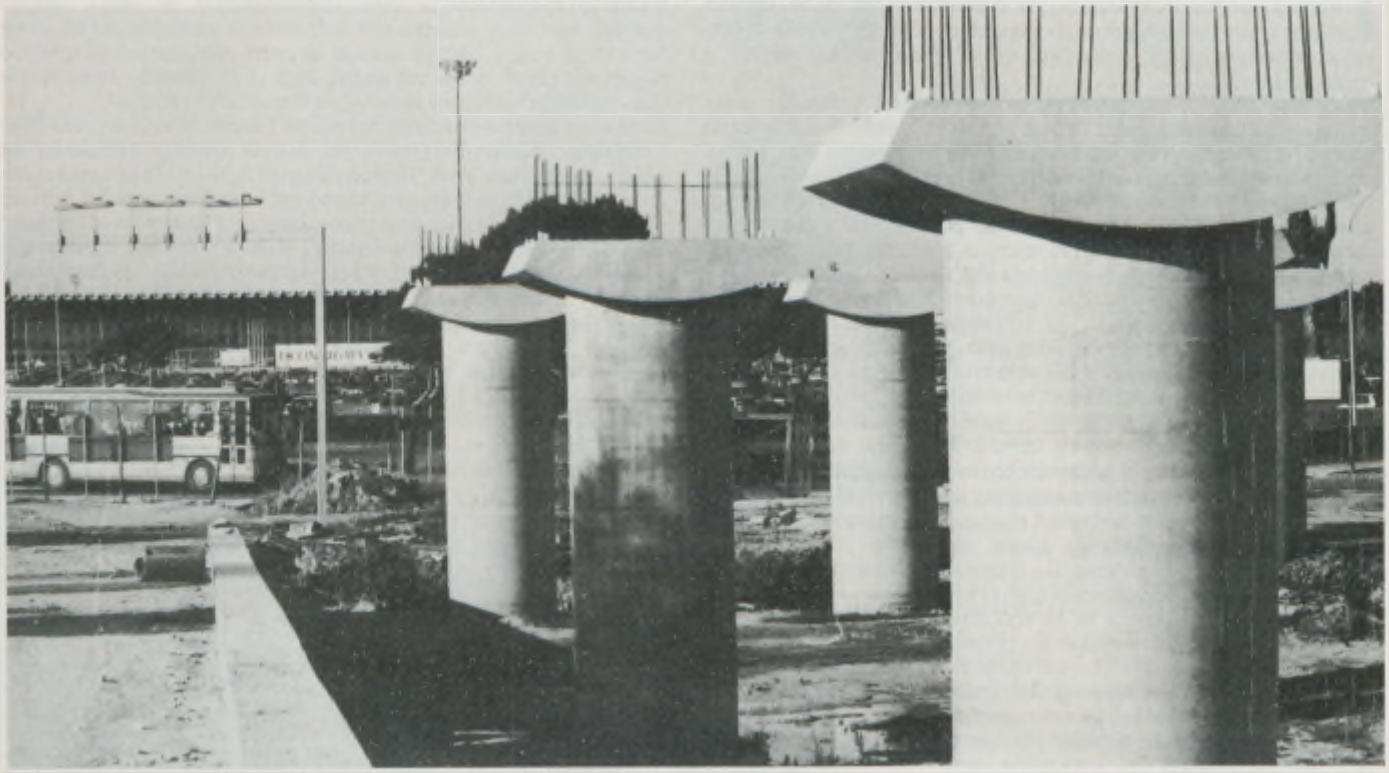
di ENZO RAVA

I romani vengono continuamente rimproverati (di solito da altri romani non meno «peccatori» ma sistemati in alti pulpiti) di non voler rinunciare all'uso dell'auto privata rendendo così caotico il traffico urbano.
In verità, è difficile possa essere meno che caotico il movimento di un milione e mezzo di automezzi su quattromila chilometri di strade le più importanti delle quali furono tracciate da magistrati del Medio Evo, ricalcando solitamente precedenti tracciati romani e riprendendone la toponomastica, in base a considerazioni non di razionalità tecnica o di velocità di locomozione, ma di comodità per i pedoni e di sicurezza dai nemici — quindi quanto più strette e storte tanto meglio; ed il rimanente delle quali furono imposte dal disordine edilizio nell'immensa «Roma a macchia d'olio» degli anni Cinquanta-Sessanta.
D'altra parte se, per assurdo, gli automobilisti romani folgorati dal principio etico kantiano «Comportati come vorresti si comportassero gli altri» si convertissero al bus, di colpo la vita associata si bloccherebbe, ogni attività lavorativa paralizzata, perché neanche un decennio di produzione su tre turni della Iveco sarebbe sufficiente a dotare la metropoli di contenitori per tre milioni di abitanti in quadruplice spostamento; tra l'altro, si bloccherebbero totalmente tra loro.
All'estenuante tentativo della quadratura del cerchio si sono dedicati in molti, ognuno con i propri errori e un qualche marginale successo; immediatamente annullato da nuove distorsioni, magari indotte altrove da quel successo stesso. Da quarant'anni stiamo macinando il brodo, la storia delle «rivoluzioni» è un cimitero di buone intenzioni, anche se va sottolineato con forza che è pur sempre un *immenso* successo il poter rilevare che *va male come prima*, e non peggio, come potrebbe accadere per il continuo aumento delle auto private. Ci fu un tempo, patetici ricordi!, che parvero sufficienti certi cartelli con una striscia rossa in campo blu dei quali i più, oggi, hanno perfino dimenticato il significato, e con i quali ci s'illudeva di sciogliere il traffico vietando la sosta; e quelli, poi, che proibivano addirittura la fermata?; e gli altri ancora, ferocemente drastici, che minacciano l'asportazione della vettura? Per imporre il rispetto dei divieti (ovviamente inutili se non vengono fatti rispettare) occorrerebbero un paio di divisioni motorizzate di VVUU. D'altra parte, se anche gli automobilisti, folgorati sulla via di Tarso, si autodisciplinassero non sostando più dove è in qualche modo vietato, il traffico si ridurrebbe ad un insensato *motum perpetuum*; dove mai infatti è *lecito*, scusate, se non in garage?

È la quadratura del cerchio. Proposte poetiche e imperativi kantiani si sprecano, ma la bici e l'autobus non bastano. Allora, qual è la soluzione per uscire dal traffico caotico della Capitale? Ecco la ricetta di un giornalista romano.

Naturalmente, un qualche successo è stato ottenuto, nel nobile tentativo di garantire almeno i trenta all'ora a macchine in grado di fare i 130 e più; e un qualche benemerito successo anche nel tentativo di rendere «vivibile» la città; le isole pedonali, ad esempio che peraltro sono il non-traffico, e che in questo contesto non ci interessano. Ed anche proposte «poetiche», come quella di sostituire l'auto con la bici; possibile per chi da Campo dei Fiori voglia andarsene al Babuino; ma chi scenda da Monte Mario come mai, se non è Moser, potrebbe tornarci? O espedienti; come quello di «privilegiare» alcune strade per il mezzo pubblico, intasando totalmente quelle circostanti col mezzo privato. La situazione seria ma in fondo non disperata, se non davvero con multe divieti rimozione appelli retorici ovvero con «grida» manzoniane, è forse risolvibile con l'elaborazione di una vera e propria «strategia integrata», come è di moda oggi in vari campi.
(Che invero — ma per non farci eccessive illusioni su questo aspetto mettiamolo tra parentesi — dovrebbe essere anche politica, in senso lato: la vita a Roma è infatti «disumana» anche perché ci spostiamo tutti nelle stesse ore per poi chiuderci reciprocamente la porta in faccia quando avremmo bisogno l'uno dell'altro, l'impiegato dell'anagrafe e l'addetto alle USL non possono avere, quello il risultato della analisi e questo il certificato di residenza, se non marinando un paio d'ore di lavoro o affettandosi le ferie. «Razionalizzare gli orari», sfalsarli dunque: ma in un sistema che considera le categorie sociali come serbatoi di voti, è difficile sperare di poter ristrutturare gli orari dei negozi, dei musei, dei servizi sociali, degli uffici, in modo da rendere la vita comunitaria più razionale — ed il traffico più sciolto).
Mentre nei primi tre decenni del secolo Londra (che una prima linea Paddington Station-Farrington str. aveva costruito addirittura nel 1863), Parigi, New York, Boston, Buenos Ayres o Vienna realizzavano, o completavano, sistemi di metrò anche molto complessi, a Roma carrozze e botticelle facevano ancora aggio sul tranvai, la «carrozza di tutti» come la chiamava il De Amicis, pubblica si capisce, e per questo snobbata. Quando, dal giro di boa del mezzosecolo, da Budapest a Rio, da Leningrado a San Francisco chi ancora non aveva la metropolitana la fondava e chi l'aveva la potenziava (così Mosca; per non dire di Chicago: due subway + due sopraelevate), da noi si sradicavano le rotaie a favore della gomma. Mentre in tante grandi città, da Amburgo a Tokio si elaboravano treni superveloci, su rotaia tradizionale, su monorotaia, appesi, sospesi, in galleria, in grado comunque di liberare la superficie, da noi si salutava come geniale l'idea di liquidare la linea dei Castelli.
La metropolitana romana, quando finalmente è stata in parte realizzata, ha poi dimostrato come la strategia centrale stia appunto nell'integrazione col trasporto su gomma; ed inoltre il metro non solo ha almeno rinviato la totale paralisi da ingorgo ma anche straordinariamente «migliorato la vita» di centinaia di milioni di persone altrimenti isolate nelle sempre più lontane «riserve indiane» della periferia, trasformando (anche con fenomeni negativi, s'intende) lo stesso centro della città, ché ancor non sappiamo quale potrà essere il suo assetto definitivo.
Ma c'è ben altro di possibile: quel signore di Monte Mario che non può ricorrere alla bici come alternativa al bus dell'intasata Trionfale (e per il quale sarebbe pur possibile «inventare» quando risulta funzionale nelle città collinari, come gli ascensori o le funicolari genovesi) abita, magari, accanto ad una stazione ferroviaria, dalla quale invero riesce ad arrivare, sì e no, al Tiburtino: ma perché non al Flaminio, putacaso? Di stazioni, in città, ce n'è un vasto ventaglio, anche se un po' scalcinate le più, ai bordi di linee ferroviarie di varia importanza, e d'un «anello» ferroviario, un vero e proprio GRA su rotaia, che ben collegato al metrò costituirebbe il «Ring» tipico, indispensabile in tutti i grandi sistemi. E, integrato con la linea per il Lido e quella per San Cesareo, quella per Prima Porta, quella (speriamo) per Fiumicino, col tratto fino a Guidonia della Roma-Avezzano, con una raddoppiata ed elettrificata Trastevere-La Storta, darebbe fluidità a quel magma di lamierino che all'alba e al tramonto si rovescia sulla città dall'intero «bacino» romano.
Si tratta di progetti, previsti dai protocolli firmati tra Comune e Ministero dei Trasporti che, sia pure progressivamente dato il costo, vanno realizzati, e tutte le misure contingenti vanno finalizzate a quella razionalizzazione globale. Non è dunque vero che «per il traffico non c'è niente» da fare; al contrario, dato che si sa benissimo quello che c'è da fare, il problema è farlo, e alla svelta.
Ed auguriamoci che, in questa ristrutturazione della nostra stessa vita quotidiana, per farla più serena, ci si decida anche ad ammettere che il signor Thomas Davenport, che 150 anni fa a Brandon, Vermont, realizzò il primo tramvai elettrico anzi addirittura a batteria, era un genio in fatto di trasporti sicuri veloci ecologici; e che la Siemens, realizzando non molto dopo la linea berlinese di Liechterfeld, compì impresa — è il caso di dirlo — «illuminata»: quale «preferenziale» migliore, quale corsia più «protetta», quale più leggera metropolitana, libera da «cordoni» omicidi, garantita contro le più sfrontate astuzie di parcheggiatori recidivi, che la vecchia, cara, tranquilla linea del tram? □

INTERVISTA ALL'ING. **ARTURO PANDOLFO**



I piloni di sostegno del nuovo Terminal FS in prossimità dell'aeroporto di Fiumicino

«A Roma il duemila arriverà prima»

Abbiamo parlato della cintura ferroviaria di Roma con l'ing. Arturo Pandolfo, Capo della 3ª Unità Speciale che ne sta curando la realizzazione. Certamente un impegno di vasto respiro e di grande responsabilità. L'ing. Pandolfo segue le tappe dell'impresa con passione perché — ci tiene a dirlo — è l'opera ferroviaria che sul piano ingegneristico gli ha dato e gli sta dando le più grandi soddisfazioni della sua carriera, ma anche i maggiori patemi. E questa identificazione professionale ed esistenziale con l'obiettivo di dare una moderna cintura ferroviaria alla città di Roma, è emersa più volte nel corso dell'incontro.

Qualche anno fa, l'allora sindaco di Roma Luigi Petroselli, in occasione del completamento del traforo della Galleria Aurelia, disse che si era lavorato bene perché nessuno se ne era accorto. La città, insomma, non aveva risentito negativamente dell'attività di quel grande cantiere. A distanza di anni, ing. Pandolfo, è ancora vero che i lavori per la realizzazione dell'anello ferroviario non hanno creato particolari problemi della cittadinanza?

«Bisogna distinguere. Il nodo di Roma si articola su dispositivi infrastrutturali, alcuni dei quali si trovano lontani dai centri abitati o in zone ancora non fortemente urbanizzate, altri invece incidono nel tessuto urbano. Il nuovo ramo di penetrazione ferroviaria dentro l'aeroporto di Fiumicino, per esempio, disturba, semmai l'aeroporto, non il tessuto urbano. Anche la grande linea di cintura che stiamo costruendo da Maccarese fino a Roma S. Pietro e che convoglierà il traffico della Roma-Genova attualmente svolto sulla Ponte Galeria-Magliana (e che sarà poi destinato al traffico per l'aeroporto) è pure decentrato».

Allora il tratto Roma Ostiense-Fiumicino sarà destinato esclusivamente al servizio per l'aeroporto?

«Sì. E proprio per questo è previsto che in contemporaneità con l'ultimazione dei lavori per il nuovo ramo dentro l'aeroporto, vengano ultimati anche i lavori della cintura. Altrimenti il collegamento con Fiumicino sarebbe a singhiozzo e, quindi, un fallimento dal punto di vista dell'esercizio. Nessuno di questi interventi ha comunque creato disturbo alla cittadinanza, a parte qualche fabbricato in prossimità della Galleria Aurelia. Con i cantieri che lavorano da S. Pietro a Trastevere e che sono strettamente premuti tra gli edifici lungo Viale dei Quattro

continua a pag. 16

Leonardo, fatti più in là

A colloquio con l'Arch. Tommaso Breccia della Società Aeroporti di Roma

Quando sarà ultimata, la stazione ferroviaria terminal del servizio per l'aeroporto di Fiumicino, coprirà in prospettiva l'aerostazione voli internazionali. Insomma, il treno si sovrapporrà anche visivamente all'aereo. Per far sì che tutto questo avvenga nel migliore dei modi, le FS hanno lavorato a stretto contatto con la Società Aeroporti di Roma: il ramo di penetrazione e la stazione compiranno, infatti, qualcosa di più che una semplice intrusione nell'area aeroportuale. Ne cambieranno radicalmente l'immagine e ne condizioneranno la vita, lo sviluppo (se i simboli valgono qualcosa, be', per procedere nei lavori è stata spostata anche la statua di Leonardo da Vinci, l'«inventore» del volo umano che ha dato il nome all'aeroporto). Anzi, vita e sviluppo del «Leonardo da Vinci» sono condizionati già adesso dall'enorme cantiere che a ritmi intensi sta macinando le tappe che porteranno all'attivazione del servizio entro il fatidico 1990.

Dei problemi (e dei vantaggi) della presenza ferroviaria nell'area dell'aeroporto di Fiumicino abbiamo parlato con l'Architetto Tommaso Breccia della Società Aeroporti di Roma.

«È vero. Da qui al 2000 l'aeroporto deve recuperare un'altra immagine, un'immagine in cui sicuramente il servizio ferroviario, e soprattutto la stazione, svolgeranno un ruolo fondamentale. Ma già adesso l'aeroporto è molto condizionato dalla ferrovia».

Ma se ancora non esiste...

«Non esattamente. Il fatto è che ci si rende poco conto dell'impatto che i lavori attualmente in corso hanno sull'area aeroportuale».

Insomma, le ferrovie sarebbero ingombranti...

«No, non volevo fare nessuna polemica. È che non tutti hanno un'idea di cosa vuol dire per un aeroporto internazionale, in pieno regime, come quello della capitale, assorbire un cantiere che occupa (nella fase di massima estensione dei lavori) un'area di 13 ettari di terreno. Che sarebbe come a dire tutto il Circo Massimo comprese le strade intorno. Insomma, il cantiere nell'aeroporto di Fiumicino è più grande di quello che fu necessario per la ricostruzione della stazione di Roma Termini. Questo, naturalmente, ci ha costretti a deviazioni del traffico, a spostamenti di parcheggi, ecc. Ma tutto sommato stiamo incassando in maniera egregia e i disagi saranno controllabili anche in prospettiva».

E gli utenti dell'aeroporto, cosa dicono?

«Come è stato anche per la metropolitana di Roma, l'opinione pubblica è disposta a sopportare i disagi causati dai cantieri di opere di utilità generale. Comunque, abbiamo svolto un sondaggio per verificare se questo era vero anche nel nostro caso».

E cosa è emerso?

«Gli utenti dei parcheggi interni destinati a essere spostati si sono detti ben disposti a qualche sacrificio adesso, nella prospettiva di poter disporre domani di un efficiente servizio ferroviario».

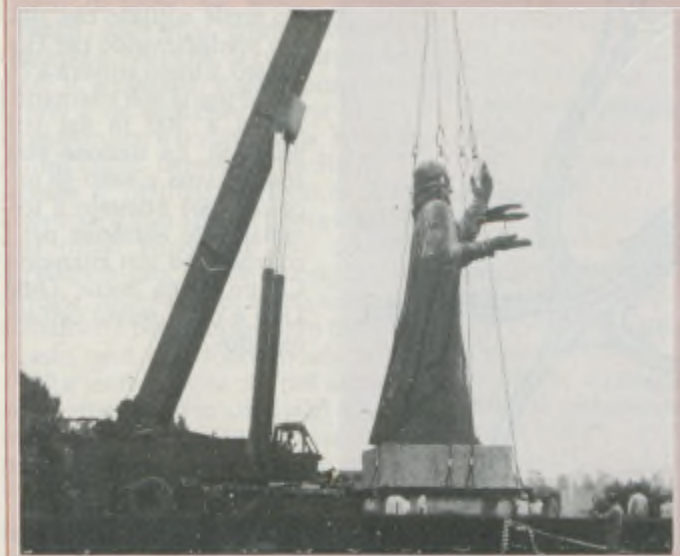
Allora, nessun problema.

«La fase critica, veramente, deve ancora venire. Dovremo farci i conti durante l'esecuzione del 2° lotto di lavori, quando i cantieri si avvicineranno sempre di più al cuore dell'aeroporto. Ma nella prima fase abbiamo già avuto modo di sperimentare gli eventuali contraccolpi negativi e quindi siamo in grado di prendere le contromisure necessarie».

Questo è certamente un esempio di lavoro d'équipe. Ma è un esempio felice?

«Be', direi di sì. Le FS, il Consorzio Roma Fiumicino che sta svolgendo i lavori, l'Aviazione Civile-Direzione Aeroporto, la Società Aeroporti di Roma hanno dato prova di collaborazione reciproca e in più di un'occasione la disponibilità alla soluzione rapida dei problemi è stata confermata dai fatti. D'altra parte l'obiettivo è comune: ottenere la migliore e più rapida realizzazione dell'opera».

T.G.



Spostamento della statua di Leonardo da Vinci, necessario per l'esecuzione dei lavori nell'area aeroportuale.

Venti abbiamo avuto invece molte difficoltà, anche per lo spostamento di fognature, servizi pubblici e quindi rapporti col Comune a ritmo serrato...».

A proposito, come si lavora con i responsabili dei trasporti cittadini?

«Sul piano dei principi gli accordi con i rappresentanti dell'amministrazione comunale sono sempre molto facili da raggiungere e i rapporti sono sempre improntati a una volontà di collaborazione. Sul piano pratico, però, il Comune di Roma è una struttura molto articolata. La capitale è quella che è e ci sono delle difficoltà sul piano concreto, ma che non dipendono da nessuno».

Con quali altri interlocutori le ferrovie hanno dovuto trattare nella fase di progetto della cintura di Roma?

«Quando abbiamo impostato lo studio di progetto per il servizio aeroportuale — e cioè il nuovo ramo di penetrazione ferroviario a Fiumicino con la connessione tra metropolitana linea B e stazione FS di Ostiense — abbiamo allargato il discorso a tutti gli Enti interessati: Società Aeroporti, Direzione Generale Aviazione Civile, Metropolitana, Comune, Genio Civile, Acotral e naturalmente la Regione. Superare il concetto di concorrenzialità a favore del concetto d'integrazione è fondamentale per offrire al pubblico un servizio ottimale abbattendo al minimo i costi di produzione del servizio».

Un esempio d'integrazione?

«L'integrazione fino dalla fase dei lavori la stiamo sperimentando a Roma Ostiense dove abbiamo dovuto adeguare la stazione al nuovo servizio di terminal del collegamento con l'aeroporto costruendo un passaggio in sotterranea tra la stazione e la fermata «Piramide» della linea B della metropolitana. Gli interventi del Comune sono ancora incompleti, ma per parte ferroviaria i lavori sono quasi ultimati: noi ce la stiamo mettendo tutta».

Secondo lei, ing. Pandolfo, è giusto parlare di metropolitana di superficie a proposito dell'anello ferroviario di Roma?

«Penso di sì. Per metropolitana non s'intende soltanto un vettore in sotterranea, ma soprattutto un tipo di servizio. Cioè un servizio strutturato su una cadenza molto rapida di treni con le stesse caratteristiche. È quindi il servizio prestato che definisce l'idea di metropolitana».

E per quanto riguarda gli orari del nuovo servizio, c'è già un orientamento di massima?

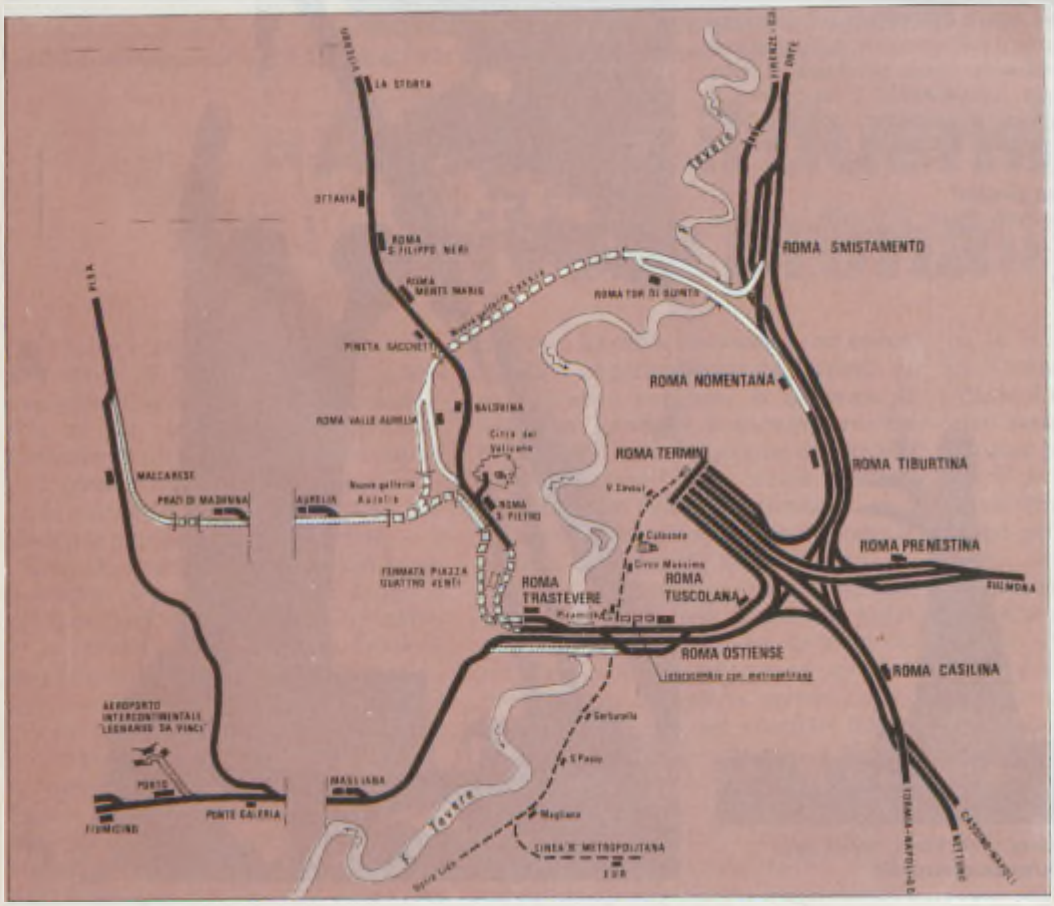
«Il nuovo Ente dovrebbe mettersi all'opera per impostare quest'orario che dovrà essere studiato dopo aver sentito l'utenza e i suoi rappresentanti. Per esempio, già ci sono richieste per fermate di tipo metropolitano lungo il collegamento con Fiumicino. Si tratta di trovare un punto di equilibrio salvaguardando caratteristiche di massima rapidità al collegamento per l'aeroporto».

La data del 1990 per l'entrata in esercizio dei tratti su cui si sta lavorando è, secondo lei, una scadenza attendibile?

«Certo. È una scadenza programmatica che ha guidato le opere fin dalla messa in cantiere. Oggi con buona attendibilità possiamo confermare che il nuovo servizio sarà attivato in condizioni di regime a partire dal primo gennaio 1990. Ma gli impianti saranno funzionanti già un anno prima».

Nel progettare la cintura di Roma si è tenuto presente il modello di qualche altra città?

«Al momento del progetto della linea di penetrazione dell'aeroporto abbiamo guardato, per esempio, a Zurigo dove esiste un servizio simile a quello che stiamo predisponendo per Fiumicino: il treno arriverà a 70 m dal fronte voli internazionali e a 300 m dai voli nazionali. La stazione sarà sopraelevata e sotto gli impalcati sarà attestato il terminal delle autolinee per i collegamenti con Fiumicino Centro, Ostia Sacra, Ostia Lido e con i servizi dell'aeroporto».



Corografia schematica del nodo ferroviario di Roma. In nero le linee esistenti; in bianco la linea di cintura; tratteggiati gli interventi interessanti il collegamento con l'aeroporto di Fiumicino

A questo punto il nodo di Roma sarà sciolto?

«Ancora no. Resta da completare il ramo nord dell'anello. Ma per questo ci sono dei gravi problemi: non abbiamo i finanziamenti e poi esistono delle difficoltà tecniche. Per esempio, vicino a Tor di Quinto c'è un agglomerato di costruzioni abusive e di insediamenti industriali che danno lavoro a un migliaio di persone. Sarà quindi indispensabile avere la massima collaborazione del Comune di Roma e della Regione Lazio per ottenere aree alternative ove insediare queste attività e consentire la costruzione della linea.
Sempre sul circuito nord abbiamo in atto la costruzione di un'altra coppia di binari tra Tiburtina e Smistamento. Ma questi lavori rientrano nel Programma Integrativo e sono completamente finanziati. Il primo lotto sarà ultimato tra un anno, dopo di che proseguiremo per Smistamento e il nuovo tratto sarà quindi pronto a innestarsi con il resto dell'anello».

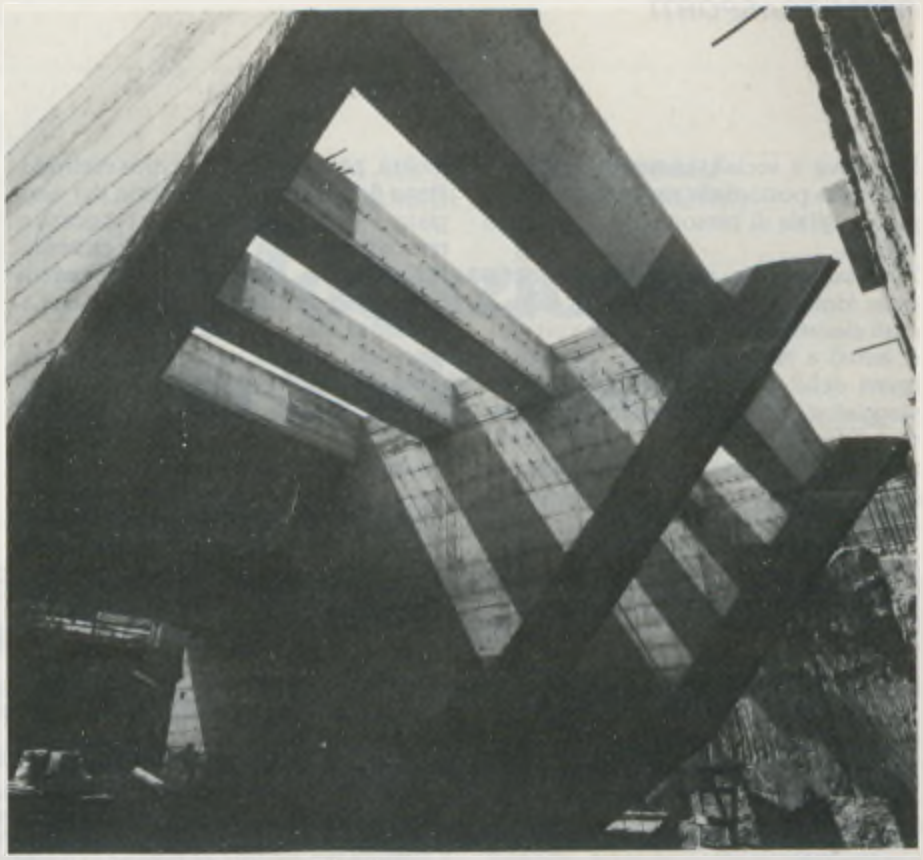
Previsioni per il completamento di questo tratto nord?

