VOCI DELLA ROTAIA

1-90 3-91

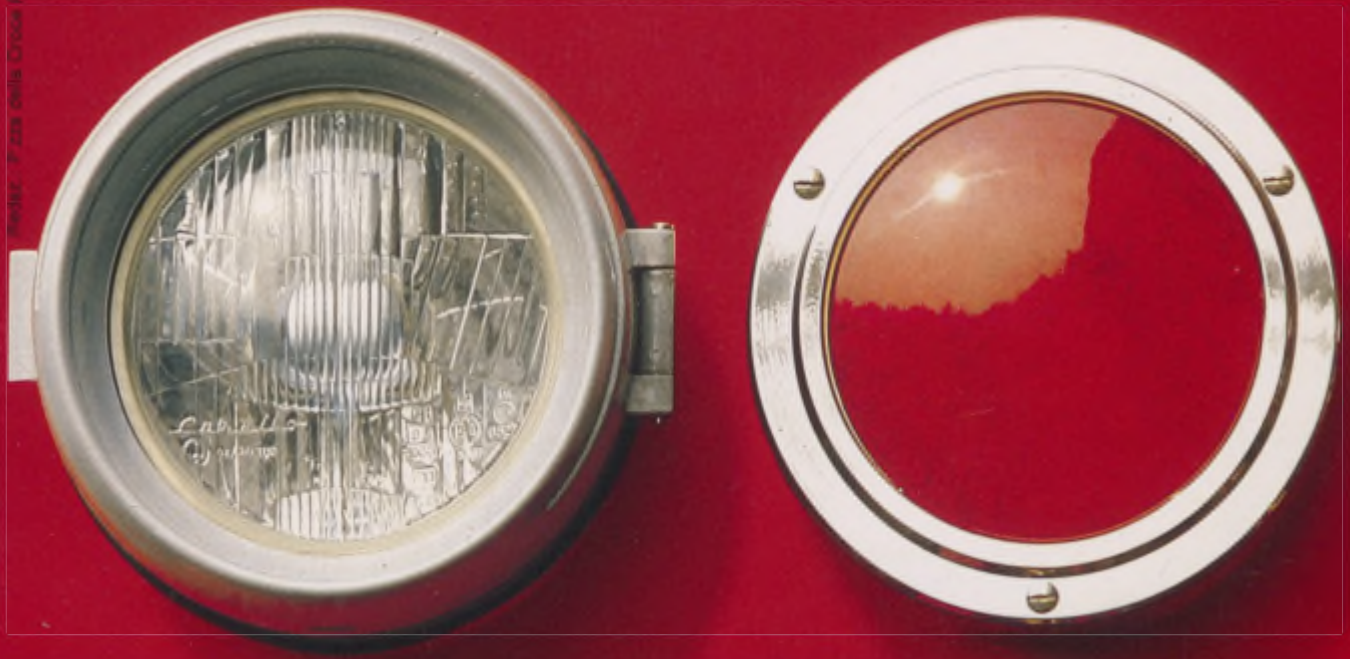
VdR

PERIODICO MENSILE
DELLE
FERROVIE DELLO STATO

n. 1 ANNO XXXIII
gennaio 1990

voci della rotaia

Un articolo del Direttore Generale: nel nuovo decennio da protagonisti ● Grandi opere: il Tunnel della Manica ● Attualità: i treni della Glasnost ● Proposte: un viaggio senza fretta



LE FERROVIE E GLI ANNI NOVANTA

Anni di Successo B.N.C.

12,546%

é il rendimento

FONDO BANCOM

nell'esercizio 1.11.88 - 31.10.89

La Banca ha fissato all' **87,5%** la partecipazione al suddetto rendimento degli assicurati con:

POLIZZE VITA

rivalutabili legate al fondo stesso per cui il rendimento retrocesso agli assicurati é del:

10,978%

BANCA NAZIONALE
delle **COMUNICAZIONI**
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BancAssicurazione.

QUESTO MESE

4 POLITICA DELL'ENTE
LA QUESTIONE FERROVIARIA

7 LETTERE

8 INTERVENTI
NEGLI ANNI '90 DA PROTAGONISTI
di Giovanni De Chiara

10 FS: ANNI NOVANTA
IL NOVECENTO IN FILA PER DIECI
di Marcello Buzzoli
14 AGENDA PER GLI ANNI '90
di Aurelio Minonne
17 FERROVIE FIN DE SIÈCLE
di Aurelio Minonne
19 ANNINOVANTA

20 ANNINOVANTA
UN TUNNEL A PORTATA D'EUROPA
di Stefano Longo

25 DICONO DI NOI
di Claudio Tanari

26 BINARI NEL MONDO
I TRENI DELLA GLASNOST
30 OSSERVATORIO
31 UN SOGNO LUNGO 16 ORE
di Patrizia Chiodi

32 ITINERARI
PER CAMPOBASSO SI PARTE
di Fulco Pratesi

36 AMICI IN PENSIONE
di G.B. Pellegrini

38 MUSEI
IL MUSEO DEI TRASPORTI DI RANCO
di Piero Muscolino

41 LAVORO E SOCIETÀ
di Sergio Rivolta Lippo

42 DALLA RETE
È PARTITO IL TRENO VERDE
di Francesco De Angelis

44 TEMPO LIBERO
CINEMA **TUTTO SCONTATO FUORCHÈ LA VITA**
di Piero Spila
46 LIBRI **IRLANDA MAGICA**
di Marina Delli Colli
47 MOSTRE **FALCE E PENNELLO**
di Anna D'Angelo
48 MUSICA **IL FAGOTTO: PROTAGONISTA MALINCONICO**
di Gianfranco Angeleri

49 UNA FOTO, UN TRENO
di Piero Berengo Gardin

STEFANO FINATESI/FOTOTECA FS

Spaccato del plastico che riproduce il tunnel sotto la Manica, attualmente in costruzione. A pag. 20 un ampio servizio.

Questo numero
è stato chiuso in tipografia
il 6 febbraio 1990

Gennaio. Un mese denso di eventi significativi per l'Ente e per le relazioni industriali in ferrovia. Discussioni, decisioni, polemiche anche vivaci. Il contratto dei dirigenti e la piattaforma nazionale. Il problema degli esuberi e l'individuazione di un coerente rapporto fra obiettivi e risorse. La «questione ferroviaria» come problema di spicco per il Paese. Da risolvere con decisione e lungimiranza. La trattativa continua e «VdR» si impegna a fornire, come sempre, un'informazione corretta e completa.

LA QUESTIONE FERROVIARIA

Gennaio '90 è stato un mese impegnativo per la politica dell'Ente, denso di scadenze, di discussioni, di polemiche vivaci per quanto riguarda le relazioni sindacali. Uno scenario in cui è emersa con chiarezza la dialettica delle diverse posizioni e dei diversi soggetti protagonisti di quella che è stata chiamata la «questione ferroviaria».

«Voci della Rotaia» non intende entrare nel merito di materie ancora oggetto di confronto e la cui definizione spetta comunque all'Ente e alle Organizzazioni sindacali, al Governo e al Parlamento; vuole però confermare il suo ruolo istituzionale di fornire un'informazione corretta e completa sui termini del dibattito in corso. In attesa di poter esprimere riflessioni più complessive e approfondite sulle questioni attualmente sul tappeto, che ci auguriamo siano risolte positivamente al più presto, ci limitiamo per il momento a ripercorrere i vari avvenimenti che si sono susseguiti nelle ultime settimane.

Il 22 dicembre scorso viene siglato dall'Amministratore Straordinario Schimberni e dalla Federazione Nazionale Dirigenti Aziende Industriali il nuovo contratto di lavoro per il personale dirigente FS, che tra l'altro prevede una serie di importanti innovazioni per quanto riguarda i principi di inquadramento nei livelli dirigenziali, la mobilità, la variazione della funzione e le condizioni per l'eventuale risoluzione del rapporto di lavoro.

I sindacati unitari chiedono di rinegoziare l'intesa per motivi di contenuto e di forma (la firma era avvenuta senza la convocazione al tavolo della trattativa di CGIL, CISL, UIL, firmatarie del contratto scaduto).

Lunedì 8 gennaio le OO.SS di categoria (CGIL, CISL, UIL e FISAFS) fanno conoscere la piattaforma rivendicativa per il contratto nazionale dei ferrovieri. Per la parte finanziaria la piattaforma prevede un aumento medio a regime (31 dicembre 1992) di 406mila lire complessive: 245mila lire di aumento tabellare, 150mila di competenze accessorie, 11mila per la riparametrazione. Nel corso di una conferenza stampa l'Ente FS comunica di non poter accogliere la piattaforma ritenendo incolmabile la distanza fra richieste e disponibilità finanziarie. L'impegno finanziario previsto è

UNA LETTERA DEL DIRETTORE GENERALE AI DIRIGENTI

Roma, 27 gennaio 1990

ari Colleghi,

la situazione di tensione determinatasi nelle relazioni sindacali mi induce ad informarvi direttamente sulla situazione.

Vi è noto il quadro istituzionale in cui si situa l'attuale confronto sindacale caratterizzato:

— dall'assenza di chiarezza sulle linee guida di riforma dell'Ente;

— dalla ancora non certa disponibilità delle risorse finanziarie destinate allo sviluppo e al risanamento dell'Ente;

— dalla mancanza di strumenti operativi che diano all'Ente la possibilità di fare ricorsi ad ammortizzatori sociali per la ristrutturazione mirata allo sviluppo.

Vi è anche noto che, su ciascuno di questi nodi, in un dialogo costante con le OO.SS., l'Ente ha avanzato, da quasi un anno, nei limiti delle sue competenze, più proposte progettuali.

Nell'ambito dell'attuale legge 210/1985 è mia convinzione che sia

fra l'altro subordinato, si precisa, all'effettiva realizzazione delle riduzioni d'organico programmate.

In riferimento al DL n° 381 del 25/11/89, l'Ente FS presenta al Ministro dei Trasporti il programma per la definizione dei fabbisogni del personale e delle relative modalità di assorbimento delle eccedenze. Il progetto prevede due vie alternative con uno stesso obiettivo: la riduzione di 28.990 unità entro il 1990. La prima via ipotizza che il provvedimento per i prepensionamenti sia approvato dal Parlamento in tempi brevi. In questo modo «13.000 lavoratori potrebbero accettare l'incentivo ad uscire volontariamente dal ciclo produttivo. A tale misura si aggiungerebbe il pensionamento naturale di 2.300 unità». Altri 2.000 ferrovieri passerebbero a nuovi settori del pubblico impiego grazie alla legge per la mobilità dei lavoratori statali. Inoltre si prevede la mobilità geografica di 4.000 lavoratori e il part-time per circa 1.500 unità. Rimarrebbero 5.500 ferrovieri per i quali si ipotizza una mobilità interna-esterna volontaria e incentivata. La seconda strada mette invece nel conto l'assenza dei prepensionamenti. Il taglio degli organici sarebbe in questo caso effettuato soprattutto con il ridimensionamento degli appalti esterni.

Contro tale impostazione del problema c'è l'immediata reazione dei sindacati che contestano sia il metodo, ritenuto «unilaterale», sia la consistenza delle cifre, considerate «prive di fondamento». Papa, segretario generale della FISAFS, rileva come il calcolo degli esuberi «sia stato determinato unilateralmente dalla dirigenza aziendale, senza alcuna contrattazione con il sindacato». Giorgio Benvenuto, segretario generale della UIL, afferma in una dichiarazione che è «un grave errore non cercare di riportare le vertenze aperte dentro un rapporto unitario e scegliere la strada di inaccettabili forzature». Secondo Arconti, segretario generale della CISL-FIT, i 30mila esuberi stimati dall'Ente si «riferiscono ad esigenze di ripiano del bilancio aziendale, e non ai modelli organizzativi del servizio». Del Turco, segretario generale aggiunto della CGIL, in un'altra dichiarazione afferma che il vero problema è «rintracciare attraverso un rapporto corretto con l'Amministratore Straordinario, con il Governo e il Parlamento, una serie di ammortizzatori sociali che consentano di affrontare anche il tema delle eccedenze». La decisa opposizione dei Sindacati viene anche ribadita dalla proclamazione di uno sciopero nazionale per il 7 febbraio, che va ad aggiungersi alla serie di agitazioni e interruzioni del lavoro promosse dai COBAS dei macchinisti per la loro vertenza.

Il Ministro Bernini interviene nella questione dichiarando che lo sfoltimento degli organici dovrà avvenire comunque senza traumi e con il solo ricorso ai prepensionamenti e agli altri strumenti previsti dalla legge (mobilità esterna, part-time ecc.). In particolare, il Ministro si impegna in un incontro con i Sindacati per una rapida approvazione del disegno di legge sui prepensionamenti.

La posizione ufficiale dell'Ente viene precisata dall'Amministratore Straordinario nel corso dell'audizione alla Commissione Trasporti della Camera il 1° febbraio. Durante l'audizione, Schimberni dichiara fra l'altro che «nessuno ha mai pensato a licenziamenti». «Intendo ripetere — dice l'Amministratore Straordinario — che l'Ente FS è pronto ad avviare il confronto con le organizzazioni sindacali sul merito delle proposte avanzate, al fine di raggiungere in tempi brevi un accordo che possa consentire di varare consensualmente iniziative coerenti con un programma di risanamento e sviluppo delle ferrovie italiane».

La notte del 6 febbraio viene raggiunta un'intesa fra Ente e OO.SS. di «categoria, secondo la quale si stabilisce, fra l'altro, che la determinazione dei fabbisogni organici sarà contestuale alla trattativa per il contratto nazionale, di cui si afferma la «praticabilità nel quadro delle risorse disponibili». Di conseguenza, i Sindacati revocano lo sciopero generale.

Nel momento in cui questo numero di «Voci» va in stampa la situazione evolve positivamente. È comunque chiara, al di là dell'esito della trattativa, l'urgenza ormai indifferibile della «questione ferroviaria», che va affrontata, sul piano istituzionale, con decisione e lungimiranza.

In tale direzione si pone anche la lettera del Direttore Generale De Chiara ai dirigenti FS (pubblicata in questa pagina).

---

comunque possibile operare:

— nella trasparenza del sistema degli appalti, già avviata con determinazione;

— nella creazione di un gruppo dirigente forte della propria professionalità e dello spirito di squadra;

— nella «riforma del lavoro», legata al riassetto organizzativo (finalizzazione delle risorse agli obiettivi) e da un'aggiornata articolazione del contratto (adeguare il più possibile il salario alla professionalità e alla produttività).

Questi obiettivi sono alla nostra portata, sul tavolo delle relazioni industriali: per la loro realizzazione abbiamo già percorso, con le Federazioni unitarie dei trasporti, un consistente tratto di strada comune.

I segnali, pur impegnati, che ci vengono dalle Organizzazioni Sindacali, non sembrano, per ora, armonici con il quadro globale e con le relative urgenze.

L'Ente ha già dichiarato il suo impegno a prevedere due soli contratti: uno per i dirigenti e uno per l'altro personale, ma, non può condividere incertezze su punti vitali quali la natura e i tempi del processo che dobbiamo gestire.

La distanza fra l'Ente e le OO.SS. non è incolmabile, sono certo che i responsabili delle OO.SS. troveranno nella loro esperienza e nel loro attaccamento sincero alle sorti dell'Ente, la volontà di svolgere azioni positive per rendere più agevole il cammino che ci attende, pur nelle oggettive difficoltà del quadro sopra indicato.

Spetta a noi, dirigenti dell'Ente, agire con serenità e fermezza, per ingenerare, come educatori e diffusori di informazioni, tre certezze semplici:

1) che la crisi è grave;

2) che abbiamo la possibilità di uscirne se guarderemo in faccia e gestiremo professionalmente un processo delicato e difficile;

3) che una parte del cambiamento è già avvenuta, *ma ancora c'è molto da fare per offrire al Paese un servizio adeguato.*

Abbiate la certezza che l'Amministratore Straordinario ed io siamo, in questa fase difficile, insieme con voi.

Con i migliori saluti

Giovanni De Chiara

VI PRESENTIAMO L'ULTIMO TRENO PER ARRIVARE PRIMA.

Davanti ad una delle reti ferroviarie più tortuose e articolate come quella italiana, c'è finalmente chi punta diritto al successo: il nuovo ETR 450, elettrotreno ad assetto variabile ad alta velocità, prodotto dalla Fiat Ferroviaria. L'assetto variabile, cioè la possibilità di inclinare le casse verso l'interno delle curve, è il mezzo che consente all'ETR 450 di mantenere una velocità elevata anche in curva e di ottenere un incremento della velocità commerciale del 15-25% sugli attuali e complessi tracciati senza onerosi interventi sulle infrastrutture. L'alta velocità che l'ETR può raggiungere, fino a 250 km/h., è invece permessa dall'alleggerimento generale del treno, dall'aumento delle prestazioni di accelerazione e frenatura, oltre che dall'applicazione delle più avanzate tecnologie e del know-how della Fiat Ferroviaria. Ma velocità e prestazioni viaggiano insieme a comfort e sicurezza: l'ETR 450 offre ai suoi passeggeri aria condizionata, sedili reclinabili e ruotanti, alto isolamento termico ed acustico. Un piacere che, tuttavia, dura soltanto 3 ore e 55 minuti: il tempo impiegato dai primi ETR 450 entrati in servizio dal 1988 sulla tratta Milano-Roma.

FiatFerroviaria

I NOSTRI CASELLI

Gentile Redazione di VdR chi vi scrive ha svolto l'attività di guardiano ed è tuttora titolare di un casello FS. Da poco meno di un anno il passaggio a livello, come previsto nell'ambito dei progetti per il risanamento dell'Ente, è stato automatizzato con la conseguente e frustrante soppressione di altri posti lavoro.

Accingendomi, tra non molto, a presentare domanda di pensionamento, desidererei venire a conoscenza, in materia di legge e di prospettive dell'Ente, quali siano le disposizioni riguardo i caselli a p.l. resi inutili ai fini della circolazione dei treni. Dato che mio nonno, mio padre, alcuni fratelli, ed io stesso per oltre vent'anni, ne siamo stati i titolari, per la nostra famiglia — presente da circa un secolo nell'abitato — rappresenterebbe motivo di grossa soddisfazione, nonchè di rivendicazione, poterne concorrere nel possesso; anche se, e ne siamo tristemente convinti, ciò non riuscirà a lenire i gravi danni, sul piano morale ed occupazionale, che tali provvedimenti restrittivi stanno inducendo nei confronti della nostra categoria.

Far subire un'ulteriore violenza a chi da generazioni ha servito umilmente le FS credendoci fino all'ultimo, non Vi sembrerebbe troppo dequalificante per la nuova immagine dell'Ente?

Bruno Angeletti

Pur comprendendo lo stato di oggettivo disagio del nostro lettore, ferroviere di varie generazioni, sembra francamente eccessivo parlare di «ulteriore violenza» a proposito di materie che sono comunque regolate dalla legge. In ogni caso abbiamo girato la lettera del sig. Angeletti alla competente Direzione Compartimentale di Roma, che ci ha fornito la seguente risposta.

«Le domande di assegnazione dei caselli ferroviari, a titolo locativo, vengono preventivamente sottoposte all'attenzione dell'Ufficio Organizzazione il quale ne verifica le connessioni con le esigenze di servizio; in caso contrario i caselli stessi possono essere locati da questo Ufficio a coloro che ne abbiano fatto richiesta, siano essi ferrovieri o privati.

Si comunica, infine, che la normativa attualmente in vigore ancora non consente l'alienazione dei caselli ferroviari».

IL FERROVIERE E LA MOTO

Cara «VdR», sono un operaio dell'Armamento in forza presso il 18° Tronco Lavori di La Spezia e con questa lettera voglio esprimere la mia amarezza per un pessimo servizio offertomi dalla nostra amministrazione.

Quest'estate, di ritorno dalla Calabria con la mia moto, un guasto mi ha costretto a fermarmi nei pressi di Civitavecchia. L'unico mezzo per tornare a casa era il treno, sia per me e mia moglie, sia per la moto. Sono andato presso il Deposito Bagagli di quella stazione per la spedizione e ho sbrigato tutte le pratiche, fino a quando una gentile collega mi ha fatto firmare il talloncino con cui prendevo visione del regolamento.

La moto arrivò puntuale quattro giorni dopo, ma in condizioni pietose. Ferma per un guasto di circa 250.000 lire, ho dovuto spendere più di 600.000 lire per i danni alla carrozzeria.

Ora, cara VdR, mi chiedo e ti chiedo, calandomi nelle vesti di un utente o cliente, come si dice oggi, se questo è un bel modo di vendere un servizio a chi paga, e profumatamente. Scrivo questa lettera proprio in un momento in cui io e altri miei colleghi del Compartimento di Genova seguiamo le lezioni su quella che hanno chiamato «cultura d'impresa», in cui tutto il personale ferroviario dovrebbe imparare a «vendere» il nostro servizio al cliente che lo compra. Se io questa estate avessi comprato questo servizio ed in futuro, non si sa mai, ne avessi di nuovo bisogno, pensi che lo ricomprerei?

Porgo i miei saluti a tutta la redazione e a tutti i colleghi, compresi quelli che hanno «dolcemente» spedito la mia moto.

Claudio Olmi - La Spezia

La questione posta dal nostro lettore è quanto mai delicata e, sia pure nella sua esemplarità (ci auguriamo che si tratti di un caso isolato e particolarmente sfortunato), tocca un punto addirittura «strategico» per la riqualificazione complessiva del servizio ferroviario. E ci riferiamo, evidentemente, al coinvolgimento diretto dei ferrovieri. Il lettore accenna alla «cultura d'impresa», noi, come VdR, abbiamo inaugurato una serie di inchieste sul cosiddetto «progetto qualità». Sono cose diverse ma complementari, attorno alle quali si deve costruire un modo nuovo e più proficuo di lavorare in (e per la) ferrovia. Un modo di operare che deve riguardare le grandi scelte, ma anche i piccoli e importanti atti quotidiani compiuti da noi tutti, da chi lavora dietro uno sportello o una scrivania, al telefono o al video di un computer, alla guida di una locomotiva o a un deposito bagagli.

UNA RISPOSTA PER I LAUREATI

Il mese scorso avevamo pubblicato la lettera della dott.ssa Gigliola Porretta che sollevava la questione della non sempre positiva utilizzazione della professionalità del personale laureato nell'ambito delle Imprese. Avevamo risposto dicendo, tra l'altro, che il quesito era stato sottoposto all'attenzione del Dipartimento Organizzazione. Questa la risposta a firma del Direttore del Dipartimento Organizzazione.

«Si premette che il fenomeno lamentato, strettamente legato all'elevatissimo grado di scolarizzazione del personale ferroviario, investe, oltre il settore degli Uffici, anche quello dell'esercizio. È evidente, quindi, l'impossibilità di procedere ad inquadramenti in massa di personale laureato nei profili dell'ex carriera direttiva, anche in considerazione del fatto che provvedimenti automatici legati al semplice possesso del titolo di studio risultano inconciliabili con una gestione delle risorse umane realmente meritocratica.

Attualmente, peraltro, è pur vero che la normativa contrattuale non consente un reale adeguamento delle capacità/aspirazioni alle esigenze aziendali. Pertanto, essendo comunque interesse dell'Ente la valorizzazione delle proprie risorse umane, sono allo studio, in vista del prossimo rinnovo contrattuale, strumenti che consentano di raggiungere l'obiettivo di una più proficua utilizzazione del personale, finalizzata ad un migliore inserimento lavorativo e ad una più elevata qualità del servizio».

FERIE E CURE TERMALI

Spett. Redazione, sono un applicato del Compartimento di Palermo e mi permetto di disturbarvi per un quesito che mi sta particolarmente a cuore.

Nella circolare della Direzione Generale del 29/12/83 Progr. 886 Arg. 9.5 si dice che tra le cure termali e i congedi ordinari deve intercorrere un intervallo di almeno 15 giorni. Ora mi domando se questa frase debba interpretarsi nel senso che è vietato usufruire anche solo di mezza giornata di congedo al personale che ha programmato un periodo di assenza per cure, sia 15 giorni prima che 15 giorni dopo essersi assentato per le cure suddette.

Spero di essermi spiegato chiaramente e vi ringrazio.

Giuseppe De Lisi

Effettivamente, allo stato attuale la normativa aziendale prevede che tra periodi concessi al lavoratore per cure termali e le ferie debba intercorrere un intervallo minimo di 15 giorni.

Tuttavia, il Dipartimento Organizzazione, da noi interessato, ha comunicato che la questione sollevata è meritevole di approfondimento, e che la stessa sarà portata all'attenzione delle Organizzazioni Sindacali, in sede di trattativa per il rinnovo contrattuale.

NEGLI ANNI '90 DA PROTAGONISTI

Gli anni novanta pongono al trasporto pubblico una sfida forse decisiva, ma offrono anche le condizioni per superarla positivamente. Di fronte alle difficoltà degli altri modi di trasporto e alle emergenze economiche, sociali ed ecologiche con cui bisogna fare i conti, tutti concordano sulla necessità di rivitalizzare e rendere più competitiva la ferrovia. Il ruolo delle FS in un'Europa che riduce le sue distanze e apre nuove possibilità alle risorse nazionali

di GIOVANNI DE CHIARA

I grandi avvenimenti che hanno contrassegnato il passaggio al nuovo decennio hanno reso, se possibile, ancora più vitale il problema delle comunicazioni. Nel momento in cui eventi addirittura epocali modificano scenari politici e geografici, riavvicinano popoli e paesi, delineano nuovi mercati e possibilità, il sistema delle comunicazioni deve certamente poter far fronte alle mutate situazioni, ma deve anche fare qualcosa di più: assumere un ruolo propulsivo con le sue innovazioni tecnologiche, i programmi di sviluppo, le importanti esperienze acquisite proprio nel campo della collaborazione internazionale, le vaste potenzialità ancora inespresse. È un'occasione irripetibile che le classi politiche di tutti i paesi si trovano ad affrontare, ma che coinvolge direttamente anche i vari modi del trasporto di massa. Io credo che sia opportuno e realistico collegare a questo contesto anche il nostro obiettivo di far compiere al sistema ferroviario nazionale un decisivo salto qualitativo in termini di efficienza e competitività. In caso contrario, in un mondo e in un mercato in così rapida evoluzione, rischieremmo davvero un'emarginazione che potrebbe essere irreversibile. Al giro di boa degli anni novanta bisogna riconoscere che molti dei problemi aperti nelle ferrovie italiane (dal piano degli investimenti alle delicate questioni dell'assetto istituzionale dell'Ente) risultano ancora irrisolti. Eppure, non stiamo vivendo uno stato di impasse. A mio parere, il 1989, pur con tutte le difficoltà e le emergenze affrontate, è stato un anno per molti aspetti positivo, non solo per i risultati conseguiti (in termini di traffico, di qualità del servizio, di recupero di credibilità), ma soprattutto per alcune significative conferme ottenute. Innanzitutto è stata unanimamente riaffermata nel paese l'esigenza di procedere senza più indugi a un profondo processo di riorganizzazione e rilancio delle ferrovie. In secondo luogo sono stati evidenziati, sulla base dei risultati di cui si è detto e su linee di tendenza verificate, vasti margini di recupero per il nostro sistema ferroviario, sui quali per la verità noi non avevamo mai dubitato, anche nei momenti più difficili, quando perplessità e sottovalutazioni ci hanno troppo a lungo penalizzato e condizionato.