«Per il tratto Tiburtina-Smistamento la previsione è da qui a quattro anni. Entro il 1990 sarà attivato. Per il resto ci sono i problemi tecnici e finanziari che ho detto prima. E se non succede qualcosa resterà un punto di programma inattuato. Nella riorganizzazione del servizio ferroviario di Roma è poi previsto il decentramento di parte dei servizi di Roma Termini sulle due grandi stazioni di Ostiense e Tiburtina, la cui ristrutturazione (F.V. e piazzale) è già in programma. E non è da escludere, anche se per il momento non è previsto nulla, la chiusura dell'anello ferroviario tra Roma Tuscolana e Tiburtina. Il nodo di Roma, insomma, è solo alla sua prima fase. Una fase molto importante che dovrebbe accreditare una nuova immagine delle ferrovie, ma che rappresenta anche una piattaforma per compiere altri passi. Per questo, però, non dobbiamo attendere il 1990 e sarebbe bene che nell'arco di un anno intervenissero degli altri finanziamenti e le risoluzioni necessarie per poter chiudere, da qui a cinque anni, per lo meno la parte nord della cintura».

Insomma, Roma arriverà ben attrezzata all'appuntamento col duemila?

«Prima del 2000: nel 1992-'93».

T.G.



Lavori nella stazione di Roma Tiburtina

METROPOLITANA, PRIMO RIMEDIO

Roma sub mundi

di MARINA DELLI COLLI

Quando i giapponesi sono arrivati a Roma hanno subito sentenziato: nel 1990 la città morirà, morirà soffocata dal traffico. Non si tratta, a dire il vero, di un'affermazione nuova visto che Galbraith aveva predetto la stessa cosa nel lontano 1960. E, in effetti, oggi come oggi, la situazione di Roma non appare certo rosea.
Fino a circa quarant'anni fa la capitale era una città quieta, pigra, forse un po' provinciale, una città completamente diversa dall'attuale metropoli, grande, caotica, complessa, difficile da comprendere e da gestire. Anzi, da diversi studi effettuati, Roma risulta essere oggi la capitale europea con i maggiori problemi di traffico, sia per la sua carenza di infrastrutture, sia per i tempi di trasferimento. Molti, naturalmente, risultano essere i fattori che concorrono a questo stato di disagio sempre crescente, ampi processi di trasformazione hanno infatti attraversato lo scenario dell'area romana in questi ultimi anni. Processi importanti che hanno profondamente modificato la sua realtà complessiva.
Fino agli anni '50 la situazione dei trasporti in Italia era rimasta pressochè stabile, infatti la mobilità dei cittadini era contenuta entro limiti ristretti, tali che la rete ferroviaria statale e quella delle autolinee e delle ferrovie in concessione erano in grado di soddisfare tutte le esigenze. Ma dal '50 in poi l'estendersi dell'industrializzazione e delle attività terziarie nel nostro paese, e in particolare in alcune aree metropolitane, incrementò sempre di più gli spostamenti giornalieri dei cittadini.
In questi anni, pur in assenza di una razionale programmazione nel settore trasporti, l'avvento della motorizzazione privata e quello degli autoservizi pubblici consentirono momentaneamente di fronteggiare la situazione. Presto però sorsero i primi disagi soprattutto in quelle aree metropolitane dove la incontrollata ubicazione degli insediamenti residenziali e delle localizzazioni delle attività

lavorative e sociali, aveva esasperato il problema posto dalla mobilità giornaliera di migliaia di persone in ristretti spazi stradali.
Successivamente, con l'improvvisa crisi delle fonti energetiche che fece salire a costi elevatissimi l'uso del mezzo privato, si arrivò a riconoscere che agli spostamenti delle grandi masse di lavoratori, viaggiatori pendolari e no, si doveva rispondere sì con l'uso appropriato delle infrastrutture già esistenti ma anche con nuove infrastrutture che era necessario realizzare in tempi assai brevi.

Inoltre, per Roma e la sua area metropolitana il problema del trasporto dei viaggiatori pendolari assume proporzioni macroscopiche a causa dell'esistenza, nella regione Lazio, dell'unico grande polo di attrazione rappresentato dall'area urbanizzata della città.
Che fare dunque per giungere rapidamente ad una soluzione di questo gravissimo problema?
Dando per scontato che prima di tutto è necessario che vengano effettuati tutti gli interventi capaci di influire sull'assetto del territorio, cioè in grado di innescare un'azione di riequilibrio socio-economico, favorendo l'inversione della tendenza accentratrice verso l'area metropolitana di Roma, è evidente che la risposta non può essere che un sistema metropolitano davvero capillare ed efficiente. Un sistema metropolitano che si deve basare essenzialmente sull'*integrazione*, ossia sull'esigenza che tutti gli enti che gestiscono sistemi di trasporto, vengano ad agire secondo un obiettivo comune. Treno-metropolitana-autobus dovranno infatti diventare una triade assolutamente inscindibile.

Tutta l'Acotral dalla A alla B

METROPOLITANA LINEA «A»

Questa linea è stata messa in esercizio il 16-2-1980 e si sviluppa per una lunghezza complessiva di circa 14,5 km a doppio binario, con un totale di 22 stazioni da Anagnina a Ottaviano ad una distanza media tra loro di 670 m.
La linea e tutte le stazioni sono sotterranee ad eccezione del breve tratto all'aperto che interessa il ponte sul Tevere e le relative rampe di raccordo.
I principali punti di corrispondenza della linea «A» con le attuali linee ferroviarie ed automobilistiche sono i seguenti:
— stazione Anagnina con il grande nodo di scambio di Osteria del Curato destinato a parcheggio ed a capolinea delle autolinee provenienti dai Castelli Romani;
— stazione Termini con la linea «B» della metropolitana e la stazione Termini delle F.S.;
— stazione Flaminio con la ferrovia Roma-Civita Castellana-Viterbo.
Attualmente è in corso l'esame del progetto esecutivo del prolungamento Ottaviano-Circonvallazione Cornelia di circa 3,6 km con 4 stazioni ed una di queste, Valle Aurelia, realizzerà la corrispondenza con la linea F.S. Roma-Viterbo.
Rilievi sul traffico passeggeri eseguiti di recente hanno fornito i seguenti risultati: passeggeri/giorno con biglietto 105.000 e con abbonamento 235.000.

METROPOLITANA LINEA «B»

La linea è stata aperta all'esercizio nel 1955 e si sviluppa per una lunghezza complessiva di 11,3 km circa a doppio binario (tranne un breve tratto da EUR Fermi a Laurentina), con un totale di 11 stazioni da Termini a Laurentina ad una distanza media tra loro di 1.000 m.
Complessivamente la linea si sviluppa per circa 6,1 km in sotterraneo e per circa 5,2 km all'aperto in superficie.
La linea «B» in corrispondenza della stazione Magliana è interconnessa con la linea Roma-Lido consentendo il transito di convogli da una linea all'altra.
È in costruzione un sottopassaggio pedonale di collegamento tra la stazione Piramide e la stazione Ostiense delle F.S., in relazione al previsto collegamento con l'aeroporto di Fiumicino.
La linea «B» è attualmente interessata da due importanti interventi di ampliamento e ristrutturazione, uno consistente nel prolungamento Termini-Tiburtina F.S.-Rebibbia e l'altro nella ricostruzione del tronco esistente Termini-Laurentina.
Il traffico passeggeri sulla linea «B» è stato così stimato: passeggeri/giorno con biglietto 35.000, con abbonamento 105.000.

Viaggiatori in attesa in una stazione della linea «A»

Gli elementi fondamentali di questo sistema integrato sono: la linea A e la linea B della metropolitana; l'anello ferroviario FS; la Roma-Lido; la Roma Nord; la Roma-Fiuggi.
Nessuna di queste infrastrutture esistenti è oggi completa. Si tratta infatti di infrastrutture realizzate solo parzialmente e prive delle necessarie attrezzature primarie. Mancano ancora i servizi ausiliari, i terminal, i nodi di scambio, i parcheggi di supporto, i servizi per l'utenza, i centri informativi.
Elemento base è quindi il completamento della metropolitana, linea A e B, che l'Intermetro, la società che gestisce i lavori a Roma, sta portando avanti, e inoltre il collegamento tra Ostiense e l'aeroporto di Fiumicino e la trasformazione a sistema urbano dell'anello ferroviario, oggi ancora collocato nelle aree semicentrali della città. Linea ad anello e sistema ad X sono quindi lo schema minimo per migliorare la qualità del servizio.
Occorre poi la riqualificazione dei nodi strutturali destinati a svolgere un ruolo determinante nelle nuove infrastrutture. Seguendo un elenco di priorità, tali nodi sono: la stazione Termini (linea A/B + Roma-Fiuggi + Bus); la stazione Tiburtina (linea B + FS + Anello ferroviario + Bus); la stazione Ostiense (linea B + FS + Anello ferroviario + Fiumicino); il terminal metropolitano di Osteria del Curato (linea B + Bus); il nodo di scambio di Ponte Mammolo (linea B + Bus) e il nodo di scambio di Valle Aurelia (Linea A + Anello ferroviario).
In tempi medi a questa struttura base dovranno aggiungersi nuove infrastrutture di trasporto quali, ad esempio, la linea D della metropolitana ed un passante metropolitano per il centro storico che permetterebbero una diversa strategia urbana.
Da alcuni sondaggi effettuati è risultato che per le strade consolari, prime prese in esame, si ritrova il rapporto di 5 a 1 fra i viaggiattori in entrata con le autovetture private e viaggiatori su autobus. Questo dato trova conferma in altri dati di mobilità giornaliera regionale per l'anno 1980 indicati dall'IRSPEL, secondo i quali i passeggeri sulle autovetture sono l'86%, quelli sugli autobus il 9% e quelli sulle ferrovie il 5%.
Dati sconfortanti ai quali occorre offrire prontamente un rimedio. E la metropolitana, se non il solo, è senz'altro il primo di questi rimedi. □

INTERVISTA ALL'ING. **ALFIO CHISARI**
AMMINISTRATORE DELEGATO INTERMETRO

Vocazione grandi opere

Vdr: Innanzitutto, ing. Chisari, vorrei che lei ci parlasse, a grandi linee, dell'Intermetro. Vorrei che ci illustrasse quello che la società ha fatto negli anni passati, quello che sta facendo attualmente e che si soffermasse in particolare su quelle che sono le prospettive future.

Chisari: Sul piano storico l'Intermetro è nata nel 1969 su iniziativa di alcuni azionisti e di grosso, fino al 1980, ha fatto soltanto il lavoro di attrezzaggio della linea A. Successivamente, quindi dall'81 in poi, la società ha iniziato a configurarsi effettivamente per quello che era istituzionalmente, cioè a dire, una concessionaria totale, turnkey, e ha avuto in affidamento la concessione della linea B, Termini-Rebibbia, per un importo di 800, 900 miliardi. Ha anche firmato la concessione, sempre chiavi in mano, per la ristrutturazione della Termini-Eur e il prolungamento della linea A, Ottaviano-Circonvallazione Cornelia. Oggi, solo su Roma, l'Intermetro ha un portafoglio di circa 1.800 miliardi dei quali una parte, ahimé modesta, già finanziata, l'altra in via di finanziamento. Contemporaneamente, la società ha anche iniziato una promozione massiccia in Italia e all'estero che consiste nell'organizzare grossi incontri-dibattito. Abbiamo cominciato nel 1983 ad Amalfi con un incontro addirittura internazionale e l'anno prossimo presenteremo il dossier «Roma 2006» che rappresenterà la situazione dei trasporti della capitale tra vent'anni. I discorsi dei trasporti, lo sanno tutti, sono discorsi che devono investire, per una progettazione davvero seria, un arco di almeno vent'anni. Infatti, bisogna tener conto del fatto che tutti i problemi relativi al traffico vanno visti in un contesto unico, programmatico, vanno visti in prospettiva. Io non posso dire, ad esempio, «chiudo il centro di Roma» o «non lo chiudo» se prima non ho davanti una programmazione ventennale e se non faccio confluire tutti i processi relativi, parziali naturalmente, nel contesto unico di quello che ho previsto che dovrà avvenire. Noi dobbiamo soddisfare le richieste della cittadinanza per quanto riguarda la mobilità del cittadino e questo è un argomento sul quale noi italiani, in particolare nelle grandi aree metropolitane, siamo abbastanza arretrati. Per fare un esempio, lei sa che uno dei problemi più grossi è quello del mezzo pubblico e del mezzo privato e si dice «Basta, abbasso le automobili». «Giusto, certo», aggiungo io, a patto però che ci siano dei mezzi pubblici efficienti. Oggi se lei vuole comprarsi un foulard al centro, impiega tre ore, se tutto va bene. È doveroso invece da parte della mano pubblica garantire questi spostamenti in maniera tale che siano rapidi e veloci. Questo è il discorso. E spostamenti rapidi e veloci li può garantire solo il trasporto a guida vincolata. Proprio per questo da due anni siamo totalmente impegnati dal progetto «Roma 2006» che consegneremo al Comune di Roma per Pasqua.
Per tornare più particolarmente ai lavori in corso, posso dire che le opere relative alla linea B sono perfettamente allineate con le previsioni che vedono il gennaio '89 come ultima data.
Ora quello che stiamo aspettando è che gli enti si pronuncino sul progetto, già approvato dal Ministero e dal Comune, e ora in stasi alla Regione, della ristrutturazione della Termini-Eur. Perché è importante questa ristrutturazione? La Termini-Eur è una linea che funziona dal 1957, una linea che è quindi obsoleta come materiale rotabile, come impianti. Tenga presente che oggi i convogli corrono a distanza ravvicinata, quindi occorrono impianti di segnalamento avanzati che, chiaramente, non sono più quelli della Termini-Eur. Visto che la Termini-Eur ha lo stesso piano della Termini-Rebibbia, che succede? Succede che, essendo tutta la nuova linea arredata con materiale rotabile all'avanguardia, nessun nuovo treno potrà cor-

rere sulla Roma-Eur. Quindi, una ristrutturazione è indispensabile per consentire ai treni di fare il loro servizio. Se questo non si fa, e per farlo occorrono tre anni, nell'89 avremo una linea B che non potrà funzionare e avremo speso circa 1.000 miliardi inutilmente.

VdR: Mi parli adesso, ing. Chisari, delle difficoltà incontrate proprio nel costruire la metropolitana di Roma. Ribatto su Roma perché vorrei che lei chiarisse la questione dei ritrovamenti di reperti archeologici. Ecco, che problemi ci sono stati o ci sono in questo senso?

Chisari: Sono vent'anni che rispondo alla stessa domanda di giornalisti italiani e stranieri e che dico la stessa cosa. Io penso che il deterrente di questa domanda sia dovuto al fatto che Roma è una città tipo Troia, con tanti strati, per cui la gente ha un'estrema curiosità di sapere che cosa si possa trovare nel sottosuolo. La mia risposta è che non si trova quasi niente. Per esperienza posso affermare solennemente che mai, in 17 anni, abbiamo avuto dei fermi dalla Sovrintendenza alle Belle Arti. La sovrintendenza chiede di essere chiamata quando qualcuno trova un reperto, chiede che i lavori si fermino quindi interviene e nel 99% dei casi fotografa, rileva, fa passare 1 giorno, 2 giorni, diciamo 3, poi ci autorizza a rimuovere e il problema è risolto.
Il caso di Castro Pretorio fermo da un anno, è un caso assolutamente anomalo, l'unico che io ricordi. Lì si tratta comunque di un discorso diverso. Ci siamo infatti imbattuti nel castro, nelle fondazioni di grandi baracche che ospitavano i soldati ai tempi dei romani e qui si è innestata una grossa battaglia culturale che vede tesi diverse, tutte rispettabilissime. C'è chi vuole conservare in sito queste fondazioni perché sono una testimonianza di come si ragionava al tempo dei romani, chi vuole spostarle, chi vuole integrarle nell'ambiente della nuova struttura. Comunque, fino ad ora, questo ritardo non ha influito nel contesto generale dei tempi della linea B e io sono ottimista e penso che presto si arriverà a una soluzione che ci consenta di portare avanti i lavori.

VdR: Quindi il grosso problema nel portare avanti la metropolitana di Roma non è di ordine archeologico né di ordine tecnico, bensì di ordine burocratico?

Chisari: Sì, il vero problema per l'imprenditore è la burocrazia. Noi violiamo la natura tutti i giorni facendo le metropolitane, la nostra è una lotta con la natura che si difende come può. Come si difende? Ah vedesse, è terribile, si difende nelle maniere più varie, con frane all'avanzamento della galleria, con rumori strani per cui noi restiamo attoniti tutta la notte a sentire, poi, magari alle 4 di mattina, si sfonda il fronte ed entra un fiume d'acqua e noi cominciamo a nuotare. Così si difende la natura. E noi combattiamo questa lotta impari con le tecnologie più avanzate, con le macchine migliori, con l'intelligenza, l'impegno, l'esperienza. Del resto, questa è una lotta che sempre si deve fare quando si compiono delle grandi opere pubbliche, soprattutto in galleria. La lotta con la burocrazia è invece molto più subdola perché la burocrazia è davvero inviolabile.

VdR: Per concludere, ing. Chisari, vorrei che lei, in base alla sua esperienza professionale, ci «fotografasse» il futuro del traffico cittadino. Intendo dire, lei crede davvero che i problemi del traffico di domani saranno risolti dalla metropolitana piuttosto che da un nuovo assetto urbanistico, da una nuova struttura viaria?

Chisari: Per quanto riguarda la mobilità del cittadino non vi è dubbio alcuno che la rete della metropolitana è l'elemento chiave per risolvere questo problema. Se a questo ragionamento lei aggancia i perché, è chiaro che solo con la metropolitana si può abolire il mezzo privato e consentire l'uso del mezzo pubblico, solo con la metropolitana si sottopassano aree importanti, ecc. ecc. Questi perché portano poi alla considerazione urbanistica finale: solo la metropolitana è capace di realizzare un'evoluzione urbanistica tale da rendere la città vivibile. È quindi un mezzo importante proprio per conseguire un intervento di urbanisti di tutto rispetto che contribuisca a trasformare questo ammasso informe di gente che si agita senza sosta in un ambiente moderno, ordinato, confortevole e quindi vivibile.

(a cura di Marina Delli Colli)

A FIUMICINO LA «CITTÀ DEL VOLO»

Una vera e propria «città del volo» è stata realizzata dall'Alitalia a Fiumicino.
Si tratta della Zona Tecnica della Compagnia di bandiera che risulta oggi essere ai primi posti tra le industrie del Lazio come estensione, complessità di impianti e numero di dipendenti.
È un vasto complesso di infrastrutture (tra i più moderni esistenti nel campo aeronautico) che si estende su un'area di oltre 700.000 mq. ed è costituito da 7 hangar per la manutenzione, revisione e verniciatura degli aerei, da 40 officine, da edifici per l'addestramento e per gli uffici, dall'aerostazione merci, dallo stabilimento per la preparazione dei pasti a bordo, dal fabbricato prova motori, dalla nuova officina motori, dal Centro Equipaggi, dal nuovo edificio Linea e Rampa e da un notevole numero di edifici minori, ma non per questo di importanza secondaria.
Progettisti di grande fama hanno collaborato alla realizzazione dell'intero complesso, raggiungendo invidiabili risultati estetici pur nel rispetto della più rigorosa funzionalità.
Impianti di enorme potenza alimentano le centrali tecniche che permettono il lavoro ininterrotto di migliaia di persone, consumando quantità di energia elettrica, olio combustibile, acqua e gas paragonabili a quelle di una piccola città di quasi 9.000 abitanti.
Il progressivo rinnovamento e potenziamento delle infrastrutture della Compagnia è stato necessario in seguito allo sviluppo dell'azienda, all'acquisizione di nuovi aeroplani a grande capacità, allo sviluppo del traffico, alla creazione di tecnologie più avanzate, al miglioramento degli ambienti di lavoro, al perseguimento di economie di gestione ed alla riduzione dei consumi energetici.
I nuovi lavori sono cominciati nel '78 con il potenziamento della Provveditoria di Bordo; si è proseguito nel '79 con la realizzazione del trattamento delle acque industriali. Ma è il 1980 l'anno in cui si dà il via definitivo ai programmi, con l'inizio dei lavori del nuovo hangar di verniciatura, l'ampliamento e la ristrutturazione dell'aerostazione merci, la costruzione del nuovo Centro Equipaggi; quelli per l'hangar manutenzione aerei «wide bodies» (il cui interno è grande quanto il campo di calcio dello Stadio Olimpico di Roma), quelli per l'officina motori e quelli per i nuovi edifici di linea e rampa oltre a l'ampliamento del centro addestramento per il personale di volo. Tutte queste nuove opere sono terminate.
In relazione al completamento di questi impianti sono in fase di adeguamento le opere di urbanizzazione, quali le centrali tecnologiche, le reti dei servizi generali, i cunicoli, la rete viaria, i piazzali.
Con queste realizzazioni l'Alitalia ha dato lavoro per 4 anni a 1.500 operai e tecnici delle varie ditte che hanno lavorato per le nuove infrastrutture per un totale di 8 milioni di ore lavorative, con un investimento complessivo di 150 miliardi di lire.
In conclusione, con questo programma di ampliamento dei nostri impianti all'aeroporto «Leonardo da Vinci», si può affermare che la Zona Tecnica Alitalia di Fiumicino si è trasformata in una vera e propria «città del volo». Sicuramente tra le più moderne ed efficienti del mondo.
Le nuove strutture comprendono:
— il Centro Equipaggi;
— la Provveditoria di Bordo;
— il Cargo Building;
— l'Hangar di Manutenzione per i Wide Bodies;
— nuovi Manufatti Linea e Rampa;
— hangar di Lavaggio, Verniciatura e Sverniciatura;
— nuova Officina Motori;
— fabbricato Aula per l'Addestramento.

Passante, presente e futuro

di ANNA D'ANGELO

Un trasporto rapido e di massa, la radicale trasformazione della rete ferroviaria in una maxi-metropolitana. È il più significativo esempio di sistema integrato di comunicazioni. Ai protagonisti del Passante abbiamo chiesto di raccontarcene la storia. Ultimi aggiornamenti e perplessità inconfessate.

Fin dall'epoca della missione Apollo 12 il fatto che un essere umano sbarchi sulla Luna è stato catalogato nella mente di ognuno di noi come un fatto di ordinaria amministrazione, così come si considera ormai normale il dover impiegare poco meno di un'ora per compiere il «viaggio» di pochi chilometri che ci separa dall'ufficio.

Se però ci soffermassimo a pensare che una navicella spaziale compie l'intero tragitto Terra-Luna in un tempo che è appena 48 volte superiore di quello che per esempio impieghiamo per raggiungere dall'aeroporto di Fiumicino la nostra destinazione in città, avremmo messo a fuoco, in termini di esperienza quotidiana, uno degli aspetti più macroscopici di uno dei tanti problemi della nostra società: quello dei trasporti.

Si è calcolato che la velocità commerciale dei mezzi di trasporto pubblico di superficie nelle aree urbane non supera nelle ore di punta i 5-8 Km/h e ciò comporta che, in quella che gli inglesi hanno poeticamente definito «traffic jam», si perdano, oltre la pazienza, qualcosa come 500 miliardi di ore lavorative che si traducono in disfunzioni economiche e funzionali.

Far ricadere la colpa sull'automobile rappresenta spesso un alibi: si dimenticano le responsabilità di chi (i politici?) ha ignorato, o quasi, il problema dei trasporti, limitandosi e dimenticando di operare sulla struttura che li sostiene o da cui essi dipendono. Le comunicazioni fanno troppo spesso seguito all'espansione urbana confermandone la caoticità e subordinandosi a rapporti funzionali già costituiti.

Il traffico però non è un fenomeno misterioso: esso è strettamente legato all'uso del territorio, alle attività che vi si svolgono e così ogni città ha il traffico che si merita.

Prendiamo Milano: una città, anzi un'area metropolitana, che per strutture di produzione e di servizio dà luogo a flussi monodirezionali che caratterizzano e condizionano l'intero sistema dei trasporti locali: la mobilità delle persone ha raggiunto in questa città uno degli indici più elevati pari al 2,25 viaggi-giorno per abitante. Negli ultimi vent'anni la popolazione di Milano e della sua area metropolitana è aumentata del 50% e il numero delle automobili di 6 volte.

L'idea di un passante ferroviario che fosse parte di un «sistema» — vale a dire correlato e interdipendente ad altri modi di trasporto — nasce nella seconda metà degli anni sessanta con la proposta del Centro studi del P.I.M. (Piano Intercomunale Milanese): il Passante avrebbe avuto la funzione di asse di penetrazione delle linee ferroviarie esterne e di coordinamento della rete di trasporto urbano sotterraneo (M.M.) e di superficie (A.T.M.). Nel Piano Regionale dei Trasporti, deliberato nel 1982, ritroviamo la stessa impostazione; nel frattempo però Comune, Regione e Ferrovie dello Stato — nella bozza del Piano poliennale del '76 — avevano più volte rappresentato la necessità di una tale realizzazione. Nel 1981, la legge 17 o Programma Integrativo, tra gli interventi affidati alla realizzazione delle 5 Unità Speciali, prevede quello di attuazione del Passante, con uno stanziamento di spesa di 140 miliardi.

Nel luglio dell'83 tra Regione Lombardia, Comune di Milano, Ferrovie dello Stato e Ferrovie Nord viene stipulata una convenzione che definisce i rapporti tra gli enti interessati alla costruzione e gestione del Passante: tra i primi tre la spesa è ripartita in misura di 1/3 ciascuno e, mentre Comune e Regione eseguiranno le opere necessarie sulla tratta urbana in galleria, le Ferrovie dello Stato realizzeranno le rimanenti opere sul nodo ferroviario di Milano. Con un'ulteriore Convenzione, Comune e Regione affideranno alla Metropolitana Milanese S.P.A. le opere di loro competenza esecutiva.

Ora che i lavori del Passante sono ormai avviati e che ai milanesi si ricorda con l'azzeccato slogan di vistosi pannelli stradali che «qui sotto c'è un'idea per il nostro futuro», siamo andati a trovare i «protagonisti» di questa operazione oggi, raccogliendo notizie vecchie e nuove ma anche perplessità inconfessate.

L'ingegner Giuseppe Amato, Direttore della 1ª Unità Speciale che cura la realizzazione delle opere FS, mi dice per dovere di cronaca che «colui che coltivò e promosse con maggiore tenacia l'idea del Passante fu l'ingegner Fabio Semenza quando era Assessore regionale ai trasporti, che aveva comunque sempre stretti contatti con i funzionari delle Ferrovie. A Roma il significato, l'importanza di una tale realizzazione venne colto con altrettanto entusiasmo e immediatezza, tanto è vero che io stesso con altri funzionari andai a Monaco per uno studio del passante che in quella città era stato realizzato da tempo».

Membro del Comitato di Coordinamento per il P., l'ing. Amato mi aggiorna su alcune modifiche apportate al progetto iniziale: «L'ultima, proposta dal Comune di Milano, riguarda il tracciato fra le stazioni di Porta Garibaldi e quelle di

Scene di traffico a Milano. Il capoluogo lombardo registra uno dei più alti indici di mobilità. Negli ultimi vent'anni la popolazione è aumentata del 50% e il numero delle auto di sei volte

Bovisa Nord e Certosa, allo scopo di istituire una fermata nei pressi di via Lancetti dove affluisce una notevole quota di traffico. C'è inoltre un'altra proposta di modifica che stiamo esaminando e che riguarda la costruzione in sotterraneo anziché in superficie della stazione di Porta Vittoria: anche in questo caso le motivazioni riguardano sia l'assetto urbanistico che il miglioramento delle funzioni di interscambio. Questa proposta merita a parer mio una certa attenzione: intanto si verrebbe a recuperare un'area che potrebbe essere destinata ad altri servizi, con una conseguente rivalutazione della zona; c'è poi la speranza — non più tanto segreta perché se ne è parlato in due recenti convegni — dell'allacciamento del Passante all'aeroporto di Linate e di qui a Malpensa, al cui allacciamento col Passante pensano le Ferrovie Nord. L'idea di un collegamento interaeroportuale è suggestiva: il dubbio nasce sulla fre-

quenza di questo collegamento, sull'opportunità economica: tra i due aeroporti si prevede per gli anni 2000 un traffico tra i 10/12 milioni di viaggiatori che questa linea, secondo i nostri calcoli, potrebbe recepire nel numero di 8000 giornalieri, mentre altri studi prevedono un numero non superiore ai 3000. In questo caso naturalmente non ne appare conveniente la realizzazione, anche se l'ipotesi di una maglia ferroviaria che colleghi a Malpensa altri aeroporti del nord — e addirittura attraverso la linea del Sempione la Svizzera — non è certamente da scartare. Del resto in Germania la Lufthansa gestisce un treno chiamato «airport express» che collega gli aeroporti di Francoforte, Colonia, Bonn e Dusseldorf. Ma questa è ancora una proposta «culturale».

Per tornare a oggi un'altra novità riguarda il quadruplicamento della Milano-Treviglio: un referendum tra gli abitanti della zona ci fa sapere che lo si vorrebbe realizzato accanto alla sede ferroviaria esistente anziché secondo il progetto «bretella a sud» previsto. Questo comporterebbe non solo un notevole aumento dei costi previsti ma anche conseguenze negative per il traffico pendolare (si prevedono infatti 28.000 ore di rallentamenti)». E i rapporti con gli altri Enti? «Ottimi! Grazie anche al ruolo svolto dalle Unità Speciali, che in quanto organismi multidisciplinari, consentono di poter seguire con grande puntualità tutte le fasi che costituiscono l'opera, abbattendo anche molti ostacoli di carattere burocratico. L'Unità Speciale è sicuramente una di quelle strutture cui il nuovo Ente Ferrovie dovrà guardare con attenzione».

Dopo le FS siamo andati in casa FNM dove il nostro interlocutore è l'ingegner *Giannantonio Cesi, Direttore Generale* della Società: «Le Ferrovie Nord seguono come linea strategica di sviluppo quanto è stato definito ed approvato dal Piano Regionale dei Trasporti, essendo a maggioranza una società della Regione

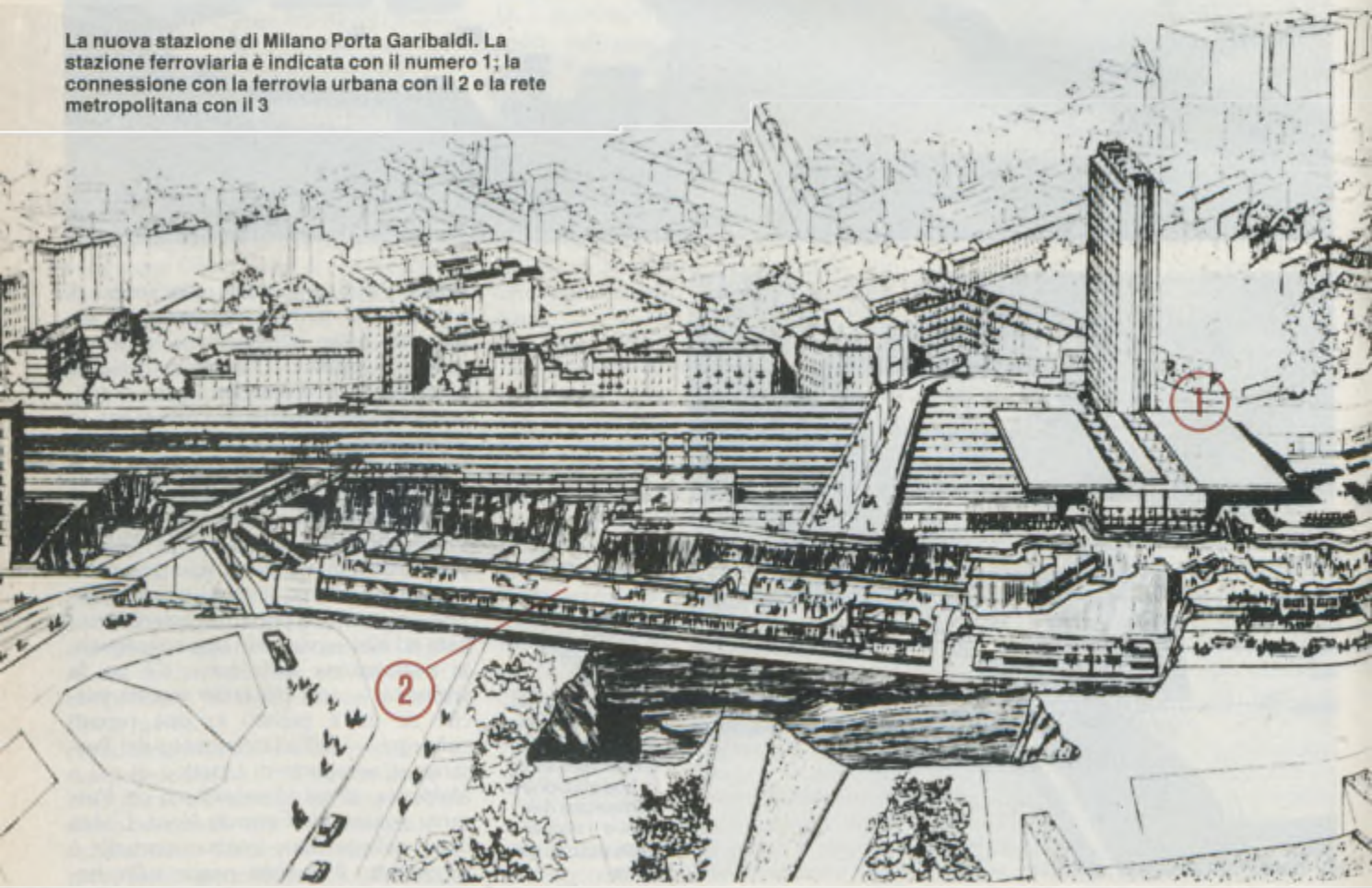
Passante con brio

Otto chilometri di galleria sotto il centro di Milano, a 20 metri di profondità. I treni provenienti dalle linee del nord-ovest non termineranno più la loro corsa a Milano ma, attraverso il Passante, effettueranno 8 fermate nell'area urbana distribuendo e raccogliendo i viaggiatori di diverse zone e proseguendo verso le linee del sud-est.

I treni viaggeranno secondo itinerari prefissati: Novara-Milano-Lodi; Gallarate-Milano-Lodi-Codogno; Aeroporto Malpensa-Milano-Bergamo; Saronno-Milano-Treviglio; Seveso-Milano-Pavia.

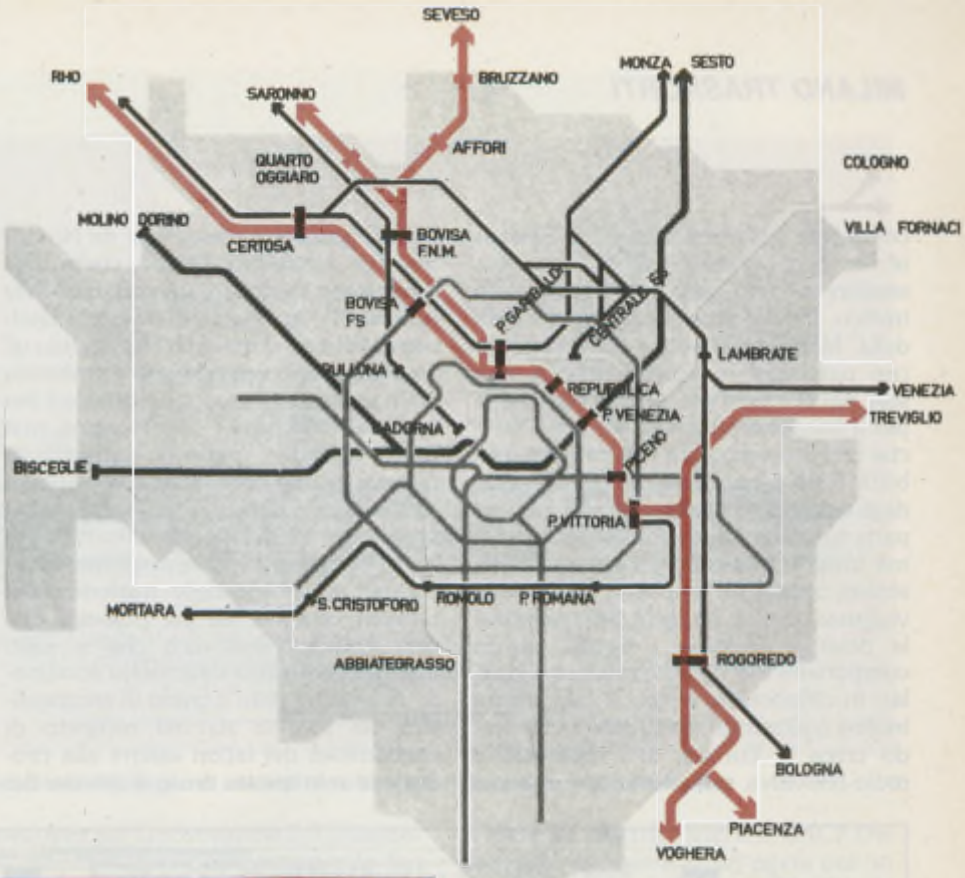
Su ciascuno degli itinerari correrà almeno un treno ogni mezz'ora; sulla tratta urbana, comune a tutti e cinque gli itinerari, correrà quindi un treno ogni 6 minuti. Nelle ore di punta la frequenza raddoppierà e nella tratta urbana ci sarà 1 treno ogni 3 minuti. La velocità massima sarà di 60 Km/h mentre un Dirigente Centrale Operativo controllerà a distanza la circolazione garantendo una marcia scorrevole e senza perdite di tempo.

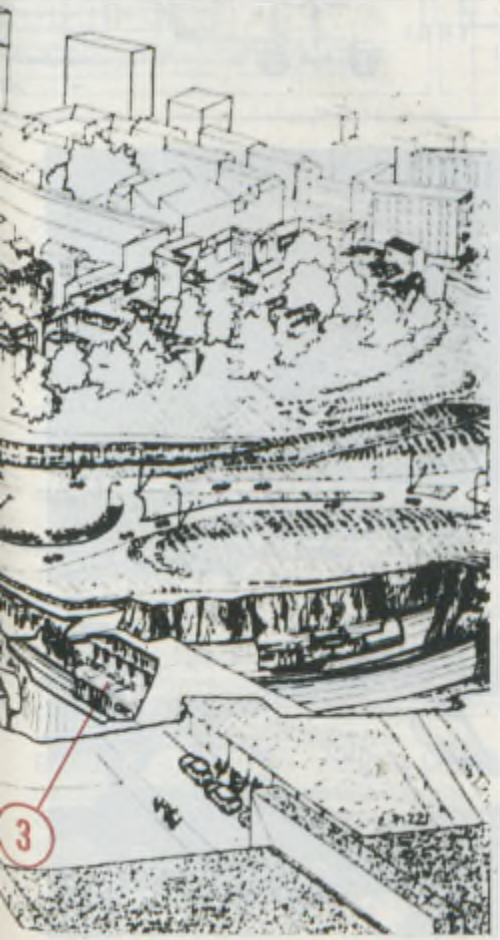
La nuova stazione di Milano Porta Garibaldi. La stazione ferroviaria è indicata con il numero 1; la connessione con la ferrovia urbana con il 2 e la rete metropolitana con il 3



Il tracciato e le stazioni

Il collegamento passante si allaccia a nord-ovest con le stazioni di Milano Certosa FS e di Milano Bovisa FNM, ad est con il quadruplicamento Milano-Treviglio e a sud con le stazioni di Milano Rogoredo FS: in totale 17,2 Km di linea a doppio binario di cui 8 in galleria.
Le stazioni di accesso, ristrutturate in funzione delle nuove direttrici sono le stazioni FS di Milano Certosa, Milano Porta Vittoria. È stata recentemente avanzata la proposta di costruire le stazioni di P.V. in sotterraneo anziché in superficie e Milano Rogoredo; la stazione Bovisa FNM sarà spostata rispetto alla ubicazione attuale.
Nella tratta in galleria saranno realizzate quattro nuove fermate: Piazza Repubblica (in corrispondenza con la linea 3 della M.M.); Porta Venezia (in collegamento con la linea 1); Viale Piceno (per l'interscambio con le linee di superficie); Porta Garibaldi (sotto i binari dell'attuale stazione).





Lombardia. Per quanto riguarda il Passante le FNM hanno la competenza esecutiva del quadruplicamento da Bovisa Nord a Saronno. Il P.R.G. contempla inoltre il raddoppio da Saronno a Busto e il collegamento con una bretella di 11 chilometri con la Malpensa: c'è poi il collegamento della stazione di Bovisa — che verrà ricostruita — con la stazione di Porta Garibaldi attraverso la stazione intermedia (ancora da approvare) di Lancetti che diventerà la stazione porta del passante in luogo di P. Garibaldi.
Attualmente, nelle ore di punta tra le 7 e le 8 del mattino, abbiamo 17 treni in fase discendente: in futuro ne avremo 28, 17 dei quali continueranno a arrivare a Cadorna mentre gli altri circoleranno nelle linee del Passante assieme agli 8 delle FS. Nel Servizio Ferroviario Regionale è prevista la costituzione di 5 linee di cui le 3 che percorreranno il Passante saranno gestite dalla FNM in comune con le FS: la Saronno-Pavia, la Seveso-Treviglio e la Malpensa-Treviglio con collegamenti per Bergamo e Cremona. I rapporti con le FS sono costanti, specie per esaminare i problemi che nasceranno da un esercizio comune del materiale FS, delle linee e degli impianti: qualche problema ce lo pongono i regolamenti in quanto i nostri — che noi aspireremmo a usare — pur derivati da quelli FS, sono più elastici e adeguati a un servizio metropolitano. C'è poi la questione dell'unificazione tariffaria che trova uno scoglio nel fatto che tutte le disposizione tariffarie delle FS sono legislative e quindi più difficili da modificare.
L'obiettivo è quello di arrivare a delle tariffe regionali che, pur se differenziate, siano omogenee per una stessa area. Noi, comunque, ci auguriamo che la data di attivazione del Passante prevista per il 1992 non slitti, anche se temiamo che intanto i problemi del traffico per quella data saranno cresciuti. E nel frattempo, che fare?».
L'interrogativo se lo è posto anche l'*Assessore ai Trasporti e Mobilità del Comune, l'avvocato Augusto Morazzoni:* «A Milano abbiamo ogni giorno 4 milioni e 300 mila spostamenti: 2 milioni e 800 con i mezzi privati e circa 1 milione e 600 con i mezzi pubblici; abbiamo inoltre il rapporto più elevato in Europa tra macchina e cittadino — 1 macchina ogni 2 cittadini — per un totale di 745 mila autovetture.
Questi i dati che riguardano i residenti a Milano: ogni giorno rimangono sulle strade circa 400 mila macchine che messe in fila raggiungono Trapani o Budapest per un totale di 1.400 chilometri contro i 1.300 della estensione viaria milanese. Abbiamo escluso le macchine nei box o nei parcheggi ma non vi abbiamo aggiunto le 250 mila macchine che giornalmente arrivano dall'hinterland. Una simile situazione va quindi

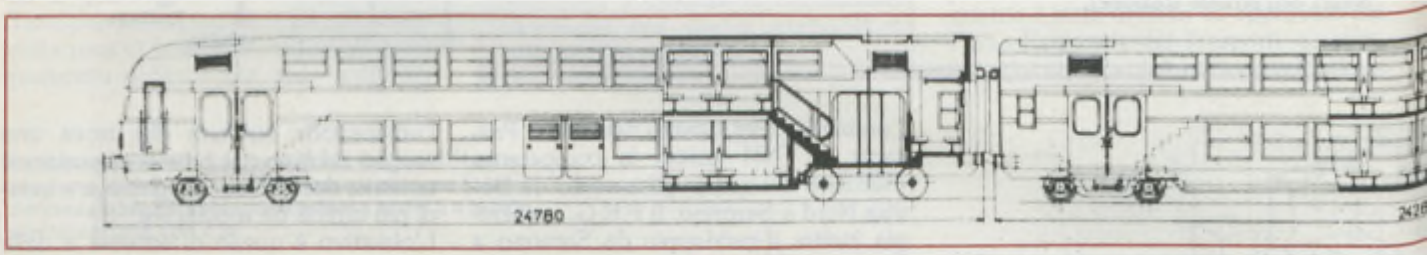
controllata e la realizzazione del Passante, se pure avverrà nell'92, servirà a smaltire se non tutto, parte di questo traffico. Intanto stiamo realizzando tratti della Metropolitana che collegheremo con parcheggi di corrispondenza non solo per le macchine private ma anche per il trasporto pubblico. Va detto però che con una maggiore cultura della mobilità e un'educazione più manifestata, degli automobilisti come dei pedoni, una parte neanche tanto piccola del problema trasporto verrebbe risolta. L'Assessorato, tramite un gruppo di agenti della vigilanza urbana, ha realizzato una scuola dove si educano i ragazzi ad un comportamento da automobilista «ideale»; in collaborazione con la RAI stiamo inoltre realizzando un'iniziativa che credo unica in Europa: una trasmissione radio-televisiva sull'educazione stradale che potrà raggiungere un numero infinitamente superiore di cittadini; partecipa all'iniziativa anche l'Assessorato all'Istruzione e ci siamo assicurati la collaborazione dell'Automobil Club. Io credo poi che vada recuperato il concetto di spazio pubblico che mi pare non esista più: lo spazio pubblico è di tutti: chi l'ha detto che in centro solo i residenti possono posteggiare? La città non può essere di certi sì e di altri no». Osservazioni interessanti quelle dell'Avvocato Morazzoni che nel Passante vede anche la possibilità di un decentramento degli Uffici pubblici e delle sedi lavorative, riqualificando così anche altri territori della città.

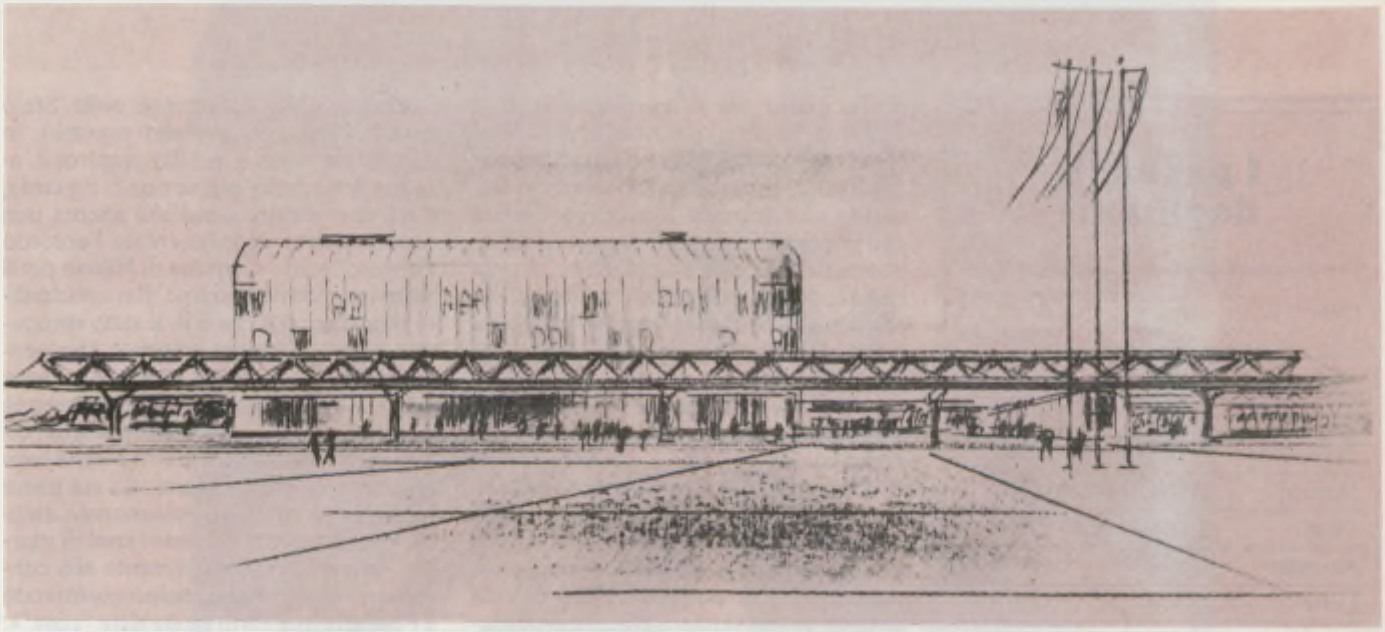
Ma i confini di Milano sono sempre meno definibili nell'ambito regionale e il progetto di integrare le linee ferroviarie del comparto Nord con quello del comparto Sud-Est della Lombardia trasformerà radicalmente la rete ferroviaria regionale.

Ne abbiamo parlato con l'*Assessore ai Trasporti e Mobilità della Regione, il dottor Sergio Moroni:* «Sul Passante noi abbiamo fatto la scelta centrale della nostra politica del trasporto su rotaia: l'idea di uscire dallo schema circolare per un passaggio trasversale da Nord a Sud-Est attraverso Milano credo che rappresenti la condizione per dare alla Lombardia un sistema di trasporto finalmente diverso, pur non dimenticando gli anni che si sono persi; oggi, il problema di un sistema di trasporti funzionale è per la Lombardia una "conditio sine qua non" rispetto al grado di competitività del suo sistema economico e produttivo. In questi anni abbiamo realizzato alcune trasformazioni della parte industriale tra le più pesanti per cui le economie recuperabili sul fronte delle trasformazioni nella produzione, sia per processo che per prodotto, non dico che si sono esaurite però sono state molto accelerate. A questo punto il grado di competitività del sistema sta nel recupero di economicità dei fattori esterni alla produzione e in questo senso il sistema dei trasporti è certamente uno dei primi.

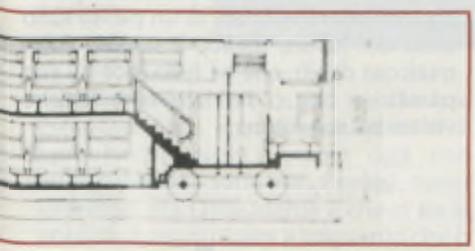
Il Passante è poi, secondo noi, una esemplificazione di un modo di intervento, un modo concertato tra diversi livelli istituzionali, espressione di una linea di tendenza e di un'impostazione che può meritare di essere mutuata anche per interventi in altre aree e non necessariamente simili per tipologia. Il problema semmai è quello dei flussi finanziari: finora abbiamo fatto fronte con risorse nostre, della Regione e del Comune, però la questione di un rapporto con Roma e con il Governo rispetto a questo problema non può essere ulteriormente differita.

Il Passante è inoltre un'occasione per acquisizione, verifica e sviluppo di tecnologie di intervento non indifferenti, che ci auguriamo di poter anche esportare. Si tratta di avere una copertura finanzia-





Prospetto della nuova stazione di Milano Certosa. Sotto, il disegno di una vettura a due piani che percorrerà il Passante



ria completa, stiamo vedendo di organizzare un sistema che ci garantisca la possibilità di andare all'appalto delle opere in maniera complessiva, senza caricare impropriamente i bilanci in anticipo, perché corriamo anche il rischio di assumere mutui che non riusciamo poi a utilizzare: il meccanismo poi della finanza comunale è diverso da quello regionale e anche in questo senso l'esperienza del Passante è interessante perché richiede una messa a punto di modelli di comportamento finanziario ripetibili anche in altre situazioni.

Il Passante realizza la città — Lombardia che potrà così avere diritto a un capitolo nell'opera (aggiornata) di Peter Hall «Le città del mondo». Se poi si comprendesse nel disegno anche l'area nord orientale — la Valcamonica, la Valtellina etc — con un'opera modestissima come è il traforo ferroviario del Mortirolo, dalla Brescia-Edolo-Mortirolo- Valtellina-Lecco ci si inserirebbe sul quadruplicamento della Milano Treviglio e di lì sul Passante. Sognare è legittimo».

Approdiamo finalmente in casa M.M.: alla Metropolitana Milanese, Comune e Regione hanno affidato la competenza esecutiva per la costruzione del complesso manufatto nel quale ricavare la fermata di Piazza Repubblica della linea 3 e, sottostante e perpendicolare ad essa, quella del Passante; c'è poi l'opera di costruzione della galleria da Piazza Repubblica a Porta Venezia e di qui al piazzale Dateo. Il Comune ha poi affidato alla M.M. lo studio di fattibilità della variante Lancetti e la realizzazione di un'eventuale stazione. *L'ingegner Augusto Clerici, Direttore Generale* della M.M. è un uomo che conosce e ha vissuto la storia del Passante fin dall'inizio: «Di un Passante ferroviario a Milano si cominciò a parlare nel 1966. Allora, vent'anni fa, appariva necessario...

Il Passante, se visto in un'ottica territoriale, locale, presuppone tutta una serie di traguardi tecnici, di efficienze, di funzionalità, di puntualità, di notevoli velocità commerciali: insomma un funzionamento da orologeria. Quando si tratta invece di situazioni in cui già le linee sono in larga parte non sufficientemente dotate di impianti e attrezzature proprio aggiornatissimi il discorso si complica. Il Passante è un grosso salto nel futuro, è possibile che serva da stimolo anche per riguadagnare sul piano dell'efficienza ma non è detto che questo accadrà se le cose rimarranno come sono. C'è poi da dire che l'idea del P. è un'idea che ha fatto fatica a farsi strada, che è in circolazione da vent'anni, e che ha dovuto essere imposta anche in sede politica. Del resto si trattava di applicare concezioni che giravano ormai per tutta l'Europa: in Francia c'era stata una lunga diatriba fra autorità locali e la SNCF che non volle assumersi alcun onere per un passante parigino tanto che De Gaulle decise che se ne sarebbe occupata la città: la R.T.P. avrebbe fatto una rete ferroviaria urbana per proprio conto. In Svezia invece, fin dai primi anni sessanta, le ferrovie svedesi collaborarono con le autorità locali per la realizzazione di un servizio regionale e dal '64 che esiste a Stoccolma una Comunità dei Trasporti. Il problema della pianificazione dei trasporti a dimensione metropolitana implica sempre l'utilizzazione dell'esistente.

In Germania il primo esempio di rete passante fu quello tra Monaco e Berlino realizzato in tempi brevissimi — dal '68 al '72 — e pronto per l'inaugurazione delle Olimpiadi. Per tornare alla Francia il RER parigino nacque su un progetto di espansione della città, con le 5 villes nouvelles, riutilizzando una parte degli impianti delle ferrovie francesi: il progetto urbanistico fu fatto quindi in funzione delle linee esistenti. È quindi il piano urbanistico che precede il piano dei trasporti, non è il Passante che precede il piano territoriale, come avviene da noi dove si costituisce un consorzio dei Comuni che, dopo l'ammodernamento delle ferrovie, fanno il piano urbanistico in previsione dei cambiamenti. A Milano l'espansione della città è stata fatta non tenendo minimamente conto delle linee ferroviarie esistenti. Ecco perché, oggi, il Passante, appare comunque «fuori misura»: negli anni '50 Milano aveva circa un milione e mezzo di abitanti più un altro milione di residenti nelle zone circostan-

I passanti degli altri

Città	Popolazione attuale (x 1000)	Metropolitana anno di inaugurazione
Berlino	1.118	1902
Amburgo	1.750	1912
Francoforte	637	1968
Monaco	1.391	1971
Parigi	2.300 (7.800)	1900
Marsiglia	970	1977
Lione	530	1978
Londra	2.100 (7.200)	1863
Glasgow	950	1897
Rotterdam	593	1968
Amsterdam	738	1977
Madrid	(3.400)	1919
Barcellona	1.750	1924
Vienna	1.509	1925
Bruxelles	1.100	1976
Praga	1.172	1974
Budapest	1.940	1896
Stoccolma	670	1950
Oslo	460	1966
Mosca	7.400	1935
Leningrado	3.200	1955
New York	7.900	1868
Chicago	3.100	1892
Philadelphia	1.800	1907
Boston	620	1908
San Francisco	660	1972
Montreal	1.400	1966
Toronto	630	1954
San Paolo	8.000	1975
Rio de Janeiro	1.800	1979
Tokyo	8.700	1927
Osaka	2.800	1933
Nagoya	2.100	1957
Yokohama	2.600	1972
Kobe	1.400	1977
Sapporo	1.300	1972

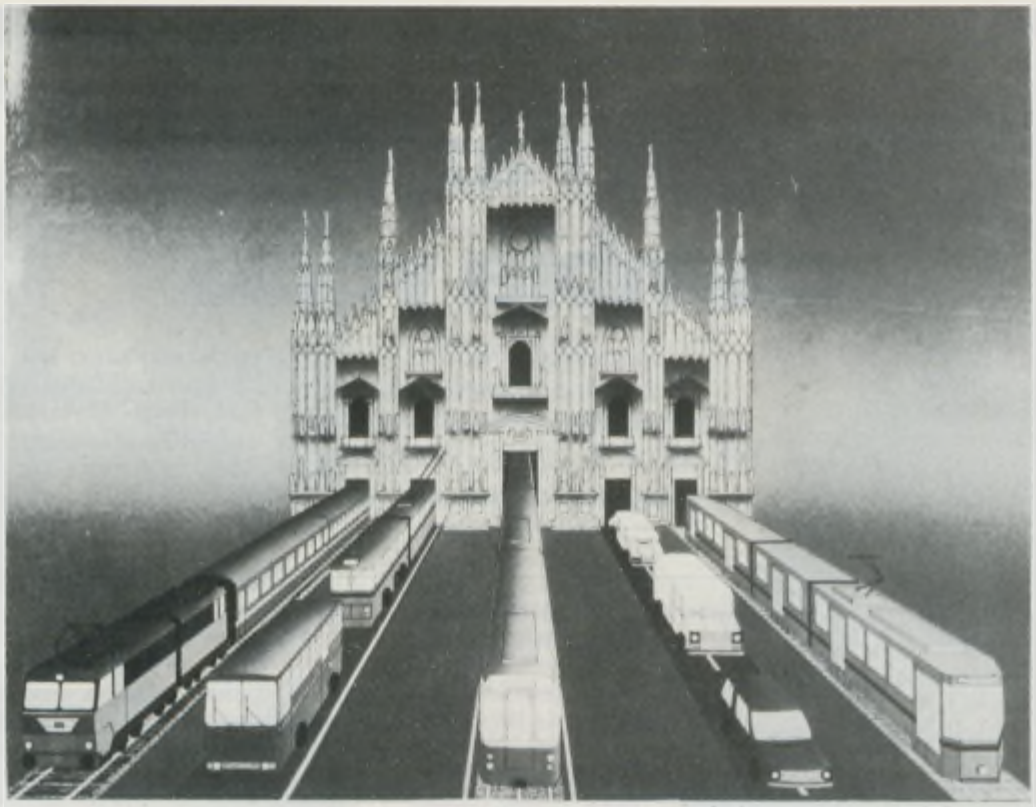
ti. In questi ultimi trent'anni vi si è aggiunto un altro milione che si è distribuito ovunque meno che lungo le linee ferroviarie, urbanizzandosi in modo selvaggio. Le ferrovie avrebbero dovuto rivendicare in proprio una politica urbanistica più efficace, sia dal punto di vista dell'economia collettiva che da quello aziendale. Il Passante oggi recupera una quota di traffico pregressa, la stessa che avrebbe potuto recuperare vent'anni fa. Quello che va detto è che il P. costituisce un sistema di apporto all'intera rete nazionale FS oltre che a quella regionale e urbana. Di queste tre funzioni quella su cui si è insistito di più è stata quella regionale, meno chiara è stata quella urbana perché in effetti il numero delle stazioni e la loro posizione dentro la città doveva essere studiato con più attenzione in relazione al contatto con il sistema della rete regionale». E i rapporti con gli altri Enti? «Complessi — mi dice l'ing. Clerici — perché ad esempio sotto il profilo realizzativo ci sono stati imposti da parte del Comune e Regione dei condizionamenti, dei vincoli, delle procedure che ritardano enormemente le decisioni. Con le Ferrovie dello Stato invece filiamo in perfetto accordo, in particolare sotto il profilo tecnico. L'aspetto finanziario, pur se non ci riguarda, è più complicato: pensi che ancora non sono riusciti a regolamentare l'accordo Ferrovie Nord - Comune di Milano per il sistema tariffario comune. Per concludere direi che oggi che il P. è stato recuperato a quel dibattito culturale che vent'anni fa era nato in sordina in sede P.I.M. e che è finito il trend della grande espansione delle aree metropolitane, bisogna soffermarci a riflettere perché l'approccio a questi problemi, sia sul piano tecnico che su quello istituzionale assume forma globale con vent'anni di ritardo. Arriveremo probabilmente alla conclusione che ora che stiamo costruendo il Passante mancano molte altre "cose"».
Il nostro viaggio nel Passante si è concluso: pensavamo si sarebbe trattato di un aggiornamento di dati, di un punto sullo stato dei lavori, invece è venuto fuori qualcosa di più, che ha fatto luce sul suo passato e che ci ha fornito realistiche visioni sul suo futuro. □

Appuntamento a Milano

di MARIO RIGHETTI

Il passante arriverà puntuale? Le critiche e i suggerimenti di un giornalista milanese.