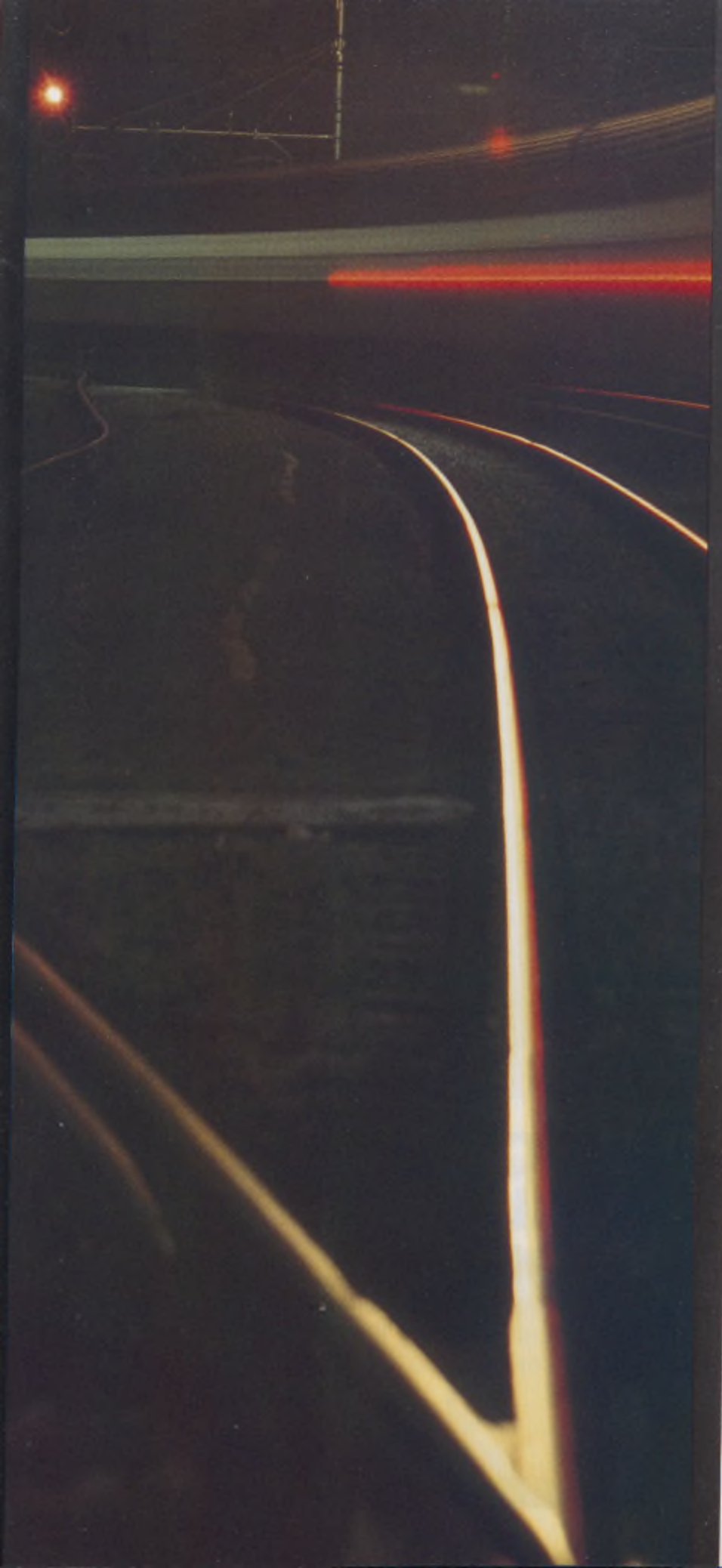
Ma in un anno in cui è stato messo in discussione il modo stesso di operare nelle (e per le) ferrovie, c'è stata la generale e responsabile risposta della stragrande maggioranza dei ferrovieri, una categoria che ancora una volta ha dimostrato di essere il pilastro portante per ogni progetto di rilancio, per ogni strategia di rinnovamento. Io non dimentico che è grazie al livello di professionalità dei ferrovieri italiani, al loro impegno e al loro spirito di sacrificio, se, anche in presenza di obiettive difficoltà strutturali, su alcune linee fondamentali della rete riusciamo a produrre, in Europa, il maggior numero di unità di traffico/Km. È quindi da questo patrimonio umano e professionale, dall'affidabilità di un sistema che complessivamente ha mostrato di saper reagire a molteplici avversità, che noi dobbiamo partire per edificare la ferrovia del domani, che dovrà certamente essere gestita con criteri diversi, più aperti verso l'esterno, più permeabili alla domanda che emergerà dalle nuove situazioni di mercato, più attenti alle regole economiche e alle leggi della competitività.

È indubbio che gli anni novanta pongono al trasporto pubblico, visto nella sua complessità e articolazione, una sfida forse decisiva, ma è altrettanto vero che esistono le condizioni per superarla positivamente. È una fiducia che non mi pare venata da eccessivo ottimismo, poiché si fonda non solo sulla consapevolezza delle nostre possibilità, ma anche sugli eloquenti segnali che la realtà ci offre ormai quotidianamente. Da un lato, il sistema della motorizzazione privata ha più volte mostrato di essere vicino al collasso; la saturazione del traffico aereo ha posto in luce limiti ed emergenze. Dall'altro, le richieste sempre più insistenti di raddoppi autostradali, di camionali, di isole pedonali, piani di traffico e parcheggio per le città, sono tentativi di risposta a una catastrofe economica, ecologica e sociale di dimensioni ancora incalcolate. È in questo quadro che, alle soglie del 2000, tutti hanno riscoperto le caratteristiche e le peculiarità del treno e la necessità ormai irrinunciabile di rivitalizzarlo e renderlo sempre più competitivo in termini di velocità, comfort, sicurezza, economicità, rispetto dell'ambiente e del territorio.

Di fronte a questa nuova fase storica del trasporto su rotaia, le Ferrovie italiane non possono certo sottrarsi al loro compito, ma anzi devono moltiplicare i loro sforzi per recuperare ritardi e superare le difficoltà tuttora presenti.

Anche il Sindacato, ne sono certo, al di là degli spunti dialettici sulle varie problematiche attinenti la gestione e lo sviluppo, contribuiranno, come hanno fatto nello scorso anno, in modo determinante all'affermazione del trasporto su ferro nell'interesse dei ferrovieri, dell'Ente e della collettività nazionale.

Sono molteplici gli impegni che ci attendono nei prossimi anni, molti dei quali per la verità sono già ampiamente delineati nei piani di ristrutturazione e sviluppo approntati dall'Ente FS e ora all'esame del Parlamento. I contenuti sono noti: si tratta di migliorare adeguatamente la qualità del servizio offerto e di realizzare il risanamento economico attraverso l'aumento dei volumi di traffico e della produttività, la riduzione dei costi, l'eliminazione di sprechi e



GIANFRANCO GIOVAGNOLI/FOTOTECA FS

inefficienze. Sarebbe lungo ora soffermarsi sui vari punti, ma vorrei citare almeno i previsti programmi di investimento per il Mezzogiorno, proprio perché su questi ci sono state alcune critiche e incomprensioni. In realtà si tratta di investimenti importanti, finalizzati ad aumentare la capacità di traffico delle linee meridionali, in particolare nel segmento delle merci, a rendere più fluido il servizio sulle dorsali principali Nord-Sud, a potenziare i collegamenti trasversali, a diminuire i tempi di percorrenza complessivi adeguandoli agli standard nazionali. È un impegno di notevoli dimensioni, soprattutto se si considera che il grado di sviluppo della rete meridionale non si misura solo sull'entità delle risorse finanziarie impiegate, ma nel complesso degli interventi mirati al recupero di efficienza e redditività dell'intero sistema ferroviario nazionale. Questa è l'autentica sfida degli anni novanta che dobbiamo vincere tutti insieme: una sempre maggiore integrazione fra sistema produttivo meridionale e tessuto socio-economico nazionale. Ed è in questo quadro che vanno analizzati anche gli altri interventi previsti per l'adeguamento tecnologico delle strutture, il potenziamento e la ristrutturazione delle linee di valico, la velocizzazione della rete.

Nel momento in cui l'Europa riduce sempre più le proprie distanze e apre possibilità impensate nello scambio e nell'impiego delle rispettive risorse nazionali, compito prioritario delle ferrovie è coadiuvare questo grande processo di integrazione rispettando coerentemente gli obiettivi previsti e cercando di annullare il divario ancora esistente fra regioni e aree del nostro paese.

Tra gli impegni all'ordine del giorno particolare rilievo hanno i programmi per il Mezzogiorno. L'obiettivo è una sempre maggiore integrazione fra sistema produttivo meridionale ed economia nazionale.

Rinchiudere un secolo in una formula è riduttivo e, al tempo stesso, arbitrario. Il Settecento non fu soltanto il secolo dei lumi; così come il Seicento non si esaurì nel barocco e nel marinismo. E il marchio che si vorrebbe imporre all'Ottocento, *le siècle stupide*, non trova giustificazione, neppure in termini di parodia giocosa o dissacratoria.

Ancor più temerario sarebbe ricercare uno schema, uno slogan, una cifra da assegnare al Novecento. Giunto all'ultimo scorcio, il nostro secolo ci offre, nel bene e nel male, un quadro talmente complesso, vario e contraddittorio da sottrarsi a qualsiasi definizione.

I fatti davvero straordinari di questi ultimi mesi sembrano segnare la sconfitta delle dittature e del modello di Stato a partito unico. Sul piano interno ed internazionale si fa strada una disponibilità al dialogo tanto più confortante se si tiene conto che dalla sorda ottusità e dalla intransigenza ideologica sono nate posizioni di dogmatismo e di fanatismo che hanno originato lutti e rovine.

Siamo entrati negli anni Novanta e ci incamminiamo verso il Duemila. È venuto il momento, se non di tracciare un bilancio, di ricapitolare gli avvenimenti più significativi dagli inizi del secolo ad oggi. L'accelerazione storica che contraddistingue la nostra civiltà fa di un decennio un'«epoca». Per questo, abbiamo scelto di suddividere per cicli decennali il nostro compendio.

L'inizio del Novecento è caratterizzato da un impetuoso sviluppo industriale. Nata nel 1899, la Fiat è in ordine di tempo la prima fabbrica della penisola. Ma nel 1904 ce ne sono già sette e nel 1906 settanta. Nel primo decennio del Novecento, la produzione dell'acciaio aumenta di dodici volte; da 19.000 tonnellate a 250.000. Alle commesse militari, si aggiungono quelle per le ferrovie, nazionalizzate nel 1905. L'illuminazione elettrica si va diffondendo. Circolano i primi automobili. La borghesia più facoltosa scopre il piacere delle vacanze e soggiorna a Viareggio, a Venezia o a Posillipo.

Dieci anni fino al duemila. L'avvio degli anni novanta è stato contrassegnato da eventi straordinari, destinati a fare di quest'ultimo decennio un'«epoca». Ma a guardare indietro nella storia non c'è stato un periodo

IL NOVECENTO IN FILA PER DIECI

che non sia stato significativo. Guerre, rivoluzioni, dittature; ma anche illuminazione elettrica, automobili, benessere. Miracoli economici, si è detto. Nel '68 gli studenti protestano e il primo uomo sbarca sulla luna. Poi il riflusso, le stragi, le trame. Messi in fila, decennio per decennio, 90 anni eccezionali.

di MARCELLO BUZZOLI

1891: nasce la Federazione Italiana Litografi, il cui emblema viene raffigurato in un prezioso arazzo. 1912: la pubblicità si fa strada e l'industria calzaturiera tedesca Salamander commissiona a Ernst Deusch la promozione del prodotto.

1928: ultime elezioni libere in Germania prima dell'avvento nazista. Dai manifesti elettorali del Partito Comunista, sullo sfondo delle ciminiere delle fabbriche, Lenin indica la strada del futuro

Al centro della scena politica, Giovanni Giolitti persegue un grande progetto: inserire nello Stato le nascenti forze operaie, realizzando una conciliazione (oggi diremmo un «compromesso») tra le istanze socialiste e l'ala liberale più avanzata. Il disegno di Giolitti non va in porto, perché i ceti operai, insoddisfatti della propria condizione, si orientano verso la corrente estremista del partito socialista, che ha trovato una legittimazione culturale in George Sorel. L'apostolo di una nuova società da edificare con la violenza sulle rovine dello Stato parlamentare e della borghesia. Giolitti è attaccato anche da destra. I nazionalisti, sotto la guida di Enrico Corradini, agitano il mito dello Stato forte. Il fascino estetico della guerra trova un cantore di eccezione in D'Annunzio e, con altro accento, in Marinetti. Nel 1911, le truppe italiane sbarcano a Tripoli, occupando Bengasi ed Homs. La Turchia riconosce al nostro Paese il possesso della Libia.

Il decennio 1910-1920 è dominato dalla prima guerra mondiale e dalla Rivoluzione d'ottobre in Russia.

Nel luglio 1914, l'erede al trono di Austria-Ungheria, l'arciduca Francesco

IL NOVECENTO IN FILA PER DIECI

Ferdinando d'Asburgo, è ucciso a Sarajevo dallo studente nazionalista serbo Gavril Princip. Il crimine, che l'Austria imputa alla Serbia, è la ragione occasionale del conflitto. Ma quali sono le ragioni profonde? Nella *Storia d'Europa nel secolo decimonono*, Benedetto Croce scrive che la guerra si accese *«in quel punto d'Europa dove insieme si agitavano confusi bisogni di libertà nazionale e tendenze nazionalistiche; dove contendevano di supremazia imperialismo austriaco e imperialismo russo; e, accesasi, si dilatò a incendio universale. Tutti, volenti o nolenti, vi furono tirati dentro, non potendo resistere alle forze scatenate»*. Nel presupposto, assolutamente erroneo, di un imminente epilogo delle ostilità, l'Italia (presidente del Consiglio, Salandra) nel maggio 1915 entra in guerra a fianco delle potenze dell'Intesa. Invece il conflitto si protrae ancora per tre anni e soltanto nel 1918, con un esoso prezzo di sangue, il nostro Paese raggiungerà le frontiere naturali. La logica degli egoismi nazionali, e della punizione da infliggere ai vinti, guida le decisioni della Conferenza della pace di Versailles. Decisioni che porteranno ad un assetto del nostro Continente foriero di nuovi conflitti fratricidi. L'idea di addivenire ad una Unione europea, ad una Confederazione di Stati è lontanissima.

In Russia la rivoluzione, già latente per le condizioni di miseria e di oppressione in cui versava il popolo, comincia a manifestarsi apertamente a causa dell'andamento sfavorevole della guerra. Dopo l'abdicazione dello zar Nicola II si addiviene ad un Governo provvisorio di indirizzo moderato. Ma poi ha il sopravvento Lenin che dà inizio alla rivoluzione armata. Rovesciato il Governo provvisorio, si costituisce il primo Governo sovietico con il Consiglio dei Commissari del popolo di cui è eletto presidente lo stesso Lenin. Comincia l'opera di smantellamento dell'economia del Paese con la confisca delle terre ai grandi latifondisti, la nazionalizzazione delle aziende più importanti, la lotta contro i kulak e la sostituzione dello Stato alla gerenza privata. Nel suo recente libro *Il mistero di Lenin*, Enzo Bettiza afferma che il grande rivoluzionario russo, nell'edificare il nuovo Stato, parte per l'ignoto, con la sola certezza che il comunismo doveva negare il capitalismo. *«Bisognava azzerare l'esistente, che d'altronde agonizzava per conto proprio, e fabbricare volontaristicamente, sopra le sue macerie, un esistente capovolto che però doveva nascere da zero, non sapeva bene quale forma avrebbe assunto (...). Comincerà a cristallizzarsi allora nei suoi essenziali elementi costitutivi, il codice genetico di un mondo ricostruito alla rovescia che Stalin più tardi perpetuerà per ulteriori decenni col sostegno efficace di quell'estetica della menzogna che sarà l'ideologia sovietica. Nel conflitto letale e tutt'altro che dialettico tra quella non realtà alternativa e la realtà, fermenterà il seme dei massacri epici che il bolscevismo, in nome di un'umanità immaginata, perpetuerà poi ai danni dell'umanità vera, in Russia e altrove, fino ai nostri giorni»*.

Ma, per procedere con ordine, dobbiamo ora tornare al decennio 1920-1930, che è dominato dall'avvento e dal consolidarsi del fascismo. Le circostanze del primo dopoguerra (reducismo, scioperi a catena, debolezza della democrazia, timore della borghesia per il bolscevismo) favoriscono Mussolini che può presentarsi come rivoluzionario e, al tempo stesso, come restauratore dell'ordine e della legalità. Nell'ottobre 1922 il re gli affida la presidenza di un Governo di coalizione che in Parlamento ottiene la fiducia (e i pieni poteri) con una maggioranza schiacciante. Votano a favore uomini come Benedetto Croce, Vittorio Emanuele Orlando, Alcide De Gasperi, Ivanoe Bonomi, Luigi Albertini e tanti altri. Nel 1923 è ancora una volta il Parlamento che approva la nuova legge elettorale che concede alla lista di maggioranza relativa i due terzi dei seggi. La vecchia classe dirigente non si accorge che, nel tentativo di «costituzionalizzare» il fascismo, si sta suicidando. La lista fascista (il «listone») conquista il 65% dei voti. Il deputato socialista Matteotti, che denuncia le violenze e i brogli elettorali, viene rapito ed ucciso (giugno 1924). I rappresentanti dell'opposizione abbandonano allora il Parlamento. Gesto nobile sul piano morale, ma privo di efficacia sul piano politico. Mussolini ha mano libera ed instaura la dittatura.

Ma, al di là dei singoli avvenimenti, qual è il significato del fascismo? Le interpretazioni di studiosi autorevoli ed imparziali non mancano. Una delle diagnosi più penetranti è quella dello storico Paolo Spriano. Il fascismo *«fu il regno della parola che si immaginava capace di trasformarsi in realtà; magnificò le virtù dell'intuizione e dell'improvvisazione; teorizzò che l'azione fosse la cultura che si attua (...). La semplificazione ideale di ogni rapporto e di ogni problema portò, come notava Eugenio Garin, all'illusione che l'incarnazione del verbo si ripetesse magicamente pronunciando una formula (...). Lo stesso Mussolini alimentava il mito di se stesso con un processo crescente di identificazione in esso. Esemplare la confessione che egli fa ad Emil Ludwig: lo scrittore gli chiede se egli si fosse sentito più artista o più profeta quando si accingeva alla presa del potere e il duce gli risponde: artista»*.

Con la conquista dell'Etiopia, e l'instaura-

Se l'800 è contadino, il 900 è operaio. A inizio secolo nasce a Torino la FIAT, prima fabbrica della penisola. La fatica dell'uomo entra nell'obiettivo di un anonimo fotografo dell'epoca.

L'automobile è il nuovo mito degli italiani. Nel '34 la più amata è la Balilla, simbolo di emancipazione per molte donne dell'epoca. Per la FIAT, Dudovich la vede così.

zione in Spagna del falangismo, il regime è al vertice della sua potenza e della sua gloria. Siamo giunti al decennio 1930 -1940.

Gli italiani inclinano alla spensieratezza. Acquistano a rate l'automobile (la famosa «Balilla») e si concedono sane evasioni domenicali, del tutto ignari della catastrofe incombente. L'alleanza dell'Italia con la Germania nazista viene formalizzata con il Patto di Acciaio (maggio 1939). A parere di alcuni storici, non esistevano vere affinità tra il nazismo e il fascismo. Il De Felice parla di differenze profonde, anzi «enormi», sia ideologicamente che moralmente. Egli dice che erano «due mondi assolutamente diversi» e che l'alleanza del 1939 poteva essere evitata. Non fu così, e si scatenò una guerra atroce che terminò soltanto nel 1945 con la morte di Mussolini e di Hitler.

E veniamo al dopoguerra. Il referendum del 2 giugno 1946 segna la fine della monarchia e la nascita della repubblica. Le elezioni per l'Assemblea costituente vedono il successo della Democrazia cristiana (35% dei voti) e l'affermazione del partito socialista (21%) e del partito comunista (19%). Seguono, sensibilmente distaccate, altre formazioni. Il partito liberale, che ha dominato la scena politica del prefascismo, è ridotto al lumicino. Intanto è cominciata la ricostruzione. Gli italiani vogliono dimenticare le sofferenze della guerra, hanno una gran voglia di lavorare e in soli tre anni (1946-1948) riescono a rimettere in piedi un Paese distrutto. Segue il decennio 1948-1958 che è stato chiamato dell'«accumulazione». Prezzi stabili, consumi privati e pubblici molto contenuti, conflittualità sindacale minima. Si consolidano i grandi gruppi industriali, la Fiat, l'Eni, la Montecatini, l'Olivetti, la Falck, ecc. Crescono gli investimenti e le esportazioni. Gli italiani credono di poter guardare con fiducia alle prospettive del mercato europeo comune (MEC) che viene istituito il 25 marzo 1957 con la firma dei Trattati di Roma. Siamo ormai agli anni Sessanta e al miracolo economico italiano. In cinque anni, dal 1959 al 1963, il prodotto nazionale aumenta del 38%. Le nostre esportazioni, nell'ambito del MEC, passano da 600 a 1800 milioni di dollari. I salari salgono del 70%. Chilometri e chilometri di asfalto tracciano le nuove autostrade che si affollano di automobili. Tre milioni di contadini disertano le campagne e risalgono la penisola, dirigendosi a Torino, a Milano, a Genova. Trovano il posto in fabbrica, ma non trovano la casa e debbono adattarsi nelle soffitte e nelle baracche. Ma da ogni baracca spunta un'antenna. La televisione, che negli anni Cinquanta era il privilegio di pochi fortunati, si va ora estendendo a tutti i ceti sociali, compresi i più modesti. Diventerà una «droga» per gli italiani. Per effetto dell'emigrazione al Nord, la forza lavoro si modifica. Gli addetti all'agricoltura, che numericamente erano al primo posto,

Segue a pag. 16 ▶

Agenda per gli anni '90

di AURELIO MINONNE

1990

500 anni dalla nascita di Tiziano Vecellio. Mostre, monografie, proposte di cambiare il nome di Pieve di Cadore in Vecellio di Cadore. Vittorio Sgarbi si oppone. Federico Zeri pure. Wanna Marchi lancia per l'occasione *Rosso Tiziano*, una linea di tinture a base di mucillagini di qualità prodotte in regioni determinate. 10 boccette, 300.000.

100 anni dalla prima esecuzione di morte mediante sedia elettrica. In USA, un magnate del petrolio finanzia una rievocazione storica della prima volta. Non s'è ancora trovato il volontario per la parte del giustiziato.

200 anni dalla costruzione del metro campione presso l'Accademia delle Scienze di Francia. Alla festa non partecipa il quintale, dall'1° gennaio dichiarato misura non gradita dalla comunità internazionale.

Viene posata la prima pietra dell'erigendo ponte sullo Stretto di Messina.

1991

700 anni dall'ordinanza del doge che concentra a Murano tutte le vetrerie esistenti a Venezia. Mostre, monografie, proposte di referendum per trasferirle a Mestre. Federico Zeri contesta. Vittorio Sgarbi si associa. Wanna Marchi sperimenta le alghe di Murano, in vista di una loro prossima commercializzazione. A non meno di dieci grammi, 300.000.

Il Mattino di Napoli compie 100 anni. Si discute se il vero nonno del giornale sia stato Edoardo Scarfoglio. Pasquale, vibrando d'indignazione, rivendica per sé il titolo autentico di Nonno.

In URSS si celebrano i 100 anni della Transiberiana. L'ala conservatrice del Politburo propone per l'occasione un viaggio della nostalgia a favore dei radicali già detenuti nei gulag. Questi ultimi rispondono NIET.

A Roma, feste per il bicentenario della nascita di Giuseppe Gioacchino Belli. A Vienna, feste per il bicentenario della morte di Wolfgang Amadeus Mozart. Il filosofo Sebastiano Maffettone, sul settimanale *Panorama*, si chiede che cosa distingue la vita dalla morte.

1992

200 anni dall'inaugurazione del Teatro La Fenice. Mostre, monografie. Il colonnello Gheddafi rivendica l'origine araba del marchio *La Fenice* ed esige il risarcimento dei diritti nel frattempo maturati.

100 anni dall'invenzione del motore Diesel. In USA, un magnate del petrolio intitola a Rudolf Diesel un ospedale da 2000 posti letto. Tutti liberi, perché nessun paziente, pur accettando l'iniezione elettronica, è disponibile a farsi vulcanizzare a freddo.

500 anni dal viaggio di Cristoforo Colombo e dalla scoperta dell'America. Feste a Genova. Feste a Palos. Feste a Washington. Feste a Ozzano Emilia, dove Wanna Marchi progetta di setacciare alghe sulla rotta di don Cristobal. 10, 300.000.

1993

1800 anni fa, i pretoriani romani mettevano all'asta il titolo di imperatore. Nessuno ha la faccia tosta di rievocare l'evento. In ogni caso, la RAI e la FININVEST hanno le offerte a rialzo già pronte in busta.

1994

In occasione dei 400 anni dalla pubblicazione, la Direzione Centrale Relazioni Esterne delle FS riedita e dona ai clienti in grado di esibire almeno 15 bonus di rimborso, il romanzo picaresco dell'inglese Thomas Nash, *Il viaggiatore sfortunato*.

1995

500 anni dall'*Ultima Cena* di Leonardo da Vinci. Mostre e mono-

È tradizione consolidata guardare con un'istintiva apprensione l'epilogo dei millenni. Ma non sempre è così. Fra predizioni allarmanti e moniti dei futurologi ci può anche essere lo spazio per il sorriso. Fra tanti paradossi, qualche amara verità.

Illustrazione
di Stefano Ricci

grafie. Convegno dell'Arcigola a Bra, dell'Associazione Italiana Dietisti a Mondovì, degli Amici del tarlo a Codroipo, della Pro Loco Vinci a San Vincenzo, dei Maghi Rilascianti Fattura a Quindici.

100 anni dall'invenzione del rasoio di sicurezza da parte di King Camp Gillette. Un suo connazionale, magnate del petrolio, convoca Noam Chomsky perché tenga una conferenza sul tema «Il rasoio di Occam». Risulta piuttosto barbosa.

1996

100 anni dalla prima olimpiade dell'era moderna. Per l'occasione viene istituita la medaglia di latta per il quarto classificato. Marco Pannella grida alla lottizzazione e cita ad esempio la proliferazione dei sottosegretari dei governi italiani. Si permette inoltre di ricordare, in assenza di pubbliche informazioni, che appena due anni prima era ricorso il 1600° anniversario dell'editto di Teodosio che aboliva i giochi olimpici dell'antichità.

400 anni dell'Università di Cagliari. Mostre, monografie e proposte di assegnazione di lauree honoris causa. L'unanimità è assoluta sulle candidature di Gigi Riva, Nanni Loy, Pietro Paolo Virdis, Francesco Cossiga e Pamela Prati. Per le discipline, si deciderà poi.

1997

Bicentenario del tricolore italiano. Mostre e convegni. Monografie di Giovanni Spadolini e Bettino Craxi. Wanna Marchi vende finalmente boccette a 100.000 cadauna. Una è rossa ed ha certi effetti. L'altra è verde ed annulla gli effetti della prima. La terza è bianca (placebo) e annulla gli effetti della seconda senza far ritornare quelli della prima. Insomma, la cura completa di tre boccette, 300.000.

500 anni dalla morte di Gerolàmo Savonarola, prima impiccato e poi bruciato in quel di Firenze. Ronde di ultras ne ricordano la figura, scandendo: Gerolàmo Savonarola / a bruciare saranno i viola.

1998

Bicentenario della nascita di Giacomo Leopardi. Mostre, convegni, monografie con varianti, concordanze e discordanze delle sue liriche. Vittorio Sgarbi concorda. Federico Zeri discorda. Dopo l'adozione della settimana cortissima, l'ufficio cultura della federazione CGIL-CISL-UIL propone di riscrivere con nuove tecnologie il *Giovedì del villaggio*. Il cavalier Berlusconi ne approfitta e lancia il varietà *Il sabato del villaggio* con Fracchia e Fantozzi. I suoi intellettuali scoprono a Recanati una pagina inedita del poeta che ne dimostra senza ombra di dubbio l'omosessualità: è una leggiadra lirica intitolata *A Silvio*.

100 anni dalla composizione di *'O sole mio*. Gli astronomi sono preoccupati perché, nonostante l'orbita ellittica della terra, 'o sole mio sta sempre inesorabilmente 'n front'a te.

Cinquantenario della costituzione dell'Associazione Italiana Modellisti Ferroviari e della sua rivista *Ferrovie*. Un magnate italiano della televisione finanzia una ricerca per ridurre alle dimensioni HO i ferrovieri e i viaggiatori oltre che i treni e le stazioni. Un moto d'indignazione percorre l'Italia. Tutto rapidamente si quieta.