L'area metropolitana di Milano, assieme a quelle di Torino, Firenze, Roma e Napoli, rientra nell'ambito dei progetti mirati con i quali, ispirandosi ad una nuova filosofia dei trasporti, si vuole realizzare un migliore modo di vita per centinaia di migliaia di persone che, per necessità di lavoro o altro, devono spostarsi quotidianamente da un punto all'altro di queste aree con un movimento prevalentemente centripeto al mattino e centrifugo alla sera.
Il nodo ferroviario di Milano, per un insieme di circostanze e per le sue caratteristiche, forse più di ogni altro in Italia si presta a questa trasformazione che, a differenza di altre aree, è in piena fase esecutiva. Semplificando al massimo si può dire che si tratta della trasformazione da sistema prevalentemente monocentrico in uno di scorrimento del quale la metropoli lombarda diventerà uno dei 220 poli di traffico, sia pure di gran lunga il più importante rispetto a tutti gli altri.
Per giungere a questo risultato sono programmate varie opere di grande impegno sotto il profilo tecnico e sotto quello finanziario non solo, ma per la loro realizzazione è stata necessaria una collaborazione e una identità di intenti tra le Ferrovie dello Stato da un lato e gli Enti locali dall'altro, Regione Lombardia e Comune di Milano in primo luogo. Solo con l'unione degli sforzi finanziari e con una visione progettuale coordinata è



stato infatti possibile dare il via alla fase esecutiva dopo anni di discussioni e di approfonditi esami. Ancora oggi non tutti gli ostacoli sono stati rimossi, come vedremo, ma l'importante è che ci sia la volontà di raggiungere il traguardo che ci si è proposto. Né ci si deve meravigliare se la esecuzione di grandi opere, che provocano inevitabilmente qualche trauma all'assetto territoriale, suscita talvolta perplessità e resistenze.

La trasformazione del sistema ferroviario di Milano ha il suo cardine e la chiave di volta nella costruzione del cosiddetto «passante» sotterraneo — i lavori sono in corso — col quale saranno allacciate le stazioni di P. Garibaldi e di P. Vittoria. Con questo tronco, che attraverserà vari quartieri del centro milanese sul quale verrà effettuato un servizio di metropolitana vero e proprio grazie alle quattro stazioni intermedie situate lungo il percorso, si realizzerà il collegamento tra la rete delle Ferrovie Nord Milano (che serve un vastissimo bacino di traffico nelle provincie di Milano, Novara, Varese e Como) e la rete delle FS.

Il «passante», come si è detto, sarà il fulcro del futuro sistema, ma accanto ad esso dovranno essere compiute contemporaneamente altre importanti opere senza le quali non sarà possibile conseguire i risultati programmati. Se anche una sola di esse infatti non dovesse essere portata a compimento entro la data fissata, il 1992, tutto il resto resterebbe campato in aria perché il futuro assetto del sistema dei trasporti lombardo può essere paragonato ad un grande quadro a mosaico nel quale, se manca anche una sola tessera, resta incompleta la figura che si voleva rappresentare.

Per giungere al traguardo prefissato, oltre al «passante» finanziato dalle FS, dalla Regione e dal Comune di Milano, queste sono le principali opere che bisognerà portare a compimento entro il 1992: ammodernamento generale della rete delle FNM (eliminazione dei passaggi a livello in particolare); quadruplicamento del tratto tra Bovisa e Saronno; costruzione di un tronco tra l'aeroporto intercontinentale della Malpensa e Busto Arsizio per il collegamento con Milano; costruzione di una breve linea (4 chilometri) tra le stazioni Bovisa Nord e P. Garibaldi per allacciare le reti delle due ferrovie; quadruplicamento dei binari tra le stazioni di Rogoredo (ristrutturata totalmente) e di Melegnano; quadruplicamento della linea Milano-Venezia tra le stazioni di Lambrate e di Treviglio. Queste, molto in sintesi, le opere di maggior rilievo indispensabili per realizzare il progetto di cui si è detto. Se tutto verrà compiuto nei tempi prestabiliti, nel 1992 Milano disporrà di una sistema regionale passante di trasporti grazie al quale sarà possibile viaggiare da una estremità all'altra della Regione, passando in sotterraneo attraverso il cuore della città e, con le interconnessioni con le linee del metrò milanese, raggiungere qualsiasi quartiere cittadino. Questo futuro sistema allaccerà in particolare 220 stazioni della Lombardia da Varese a Pavia, da Novara a Bergamo, da Como a Brescia, eccetera. Lo schema qui riprodotto chiarisce le idee più di un lungo discorso.

È necessario però — è opportuno ribadire il concetto — che tutti gli interventi siano pressoché simultanei e che le opere siano concluse entro i termini fissati. Se all'appello mancherà anche una sola di esse saranno vanificati gli sforzi compiuti in molti anni di lavoro. Tutto questo presuppone un costante flusso di finanziamenti (molte opere sono tuttora prive di copertura finanziaria) ed esige anche che non siano continuamente messi in discussione accordi definiti già da tempo.

Alludiamo in particolare alle polemiche artificiose suscitate dai Comuni di Melzo, Vignate e Trecella circa il tracciato dei due nuovi binari per quadruplicare la Milano-Treviglio sul quale da tempo è stata raggiunta una intesa tra Regione e Ferrovie. In democrazia è giusto che ogni ente abbia la possibilità di esprimere il proprio parere, ma disconoscere accordi faticosamente raggiunti con il risultato di paralizzare per chissà quanto tempo l'esecuzione di opere la cui importanza travalica di gran lunga gli interessi locali, non è un esempio di democrazia correttamente intesa. □

1985: l'azienda cambia volto

Una nevicata record. Una minore conflittualità. L'ammodernamento della rete. Ma l'anno che si conclude è soprattutto quello del varo della Riforma.

Gennaio

● Per disporre dei mezzi finanziari occorrenti per ultimare la realizzazione dei programmi previsti dalla legge 17/1981 viene offerto al pubblico un maxiprestito obbligatorio di 1.000 miliardi. L'esito è largamente positivo.

● Viene aperto al pubblico il nuovo Ufficio Informazioni della stazione di Milano Centrale, in sostituzione del vecchio andato distrutto per un incendio. Ricostruito con criteri moderni e funzionali, sia nella scelta dei materiali che nella struttura architettonica, ha un'ampiezza maggiore del precedente ed offre agli operatori e agli utenti un comfort più adeguato.

Febbraio

● Napoli, Foggia, Bologna, Milano, Torino, Genova, Firenze, Roma, sono le tappe del lungo giro per le stazioni italiane effettuato dal primo «Treno contro la droga». Un'iniziativa della CGIL e dell'ARCI, promossa con la collaborazione dell'Azienda FS, che vede il treno come luogo d'incontri, spettacoli e dibattiti sul triste fenomeno.

Gennaio. Una eccezionale nevicata colpisce quasi tutta l'Italia ed in particolare il Centro-Nord, dove le grandi stazioni rimangono bloccate, soprattutto per il gelo che dopo la nevicata ferma gli scambi. Le ferrovie si trovano nell'occhio del ciclone, e anche grandi città come Roma e Milano restano paralizzate per molte ore. Dal mare di polemiche e critiche, spesso anche strumentali, le Ferrovie traggono utili indicazioni per il futuro, soprattutto per quanto riguarda il settore dell'informazione al pubblico.

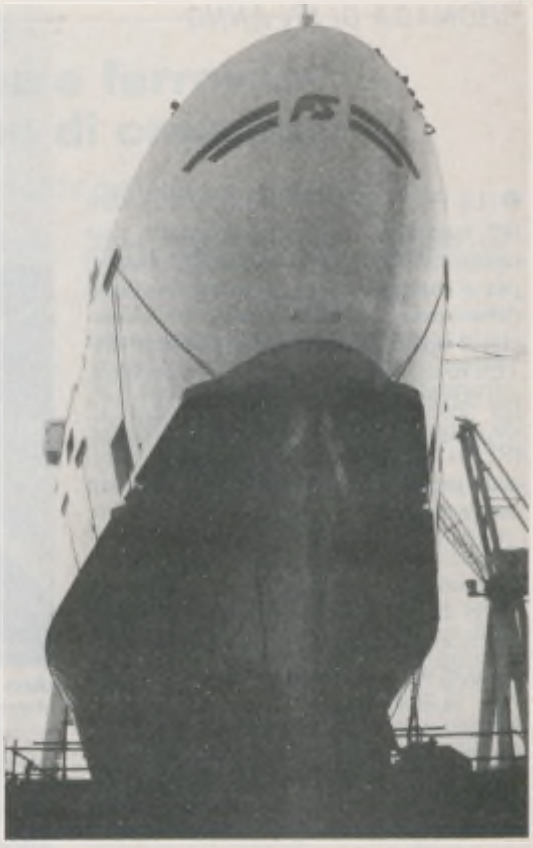
▼

● Per fronteggiare il maggior traffico viaggiatori per il periodo di Pasqua, viene disposto il rinforzo delle composizioni dei principali treni viaggiatori nella misura massima possibile e viene programmata l'attuazione di 90 treni straordinari in servizio interno e 97 in servizio internazionale.

● In collaborazione con le ferrovie francesi, viene attivato il servizio merci TRES 4V che convoglia il traffico dalla Francia verso l'Italia, via Modane, diretto nei bacini gravitanti su Verona, Vicenza, Venezia, Trieste Villa Opicina e di qui in Jugoslavia, Ungheria e Grecia.

Maggio. Si tiene a Roma, presieduta dal Ministro Signorile, la 61ª Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti. In due giornate di lavoro i delegati di tutti i Paesi aderenti e associati dibattono i temi di politica e di economia generale dei trasporti, nell'ottica di una sempre più reale armonizzazione dei vari sistemi.

Giugno. Viene varata a Villa S. Giovanni, la nuova N/T «Villa». L'ultima nata della flotta FS farà servizio sullo Stretto, ma le caratteristiche tecniche le consentono di operare anche nella relazione tra Civitavecchia e Golfo Aranci.



Marzo

● Nel quadro delle iniziative attuate nel semestre della presidenza italiana della CEE, l'On. Signorile elabora un programma organico di interventi (Master Plan) per la realizzazione degli obiettivi di fondo di un'ampia e coordinata politica comune dei trasporti. In una riunione informale svoltasi a Taranto i Ministri dei Trasporti CEE esprimono un consenso di massima sul documento di base proposto.

● L'Ing. Gabriele Ruoppolo, il Dott. Giovanni De Chiara e l'Ing. Silvio Rizzotti, sono nominati Vice Direttori Generali delle Ferrovie dello Stato, affiancandosi al Vice Direttore Generale Prof. Giovanni Coletti, già in carica.

Aprile

● Il Senato approva all'unanimità il disegno di legge che istituisce l'Ente delle Ferrovie dello Stato. La riforma istituzionale delle FS fa così un altro decisivo passo verso il varo definitivo.

● Entra in servizio sullo stretto di Messina la nuova nave traghetto a 4 binari «Scilla».

● Dall'inizio del mese è possibile acquistare i biglietti ferroviari con la carta di credito, a seguito di un accordo stipulato fra le FS, la Banca d'America e d'Italia e la Banca Nazionale delle Comunicazioni. Il nuovo sistema di pagamento per ora viene attivato nelle stazioni di Roma Termini e Milano Centrale.

● Entra in servizio un nuovo collegamento ferroviario internazionale Italia-Germania effettuato con treni TRES per il trasporto rapido e sicuro delle merci. Il servizio TRES con la Germania prevede, in una prima fase, il collegamento di sette stazioni della Toscana e dell'Emilia con la «rete celere» delle ferrovie tedesche via Chiasso-Svizzera e via Brennero-Austria.

Maggio

● Viene definitivamente approvata dal Parlamento la Riforma delle Ferrovie, un evento di grande rilevanza non solo per i ferrovieri, ma per tutto il settore del trasporto pubblico. La riforma sarà operativa dal 1° gennaio 1986. La legge trasforma l'Azienda in un Ente pubblico economico orientato non più sulle norme proprie della Pubblica Amministrazione, ma su quelle del Codice Civile, che regolano le attività industriali e commerciali.

● Viene attivato il Blocco Automatico a correnti codificate sulla tratta Barletta-Margherita di Savoia della linea Foggia-Bari.

● Viene attivato il doppio binario fra Catona e Gallico, nel quadro dei lavori relativi al raddoppio della Reggio-Villa S. Giovanni.

● In occasione delle consultazioni regionali e amministrative viene effettuato un programma di 65 treni straordinari in servizio interno e 62 in servizio internazionale e di rinforzo delle composizioni dei treni ordinari sino alla capacità massima consentita.

Giugno

● Si tiene a Roma, al palazzo dei Congressi, la 2ª Conferenza Nazionale dei Trasporti. Aprendo i lavori il Ministro Signorile afferma che l'attuale conferenza si confronta con i lavori del Piano Generale dei Trasporti, li discute e ne consente un ulteriore arricchimento. Vero protagonista di questa 2ª Conferenza Nazionale è proprio il Piano Generale, nel quale si identifica l'esercizio della funzione programmatoria, dentro la quale vanno definiti i progetti di attuazione finalizzati e al tempo stesso elastici.

● Entra in vigore il nuovo orario ferroviario estivo che introduce dei criteri rivoluzionari, come ad esempio la marcia cadenzata dei treni su alcune linee.

● Le FS, in collaborazione con le altre reti europee, mettono in vendita due nuove offerte estremamente interessanti per il turismo internazionale. Si tratta della tessera «INTER-RAIL + NAVE» che si affianca alla normale tessera «INTER RAIL» già in vendita da diversi anni, per facilitare il turismo tra i giovani fino a 26 anni; e della carta «RAIL-EUROP F (REF)» che si affianca alla «Carta famiglia» per facilitare il turismo familiare in ambito europeo.

● Per fronteggiare il maggior traffico viaggiatori previsto per il periodo estivo le FS dispongono il rinforzo delle composizioni dei principali treni viaggiatori programmando numerosi treni straordinari. In particolare vengono effettuati in servizio interno 224 treni e 107 in servizio internazionale.

Luglio

● Vengono inaugurati i 15,5 km della nuova linea a doppio binario Udine-Tarcento, che costituisce la prima tratta percorribile della più complessa opera di raddoppio della linea Udine-Tarvisio-Confine di Stato. L'opera verrà portata a compimento nei prossimi anni.

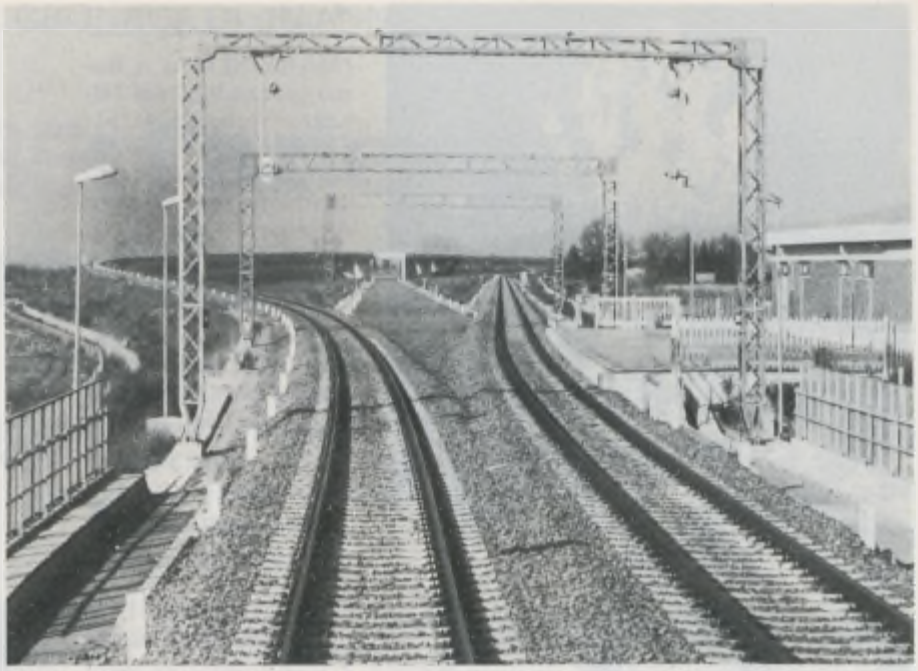
● Lo schema del Piano Generale dei Trasporti viene inviato ai Ministri componenti il Comitato istituito per l'approvazione del Piano. L'esame relativo inizierà il prossimo mese di agosto.

Agosto

● Viene attivato alla stazione di Bari un nuovo impianto ACEI che consente di concentrare in un'unica postazione tutte le operazioni relative al movimento dei convogli che si svolgono sul piazzale. L'impianto consente tra l'altro una formazione più rapida degli itinerari e rende possibile l'ingresso in stazione di più convogli contemporaneamente.

Settembre

● Prolungamento del percorso per alcuni treni, nuove fermate, riduzioni di percorrenza, treni più veloci lungo la linea Roma-Firenze: queste alcune delle novità più importanti del nuovo orario invernale, che è valido fino al 31 maggio '86.

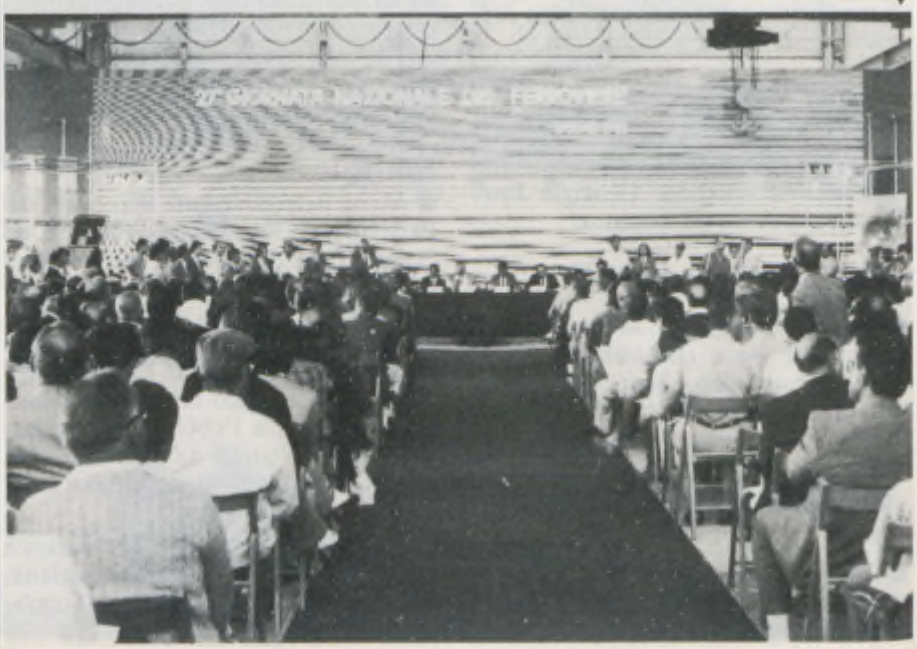


▲

Settembre. Viene aperto all'esercizio un nuovo tratto di 52 km della Direttissima Roma-Firenze, compreso fra Città della Pieve ed Arezzo Sud. Con questo tratto di linea sono percorribili 190 dei 260 km dell'intero tracciato della Direttissima, permettendo così a taluni treni di raggiungere da Roma il capoluogo toscano in 2 ore e 13 minuti, contro le precedenti 2 ore e 25'. Restano da costruire, per il completamento della Direttissima, altri 43 km della tratta Arezzo Sud-Figline Valdarno, i cui lavori sono in corso di realizzazione.

Ottobre. Si svolge in tutta Italia la XVII Giornata del Ferroviere durante la quale vengono rilasciati attestati agli «Anziani» e ai «Benemeriti» della Rotaia. Particolare importanza assume la cerimonia nazionale che si svolge a Sassari, con l'intervento del Ministro Signorile. L'occasione è anche motivo per portare in primo piano i problemi dell'isola e le prospettive di sviluppo locale dei trasporti. In occasione dell'annuale ricorrenza il Presidente della Repubblica Francesco Cossiga invia un particolare, caldo saluto ai ferrovieri.

▼



● Si procede, come previsto dalla legge, alla individuazione dei cosiddetti «rami superflui» della rete ferroviaria di cui le FS avvieranno la graduale soppressione o una profonda revisione funzionale. In ogni caso le FS garantiranno, anche attraverso servizi sostitutivi, la continuità dei collegamenti nelle diverse aree del Paese.

Ottobre

● Viene inaugurato, alla presenza del Ministro della Sanità Degan e del Direttore Generale delle FS, Misiti, il collegamento della stazione ferroviaria di Venezia Santa Lucia alla stazione di Mestre con quattro binari di corsa. La strada ferrata lunga quasi 6 km è stata totalmente rinnovata con interventi vari e complessi che hanno richiesto oltre due anni di lavoro e più di 9 miliardi di spesa.

● Si tiene a Roma, a cura delle FS e SSA-Bocconi, un importante convegno sul tema «Una dirigenza per il futuro: investire negli uomini per realizzare la riforma delle Ferrovie».

● Il CIPE approva la convenzione per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia ed il Continente. Con questo atto, che denota la volontà governativa di portare avanti concretamente l'iniziativa, si regolano in particolare le modalità della concessione alla Società «Stretto di Messina», che dovrà procedere allo studio di fattibilità, nonché della progettazione di massima dell'opera prescelta.

● Il CIPE approva il Piano Generale dei Trasporti. Si conclude così l'iter più strettamente tecnico-amministrativo della complessa procedura prevista dalla legge per addivenire all'approvazione di questo importante strumento che dovrà regolare lo sviluppo del settore nei prossimi 15 anni. Perché il Piano dei Trasporti diventi strumento operativo, dovrà ancora essere approvato dal Consiglio dei Ministri, sentiti i pareri delle competenti commissioni parlamentari.

Novembre

● Il Consiglio dei Ministri nomina il nuovo Consiglio di Amministrazione dell'Ente Ferrovie dello Stato:
Presidente è Lodovico Ligato.

Stampa e ferrovia: un anno di cronaca

di GIOVANNI LIOY dell'Agenzia Italia

Se fossero stati attuati solo in minima parte gli scioperi proclamati nei trasporti, non ci troveremmo oggi a fare un bilancio di un anno, che conti alla mano e visti i risultati, potremmo archiviare tra i migliori per le ferrovie. Più che un'analisi degli avvenimenti del 1985 visti da un'operatore dell'informazione, vorrei parlare di un risultato, anzi di «un vizietto» che il rapporto stampa-sindacati-trasporti ha prodotto negli ultimi anni, cioè quello di farsi «complici» delle continue minacce di sciopero che puntualmente poi vengono revocati.
Non voglio dire che il sindacato non debba fare il suo mestiere, ma un'autoregolamentazione della minaccia andrebbe fatta. Per la collettività e per le aziende le perdite sono automatiche, a volte superiori a quelle che si verificherebbero se lo sciopero venisse attuato. Una interruzione del servizio dei trasporti fa notizia e l'hanno imparato tutti, specie quelli che con i trasporti non hanno nulla a che vedere: occupazione delle ferrovie, blocco delle strade ecc. La raffinatezza è tale che sui tavoli delle agenzie di stampa non arrivano più i comunicati che iniziano: «il sindaco X, Y ha proclamato uno sciopero di 24 ore per il giorno...», ma «disagi per chi viaggia a causa di uno sciopero di 24 ore...». Ogni settimana si stila nelle redazioni una specie di bollettino di guerra, puntualmente smentito.
Sicuramente nei trasporti si sciopera di meno, ma si minaccia di più. Forse sarà il risultato dalla regolamentazione del diritto di sciopero concordata un anno fa tra governo e sindacati, ma il «vizietto» che ne è scaturito potrebbe essere corretto con una consapevolezza delle parti e con una coscienza e prudenza dei giornalisti.

* * *

Riforma dell'Azienda delle Ferrovie, tagli dei cosiddetti «rami secchi», emergenza neve sono stati gli avvenimenti più importanti del 1985, ma per lo spazio che hanno trovato sui giornali e nell'informazione radio-televisiva la classifica andrebbe capovolta. Infatti per le conseguenze della nevicata della Befana sono state mobilitate schiere di giornalisti, intere pagine sono state dedicate al blocco dei trasporti, mentre ad aprile quando la Camera ha licenziato definitivamente la legge di riforma delle ferrovie, la notizia è stata relegata nelle pagine interne con poche colonne di piombo.
La Riforma, che è stata definita dal ministro Signorile «una rivoluzione silenziosa», più di tanto non interessa l'opinione pubblica, che, per definizione, è distratta.
Infatti, mentre i giornalisti si sono scervellati a spiegare cosa erano le «scaldiglie» (quegli aggeggi che servono per non fare accumulare il ghiaccio sugli scambi ferroviari e che a Roma Termini non esistono), hanno illustrato poco quali saranno le conseguenze della trasformazione dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato in Ente.
I toni della polemica per la soppressione dei «rami secchi» (un amico ferroviere sostiene che la definizione è sbagliata in quanto «secco» è quel ramo non attraversato da linfa, mentre la ferrovia che si andrebbe a sopprimere è attraversata da treni) sono stati aspri, come era prevedibile. In particolare, il campanilismo ha preso il sopravvento sugli interessi generali che l'operazione «sfoltimento» ha come obiettivo. Di queste istanze si sono fatte portavoce le cronache locali e i giornali regionali.
Il rapporto stampa-ferrovie quindi nel 1985 non ha cambiato volto. Distratto per alcuni aspetti, attento per le cose che non vanno, certo non come ha affermato qualcuno «voi della stampa siete da rimproverare comunque, sia la stampa che di questi problemi non si occupa mai sia quella che se ne occupa ricopiando veline e collezionando targhe d'oro».
I temi non mancano, speriamo solo che il nuovo volto che si daranno le ferrovie, contribuisca a migliorare tale rapporto.

● Un esemplare dell'elettrotreno ad assetto variabile «Pendolino» compie, nel corso di un viaggio di prova, il percorso tra Roma e Milano in 4 ore e 45 minuti, stabilendo il nuovo record tra la Capitale e il capoluogo lombardo per ferrovia.

● A seguito della nomina del Prof. Coletti a Direttore Generale, Valentino Zuccherini, Consigliere di Amministrazione uscente, viene nominato Vice Direttore Generale F.S.

Dicembre

● Scatta un aumento dell'8% delle tariffe ferroviarie. Era dal dicembre 1984 che il prezzo dei biglietti ferroviari non subiva modifiche.

● Viene firmata a Palazzo Chigi la convenzione per la realizzazione del collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia e il continente. Lo Stato impegnerà nell'opera risorse per 5mila miliardi.

(a cura di Armando Nanni)

SULLA **STAMPA**

La Stampa

Da una lettera al giornale

«Quelli della notte», cioè i pendolari che lavorano a Milano, affollano alla stazione di Novara la banchina del binario dove è in arrivo il diretto da Torino. È gente abituata a scene selvagge nelle buie albe padane per conquistare il bramato accesso alle vetture, quella che ascolta il consueto messaggio dell'altoparlante: «Vetture di prima classe in testa».
«Quelli della notte» sono pronti allo scatto, ma le carrozze di prima classe sono in coda. Si scatena e prosegue sui vagoni, la nota scena da comica finale con il cozzo dei due eserciti in attesa delle vetture di prima e di seconda classe. Per il prossimo Carnevale propongo la ripetizione del gioco, possibilmente preceduta da un altro aumento di tariffe. A quell'epoca le banchine della stazione di Novara saranno ghiacciate. Sai le risate!

L'Unità

E se quest'inverno nevicasse un'altra volta su Roma? Le statistiche dicono che è estremamente improbabile, che tra una nevicata e l'altra passano decine e decine di anni. Ma... se nevicasse c'è il rischio molto concreto che Termini ridiventi la stazione della vergogna. Alle dichiarazioni, alle promesse solenni, agli impegni profusi in larga copia su giornali, televisioni e radio da ministri ed alti dirigenti non è seguito granchè. Il loro giuramento in quei giorni terribili di gennaio, davanti ai piazzali della stazione gelati e sconsolatamente vuoti fu: «Non si ripeterà». C'è da dubitarlo. Tutte le strozzature e le disfunzioni che provocarono il caso rimangono in agguato. Manca solo la neve.
Gli esperti di trasporti hanno una loro precisa teoria sulla stazione di Roma Termini. Secondo loro quest'importante impianto riproduce, ampliandoli, tutti i vizi delle ferrovie.

Il Messaggero

Guardando alle statistiche la rete ferroviaria italiana non sembra in condizioni tanto fallimentari. I viaggiatori-chilometro — il dato che indica il grado di utilizzo dei treni — segnano infatti il massimo nel continente. Sono stati 39.542 nell'82 contro i 56.854 della Francia che però ha una rete lunga più del doppio (per cui il rapporto ci rimane favorevole) e i 38.129 della Germania, anch'essa con uno sviluppo di strada ferrata assai superiore al nostro. Tutti gli altri paesi vengono molto dopo. Le cifre segnano 27.400 viaggiatori-chilometro per la Gran Bretagna (che ha una rete ferroviaria quasi uguale alla nostra) per precipitare agli 887 dell'Irlanda.

Pronto? Chi viaggia?

I diecimila ed oltre pendolari che ogni giorno vanno su e giù fra Ostia e Roma con il vecchio trenino, possono cominciare a consolarsi. Se tutto andrà bene, fra tre anni viaggeranno su uno dei mezzi più moderni e veloci, ma vi sarà anche la possibilità per i passeggeri di effettuare telefonate urbane ed interurbane dal convoglio in corsa. Un sogno davvero per chi qualche volta non riesce a telefonare nemmeno dalla stazione.
Che i lavori di ammodernamento, ed in pratica di ristrutturazione, della Roma-Lido fossero in programma si sapeva già da molto, ma mancava ancora quel «passo» concreto che desse il segnale che finalmente dalle parole si cominciava a passare ai fatti. Ciò è accaduto nei giorni scorsi quando la Fatme, la più grossa industria meccanica dell'area romana, ha firmato un contratto di 13 miliardi con l'Acotral per «l'ammodernamento degli impianti ferroviari e di telecomunicazione» della Roma-Lido.
Il contratto, che è stato aggiudicato al raggruppamento Fatme-Sielte-Scarfini a conclusione di una gara pubblica cui hanno partecipato le principali industrie nazionali del settore, comprende la fornitura e l'installazione di modernissimi sistemi di controllo del traffico e di telecomunicazione (come, appunto, i telefoni di bordo collegati alla rete urbana) nonché l'emissione automatizzata di biglietti e la gestione del movimento passeggeri.
L'inizio dei lavori è previsto per la prossima primavera. Il problema della Roma-Lido è uno dei nodi del sistema di trasporto pubblico romano. La sua soluzione, insieme alla realizzazione della linea veloce Fiumicino-Ostiense ed a quella delle metropolitane leggere Roma-Prima Porta e Roma-S. Cesareo, è un primo passo nella direzione di un vero sistema integrato di trasporto pubblico.

(dal «Corriere della Sera»)

Il Piccolo

I movimenti passeggeri e merci delle Ferrovie dello Stato nel 1984 hanno segnato un netto recupero rispetto alle posizioni toccate l'anno precedente. Per contro, la gestione economica ha chiuso con un deficit di 1.796, 8 miliardi di lire. Sono questi i dati salienti che si ricavano dalla relazione delle FS pubblicata e resa nota ad un mese esatto dall'inizio del nuovo corso dell'azienda pubblica come ente autonomo che, come è noto, decorrerà dal 1° gennaio 1986. Va precisato che il deficit di bilancio ha pure in sé un aspetto positivo che è quello di essere di oltre 225 miliardi inferiore al disavanzo registrato nell'esercizio 1983. Un segno questo di inversione della tendenza al peggioramento economico che si era evidenziato a partire dal 1980. Per quanto si riferisce al traffico, anche se è ancor presto per affermare che si tratti di una vera inversione di tendenza, è altrettanto vero che l'arresto del trend negativo, oltre che nel comparto viaggiatori, lo si avverte pure nel traffico delle merci.

Corriere della Sera

Un'attiva collaborazione tra le FS e la SNCF, le ferrovie francesi, rende oggi possibile una maggiore compenetrazione fra i due sistemi ferroviari nazionali. In particolare per chi intende utilizzare, oltre al collegamento internazionale, la rete interna delle ferrovie francesi, sono state messe a punto particolari combinazioni per soggiorni a Parigi e in altre località della Francia. Utilizzando i treni «Palatino» e «Galilei» è possibile dire ciao Italia... Bonjour Paris, utilizzando uno dei mezzi di trasporto più confortevoli.

Paese Sera

Sono veramente le più svariate le cose che la gente dimentica sui treni e che finiscono nell'ufficio oggetti smarriti delle principali stazioni FS. Non esiste una tipologia del distratto. Tutti perdono tutto, spesso anche cose intime e personali, dalle mutande alle stampelle. Ma lo «smarrito» principe è sua maestà l'ombrello. Sembra fatto apposta per essere perduto, la vince sempre su tutti; si va da quello classico da uomo nero a quello da donna a colori vivaci. Dopo un bel po' gli oggetti rimasti nei depositi vengono messi all'asta e il ricavato viene devoluto in beneficienza... Se è vero che anche le cose e gli indumenti fanno parte della personalità, potremmo dire che una parte di queste persone è rimasta lì, burocraticamente catalogata negli scaffali di un ufficio. Per fortuna, solo i sogni non risultano smarriti.

a cura di Maria Guida

Piccola, racchia, zoppa, ma non ero io

di CAMILLA CEDERNA

Le emozioni più vive della mia infanzia le ebbi in treno, prima fra tutte l'incontro col mare. Ricordo come fosse ora la mattina chiara in cui si partiva per Finale, Spotorno, Sestri Ponente, la fretta con la quale io e le mie sorelle ci precipitavamo a prender posto in uno scompartimento caldo e ancora vuoto. L'inquietudine che allora ci prendeva (su e giù dai sedili, continui cambi di posti, corsette per i corridoi e fra le gambe dei viaggiatori) era provocata soltanto dalla prossima vista del mare, che tra due ore circa sarebbe comparso oltre i finestrini di destra.

A Sampierdarena ci affacciavamo tutte insieme al finestrino, impazienti di scorgere la prima lista d'acqua tranquilla, e ognuna di noi, con uno strillo, di solito si vantava di essere stata la prima a vederla.

Contemporaneamente alla visione del mare, ci pareva di sentirne d'improvviso l'odore composto ed esaltante, l'odore tiepido e salmastro delle onde che dolcemente si rompono sulla riva, misto a quello delle barche al sole, dei nostri corpi salati che adagio adagio si asciugano, del pignolo nascosto, del gelsomino rampante, della conchiglia abitata, della cuffia di gomma e, infine, del treno.

Quanti anni sono passati da allora! Eppure ancora adesso mi si rinnova uguale la stessa emozione e la stessa ansia nel vedere il primo lucente ritaglio di mare, come allora ritenendo quella liquida strisciolina fra le case il felice anticipo di una soleggiata promessa. A Sampierdarena ancora adesso devo alzarmi in piedi se c'è folla, pregare di lasciarmi avvicinare al finestrino, e la gioia è intatta, anche se al di là ora le promesse non ci sono più.

Io amo il treno anche per gli imprevisti che offre e anche perché lì sopra ho subito una piccola umiliazione salutare (e sempre per quella bonomia e cordialità che appunto il treno mi ispira non ho saputo reagire). Tornavo da Roma, stavo sonnecchiando in un angolo dello scompartimento vuoto. Ed ecco che a Firenze salgono due persone, una bella ragazza bionda ed elegante e un uomo di mezza età dalle tempie grigie e l'aspetto gradevole. Si mettono uno di fronte all'altra senza conoscersi. A Bologna si scambiano i giornali, e subito dopo Bologna attaccano a parlare.

«Mi occupo un pochino di giornalismo» rispose la biondina quando lui le chiese che cosa faceva. «Ah sì? E su quale giornale?» fece l'uomo interessato. La ragazza citò allora il settimanale del quale io ero redattrice, e disse che lì sopra faceva la cronaca mondana. Mentiva perché non l'avevo mai vista. Fu a questo punto che l'uomo con le tempie grigie le chiese se per caso mi conosceva: lui si divertiva a leggere quello che scrivevo, e non riusciva a immaginare che tipo fossi. Mio Dio, come era simpatico, bello perfino mi pareva, bisognava che gli rivelassi la mia identità, e subito. Ma tacqui invece, e fu la bionda a parlare. Ricordo ancora adesso con precisione la smorfia che fece, quando cominciò la mia descrizione: gli angoli della bocca all'ingiù e il labbro di sotto leggermente all'infuori ad indicare disapprovazione. «La Cederna?» chiese a se stessa. «Per carità — spiegò subito — una piccolina, brutta, con un grande chignon pepe e sale». Si spense ogni interesse sul viso del mio ammiratore. «Racchia?», chiese con fare aggressivo che non avrei mai sospettato in lui. «Direi», rispose la bella biondina, e non paga, aggiunse ancora: «Se ben ricordo, zoppa».

Ero finita per sempre. Questa inaspettata rivelazione sul mio conto mi tolse la voglia di dirle che come giornalista, era, se non altro, inesatta, e nel mio angolino, tutta amareggiata, richiusi gli occhi fino a Milano. A consolarmi fu ancora il ritmico rumore del treno che a poco a poco mi addormentò.

La Torino-Modane: una linea che cambia

18 dicembre 1985: l'inaugurazione

Alla presenza di autorità civili e militari e del Presidente del nuovo Ente FS, Lodovico Ligato, del Vice Presidente, Misiti, dei Consiglieri Ciuffini e Li Vecchi, del Direttore Generale Coletti e dei Vice Direttori Rizzotti e De Chiara, il 18 dicembre scorso, è stato inaugurato, il completamento del raddoppio della linea Torino-Modane.

Come ha evidenziato il Direttore Compartimentale Ing. Ballatore l'opera, di grande rilievo per i traffici internazionali con la Francia e l'Europa occidentale, permetterà di rispondere al meglio alle incalzanti esigenze di mobilità, sia delle merci che dei viaggiatori.

Quando la linea Torino-Modane verrà ulteriormente potenziata, lo sfruttamento della potenzialità sarà ottimale e garantirà un ulteriore incremento del traffico, soprattutto merci, sulla direttrice Italia-Francia: con gli interventi ultimati, dunque, e con quelli già programmati, sarà possibile su questo fondamentale asse internazionale ridurre ulteriormente i tempi di percorrenza anche dei treni viaggiatori.

Anche un sensibile incremento del trasporto merci (+17,72%), ottenuto in seguito alla efficace formula TRES e ad un nuovo servizio denominato «4 V», iniziato nel febbraio scorso, ha confermato il ruolo europeo di questa linea, che già oggi è la più importante, sia della rete nazionale italiana che di quella francese, per quanto riguarda il traffico merci ai valichi di frontiera.

Quanto al traffico merci — ha concluso l'Ing. Ballatore — dai 69 treni giornalieri si potrà arrivare ai 100 treni; in più, quando sarà completata la razionalizzazione degli impianti ferroviari afferenti al nodo di Torino — in particolare il grande scalo di Orbassano — sicuramente si risponderà ancora meglio alle esigenze di efficienza e funzionalità dei servizi che dovranno contraddistinguere il nuovo Ente FS.

Dopo l'illustrazione tecnica effettuata dall'Ing. Amato, Direttore della 1ª Unità Speciale, ha preso la parola il Prof. Coletti per sottolineare in particolare la delicata fase di transizione tra l'Azienda Autonoma e l'Ente FS, il quale — individuati precisi obiettivi — dovrà modificare sostanzialmente la gestione del servizio ferroviario e puntare verso un modello di maggiore efficienza e produttività.

L'Avv. Viglione infine, Presidente del Consiglio Regionale, ha particolarmente insistito sui concreti ed intensi rapporti da anni intercorrenti con la nostra Azienda, rapporti che hanno costituito un continuo proficuo dialogo e che hanno consentito la realizzazione e l'avvio di importanti opere di comune interesse.

Alla cerimonia inaugurale, svoltasi nella sala dei congressi del Comune di Bardonecchia, erano presenti, interessati all'ammodernamento ed alla potenzialità di questa importante linea, numerosi funzionari delle ferrovie francesi.

Renzo Marello

Il Direttore Generale delle FS Prof. Coletti durante il suo intervento

Sulla linea Torino-Modane si svolge un traffico merci internazionale tra i più intensi di quelli esistenti ai valichi di frontiera europei, contendendo a Chiasso e al Brennero il primato dei transiti dell'arco alpino.

La realizzazione della linea, aperta interamente al traffico nel 1871 con l'inaugurazione della galleria a doppio binario del Fréjus, lunga ben 12.849 metri, contribuì, sin dalle origini, a far uscire il Piemonte dal secolare isolamento geografico rispetto alle principali vie di comunicazione nazionali ed internazionali.

Peraltro, per le minori esigenze di allora, le difficoltà tecniche ed i costi elevati delle opere, la linea venne realizzata a semplice binario, con caratteristiche di tracciato ad andamento piano-altimetrico legate all'orografia delle zone attraversate, prevalentemente montagnose.

La linea, lunga 106 km, non tardò a rivelare la sua inadeguatezza al progressivo aumento del traffico, soprattutto merci: già nel 1900 venne iniziato il raddoppio di un primo tratto di 43 km, da Torino a Bussoleno. Terminati questi lavori, seguirono poi lunghi periodi di stasi, alternati a limitati e discontinui interventi per il raddoppio della parte alta, compresa fra Salbertrand e Bardonecchia.

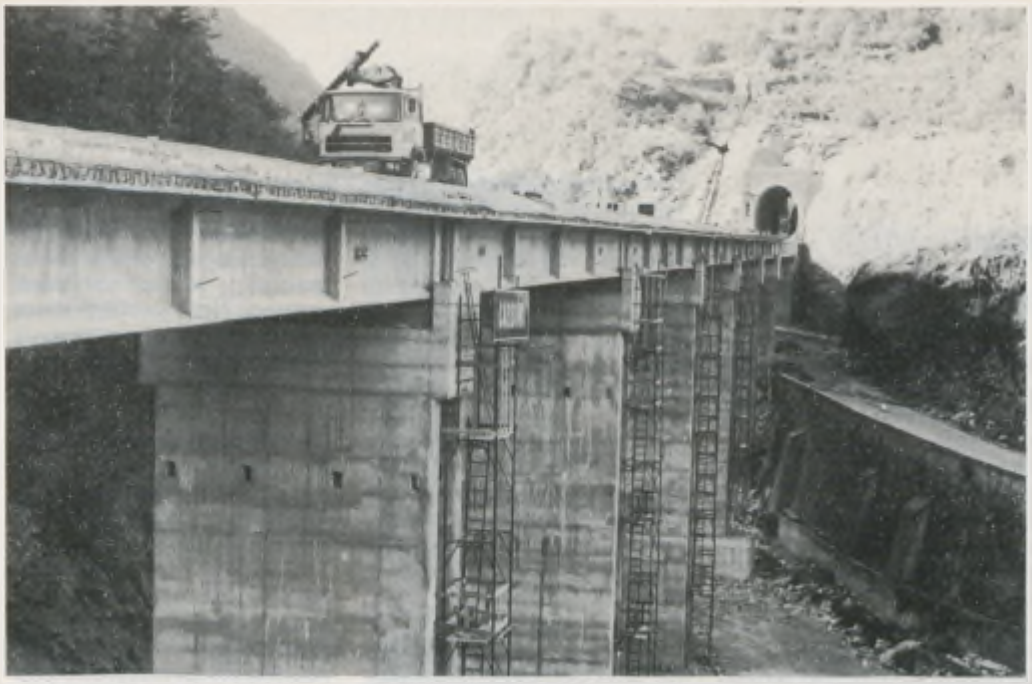
Dopo l'ultimo conflitto mondiale, restava ancora a semplice binario il tratto più impervio, fra Bussoleno e Salbertrand, lungo circa 25 km, con pendenze fino al 30 per mille. Intanto cresceva ulteriormente il volume del traffico merci cui faceva riscontro l'inadeguatezza delle strutture da ambo le parti del valico e l'Amministrazioni italiana e francese non mancarono di predisporre piani di potenziamento e di riclassamento sia delle linee che degli impianti.

In territorio italiano emergeva l'esigenza di completare il raddoppio della restante tratta Bussoleno-Salbertrand, mentre il progressivo degrado della vecchia sede evidenziava sempre più la necessità di renderla più sicura.

I primi interventi, compresa anche la trasformazione dell'elettrificazione da c.a. a corrente continua, vennero inclusi nel piano decennale del 1962.

L'avvio dei lavori di raddoppio della tratta risale al 1967, allorché venne iniziata la sistemazione dei dispositivi d'armamento delle stazioni di Bussoleno, Chiomonte e Salbertrand: il progetto prescelto prevedeva la costruzione del secondo binario su nuova sede a monte di quella esistente, con prevalente percorso in galleria.

I lavori in linea ebbero inizio con la costruzione della nuova galleria di Serre de la Voûte, sulla tratta Salbertrand-Exilles; proseguirono poi con un ritmo tale che nel 1976 venne attivata la prima tratta raddoppiata



fra Exilles e Salbertrand, mentre nel 1980 venne aperta all'esercizio la tratta Chiomonte-Exilles.
Il completamento del raddoppio delle tratte Bussoleno-Meana e Meana-Chiomonte si protrasse più del previsto, aperte all'esercizio rispettivamente nell'ottobre 1981 ed a luglio del 1984.
Il tracciato del nuovo secondo binario fra Bussoleno e Salbertrand, separato da quello della vecchia sede per quasi tutta la sua estensione, consente fino a Bardonecchia, velocità massime di 100/120 km/ora, mentre sul primo tratto della linea fra Torino e Bussoleno si può raggiungere, su entrambi i binari, una velocità massima di 150 km/ora. Fra i numerosi manufatti di attraversamento meritano una citazione i due ponti a travate metalliche sulla Dora Riparia, rispettivamente di 68 e 74 metri di luce nonché il viadotto sul rio Aquila presso Exilles, a quattro luci di metri 20,20 ciascuna.
Termina nel 1977, con il rifacimento di alcuni tratti dissestati ed il consolidamento di altri più estesi della galleria Serre de la Voûte; inoltre, nel 1981, vennero pure costruiti, in presenza dell'esercizio, due tratti di galleria artificiale a doppio binario, per complessivi 200 metri, posti in prosecuzione, sia a monte che a valle, della galleria delle Quaglie, presso la stazione di Exilles.
Gli interventi dalla tratta Chiomonte-Exilles vennero iniziati subito dopo l'attivazione del secondo binario sulla nuova sede, avvenuta nel maggio 1980, e ultimati nel giugno dell'83.
Con l'attivazione del nuovo ultimo tratto del secondo binario è stato possibile porre fuori esercizio il binario della vecchia sede e dare così corso, anche sul tratto Meana-Chiomonte, ai previsti interventi da parte della 1ª Unità Speciale.
Attualmente in avanzato stato di realizzazione c'è, tra l'altro, il rifacimento e l'impermeabilizzazione di più tratti del rivestimento murario di gallerie, la realizzazione di variante del tracciato, presso Gravere, con la costruzione di un viadotto lungo 191 metri e di una nuova galleria denominata «dei Morelli», lunga 540 m. L'ultimazione dei lavori è prevista per l'inizio del 1986. Ci sono stati infine i lavori di potenziamento e di riclassamento, portati a termine nel 1982, sulla tratta Bussoleno-Meana: il rifacimento di sottovia e altre opere d'arte; il consolidamento di estese pareti rocciose attigue al binario ed il rifacimento e la costruzione ex novo di più tratti di muri di sostegno, di controripa e di cunette; la costruzione di due tratti di gallerie artificiali, nonché i consistenti lavori nella galleria di Meana.
Quanto alla sistemazione delle stazioni, sono stati attuati, specie negli ultimi anni, o sono in corso, consistenti interventi di ampliamento e di ristrutturazione. Alla stazione di Collegno sono in fase di ultimazione i lavori di ampliamento e di sistemazione del F.V. mentre sarà presto sistemato il dispositivo di armamento per realizzare l'ACEI e potenziato lo scalo merci, con una spesa di circa 2.200 milioni di lire; si spera inoltre di concludere presto le trattative con il Comune per la soppressione di alcuni passaggi a livello e la costruzione di un importante sottopassaggio ad uso promiscuo, viaggiatori e veicoli, nell'ambito della stessa stazione. Alla stazione di Alpignano, dopo la costruzione di sottopassaggi e la soppressione di passaggi a livello, è ora in corso l'ampliamento e la ristrutturazione del F.V. Per la stazione di Avigliana sono già stati affidati i lavori per la sistemazione del dispositivo di armamento, per il potenziamento dello scalo merci, per l'esecuzione di alcune opere preliminari alla costruzione dell'impianto del B.A.B. (blocco automatico banalizzato), per la costruzione di un sottopassaggio promiscuo e per l'ampliamento del F.V.
Alla stazione di Bussoleno, il cui dispositivo di armamento è già stato sistemato a piano regolatore negli anni scorsi, si sta ora completando la costruzione di un grande fabbricato destinato ad ospitare tutti i servizi per l'esigenza dell'esercizio e del personale addetto.
Infine, anche nelle stazioni di Oulx Rosta, Bruzolo, Meana, Chiomonte, Exilles, Beaulard e Bardonecchia sono stati effettuati interventi di sistemazione e ristrutturazione, sia degli impianti che dei fabbricati.
Per il futuro, tra gli interventi che consentiranno di ridurre ulteriormente i tempi di percorrenza dei treni viaggiatori e di incrementare sensibilmente la capacità di traffico delle merci, è programmato, in particolare, il completamento del blocco automatico banalizzato a correnti codificate, già realizzato nelle tratte Bussoleno-Meana e Bardonecchia-Modane ed in corso di realizzazione da Torino a Bussoleno.
Oggi, sulla linea, l'incremento medio annuo è risultato del 17,8% circa delle tonnellate di merce in import-export: l'aumento dei trasporti merci transitati a Modane risulta ancora più significativo se confrontato con i dati del 1978, altro anno di grande traffico, con un aumento percentuale del 3,62%.
Dopo due anni di continua espansione il traffico TRES si è attestato su livelli di eccellenza, con treni effettuati con regolarità e con l'ottimale utilizzazione della prestazione offerta: sulla scorta di tali risultati, un altro servizio TRES, denominato «4V», ha preso il via nel febbraio 1985, caratterizzato da un treno completo multiclienti proveniente dalla Francia con carri diretti a Verona, Vicenza, Venezia, Villa Opicina e scali limitrofi.
Al buon andamento del traffico merci fa riscontro il notevole aumento dei viaggiatori sui treni internazionali (+26,66% in uscita dall'Italia e +31,47% in entrata) cui ha contribuito la consistente riduzione dei tempi di percorrenza, con l'istituzione delle coincidenze — nelle stazioni di Chambéry, Lyon Part Dieu, Aix les Bains — con treni TGV, che consentono di collegare Torino a Parigi in 6 ore e trenta minuti. **A. D'A.**

Ferrovie e Confindustria: due realtà a confronto

Analizzare a grandi linee le difficoltà esistenti nel trasporto merci per l'utenza; creare un'intesa sempre più stretta tra aziende e Ferrovie dello Stato per il perfezionamento del servizio merci: questi i presupposti da cui ha preso avvio l'incontro, svoltosi di recente a Milano, tra la delegazione del Comitato trasporti della Confindustria e una rappresentanza dell'Azienda: sede del convegno la «Sala degli Specchi» di Palazzo Litta, presso la Direzione Compartimentale.

Promotore dell'incontro il prof. Romano Troilo, Direttore Compartimentale, che era accompagnato dai responsabili degli uffici Movimento e Commerciale della Sede centrale e di Milano, mentre il dott. Francesco Galli, Direttore Centrale per i rapporti economici della Confindustria, era affiancato dai responsabili del settore trasporti delle maggiori aziende italiane: Fiat Auto, Assider, Federalimentare, Montedison, Assozucchero, Federtessile, Anicav e Montedipe.

L'incontro, primo nel suo genere tra una Direzione Compartimentale FS e la Confindustria, — banco di prova per futuri convegni interessanti altri Compartimenti — si è rivelato di grande importanza, anche in vista della svolta organizzativa che l'Azienda avrà a partire dal prossimo anno. Non a caso la Confindustria ha scelto come primo interlocutore il Compartimento di Milano, data l'importanza a livello nazionale che esso ricopre nel trasporto merci; e non a caso tra i suoi delegati era presente il dott. Francesco Galli. Il fatto sottolinea come il massimo organo associativo delle industrie private italiane creda e auspichi un recupero e un rilancio dell'Ente FS.

Tre gli obiettivi focalizzati dalla delegazione della Confindustria: strategia di servizio e di prezzo e miglioramento di collaborazione tra aziende e Ferrovie dello Stato.

Quanto alla strategia di servizio, nell'intervento di apertura, il dott. Galli ha chiesto all'Azienda un maggiore adeguamento, a breve termine, del trasporto merci alla richiesta dell'utenza; è stata inoltre prospettata la necessità di un recupero di importanza del servizio merci rispetto a quello viaggiatori. Si è inoltre auspicato anche un potenziamento dei raccordi privati, del servizio di carrelli stradali e un ampliamento del parco carri.

In merito alle strategie di prezzo, il dott. Galli ha sottolineato come spesso l'utente si trovi ingarbugliato nell'attuale sistema di tassazione. Il Comitato trasporti si è per questo augurato che il nuovo Ente FS possa ulteriormente semplificare le tariffe e potenziare uffici di consulenza per una maggiore divulgazione di notizie inerenti il servizio fornito, il disbrigo delle operazioni di spedizione e le opportunità tariffarie.

Infine la collaborazione: su questo argomento la delegazione della Confindustria ha prospettato la propria disponibilità ad una intensificazione dei rapporti con l'Azienda.

Il prof. Troilo, ha sottolineato come sia necessario, da parte dell'Azienda, una revisione della strategia d'offerta che in gran parte si basa su schemi superati. Nell'osservare che è in corso uno sforzo di tutto il sistema ferroviario per un recupero di funzionalità e efficienza, con una diminuzione degli inconvenienti di servizio — ritardi nella consegna dei carri, guasti ai mezzi di trazione, ritardi sulle percorrenze per lavori di miglioria alla rete —, il prof. Troilo ha insistito sulla necessità di una pianificazione del trasporto merci per un'appuntamento più costante tra utenza e Azienda FS: avvenimento possibile mediante una più stretta collaborazione reciproca e la creazione di un «portafoglio ordini».

Nel suo intervento il dott. Biava, del Servizio Movimento, si è soffermato tra l'altro sull'importanza che sempre più assumono i trasporti in servizio TEM e TRES: è stato inoltre reso noto che è allo studio un servizio merci rapido Nord-Sud con base nello scalo di Padova.

Per quanto concerne il sistema tariffario, da parte della Confindustria è emersa l'esigenza di istituire una commissione di lavoro per uno studio approfondito dell'attuale sistema e per la creazione di tariffe sempre più concorrenziali; l'Azienda ha reso noto in proposito che sono in fase di approntamento nuove tabelle che agevoleranno l'utente.

L'incontro tra la Direzione compartimentale e il comitato trasporti della Confindustria, è stato insomma il preludio per un approfondimento in sede locale tra utenza e Azienda FS: già per i prossimi mesi è in calendario a Palazzo Litta un appuntamento con l'Assolombarda, organo territoriale della Confindustria, che, si prevede, servirà ad ambo le parti a focalizzare in ambito compartimentale gli obiettivi evidenziati in questo convegno e a creare un'intesa per il miglioramento del trasporto merci.

Stefano Biserni

Convegno C.A.F.I. sulla Riforma FS

Nel quadro della sua attività di promozione e divulgazione della cultura ferroviaria, e rispondendo all'esigenza, sentita da più parti, di un approfondimento sui temi della riforma FS, il Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano ha indetto a Roma due giornate di Convegno dedicate ai «Problemi giuridici, economici e gestionali del nuovo Ente Ferrovie dello Stato».

Nel corso della prima giornata, sono state affrontate le tematiche riguardanti: i problemi istituzionali e la conseguente disciplina dei rapporti sindacali, relazione presentata in apertura dei lavori dal Presidente del C.A.F.I., Dr. Aldo Bonforti, oggi Consigliere di Stato;

la formazione, istruzione ed aggiornamento professionale, relazione presentata dal Dr. Aldo Cosentino, Direttore del Servizio Personale FS; la responsabilità dell'Ente, dei suoi organi e dei suoi uffici, relazione del Prof. Mario D'Antino, Presidente di Sezione della Corte dei Conti; l'assetto contabile-finanziario, relazione del Dr. Mario Cici, Direttore del Servizio Ragioneria FS; la disciplina dei rapporti di lavoro nel regime transitorio ed in quello definitivo, relazione del Dr. Antonio Martone, membro del Consiglio Superiore della Magistratura; le problematiche e le prospettive delle relazioni esterne, presentata dal Prof. Francesco Pellegrini, Capo della Divisione Autonoma Relazioni Aziendali FS.

La seconda giornata del Convegno ha proposto le relazioni del Prof. Romano Troilo, Direttore Compartimentale di Milano, sul tema della produzione e commercializzazione nel marketing del nuovo Ente ferroviario, e del Prof. Mario Monti, Presidente del Collegio Medici Italiani dei Trasporti e Direttore del Servizio Sanitario FS, il quale insieme al Dr. Ermanno Pafi, Capo dell'Ufficio Medico Legale e del Contenzioso delle FS, ha approfondito i temi riguardanti gli orientamenti sulla futura attività sanitaria dell'Ente.