1999

100 anni dalla fondazione della FIAT. Mostre, monografie e convegni di studi. Grande clamore suscita nell'opinione pubblica la presentazione dell'auto del 2000: la Fiat Lux (benedetta macchina!, dirà la pubblicità).

100 anni dalla fondazione del Milano Calcio. Mostre, monografie, convegni di studio. Grande emozione suscita nell'opinione pubblica la presentazione delle sette squadre dell'anno 2000 e dei genitori della squadra dell'anno 2019.

Viene posata la seconda pietra dell'erigendo ponte sullo Stretto di Messina.

IL NOVECENTO IN FILA PER DIECI

scendono all'ultimo. Tra i metalmeccanici e i contadini cresce un terzo settore, che si chiama appunto «terziario», ed è formato dagli addetti ai servizi, agli impieghi, all'intermediazione. Il terziario è necessario, ma viene artificiosamente gonfiato, diventa parassitario e clientelare.

Nel 1968, il primo astronauta americano sbarca sulla luna. All'enorme emozione segue una caduta di interesse. Le imprese spaziali sono costosissime e non risolvono i problemi sulla terra. Col miraggio di risolvere tali problemi, i giovani diventano i protagonisti della rivolta antiautoritaria del Sessantotto. Cominciata nei Campus delle università californiane, la rivolta valica l'Oceano e arriva a Berlino e alla Sorbona. Anche in Italia vengono occupate le università, contestati i presidi e i professori, imposti gli esami di gruppo. Riformare la scuola non basta, bisogna cambiare la società. Il Movimento esce dall'università e cerca il colloquio con i lavoratori, che però non si lasciano coinvolgere più che tanto. Ma sul versante dell'estrema sinistra, si formano gruppi e gruppetti extraparlamentari: Potere operaio, Avanguardia proletaria, Lotta continua, il Movimento per la liberazione della donna. L'élite degli intellettuali del «Manifesto» esce dal PCI. In questo rimescolarsi di schieramenti, in questo fervore di programmi, accade un fatto gravissimo. Il 12 dicembre 1969 a Milano, a piazza Fontana, nella sede della Banca dell'Agricoltura, scoppiano le bombe, massacrando decine di persone. La strage (ancor oggi i responsabili sono sconosciuti) apre la stagione del terrorismo nel nostro Paese. Una lunga catena di sangue e di delitti.

Gli anni Settanta, a parte la crisi del petrolio (1973), presentano uno scenario sensibilmente diverso da quello della decade precedente. La rigidità della forza lavoro e lo sganciamento del salario dalle leggi di mercato mettono in difficoltà l'industria che chiede aiuto allo Stato. Nasce il «capitalismo assistito» con tutte le distorsioni che ne derivano. Si celebrano i grandi processi dei fondi neri della Montedison, della Lockheed, delle tangenti sulle importazioni di petrolio. Entrano in scena i grandi affaristi, i grandi finanzieri e si comincia a parlare di Logge massoniche. Al tempo stesso, l'onda di riflusso del Sessantotto suscita nel Paese istanze ed iniziative che scavalcano le vecchie forme dei partiti e del potere. È l'ora dei radicali e di Pannella. Il referendum sul divorzio (maggio 1974) è vinto dai divorzisti. Preoccupato per la crescente frattura tra la classe politica e il Paese «reale», Aldo Moro ritiene che la Dc debba intavolare una qualche forma di colloquio con il Pci. L'operazione è facilitata dal nuovo indirizzo di Berlinguer, che prende le distanze dall'Urss e proclama l'eurocomunismo. Il Pci accetta di inserirsi nella maggioranza parlamentare di unità nazionale. Ma presto se ne ritrae, temendo l'accusa di moderatismo. Il filo della politica di Moro si spezza tragicamente con il rapimento e l'uccisione dello statista pugliese. Nel 1976, i «quarantenni» di tutte le correnti del Psi si sollevano contro il segretario in carica (De Martino). Nasce la segreteria Craxi che inizialmente è strutturata su base collegiale. Ma, col passare del tempo, si afferma sempre più la leadership del nuovo segretario.

Siamo giunti agli anni Ottanta. Non mancano avvenimenti drammatici, a cominciare dalla strage nella stazione di Bologna, il grave attentato a papa Wojtyla, l'assassinio del generale Dalla Chiesa ed altri efferati delitti. A questi sintomi di malessere, a questa incertezza di garanzie, si contrappongono la sostanziale tenuta della classe politica e la ripresa economica del Paese. Dopo il primo e secondo Governo Spadolini, e il ministero di transizione di Fanfani, si determina una svolta: Craxi assume la presidenza del Consiglio dei Ministri. Per la prima volta nella Storia d'Italia, un socialista è al timone della Nazione. Craxi rimane a Palazzo Chigi quattro anni, poi deve lasciare la carica a De Mita, cui da ultimo è subentrato Andreotti.

Negli anni Ottanta si è cercato di far fronte a difficili emergenze: l'estendersi del consumo della droga; la lotta alla criminalità organizzata; la difesa dell'ambiente; l'affiorare di nuovi episodi di corruzione; i ricorrenti contrasti tra magistratura e potere politico.

Tuttavia, nel contesto culturale e sociale del Paese si è andata affermando una visione più equilibrata della realtà dopo l'irrazionalità e gli estremismi degli anni Settanta. La ristrutturazione delle fabbriche, l'avvio di un nuovo ciclo di investimenti hanno interrotto la spirale inflazionistica e di stagnazione nella quale rischiavamo di avviarci alla fine degli anni Settanta.

Ma è ovvio dire che i cambiamenti davvero folgoranti si sono verificati nel campo internazionale. Nel 1953, dopo la morte di Stalin, molti credevano che fosse cominciato il disgelo. Invece è stato necessario attendere molti anni, prima che la perestrojka di Gorbaciov aprisse una nuova era nella storia del mondo contemporaneo. Alcuni effetti di questa grande riforma si sono già manifestati; altri (e forse i più attesi e i più temuti) si paleseranno proprio negli anni Novanta.

Il meglio degli anni '50 arriva dall'America. L'elettrodomestico è l'obiettivo di ogni casalinga. Piccolo o grande ce n'è almeno uno in ogni casa. Da una pubblicità dell'epoca, il tostapane come felicità.

FERROVIE FIN DE SIÈCLE

L'ultimo decennio del secolo scorso è stato zeppo di novità tecniche e imprese titaniche. Altrettanto innovatore e titanico si annuncia il decennio che ci riguarda.

di AURELIO MINONNE

Quando il ghiaccio si scioglie un po', c'è chi fa capolino dai vetri del finestrino. A volte, sulla linea Mosca-Vladivostok, la temperatura scende fino a 40° sotto zero.

I '90 fan paura. Mica solo quelli estratti nelle tombole familiari o, che so?, quelli misurati dallo sfigmomanometro come pressione sanguigna minima. Fan paura i '90 in cui siamo appena entrati, gli anni che ci porteranno rapidamente verso la fine del ventesimo secolo. Fanno ancora più paura, poi, se si pensa che sono, da un punto di vista un po' meno angusto, i '990, gli anni che ci porteranno rapidamente verso la fine del secondo millennio. I primi 990 seminarono delirio e fanatismo tra le masse popolari di tutta l'Europa cristiana. La profezia che si condensa nella formula «mille e non più mille» poneva al volgere del primo millennio la scadenza fatidica della resurrezione dei morti e del giudizio universale. Poi venne l'alba del primo giorno dell'anno 1000 e lo scampato pericolo diede la stura ad un'epoca di costante progresso: «sentesi come un brulicar ancor timido ed occulto che poi scoppierà in lampi e tuoni di pensieri e di opere», pennellerà Giosuè Carducci, alla sua maniera, quella aurorale rinascita della speranza. Però, a ben riflettere, «mille e non più mille» vuol dire semplicemente che nessuno vedrà il 2000. Non lo vedranno i parigini, a dar credito a una predizione bretone del 1730 che fissa nel 1991 l'anno della distruzione della *ville lumière*, e con loro s'asterranno i newyorchesi, condannati da Nostradamus in una centuria chiara solo per i suoi acutissimi esegeti. Il 1999 sarà l'anno dell'avvento dell'Anticristo (secondo Nostradamus) oppure (secondo il Ragno Nero, che contrariamente alle apparenze non è un personaggio dei fumetti americani ma un profeta del sedicesimo

L NOVECENTO IN FILA PER DIECI

secolo) quello in cui «l'acqua sarà fuoco e nella fiamma si concluderà un tempo». Come ogni anno - a chi vuol farla il Ragno Nero? - la notte di San Silvestro sarà pacificamente bruciato il vecchione («nella fiamma si concluderà un tempo») e finiranno in fumo bengala e tric trac, stelle filanti e tredicesima dei salariati italiani. Particolare agghiacciante: nelle profezie terribili di questi altri menagramo, delle ferrovie non si dice alcunché. Vorrà dire che non esisteranno nemmeno. D'altro canto, neppure nelle profezie riferite agli anni ed ai secoli passati, delle ferrovie si dice alcunché. Eppure, se non siamo tutti vittime di una allucinazione collettiva, le ferrovie sono esistite, eccome!

Far profezie sul futuro non è affatto facile. Né è facile, più modestamente, far previsioni, cioè stimare adeguatamente le probabilità che accadano certi eventi in conseguenza di altri eventi presenti e passati. Massimo Piattelli Palmarini, professore di scienze cognitive al prestigioso Massachussets Institute of Technology di Boston, non ha dubbi sui limiti attuali del nostro cervello, che «ha imparato a gestire certezze, ma non le incertezze». Sta qui, probabilmente, il motivo del fallimento dei piani quinquennali e dei bilanci di previsione, dei modelli di sviluppo e delle stime di fabbisogno, del calcolo della domanda di trasporto e della progettazione delle infrastrutture necessarie a dargli una risposta, giù giù fino alle relazioni fondate sull'impegno che l'uno amerà l'altra per sempre e l'altra l'uno di più, ai metodi sicuri per vincere al Totocalcio, all'Ogino-Knaus, alle scelte di facoltà universitarie che garantiscono un roseo futuro professionale. Eppure, la voglia di azzardare una puntata sulla ruota dei '90 è matta. Eppure, nonostante le intimazioni di Piattelli Palmarini, gli ecologisti avvertono che questi dieci anni saranno decisivi per scuotere la terra dal coma ambientale che la mortifica oppure per farvela naufragare irreversibilmente. E, infine, qualche *certezza* l'abbiamo: tra pochi mesi si disputeranno i campionati del mondo di calcio, proprio qui in Italia; nel 1992 cadranno le barriere doganali e tariffarie che ancora separano i paesi membri della Comunità Economica Europea; nel 1999, vivaddio, le ferrovie esisteranno ancora. Vi sembra poco?

C'è già stato un altro decennio *fin de siècle* per le ferrovie. Ed è stato un decennio zeppo di novità tecniche e di imprese titaniche. Fu dato inizio alla costruzione della Transiberiana (1891) e alla perforazione della galleria del Sempione (1898), a Liverpool fu messo in funzione il primo sistema di segnalamento automatico (1893), da noi uscì il primo fascicolo dell'Orario Ufficiale dei fratelli Pozzo, fu aperta la prima linea a trazione elettrica (la Milano-Monza, per i più curiosi), fu inaugurato ufficialmente il servizio di traghetto sullo stretto di Messina (1899). Lo assicuravano, riferiscono le cronache, i piro-ponti (o piropontoni) *Scilla* e *Cariddi*. Nel lessico siciliano, al loro posto, arrivarono i *farrabbotti*, *uôra* e sempre. Altrettanto innovatore e titanico s'annuncia il decennio su cui s'è appena aperto il sipario. È annunciata l'immissione in servizio dell'ETR 500, gioiello di tecnica e design. Per gli anni a venire dovrebbero giungere alla fase esecutiva i progetti del tunnel sotto la Manica e della galleria attraverso lo Spluga. Potrebbe perfino prendere concretezza il progetto di attraversamento stabile dello Stretto di Messina, con buona pace (era *uôra*) dei traghetti ancora in servizio. Proprio la spaventosa previsione-ultimatum degli ecologisti, infine, dovrebbe incentivare una svolta radicale nella politica dei trasporti, col dirottamento d'ingenti risorse sullo sviluppo del vettore ferroviario (raddoppio, quadruplicamento ed elettrificazione di linee, rinnovo dei mezzi di trazione, qualificazione dell'offerta di carri per merci, aumento dei supporti elettronici ed informatici, adeguamento dei servizi accessori, abbattimento delle barriere architettoniche, eccetera). I '90, però, fanno anche rabbia. Come certe vetrine d'alimentari dove si offrono toffees autentici inglesi a 990 lire per etto, o di casalinghi dove si svendono bilance d'occasione a lire 4.490 cadauna, fino a quelle d'elettrodomestici dove si esibiscono stereotelevisori a lire 1.990.000 ancora per pochi giorni. Circolano messaggi subliminali in questa diffusa ritrosia nell'annunciare cifre tonde: si cita il centesimo ma si vuol significare la lira superiore. Così, a guardarci in giro, a sentir parlare dei '90 a venire, si coglie molta discrezione, un certo britannico *understatement*, come se citando i '90 si pensi soprattutto al 2000. Questo speriamo davvero che non accada: che si lasci trascorrere il decennio trastullandosi sui grandi progetti per il nuovo millennio e omettendo di rendere migliore l'ordinaria amministrazione, che si attenda il miracolo degli anni 2000 come se non dipendesse dall'umile laicità degli anni che lo precedono. Nel 2000, se ci è consentita una previsione, le ferrovie italiane non saranno scomparse. Se saranno capaci di servire affidabilmente il paese, invece, sarà il risultato di questi dieci anni che ce ne separano. C'è da tremare al solo pensiero che la più grossa novità, all'alba del primo giorno del nuovo millennio, sia l'aver mandato al macero i moduli residui che prima dei punti sospesi dell'anno di riferimento recan la cifra: 19.

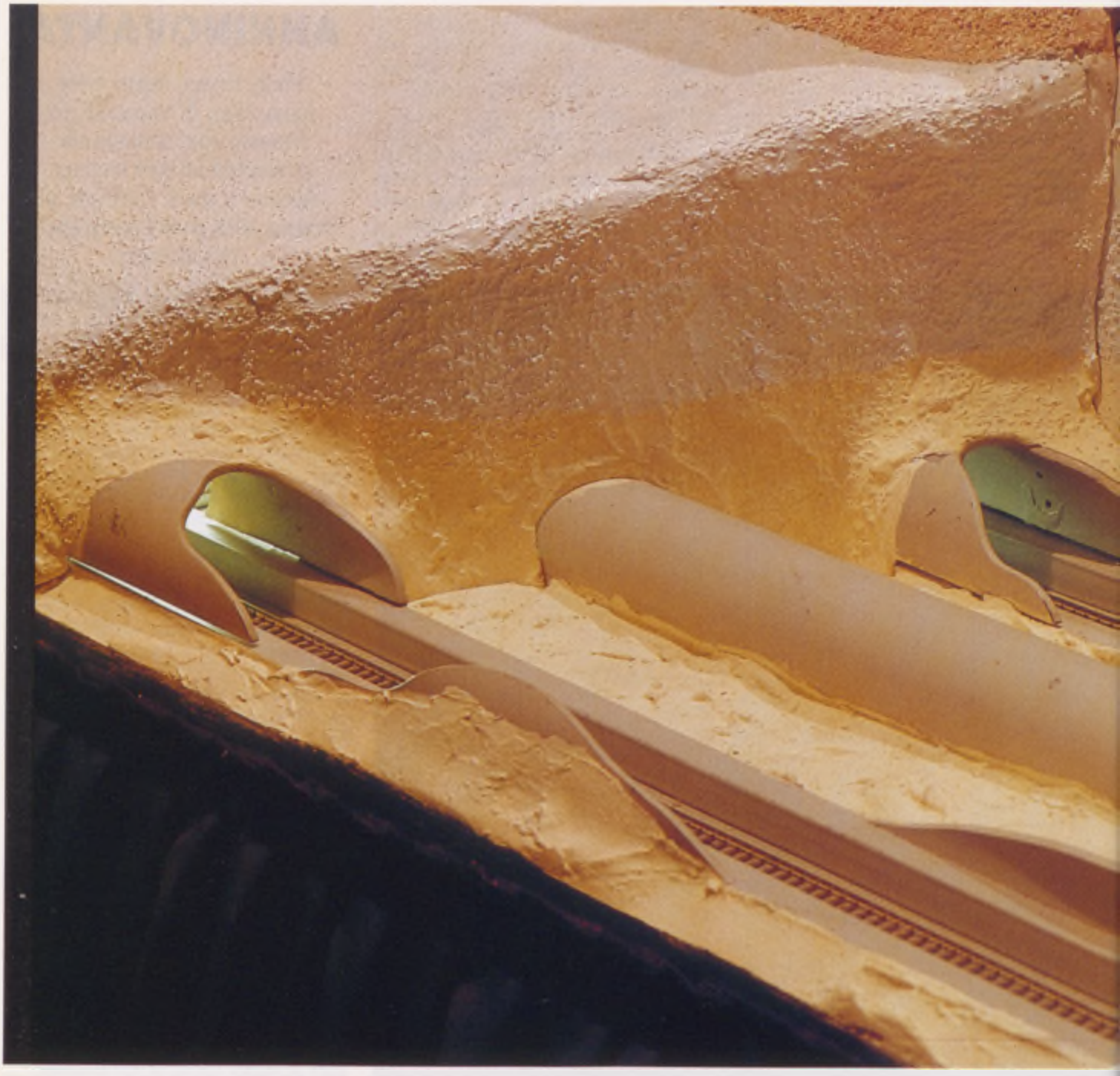
ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

Crollati i muri politici, devono essere abbattuti anche quelli che ancora ostacolano le vie degli scambi e delle comunicazioni. Per i prossimi anni le opere ferroviarie promettono di essere protagoniste. L'Alta Velocità italiana avrà il volto aerodinamico dell'ETR 500.

ANNINOVANTA

Ponti, tunnel, trafori, treni superveloci. Al traguardo del Duemila ogni ostacolo alle comunicazioni sarà rimosso. Almeno si spera. VdR farà la cronaca delle grandi opere che si annunciano.

Negli anni di questo decennio appena avviato e che ci porterà a girare il millennio, i trasporti, le comunicazioni, saranno sempre più protagonisti di un mondo in cui i confini, i «muri» reali e politici, stanno crollando con vertiginosa progressione. Se i «muri» cadono, nuove vie di comunicazione fra i popoli e i paesi crescono. Saranno proprio le grandi opere ferroviarie dunque, i simboli più eclatanti, le «Torri Eiffel» di questa *fin de siècle*. Ed è proprio alle prossime meraviglie del mondo che vogliamo dedicare uno spazio fisso nei prossimi numeri di VdR, chiamandolo «AnniNovanta». Ad inaugurarlo è un servizio dedicato all'Eurotunnel sulla Manica, un'opera che saldando l'Inghilterra alla Francia, modificherà in modo permanente la geografia europea. Nei prossimi numeri parleremo anche dell'opera simmetrica al Tunnel della Manica, e cioè il Ponte sullo stretto di Messina: l'Europa aggancia anche l'ultima propaggine meridionale, guardando all'Africa. Si profilerà così un asse ferroviario portante nord-sud (la presenza dei binari è l'elemento che caratterizza le due opere) destinato a diventare la strada maestra dell'Europa che si muove, anche grazie alla progressiva estensione dei sistemi ad Alta Velocità. Ed in questa prospettiva dedicheremo alcuni servizi agli studi e alle prove in atto per il treno veloce italiano: l'ETR 500. Ponti, tunnel, treni, ma anche gallerie, trafori. Non è solo il mare a rappresentare un ostacolo alla reale unificazione europea. Anche le montagne sono un «muro» che va, se non abbattuto, neutralizzato. E tra i grandi lavori del prossimo decennio si devono certamente inserire opere come le nuove gallerie dello Spluga e del Brennero, di cui si discute da anni, ma che sono diventati ormai appuntamenti improrogabili. Anche di questo parleremo nel corso dell'anno. E proprio perché ormai l'Europa è sempre più una casa comune, in AnniNovanta non trascureremo nemmeno la Transiberiana, al cui nuovo tronco si lavora da tempo.
Italia, Europa, Mondo, grandi progetti, grandi lavori. Tenteremo di delineare per i nostri lettori uno scenario di fine secolo senza nostalgie, proiettato sui binari di un futuro che, visto attraverso la ferrovia, può apparire meno oscuro.



UN TUNNEL A PORTATA D'EUROPA

Con la costruzione del Tunnel, o del Chunnel come ormai tutti lo chiamano, finisce certamente un'epoca. Quella del «dorato isolamento». Quella delle bianche scogliere di Dover, del grido dei gabbiani una volta arrivati in porto. Ma ne inizia sicuramente un'altra, assai promettente. Quella di un'Inghilterra non più isola, non più isolata, e più vicina all'Europa. Grazie al Tunnel molte posizioni perdute potranno essere riguadagnate. Ma le polemiche non mancano.

di STEFANO LONGO

STEFANO FRATESI/FS

Una maquette evidenzia le tre gallerie previste per il Tunnel: due per il traffico ferroviario, a 30 m l'una dall'altra, e una terza, al centro, di servizio. Ogni galleria è lunga circa 50 km, di cui 38 sotto il mare.

Sul traghetto per Dover una signora robusta appoggiata al parapetto guardava il mare color inchiostro con onde alte una decina di metri. Poi, stringendosi nella pelliccia, commentò ad alta voce: «Certo, attraversare il mare è ancora una grande avventura. Un treno che passa attraverso un buco nel terreno non sarà più la stessa cosa». Nessuno dei presenti era in quel momento in grado di ribattere.

Più tardi però a mente fredda dovetti convenire con lei che con la costruzione del Tunnel sotto la Manica («Channel Tunnel per gli inglesi o, per un neologismo, «Chunnel») è destinato a scomparire l'alone di fascino che circonda ancora l'isola «Inghilterra». Finita l'incognita della traversata, magari su un posto di ponte, avvolti in una coperta, a spiare attraverso le nebbie il primo comparire delle scogliere di Dover. Finito il dubbio che inevitabilmente agita chi approda per la prima volta in Inghilterra «ma saranno proprio bianche?» Finita l'epoca dell'arrivo in un porto di mare con la sua confusione, i suoi contrattempi, le valige da trascinare per alcune centinaia di metri attraverso uno spiazzo aperto battuto dai venti e dalla pioggia. Niente più lungaggini doganali, sospettosità dei controllori pronti ad individuare sotto l'apparente turista occasionale l'emigrante intenzionato a sfruttare benessere ed assistenza inglesi. Poi il grido dei gabbiani, mai così nitido e acuto nei porti italiani. E le prime insegne in inglese, il primo pub, ancora gabbiani sui tetti delle case di Dover, l'assalto all'autobus per la stazione tra zaini valige e sacchi a pelo, le prime macchine contromano.

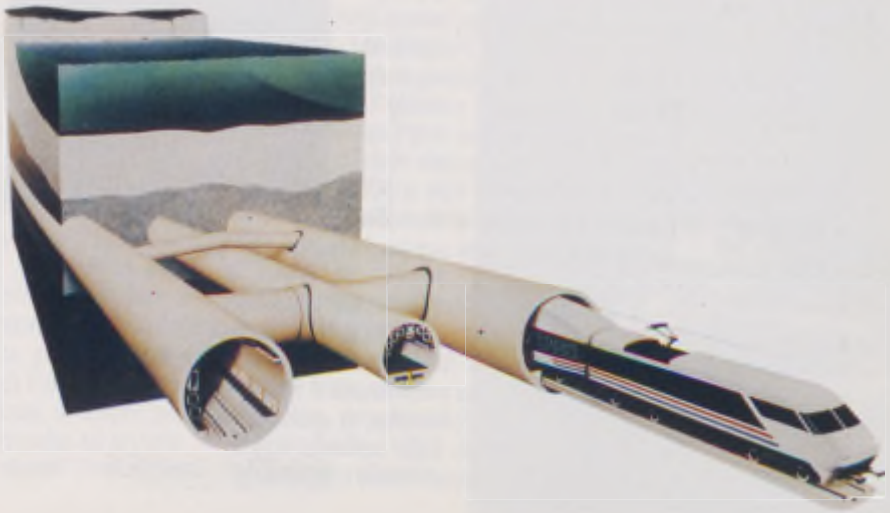
Insomma un impatto pieno di atmosfera, assaporato in modo graduale.

Tutto ciò scomparirà o comunque non sarà più lo stesso.

Tra considerazioni di questo tipo si può giungere a Londra convinti di trovare gli inglesi, così tradizionalisti ed insulari, compattamente contrari al Tunnel. Non è possibile che gli inglesi vogliano perdere d'un colpo una fetta così importante della loro storia, della loro immagine, che siano disposti a lasciar snaturare l'essenza stessa della loro isola.

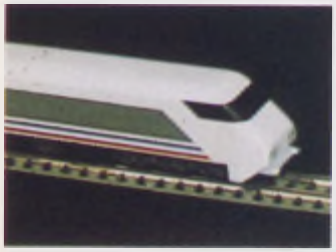
Poi magari, senza nemmeno aver notato l'assenza delle tradizionali cabine telefoniche rosse, ci si imbuca direttamente in un teatro dove danno una nuova commedia musicale dal titolo «Joan of Kent», che parla di una casalinga che, novella Giovanna d'Arco, viene chiamata da voci perentorie «dall'alto» a capeggiare una rivolta della popolazione del Kent, cioè della regione dove sbucherà il Tunnel, contro i costruttori del Tunnel e le British Railways che stanno progettando una linea ferroviaria, probabilmente ad Alta Velocità, tra il Tunnel e Londra.

Così si esce soddisfatti con la conferma che gli inglesi non cambiano, non si lasciano allontanare dalle loro tradizioni. Lo stereotipo regge. E poi non era in fondo ancora solo nel 1975 che il progetto del Tunnel era stato bocciato un'ennesima volta? E proprio da parte inglese? Tra i commenti britannici dell'epoca traspariva l'evidente soddisfazione di aver dato una lezione ai francesi. Il Tunnel — si diceva — avrebbe ovviamente rappresentato enormi benefici per i francesi che avrebbero visto valorizzata una delle loro zone più depresse, la Normandia, ma non avrebbe portato benefici all'Inghilterra, anzi il «Giardino dell'Inghilterra», cioè il Kent, ne sarebbe risultato rovinato per l'aumento del traffico irresistibilmente attirato nell'imbuto del Tunnel da tutta la zona circostante. Lo stesso apparente vantaggio dell'aumento del traffico turistico era poi veramente un beneficio? Era poi desiderabile davvero aumentare il traffico turistico?



UN TUNNEL A PORTATA D'EUROPA

Oggi, il mutamento delle posizioni e dei giudizi, soprattutto da parte delle persone che contano, è stupefacente. In una recente visita ai lavori per il Tunnel a Folkestone Margaret Thatcher ha dichiarato che al momento in cui il Tunnel verrà inaugurato, nel 1993, il volume di traffico sarà aumentato in maniera tale da rendere necessaria l'immediata costruzione di un secondo tunnel. Eppure la Thatcher è giudicata in Inghilterra tra i più tiepidi sostenitori del Tunnel. C'è chi con retorica più marcata parla di «ritorno ai grandi valori vittoriani» e di «coraggio di lanciarsi in grandi imprese, senza badare al centesimo». Da parte poi del mondo industriale e finanziario non c'è una sola voce che si levi contro il progetto. Al contrario. Ormai il Tunnel è accettato per lo più come un dato di fatto che ha il solo torto di arrivare in ritardo. La sua convenienza per l'Inghilterra non è più messa in discussione.



La discussione c'è, ma è spostata su altri piani.