Gli atti del Convegno sono in corso di pubblicazione e saranno disponibili presso il C.A.F.I., Via Marsala 9, 00185 Roma.

Il Sindifer a Congresso

Si è svolto a Jesi, dal 7 al 10 dicembre, il Congresso straordinario del Sindifer: straordinario sia per la concomitanza di eventi esterni e interni al sindacato, sia per l'evoluzione in atto nell'Azienda FS. L'attuazione della legge di riforma, infatti, rappresenta l'obiettivo «storico» della categoria e al tempo stesso il fatto nuovo con cui misurarsi in termini di efficienza e di autentico rinnovamento.

La presenza dell'onorevole Ligato, Presidente del nuovo Ente Ferrovie, le sue affermazioni di volontà e quelle egualmente stimolanti della stessa Dirigenza hanno indotto i delegati ad un'accentuata espressione di responsabilità. È stata raccolta la «sfida» posta dalla Riforma, una sfida che sul piano culturale e professionale attinge alle capacità di auto-rinnovamento.

Nel corso del Congresso l'attenzione è andata soprattutto alla riqualificazione, al ruolo e al futuro degli attuali dirigenti nonché ai rapporti con l'Ente e le altre Organizzazioni sindacali.

Al termine dei lavori ha prevalso la linea che ha voluto la modifica statutaria e il recupero, attraverso di essa, dei funzionari direttivi come area dirigenziale e quindi partecipi della contrattazione collettiva che avranno col nuovo Ente. La mozione congressuale ha sottolineato più volte la basilare unità della categoria, nel rispetto di quanto sarà pertinenza dell'Ente individuare ai sensi dell'art. 14 della legge di Riforma.

La conclusione del Congresso, al termine del dibattito seguito alla relazione del Segretario Generale uscente Pirotti, si è avuta con l'elezione della Segreteria guidata da La Rocca, già Segretario di sezione del Compartimento di Palermo.

Dopo la designazione degli altri Organi statutari il nuovo Consiglio Nazionale ha indirizzato, con ordine del giorno 10 dicembre, il saluto del Presidente all'Ente ai Consiglieri designati, auspicando con essi «un confronto immediato e costruttivo».

Il Presidente dell'Ente FS, Ligato, nel corso del suo intervento

A Dimaro l'Olimpiade dei Ferrovieri

Dal 12 al 18 gennaio 1986 si svolgeranno a Dimaro-Val di Sole i XII Campionati internazionali ferroviari di sci nordico e alpino. Per una settimana sui campi di neve di Folgarida e Marilleva circa 300 atleti provenienti da ogni parte d'Europa si sfideranno nelle più spettacolari gare di sci, individuali e a squadre: dal fondo allo slalom gigante, dallo speciale alle staffette.

La manifestazione è stata presentata ufficialmente a Trento, presso la sede della Provincia, nel corso di una conferenza stampa a cui hanno partecipato, fra gli altri, il Direttore Compartimentale di Verona, Ing. Puccio, il Capo dell'Ufficio Centrale del DLF, Dott. Romano, e l'Assessore al Turismo della Provincia di Trento, Malossini.

I Campionati internazionali di Dimaro sono una vera piccola olimpiade che, per il livello tecnico e agonistico dei partecipanti e per l'impegno organizzativo che richiede, è considerata una delle manifestazioni più importanti e prestigiose fra quelle che si disputano in ambito amatoriale. I Campionati, che hanno una cadenza quadriennale, sono indetti dall'U.S.I.C. (Unione Sportive Internationale des Cheminots), l'Associazione che annovera come membri i ferrovieri-sportivi di 27 Reti europee ed extraeuropee (fra gli altri Paesi vi aderiscono anche l'India e la Corea del Nord).

Nell'edizione 1986, affidata all'organizzazione del Dopolavoro Ferroviario italiano e alla locale Sezione DLF di Bolzano, partecipano le squadre di 14 Paesi: RFT, Austria, Bulgaria, Francia, Polonia, Svizzera, Cecoslovacchia, URSS, Jugoslavia, Finlandia, Norvegia, Svezia, Belgio e Italia.

Come è stato più volte sottolineato nel corso della conferenza stampa, i Campionati USIC, oltre a rappresentare un momento tecnico-agonistico di grande rilievo, si pongono come effettiva attuazione di quella politica di interscambio e collaborazione fra le Reti ferroviarie che è una delle tradizioni più consolidate nel mondo della rotaia e risponde anche alla principale finalità della struttura dopolavoristica internazionale.

Piero Spila

Perequazione automatica 1° novembre 1985 - 31 gennaio 1986

Con la rata del mese di novembre i Centri meccanografici del tesoro hanno corrisposto ai pensionati dello Stato gli aumenti loro spettanti per effetto della perequazione automatica trimestrale, prevista dall'art. 21 della legge 27 dicembre 1983 , n. 730, secondo le misure percentuali fissate, in via provvisoria, dall'art. 3 del decreto interministeriale 20 novembre 1984.
Questo dovrebbe essere l'ultimo aumento trimestrale, in quanto, se la norma contenuta nell'art. 21 del disegno di legge predisposto dal Governo per la legge finanziaria 1986 dovesse essere aprovata, la scala mobile delle pensioni scatterà solo semestralmente e, cioè, in febbraio ed in agosto.
Intanto va detto che per la determinazione degli aumenti concessi, tenuto presente il trattamento mensile minimo dell'INPS di lire 364.700 vigente nel trimestre precedente, è stato applicato l'aumento dell'1,4% sull'importo non eccedente lire 729.400 (doppio del minimo INPS), dell'1,26% (= 1,44 x 90%) sull'importo compreso tra lire 729.400 e lire 1.094.100 (triplo del minimo INPS), dell'1,26% (= 1,44 x 90%) sull'importo compreso tra lire 729.400 e lire 1.094.100 (triplo del minimo INPS) e dell'1,05% (1,4 x 75%) sull'importo sovrastante le lire 1.094.100 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 ottobre 1985 (rappresentato dalle 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 vera e propria.
La variazione mensile di detta indennità è stata determinata computando l'intera percentuale dell'1,4 sull'importo vigente alla data del 31 ottobre 1985 (lorde lire 584.731), in quanto quest'ultimo è risultato compreso nel primo limite di lire 729.400: è stata ottenuta così una maggiorazione di lorde lire 8.186 (= 584.731 x 1,4%).
Pertanto, l'indennità integrativa speciale in favore dei titolari di pensione diretta — che abbiano titolo all'emolumento nella misura integrale —, di riversibilità, nonché di assegni vitalizi già a carico del soppresso Fondo di previdenza per gli assuntori compete dal 1° novembre 1985 nell'ammontare mensile di lorde lire 592.917 (584.731 + 8.186); aggiungo che, a causa della ritenuta per l'assistenza sanitaria, l'importo dell'indennità stessa figura sull'assegno mensile della pensione in lire 586.988 (592.917-5.929).
Ricordo che nei trattamenti di quiescenza decorrenti dal 2 luglio 1979 in poi, l'assegno di scala mobile viene ridotto mensilmente dell'importo di 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 520.795 (592.917 - 72.122) e sul vaglia di conto corrente postale di serie speciale (Mod. S.M.8) il detto importo risulta di lire 515.587 (520.795 - 5.208).
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 riguardo del tagliando superiore dell'assegno postale, applicando l'aliquota dell'1,4% sull'importo di lire 144.669, pari alla differenza tra il limite di lire 729.400 e l'ammontare dell'indennità integrativa speciale di lorde lire 584.731 in vigore al 31 ottobre 1985.
Sulla parte residua della pensione lorda mensile è stata utilizzata l'aliquota ridotta al 90 per cento (1,26) sulle prime lire 364.700 (fino cioè alla concorrenza del secondo limite, rappresentato dal triplo del minimo INPS), mentre l'eventuale ulteriore eccedenza alle lire 1.094.100 mensili è stata maggiorata dell'aliquota ridotta al 75 per cento, ossia dell'1,05%.
Quanto finora riferito attiene unicamente ai pensionati che usufruiscono del normale trattamento di quiescenza.

Per i pensionati che si trovano in particolari posizioni — assolvendo all'impegno preso nel numero di settembre-ottobre scorso — preciso che l'art. 17 della legge finanziaria n. 843 del 1978 ha in concreto esteso, con effetto dal 1° gennaio 1979, al pensionato che ha intrapreso un'attività lavorativa alle dipendenze delle strutture private le limitazioni già previste dall'art. 99 del T.U. n. 1092 del 1973 per il pensionato titolare di un nuovo rapporto presso lo Stato o altri enti pubblici.
Pertanto, in tutti i casi di rapporto di lavoro alle dipendenze di terzi sia pubblici che privati, che dia luogo alla percezione di una retribuzione, deve essere sospesa la corresponsione dell'indennità integrativa speciale sulla pensione e deve essere assicurato un importo lordo di detta indennità pari alla differenza tra il trattamento minimo dell'INPS e il trattamento lordo di pensione in godimento.
La cennata disciplina trova applicazione anche nei confronti dei pensionati che prestano opera retribuita all'estero, compresi coloro che hanno instaurato un rapporto di lavoro presso la Città del Vaticano, la Repubbblica di San Marino, il Sovrano Militare Ordine di Malta, presso organismi internazionali, come la FAO, la CEE, la NATO, l'EURATOM, ecc., nonché dei pensionati che svolgono attività lavorativa alle dipendenze di terzi, sia pubblici che privati, saltuariamente e con retribuzione a provvigione e con compensi determinati forfettariamente.
Va chiarito, peraltro, che la norma che fa salvo l'importo corrispondente al trattamento minimo del fondo pensioni lavoratori dipendenti gestito dall'INPS si applica ai pensionati che prestano opera retribuita, anche se titolari di più pensioni, comprese quelle supplementari a carico del predetto INPS, sempre che il trattamento sul quale viene sospesa l'indennità integrativa speciale sia d'importo inferiore al prefato trattamento minimo.
Non ricorrono, invece, le condizioni richieste per la sospensione della suddetta indennità nei confronti dei titolari di pensione o di assegno investiti della carica di presidenti, revisori dei conti, consiglieri di amministrazioni, sindaci di società e enti sia pubblici che privati. Infatti, in tali casi il rapporto intercorrente tra organo (di amministrazione o di controllo) ed ente amministrato è di natura totalmente diversa dal rapporto. Del resto, nei casi sopra specificati, l'indennità di carica, attribuita in virtù di un rapporto fiduciario ai componenti dei citati organi collegiali, non ha la caratteristica di retribuzione e quindi di corrispettivo per le funzioni svolte, ma costituisce attribuzione patrimoniale di mera natura indennitaria.
Relativamente alle prestazioni rese da pensionati e configurabili quale lavoro autonomo, di cui agli artt. 2222 e seguenti del codice civile, l'indennità integrativa speciale deve essere corrisposta qualora si tratti di prestazioni rese nel settore privato. Viceversa, stante l'ampiezza del divieto posto dall'art. 99 del T.U. n. 1092 del 1973, per le prestazioni rese nel settore pubblico l'indennità in discorso va sospesa anche se tale attività si configuri come autonoma prestazione professionale. Ovviamente, se l'importo della pensione sia inferiore al

Un concorso di *VdR* per i lettori

La mensa a tre stelle

Chi ha detto che una mensa vale l'altra? Anche nella generale tendenza all'uniformità dei gusti e dei sapori che caratterizza la ristorazione collettiva, ci sono le eccezioni e quindi mense che si distinguono. Per individuare la più gradita ai ferrovieri (e quelle che seguono a ruota) e per segnalarla a chi non l'avesse ancora scoperta, lanciamo un concorso per scoprire la mensa ferroviaria a tre stelle. I ferrovieri in servizio abbonati a «VdR - Voci della Rotaia» possono segnalare — utilizzando l'apposito tagliando pubblicato qui a fianco — la mensa ferroviaria nella quale, a loro giudizio, si mangia meglio. La mensa che riceverà il maggior numero di segnalazioni sarà «la mensa a tre stelle» e riceverà in premio una preziosa targa ricordo. Tra i ferrovieri che parteciperanno al concorso saranno estratti a sorte 20 nomi che riceveranno premi in seguito precisati (soggiorni-vacanza ecc.). Verranno considerate valide le segnalazioni pervenute in Redazione entro il 30 marzo 1986.

Il sottoscritto
Cognome e nome: .....

.....

Numero di matricola: .....

Impianto di appartenenza: .....

segnala, come «mensa a tre stelle», la mensa del seguente impianto: .....

.....

Firma .....

trattamento previsto per il fondo pensioni lavoratori dipendenti, va fatto, in ogni caso, salvo l'importo corrispondente al predetto trattamento minimo.

Dai principi sopra enunciati discende che nei confronti dei medici titolari di pensione a carico dello Stato o della Cassa pensioni sanitari, l'I.I.S. deve essere sospesa qualora gli stessi svolgano attività lavorativa in qualsiasi forma retribuita, presso enti preposti all'erogazione dell'assistenza sanitaria, le F.S., i Comuni, le U.S.L. o altri enti pubblici in genere.

Per quanto riguarda i pensionati che sono anche membri del Parlamento, si precisa che essi continuano a fruire sul trattamento di quiescenza dell'indennità integrativa speciale, tenuto conto che, ai sensi della legge 31 ottobre 1965, n. 1261, gli stessi hanno diritto, per la carica elettiva, ad una indennità mensile commisurata al trattamento complessivo lordo spettante ai magistrati con funzioni di Presidente di sezione della Corte di cassazione ed equiparati, nonché ad una diaria a titolo di rimborso delle spese di soggiorno a Roma.

Ad analogo trattamento hanno titolo i pensionati eletti a cariche presso le Regioni, le Province e i Comuni, in quanto, in base alla legge 12 dicembre 1966, n. 1078, ad essi compete soltanto una indennità di carica, nonché i pensionati eletti membri dei comitati di gestione delle U.S.L., ai quali con la legge regionale viene assicurato un trattamento similare.

Invero, i suindicati emolumenti non avendo natura retributiva devono considerarsi cumulabili con l'indennità integrativa speciale spettante in aggiunta alla pensione, tenuto anche conto che, nei casi della specie, non può ravvisarsi un rapporto di dipendenza con le Istituzioni rappresentative di cui i predetti fanno parte.

Per quanto concerne i pensionati che per effetto dell'art. 15 del D.L. 30 dicembre 1979, n. 663, hanno conservato l'I.I.S. nella misura di lire 135.191 (si tratta dei pensionati rioccupati alle dipendenze di datori di lavoro privati già alla data del 31 dicembre 1978) e che successivamente alla suddetta data hanno iniziato, con o senza soluzione di continuità, un nuovo rapporto di lavoro, si fa presente che, con l'instaurazione del nuovo rapporto, gli interessati devono essere considerati alla stregua dei titolari di pensione che intraprendano, dopo il collocamento a riposo, un'attività retribuita sia nel settore pubblico che in quello privato. Consegue che nei loro confronti va sospesa l'I.I.S. nella misura di lire 135.191, precedentemente considerata come diritto acquisito, e va attribuita la quota di I.I.S. in misura tale che aggiunta alla pensione non superi il trattamento minimo di pensione INPS, qualora ne ricorrano le condizioni.

Inoltre, a rettifica di quanto esposto nel numero dello scorso maggio, si precisa che ai pensionati pubblici, nei cui confronti trovi applicazione l'art. 17, primo comma, della legge n. 843 del 1978, deve essere comunque fatto salvo il trattamento complessivo corrispondente all'importo minimo di pensione previsto per il fondo pensioni lavoratori dipendenti gestito dall'INPS in vigore nei vari periodi.

Specifico che il primo comma dell'art. 17 citato ammette che dal divieto di cumulo dell'I.I.S. con qualsiasi tipo di retribuzione sia escluso l'importo di detta indennità che, aggiunto alla pensione vera e propria, non superi l'importo del trattamento minimo dell'INPS anzidetto.

In concreto tale disposizione si applica nella eventualità che il trattamento lordo di pensione, considerato con esclusione dell'I.I.S. e di altri accessori, risulti inferiore al predetto trattamento minimo dell'INPS. In tal caso al pensionato dovrà essere corrisposto un importo lordo, a titolo di I.I.S., pari alla differenza tra il trattamento minimo dell'INPS ed il trattamento lordo di pensione in godimento.

In proposito è stato ribadito che il meccanismo previsto dal citato art. 17 va applicato sul trattamento pensionistico sul quale viene sospesa l'I.I.S. indipendentemente dalla coesistenza di altre pensioni a carico dello Stato o di altre Amministrazioni o enti. Ciò in quanto nell'ordinamento pensionistico del settore pubblico non è stata recepita la nozione di integrazione della pensione al detto minimo INPS, il cui ammontare viene, invece, preso in considerazione solo quale termine di riferimento per la determinazione dell'importo differenziale della indennità integrativa speciale da corrispondere. Per tali motivi ai casi predetti non si applica la disciplina introdotta dall'art. 6 della legge n. 683 del 1983, in materia di pensioni erogate dall'INPS, in base alla quale l'integrazione al trattamento minimo non spetta più ai soggetti che posseggono redditi personali assoggetabili all'IRPEF per un importo superiore a due volte l'ammontare annuo del trattamento minimo del F.P.L.D., da calcolarsi in misura pari a 13 volte l'importo mensile in vigore dal 1° gennaio di ciascun anno.

Audax, il re delle «Giubbe rosse»
Zane Grey e Allen M. Dean

C'era una volta un dentifricio di nome «Canadian». Portava sull'astuccio di cartone il ritratto di una «giubba rossa», un «Canadian Royal Mounted»: l'effigie, cioè, delle celebri guardie canadesi a cavallo.
Non so se questo prodotto esiste ancora oppure no. Forse la legge del consumo ha scelto altri guardiani per il nostro sorriso: la giubba rossa non bastava più. A me quel dentrificio piaceva, non tanto per la bontà della sua formula chimica, che ignoravo, quanto per tutto ciò che quello smagliante personaggio evocava. Non c'era alcun dubbio, si trattava proprio di «Audax», la più celebre guardia a cavallo di Sua Maestà britannica che fumetto ricordi.
«Audax» è un nome italianizzato. Negli anni trenta nasce il codice morale di nostra madre lingua che obbliga chiunque abbia un nome anglofono a cambiarlo in un altro perfettamente italiano. Anzi, latino, perché il fumetto non è roba da adulti ed è bene che i giovani inizino a coltivare il genere classico al più presto possibile.
Il vero nome di Audax è «King Of The Royal Mounted», qualcosa, cioè, come il massimo, il campione, il più bravo, insomma, il re in assoluto delle guardie canadesi a cavallo. Fisicamente non ci sono dubbi: il volto è quello di Gary Cooper, tant'è vero che Cecil De Mille, regista americano dalle grandi imprese, sceglie proprio l'attore del Montana quando gira un film su quel corpo di specialisti a quattro zampe (North-West Monted Police», Giubbe rosse, 1940).
King-Audax nasce al mondo dello spettacolo disegnato il 17 febbraio 1935 sulle tavole domenicali dell'«American Journal» di New York. Gli autori sono Zane Grey per i testi e Allen Dean per i disegni: quanto di meglio era possibile mettere insieme in quegli anni.
Grey è uno scrittore di sangue e di prateria. Nato nel 1875 muore, relativamente giovane, nel 1939, poco tempo dopo aver portato al successo la sua creatura prediletta. Grey è un dentista che fa lo scrittore d'intrecci e d'intrighi sullo sfondo di grandi orizzonti. Il West è la sua dimora culturale, il «western» il suo genere selvaggio. Gli americani gli devono molto. I confini degli «States» si sono certamente dilatati anche per merito suo.
La qualità di Allen Dean è a controllo d'origine. È stato addirittura allievo del grande Alex Raymond (autore di «Gordon» e di «Jim della giungla») per il terzo dei suoi famosissimi personaggi, «Secret Agent X-9», Agente segreto X-9, del quale ha disegnato alcune tavole. Tra agenti a piedi e guardie a cavallo Dean, alla fine, sceglie quest'ultime inquadrandole con grande abilità tra le montagne innevate del Canada. Dean disegna il volto di Audax fino al 1938 quando il crescente successo del personaggio obbliga l'editore a cercarsi altri collaboratori: il primo è Charles Flanders, il secondo è Jim Gary. Entrambi, con alterna fortuna, porteranno avanti il sergente King fino agli anni quaranta.
Il treno che ci riguarda si trova nelle strisce pubblicate dal 27 luglio al 20 ottobre 1936 per un «serial» dal titolo «Thorpe, il pilota scomparso». Si tratta di un certo Ned, un poco di buono, che porta di nascosto in Canada alcune formule chimiche che provocherebbero guai tremendi all'ambiente. Ma il guaio più grosso è quello di sostituire la sua «sorellina» Judy alla guida dell'aereo che nasconde questi preziosi documenti dentro la «cloche». L'aereo è costretto ad atterrare da una banda di cow-boy senza scrupoli, Audax viene immediatamente convocato al comando, si incontra con Judy, se ne innamora segretamente (ma, come al solito, non le dice una parola...) poi, a bordo di un altro aereo, atterra **audacemente** sopra il vagone di un treno in corsa scambiandolo per il ponte di una portaerei. Il bello comincia quando la carrozza viene sganciata e precipita da un crepaccio...
Forte, bello e di gentile aspetto, Audax rincorre da par suo giustizia e legalità. Buoni e cattivi non si confondono mai, il bene trionfa sul male, l'amore sull'odio. Il primitivo nel sentimento è motivo ricorrente nella letteratura popolare soprattutto americana. Audax figlio d'arte di un dentista, è una figura liliale, dal cuore d'oro, non toccherebbe una donna con un dito, pensa al suo lavoro e basta. Il candore del suo animo pulito sembra essere davvero tutt'uno col candore dei denti del famoso dentifricio dalla giubba rossa.

Piero Berengo Gardin

ANCONA

Cicogna express. Auguri vivissimi a Gabriele Biondini, Segretario Tecnico dell'Ufficio Imp. Elettrici e alla sig.ra Loretta per la nascita di Irene. Altrettanti auguri al Manovratore della stazione di Pesaro Giorgio Principi per la nascita del figlio Davide.

Fiori d'arancio. Il collega Franco Paoletti del Reparto Contratti dell'U.P.C. di Ancona annuncia il matrimonio della figlia Alessandra con il sig. Gianni Pambianco. Vive felicitazioni.

Quiescenze. Sono andati in pensione festeggiatissimi da tutti i colleghi, il Capo Gestione Superiore Albertino Coltorti e il Capo Stazione Claudio Bertazzi di Pesaro; il Capo Stazione Titolare di Loreto Ugo Perticarini e i Capi Stazione Sup. Aldo Belli e Carlo Moffa sempre di Loreto. Un caloroso saluto all'ex Capo Stazione Sovrintendente della stazione di Pesaro Gianfranco Zaccagnini.

I nostri lutti. Profonde condoglianze alla famiglia di Renato Angioloni Ausiliario del D.L. di Ancona.

BARI

Lauree. Anna Maria Nardelli, figlia del Dev. Capo Damiano di Termoli, si è laureata in Lettere con 100 e lode.
Congratulazioni vivissime.

Nascite. È nata Dominga, figlia dell'Ausil. Pasquale Amoruso dell'Uff. Mov. Comp.le. La cicogna ha portato Daniela Rambelli per la gioia anche del nonno Ubaldo del 19° Tronco Lavori di Barletta.
Auguri e felicità.

Onorificenza. Complimenti vivissimi a Michele Chieco, già Appl. Tecn. dell'Uff. Lav. Comp.le, che recentemente è stato insignito della onorificenza di Commendatore.

Quiescenze. Festeggiato calorosamente da colleghi ed amici, ha lasciato l'Azienda il C.S. Sovr. Angelo Di Roma, Titolare della stazione di Rocchetta S.A.L.
Inoltre, sono stati collocati a riposo: l'Appl. Capo Vitantonio Battista dell'U.P.C.; i Capi Dep. Sup. Michele Novelli e Generoso Romano, il Capo Dep. Armando Schinco, i Macch. Mario Frisoli, Errico Speranzoso, Luigi D'Alessandro e Rocco L'Erario del D.L. di Foggia; il Segr. Sup. di 1ª cl. Gaetano Amendolagine dell'Uff. Lav. Comp.le; il Segr. Sup. di 1ª cl. Umberto Tiani del 5° Rip. Lav. di Barletta; i Macch. Pasquale Liscio, Donato Milella e Francesco Tortorella del D.L. di Taranto; il Tecn. Vitantonio Marcurio del 21° Tronco Lav. di Bari; il Tecn. Pietro Molfetta del 29° Tr. Lav. di Palagianello; il Macch. T.M. Giovanni De Mattia e i Macch. Luigi Ranito,, Antonio Petruzzelli ed Andrea Petrosino del D.L. di Bari; i C.S. Sup. Francesco De Troia e Oreste L'Altrella della stazione di Foggia; il C. Treno Giuseppe Pentassuglia ed il Cond. Alfio Bramato del D.P.V. di Taranto; il C.S. Sup. Vincenzo Marsico della stazione di Incoronata; il C.S. Sovr. Francesco Lopez e gli Appl. Capo Nicola Lopez e Nicola Savino dell'Uff. Mov. Comp.le; il C.S. Sup. Francesco Mastrandrea della staz. di Giovinazzo; il C.S. Sup. Vincenzo Curcetti del D.C. di Foggia; l'Ass. Capo di Staz. Giuseppe Carlà e il C.Sq. Manovr. Giuseppe Turco della staz. di Lecce; il C.S. Sup. Leonardo Pace della staz. di Cervaro; l'Ass. Capo di Staz. Romolo Galantucci della staz. di Taranto; l'Appl. Capo Giovanni Di Salvia dell'Uff. Lav. Comp.le; l'Aus. di Staz. Francesco Pallamolla della staz. di Bari C.; il Capo Tecn. Leonardo Vernice dell'O.G.R. di Foggia; il Capo Tecn. Sovr. Antonio Campagna del Rep. Comp.le I.S. Bari; l'Aus. Paolo La Tegola dell'Ag. Maritt. di Bari; l'Aus. Viagg. Giovanni Cillo del D.P.V. di Foggia; il Tecn. Francesco Sgaramella del Rep. I.S. di Bari; il Tecn. Luigi Circosta del D.L. di Taranto.
A tutti gli auguri di lunga e serena quiescenza.

Lutti. È morto il Contr. Viagg. Sup. Domenico Acquaviva, già Capo Gruppo Controllori a Torino, padre del Segr. Mario del'Uff. Mov. Comp.le.
Alla famiglia le nostre più sentite condoglianze.

BOLOGNA

I nostri lutti. Sono deceduti il Macchinista Luciano Rendina del D.L. di Bologna S. Donato ed il Capo Staz. Sup. Liliano Anconelli di Massalombarda. Ai familiari le più sentite condoglianze.

A riposo per limiti di età: il Dev. Riccardo Capelli di Fidenza, il Macch. TM Giovanni Cabiaglia ed il Tecnico Oddone Cavari del D.L. di Bol. C.le; il Segr. Sup. Carlo Coppini dell'Ufficio Personale Comp.le; il Macch. TM Franco Fratta del D.L. di Bol. S. Donato; il Cond. Ferdinando Treu del D.P.V. di Bologna C.le; il Guardiano Tea Valtancoli della stazione di Forlimpopoli; l'Ass. Capo Lino Vicari di Bologna C.le; ed il Segr. Sup. di 1ª Classe Remo Zompatori, Capo del 6° Reparto Lavori d'Esercizio.
Dopo oltre 44 anni di servizio è andato a riposo il cav. Azelio Scarpellini, Capo Stazione Sovrintendente, Titolare di Bologna Centrale. A tutti auguriamo una lunga e serena quiescenza.
Il cav. Celso Rambaldi, Rev. Sup. di 1ª cl. a riposo, notissimo nel Compartimento per la sua attività all'Uff. Movimento e nel DLF, è diventato nonno di un bel maschietto di nome Luca. Rallegramenti al nonno ed anche ai genitori Marco e Marta.

FIRENZE/UN. DIST.

Pensionamenti. Sono stati di recenti posti in quiescenza l'Applicato Capo Fiore Moretti della D.C.P., l'Applicato Capo Renato Meli e il Conduttore Lido Bacherini dell'Ufficio C.V.B.
Ai cari amici desideriamo far giungere l'augurio di un felice avvenire.

Decessi. Sono venuti recentemente a mancare all'affetto dei propri cari, la madre dell'Ausiliario di Stazione Massimo Formigli e la madre dell'Ausiliario Viaggiante Bruno Barsotti della D.C.P., la madre dell'Applicato Capo Primo Visani e la madre dell'Applicato Maria Antonietta Giusti dell'Ufficio C.V.B.
A tutti le nostre più sentite condoglianze.

GENOVA

Vivamente festeggiati dal personale dei rispettivi impianti hanno recentemente lasciato l'Azienda: il geom. Alfredo Melone, Segretario Superiore 1ª cl. dell'Ufficio Trazione; Pierluigi Villa, Capo Gest. Sovrintendente della Gestione Autonoma di S. Limbania; il rag. Marcello Emanuelli, Segretario Superiore dell'Ufficio Ragioneria; il geom. Giuseppe Fortunato, Segretario Superiore 1ª cl. dell'Ufficio I.E.; il dott. Lido Marconcini, Capo Gestione Sovrintendente dell'Ufficio Commerciale, interprete ufficiale del Compartimento; Ugo Ghione, Applicato Capo dell'Ufficio Movimento; Pietro Deidda, Tecnico a Novi S. Bovo.
A tutti auguri di bene e di lunga vita.

La cicogna ha portato Fabrizio a Massimo Figuccia, Capo Stazione a Savona; Christian a Pier Paolo Maceratese, Operaio Armamento del 9° Tronco Lavori di Genova Sampierdarena; Emanuele, a Sergio Vincenzi, Operaio Armamento dello stesso tronco. Ai genitori e ai bambini felicitazioni e auguri.