Innanzi tutto il piano delle questioni pratiche connesse alla costruzione del Tunnel: come risolvere gli enormi problemi di traffico stradale e ferroviario che inevitabilmente si verranno a creare per il Kent; come evitare il degrado dell'ambiente sia che si decida di limitarsi a potenziare le infrastrutture già esistenti, sia che invece se ne costruiscano delle nuove, a cominciare dalla vagheggiata/temuta linea ad Alta Velocità Folkestone-Londra; come, di conseguenza, tacitare le incessanti proteste di quegli abitanti del Kent o di Londra Sud destinati a vedere sfrecciare nel loro cortile treni a 300 km orari o a sentirne le vibrazioni sotterranee se si opterà per lunghi tratti di gallerie.

Si discute anche di una varietà di problemi minori, della necessità di sveltire le operazioni doganali convincendo finalmente le autorità a compiere i controlli sui treni durante il trasferimento da Calais a Folkestone, o anche del problema — ereditato dalla fortunata condizione di isola — di come evitare che attraver-

STEFANO FRATESI/FOTOTECA FS

so il Tunnel animali infetti diffondano anche in Inghilterra la rabbia. Timore questo che sembra rappresentare la versione da tempi di pace e di disgelo dello storico timore inglese che un eventuale tunnel sotto la Manica venisse utilizzato dalle armate napoleoniche o naziste.

Ma un tema su tutti emerge con crescente ansia dagli editoriali dei cosiddetti giornali «di qualità»: come sfruttare al meglio le opportunità economiche che il Tunnel offrirà, evitando che siano soprattutto le industrie o le compagnie francesi a beneficiarne. È trasparente il terrore di essere scavalcati dai francesi, anzi l'inconfessata convinzione che i francesi siano già molto avanti in quanto già meglio attrezzati in campo ferroviario, meglio collegati al resto dell'Europa, soprattutto all'Europa centrale. Oltretutto i francesi e il loro governo hanno già pronti vari miliardi di franchi da investire nel potenziamento delle infrastrutture intorno al Tunnel. Si avverte chiaramente nei commentatori inglesi l'ansia di chi sente di non poter fare a meno di partecipare ad una corsa in cui parte con un forte handicap e senza il necessario allenamento. Frequente si leva il grido d'allarme che ben presto all'apertura del Tunnel le merci francesi e tedesche saranno in grado di invadere il Sud dell'Inghilterra in tempi molto più brevi di quelli necessari alle stesse merci inglesi per giungere dal Nord dell'Inghilterra, dove in gran parte vengono prodotte.

Ecco quindi l'esortazione incessante al governo affinché provveda ad un legame molto più rapido e fluido con il Nord del paese, a cominciare dalle infrastrutture ferroviarie che dal Tunnel dovranno irradiarsi verso Londra e, aggirata Londra, verso il Nord. Già il governo inglese — e si sottolinea come si sia trattato di una sconfitta patita dalla Thatcher per mano dei francesi — non è riuscito finora a strappare alla Francia un secondo tunnel da destinare ad autostrada. Che almeno ora la Thatcher si impegni seriamente a sfruttare al meglio il tunnel ferroviario.

Il dibattito intorno al Tunnel ha dunque portato alla luce una nuova consapevolezza storica da parte degli inglesi: per la prima volta, probabilmente dai tempi dei re normanni di Francia la Gran Bretagna si sente emarginata, si scopre periferia d'Europa, decentrata rispetto ad un asse Parigi-Bonn-Berlino che i recenti avvenimenti nell'Europa orientale

Nella pagina a sinistra i modellini di tre tipi di mezzi che attraverseranno il Chunnel: dall'alto, un treno passeggeri, un treno navetta e uno merci. Qui accanto, operazioni di imbarco e sbarco alla stazione marittima di Dover. Sono richiesti tempi abbastanza lunghi, nonostante l'efficienza inglese.

LA SCHEDA TECNICA E I TEMPI DI COSTRUZIONE

Gennaio 1986: siglato l'accordo tra il Primo Ministro Thatcher e il Presidente Mitterrand. La costruzione e la gestione del Tunnel per 55 anni viene assegnata in concessione ad una società anglo-francese, poi chiamata Eurotunnel.
Agosto 1986: Eurotunnel affida i lavori di costruzione alla società Transmanche-Link.
Costo previsto nel 1986: 4.800 milioni di sterline, «ritoccato» nell'ott. '89 a: 7.000 milioni di sterline.
Previste tre gallerie:

- due per il traffico ferroviario, di 7,6 metri di diametro l'una, collocate a 30 metri l'una dall'altra.
- una, in mezzo, di servizio (ventilazione/manutenzione/emergenza) di 4,8 metri di diametro.
- passaggi di collegamento tra le tre gallerie ogni 375 metri.
- lunghezza di ogni galleria: circa 50 km, di cui 38 sotto il letto del mare.
- alla fine dell'89: scavati oltre 40 km sui complessivi 150.

Tre tipi di treno:

- treni passeggeri
- treni merci
- treni-navetta per auto e Tir.

Terminali:

- in Gran Bretagna a Folkestone. Estensione circa 140 ettari.
- In Francia a Coquelles, un km a sud di Calais. Si estenderà su circa 480 ettari.

Ognuno dei due terminali fornirà l'energia alla propria metà del Tunnel.
In caso d'emergenza ad uno dei due terminali, l'altro sarà comunque in grado di fornire energia all'intero percorso e garantire un servizio ridotto.
Durata dell'attraversamento del Tunnel: 35 minuti.
Quindi, in treno, le distanze di Londra con Parigi e con Bruxelles avranno la seguente durata: Londra-Parigi = 3 ore; Londra-Bruxelles = 2 ore e 40' (rispettivamente 2 ore 30' e 2 ore 10' se verrà costruita una linea ferroviaria ad Alta Velocità tra il Tunnel e Londra).
Frequenza:
capacità nominale di 20 treni l'ora (passeggeri e merci) in ogni direzione, con possibilità di futuro perfezionamento del sistema fino ad una capacità di 30 treni l'ora in ogni direzione (ad intervalli cioè di due minuti).
Non sarà necessario prenotare.

Previsioni di traffico:

		anno	1993	2003	2013
passeggeri	treno	(milioni)	15,8	22,9	29,0
	navetta	(milioni)	13,6	21,0	25,0
merci	treno	(milioni)	9,0	14,2	19,2
	navetta	(milioni)	6,4	11,4	15,6

Apertura prevista: 15 giugno 1993.

STEFANO FRATESI/FOTOTECA FS

In una visione panoramica come si presenterà il terminale ferroviario di Folkestone. Dopo un periodo di esplicita ostilità, negli ultimi tempi gli inglesi mostrano di accettare con favore l'opera in costruzione.

sembrano ulteriormente rafforzare.

Uno shock non indifferente per chi solo 50 anni fa si sentiva il centro indiscusso dell'Impero per eccellenza.

Né ad attutire la caduta sembra ci sia più il paracadute dello status di partner «speciale» degli USA, su cui gli inglesi hanno fatto ampio affidamento negli ultimi decenni ma che ora mostra significative lacerazioni.

I giornali inglesi come il Sunday Times hanno ripreso le preoccupanti parole del Segretario di Stato americano James Baker al summit di Strasburgo del dicembre scorso che suggerivano la trasformazione della NATO in un'alleanza essenzialmente politica e accettavano la prospettiva di una riunificazione tedesca.

O anche le recenti dichiarazioni di Bush a Bruxelles in favore di una più stretta integrazione europea.

Queste prese di posizione vengono interpretate come un chiaro segno di come l'amministrazione Bush sia ormai dominata da una cerchia di consulenti decisi a dare un'assoluta precedenza al rapporto con la Germania, vista come la potenza ancora una volta emergente nel cuore d'Europa, a discapito della stanca «relazione speciale» con la Gran Bretagna.

In questa atmosfera il Tunnel sotto la Manica è visto non certo come una panacea di tutti i mali, ma almeno come una trincea da cui ripartire per guadagnare posizioni in Europa.

STEFANO FRATESI/FOTOTECA FS

Particolare della struttura della grande trivella utilizzata per le operazioni di scavo. Il tunnel dovrebbe essere ultimato nel giugno 1993. Il percorso dalla sponda francese a quella inglese si effettuerà in 35 minuti.

PIANI CHIARI E SCIOPERI TRASPARENTI

TUTTI CONCORDANO NELLA NECESSITÀ DI AIUTARE LA FERROVIA E IL CABOTAGGIO, MA INTANTO IL TRASPORTO SU GOMMA CRESCE. E I GIORNALI CRITICANO

di CLAUDIO TANARI

Il 1989 si è chiuso con una ondata di scioperi: bancari e ferrovieri, insieme ai controllori di volo, hanno movimentato questo scorcio di anni Ottanta oltre che naturalmente le pagine dei giornali. C'è chi sulle agitazioni teorizza: M. Deaglio sulla Stampa del 14-XII trascende «il tecnicismo delle singole rivendicazioni», ipotizzando uno scontro che opporrebbe «la parte del Paese che vuole cambiare in vista del 1992 alla parte del Paese che visceralmente rifiuta questo cambiamento» arroccandosi nella difesa di grandi e piccoli privilegi. Sugli scioperi dei macchinisti Cobas e Fisafs e dei capodeposito interviene anche un editoriale non firmato del Sole-24 Ore (15-XII); qui l'angolazione risulta più tecnico-giuridica: «Ci si trova sostanzialmente di fronte a due interessi di fondo (quello garantito del diritto di sciopero e l'altro di non interrompere il funzionamento di servizi pubblici) da tutelare entrambi», in casi d'emergenza occorrerebbe disporre di «un metro per scegliere e un metro per decidere quale dei due interessi sia prevalente». Ma «Precettare stanca», recita il titolo dell'articolo di G. Zangari (Sole-24 Ore 15-XII) che evidenzia il carattere «residuale, infrequente o addirittura eccezionale» della precettazione in Paesi democratici come Usa o Regno Unito; un simile provvedimento, afferma Zangari, «non è sanzione/misura adatta ai conflitti di lavoro (...), presenta un'eccedenza nella portata afflittiva e sanzionatoria (...) e raggiunge, in genere, scarsi risultati». Se la mano pesante non serve a niente, chi salverà gli utenti dei servizi pubblici? Prova a rispondere dalle colonne della Stampa (24.XII) G. Vattimo che invoca «trasparenza» nell'informazione sugli sioperi: «chi viaggia in treno sa che l'indignazione, lo sconforto, la rabbia, fino a veri e propri accessi di mania omicida, caratterizzano lo stato d'animo dei viaggiatori anche in tempi sindacalmente pacifici», figuriamoci in occasioni di scioperi... E allora? All'utenza non rimane che l'imprecazione e lo sdegno? Una soluzione Vattimo la intravede: «Sapere di più, avere (dai giornali, dagli stessi sindacati) informazioni più chiare sulla materia del contendere, sugli aumenti richiesti, sui miglioramenti normativi per i quali si lotta». Un po' di chiarezza, insomma,per riuscire a dare un senso al disagio, oltre il mugugno... Il mese di dicembre invita ai bilanci, ne traccia uno L. Maggi (Manifesto 19.XII) a proposito del Piano generale dei trasporti: «La circolazione delle merci sta assumendo un ruolo sempre più centrale rispetto al nuovo assetto produttivo nazionale ed internazionale»a seguito del decentramento produttivo e alla conseguente «esternalizzazione» dei servizi da parte dell'industria; «la Confindustria, e non solo essa, richiede un sistema di trasporto efficiente e flessibile. Questa efficienza e flessibilità sono date dal mezzo gommato». Il Piano generale dei trasporti aveva auspicato un rilancio delle Ferrovie e del cabotaggio, ma, viste le incertezze istituzionali rispetto al riordino del settore, «l'industria e il sistema economico - è la dura conclusione di Maggi - hanno di nuovo scelto il trasporto merci su gomma». Si continua a parlare di Piani da parte di E. Borgia (Manifesto 19.XII); se Vattimo invoca una informazione più puntuale riguardo agli obiettivi delle rivendicazioni sindacali, Borgia lancia un appello in favore di una maggiore partecipazione alle scelte strategiche dell'Ente FS che passi attraverso linguaggi più accessibili: «Quanti sono non dico gli utenti — polemizza Borgia — ma i componenti delle due Camere (che pur debbono decidere) in grado di comprendere l'importanza per una linea ferroviaria dell'impianto di un Bab o di un Acei?»... mah! In attesa dell'anno nuovo e dell'avvento di un Ente «agile gazzella» che spazzi via i burosauri contro le tentazioni gattopardesche denunciate dal Commissario straordinario Schimberni (Italia Oggi 23.XII), registriamo la morte dell'«omaggistica di Natale» da parte delle aziende pubbliche (La Stampa 10.XII: «Addio Babbo Natale di Stato»), anche nelle Ferrovie... Buon 1990.

Sono sei consigli, sintetici ma tanto importanti da poter salvare molte vite. Riepilogano i concetti basilari sull'Aids e sulle precauzioni indispensabili per difendersi dal contagio. Li raccoglie un opuscolo giallo, stampato per ora in due milioni di copie a cura del ministero della Sanità.

È distribuito gratis ai valichi di frontiera di nove città (porti e aeroporti) agli italiani che si recano all'estero per le vacanze. Quanto prima sarà distribuito anche nelle stazioni ferroviarie.

Sono suggerimenti validi tutto l'anno, naturalmente, e anche per chi non parte. Dopo aver premesso che l'Aids è una malattia a tutt'oggi incurabile, che il numero dei casi è in preoccupante aumento e che nessun Paese è risparmiato, l'opuscolo ricorda che il virus si trasmette attraverso esclusivamente i rapporti sessuali, il sangue o gli emoderivati contaminati. L'opuscolo consiglia di rifiutare trasfusioni non controllate e le iniezioni con siringhe non monouso. Se possibile conviene ricorrere a medicine da assumere oralmente. L'opuscolo mette in guardia contro i rischi di contagio ma nello stesso tempo tranquillizza, ricordando che il virus non si trasmette attraverso i normali contatti derivanti dai rapporti sociali e di lavoro, l'acqua o gli alimenti, le zanzare o altri insetti e gli oggetti toccati anche da altri.

Importanti i suggerimenti per il ritorno dall'estero.

Dopo aver ricordato che i portatori del virus possono anche non presentare alcun sintomo dell'infezione (l'incubazione può durare anche 7, 8 anni) a chi teme di aver contagiato l'infezione l'opuscolo suggerisce di prendere contatto con il medico per sottoporsi poi ad eventuali test di sieropositività.

Il ministro della Sanità De Lorenzo ricorda che i casi di Aids finora accertati in Italia (al 18 dicembre) sono 5.202: il 50% dei malati è già deceduto.

L'incidenza più elevata continua a riscontrarsi in Lombardia, seguita dalla Liguria, Emilia, Lazio e Sardegna.

In più del 50% dei casi la persona colpita ha meno di 30 anni. Nel 6,8% dei casi il contagio è avvenuto per via eterosessuale.

Il Consiglio Sanitario ha appena approvato la proposta di destinare 191 miliardi alla lotta contro l'Aids, per potenziare i laboratori di analisi e servizi per l'assistenza ai drogati, alla ospedalizzazione a domicilio e in case di alloggio, al graduale adeguamento degli organici.

(da La Stampa)

I TRENI DELLA GLASNOST

Natasha, Ina, Grigori, Kostja: ogni nome una storia, una scelta coraggiosa, un'emozione diversa. Ogni giorno, da mesi, centinaia di russi partono in treno alla volta di Parigi e alla scoperta dell'Occidente. Per molti di loro è il primo viaggio compiuto all'estero, per alcuni è anche quello che sarà decisivo nella loro vita. Partire senza sapere bene dove andare e per quanto. Il destino della Glasnost si intreccia con il destino degli uomini. E ancora una volta è in treno che viaggia la storia dei popoli.

Tutti lo chiamano ormai il Glasnost-Express, è il treno che ogni giorno porta centinaia di cittadini sovietici da Mosca a Parigi, un treno per molti aspetti straordinario. Molto più di un treno internazionale, è da qualche tempo diventato anche il simbolo più evidente della Perestrojka, un luogo magico in cui si misura (e comprende meglio che altrove) cosa sta realmente accadendo in Europa. Quella che ha preso vita all'ombra del Cremlino e che lentamente e irresistibilmente si allarga nel resto dell'Europa dell'Est, è un'autentica rivoluzione, fatta di entusiasmi popolari, decisioni coraggiose, incontri attesi da anni e, soprattutto, di gioie un po' trattenute, come se si stentasse a credere che quello che accade è proprio vero.

Sul Glasnost-Express si parla poco eppure non c'è bisogno di dire molto di più. Capiscono tutti soltanto «Bahnhof» (stazione): il conduttore al quale si chiede l'indicazione per la toilette, i viaggiatori ai quali si chiede la loro opinione su Gorbaciov e sulla nuova URSS, il contrabbandiere al quale si chiede la ragione del suo nervosismo.

Un treno silenzioso, eppure pieno di voci e discorsi. Un fotografo tedesco, Dieter Zinn, ha viaggiato su quel treno, ha preso posto in seconda classe e ha cominciato a fermare le sue sensazioni di viaggio aiutandosi con la sua macchina fotografica e con pochi appunti biografici.

Ma su quel treno per Parigi, la domanda è una sola, implicita e fondamentale: dove condurrà la riforma voluta da Gorbaciov?

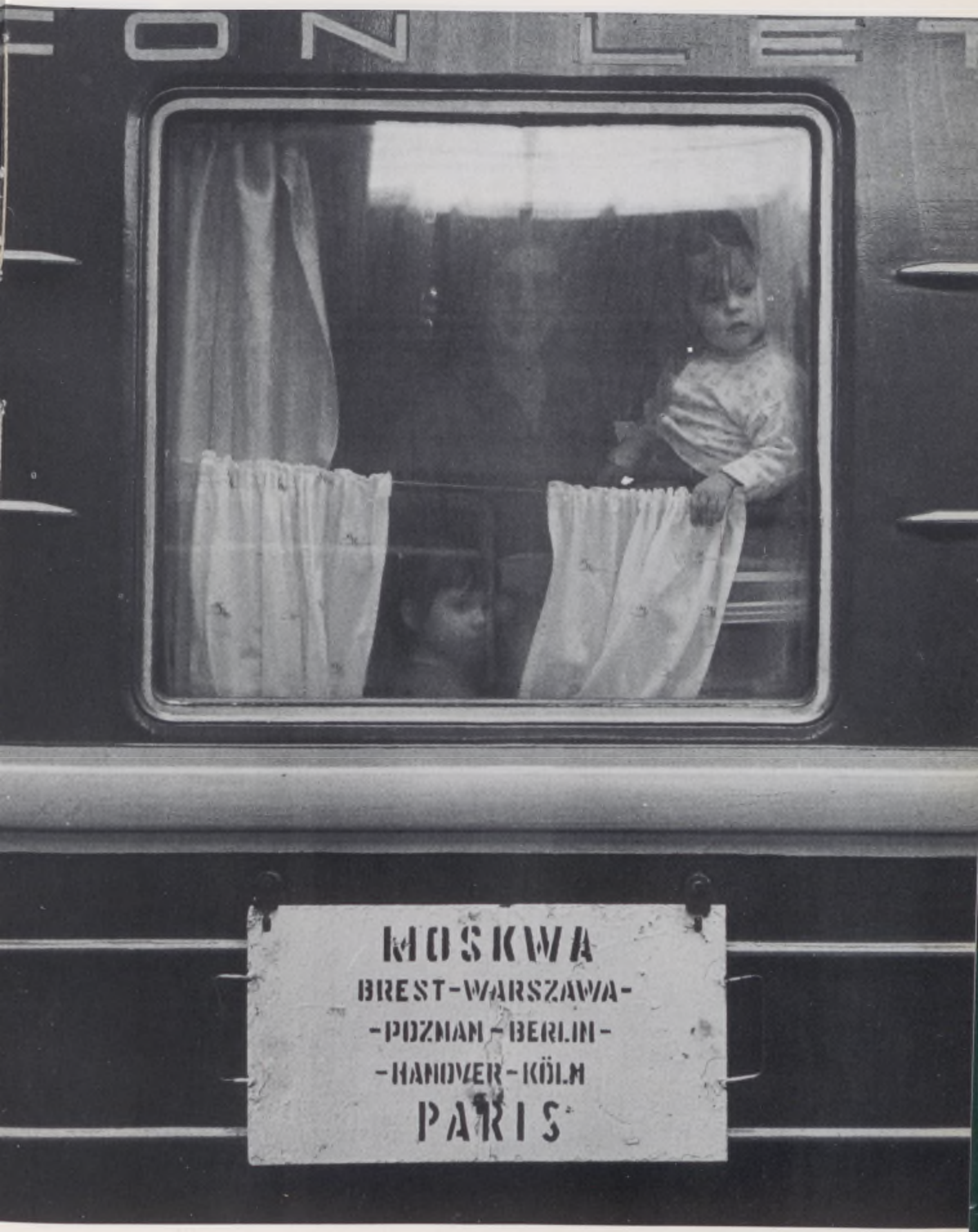
1 Chi Lang, 39 anni, viene dal Vietnam. Da 13 anni vive a Mosca come lavoratrice straniera. Grazie alla Glasnost può per la prima volta andare a trovare i suoi parenti a Parigi. È emozionata e felice come mai le è capitato nella vita.

2 Grigori, 48 anni, non aveva ancora mai visto delle banconote che non fossero i rubli. Peraltro sempre troppo pochi. Lavora come contadino in Ucraina e ancora non riesce a rendersi conto di essere in viaggio per Parigi.

3 È più di un compleanno per il piccolo Dimitri. Nello stesso giorno, appena sceso dal treno, ha incontrato per la prima volta sua nonna e la curiosa atmosfera di un paese straniero.

4 Sorrisi e curiosità di un piccolo interno familiare dietro le tendine socchiuse del Moskwa-Paris. Grazie allo spirito nuovo imposto dalla Glasnost, l'Europa è improvvisamente più vicina.

Foto di DIETER ZINN
Ag. Speranza/World Photo


MOSKWA
BREST-WARSZAWA-
-POZNAN-BERLIN-
-HANOVER-KÖLN
PARIS

6 Natasha, 26 anni, ha fondato a Leningrado un teatro di danza indipendente. Va con la sua compagnia a Parigi per prendere nuovi contatti di lavoro e verificare gli agi e i rischi del professionismo occidentale.

6 Ina Michailowna, 65 anni, dirige una libreria a Mosca. Sebbene ammiri Gorbaciov e ami la Russia, ha preso un'importante decisione, la più sofferta: utilizzerà questo viaggio per restare in occidente per sempre.

7 Sasha e Kostja, ambedue 19 anni, sono clienti abituali del Glasnost-Express. Contrabbandano Personal computer e fanno affari d'oro, li acquistano all'Est e li rivendono cento volte più cari in occidente.

Osservatorio

L'alta velocità «convenzionale» si consolida in Europa, mentre si affaccia quella «magnetica». Il 21 dicembre il governo tedesco-federale ha approvato la costruzione della prima linea commerciale per il Transrapid, il treno a levitazione magnetica sperimentato attualmente in Bassa Sassonia. Lunga 83 km, e con costo previsto di 3,2 miliardi di marchi (circa 2.400 miliardi di lire), collegherà Essen a Bonn, attraverso gli aeroporti di Duesseldorf e Colonia-Bonn, e verrà finanziata in parte con capitale privato.
Una prima tratta, quella fra i due scali aerei, dovrebbe essere pronta entro il 1996
Nella stessa seduta, il governo ha deciso anche la realizzazione della Colonia-Francoforte, che verrà percorsa dai treni ICE e si inserirà nella rete AV europea. Sul piano industriale, sempre restando in Germania Federale, si moltiplicano acquisizioni e «joint ventures»: la Thyssen, promotrice del Transrapid, si unirà alla filiale tedesca del gruppo svizzero-svedese ABB nel settore ferroviario; mentre la AEG, in via di fusione con la MAN, si è accordata con un'impresa tedesco-orientale, la LEW, per la produzione di materiale rotabile.

Detentrice del record mondiale di velocità su rotaia con il suo TGV (482,4 km/h), la Francia non riposa sugli allori. Stato e industriali del settore hanno messo a punto un programma quadriennale di ricerca e sviluppo sull'alta velocità, dell'ammontare di circa 500 milioni di franchi (110 miliardi di lire). L'obiettivo è di arrivare a un TGV dalle prestazioni e dalla duttilità ancora maggiori. I principali problemi tecnici che il programma mira a risolvere sono due: l'onda d'urto all'ingresso dei tunnel (che richiederà, oltre a interventi sulle opere, una perfetta tenuta stagna e pressurizzazione dei convogli) e l'adattabilità ai quattro tipi di alimentazione in uso in Europa. Si studierà inoltre la realizzabilità di una versione a due piani e di una per cuccette.
Nel frattempo, la SNCF ha ordinato ad Alsthom altri 90 TGV, per un valore di 6,85 miliardi di FF (circa 1.500 miliardi di lire), da consegnarsi tra il 1991 e il 1994. La maggior parte saranno bi-corrente, con alcuni miglioramenti rispetto al modello attuale; gli altri funzioneranno con tre tipi di alimentazione, per poter viaggiare anche in Belgio. La nuova commessa porta a oltre 25 miliardi di franchi la spesa globale per i TGV (307 in tutto).
Buone notizie, infine, sul versante finanziario: il 28 dicembre il presidente della SNCF, Jacques Fournier, ha annunciato la chiusura in attivo — 200 milioni di FF, 44 miliardi di lire — del bilancio (1989), per la prima volta da 10 anni e dopo una punta negativa di 6,1 miliardi di FF di deficit nel 1984. Per il 1990 sono previsti investimenti per 16,5 miliardi di franchi (più 30% rispetto al 1989 e il massimo assoluto nella storia delle Ferrovie francesi), di cui oltre la metà per il TGV.

Non c'è spirito di competizione né stress con i trenini elettrici: «è piacere allo stato puro». L'entusiastico giudizio è di Edward Lumpy, responsabile della «più grande esposizione itinerante di trenini elettrici del mondo», che ha attirato, durante le feste natalizie, oltre 3.000 visitatori al giorno nella «Union Station» di Washington. Modellini di locomotive e convogli di tutte le epoche attraversavano i più svariati paesaggi degli «States», e gli appassionati potevano perfino manovrare scambi e passaggi a livello.
Ma non vi è stato solo questo nella capitale americana: circa 200 pezzi di alto collezionismo, realizzati in vari materiali, erano in mostra nello stesso periodo alla National Geographic Society. Da un trenino a molla del 1894 a un convoglio ultramoderno con mini-telecamera incorporata, che consentiva di vedere, su uno schermo, il tracciato come dal posto del macchinista.
Del resto, il modellismo ferroviario è in forte e costante espansione negli USA: per il Natale 1989, le vendite di trenini elettrici sono aumentate del 20-40% rispetto all'anno precedente. Poco sensibile, sembra, solo il pubblico femminile: le donne si disinteressano quasi del tutto e sarebbero appena l'1% dei collezionisti.

(a cura di Guido Di Giammatteo)

DA CHICAGO A WASHINGTON

Un sogno lungo 16 ore

di PATRIZIA CHIODI

Sicuramente l'aereo con i suoi brevi tempi di percorrenza è il mezzo di trasporto del futuro, quello che meglio di ogni altro riuscirà ad assecondare le esigenze di spostamenti sempre più veloci per sempre più lunghe distanze. Eppure alle soglie del 2000, in piena epoca del jet, c'è chi suggerisce, e con successo, un'idea di viaggio alternativa, che ha come protagonista il treno, un treno d'altri tempi forse, ma pur sempre un treno.

Al posto dei sedili stretti ed obbligati dell'aereo, comode ed eleganti poltrone di broccato, invece dei cibi precotti e insapore offerti sul jet, pranzi raffinati curati da chef francesi, gustati al suono di romantiche melodie, eseguite da un pianoforte a coda.

E per il riposo morbidi letti dove farsi cullare nella notte del lungo viaggio da Chicago a Washington. Sedici ore in un ambiente che riporta indietro nel tempo, dove è possibile godere di tanti piccoli particolari a cui la vita ha disabituato.

È la vacanza-viaggio proposta dal nuovo treno statunitense American European Express, da molti definito la risposta americana all'Orient Express. Cinque carrozze che vanno da Chicago a Washington e viceversa, sei volte alla settimana, ospitando solo 56 passeggeri per volta.

L'atmosfera al suo interno è quella originale anni '40, (con molte concessioni all'Art Decò, quando sulle rotaie americane, allora frequentatissime, correvano treni di gran lusso come il leggendario «Twentieth Century Limited», che copriva i 1500 chilometri che separano Chicago da New York in circa venti ore. Oppure treni come il «Panama Limited» da Chicago a New Orleans o ancora il «California Zephyr» da Chicago a San Francisco.

Treni magnifici e sontuosi appartenenti a un passato ormai distante, anche se poi non così lontano, quando ancora la costruzione delle carrozze pregiate avveniva alla Pullman, che ha continuato a produrle fino all'inizio della seconda guerra mondiale. Poi l'aereo andò a sostituire, soprattutto per i lunghi tragitti, il treno.

Quelle stesse carrozze, abbandonate a se stesse in uno stato di avanzato degrado nei depositi ferroviari, sono state ripescate da un certo William Spann, che per circa tre anni, in collaborazione con la società che gestisce in Europa il fatidico «Nostalgie Istanbul Orient Express», ha lavorato al progetto dell'American European Express. Un certo numero di carrozze originali anni '40 sono state restaurate, per la "modica" cifra di un miliardo e trecento milioni a carrozza (in media). In realtà ogni particolare è stato ripreso rispettando l'eleganza del gusto Decò: morbide poltrone dai tessuti luccicanti, lampade d'ottone dalle luci soffuse, quadri originali alle pareti, lenzuola e tovaglie di lino purissimo. Le carrozze, adattate naturalmente a velocità molto maggiori, sono state dotate anche di un sistema di ammortizzamento del rumore tecnologicamente molto avanzato, per rendere più ovattata e gradevole questa romantica atmosfera.

L'American European Express parte da Chicago alle 18 e 40 e arriva a Washington la mattina dopo alle 10 e 17.

Da Washington parte alle 17 e 45 per arrivare alle 12 e 42 del giorno successivo a Chicago. I passeggeri, come già detto non più di 56, pagano circa 1.000 dollari a viaggio, qualcosa come un milione e trecentomila lire per una cabina a due letti. Il treno possiede una bellissima carrozza salotto, dal soffitto dorato che riproduce la Via Lattea, dove tra soffici poltrone viene offerto champagne originale. Le consuete note del pianoforte a coda coronano il quadro. La carrozza ristorante, apparecchiata per la cena con piatti di porcellana e posate d'argento, offre una cucina pregiata, preferibilmente esotica, che non comprende mai meno di sette portate, naturalmente accompagnate dai più rinomati vini europei. Per chi invece preferisce l'intimità, ci sono due salette riservate, lussuosamente arredate e con le pareti di mogano, dove gruppi fino a 12 persone possono cenare separatamente, serviti da un proprio cameriere. Anche la zona notte è corredata di tutti i comfort possibili: materassi doppi, cabine insonorizzate e silenziose e una prima colazione mattutina, servita in camera con tanto di rosa nel vassoio.

Salire su questo treno delizioso è un po' una piccola scelta di vita, significa lasciare da parte fretta e ansia, dimenticare la plastica ed il fast-food. Ci si deve abbandonare alla voglia di farsi trasportare in un'epoca passata per attraversare silenziosamente gli stati dell'Illinois, l'Indiana, l'Ohio, la Virginia dell'Ovest e il Maryland e giungere alla Union Station di Washington, dopo aver apprezzato la bellezza e la vastità di quei paesi.

Un po' caro e poco funzionale ai tempi d'oggi come divertimento? Può darsi. Ma quanto fascino e quanta magia in quelle 16 ore dove è possibile sognare ad occhi aperti.

PER CAMPOBASSO SI PARTE

Il paesaggio incipriato dell'Agro Romano, e poi i contrafforti dei monti Tiburtini, le cascate di Tivoli, la valle dell'Aniene, la piana del Fucino. Niente cartelli stradali, niente motel, stazioni di servizio, guardrail, sorpassi, sgommate. Solo la rotaia, e dal finestrino il volo delle allodole, le grandi querce risparmiate ancora dai vomeri. Per chi sa vivere.

di FULCO PRATESI

Andate a Campobasso voi che, come me, amate il lento dispiegarsi del paesaggio dal finestrino di un treno. Andate a Campobasso.

Ma, se permettete, l'itinerario ve lo traccerò io.

Alle 7,45 parte dal binario 7 della Stazione Termini di Roma un treno per Sulmona-Pescara. Come, per Sulmona? Chiederete voi. Non c'è forse, alle 6,20 un espresso per il capoluogo molisano? E non ce n'é un altro alle 8,25 che arriva, come l'altro, dopo circa tre ore? E allora, perché andare per Sulmona?

La ragione ve la spiego subito: se passate per Sulmona un tratto del viaggio potrete farlo su uno dei più belli, romantici e simpatici treni di tutta Italia.

Dunque: la mattina del 2 dicembre la campagna attorno a Roma è, stranamente, bella: un'incipriata di brina ricopre le brutture e riconcilia con l'Agro. Poi la linea si inerpica sui contrafforti dei monti Tiburtini, offre uno scorcio sulle cascate di Tivoli, sfiora la valle dell'Aniene assorta di ghiaccio e salici spogli. Il Castello Massimo di Arsoli, una poiana che veleggia lenta dopo Avezzano, il Velino bianco di neve, la piana del Fucino come una padella di nebbia.

A Sulmona (arrivo alle ore 10,20) si cambia. L'ora di attesa nella civettuola stazione potete passarla in due modi: o andandovi a vedere, in tassì, le splendide architetture del Palazzo e della Chiesa della SS. Annunziata o, come ho fatto io, bighellonando nei dintorni. La proprietaria del bar della stazione, alla quale chiedo un panino, me lo arricchisce generosamente con una squisita coppa fatta in casa. Subito fuori dell'edificio una prima sorpresa: il monumento al ferroviere costituito da una smagliante locomotiva a vapore. Vicino (c'era da aspettarselo, a Sulmona) una fabbrica di confetti. Acquisto e sgranocchio.

Ma ecco, alle 11,20, il "mio" treno.

Un tempo si chiamavano Littorine ma oggi, più modernamente, il commovente veicolo diesel si fregia della sigla 668 33 20, ed è stato costruito nel 1983 nelle officine della Fiat Ferroviaria a Savigliano.

Porta 110 persone di cui 68 a sedere. C'è

L. BUCCI/PANDA PHOTO

FULCO PRATESI

L. BUCCI/PANDA PHOTO

Nella foto grande, qui sopra, Campo di Giove visto dal finestrino del treno in sosta a Forte Romano. Nella foto piccola, a destra, il monumento ai ferrovieri nella stazione di Sulmona.

PER CAMPOBASSO SI PARTE

anche, dignitoso e vellutato di verde, uno scompartimento di prima classe.

Sono una decina le persone che il locale Sulmona-Carpinone porta trionfalmente verso i contrafforti della Maiella. Ma dieci persone che rappresentano un campione perfetto dell'Italia vera. Ci sono due carabinieri, un parroco di campagna, una massaia con il bambino, un operaio, due studenti e due corrucciati borghesi. Mi aspettavo una linea fatiscente, sull'orlo del disarmo, già bollata con l'epiteto infame di «ramo secco». Invece i binari che ci guidano sono ottimamente disposti su nuove e fiammanti traversine in cemento, le rotaie appaiono smaglianti, i due motori diesel ronfano soddisfatti e potenti.

Certo, oggi ci sono treni che vanno a 480 chilometri all'ora, Pendolini e Intercity sfrecciano fragorosi tra Roma e Milano: ma volete mettere il fascino e l'incanto di questo trenino che si inerpica lieto sui fianchi della Maiella Madre, che offre, dall'alto, la visione di Pettorano sul Gizio splendente nel paesaggio di cristallo, che sfiora i pini neri di Campo di Giove e che sciorina generoso vette candide di neve novella?

FULCO PRATESI

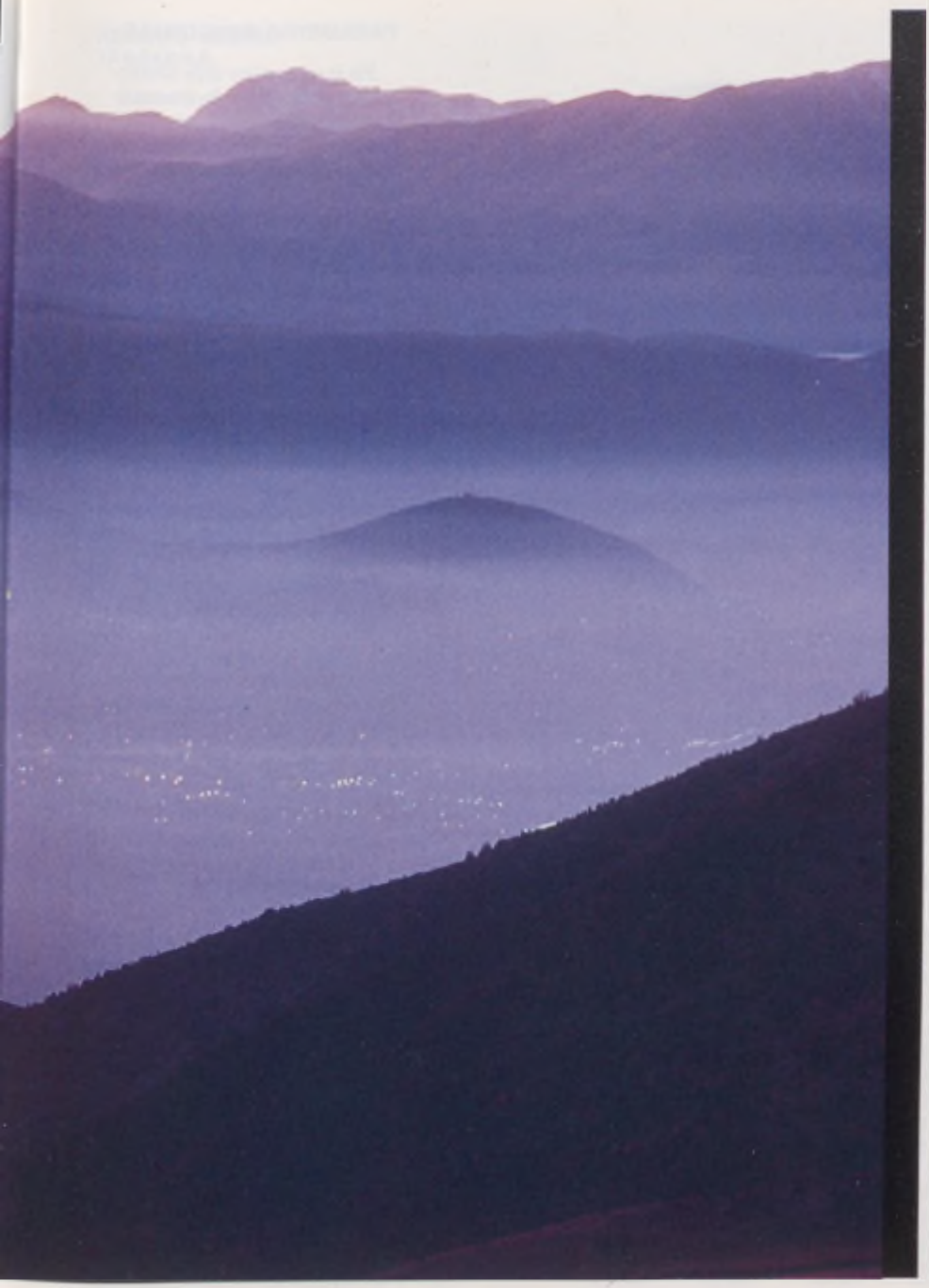
Da Campo di Giove la Maiella, con i suoi 10.000 ettari di riserve naturali, è a un passo.

Dopo Campo di Giove (Giove deve risiedere sicuramente da queste parti, a giudicare dalle nubi ovattate e dalle cime splendenti) il mio treno entra nella Riserva Naturale del Quarto di S. Chiara. Chi potrà mai narrare il fascino di questa immensa prateria chiusa tra i monti che in marzo si trasforma in un acquitrino a perdita d'occhio e in aprile si copre di narcisi per la gioia dei croccoloni e dei pivieri che qui sostano in volo di migrazione verso nord? Il bolide sfreccia (si fa per dire, la velocità miopemente imposta è di 55 Km l'ora) tra la Maiella e il Monte Pizzalto verso il suo record ignoto ai più: la stazione di Rivisondoli, «la più alta della rete dopo quella del Brennero» come recita con orgoglioso sussiego una lapide marmorea sulla parete. E 1268,82 metri sul livello del mare non sono certo una bazzecola, per l'Appennino. Da qui, a poca distanza, il secolare Bosco di S. Antonio, oggi Riserva Naturale, il paesino medievale di Pescocostanzo e il grande e sereno Altipiano delle Cinquemiglia. Dopo la stazione di Roccaraso, in cui si ricorda, con un'altra epigrafe naif, «il Barone Giuseppe Andrea Angeloni, esemplare di cittadino e di patriotta» promotore di questa linea costruita nell'ultimo decennio del secolo scorso (e attendiamo, l'anno prossimo, le manifestazioni per il suo centenario), la ferrovia attraversa i luoghi più interessanti: a sinistra i Monti Pizi, basse alture boscose e selvagge ove si favoleggia sopravviva ancora la mitica lince, un grande felino estinto da secoli nell'Italia peninsulare e dai primi del secolo nelle Alpi. A destra il panettone boscoso e prativo del Monte Greco, un massiccio che dovrebbe presto essere incluso nel parco nazionale d'Abruzzo e le rupi di Scontrone, a poche centinaia di metri dal parco. Qui ogni due o tre anni un orso incauto lascia la pelliccia sotto le ruote del nostro ecologico treno o, come è successo ad un grosso maschio che scambiò la galleria per una tana, viene investito e se ne torna a morire entro i confini del parco. Qui attraversano in inverno lupi affranti, qui, sulla massicciata, i macchinisti mi mostrano una tana di volpe che ogni anno sforna una nidiata di cuccioli e, mi raccontano, c'è anche la possibilità di imbattersi nei cervi, liberati da poco sia nel Parco sia alla Maiella.

La discesa su Castel di Sangro rattrista un po': dall'alto, infatti, è possibile scoprire l'ignobile scempio che si è fatto delle rive del fiume, un tempo boscose e romantiche e oggi schifose banchine di cemento rettilinee e glabre.

A Castel di Sangro, deliziosa stazioncina ove approda un altro trenino di sogno, quello che percorre la ferrovia sangritana, si sosta mezz'ora per consentire ai ferrovieri una rapida colazione («con l'imbuto») motteggiano loro, diretti verso la mensa aziendale che esala odorini appetitosi. Mi distraggo nell'androne, leggendo un «Avviso ai produttori di aglio» e passeggio sul marciapiedi lavato dal gelido sole decembrino.

Da Castel di Sangro altri paesaggi nuovi e intensi. I binari serpeggiano tra picchi rocciosi



Nella pagina accanto, treno in sosta nella piccola stazione di Palena e, a Rivisondoli, la lapide che ricorda un record poco noto: «la stazione più alta della rete dopo quella del Brennero».

e tagliano cerreti splendidi dorati e ramati dalla tramontana che cala dai monti. Qui è facile (le ghiande mature li attirano) scorgere branchi di cinghiali al pascolo o che attraversano scuri la massicciata nevosa.

Ad un tratto una forma grigio argento si tuffa rapida nella siepe che accompagna la ferrovia: un grande tasso sorpreso, chissà perché, in passeggiata pomeridiana. Chi si ferma a Pescolanciano (noi lo abbiamo fatto per lasciar passare un altro trenino che veniva in senso inverso), può scendere e andare a visitare la mirabile abetina di Collemeluccio e, subito lì, i ruderi del santuario italico di Pietrabbondante, splendidi e inaspettati.

Adesso, davanti a noi, un po' sulla destra, la mole pacata, boscosa e innevata, del massiccio del Matese (2050 m.).

Sfiorato il Colle dell'Orso, sulla sinistra, si entra trionfalmente nella stazioncina di Carpinone, fine della corsa. E qui ascolto le lamentele dei ferrovieri, innamorati del loro trenino: una linea praticamente nuova, con ottime vetture, costretta a vivacchiare con orari balordi, coincidenze inesistenti o gravose, limiti di velocità assurdi: lo stesso percorso potrebbe essere coperto in un tempo molto minore. Non so quale siano le ragioni per questi incovenienti, se la solita penalizzazione delle linee minori, la concorrenza (secondo me inaccettabile) delle autolinee sovvenzionate o, anche in questo caso, la consueta tragica, indifferenza italica.

Visto che il sole è ormai al tramonto, raggiungo Campobasso in auto.

Il giorno dopo, altra mattinata tersa e cristallina, riprendo il treno alle 7,55 per Roma. Solita campagna a basse colline plioceniche infiocchettate di boschi di roverelle e inzuccherate di ghiaccio fino a Vinchiaturo. Poi la vista si sdraia sulla valle del Biferno dominata dal magnifico Matese. A Bosco Redole chi vuole può scendere: a meno di cinque chilometri può raggiungere (anche a piedi!) un magico monumento alla storia della transumanza: la città romana di Saepinum, il sito archeologico più bello e suggestivo di questa parte d'Italia. Poi il treno raggiunge Carpinone, sfiora i monti del Parco Nazionale d'Abruzzo, raggiunge Benafro (altra orgia di monumenti e ruderi, a volerlo), e, a Vairano, si innesta sulla linea Napoli-Cassino-Roma. Ulteriori leccornie visive: il monastero di Montecassino visto da un'angolazione diversa, gli Ausoni e i Lepini violetti e bruni contro il cielo, voli di allodole nei campi di grano novello, grandi querce risparmiate dai vomeri. E niente cartelli stradali, niente motel, stazioni di servizio, sorpassi, guardrail, incidenti, lavori in corso, pedaggi, sgommate. Se volete, a Colleferro, potete visitare il Parco «La Selva di Paliano» ricco di uccelli di ogni specie.

Poi, tornando nella Campagna romana, serque di acquedotti e di torri medievali, pini solitari e, ahimé, le prime brutture: carcasse di auto, discariche, baracche, cave. Ma ormai Termini si avvicina: un'ultima occhiata, sulla sinistra, al cosiddetto tempio di Minerva Medica (incubo degli studenti di architettura dei miei tempi) e poi ecco le pensiline. Evviva il treno

DISCIPLINA FISCALE DELLE PENSIONI

DECORRENZA DAL 1° GENNAIO 1990

di G.B. PELLEGRINI

Riallacciandomi a quanto anticipato nel numero dello scorso ottobre circa la neutralizzazione integrale degli effetti della pressione fiscale derivante dall'inflazione, informo che la G.U. n. 229 del 30 settembre 1989 ha pubblicato il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri datato 29 settembre 1989, con cui si è data attuazione alla norma contenuta nell'art. 3, primo comma, del D.L. 2 marzo 1989, n. 69, convertito, con modificazioni, nella legge 27 aprile 1989, n. 154, stante che la variazione percentuale del valore medio dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e di impiegati tra il periodo settembre 1987 - agosto 1988 e quello settembre 1988 - agosto 1989 ha superato il 2% e precisamente è risultata pari al 6,1%.

Di conseguenza, a decorrere dal 1° gennaio 1990 sono stati adeguati gli scaglioni di reddito ai fini dell'applicazione delle aliquote d'imposta, le detrazioni d'imposta e i limiti di reddito previsti dagli articoli 11, 12 e 13 del T.U. delle imposte sui redditi approvato con D.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917.

SCAGLIONI DI REDDITO

Per quanto concerne i nuovi scaglioni di reddito, relativi alle aliquote percentuali di tassazione, essi sono riportati nell'apposita tabella.

DETRAZIONI PER CARICHI DI FAMIGLIA

Per grandi linee le regole che disciplinano la concessione della detrazione per i figli a carico possono così riassumersi:

- ognuno dei genitori usufruisce autonomamente della detrazione per figli a carico secondo la graduazione riportata;
- la detrazione è usufruita dal genitore in misura doppia ogniqualvolta l'altro genitore non può godere della detrazione stessa potenzialmente spettantegli, in quanto non ricorrono le condizioni naturali o giuridiche perché essa possa essere concessa.

In questa seconda ipotesi, quando alla mancanza fisica o giuridica dell'altro genitore (dovuta, rispettivamente, al decesso o al mancato riconoscimento del figlio naturale) si accompagna anche la circostanza che il pensionato non è o non è più inserito (per successivo decesso del coniuge) in un nuovo nucleo familiare costituito a seguito di matrimonio, il pensionato stesso, anziché beneficiare della detrazione per i figli a carico in misura doppia, ha titolo, per il primo figlio, alla detrazione riservata per il coniuge (lire 636.600) e per gli altri figli alla somma detraibile in rapporto al numero dei figli (comprendendo tra questi anche il primo) calcolata raddoppiando quella prevista in misura normale e detraendo da detta somma l'importo di lire 101.856, relativa alla misura doppia del primo figlio.

Non è, peraltro, consentita la possibilità di usufruire di questo secondo sistema di detrazione per i figli nell'ipotesi di genitori separati o divorziati, in quanto l'espressione «se l'altro genitore manca», contenuta nell'art. 12 del citato T.U., va intesa come decesso dell'altro genitore o nel senso di non presenza dell'altro genitore. Invero la fattispecie del pensionato separato o divorziato rientra nelle normali situazioni per le quali è previsto il raddoppio della misura delle detrazioni, sempre che naturalmente il coniuge separato o divorziato del pensionato abbia un reddito inferiore al parametro legislativamente fissato, di cui si dirà fra poco, e non si trovi nelle condizioni di poter beneficiare in via autonoma delle detrazioni medesime. Va ancora detto che le quote di detrazione per i figli competono al personale separato o divorziato a prescindere dall'effettivo concorso al mantenimento dei figli stessi.

Giova ancora ricordare che le persone indicate dall'art. 433 codice civile, per le quali si ha diritto alla detrazione d'imposta, sempre che siano conviventi con il pensionato o esercitino il diritto agli alimenti, sono le seguenti:

- i figli maggiorenni (esclusi quelli assimilati ai minori e inclusi nei punti a e b nelle detrazioni per carichi di famiglia);
- i discendenti prossimi, anche naturali, dei figli legittimi o legittimati o naturali o adottivi;
- i genitori o, in loro mancanza, gli ascendenti prossimi, anche naturali, o gli adottanti;
- i generi e le nuore;
- il suocero e la suocera;
- i fratelli e le sorelle.

Per ognuna delle persone sopra indicate è stabilito il nuovo importo della detrazione in misura costante di lire 101.856, detrazione che compete per intero al pensionato nei cui confronti sussista il vincolo familiare dal quale deriva l'obbligo agli alimenti e sempre che la persona a carico conviva con il pensionato ovvero percepisca da lui gli assegni alimentari, anche non risultanti da provvedimenti dell'autorità giudiziaria. Da quanto sopra discende che, qualora più soggetti siano obbligati agli alimenti nei confronti delle persone sopra elencate - ad esempio più fratelli nei riguardi di una di loro - la detrazione di lire 101.856 sarà ripartita fra tutti i soggetti obbligati, proporzionalmente all'effettivo onere di mantenimento sostenuto.

PARAMETRO REDDITUALE

Per la concessione delle detrazioni per carichi di famiglia è necessario che le persone alle quali si riferiscono - oltre a possedere le particolari condizioni previste per alcune di esse e dianzi riportate - non abbiano redditi propri per un ammontare superiore a lire 4 milioni 200 mila al lordo degli oneri deducibili.

Ai fini del suddetto limite di reddito si deve tener conto anche dei redditi esenti dall'imposta e di quelli soggetti a ritenuta alla fonte a titolo d'imposta o ad imposta sostitutiva se di ammontare complessivamente superiore a lire 2 milioni al lordo delle relative ritenute. SI aggiunge che per il raggiungimento del predetto limite di due milioni sono da escludere i redditi costituiti dagli interessi ed altri proventi derivanti dal possesso di titoli di Stato nonché le pensioni sociali, le pensioni di guerra e le relative indennità accessorie, gli assegni accessori annessi alle pensioni privilegiate ordinarie di prima categoria, le pensioni, le indennità e gli assegni erogati dal Ministero dell'interno ai ciechi civili, ai sordomuti e agli invalidi civili, gli assegni correlati alle medaglie d'oro al valor militare.

DETRAZIONI SOGGETTIVE

Lo stesso art. 2 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dianzi citato ha, altresì, ridisegnato le detrazioni soggettive in favore dei percettori di redditi di lavoro dipendente ed assimilati, quali le pensioni nelle misure seguenti:

a) quella di carattere generale, già denominata detrazione per la produzione del reddito, per l'anno 1990 passa da lire 552.000 a lire 611.136 pari a lire mensili 50.928;

b) l'ulteriore detrazione - spettante qualora il reddito di lavoro dipendente o di pensione non superi 11.700.000 lire annue - a partire dal corrente anno 1990 viene fissata a lire 190.980 in luogo di quella precedente in vigore di lire 180.000.

A proposito di questa seconda detrazione va ricordato che se l'ammontare del reddito di lavoro dipendente o di pensione è superiore di poco a lire 11.700.000, la detrazione spetta nella misura necessaria ad evitare che l'ammontare residuo di tale reddito scenda al di sotto dell'importo risultante dall'applicazione dell'imposta, diminuita della detrazione, a un reddito di lavoro dipendente o di pensione pari a 11.700.000 di lire. È noto, infine, che quest'ultima detrazione viene attribuita in sede di conguaglio fiscale annuale.

REDDITO MINIMO TASSABILE

Il concetto di reddito minimo tassabile non è formalmente presente nel nostro sistema tributario, ma è la conseguenza del sistema delle detrazioni.

Per i lavoratori dipendenti ed i pensionati il minimo tassabile dal 1° gennaio 1990 si attesta a lire 7.136.890. Infatti, l'imposta ad aliquota 10% per il primo scaglione di lire 6.400.000 è pari a lire 640.000, mentre l'imposta ad aliquota 22% relativa al residuo reddito di lire 736.890 ammonta a lire 162.116 per un imposta complessiva di lire 802.116 (=640.000+162.116).

Ora, le detrazioni che azzerano questa imposta sono: la prima detrazione soggettiva di lire 611.136 e la seconda detrazione soggettiva di lire 190.980, che complessivamente eguagliano l'imposta di lire 802.116.

E QUI RISPONDO A...

Sono lieto di comunicare al sig. *Giulio Granati* da Carsoli che il suo trattamento di quiescenza è stato definitivamente regolarizzato mediante la rideterminazione della base pensionabile, nella quale sono stati considerati i diversi elementi retributivi conseguenti all'applicazione in suo favore della legge n. 942 del 1986, meglio conosciuta come legge sull'anzianità pregressa.

Del pari, è stata rettificata, secondo la sollecitazione dell'interessato, la pensione già attribuita al sig. *Carlo Domenichini* da Parma.

Gli amici *Marcello Molinelli* da Ancona, *Bruno Valenti* da Parma e *Roberto Vettori* da Trento, allorché leggeranno queste righe, dovrebbero già aver percepito il rispettivo conguaglio dell'indennità di buonuscita. Per quanto riguarda l'IRPEF, trattenuta in più dall'OPAFS in sedi di prima liquidazione delle stesse indennità, la restituzione, come come ho avuto modo di precisare più volte, deve avvenire a cura dell'Amministrazione finanziaria.

Con riferimento a quanto scritto in via generale lo scorso ottobre sulla sentenza costituzionale n. 387 del luglio 1989, che ha sancito la completa detassabilità delle pensioni privilegiate ordinarie militari tabellari, per l'amico *Gerardo Lombardi* da Castevetere sul Calore aggiungo che di recente il Ministero delle finanze ha diramato la circolare applicativa. In essa s'invita il Ministero del tesoro a riliquidare le pensioni suddette relative ai periodi successivi alla data del 20 luglio 1989 (giorno successivo a quello di pubblicazione della sentenza costituzionale sulla G.U.), tenendo conto della nuova disciplina fiscale delle pensioni stesse. Per quanto concerne, invece, il periodo precedente, la circolare invita gli Uffici finanziari a far luogo al rimborso delle ritenute operate sulle pensioni in argomento limitatamente in favore di coloro che alla data del 20 luglio 1989 avevano in corso un procedimento amministrativo o giurisdizionale sulla suddetta materia. Ora, è su questa parte della circolare che si possono sollevare le più ampie riserve, dato che con l'entrata in vigore dell'art. 30 della legge 11 marzo 1953, n. 87, la giurisprudenza e la dottrina sono consolidate nell'affermare che i limiti alla retroattività delle sentenze costituzionali vanno individuati nei rapporti insuscettibili di essere modificati perché non più impugnabili o perché decisi con sentenza passata in cosa giudicata. In sostanza, dovunque vi possa essere una impugnativa sulla base delle sentenze costituzionali il rapporto è potenzialmente aperto e la certezza conseguirà o in seguito alla correzione giudiziale.

Del resto, in presenza di una sentenza costituzionale che li riguardi, in tal senso si regolano sia la Corte dei Conti, che considera ancora aperti e non consolidati i rapporti per i quali sia proponibile il ricorso alle proprie Sezioni giurisdizionali, che l'INPS, che estende le dette sentenze ai rapporti per i quali non siano decorsi dieci anni, che rappresenta il termine entro cui un suo provvedimento è impugnabile davanti all'autorità giudiziaria ordinaria.

Concludendo confermo che, a mio parere, l'azione di rimborso delle ritenute erariali in materia - dapprima in via amministrativa all'Intendenza di finanza e poi in via contenziosa alle Commissioni tributarie - ai sensi dell'art. 37 del D.P.R. 29 settembre 1973, n. 602, sia tuttora proponibile per i rapporti nei cui confronti non sia decorso il termine decennale di prescrizione. Tuttavia, devo ripetere che la condizione indispensabile per potersi attivare è rappresentata dal fatto che l'ammontare annuo delle pensioni in discorso sia stato regolarmente incluso nella dichiarazione annuale dei redditi (Mod. 740), dato che la riliquidazione delle imposte da parte dell'Amministrazione finanziaria avviene soltanto sulla base delle suddette dichiarazioni. Nell'ipotesi contraria sarebbe inopportuno richiedere il rimborso dell'IRPEF trattenuta per il passato; ciò, infatti, potrebbe causare un pregiudizio economico non indifferente a motivo delle pesanti sanzioni pecuniarie previste.

Scaglioni di reddito

Reddito annuo	*Reddito mensile*	*Percentuale*
fino a L. 6.400.000	sulle prime L. 533.333	10%
oltre L. 6.400.000 e fino a L. 12.700.000	sulle successive L. 525.000	22%
oltre L. 12.700.000 e fino a L. 31.800.000	sulle successive L. 1.591.667	26%
oltre L. 31.800.000 e fino a L. 63.700.000	sulle successive L. 2.658.333	33%
oltre L. 63.700.000 e fino a L. 159.100.000	sulle successive L. 7.950.000	40%
oltre L. 159.100.000 e fino a L. 318.300.000	sulle successive L. 13.266.667	45%
oltre L. 318.300.000	sulle somme successive	50%

Detrazioni per carichi di famiglia

Le misure delle detrazioni per carichi di famiglia — previsti dall'art. 12 del T.U. delle imposte sui redditi — sono state così rideterminate:

a) detrazioni per il coniuge, per i figli, compresi quelli naturali riconosciuti, i figli adottivi e gli affiliati o affidati, minori di età o permanentemente inabili al lavoro e per quelli di età non superiore a ventisei anni dediti agli studi o a tirocinio gratuito.

	Misura annua		*Misura mensile*	
	Normale	*Doppia*	*Normale*	*Doppia*
coniuge	636.600	–	53.050	–
1 figlio	50.928	101.856	4.244	8.488
2 figli	101.856	203.712	8.488	16.976
3 figli	152.784	305.568	12.732	25.464
4 figli	203.712	407.424	16.976	33.952
5 figli	254.640	509.280	21.220	42.440
6 figli	305.568	611.136	25.464	50.928
7 figli	356.496	712.992	29.708	59.416
8 figli	407.424	814.848	33.952	67.904
per ogni altro figlio	50.928	101.856	4.244	8.488
per ogni altra persona a carico	101.856	–	8.488	–

b) detrazioni per i figli minori e per quelli assimilati ai minori nonché per ogni altra persona in caso di «mancanza del coniuge».

	Importo annuo	*Importo mensile*
per il primo figlio	636.600	53.050
per 2 figli	738.456	61.538
per 3 figli	840.312	70.026
per 4 figli	942.168	78.514
per 5 figli	1.044.024	87.002
per 6 figli	1.145.880	95.490
per 7 figli	1.247.736	103.978
per 8 figli	1.349.592	112.466
per 9 figli	1.451.448	120.954
per ogni altra persona	101.856	8.488

L'automotrice «Emmina», costruita nel 1932, munita di ruota dentata per l'esercizio a cremagliera. A destra, treno a scartamento ridotto in servizio nella grande guerra, e, sotto, la funicolare elettrica in esercizio fra Como e Brunate dal 1952 al 1989.

IL MUSEO DEI TRASPORTI DI RANCO

Accanto al Museo nazionale ferroviario di Pietrarsa, esistono da anni altre interessanti raccolte pubbliche e private dedicate alla storia e al culto della ferrovia. A Ranco (Varese), in un ameno scenario ai bordi del Lago di Garda, il Prof. Ogliari ha organizzato un piccolo museo in cui sono esposti, nella magica atmosfera del tempo che fu, tutti i sistemi di trasporto terrestri. L'ingresso è gratuito.

di PIERO MUSCOLINO

Con la recente attivazione del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa si è risvegliato l'interesse per la storia dei trasporti italiani, campo nel quale non sono mancati sostanziali contributi e brevetti da parte dei nostri tecnici ed esercenti.

Ma in aggiunta al Museo «ufficiale» delle FS (che riguarda soltanto i trasporti su rotaia), esistono altre raccolte pubbliche e private di notevole interesse, purtroppo in massima parte sconosciute al grande pubblico. Oltre a vari piccoli musei di veicoli a trazione animale, ricordiamo le carrozze esposte al Museo di Roma dove sono anche sistemate le 3 vetture ferroviarie del pontefice Pio IX, la sezione ferroviaria del Museo della Scienza e della Tecnica Leonardo da Vinci di Milano, la raccolta di rotabili nella stazione di Trieste Campo Marzio, e varie iniziative in via di definizione e sviluppo a Bologna, La Spezia, Falconara, Livorno, etc etc. Le maggiori sorprese però provengono dalle raccolte private e perciò meno conosciute, fra le quali sono da ricordare quella dell'ing. Di Giacomo a Roma (principalmente di rotabili ferroviari a scartamento di 95 cm) ed il Museo dei Trasporti «Villa Fantasia» di Ranco (Varese) di proprietà del prof. Francesco Ogliari di Milano ben noto autore della *Storia dei trasporti italiani* in 65 volumi, che si distingue per la presenza di tutti i sistemi di trasporto terrestri, dalle diligenze alle metropolitane in funzione soprattutto nel nord Italia. Fra l'altro questa esposizione, in un ameno pianoro digradante alla riva del Lago Maggiore, è aperta al pubblico con ingresso gratuito.

Ogni mezzo vi è esposto privilegiando il mondo dei trasporti, inquadrando questi ultimi nella loro vita e nel loro tempo cioé riportandoli all'attività vissuta nei lunghi anni di esercizio.

Visitiamo dunque insieme, quest'affascinante museo partendo dall'inizio della storia che vi è narrata.

Da Como alla Camerlata è in servizio, dai primi anni del 1800 al 1865 una diligenza, trainata da cinque cavalli, con imperiale (cioé con il primo piano all'aperto soprastante quello chiuso) recuperata dalla titolare dell'esercizio, l'impresa Ferrario di Como, negli anni 50. Restaurata e riportata al primitivo splendore, completamente arredata, con l'illuminazione dell'epoca, dà il via al trasporto pubblico. E il mondo circostante è il suo. Dalla «rizzada» cioé, dalla strada fatta con sassi ritti, alla mascalcia (la casa del maniscalco), all'abbeveratoio per gli animali, alla fontana per le persone, alla fucina, alla sala di attesa, al carro dei pompieri, il mondo del 1850 è restaurato nella sua immagine globale.

Ma pochi anni dopo, nel 1856, Carlo Cattaneo, reduce dall'esilio in Svizzera dopo gli sfortunati esiti dell'insurrezione milanese del 1848, fonda a Sesto Calende la «Società per la ferrovia eolica Sesto Calende - Tornavento» e impianta la ferrata.

Ma il vento «funziona» solo eccezionalmente (ben diversa è la situazione nell'Ohio dove è in servizio un'altra «ferrovia a vento») e la trazione è spesso integrata da cavalli e da buoi.

Ancor oggi, a Tornavento, si possono vedere il vecchio edificio della «posta» dove venivano cambiati i cavalli e il «castello» (così chiamato dagli abitanti) anche se trasformato in casa di abitazione mantenendo l'originale struttura. E il vagone eolico può essere ammirato, completo di vela, di bilancini per i cavalli (due) e di giogo per i buoi.

Ma la ferrovia a vapore proveniente da Milano-Gallarate-Somma Lombardo si attesta a Sesto Calende nel 1865 e, conseguentemente, cessa la ferrovia eolica.

A Torino, nel 1872, entra in servizio il primo tram italiano a cavalli, da Piazza Castello alla barriera di Nizza; a Milano nel 1876 si attiva analogo servizio sulla linea Milano-Gorla-Sesto-Monza-Regio Parco.

Si tratta di enormi carrozzoni a due piani, coperti anche al primo piano, di costruzione della Ditta Grondona di Milano, che trainati da due cavalli impiegano tre ore per compiere l'intero percorso. Al capolinea vengono girati sull'apposita piattaforma (recuperata e in opera). Un «chàr à bank», in tenuta estiva, già in servizio fra Ivrea e Santhiá (scartamento 75 centimetri), completa il settore «cavalli» mentre si fa avanti prorompente e fumigante, il «cavallo-vapore».

Così la locomotiva a vapore «gamba del legn» (costruita nel 1892 dalla Breda) con il nome «Busseto» in onore del paese natale di Giuseppe Verdi, con la relativa vettura passeggeri, segna la grande novità nei trasporti. Alloggiata sul binario a scartamento normale, completa di agganci ferroviari e tranviari, è unita a due vetture merci del 1880 (un carro grue e un carro scudo) di particolare valore storico.

Sul binario a fianco, sempre a scartamento normale con palificazione e filo aereo per la trazione elettrica a corrente continua (3.000 volt), una vettura a terrazzini delle Ferrovie Nord Milano, completa di scompartimento di prima classe (velluto rosso), di seconda classe (velluto verde), di terza classe (panche in legno), di barra, di ritirata, di scompartimento bagagli e del settore dell'«Ambulante postale» che indicano la singolarità rappresentata. Anche con gli oggetti ferroviari esposti nel settore bagagliaio si è creato un «unicum» riepilogante il divenire della «carrozza passeggeri» dalle tre (e originariamente quattro classi dove, in quarta, si stava in piedi) alle attuali due classi di modesta diversificazione.

Sullo stesso binario ferroviario troviamo infine, un auto motore Badoni IV Serie del 1937 denominato «piattina» o «sogliola» che ha «guerreggiato» sulla linea Tobruk-El Alamein nel 1942 (velocità massima 25 Km/ora) alla manovra dei carri merci per trasferire al fronte i pesanti carri armati Tigre. Per aumenta-

PIERO MUSCOLINO

re l'aderenza sul binario era stato munito di un martinetto idraulico, di cui il mezzo ancora dotato.

La stazione ferroviaria di «Ranco Lago» a due piani con sala di attesa, locale del capo-stazione, e soprastante abitazione, completa di tutti gli arredamenti della fine del secolo scorso, con l'impianto telegrafico nonchè di segnalamento-treni Bianchi-Servettaz, pensilina e zone di attesa, è quanto oggi di meglio si possa ritrovare, sul piano originale ricostruttivo, di arredo ferroviario del 1800.

A fianco della stazione una galleria con concio di chiave sul portale e la data 1893, prevede il collegamento con la «fermata» di Ranco Valle ove è alloggiato il primo vagone (ricostruito) in servizio fra Palermo e Bagheria, contornato da semafori dell'epoca.

Completano l'arredo «macachi», «scambi», campane di avviso-treno in arrivo, diffusione sonora di sbuffi di locomotive e rumori ferroviari, bandiere, orologi, biglietti etc., in un'integrale rivisitazione di una stazione ferroviaria della fine del secolo XIX. Ci sono anche la lampisteria, i WC (funzionanti), il bar, l'edicola per i giornali.

In appositi settori sono il primo tipo di tram elettrico di Milano, con annessa scala per la manutenzione per la linea aerea, costruito dalla Edison nel 1898, e il primo autobus 18 BL della FIAT con gomme piene e piede di porco per le fermate di emergenza in salita, un tempo in servizio fra Torino e Cavoretto con le relative pensiline in attesa. E ancora semafori ferroviari funzionanti: a disco, ad ala, a fuoco di colore, nonché il semaforo tranviario a veletta.

PIERO MUSCOLINO

La diligenza a cavalli in servizio da Como alla Camerlata dai primi anni del 1800 fino al 1865. Perfettamente restaurata e riportata all'antico splendore costituisce uno dei pezzi forti del museo.

IL MUSEO DI RANCO

Passando al settore scartamento ridotto decauville (60 cm), su apposito binario è alloggiato il treno in servizio nella grande guerra per «la fronte» (allora al femminile). Si compone di una locomotiva a vapore della «Società Veneta» costruita nel 1912 e di cinque vetturette di servizio per la truppa, per gli ufficiali e per il generale (all'aperto e al chiuso).

La funicolare ad acqua, in funzione sul binario che porta alla fermata facoltativa di Paradiso (su apposita collinetta di montagna), rappresenta il primo sistema di trazione funicolare a contrappeso d'acqua utilizzato a Genova (S. Anna) Orvieto e Saint Vincent, per superare i dislivelli.

Nella terza parte del museo che rappresenta l'evoluzione della scienza e della tecnica nel settore dei trasporti terrestri nel nostro tempo, sono raccolti e arredati, sempre nell'ambiente in cui i singoli mezzi hanno vissuto, dei pezzi già entrati nel gotha dei trasporti.

L'autoguidovia, sistema Laviosa di Piacenza, che ha trasportato fra Genova-Serra San Quirico e il Santuario di Nostra Signora della Guardia milioni di pellegrini e di visitatori per quasi quarant'anni. Concepita dall'ing. Laviosa, la trazione diesel muove le quattro ruote in gomma piena su un bordo di cemento mentre un bordino di ferro applicato a ruote interne fa da guida alla vettura. L'esemplare esposto è il n. 1 ed è l'unico esistente delle dodici motrici costruite. È in un certo senso l'antenato dell'attuale sistema chiamato «people moover».

Un'automotrice «Emmina» costruita nel 1932, munita di ruota dentata per l'esercizio a cremagliera, è installata su un binario con dentiera (scartamento 0,95 m). La «littorina» ha funzionato fino al 1978 fra Catanzaro Lido e Catanzaro Città.

La vettura n. 3 della funicolare elettrica, in esercizio fra Como e Brunate dal 1952 al 1989, è posta in opera sull'apposito binario con pendenza del 45% che la rende una delle più ardite funicolari del mondo. Si possono esaminare anche i vari sistemi di sicurezza.

Il tram elettrico a carrelli di Milano, la famosa «Peter Witt carrelli 1928» rappresenta, anche per il recente sistema di captazione elettrica a pantografo, una delle motrici fra le più belle costruite, e con 502 esemplari la più diffusa in Italia.

Un filobus di Lugano del 1952 di classico colore azzurro, rappresenta la testa di serie moderna di numerose applicazioni che tale mezzo, ecologico e urbanisticamente opportuno, ha avuto nella sua ottantennale vita e che sta godendo nuovamente dei favori delle pubbliche amministrazioni.

Lasciando la vista sul Lago Maggiore possiamo scendere in metropolitana, anche con le apposite scale mobili, per entrare in una motrice della linea n. 1 di Milano (1964) a terza rotaia per la captazione della corrente e a quarta rotaia per il ritorno della corrente medesima. Infine sull'ultimo binario, verso il bosco, uno splendido semaforo a tre ali dà via libera al trattore motorizzato costruito dalle Ferrovie Nord Milano nel 1925 mentre lo spazio è già pronto per accogliere un locomotore a corrente continua e uno a corrente trifase già richiesti alle Ferrovie dello Stato.

Una quarta parte del museo è dedicata ai trasporti privati: si passa dal triciclo per uomo, al biciclo, alla bicicletta a ruote uguali, alla bicicletta dei bersaglieri, al motorino. E un'automobile FIAT 500 ci riporta allo sviluppo della motorizzazione privata.

Come si è detto, il principale pregio di questa affascinante raccolta è quello di comprendere tutti i sistemi di trasporto terrestre, e non soltanto con la presenza dei vari mezzi di locomozione ma pure con la meticolosa ricostruzione di stazioni, locali, fabbricati, suppellettili e manifesti d'epoca, in modo da far magicamente sentire al visitatore la perfetta atmosfera del tempo che fu.

FORMAZIONE PROFESSIONALE: IL RUOLO E I LIMITI

ESSERE EUROPEI SIGNIFICA AVERE RADICI CULTURALI COMUNI MA ANCHE OMOGENEE BASI PROFESSIONALI. LE ESPERIENZE NEI PAESI CEE.

di SERGIO RIVOLTA LIPPO

La formazione professionale assume sempre maggior importanza nel mondo del lavoro, sia rispetto all'ampliamento delle possibilità di accesso ad un impiego stabile, sia in riferimento all'innovazione e allo sviluppo delle aziende.

È questo il dato di fondo che caratterizza il puntuale Rapporto dell'ISFOL che offre un'ampia panoramica dei principali problemi, processi e fenomeni interessanti il tema della formazione professionale dei lavoratori e indica le principali linee di tendenza, formulando anche una serie di ipotesi e proposte di intervento.

Nel 1988-89 sono stati programmati dalle Regioni complessivamente 19.741 corsi che hanno coinvolto 369.400 allievi. La spesa è stata di circa 1.953 miliardi a fronte dei 1.604 miliardi del 1987 con un incremento quindi del 21 %, mentre rispetto al 1985 l'incremento è stato addirittura del 58%.

Come si vede, sulla formazione puntano sempre di più le Istituzioni locali, assegnandole quindi un ruolo «strategico» per la risoluzione dei problemi del lavoro. D'altro canto bisogna anche considerare che in questi ultimi anni è molto cresciuta la domanda di formazione e addestramento professionale sia da parte dei giovani, sia da parte delle imprese.

E tutto questo, secondo l'ISFOL, dovrebbe portare gradualmente ad un miglioramento del settore e contribuire a promuovere non solo la competitività, ma anche la trasparenza del sistema di formazione professionale che, è bene sottolinearlo, presenta anche aspetti poco chiari e leggibili.

Infatti, nonostante i progressi e le novità positive dell'ultimo periodo che hanno consentito di allineare il nostro sistema a quello degli altri Paesi della CEE, rimangono alcuni problemi che hanno il duplice segno della negatività.

Tanto per fare qualche esempio, ancora oggi, appare inadeguato il rapporto tra il sistema scolastico e il sistema di formazione professionale

Occorre, senza dubbio, un'interconnessione maggiore e un raccordo più profondo e funzionale che consenta a coloro che, appena terminati gli studi, desiderano imparare un lavoro, di ottenere con tempestività informazioni e indicazioni precise. Ancora, è indispensabile sciogliere il nodo delle strutture e degli operatori della formazione, gli insegnanti-addestratori che, pur in presenza di qualche positiva novità, appaiono, le une e gli altri, non sufficientemente adeguati alle esigenze di un mondo del lavoro in continua evoluzione. Le tecniche di insegnamento sono spesso superate e, di conseguenza, i risultati del tutto insoddisfacenti. In più, il progressivo aumento della distanza tra regioni del centro-nord e regioni del sud, che rischiano l'emarginazione dal sistema (non tanto per assenza di iniziative di formazione, quanto per la caduta della qualità della formazione stessa) è un dato reale e particolarmente preoccupante.

Ma in ogni modo, sottolinea l'ISFOL, a parte i problemi che ancora esistono, c'è in linea generale da valutare positivamente come in una realtà connotata più da istituzioni immobili che da istituzioni dinamiche, il sistema pubblico di formazione professionale, abbia messo in moto quel «processo di rigenerazione che da più parti veniva indicato come indispensabile, ed abbia percorso un significativo tratto di strada per completare un serio rinnovamento».

Questo processo ha determinato una sostanziale modernizzazione del sistema regionale di formazione professionale che non è più quindi etichettabile come parente povero della scuola,ma si differenzia da questa, acquistando sempre più una propria identità specifica e un proprio ruolo ben definito. Del resto, l'esperienza europea dimostra come due sistemi, quello della formazione professionale e quello scolastico, pur rimanendo tra loro ben distinti, possono trovare dei punti unificanti di accesso al mondo del lavoro e su quello della promozione sociale degli individui. Per esempio in Spagna, Danimarca, Portogallo, Svezia e Francia c'è la possibilità di acquistare una formazione professionale, e quindi di imparare un mestiere, addirittura durante la scuola dell'obbligo.

In altri Paesi europei invece, subito dopo la scuola dell'obbligo si può accedere a corsi integrativi, materie opzionali e orientative che favoriscono certamente il raggiungimento di risultati più riferibili al talento naturale di ciascun individuo, permettendo perciò di orientarsi meglio nella scelta della futura professione. Inutile dire che altro punto chiave della formazione in Europa è la tendenza ad elevare il livello e la qualità culturale della formazione professionale, proprio per la necessità di renderla più apprezzabile dagli utenti.

La Comunità Europea è, insieme alle Regioni, l'altro grande protagonista istituzionale della formazione professionale che negli anni a venire sarà sempre meno «nazionale» e sempre più «europea».

La CEE ha infatti recentemente varato una serie di progetti che tendono ad unificare e a rendere comunicanti le varie esperienze di formazione attuate dagli Stati membri. Ed è stata costituita proprio con questa finalità la rete Eurotecnet, che dovrà favorire ed incentivare lo scambio di prodotti formativi tra diversi progetti di formazione in Europa.

Ne fanno parte i progetti di formazione, considerati dalle autorità competenti dei rispettivi Paesi (i Ministeri del lavoro e dell'educazione) come dimostrativi dei livelli più avanzati raggiunti nel campo della formazione legata all'innovazione tecnologica.

Attualmente partecipano ad Eurotecnet 135 progetti di cui 9 italiani. Eurotecnet svilupperà: un programma coordinato di «visite interprogetto» per favorire lo scambio di informazioni su obiettivi, metodi ed esperienze; una serie di studi concertati su specifici aspetti della formazione legata alle nuove tecnologie; alcune conferenze per l'aggiornamento degli operatori della formazione in ciascun Stato membro; incontri di lavoro specializzati tra responsabili dei progetti, rappresentanti degli organismi ufficiali degli Stati membri e rappresentanti delle parti sociali.

Ad Erasmo da Rotterdam, umanista «itinerante» del primo '500 è invece ispirato un altro programma europeo per incrementare la mobilità degli studenti universitari. Il progetto Erasmus si propone infatti «una reale integrazione dei Paesi comunitari attraverso misure incentivanti l'unità culturale per la formazione di una coscienza e di un «pensiero» veramente europei.

È PARTITO IL TRENO VERDE

L'iniziativa promossa dalle FS e dalla Lega Ambiente toccherà tutte le principali città. Una mostra itinerante, conferenze e una serie di incontri con la stampa e i cittadini.

di FRANCESCO DE ANGELIS

FOTOTECA FS

Il Treno Verde in sosta alla stazione di Milano Centrale. Scopo dell'iniziativa è anche di effettuare una capillare analisi sull'inquinamento atmosferico e acustico di diciotto città prese a campione.

Il 9 gennaio è partito dalla Stazione di Roma Termini il «Treno Verde 1990». L'iniziativa, giunta alla sua seconda edizione, è promossa dalle Ferrovie dello Stato e dalla Lega per l'Ambiente, con la collaborazione dell'ENEA, dell'ENEL e della DATABASE INFORMATICA, e si prefigge lo scopo di effettuare una capillare analisi sull'inquinamento atmosferico e acustico di diciotto città prese a campione.

In occasione delle soste del «Treno Verde» si svolgeranno, in ogni città, dibattiti e incontri con la stampa volti ad informare ed a fornire indicazioni sulle possibili iniziative da intraprendere per la salvaguardia dell'ambiente cittadino. I rilevamenti e le conseguenti elaborazioni, che misureranno la presenza nell'aria dell'anidride solforosa, del biossido di azoto, dell'ozono, del monossido di carbonio, del piombo, delle particelle sospese, degli idrocarburi, nonché l'inquinamento acustico, saranno effettuati da personale specializzato dell'Istituto Sperimentale delle FS mediante due laboratori mobili appositamente attrezzati al seguito del convoglio.

Il treno è composto da quattro carrozze e due carri:

— una carrozza-conferenze, equipaggiata con 50 posti a sedere e dotata di un grande monitor televisivo che verrà utilizzato per conferenze stampa, dibattiti, lezioni e proiezioni;

— una carrozza-mostre sulla quale è allestita una mostra sugli effetti principali delle piogge acide: materiale didattico sull'inquinamento atmosferico e acustico sarà a disposizione dei visitatori,

— una carrozza-video, dove verranno proiettati documentari sull'inquinamento atmosferico ed acustico, sull'effetto serra, sulle piogge acide, sull'Antartide, sul risparmio energetico e un computer elaborerà e renderà noti i dati sulle analisi effettuate;

— una carrozza prototipo attrezzata con 25 biciclette a disposizione dei visitatori per passeggiate ecologiche alla riscoperta dei luoghi più suggestivi delle diverse città;

— un carro pianale per il trasporto di due laboratori mobili dell'Istituto Sperimentale;

— un carro chiuso di servizio per il trasporto di materiale promozionale.

Nel corso della Conferenza stampa di presentazione dell'iniziativa tenuta nella Sala Presidenziale di Roma Termini hanno preso la parola il Presidente della Lega per l'Ambiente, Dott. Ermete Realacci, che ha illustrato le finalità del Treno Verde nel suo complesso, il Direttore dell'Istituto Sperimentale delle FS, Ing. Renato Cesa de Marchi, che ha esposto gli aspetti scientifici del programma di rilevamento dell'inquinamento ambientale ed acustico e il Direttore Generale dell'Ente FS, Dott. Giovanni De Chiara, che ha messo in luce le motivazioni non casuali circa la scelta del treno come mezzo di trasporto dell'iniziativa anti-inquinamento.

«Per noi» ha dichiarato, infatti, il Dott. De Chiara, «partecipare ad una realizzazione come quella del Treno Verde è una scelta naturale.

Fra il treno e l'ambiente c'è un rapporto che non nasce per caso, né da mode del momento: mentre auto e camion continuano a diffondere sulle strade tonnellate di monossido di carbonio, con le città soffocate dal traffico e dall'inquinamento, le autostrade congestionate, i valichi alpini intasati da valanghe di TIR, i cieli sovraffollati, la ferrovia si conferma il mezzo di trasporto più sicuro ed ecologico. In questo quadro, il Treno Verde costituisce per noi un fondamentale contributo alla raccolta di dati sui problemi dell'inquinamento atmosferico ed acustico ed alla diffusione della consapevolezza che in una società civile e responsabile, che abbia coscienza dell'importanza della difesa dell'ambiente, il treno non può essere relegato ad un ruolo marginale o di secondo piano». L'iniziativa, si concluderà il prossimo 10 aprile a Roma.

DOVE E QUANDO

Ecco, di seguito, le città dove sosterà il «Treno Verde».

Milano	10-15 gennaio
Aosta	15-20 gennaio
Torino	20-25 gennaio
Genova	25-30 gennaio
Bolzano	30 gennaio - 3 febbraio
Verona	3-8 febbraio
Udine	8-13 febbraio
Parma	13-18 febbraio
Pisa	18-22 febbraio
Sassari	24-28 febbraio
Roma	2-7 marzo
Terni	7-12 marzo
L'Aquila	12-16 marzo
Ascoli Piceno	16-20 marzo
Taranto	20-25 marzo
Catania	25-30 marzo
Cosenza	30 marzo - 4 aprile
Napoli	4-9 aprile

PRESENTATO L'INTERPORTO DI BOLOGNA

A Monaco di Baviera è stato recentemente presentato l'interporto di Bologna. L'interesse degli operatori, per lo più tedeschi, è testimoniato dal numero ma, soprattutto, dalla qualità degli operatori intervenuti.

Il ruolo peculiare che per il trasporto intermodale hanno i due poli (Bologna e Monaco) dal punto di vista dello smistamento europeo delle merci non dipende solo dalla localizzazione delle due città, ma anche, come ha messo in rilievo la relazione del Presidente dell'Interporto, dai rapporti di integrazione che ciascuna delle due città ha con un'ampia area produttiva e di servizi di rilievo comunitario.

Può dunque essere considerato significativo che negli stessi giorni, proprio a Monaco, sia stato siglato l'accordo sul Brennero tra Italia, Austria e Germania.

Il traffico merci intermodale è in fase di rapido aumento, come non si è mancato di porre in evidenza nelle interessanti relazioni che sono state presentate nell'incontro di Monaco. Dopo anni di stasi, infatti, nel 1988, si è avuto in Italia, rispetto al 1987, un incremento del 41,5% nel traffico nazionale (52.898 trasporti) e del 17% nel traffico internazionale non accompagnato (semirimorchi e casse mobili). Il traffico internazionale accompagnato (autotreni e autoarticolati) con la tecnica dell'autostrada viaggiante ha avuto un incremento del 40% sull'87. L'Italia si posiziona, come afferma la relazione del Capo dell'Uff. Promozione e Vendita del Compartimento di Bologna, Gardi, al terzo posto in Europa, dopo Francia e Germania, nel traffico intermodale interno e al primo posto nell'interscambio europeo.

Sembra dunque di poter dire che, una volta tanto ci si è mossi tempestivamente. Tanto più vero, se si pensa che l'aumento di traffico avrebbe in gran parte riguardato, ove non si fosse arrivato a tempo , la strada, il cui grado di congestione sta determinando una serie di emergenze che, al contrario di quanto avveniva in passato, danno oggi luogo a reazioni operative e drastiche, come il razionamento dei transiti in Austria sta dimostrando.

L'efficienza del trasporto intermodale dipende da un processo di ottimizzazione sistemica e non dall'ottimizzazione dei singoli segmenti di cui si compone: sintesi, quindi, e non somma delle varie efficienze, come ha fatto rilevare il Direttore del Dipartimento Promozione e Vendita, Giuseppe Pinna. Scegliere sistemi come l'autostrada viaggiante può essere una soluzione temporanea, ma occorre decidere a livello comunitario le dimensioni standard dei containers e ricostruire le sagome delle gallerie laddove sia necessario.

Tra gli aggiustamenti quelli di maggior rilievo sono il rapido adeguamento dei mezzi e delle infrastrutture, con definitiva standardizzazione dei contenitori a livello europeo, e una più adeguata strategia localizzativa, organizzativa e funzionale delle attività di dogana, per le merci di origine «non CEE».

FOTOTECA FS

Panoramica di un interporto in piena attività. Come è stato rilevato nell'incontro internazionale di Monaco, il traffico intermodale è in fase di rapida crescita. Nel 1988, in Italia, c'è stato un incremento del 41,5% nel traffico nazionale.

A sua volta, nel suo intervento il responsabile degli autotrasportatori bavaresi ha ricordato che il primo partner commerciale della Baviera è l'Italia per frutta, verdura, vino, chimica, autoveicoli, prodotti elettrotecnici, macchinari, tessuti.

Ma, per una buona parte di tali prodotti, occorre più trasporto del tipo «just in time», e una logistica più integrata e capace di sfruttare le sinergie potenziali. Tutti elementi che fanno leva su comunicazioni informatiche più efficienti, ancorate a strutture organizzative dedicate, quali, appunto l'Interporto di Bologna. Queste strutture, in Germania, sono ancora del tutto carenti.

Lo sviluppo dell'intermodalità non deve portare, tuttavia, ad una indiscriminata proliferazione degli interporti, con dispersione degli investimenti, soprattutto pubblici, e degli sforzi organizzativi di tutte le ferrovie. Purtroppo quest'ultimo rischio è reale.

Il recente disegno di legge sull'intermodalità e gli interporti, non si raccorda con il PGT, che definiva pochi interporti di primo livello strategicamente collocati.

Nella misura in cui il disegno di legge in fase di definizione dovesse lasciare nel vago il principio di razionamento programmato, ovvero le modalità di finanziamento delle iniziative dovessero non essere selettive, la probabilità di aumentare la confusione e di attivare appetiti localistici sarebbe elevata.

Occorre quindi un cambiamento di atteggiamento e mentalità da parte degli operatori pubblici. Ma un analogo cambiamento di atteggiamento culturale deve investire anche i principali clienti del sistema, gli operatori privati del trasporto.

Dappertutto, e presso tutti gli operatori, deve penetrare l'idea che ciò che importa è la minimizzazione del tempo e la massimizzazione dell'affidabilità del processo che va dalla consegna della merce in partenza fino all'arrivo (door to door), mentre la modalità del trasporto deve risultare il più possibile «neutra», se vista dal punto di vista dei clienti.

Tamara Levi

TUTTO SCONTATO FUORCHÉ LA VITA

L'eterna, futile vicenda della vita e della morte. La sublime poesia di Walt Whitman e le dure prove della realtà nel film di Weir, «L'attimo fuggente». E un'inquadratura finale, splendida e coinvolgente.

di PIERO SPILA

Luogo ricorrente della cultura occidentale è vedere il processo di formazione dell'uomo solo attraverso la scoperta del nuovo e del diverso, come necessità naturale di mettersi a confronto, fare delle scelte, affermare il proprio modo di essere superando convenzioni e valori del proprio tempo. È, di volta in volta, il viaggio in Italia da Goethe a Foster, la riscoperta del mondo classico e della luce mediterranea, la vittoria della ragione sulle tenebre. Ma la formazione, la conquista di sé, è anche un processo doloroso, in cui il viaggio è il più delle volte statico e interiore. Dove il possibile riscatto deve essere guadagnato anche a prezzo di rinunce e sconfitte. Evidentemente è un tipo di formazione che parte sempre dall'arte, ma che poi ha bisogno dell'apporto individuale di ognuno, e quindi di un elemento opinabile e precario. Colui che sa non porta mai la pace a coloro che non sanno, ma scatena slanci e resistenze, innesca lotte e dinamiche.

È questo l'argomento di sfondo affrontato da Peter Weir con *L'attimo fuggente*, un film che a prima vista sembra affrontare un tema scontato come quello di cui si è detto, ma che proprio in questa forte sensazione di dejà vu trova lo spessore più profondo, poiché la materia di cui tratta — il passaggio dall'adolescenza alla maturità — è evidentemente sempre irrisolta e attuale.

La storia de L'*attimo fuggente* si svolge in un collegio del Vermont negli anni cinquanta, ma l'ambientazione, i valori proposti (la preparazione al lavoro e alla carriera, i modelli competitivi, la famiglia) sono praticamente anche quelli degli anni ottanta. Weir propone provocatoriamente un tema scontato, ma solo per rivelarcene la contemporaneità.

Nell'esclusivo e severo collegio di Welton arriva il nuovo insegnante di letteratura americana, il Prof. Keating (il bravissimo Robin Williams), che ben presto si rivela un «corpo estraneo» nel clima conformista della scuola. I suoi allievi sono abituati a studiare la poesia come una perfetta e intangibile manifestazione dell'arte; Keating non è d'accordo per niente e già nella prima lezione li costringe a strappare dal bel libro di testo l'inutile e pomposa prefazione. Per Keating la poesia (e l'arte) è l'unico mezzo a disposizione per comprendere (e apprezzare) la vita. L'arte e i sentimenti che questa sollecita non vanno celebrati ma vissuti pienamente, e inseguiti finché si è ancora in tempo. Di fronte alla sbiadita foto di gruppo degli allievi che alcuni decenni prima hanno frequentato la scuola, Keating svolge la sua lezione più bella e crudele, sottolineando l'abisso che separa l'espressione di esuberanza vitale di quegli sguardi e quei corpi dalla constatazione che quei giovani studenti, ora, sono morti. In altri termini è solo la provvisorietà della vita a porre il problema di come affrontarla. Ed è anche l'insegnamento di una sublime poesia di Walt Whitman (un poeta che nel film viene citato spesso): non c'è nulla di nuovo nell'eterna, futile vicenda della nascita e della morte, se non il fatto che tu sei qui, ora. Da una parte, dunque, la preziosa individualità della vita, dall'altra l'irripetibilità dell'arte. Tutto il resto, nel film, è scontato davvero: dall'uso (e abuso) delle citazioni del «Carpe Diem», all'inno alla Gioia di Beethoven, alle poesie declamate giocando a pallone. Così come scontato è lo sviluppo narrativo: avviati a diventare uomini troppo sicuri delle proprie idee e decisi a non lasciarsi sfuggire le rare occasioni che il destino propone, gli allievi di Keating diventano mine vaganti. L'esito non può

che essere tragico: il ragazzo più debole (o più dotato?), costretto dal padre a rinunciare alla sua aspirazione di fare l'attore, si suicida. Dell'evento viene naturalmente incolpato il professore che è costretto ad andarsene dalla scuola, non prima però di rendersi conto che il suo insegnamento non è caduto nel vuoto. Una rappresentazione scontata perché schematica negli stereotipi proposti: troppo sensibile e diligente il ragazzo, troppo ottuso e intransigente il padre, troppo conservatore e inetto il preside. Ma anche qui, è proprio dalla schematicità e prevedibilità della rappresentazione che prende forza (come nella celebrazione di un rito) un'inoppugnabile verità: è possibile cercare il «nuovo», il «vero», il «libero» solo in noi stessi. E assolutamente non scontato è il colpo d'ala finale che Weir si riserva proprio nella parte conclusiva del film, realizzato unicamente attraverso l'uso sapiente del linguaggio cinematografico. Non si tratta dell'innata capacità di Weir di filmare l'incanto e la magia della natura, né il suo abituale mettere a confronto il moderno e il tribale (è l'autore, fra l'altro, di *Pic-nic ad Hanging Rock* e *L'ultima onda*), ma della sua assoluta fiducia verso lo «specifico» del cinema, cioé il modo di usare la macchina da presa, il campo visivo, l'angolazione.

Per una volta, in questa rubrica, mi concedo un'annotazione drasticamente specialistica, sottolineando l'importanza dell'ultima inquadratura de *L'attimo fuggente*, che da sola può valere forse l'intero film. Nell'ultima sequenza, il Prof. Keating esce dall'aula, praticamente messo alla porta dal preside. Ma i ragazzi, che pure lo hanno tradito, gli dimostrano la loro solidarietà salendo in piedi sui banchi, in un gesto che gli hanno visto fare più volte. Nel silenzio dell'aula rotto dalle minacce del preside che si vede impotente, alcuni allievi rimangono in piedi sui banchi in segno di sfida, mentre altri, la maggioranza, rimangono seduti a capo chino. L'ultima inquadratura del film non è però dedicata al professore che se ne va, e neppure allo studenta che rimane in piedi sul banco, ma al ragazzo che di nascosto lo guarda (l'inquadratura, infatti, è realizzata dal punto di vista di chi, anonimo, è rimasto seduto al proprio banco). Peter Weir dunque non sposa la causa (scontata) di chi si ribella, ma si pone dalla parte di chi cerca ancora in sé la forza per farlo.

IL TRENO IN UNO SPOT

LA GOLA DELLA SIGNORA IN ROSSO

di TIZIANA GAZZINI

Tartufon. C'est bon. Il tormentone continua. E il Tartufone poliedrico, tentacolare, proteiforme ha preso adesso una nuova veste: i Graffioni. Cosa sono? Ma dei golosissimi cioccolatini. «Grr.... Graffioni....», un graffio che è una carezza e che si presenta secondo la solita linea. «Monsieur Tartufon», agitato come sempre, e come sempre nel suo smoking bianco, è circondato da bellezze agitate almeno quanto lui. Uno spot sopra le righe e soprattutto sopra le rotaie. Sì, perché la scena festaiola si svolge in una carrozza ferroviaria extralusso, in perfetto stile Orient Express.

Ma questa carrozza ferroviaria, luogo di delizie al Tartufone e di un divertimento un po' sgangherato, è un set ricostruito in studio. Per l'esattezza ai Granada Studios di Manchester, famosi perché qui vengono girate le puntate di un serial popolarissimo in Inghilterra, «Coronation Street». Degli studios quasi mitici per l'immaginario collettivo contemporaneo e che vengono visitati da folle di turisti che vi accedono dopo aver regolarmente pagato il biglietto.

È invece completamente gratis che il telespettatore italiano si può godere questo breve viaggio delle delizie ideato dalla Ayer (Copywriter: Lucio Sarti; Art Director: Valerio Magnani) e prodotto dalla Mg Film che va in onda sulle reti RAI e su quelle commerciali per la regia di Enrico Sannia e la fotografia di John Woods, sui ritmi Charleston.

Un treno stile anni '30 che fa il verso a un «Cotton Club» itinerante. Oreste del Buono, ha descritto così la scena per la sua rubrica Videospot su Panorama «(...) un treno che procede sulle rotaie quasi con rassegnazione.

Ma Tartufone irrompe e accelera tutti i ritmi, sino a quando con il ricorso al segnale di allarme non disarciona tutti tranne, ovviamente, i nuovi cioccolatini Graffioni Tartufone».

Ma tutto sommato la descrizione dello spot più felice è quella fornita dalla Ayer nella nota stampa sui Graffioni: «Il treno va, accompagnato dal monotono cadenzare dei binari, quando dal finestrino, novello James Bond, irrompe in vettura «Monsieur Tartufon».

Da «accelerato» il film diventa «rapido» con un susseguirsi in crescendo di gag e situazioni che coinvolgono una affascinante signora in rosso. Trenta secondi ricchi di ritmo per arrivare alla grande frenata finale dove tutto e tutti volano e solo i cioccolatini restano».

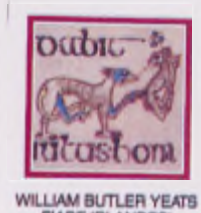
Un James Bond di troppo (Monsieur Tartufon tutt'al più può assomigliare all'imitazione di 007 fatta da Franco Franchi), una metafora ferroviaria pertinente (il treno e il cinema sono legati da una lunga storia) non esauriscono comunque le allusioni contenute in questo spot molto ammiccante.

A rubare la scena a Monsieur Tartufon c'è un'avvenente Signora in Rosso, che, senza alcuna resistenza, si abbandona alle seduzioni dei Graffioni Tartufone.

Una Signora in Rosso, dalla gola profonda.

Un'immagine de «L'attimo fuggente», un film che ha riscosso grande successo soprattutto in Italia. Ambientato in un severo collegio americano narra le vicende di chi si affaccia alla maturità.

IRLANDA MAGICA



Un grande poeta del nostro secolo, Yeats, racconta le fiabe, le leggende, i sogni della sua terra. Un'Irlanda appassionata. Un'Irlanda magica.

di MARINA DELLI COLLI

Quando scrisse i due libri di fiabe riuniti in questo splendido volume pubblicato da Einaudi, *Fiabe irlandesi*, William Butler Yeats aveva poco più di ventitrè anni. Era dunque giovanissimo ma già appassionato cultore delle tradizioni popolari irlandesi.

Con gli anni Yeats diventò poi uno dei più grandi poeti del nostro secolo ma non per questo trascurò i racconti della sua terra. Anzi, a loro dedicò sempre un prolungato e paziente lavoro di ricerca, di trascrizione, di antologizzazione.

Del resto, la tradizione favolistica irlandese è particolarmente ricca e interessante. È una tradizione di origine antichissima, popolata di folletti, esseri alti una spanna che fanno dispetti e burle, che possono rapire i bambini dalla culla e sostituirli con i loro rampolli grinzosi; di leprecani, gnomi calzolai che fabbricano scarpe speciali per le danze delle fate; di sirene che sono solite uscire dal mare per pettinarsi e allora è facile catturarle, basta soltanto rubare loro il cappello rosso a tre punte; di giganti dalla barba di pietra che si salda alla roccia delle scogliere.

Racconta Yeats, «Chiesi un giorno a un vecchio della contea di Sligo: Avete mai visto un folletto? Per carità, mi seccano continuamente, fu la risposta. Chiesi allora a una donna di un villaggio della contea di Dublino: I pescatori di queste parti sanno qualcosa delle sirene? A dire il vero non sono affatto contenti di vederle — rispose — perché portano sempre il cattivo tempo».

Il fantastico insomma è profondamente radicato nell'animo del popolo irlandese. Attenzione però, avverte Yeats, se siete stranieri non sentirete tanto facilmente raccontare leggende di spiriti e folletti. Dovete mettervi al lavoro con abilità e fare amicizia con bambini o, ancor meglio, con i vecchi e poi, chissà, «in mare quando le reti sono gettate e le pipe sono accese, qualche vecchio, geloso custode di racconti, si farà loquace, e narrerà le sue storie al cigolare delle barche».

Narrerà degli Hackets del Castello Hacket e delle loro vicende legate alla presenza di fantasmi; narrerà di Paddy Flynn, un vecchietto dagli occhi vivaci che ha poteri magici e capacità di vedere gli spiriti; narrerà delle «banshee», fate che dimorano accanto all'acqua dei fiumi; o dei «signori» che fanno qualsiasi cosa per tenere lontana dai mortali la sfortuna, basta solo lasciare loro un po' di latte sul davanzale della finestra durante la notte. Narrerà soprattutto di folletti, esseri che possono assumere di volta in volta la dimensione e la forma desiderata, e la cui principale occupazione è far festa, lottare e, nei momenti di allegria, suonare la musica più bella.

Molte sventurate fanciulle li hanno sentiti, e per amore di quel canto, si sono consumate di dolore e sono morte. Quando sono arrabbiati, invece, i folletti paralizzano uomini e bestie con le loro frecce magiche. E si arrabbiano spesso, in particolar modo quando sentono le loro canzoni, di cui sono custodi gelosissimi, sulle rozze e inadeguate labbra dei mortali.

E ancora si potrebbe continuare perché la tradizione irlandese sembra veramente inesauribile. Inesauribile e carica di fascino. Del resto, è una tradizione che coniuga perfettamente l'antico paganesimo celtico con i diavoli e i santi delle leggende cristiane, e che li congloba in un universo visionario, magico, lunare. Un universo dove «il cigno non pesa sul lago, la briglia non pesa al cavallo, nè l'anima pesa sul cuore dell'uomo».

William Butler Yeats,
Fiabe irlandesi,
Einaudi, lire 55.000.

JORGE AMADO
SANTA BARBARA DEI FULMINI
GARZANTI

Jorge Amado,
SANTA BARBARA DEI FULMINI,
Garzanti, lire 28.000.

Indubbiamente quando uno straniero giunge a Bahia, ha subito l'impressione di essere entrato in un romanzo di Jorge Amado. Amado è infatti uno degli scrittori brasiliani più famosi e significativi di oggi, basti solo ricordare romanzi famosissimi quali «Dona Flor e i suoi due mariti», «Vita e miracoli di Tieta d'Agreste», «Tocaia Grande».
Con quest'ultima opera, vincitrice tra l'altro del premio Volterra, Amado narra l'epopea di una guerra combattuta non da eserciti contrapposti ma da uomini di buone e di cattive volontà. E soprattutto narra di una guerra di dei che, omericamente, partecipano alle vicende dei mortali. E questi dei sono i santi dell'universo cattolico e gli spiriti orixàs del pantheon africano. Tra loro c'è anche la cattolicissima Santa Barbara che appena tocca il suolo magico di Salvador riacquista la sua natura primitiva, violenta e capricciosa. Romanzo potente, vitale, poetico, questo di Amado è veramente un colossale affresco del Brasile di oggi. Di una terra che ha subito mutazioni radicali e profonde ma che è rimasta sempre tenacemente uguale a se stessa.

LUCIANO ALLAMPRESE
STRANE CONVERSAZIONI CON LE DONNE

Luciano Allamprese,
STRANE CONVERSAZIONI CON LE DONNE,
Mondadori, lire 26.000.

«Da sempre, la letteratura e le donne sono i miei più marcati interessi; poi cominciando a scrivere su di esse, riuscii a unificarli». Così comincia una delle «strane conversazioni con le donne» nelle quali Allamprese cerca di interpretare i suoi incontri sentimentali con personaggi femminili tra loro diversissimi. E nel raccontare l'autore svela qual è poi l'unica vera aspirazione del convinto seduttore: quella di essere finalmente e definitivamente sedotto.

Léger considerava il quadro una pura superficie e la prospettiva una maniera di rimpicciolire inevitabilmente ogni cosa.

FALCE E PENNELLO

Poeta, ingegnere, operaio. Al «tubista» Léger, come qualcuno lo definì, Milano dedica una grande rassegna, dal cubismo fino agli anni delle policrome acrobazie.

di ANNA D'ANGELO

Non piaceva ai suoi contemporanei, che lo giudicavano troppo spregiudicato anche rispetto alle avanguardie di quel periodo, e in occasione della rassegna che nel 1911 si tenne al Salon des Indépendants Apollinaire definì la sua opera «una selvaggia apparenza di pneumatici accatastati»: Fernand Léger «fuorilegge del gusto», come lui stesso amava definirsi, approda a Milano, nelle sale di Palazzo Reale, con una grande retrospettiva: 150 opere tra dipinti, acquarelli, tempere, disegni e libri illustrati, a testimonianza di cinquant'anni di lavoro. Nato nel 1881 in Francia, ad Argentan, dedicatosi inizialmente all'architettura, sotto l'influsso dell'Impressionismo Léger si avvia alla pittura ai primi del novecento: pennellate morbide, colori caldi e pastosi, come nell'Autoritratto del 1905.

Ma la sua strada è un'altra; affascinato da Cézanne, dalla sua geometrica umanità, entra presto nella stagione cubista: sarà una pittura astratta, dai colori vivaci e brillanti dal segno deciso. Ma le origini contadine, il passato operaio, la tendenza a creare un'arte comunque popolare e, soprattutto, l'esperienza della guerra lo riconducono presto al realismo. Per alcuni anni protagonisti delle sue opere saranno uomini e macchine, mescolati fino a confondersi: tubi, ingranaggi, ruote dentate, scorci di fabbrica, ferrovie assieme a uomini, donne, bambini dai volti piatti e sguardi sereni. Una sorta di macchinismo ottimista, quello di Léger, un quotidiano operaio fatto di gesti pacati, banali ma anche raffinati. La piattezza delle superfici, la quasi inespressività dei volti ci rimandano ai suoi maestri: Giotto, Piero della Francesca forse, i mosaici ravennati che nel 1924 visitava con Léonce Rosenberg.

Negli anni quaranta è negli Stati Uniti dove collabora con Le Corbusier e con padre Couturier, un religioso che intende rinnovare forme e contenuti dell'arte sacra: ne nasceranno progetti per opere pubbliche, murales, affreschi e mosaici, alcuni dei quali realizzati anche con l'architetto Giancarlo De Carlo.

L'ultimo ciclo di opere presenti alla vasta rassegna milanese è quello relativo agli anni cinquanta in cui Léger ritrae il circo e la sua gente. Tornano però anche i temi del lavoro, dello svago, dello sport visti sempre con lo sguardo di chi dà importanza anche alla banalità del quotidiano se questo può dare libertà. La mostra milanese, ospitata fino a tutto febbraio, ha avuto un curatore d'eccezione: Hélène Lassalle, già direttrice del museo Léger e attuale conservatore dei Musei di Francia.

IL FAGOTTO: PROTAGONISTA MELANCONICO

di GIANFRANCO ANGELERI

Un grande e inimitabile autore, Mozart. Un grande e raffinato solista, Gunter Piesk. E uno strumento d'eccezione, il fagotto, che diventa finalmente protagonista. Quasi un portento.

Delle opere che Mozart compose, parte fu scritta per impulso proprio dell'autore e parte per stimolo esterno. Nella prima possiamo includere le sinfonie ed i concerti sia per pianoforte che per violino, i due strumenti in cui il Nostro eccelse quale esecutore, nella seconda, tra l'altro, i concerti per strumenti a fiato. A voler essere più precisi, di questi concerti una parte fu commissionata, com'era usanza del tempo, da abbienti mecenati, un'altra fu composta per rendere omaggio ad un solista di gran nome o per consolidare con esso un rapporto di amicizia. Verrebbe spontaneo pensare che i brani scritti d'iniziativa siano veramente ispirati epperò di grande rilievo mentre per gli altri... Niente di più errato. La vena di Mozart era tale da non produrre differenza alcuna tra gli uni e gli altri. Musica eccelsa per entrambi. Lo constatammo quando parlai in questa rubrica del concerto in la maggiore K 622 per clarinetto eseguito dall'indimenticato Benny Goodman. In un CD della EMI, recentemente comparso (un ADD di un'ora e undici minuti d'ascolto), sono contenuti ben tre concerti: il K 622 suddetto, il K 314 per oboe in do maggiore ed il K 191 per fagotto in re maggiore, tutti e tre accompagnati dai Berliner Philarmoniker diretti da Herbert Von Karajan, anch'egli ormai scomparso. Questa volta ci dedicheremo al fagotto. Nel gruppo dei legni, il fagotto ha generalmente minor risalto; i compositori non danno ad esso grande spazio. E la ragione è palese. Lo strumento ha un suono del tutto particolare, una voce goffa, grottesca, atta per lo più a sottolineare l'aspetto burlesco e faceto del personaggio o della situazione descritti dalla frase musicale. Se nei toni acuti e medi la sua voce può ancora essere considerata melodica, nel registro basso ha sequenza frammentaria con carattere burlesco, derisorio, buffonesco. Mozart nel suo concerto per fagotto riesce ad affrancare lo strumento da questa etichetta faceta ed a costruire una composizione gaia ma non ridicola. Il commento redazionale del disco attribuisce caratteristiche addirittura clownesche al concerto mozartiano ma la mia opinione dissente da questo giudizio critico. L'autore tratta lo strumento per quello che è senza alcuna intenzione di esaltarne le peculiarità grottesche. È una gaia composizione scritta da gran maestro, quale fu Mozart, che riesce ad esprimere un discorso melodico gradevole ma non facile che può essere affrontato solo da esecutori in possesso di grande maestria qual è il solista Gunter Piesk. Il concerto si apre con una introduzione orchestrale nella quale viene esposto il tema che è subito ripreso dallo strumento. È un allegro vivace in cui il fagotto dialoga con l'orchestra con una cascata di semicrome di non facile esecuzione. La melodia è caratterizzata dalla abituale piacevolezza della struttura mozartiana. Nella lunga cadenza il discorso è tipicamente connaturato con il fagotto. Nell'andante ma adagio (così è l'indicazione del secondo movimento) il fagotto affronta una lenta melodia, quasi elegiaca, lontana dalla qualità tipica dello strumento. Nulla di burlesco e tanto meno di clownesco: un canto un po' melanconico che commuove l'ascoltatore. L'accompagnamento orchestrale è scritto con quella maestria concertistica del nostro autore che ritroveremo nei suoi concerti avvenire. Pieni orchestrali di grande intensità e sorprendenti per la varietà delle modulazioni. Il concerto si chiude con un rondò in tempo di minuetto avente carattere ancora settecentesco (siamo nel 1774). Il fagotto ricama la melodia sopra e, direi, in contrasto con l'esposizione ridondante e tronfia dell'orchestra composta secondo gli schemi dell'epoca. Una melodia che non è affatto né tronfia né ridondante. Ottima l'esecuzione dei Philarmoniker e buona la registrazione della EMI.

ROLLING STONES «STEEL WHEELS»

«La più grande Rock'n'Roll band di tutti i tempi»: questo è l'annuncio che accompagna l'inizio di ogni concerto dei Rolling Stones e che definisce senza dubbio uno dei gruppi mitici della storia del Rock'n'Roll, forse l'unico ancora in attività con una carica di fascino che è propria di gruppi ben più giovani. Dopo tre anni di stasi dal precedente *Dirty work*, a torto considerato come un passo falso nella discografia del gruppo, esce questo nuovo lavoro *Steel Wheels* che, dopo le prove solistiche della celebre coppia Jagger e Richards, l'anima creativa degli Stones, quasi si disperava ormai di ascoltare. Nonostante gli screzi di cui tanto si è favoleggiato e che, a detta degli interessati sono ormai lontani, *Steel Wheels* è ora a disposizione di chiunque voglia ascoltarlo, pronto a dare nuove emozioni a dispetto degli scetticismi e delle critiche sulla possibilità e opportunità di suonare Rock alla soglia dei cinquant'anni.

Questo nuovo disco pur non essendo un capitolo fondamentale della ormai sterminata discografia dei Rolling Stones, è certamente un album vario, tipicamente e prepotentemente *Made in Rolling Stones*. Brani come *Sad Sad Sad*, *Mixed Emotion* o l'affascinante *Continental Drift* con i suoi ritmi arabi (suonata con i Jou Juka già con Brian Jones, defunto chitarrista della banda), danno l'idea della grande varietà del disco, pur facendo apprezzare sempre il filo di un discorso unitario. È una formula nota e vincente, quella formula che permette di ascoltare questo disco senza stancarsi, come non hanno stancato i Rolling Stones in ormai più di venticinque anni di carriera.

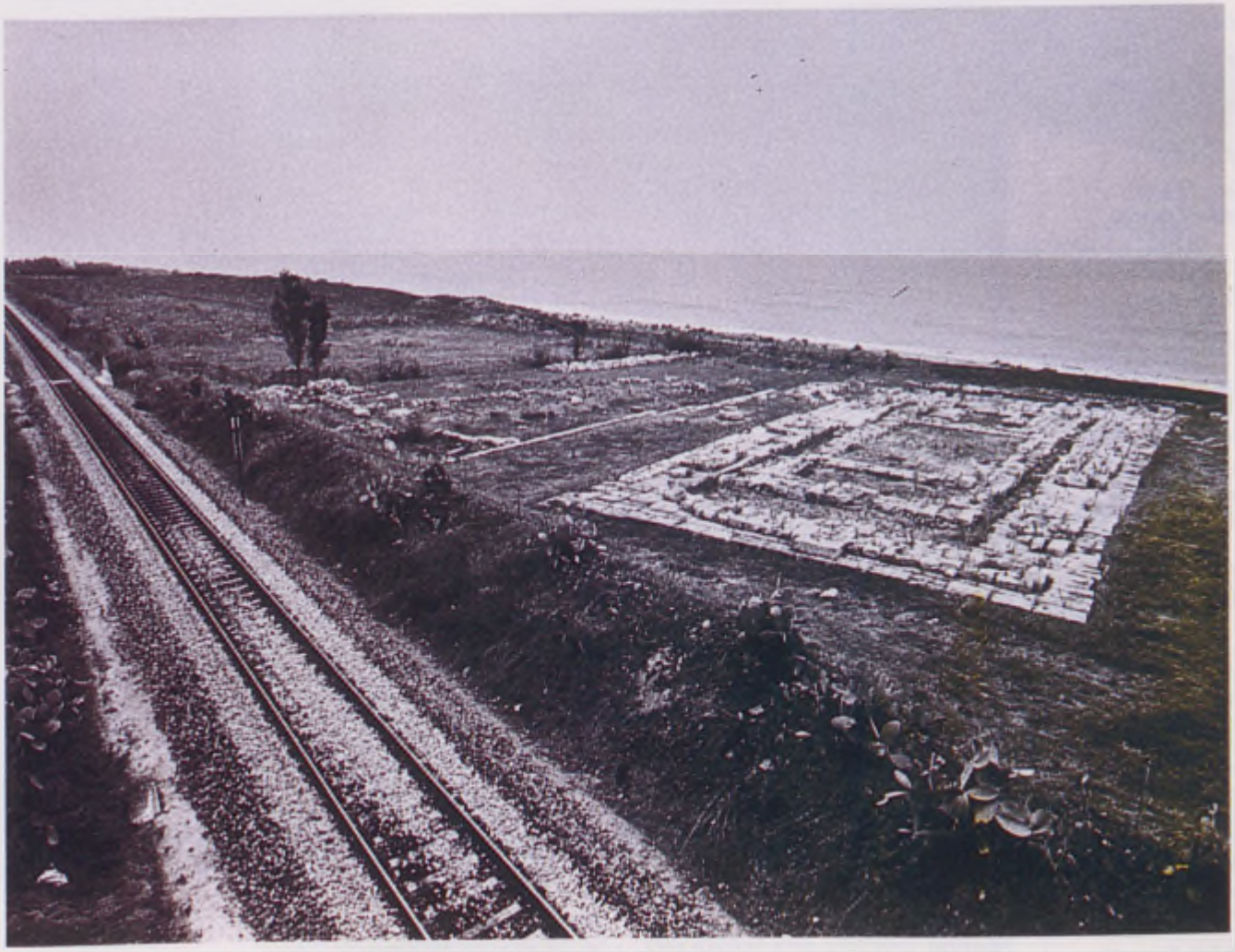
Con l'augurio di lunga vita a questo gruppo e con la speranza di poterlo rivedere presto dal vivo in Italia, si può solo aggiungere «It's only rock'n'roll, but I like it» (È solo rock'n'roll, ma mi piace!).

di Roberto D'Amico

UNA FOTO UN TRENO

LIBERO DE CUNZO

SCAVI ARCHEOLOGICI A CAULONIA



La ferrovia è una realtà molto complessa. Quella italiana, in particolare. Non c'è linea ferroviaria, infatti, anche tra le più piccole e dimenticate, che non abbia identità e caratteri tali da essere segnalati. È il caso della linea Jonica, per esempio, completata nel lontano 1875, che si configura come una specie di quinta nel paesaggio calabro, a ridosso di una natura pressocché unica per la varietà morfologica dei luoghi e per una storia antichissima che l'ha profondamente segnata. Lo testimoniano, nei pressi di Caulonia, antico insediamento della Magnagrecia, questi resti archeologici lungo i quali scorre il tracciato ferroviario, colti dall'obiettivo di Libero De Curzo, giovane fotografo napoletano, i cui interessi in campo fotografico sono andati via via precisandosi, negli ultimi anni, sulla ricerca e la definizione dei dati originari dell'ambiente in cui viviamo.

De Cunzo, nato nel 1960, uscito da esperienze accademiche di grafica, fotografia e arte applicata, ha scelto di fare definitivamente il fotografo dopo aver sfiorato anche i primi studi di architettura. I contatti con la scuola napoletana legata all'immagine, i modelli e gli esempi portati avanti negli ultimi venti anni nella stessa città di Napoli da nomi ormai affermati, sono state le indicazioni lungo le quali si è poi rafforzata una comune e sviluppatissima intelligenza di taglio meridionalistico.

Come spesso succede, la strada ferrata conferma le proprie carte ambientali con il rispetto e la valorizzazione dei territori che attraversa. Da questo e da altri spunti esclusivi, da tante possibilità ancora inespresse e da forze intatte ancora da valorizzare, riprende e prosegue la faticosa politica di rinnovamento.

a cura di PIERO BERENGO GARDIN

IL PROSSIMO NUMERO

VdR

Periodico mensile dell'Ente Ferrovie dello Stato
Anno XXXIII - n. 1/1990

Direttore responsabile
Francesco Pellegrini

Redattore capo
Piero Spila

Redazione
Anna D'Angelo, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Impaginazione
Fausta Orecchio Daniele Fusacchia

Segretario di Redazione
Aldo La Rosa

Amministrazione
Graziella Luzzitelli

Abbonamenti
Rita Montuschi, Renzo Ramiconi, Adalisa Vicino

Hanno collaborato a questo numero

per i testi: Gianfranco Angeleri, Piero Berengo Gardin, Marcello Buzzoli, Patrizia Chiodi, Roberto D'Amico, Francesco De Angelis, Guido Di Giammatteo, Stefano Longo, Aurelio Minonne, Piero Muscolino, G.B. Pellegrini, Fulco Pratesi, Sergio Rivolta Lippo, Claudio Tanari, Margherita Vaglio, Dieter Zinn.

per le foto: Fototeca FS, Agenzia Speranza, Panda Photo
La foto di copertina è di Bruno Di Giulio.
L'illustrazione di pag. 12 è di Stefano Ricci.

Redazione: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma; tel. (SIP) 06/8415667 - (FS) 8490/2749

Abbonamenti e Amministrazione: tel. (SIP) 06/8442356 - (FS) 8490/3210.

Telefax: 06/8831108.

FRANCESCO BORSARELLI/FOTOTECA FS

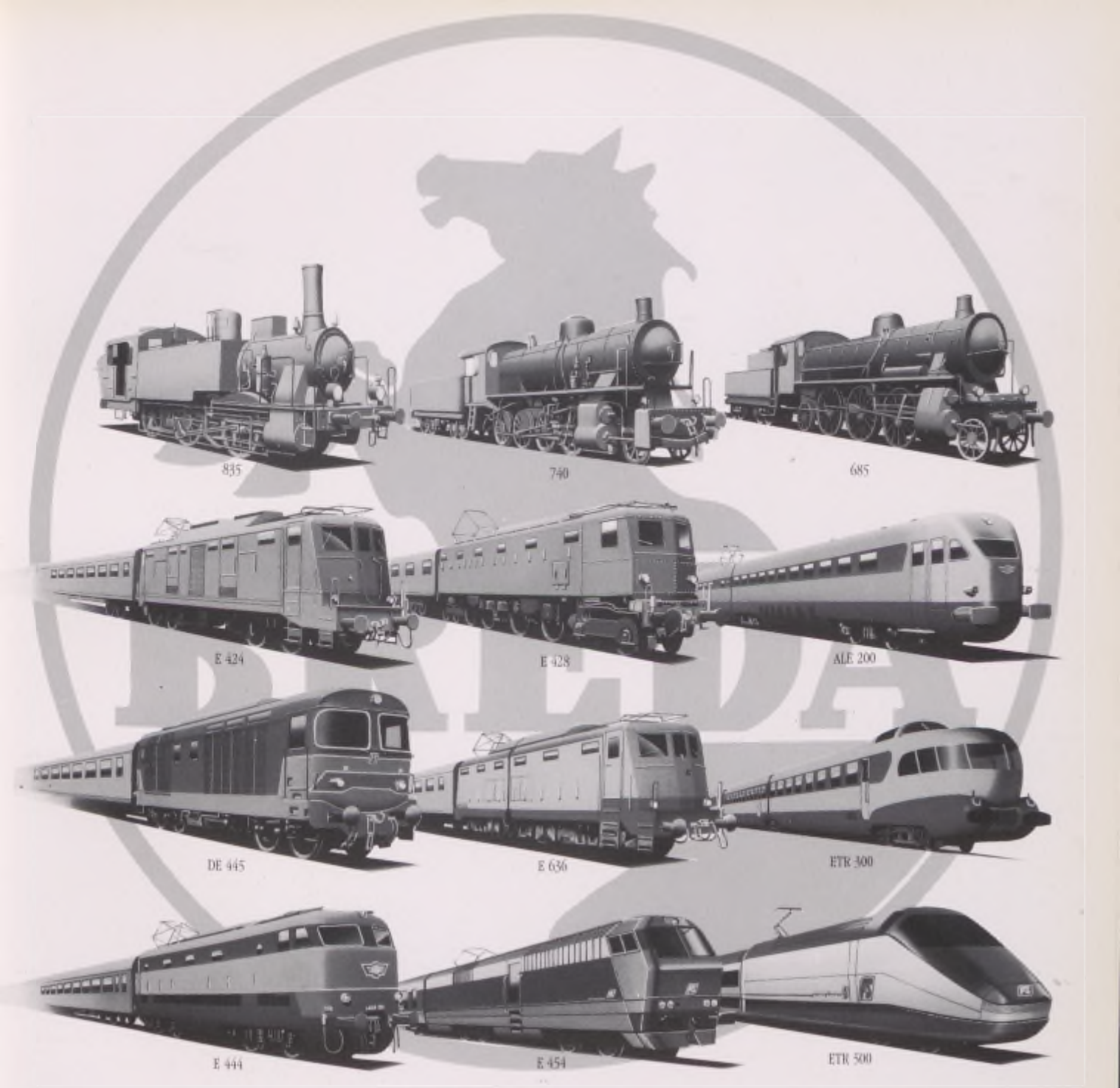
Gli italiani, si sa, amano lamentarsi: della lentezza delle poste, dei disservizi telefonici, dell'inefficienza delle ferrovie. Francamente le ragioni per farlo non mancano. La cosa più importante, però, non è protestare, bensì trovare un interlocutore disposto a recepire le ragioni della protesta e, soprattutto, a cercare attivamente di rimuoverne le cause. Le Ferrovie italiane, spesso chiamate in causa, si sono attrezzate in questo senso? E se sì, con quali strumenti operativi? Nel prossimo numero, «VdR» inizia un viaggio sul tema delle proteste illustrando le iniziative che, nell'ambito del Progetto Qualità, sono già state avviate.
Le curiosità non mancheranno. Quali sono le critiche più ricorrenti? E chi sono i più agguerriti nel protestare, gli uomini o le donne? E si protesta più al Sud o più al Nord? Un'inchiesta da leggere, ma soprattutto da meditare.
Intanto, mentre a livello europeo continuano a svolgersi discussioni sul tema dell'Alta Velocità, l'ETR 500 continua a rodare potenzialità e prestazioni tecniche. In attesa del debutto ufficiale, un inviato di VdR salirà a bordo del nuovo mezzo italiano in anteprima, per provare il brivido dei 300 orari. Sarà anche un modo positivo di salutare questi anni novanta.

Contributo annuo per l'invio a domicilio:

Ferrovieri in servizio L. 4.000 (con trattenuta a ruolo); pensionati L. 2.000; privati: L. 10.000; per l'estero L. 20.000 - Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato a Ente Ferrovie Stato-Ufficio Tesoreria e Cassa - Conto Voci della Rotaia - 00100 Roma.

Fotocomposizione e preparazione:
Fotocomposer Sud, Via Quarto Negroni 15/17, Ariccia.

Stampa Rotoeffe s.r.l., Via Variante di Cancelliera - Ariccia (Roma) - Tel. 9344302-9344273



BREDA.
CENT'ANNI DI LOCOMOTIVE.

Cent'anni fa la prima locomotiva Breda usciva dallo stabilimento milanese sul Naviglio.

"Il mostro gitta il fischio che sfida lo spazio" cantò il Poeta e la locomotiva divenne il simbolo della "spinta in avanti", della corsa allo sviluppo, della crescita industriale del Paese.

Da allora la Breda ne ha fatta di strada: dall'ansimante vaporiera" al traguardo delle mille locomotive prodotte già nel 1908, dal "Settebello" alla progettazione dei treni ETR che raggiungeranno i 300 km orari.

Sui mezzi di trasporto contrassegnati con il cavallino rampante rosso ormai si viaggia un po' ovunque: Roma, Milano, Cleveland, Washington, Seattle e in tante altre città. Non sono soltanto locomotive di ogni tipo ma anche elettrotreni, metropolitane, "Light Rail Vehicles", carrozze, carri merci, autobus e filobus.

Oggi, il Gruppo Ferroviario Breda, costituito nell'ambito dell'AvioFer Breda, finanziaria dell'Efim, è una delle massime concentrazioni mondiali del settore mezzi di trasporto con cinque aziende costruttrici di materiale rotabile: la Breda Costruzioni Ferroviarie a Pistoia, la Sofer a Napoli, l'Ornec a Reggio Calabria, la Ferrosud a Matera, l'Imesi a Palermo; a cui si aggiungono, nella stessa finanziaria, l'Avis a Castellammare di Stabia (riparazioni) e la Cometra a Messina (componentistica). Un insieme organico di strutture produttive in grado di offrire ai mercati nazionale ed estero soluzioni tecnologicamente avanzate per un trasporto più comodo e sicuro, nel rispetto di una tradizione che guarda costantemente avanti.

GRUPPO EFIM

GRUPPO FERROVIARIO BREDA

BREDA
AVIOFER
BREDA

SEZIONE CREDITO

- Tutte le operazioni e servizi di banca
- Servizio BANCOMAT
- Collocamento dei fondi di investimento
- Factoring e Leasing
- Corrispondenti in tutto il mondo
- Tutte le operazioni con l'estero

SEZIONE PREVIDENZA

- Assicurazioni vita ordinarie, indicizzate, rivalutabili.
- Assicurazioni responsabilità civile auto, globale auto, responsabilità civile diversi.
- Assicurazioni infortuni ed infortuni aeronautici.

UFFICI CAMBIO

CAGLIARI	Aeroporto Elmas
FIRENZE	Stazione F.S. S. Maria Novella
GENOVA	Stazione F.S. Porta Principe
MESTRE	Stazione F.S.
MILANO	Stazione F.S. Centrale
ROMA	Stazione F.S. Termini
TORINO	Stazione F.S. Porta Nuova
VENEZIA	Stazione F.S. S. Lucia
VERONA	Stazione F.S. Porta Nuova

FILIALI

ANCONA, BARI, BOLOGNA, CAGLIARI, FIRENZE, GENOVA, MESSINA, MESTRE, MILANO, NAPOLI, PADOVA, PALERMO, PARMA, PESCARA, REGGIO CALABRIA, ROMA, TORINO, TRIESTE, VENEZIA, VERONA.

BANCA NAZIONALE
delle **COMUNICAZIONI**
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BANCASSICURAZIONE.

VdR

PERIODICO MENSILE
DELLE
FERROVIE DELLO STATO

n. 2 ANNO XXXIII
febbraio 1990

voci della rotaia

Redaz. P.zza della Croce Rossa - 00161 Roma/Sped. in abb. post. gr. III - 70%

ETR 500: SI PARTE

INCHIESTA

QUANDO IL CLIENTE PROTESTA

Anni di Successo B.N.C.

12,546%

é il rendimento

FONDO BANCOM

nell'esercizio 1.11.88 - 31.10.89

La Banca ha fissato all' **87,5%** la partecipazione al suddetto rendimento degli assicurati con:

POLIZZE VITA

rivalutabili legate al fondo stesso per cui il rendimento retrocesso agli assicurati é del:

10,978%

BANCA NAZIONALE
delle **COMUNICAZIONI**
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BancAssicurazione.

BONAVENTURA PELLUCCHINI/FOTOTECA FS

Questo numero è stato chiuso in tipografia il 13 marzo 1990

Clienti ad uno sportello di stazione. In questo numero, un'inchiesta sulle iniziative dell'Ente per stabilire un dialogo col viaggiatore che protesta.

QUESTO MESE

4 ANNINOVANTA/2
ETR 500: SI PARTE
di Tiziana Gazzini
8 IN SECONDA CLASSE VERSO IL DUEMILA

11 LETTERE

12 INCHIESTA
ANGARIATI DI TUTTO IL MONDO, UNITEVI
di Aurelio Minonne
15 TUTTO MENO CHE INDIFFERENTI
17 SE IL CLIENTE CHIAMA, LA FERROVIA RISPONDE
di Anna D'Angelo
22 PEGGIO DEL 740? Il 790!
di Aurelio Minonne

24 BINARI NEL MONDO
IL SUD AFRICA IN TRENO
di Fernando Tilli
27 OSSERVATORIO

29 LAVORO E SOCIETÀ
di Sergio Rivolta Lippo

30 GRANDI IMPIANTI
VERONA GUARDA AL BRENNERO
di Marcello Buzzoli

34 MAIGRET E IL TRENO
ANCORA IN TRENO, COMMISSARIO MAIGRET
di Marina Delli Colli

36 AMICI IN PENSIONE
di G.B. Pellegrini

39 NUOVE ABITUDINI
EPPUR SI VIAGGIA
di Patrizia Chiodi

40 DALLA RETE
CONVEGNO LUISS: "LE FERROVIE E LA CEE"

42 TUTTARETE
43 UN TRENO NEL CASSETTO

44 TEMPO LIBERO
CINEMA **NOTTURNO FELLINIANO**
di Piero Spila
46 LIBRI **CHI HA PAURA DELL'ALDO CATTIVO?**
di Marina Delli Colli
47 MOSTRE **DR. ANDY-MR. WARHOL**
di Anna D'Angelo
48 MUSICA **KACHATURIAN, PROTAGONISTA DEL '900 RUSSO**
di Gianfranco Angeleri

49 UNA FOTO, UN TRENO
di Piero Berengo Gardin

ETR 500: SI PARTE

Una corsa prova, la n. 818. Un'accelerazione da Formula Uno e l'ETRX 500 tocca i 255 km/h. Una punta di velocità tenuta per un minuto e mezzo in una nebbia che bloccherebbe qualunque auto, qualunque aereo. Ma non il treno. La carrozza misure, con le sue sofisticate tecnologie e un gruppo di tecnici specializzati, controlla le variabili dell'interazione ruota-rotaia. Una marcia stabile. Rumore ridotto al minimo. Cabina di guida con poltrone anatomiche e un ponte di comando da astronave, fanno dell'ETRX 500 un prototipo riuscito. Anche dalla parte di chi lo guida.

di TIZIANA GAZZINI

Lo chiamano Treno ad Alta Velocità. E veloce lo è davvero. Il tachimetro, tanto per intenderci, segna fino a 360 Km/h. Ma l'ETR 500 è soprattutto un treno. Veloce, potente, moderno. Ma sempre un treno. Un treno forse più treno degli altri, perché nasce dalle tecnologie più avanzate. Tecnologie che, nel frattempo, stanno diventando tecnologie ordinarie. Quello delle macchine è un settore in cui è difficile sottrarsi alla realizzazione di ciò che le tecnologie rendono possibile. Pena l'uscita dal grande gioco della cultura industriale dell'occidente. Se un treno come l'ETR 500 è possibile, non c'è verso: bisogna realizzarlo. L'ETR 500 non è il treno del domani, ma il prodotto naturale di una tecnologia e di un'industria che sono semplicemente al passo coi tempi. L'ETR 500 è il treno di oggi. Il treno che molti aspettano. E che a tutti è destinato.

VdR ha seguito questo treno sin dalla nascita. Nel 1986 in una serie di servizi seguimmo il formarsi del primo embrione dell'ETR 500, appena appena uscito dal mondo delle idee per entrare in quello delle macchine. Era l'inchiesta su un treno ancora in provetta: la trasmissione mottore-carrello che Fiat aveva realizzato ibridando tecnologia e artigianato, meccanica terrestre e aeronautica; il volto del treno: design, arredo, servizi ausiliari progettati da Breda anche in collaborazione con Pininfarina; il pantografo, l'alimentazione servizi ausiliari, il sistema informativo di bordo elaborati dall'Ansaldo; l'azionamento elettrico della mo-

ROBERTO FUSCONI/FOTOTECA FS

Un primo piano del muso dell'ETRX 500. In alto a sinistra, il messaggio che compare sul display all'interno delle carrozze del prototipo Y e, in basso, un particolare della fiancata, sempre della carrozza Y.

trice, partorito dall'ABB. Sono passati quattro anni e il treno esiste. È uscito dal ventre delle maggiori industrie ferroviarie nazionali e sta facendo i primi passi.

Pensavo a tutto questo, con qualche concessione alla malinconia, la mattina del 7 febbraio, alla stazione di Arezzo, mentre stavo per salire a bordo dell'ETR X 500, il primo prototipo del treno veloce che dallo scorso aprile ha già condotto più di 70 corse prova in linea. Una prima parte di 50 prove si è svolta da aprile a luglio e per venti volte sono stati superati i 250 Km/h: la punta di velocità è stata raggiunta nella terza corsa del 25 maggio sfiorando i 320 Km/h. A ottobre, una decina di prove è, invece, servita a verificare i sistemi di captazione del pantografo.

Fermo in stazione, imponente per la sua

mole e per la linea elegante e aerodinamica, per quella lunga fiancata del locomotore, tutta bianca e priva di aperture, finestrini, maniglie o altre forme sporgenti, levigata e continua, il prototipo X, che sgrana due grandi occhi solo in cima al muso affusolato, anche nella sua essenziale composizione - un locomotore 404 e una carrozza - attirava gli sguardi e la curiosità degli studenti e dei pendolari che affollavano i marciapiedi. Una volta a bordo, le malinconie sono subito passate: quella mattina, - legittimata da un diritto di cronaca maturato ormai da molti anni - avrei potuto soddisfare una curiosità che gli altri viaggiatori potranno togliersi solo fra diversi mesi.

Una volta a bordo sono cominciate le sorprese. Mi aspettavo una carrozza semivuota e dall'allestimento approssimativo e mi sono trovata in un laboratorio modernissimo con un'équipe di cinque persone indaffarate intorno a quello che, in gergo elettronico, si chiama rack, un armadio computer a cui arrivano, attraverso cavi i segnali dei trasduttori di misura, le informazioni relative a ben 256 parametri di funzionamento del prototipo: carrozza e locomotore. Nella carrozza laboratorio per la corsa numero 10 di questo turno di prove dedicate ad un attento studio dell'interazione ruota-rotaia ci sono il Capo Tecnico Roberto Roberti, Responsabile delle prove dell'X e una squadra composta da Rolando Telari, Romeo Caneschi, Ferruccio Francini, Vittorio Bartolani e dal Capo gruppo Giuliano Monini. C'è anche un ospite: si chiama Costantini ed è della FIAT Ferroviaria, particolarmente interessata al comportamento dei carrelli, usciti dagli stabilimenti di Savigliano. A bordo c'è anche l'ing Carlo Casini, Capo dell'Ufficio IV Dinamica di marcia e prove meccaniche del Dipartimento Potenziamento e Sviluppo, le cui spiegazioni saranno preziosissime.

L'equipaggio è pronto per questa corsa, la n. 818 della serie. L'itinerario prevede che l'ETR X 500 percorra il tratto Arezzo - Chiusi sulla Direttissima e ritorno e poi il tratto Arezzo - Pontassieve e ritorno, ripetuto più volte. Verificare il comportamento del prototipo ripetendo i percorsi sia sulla Direttissima, sia sulla linea lenta è, d'altra parte, necessario per svolgere una sistematica campagna di studi che rilevi i comportamenti del treno condotto a diverse velocità sullo stesso tratto di linea. Sulla base dei risultati di queste prove, il computer di bordo elabora un grafico che visualizza gli sforzi dell'ETR X 500 in funzione della velocità e delle condizioni della linea. In questo senso le prove sulla linea normale sono indispensabili: il treno veloce italiano, a differenza del TGV francese, è stato pensato per poter correre anche sulla rete ordinaria sfruttandone al massimo le potenzialità, anche in curva: se

ETR 500: SI PARTE

SANDRO BRASCHI/FOTOTECA FS

il 500 farà i 300 Km/h sulle linee di nuova costruzione, sulle altre linee svolgerà un regolare servizio Intercity, con un aumento, anche se lieve, di velocità rispetto agli altri treni.

La carrozza laboratorio in cui ci troviamo, mi spiega l'ing. Casini, sarà presto arricchita con una zona riunioni.

Le prove, infatti, continueranno anche quando il prototipo X avrà completato la fase sperimentale: la carrozza misure verrà messa in composizione ai prototipi ETRY 500 (ne parliamo nell'articolo che segue). Ma i preparativi sono ormai completati. È ora di lasciare la carrozza misure, per entrare nella testa del treno: il locomotore E 404.

Al banco di manovra trovo i macchinisti Vannucchi e Bargiacchi del Deposito Locomotive di Firenze. Sono già dei veterani del 500 e con disinvoltura attendono alle operazioni preliminari della partenza in cui una gran parte ce l'ha una fitta rete di scambi di comunicazioni telefoniche tra cabina di guida e carrozza misure.

Il banco di manovra che ha tutta l'aria di una consolle di computer, mi spiega l'ing. Casini, è già sostanzialmente definitivo. I due telefoni che vedo sono destinati uno alla comunicazione interna con ogni carrozza in