Il Primo Manovratore a riposo Giuseppe Trulla è stato nominato Cavaliere al merito della Repubblica.
Le nostre più vive congratulazioni.

Salvatore Surace, figlio di Alfredo, Segretario Superiore dell'Ufficio Lavori da qualche mese a riposo, ha conseguito la laurea in Filosofia con 110 e lode. Le nostre più vive congratulazioni e auguri di luminoso avvenire.

Delegazione cinese visita lo Sperimentale

Una Delegazione di tecnici della Repubblica Popolare Cinese è stata di recente in Italia ospite della Società Montedison, nel quadro dei rapporti economici tra i due Paesi: presente Mr. Wang Jiuan direttore generale dell'organizzazione di stato «Import/Export Commodity Inspection».Scopo della visita: studiare produzione, uso, collaudo, ispezione e marcature degli imballi (fusti ferro, plastica, etc.) per chimici pericolosi; esaminare precauzioni ed accorgimenti utilizzati nell'imballo, anche dalle organizzazioni governative competenti; conoscere leggi e decreti in materia di prodotti pericolosi; conoscere le responsabilità a livello di produzione, imballo, trasporto (via terra e mare); visitare e conoscere le autorità competenti designate dal governo italiano, responsabili dell'ispezione/collaudo per imballi di prodotti pericolosi in accordo con il codice «International Maritime Dangerous Goods» (IMDG Code); conoscere infine e studiare Istituti di Ricerca per prodotti pericolosi e università o scuole per la formazione di personale responsabile dell'ispezione/collaudo e amministrazione relativa ai prodotti pericolosi.
Durante il soggiorno è stata effettuata una visita tecnico-scientifica all'Istituto Sperimentale, con particolare attenzione alle tematiche del trasporto di merci pericolose e nocive, sulle quali l'Istituto dispone di un bagaglio di conoscenze approfondite e di attrezzature del tutto assenti in Cina.

A pochi mesi dalla morte della madre, un altro lutto ha colpito l'Applicato Capo Gianni Marcello Carrise dell'Ufficio Movimento con l'improvvisa scomparsa del padre. All'amico Marcello e ai suoi familiari giungano le nostre più sentite condoglianze.

MILANO

Ivana Pedrotti, figlia del C.S. Sup. Franco in servizio a Casteggio, ha conseguito, con il massimo dei voti, all'Università di Pavia, la laurea in Medicina e Chirurgia. Congratulazioni vivissime.

È stato assegnato per il terzo anno consecutivo, alla stazione di Bisuschio il premio «stazioni fiorite», concorso indetto dalla Comunità Montana della Valceresio. In occasione della consegna del premio hanno ricevuto un particolare encomio, per il lavoro svolto, nelle ore libere dal servizio, gli Assistenti di Stazione Angelo Curci e Gregorio Schiariti e gli Ausiliari Luigi Mazzei, Mauro Trombesi e Gaetano Spiteri.

Le più sentite condoglianze a Franco Torta, Capo Tecnico I.E. di Milano Porta Garibaldi, per la recente scomparsa della moglie Alice.

NAPOLI

Nascite. Roberto è nato alla sig.ra Assunta Vitale moglie del Segr. Sup. Ciro Veneruso della 4ª Unità Speciale. Auguri vivissimi.

Nozze. Vive congratulazioni a Leana Acquaroli, figlia del 2° Aggiunto di Napoli C/le C.S.S. Giuseppe, che recentemente si è unita in matrimonio con il sig. Lorenzo Ciaccio.

Decessi. Sono improvvisamente venuti a mancare la madre del Segr. Vincenzo Sabatiello, della 4ª Unità Speciale, il Rev. Sup. Luciano Cuciniello dell'Ufficio Movimento Comp/le e il Guardiano Giovanni Abbinante della stazione di Napoli C/le. Formuliamo le nostre più sentite condoglianze che estendiamo a Carlo Pigro, C.S. di Suregana per la morte del padre che per lunghi anni ha prestato servizio nel Compartimento di Napoli.

Laurea. Si è brillantemente laureato in Ingegneria Sergio Avolio, figlio dell'App. C. cavaliere del lavoro Antonio in servizio presso l'Off. G.R. di S.M. La Bruna. Auguri e congratulazioni vivissime.

PALERMO

Laurea. Si è laureato in Ingegneria Nucleare, Francesco Cappello, figlio del Capo Stazione Sovrintendente a riposo Giuseppe, già titolare della stazione di Tommaso Natale. Al neo-dottore l'augurio di un brillante avvenire.

Marcia nuziale. Nell'antica chiesa di S. Elia in Messina la dott.ssa Ada Sergi, figlia del Macchinista Pietro, del Deposito Locomotive di Messina, ha sposato il dott. Fabrizio Formigaro. Ai novelli sposi felicitazioni vivissime.

Cicogna express per Giuseppe Domenico Volpe, primogenito del Segretario rag. Ignazio, dell'Ufficio Personale Compartimentale; per Marco Palisi, del Capo Gestione Michele della stazione di Bagheria; per Ignazio Cusmano, dell'Operaio Qualificato Santo, dell'Officina G.R. di Messina, per Sebastiano Campisi, del Manovratore Capo Giuseppe, della stazione di Siracusa; per Fabio Vento, del Macchinista Antonio, del Deposito Locomotive di Castelvetrano; per Angelo Mulè, del Tecnico Francesco, del Deposito Locomotive di Palermo; per Rosalia Mannaia, dell'Ausiliario Giuseppe, del Deposito Locomotive di Palermo; per Sabrina Bilello, del Macchinista Gaetano, del Deposito Locomotive di Palermo; per Gaia Iurato, del Capo Treno Angelo, del D.P.V. di Siracusa, per Antonino Spitalieri, del Capo Stazione Salvatore, di Palermo Centrale; per Floreana Leone, del Conduttore Antonio, del D.P.V. di S. Agata Militello; per Maria Antonietta Tamigio, del Guardiano Giuseppe, della stazione di Ragattisi; per Vincenza Lipari, dell'Ausiliario di Stazione Antonino, di Alcamo Diramazione; per Piera Valeria Bellavista, dell'Operaio Qualificato Sebastiano, del 1° Tronco Lavori di Palermo; per Maria Pitti, dell'Operaio Qualificato Domenico, del 17° Tronco Lavori di Camaro; per Sonia Fravola, del Macchinista Luigi, del Deposito Locomotive di Castelvetrano; per Elisa Mancuso, del Marinaio Antonio, dell'Ufficio Navigazione di Messina; per Erika De Pasquale, dell'Operaio Qualificato Carmelo, dell'Ufficio Navigazione di Messina; per Maria Stagno, dell'Operaio Qualificato Vincenzo, del 2° Tronco Lavori di Termini Imerese; per Claudia Marchetta, del Macchinista Giovanni, del Deposito Locomotive di Messina; per Roberto Sole, dell'Aiuto Macchinista Lorenzo, dell'Ufficio Lavori, e, infine, per Stefano Carollo, primo nipotino di Stefano, Capo Stazione Sovrintendente a riposo, già Titolare della Stazione di Bagheria.

I nostri lutti. È improvvisamente deceduto l'Applicato Capo Rosario Ferruggia, dell'Ufficio Personale Compartimentale, destando viva costernazione fra quanti ebbero occasione di conoscerlo. Ai familiari e, in particolare, al figlio Giovanni, Segretario Tecnico presso il Servizio Materiale e Trazione, le nostre più sentite condoglianze.

Condoglianze anche per il Tecnico Michele Rizzo, del Reparto 12.2 di Bagheria, per la morte del padre, Aiutante Salvatore Rizzo, già in servizio presso l'Ufficio Impianti Elettrici, ai familiari del Capo Stazione Superiore a riposo Eraldo Giannino, della stazione di Palermo Centrale e, ancora, al Macchinista a riposo Giuseppe Taormina, già in servizio presso il Deposito Locomotive di Palermo, per la morte della moglie.

REGGIO CALABRIA

I più vivi rallegramenti all'amico Antonino Calarco Segr. all'U.P.C. per la nascita della primogenita Angela Eleonora. Auguri alla neonata e felicitazioni anche per il nonno, dr. Fortunato Bellantoni, Capo dell'Ufficio Sanitario.

In casa del collega Antonino Marcianò, Conduttore presso il D.P.V. di Reggio Calabria, è nato Giovanni. Tantissimi auguri anche alla mamma, sig.ra Paola Flachi.

Quiescenze. Affettuosamente festeggiato dai colleghi ha lasciato l'Azienda dopo 43 anni di servizio il Segr. Sup. di 1ª classe Antonino Zucco. Capo dell'8° Rep. Lavori Esercizio di Catanzaro Lido.

Per dimissioni, invece, è andato in pensione il collega Sebastiano Mazzotta, Segr. Sup.re all'Ufficio Movimento.

Dopo un quarantennio è andato in pensione il Dirigente Sup.re dr. Diego Barbaro.

Ai neo pensionati «Voci» augura una lunga e serena quiescenza.

Lutto. Sentite condoglianze all'amico Aldo Callegari, in servizio all'U.P.C., per la scomparsa del padre.

ROMA/IMPIANTI

L'ing. Romano Mazzone ha recentemente assunto la dirigenza dell'Uff. Movimento Comp.le. Auguri vivissimi di buon lavoro.

Laurea. Il Segretario Stefano Bisazza dell'U.C.D. si è brillantemente laureato in Economia e Commercio; Gianfranco, figlio del C. Gest. Sup. Francesco Torriero in servizio alla Cassa di Roma Tib.na si è laureato in Economia e Commercio con la votazione di 110 e lode. Ad entrambi le nostre sentite congratulazioni.

Nozze. Auguri di felice vita matrimoniale ai seguenti colleghi che si sono sposati: Assist. Giuseppe Carnevale di Roma Tuscolana con la sig.na Luciana Spiriti; Manovratore Antonio Ranelli di Roma Termini con la sig.na Loredana Battista; C.G. Sup. Luigi Volpe di Roma Termini con la sig.na Lina Centofanti; Capo Gest. Antonia Spognardi con il sig. Gaetano Mondelli.

Quiescenze. Auguri di lunga e serena pensione al C.S. Sup. Ivano Bassetta, 1° Aggiunto al Parco Prenestino, all'Ass. Capo Giuseppe Petitta, al Dev. Santino Scolari di Roma Tuscolana ed all'Ass. Capo R.E. della stazione di Torricola Remo Di Rollo.

Nascite. Ai seguenti neonati giunti ad allietare famiglie di colleghi, tanti carissimi auguri: Pietro figlio dell'Ausil. Antonio Rizzi di Roma Termini; Claudio figlio del C.S. di Roccalumera Carmelo Vanadia; Alice figlia dell'Aus. Felice Ficarazzo del Dep. Loc. di Roma Smistamento; Massimiliano figlio del Manovale Enrico Cavalieri del Parco Prenestino; Francesca figlia di Raniero Benassi del D.L. di Roma Smist. e di Anna D'Ubaldo, Appl. dell'Uff. Approvvigionamenti.

I nostri lutti. È improvvisamente deceduta la madre del nostro redattore comp.le Elio Auticchio, Capo Gest. Sup. a Roma Termini, sig.ra Raffaela. Al collega ed alle sorelle Maria e Mafalda le nostre sentite condoglianze. A soli 36 anni, stroncato da grave male, è deceduto il Capo Gest. Michele Aquilante, per diversi anni in servizio alla Biglietteria di Roma Termini. I tanti colleghi ed amici porgono ai familiari le più profonde condoglianze. In un grave incidente stradale ha perso la vita l'Ass. Mag. Gabriele Pedicino del Magazzino Approvvigionamenti di Tiburtina. Tutto il personale dell'Ufficio invia ai familiari i sensi del suo profondo cordoglio.

ROMA/SERVIZI

Sono andati in pensione i Commessi Nicolino Nobilio e Germano Cantarini, entrambi distaccati al Gabinetto del Ministro. I colleghi e la redazione di «Voci» augurano una lunga e serena quiescenza.

CEU

Nozze. Vivissime congratulazioni all'Aus. Claudio Tocci che si è unito in matrimonio con Rosita Vittori.

Lutti. Colpita da male incurabile, si è spenta in giovanissima età Loredana Barbieri, consorte dell'I.C.A. Angelo Lonini. Al collega, così duramente provato, vanno le più sincere condoglianze degli amici del CEU.
Le pagine di «Voci» esprimono anche il cordoglio per la scomparsa del padre di Antonio e Germano Ricucci, entrambi in forza al CEU.

MOVIMENTO

Quiescenze. Auguri di lunga e serena quiescenza ai seguenti amici andati in pensione: Dirigente Gen. dr. Renato Soldateschi, Isp. Gen. di questo Servizio; Rev. Sup. di 1ª Cl. rag. Lamberto De Paolis Capo del Rep. DAG. 0012 Questioni Generali UIC e CS Sup. Carlo Salice del Rep. M 324.
Lutti. Per l'immatura scomparsa del CS Sup. Orazio Garrafa, che era distaccato all'Ufficio centrale II, inviamo profonde condoglianze ai familiari.
Sentite condoglianze anche al Rev. Sup. Vittorio Raffa per la morte del padre.
Lauree. Si è laureato in Medicina e Chirurgia con 110 e lode Claudio Donfrancesco figlio del Segr. Sup. di 1ª cl. a r. Mario ex Capo del Rep. M 321.
Antonio Di Nallo, figlio del geom. Emilio, Rev. Sup. dell'Uff. IV si è brillantemente laureato in Scienze Politiche. A entrambi le più vive congratulazioni.

TORINO

Esodi. Hanno lasciato recentemente l'Azienda: il C.G. Sovr. cav. Mansueto Golini, Capo del 5° Rep. C.T. di Modane; il C.S. Sovr. cav. Antonio Barbesino, Titolare di Casale Monf.to; il C.S. Sovr. dr. Pasquale Funaro, Titolare di Avigliana; il C. Tr. Luigi Montessoro del DPV di Cuneo; il C.S. Sup. Renzo Massano di S. Antonino di Susa; il C.T. Sup. Francesco Bosso dell'OGR; al DPV di Alessandria il Titolare C.P.V. Sovr. Gino Bergaglio, i C. Tr. Sebastiano Pepe, Francesco Guerci, Giuseppe Cellerino e Luigi Gambetta nonché l'Aus. Pietro Dell'Erba. A tutti questi colleghi i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.
Marcia nuziale. Il Cond. Lorena Ghio del DPV di Cuneo con Ezio Ferrua; il C.G. Franca Bianco di Avigliana con Giorgio Regazzoni; al DL di Novara il Macch. Gaetano Gagliotta con Claudia Azzolin, il Macch. Carmine Ielardi con Anna Rita Auflero, il Macch. Santo Panarello con A. Maria Micali ed il Macch. Gennaro De Marco con Francesca Basso. Ai giovani sposi tanti auguri di ogni bene e felicità.
Cicogna express. Alessandra al Verif. Eligio Pastrovicchio della Sq. Rialzo di Novara; Fabio all'Aus. Maurizio Rispoli di Bistagno; Immacolata all'Op. Q. Antonio Lobello della Sq. Rialzo di Torino Smistamento; ad Avigliana Andrea ai C.S. Claudio D'Avino e Sabina Giannini nonché Valeria agli Aus. Fernando Argada ed Elena Greco; al DL di Cuneo Fabrizio all'AM Francesco Sandri e Nicola al Macch. Antonio Vicenti; all'OGR Pamela all'Aus. Franco Sidonio, Marco al Tecn. Vito Castro, Giuseppe Felice all'Op. Q. Mario Gruttadauria, Annalaura all'Aus. Italo Rosa e Lorenzo all'Op. Q. Antonio Racioppi; al DPV di Cuneo Gisella al Cond. Oreste Racca e Milena al C. Tr. Vincenzo Bessone; al DL di Novara Pamela all'Aus. Ariosto Sabia, Alessia all'AM Nicola D'Onofrio, Mirko al Macch. Ulisse Cerroni, Manuela all'AM Nicola Silba, Giovanna all'AM Santo Giordano, Davide all'AM Giovanni Schiavone e Luigi all'Aus. Raffaele Santoriello. Vivissime felicitazioni.
Lutti. In attività di servizio sono deceduti: il C.D. Stefano Ivol della Rimessa Locomotive di Modane, il C. Tr. Battista Rapetti del DPV di Alessandria, il Manovr. Alfredo Avogadro distaccato all'Uff. C.T. ed il Cond. Renato Borgis del DPV di Bussoleno. Alle famiglie le più sentite condoglianze, che estendiamo ad alcuni colleghi recentemente colpiti dalla perdita di persone care: il sig. Luigi De Benedetto, padre del Segr. Maria Teresa Galvagno dell'Uff. Ragioneria; il sig. Carlo Zavattaro, padre del C.G. Sovr. cav. Italo, Capo del 3° Rep. C.T. di Novara; il sig. Pietro Allegretti, già C. Tr. del DPV di Salerno e padre dell'AM Michele del DL

Le stazioni di Asti

**Poco più di due anni fa moriva una giovane donna, colpita, appena ventiduenne, dal cosiddetto «male incurabile».
Una delle affinità che in vita l'aveva legata al marito, Alberto Cordra, era la passione per l'eclettico mondo della rotaia, del quale desiderava soprattutto produrre o raccogliere documentazioni fotografiche.
In sua memoria, Alberto ha continuato a mantere vivo questo intenso rapporto emotivo, direi quasi affettivo, con il frammentato ed accattivante ambiente dei treni, finché recentemente, dopo lunghe ed appassionate ricerche, ha pubblicato — per i tipi dell'editore Calosci di Cortona — un interessante volume di 386 pagine, intitolato «Ricordo quel binario» costituito da una raccolta di preziose e caratteristiche fotografie riguardanti l'evoluzione delle ferrovie e delle tranvie in Piemonte nell'arco di 120 anni, a partire, cioè, dal 1864.
Nel libro la materia è trattata in forma di soli esempi fotografici con chiare e concise didascalie.
Il volume è un colorito «racconto» che si muove per «logiche multiple», senza un ordine prestabilito, sempre, però, severamente documentato.
Pertanto, i documenti fotografici così inseriti risultano più che altro delle impressioni, che consentono di ripercorrere un itinerario comprendente gli aspetti più eterogenei di questo vecchio mondo ferroviario: dai coraggiosi scioperi del 1920 alle romantiche stazioncine dei piccoli centri, dalle drammatiche immagini di incidenti a quelle entusiastiche per un nuovo tipo di locomotiva.
Puntando unicamente sulla suggestione del treno e sull'umanità del ferroviere, aneddotica e curiosità si fondono quindi in un susseguirsi di fotografie, raccolte in una specie di inventario iconografico.
I proventi dell'autore saranno devoluti all'Associazione Italiana per la Ricerca sul Cancro; la presentazione è della signora Allegra Agnelli, Vice Presidente nazionale dell'Associazione.**

R.M.

Ricordo quel binario

**Per i tipi della Minigraf di Scurzolengo d'Asti è appena uscito un originale ed interessante volumetto, dal titolo «Vicende storiche della stazione di Asti»; l'autore è Domenico Testa, ferroviere in pensione e ora apprezzato scrittore.
La materia, trattata con rigoroso metodo storiografico, inizia con un veloce sguardo alle primitive piste in terra battuta delle tribù astigiane dei Liguri, per poi passare all'antica «Via Fulvia» dei Romani, alle strade medioevali e napoleoniche, alle diligenze ed ai velociferi, alle tranvie astesi-monferrine ed infine alle autostrade.
L'autore racconta tutta la storia della stazione astigiana, dalla sua nascita, avvenuta il 5 novembre 1849, fino agli ultimi lavori di ristrutturazione del nuovo F.S.A. (Fabbricato Servizi Accessori), inaugurato alla fine dello scorso mese di novembre.
Per come sono scritte e per il sentimento che le ha ispirate, e le centoventi pagine del volumetto si lasciano leggere molto volentieri, sia dal competente amatore di ferrovie, sia dal lettore comune per curiosità e diletto.**

R.M.

UN TRENO NEL **CASSETTO**

Ancora una locomotiva e ancora una foto di gruppo: i cassetti ferroviari, evidentemente, si assomigliano un po' tutti. Comunque, questa volta ci troviamo nella stazione di Chatillon, anno 1927. La macchina in posa è una 645 in servizio lungo la linea Chivasso-Aosta. E gli uomini? Per l'esattezza sono poco più che ragazzi, ma già molto nel «ruolo»: sono Ferrovieri del Genio e si vede che ne sono orgogliosi. A inviarci la foto è stato il collega Ernesto Santa Lucia di Orte, Macchinista evidentemente toccato dalla nostalgia del vapore. Nella foto si riconosce a destra, con in mano un attrezzo per la lubrificazione, Ugo Longhi. Come si legge chiaramente da questa bella immagine che sembra scattata apposta per misurare le dimensioni della locomotiva, l'uomo può essere l'unità di misura della macchina... e una 645, si può dire che è alta due uomini e lunga chissà quanti. Nonostante la sproporzione, però, è il piccolo uomo a fare da padrone. E i cinque ragazzi del Genio lo sanno bene. Ecco perché quei gesti di conquista e di superiorità: la macchina è domata, il «mostro che sferra» non mette paura. Anzi è un amico con cui dividere una bella avventura.

di Cuneo; l'ex C.S. Vittorio Nani, padre del C.G. Sup. Giovanni di Avigliana; la madre del Tecn. Carlo Roggero dell'OGR; la sig.ra Giuseppina Mandrile, madre del Cond. Severino Tallone del DPV di Cuneo, e la sig.ra Iole Scatizzi, madre dell'Ass. St. Aurelio Gabboni, dell'Ufficio Veicoli di Novara.

TRIESTE

È giunto nel nostro Compartimento, per dirigere l'Ufficio Ragioneria ad interim con quello di Firenze, il Dirigente Superiore dr. Francesco Vallone.
Al dr. Vallone i ferrovieri del Compartimento di Trieste inviano un «Ben arrivato tra noi».
L'Assistente di Staz. Antonio Pissimenti, della staz. di Trieste C.M., si è unito in matrimonio con la signorina Caterina Bevacqua.
Hanno pronunciato il loro «SI» l'Operario Qualificato Doriano Moretti, della Sq. Rialzo di Trieste C.le, e la signorina Giuliana Battello.
Si sono sposati il Capo Gestione Annalisa Rose, della stazione di Pontebba, e il Capo Stazione Francesco Pozone, della stazione di Bagni di Lusnizza.
Fiori d'arancio per l'Assistente di Stazione di Trieste C.le Marzia Cossaro, unitasi in matrimonio con il signor Giovanni Burra. Ai novelli sposi giungano auguri di tanta felicità.
Festa grande in casa del Capo Stazione di Camporosso in Valcanale Eugenio Puglia per la nascita di Laura. Fiocco rosa sulla porta di casa del Segretario dell'Ufficio Ragioneria Anna Corsi e del Segretario Radovan Svageli, del D.L. di Trieste C.le, per la nascita di Sara. Fiocco azzurro, invece, sulla porta di casa del Capo Gestione Sebastiano Truglio, addetto al Reparto Vertenze Merci del locale Ufficio Comm.le e del Traffico, per la nascita di Federico. La cicogna ha lasciato a casa del Segretario dell'Uff. Mater. e Traz. Laura Zanel Chiara. Ai neonati e ai genitori giungano i nostri auguri.
Lutto in casa dell'Applicato Capo dell'Ufficio Personale Comp.le Giuseppe Galatà per la morte del padre, sig. Antonio.
Giungano al caro Pino le più sincere condoglianze degli amici.
Sono stati collocati di recente in quiescenza il Tecnico Bruno Pecchiar, dell'Officina Comp.le Lavori di Udine; il Manovr. Capo Renato Garofalo, il Deviat. Capo Claudio Modonutti, il Manovr. Walter Pontoni e il Deviatore Capo Umberto Iuri, tutti della stazione di Udine; l'Assist. Capo di Staz. Giorgio Comelli, della stazione di S. Giorgio di Nogaro; l'Applicato Capo Oliviero Tommasina, del Reparto Comp.le I.E.S. di Trieste C.le e l'Operaio Qualif. Alcide Sbernini, del Reparto 1 E.T.T. di Trieste C.le.
Ai cari colleghi auguriamo una lunga e serena quiescenza.

VERONA

Onorificenze. Le nostre più vive congratulazioni al Tecnico Ernesto Hofer in servizio presso l'11° Tronco Lavori di Brunico e al Deviatore Isidoro Mair della stazione di S. Candido, entrambi insigniti della Onorificenza di «Cavaliere dell'Ordine al merito della R.I.».
Lauree. Il Capo Stazione Marco Valentini in servizio a Mantova, si è laureato in Psicologia con 110 e lode presso l'Università di Padova. Dottore in Psicologia è il Segretario Anna Antinucci dell'UPC di Verona, responsabile comp/le dei rapporti sindacali e segretaria del Comitato di Esercizio, brillantemente lauretasi presso l'Ateneo di Padova. Vincenzo Massimo, figlio del Capo St. Sovr. Carmine Olivieri, in servizio in provincia di Bolzano, si è brillantemente laureato in Architettura. La figlia Patrizia Isabella del Capo Tecn. Sup. IE di Bolzano Antonio Rostagno, ha conseguito presso l'ISEF di Bologna, ottenendo la puntazione di 110 e lode, il diploma di Educazione Fisica.
A tutti i nostri migliori auguri di successo professionale.
In pensione. L'amico Lino Postal, Assistente Capo a S. Candido, pittore, collaboratore di «Voci» e di associazioni benefiche, ha lasciato il servizio ferroviario salutato da tutti i colleghi della Pusteria. Al caro Lino l'augurio per una lunga ulteriore attività umanitaria.
Sposi. Fiori d'arancio a Egna Termeno per il Manovale Norberto Degasperi con la sig.na Elisabeth Wieser. Si è sposato a Reggio Calabria il Segr. Tecn. dell'Ufficio IE Antonino Lofaro con la sig.na Anna Maria Palano. Il Segr. Tecn. dell'Ufficio Impianti Elettrici Gabriele Bassa si è sposato con la sig.na Roberta Michelazzi. Con i nostri migliori auguri e vivissime felicitazioni.
I nostri lutti. È con profonda costernazione che segnaliamo l'improvvisa scomparsa del Capo Treno Valterio Aldinucci in servizio presso l'Ufficio Commerciale e del Traffico di Verona. Alla famiglia le nostre sentite condoglianze e quelle dei ferrovieri tutti.
Il nostro cordoglio per lutti nelle famiglie dei colleghi: da Verona PN: Aus.St. Giorgio Sguazzardo; Dev.re Arnaldo Malvezzi; Man.re Roberto Savio; Ass.St Fiorello Venturi; Dev.re Capo Gianni Sabatini; Man.re Luciano Bertani; da Verona PV: Capo St. Sup. Renzo Brognara; dal DPV di Vicenza: Capo Treno Roberto Merigo.

HOTEL VINCENETTE
97 rue de la Grotte (62) 94-20-10
65100 Lourdes - Servizi in tutte le camere - 3 pasti copiosi e variati - Pensione completa 120 FF.

CINEMA

di Piero Spila

Ancora un tango a Parigi

Le trascinanti note del tango e della milonga accompagnano per più di due ore le immagini dello straordinario e commovente **Tangos-L'esilio di Gardel** di Fernando Solanas (Premio speciale all'ultima mostra di Venezia).

Il tango di cui parla il film è quello dell'esilio — che il regista stesso ha lungamente provato a causa della sua scelta politica contro il regime militare — e quindi è anche il tango delle delusioni, delle sofferenze, delle solitudini, un tango che fa struggere dal dolore, ma che rende anche sopportabile la vita.

L'esilio, invece, è l'assenza, la perdita, un grande viaggio interiore, una vertigine: domande che si inseguono senza risposte, silenzi più eloquenti delle parole, lettere che non dicono mai quello che si vorrebbe, telefonate intercontinentali rubate in cabine manomesse. È la vita degli esiliati e degli sradicati, che Solanas mette in scena cogliendone la pena e la grandezza, la sconfitta e la voglia di ribellione.

Tangos è un film amaro, ma è anche un film musicale, allegro e irruento, che deborda, esagera e non si dà per vinto. I protagonisti ricordano con dolore, la notte sognano Buenos Aires e nelle camere da letto vedono entrare i fantasmi del passato: ma con il loro lavoro, la danza, la musica, le canzoni della loro terra, semplicemente con la loro vita, fanno si che il rimpianto non diventi passiva nostalgia ma desiderio di resistere e andare avanti.

In questa scelta difficile molti cadono, altri si arrendono, ma la maggioranza serra le fila e prosegue. Tutto questo racconta **Tangos,** con l'emozione delle immagini e dei suoni, sempre con rispetto e un'esplicita ironia. Con una struttura stilistica molto complessa (dove si intrecciano danza, commedia musicale, fiction e documentario) e utilizzando una serie di piani narrativi sovrapposti, **Tangos** racconta la storia quotidiana di un gruppo di esiliati a Parigi che, con l'aiuto un po' distratto di qualche amico francese, stanno lavorando alla preparazione di uno spettacolo che ricordi e racconti il loro esilio, appunto una *tanghedia* (ovvero tango + tragedia + commedia) dedicata al grande Carlos Gardel, personaggio favoloso degli anni trenta. Il cantante di tango per eccellenza, la cui musica popolare fu messa all'indice dalla stupidità dei colonnelli. Il tema dello spettacolo viene sviluppato attraverso le fasi delle prove, delle discussioni, delle crisi e degli entusiasmi, ma soprattutto con la compresenza di due personaggi: Juan Uno, poeta e scrittore, che ha scelto di restare a Buenos Aires, preferendo la rischiosa condizione di straniero in patria, e Juan Due, musicista e coreografo,

Marie Laforet in una scena del film. In alto Sylvester Stallone in «Rambo 2»

SEGNALAZIONI/FILM

«Rambo 2 - La vendetta» di Pan Cosmatos, con Sylvester Stallone, Richard Crenna e Julia Nickson

Rambo 2 *non è la semplice continuazione del fortunato* **Rambo 1**, *ma ne è il rovesciamento e la contraddizione. Rambo primo era un reietto, soprattutto uno sconfitto. Il suo problema era farsi accettare da una società che non ne voleva sapere, la foresta americana, che ripeteva l'incubo della giungla vietnamita, stava a ricordare solo le difficoltà di un impossibile reinserimento. Rambo secondo, viceversa, è il ritorno del rimosso, lo strumento di chi ha voglia di tornare a menare le mani, il risarcimento dell'orgoglio nazionale ferito. I nemici esterni sono gli stessi (i comunisti visti sempre come l'orco della favola), ma non fanno paura. Più temibili e subdoli, invece, sono quelli interni (non più gli ottusi sceriffi di un'oscura cittadina del Montana, ma gli amministratori e i burocrati dell'esercito e della politica, i corrotti e gli imbelli). Rambo combatte e sconfigge gli uni e gli altri. Come in una favola a lieto fine. Da solo. Come si conviene a chi è convinto che la guerra del Vietnam è stata perduta sui tavoli della diplomazia e per colpa dei traditori. Ma il razzismo non c'entra. E neppure il fascismo.* **Rambo 2** *ripropone l'ennesima e innocente versione del cinema come gioco, come macchina di spettacolo e di mercato. Sospeso fra il disegno animato (Rambo invincibile come Tom & Jerry), il fumetto per adulti (Rambo come Superman in versione macho), l'industria del giocattolo (Rambo come Big Jim con completo di cartuccere) e il western classico (Rambo contro tutti), l'ultima creatura di Stallone, guizzante di muscoli e pettorali, mandibole e dentature, ripropone il vecchio gioco dell'eroe e della prova. Esagerando molto, com'è giusto e com'è nelle intenzioni. Basta solo non prenderlo sul serio.*

che ha scelto invece la condizione di profugo a Parigi. Facce diverse dello stesso personaggio: Juan Uno scrive i testi per lo spettacolo su pezzi di carta e i tovaglioli dei ristoranti, e li spedisce con mezzi di fortuna; Juan Due li raccoglie e prepara lo spettacolo sulla base di queste precarie indicazioni, poco più che messaggi cifrati, segnali dall'interno di un grande dolore (l'Argentina) e da un silenzio che diventa sempre più difficile vincere. Ma quando si tratta di trovare un finale, ecco che Juan Uno tace e non risponde ai solleciti. Il finale non può evidentemente, arrivare da Buenos Aires, né può essere inventato a Parigi. Il finale, se c'è, è ancora aperto e nessuno può dire come sarà. Solanas, per parte sua, chiude il film con la forza del sogno. In una piazza immersa nella notte arriva un'auto misteriosa con i grandi fari accesi. Ne scendono un suonatore di fisarmonica e un violinista. Con loro c'è anche un uomo in frac e il portamento altero, forse il mitico Gardel, che canta per noi la sua canzone più bella «Volver», che significa «tornare». L'esilio è un lungo viaggio interiore, un viaggio purtroppo destinato a non finire mai. Dividendo il racconto in capitoli, numeri e siparietti, Solanas realizza un'opera di forte spessore emotivo e di inesauribile qualità inventiva, stilisticamente più matura rispetto al precedente **L'ora dei forni,** film notissimo in Italia dal '68 in poi. Film più maturo, perché, pur dotato di una forte componente politica, non aggredisce le cose ma le distanzia e le suggerisce, omologandosi stilisticamente alle movenze e alle accelerazioni, alle pause e ai gesti del tango. Il film si avvale, fra l'altro, della musica originale di Astor Piazzolla, e di un cast di attori argentini e francesi di grande livello, fra cui spiccano la brava Marie Laforet (bentornata!), Marina Vlady e George Wilson.

LIBRI

In nome dell'innominata

I dieci fascicoli e le oltre seicento pagine del processo di cui fu protagonista, tra il 1607 e il 1609, la monaca di Monza li aveva potuti consultare, ma solo per 10 giorni, Alessandro Manzoni e, dopo di lui, Tullio Dandolo. Nel 1957 Mario Mazzucchelli ne aveva ricavato un libro, ma solo oggi questi documenti vengono pubblicati in versione integrale nel volume edito da Garzanti, **Vita e processo di suor Virginia Maria de Leyva monaca di Monza.** Un volume che è davvero prezioso e non solo per la documentazione che presenta ma anche perché è stato curato da un gruppo di studiosi di prim'ordine, da Giancarlo Vigorelli che ha scritto la presentazione, ad Enrico Cattaneo, a Franco Galliano, a Ermanno Paccagnini.

Le vicissitudini della monaca di Monza le conosciamo un po' tutti, «la sciagurata rispose» di manzoniana memoria, ci riecheggia nelle orecchie fin dai banchi del liceo. Ma rileggiamola ugualmente la storia di questa «sciagurata» che poi tanto sciagurata non fu o per lo meno lo fu perché le circostanze la costrinsero ad essere tale. Marianna de Leyva nasce nel 1575 a Milano e «nasce bene» perché suo padre è don Martino de Leyva, figlio del primo governatore spagnolo dello Stato di Milano. Morta sua madre, nel 1588 don Martino si risposa e dal nuovo matrimonio nascono tre maschi e una femmina. Marianna, la figlia di primo letto, diventa così un'ipoteca sull'unità del patrimonio familiare. Piuttosto che darle una ricca dote meglio dunque farle prendere la via del convento. In sostanza si tratta di una classica «monacazione forzata», pratica assai in uso in quegli anni. All'inizio le cose vanno bene, la condotta di Marianna, diventata ormai suor Virginia e chiamata da tutti «la Signora», è irreprensibile.

Ma contigua al monastero, divisa soltanto da un muro, c'è una casa, la casa di Gian Paolo Osio, un giovane prepotente, di discreta fortuna ma di famiglia poco raccomandabile. Gian Paolo è giovane, bello, «dove si potria mai vedere la più bella cosa?» chiede suor Virginia alla consorella suor Ottavia. Ha poco più di vent'anni

la Signora e, ahimé, perde la testa.

La relazione ha così inizio, tra desideri e rifiuti, mortificazioni e abbandoni. Nel 1602 nasce il primo bambino, un «putto morto», nel 1604 una bambina, Alma Francesca Margherita che Gian Paolo dà a balia a Milano e poi legittima.

Naturalmente, nel monastero e dintorni tutti sanno e tutti tacciono. Del resto, è naturale che tacciano, hanno troppa paura di Osio e della potente famiglia dei Leyva.

La rovina però è imminente. Una delle converse, Caterina della Cassina, irata per uno sgarbo della Signora, minaccia di dire ciò che sa a chi di dovere. A questo punto non c'è più scelta: bisogna ucciderla. Ma un omicidio è pur sempre un omicidio, anche a quei tempi, e poi c'è il cardinale Federico Borromeo che sta per arrivare a Monza. La situazione precipita e si arriva al processo, un processo che dura dal 27 novembre 1607 al 1° agosto 1609. Gian Paolo Osio è condannato a morte e suor Virginia Maria de Leyva viene segregata nel monastero di S. Valeria.

E in una cella di un metro e ottanta per tre rimarrà per tredici anni, in una solitudine implacabile, patendo freddo, fame, malattie e angosce. Quando esce ha 46 anni ed è ormai l'ombra di se stessa. Continuerà a vivere nel convento di S. Valeria, dove si spegnerà nel 1650. L'unica notizia della sua morte è una breve annotazione amministrativa nel libro maestro del convento.

Una storia a fosche tinte, dunque, che ha per teatro uno dei luoghi preferiti da tanti scrittori: il convento. Il convento inteso non come il luogo dove le passioni si sopiscono e si acquietano ma dove, viceversa, si dilatano e si esaltano.

In convento manda la sua protagonista, nella **Principessa di Clèves**, madame de Lafayette, dal convento vengono spedite le lettere a un antico seduttore mai dimenticato in **Lettere di una monaca portoghese** di anonimo. E poi come non ricordare **La monaca** di Diderot o, arrivando ai giorni nostri, **I diavoli di Loudun** di Huxley o il famoso **Madre Giovanna degli Angeli** di Iwaszkievitz?

Ma del resto non era possibile pretendere che i conventi fossero luoghi di serenità e di pace quando la necessità di conservare l'integrità dei beni della famiglia al primogenito, costringeva tante ragazze a «consacrarsi a Dio». La pratica delle monacazioni forzate era infatti talmente in uso che, per reprimerla, se ne dovette occupare, con tutta la sua autorevolezza, il Concilio di Trento.

Consenzienti le famiglie, consenziente l'autorità ecclesiastica per la quale le «vocazioni»

Marguerite Duras, Il dolore, Feltrinelli, Lire 17.500

Sei racconti compongono l'ultimo libro di Marguerite Duras, sei racconti che sono in realtà sei pagine di un vecchio diario scritto ai tempi dell'occupazione tedesca in Francia. Marguerite, in una Parigi stravolta dalla guerra, sta aspettando il ritorno di suo marito deportato a Buchenwald. Amore e odio si mescolano in pagine che risultano amare e affannose ma anche drammatiche e appassionanti. Naturalmente i critici, come già avevano fatto per l'ormai famosissimo **L'amante**, *discutono sulla verità di sentimenti portati talmente allo stremo da risultare difficilmente accettabili. E infatti è possibile che le sensazioni siano esaltate al massimo e in un certo senso affatturate ma quello che conta davvero è che Duras, a settant'anni, ha creato un nuovo modo di scrivere e di fare letteratura.*

Il Bulldog di legno, Intervista di Giuliano Dego a Eugenio Montale, Editori Riuniti, Lire 5000.

«Un pomeriggio d'aprile del 1973 visitai a casa sua Eugenio Montale. Mi si assicurava che era elusivo, e tale da mettere immediatamente in soggezione qualsiasi interlocutore» scrive Giuliano Dego. E invece il poeta gli dedicò quattro ore per un'intervista che oggi è diventata un libro. Un libro di estremo interesse perché vi compare un Montale noto soltanto ai letterati che lo conobbero da vicino ma assolutamente inedito per il grande pubblico. Un Montale carico di mordente, di vivacità, di verità. Un uomo che, a ragione, è considerato uno dei più grandi poeti del nostro tempo.

Stefano D'Arrigo, Cima delle nobildonne, Mondadori, Lire 16.000

Sono passati più di dieci anni da quando Stefano D'Arrigo pubblicò il famoso **Horcynus Orca**, *libro che aprì aspre diatribe tra i critici. Ora ci riprova con questo nuovo libro all'apparenza diversissimo dall'Horcynus. Ma solo all'apparenza perché il tema di D'Arrigo è sempre lo stesso: la morte, o meglio la vita come immagine speculare della morte. La cima delle nobildonne è la placenta, la premadre che nutre l'embrione, simbolo ossessivo che ricorre praticamente in ogni pagina del romanzo. Un romanzo che raramente si concede al lettore, che muta continuamente andatura, che attrae e respinge, un libro-sfida che coniuga la suggestione scientifica con l'affabulazione mitica e che, seguendo un percorso a spirale, conduce dalla vita alla morte o, volendo, dalla morte alla vita.*

erano fonte di ricchi introiti (non va dimenticato che per Marianna de Leyva furono versate 6 mila libbre imperiali a titolo di dote), il fenomeno era difficile da estirpare.

E Marianna, come tante, di questo fenomeno fu vittima. Come tante, a 13 anni, prese la via del convento, come tante visse reclusa, come tante sognò il matrimonio, la vita, l'amore. Quell'amore che infine ebbe e pagò a un prezzo durissimo. Fu una sciagurata non c'è alcun dubbio, ma perché colpita da sciagura e non certo perché un giorno lontano, in un cortile ombroso, «rispose».

Vita e processo di Suor Virginia Maria de Leyva monaca di Monza, Garzanti, pp. 856, Lire 48.000.

Un imperatore a Capri

«Tiberio percorse con una triremi il breve tratto di mare, appena tre miglia, che separa Capri dal litorale sorrentino, e gli parve di attraversare il mitologico Lete, il fiume dell'oblio. Pigre erano le onde, sereno il luogo avvolto in sonni interminabili. Non poteva lasciarsi alle spalle l'impero, ma certo poteva dimenticare più facilmente Roma». Si apre così, nella costruzione di Antonio Spinosa (**Tiberio - L'imperatore che non amava Roma**) l'ultimo e misterioso capitolo della vita del più calunniato (il giudizio è di Voltaire) sovrano dell'epoca romana. Ormai molto avanti con gli anni, stanco e amareggiato, nauseato dal suo passato di lutti, di trame sanguinarie e giochi di potere, Tiberio decide improvvisamente di lasciare Roma per sempre e di ritirarsi a Capri. Da quel giorno sarebbe stata la piccola isola silenziosa, piena di dirupi e di anfratti, la capitale dove si facevano e disfacevano i disegni del mondo. Ma perché quella scelta tanto singolare? Perché quello strano e assoluto isolamento? Bastò poco perché tutto diventasse leggenda. Per storici famosi (e faziosi), come Tacito e Svetonio, il soggiorno caprese di Tiberio fu la degna conclusione di un'esistenza sanguinaria. Per costoro Tiberio è un mostro, un instancabile stupratore di fanciulle e fanciulli, un tiranno feroce e assetato di sangue. Per altri storici (più attendibili) si tratta, invece, solo di fantasie. Il ritiro a Capri segnava l'umana stanchezza di chi seppe assicurare la continuità dell'impero costruito da Augusto con un'opera lungimirante di buon governo, un'oculata amministrazione delle finanze, una retta guida politica delle provincie. Da una parte libelli e pregiudizi, dall'altra elogi e riconoscimenti spassionati. Antonio Spinosa tiene conto degli uni e degli altri, consulta e verifica decine di testi, indugia nella minuziosa descrizione di episodi minuti ed eventi straordinari (sotto il regno di Tiberio viene crocefisso Gesù), e alla fine tira le sue conclusioni, che sono una verra e propria riabilitazione storica e umana. Tiberio è un sovrano affascinante e contraddittorio, feroce con gli avversari ma anche capace di gesti di inattesa umanità (la sua sincera commozione davanti alle vittime del crollo di uno stadio a Fidene ecc.), un sovrano morigerato e prudente, solitario e sensibile agli studi, più portato alle arti della diplomazia che non alla brutale logica delle armi (anche se seppe essere anche un invincibile condottiero).

Spinosa rievoca questa bizzarra figura di sovrano non in sintonia con l'epoca in cui visse, con il garbo del narratore e il piglio del cronista. Biografo di successo (è stato autore di numerosi best-seller: da **Paolina Bonaparte** ad **Achille Starace** a **Murat**), Spinosa propone con **Tiberio** una storia dal «volto umano», attenta alle vicende e ai fatti, ma soprattutto ai misteriosi itinerari del destino umano, che riguardano imperatori e persone comuni, il passato come il presente. La storia di grandi uomini e grandi eventi misurata con il linguaggio e i sentimenti della quotidianità.

Piero Spila

Antonio Spinosa, Tiberio-L'imperatore che non amava Roma, Mondadori Editore, pp. 228, L. 20.000

DISCHI/CLASSICA

Compositore quasi senza volerlo

Non ho mai avuto simpatia per la musica di Anton Bruckner: ecco perché il parlarne non mi risulta gradito. Tuttavia la statura dell'artista, che trae origine da un'innata sua predisposizione musicale tale da fargli acquisire una conoscenza ineguagliabile della composizione, fa sì che egli non possa essere trascurato in questa rubrica. Specie al cospetto della sua produzione, soprattutto sinfonica, di dimensioni monumentali, preparata e maturata con estremo rigore e spirito autocritico degno di ogni rispetto.
Bruckner, indubbiamente predisposto dalla provvidenza divina alla musica, si formò fin da giovane come esecutore; imparò a suonare il violino e soprattutto l'organo sì da divenire ben presto, organista stabile prima nel Convento di San Floriano e poi nel Duomo di Linz.
A contatto con tale strumento trovò la via facile per esplicare la sua inclinazione e scoprire i segreti del comporre (contrappunto, strumentazione, teoria delle forme musicali); si scoperse grande improvvisatore; cominciò a scrivere composizioni di studio fino ad arrivare ad elaborare una vera e propria sinfonia degna anche di portare un numero: la 1. A quarant'anni si trovò, quasi senza accorgersene, inopinatamente, compositore proprio nel periodo pieno di contrasti, di litigi, di contese non sempre di origine strettamente musicale, tra i compositori tardoromantici, quelli per intenderci che hanno fatto sentire nelle sale da concerto le loro opere all'indomani della scomparsa degli Schumann e dei Mendelssohn. La sua sinfonia n° 2 fu rifiutata, la n° 3, un fiasco.
Ma parliamo della seconda sinfonia che i lettori potrebbero ascoltare nell'esecuzione dell'orchestra sinfonica di Vienna, diretta da Carlo Maria Giulini, avvenuta nel 1974 nella sala della Musikverein di quella città e registrata dalla EMI su disco CO65-02633; quella seconda composta dopo aver ascoltato la nona di Beethoven, l'incompiuta di Schubert (scoperta da Herbeck in un archivio dimenticato) e che segna il vero inizio del sinfonismo bruckneriano. Un sinfonismo inquieto, ricco di intenzioni non sempre compiutamente soddisfatte, tra grandiosi trionfalismi e lunghe, tetre meditazioni che trovano difficoltà a concludersi in cui spesso è difficile individuare la stabilità delle definizioni tonali e verso il quale l'autore, nel riesaminare le partiture, non mostrava mai totale compiacimento sì da spingerlo a correggere, togliere e aggiungere per poi nuovamente ricorreggere, togliere e ricomporre. «Per metà un dio per metà un babbeo» lo definirà Mahler con caustica irriverenza. «Un difetto di intelligenza» dirà Hugo Wolf in veste di critico delle sue prime sinfonie pur riconoscendogli «originalità, grandezza, fantasia e invenzione». Quasi un'impotenza a tradurre le grandi idee, che indubbiamente gli turbinavano nella mente, sul pentagramma, un'impossibilità forse a comunicarle e farle comprendere al grande pubblico.
La seconda sinfonia, detta anche «delle pause» per il ricorso frequente ad esse nello svolgimento della partitura, si apre con un «moderato» su un tema affidato nelle prime battute agli archi al cui esaurirsi nel pieno orchestrale succede il secondo tema avviato dai violoncelli. Su di esso si sovrappone il terzo tema enunciato sempre dagli archi. Un movimento ricco di episodi derivati dai temi variamente elaborati e mescolati che si chiude con un breve finale fortissimo di tutta l'orchestra. Segue l'«andante», una lunga meditazione di stampo liedristico sviluppato con abile struttura polifonica tra i vari settori dell'orchestra: il contrappunto non fa certo difetto a Bruckner. L'abilità contrappuntistica si manifesta ancor più nello «scherzo» seguente. Le voci dell'orchestra si alternano, si sovrappongono, ora combaciandosi ora contrastandosi, ritmate nel tempo di tre quarti proprio dalle danze dell'alta Austria. Il «finale» è un alternarsi di brani di pacata serenità con brani di irruenza infuocata. Presentazione del disco ricca, con un buon commento in italiano di Diego Betocchi.

Gianfranco Angeleri

DISCHI/ROCK

Il favoloso Fred

Quanto sia difficile staccarsi da un cliché musicale con cui si è raggiunto il successo è facile da immaginare. Molti interpreti, anche sensibili e raffinati, tendono inevitabilmente e forse inconsapevolmente a riproporre, con leggere variazioni, il filone fortunato della loro carriera musicale. Fa notizia, quindi, l'ultimo trentatre giri di Teresa De Sio, **Africana** (Poly Gram), un disco nel quale la brava cantante napoletana mostra un aspetto musicale di sé del tutto inedito. Raggiunta la notorietà con un motivo cantato in napoletano molto brioso e vivace, la De Sio ci offre in **Africana** una musica che occhieggia al rock duro e che non ha nulla della solarità mediterranea o della musicalità partenopea. Va notato che la metà dei brani di questo ultimo ellepì sono cantati in italiano: una dimostrazione perfettamente riuscita che la De Sio non deve essere confinata nell'etichetta di cantante dialettale. Per alcuni pezzi la cantante si è avvalsa della collaborazione di un «santone» come Brian Eno, il cui apporto si sente e incide positivamente sulla qualità complessiva del prodotto.
Lenti scure, montatura bianca, capelli corti stile militar soldato: è il ritratto di Enrico Ruggeri, uno dei giovani leoni della musica leggera italiana. Ruggeri può essere paragonato a quei calciatori che sono considerati a lungo delle promesse, finché ci si rende conto che, per motivi anagrafici, la promessa o è stata mantenuta o è stata tradita. Il suo nuovo album, **Tutto scorre** (CGD), è indubbiamente ben confezionato. I brani sono tutti di buon livello e l'impegno musicale di Ruggeri è sempre notevole. Eppure la sensazione finale, dopo l'ascolto dell'album, è che manchi ancora qualcosa per fare di Enrico Ruggeri un personaggio di primissimo piano. Forse le canzoni risultano troppo dure, quasi metalliche per un orecchio mediamente avvezzo che ha bisogno, lungo un intero album, anche di momenti di distensione e di ascolto più rilassante.
Da una giovane speranza, a una vecchia gloria del passato canoro: il grande Fred Buscaglione. Per i meno giovani il nome di Fred suscita immediati ricordi piacevoli, legati ad un personaggio forse unico nella nostra storia musicale. Ora la Fonit Cetra dedica a Fred un cofanetto con tre album, dal titolo **Il favoloso Fred Buscaglione**, una ricca antologia della produzione singolarissima di questo interprete anticonformista, ricco di humour, sagace mediatore delle ansie di rinnovamento dell'Italia anni cinquanta. Riascoltando i brani contenuti negli album, ci si rende conto che Fred Buscaglione, oltre ad essere stato un fenomenale caratterista, ha avuto anche una notevole sensibilità musicale che lo ha portato a riecheggiare e a diffondere certi ritmi e certe atmosfere d'oltreoceano. Insomma, un piacevolissimo riascolto per chi ha conosciuto la voce roca e ironica di Buscaglione, e probabilmente una simpatica scoperta per chi, invece, è troppo giovane per averlo visto o ascoltato in passato.

Claudio Giovanardi

George Rodger: *«Truppe del Cameroun lasciano Douala in treno per Fort Lamy»*

Difficile, per un fotoreporter, sottrarsi al fascino di una guerra, specie se, per mestiere, vi è stato ripetutamente coinvolto. La storia della fotografia è ricchissima di casi del genere in cui esigenze di lavoro, spirito di avventura e grande spregiudicatezza hanno avuto un ruolo determinante nella creazione di tanti miti. Molti di questi fotoreporter, per finire nella leggenda, han dovuto rinunciare alla pelle. Ma non tutti.

Per esempio, George Rodger, un tranquillo fotoreporter inglese nato nel Chishire nel 1908, presente in Africa settentrionale durante l'avanzata delle truppe alleate e sbarcato poi in Italia con la divisa dell'8ª Armata britannica: ha conosciuto Robert Capa ed è stato fotografato con lui in occasione di un incontro su di una terrazza di Capri; è entrato per primo a Belsen, campo di concentramento tedesco, con la macchina fotografica, ed è suo il primo colpo d'occhio a quel vergognoso sterminio.

La guerra non ha premiato Rodger con quell'alone di eroismo che aveva invece conferito generosamente a Robert Capa, ma gli ha procurato comunque il credito necessario per far parte del gruppo fondatore della «Magnum».

Finita la seconda guerra mondiale, Rodger non ne ha cercata una di più. Ha preferito invece tornare in Africa come viaggiatore per avvicinare popoli e civiltà tanto diversi dalla sua e conoscerne la lingua, come lo Svaili e l'Urdu, quasi a voler ricostituire dentro di sé quella coscienza «umana» che in molte tragiche occasioni aveva rischiato di perdere.

La foto di questo mese appartiene al periodo africano della seconda guerra mondiale, febbraio 1941. Nessun segnale di retorica guerriera. Solo un vecchio treno a portare con sé il pesante fardello di una dolorosa emergenza.

a cura di
Piero Berengo Gardin

La BNC per gli amici ferrovieri: più che una banca

La Banca Nazionale delle Comunicazioni, ente di diritto pubblico, è l'unico istituto in grado di offrire alla clientela i servizi bancari ed assicurativi insieme.

I dipendenti delle Ferrovie dello Stato godono di condizioni di favore per le operazioni che richiedono alla Banca: la tenuta del conto corrente e il pagamento delle utenze familiari, ad esempio, sono esenti da spese; è consentito loro di effettuare prelevamenti allo scoperto sino all'importo di L. 3.000.000, se hanno richiesto l'accreditamento dello stipendio in conto; possono ottenere prestiti rimborsabili mediante trattenute mensili a ruolo o con rimesse dirette.

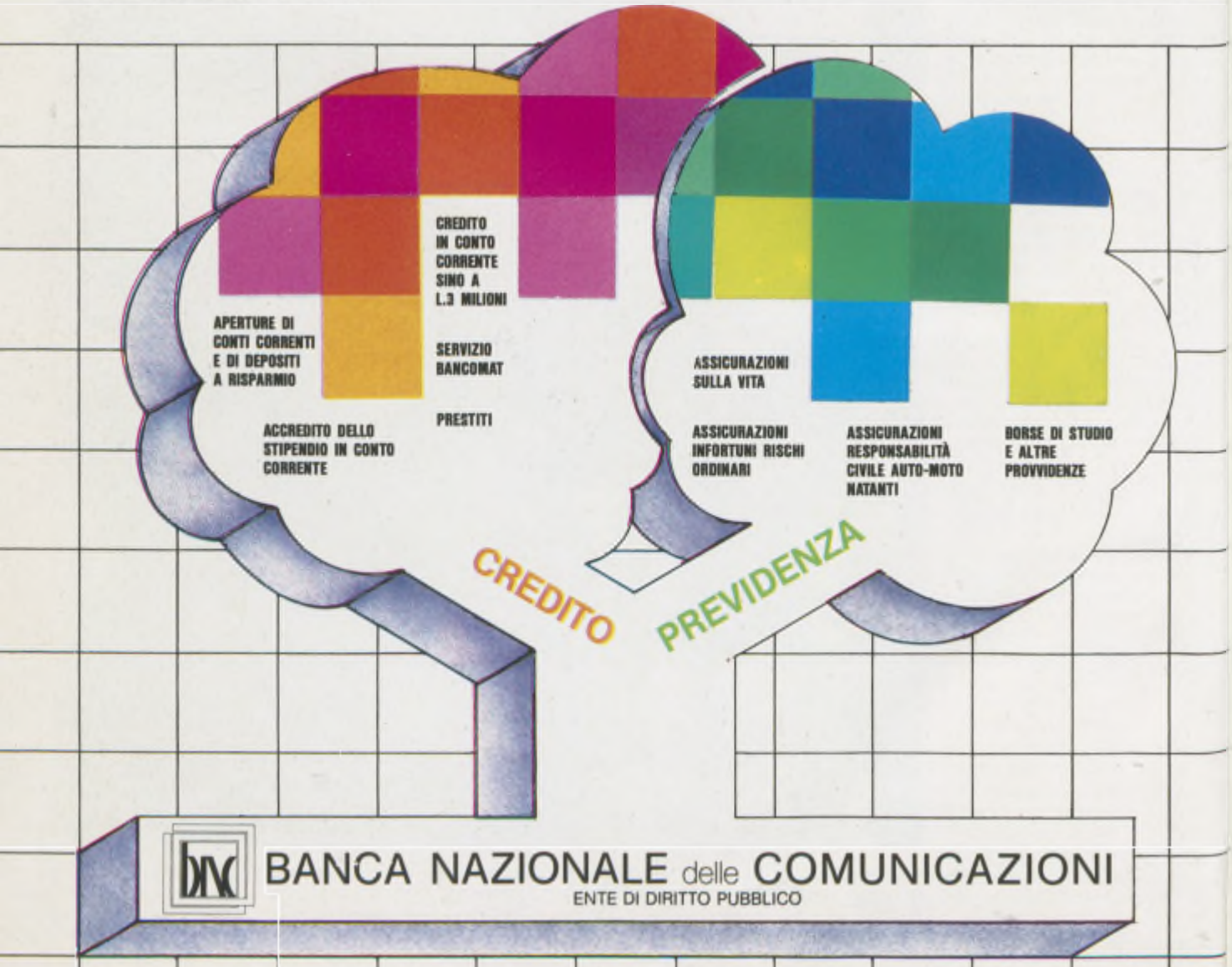
Inoltre possono avvalersi di uno qualsiasi dei 2000 sportelli automatici BANCOMAT sparsi in tutta Italia per effettuare prelevamenti dal conto, senza limitazione d'orario ed anche fuori sede, utilizzando l'apposita "carta" che la Banca rilascia su richiesta.

Tutti i titolari dei conti correnti e dei conti di deposito infine possono fruire, a richiesta, di una assicurazione contro gli infortuni con un costo modestissimo.

Le polizze di assicurazione sulla vita vengono emesse anche nelle forme indicizzate o con copertura garantita in euroscudi, e hanno diritto, tutte, alla detrazione dei relativi premi dall'imponibile fiscale.

Quanto alle polizze auto della Banca, esse rappresentano un prodotto veramente unico sul mercato, perchè sono scontate del 5,1% rispetto alle tariffe obbligatorie praticate da ogni altra compagnia e perchè sono ulteriormente agevolate nei premi relativi ai rischi accessori del furto e incendio.

I premi di tutte le polizze di assicurazione (sulla vita, contro gli infortuni e auto) sono pagabili mediante ritenute mensili a ruolo.



BANCA NAZIONALE delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO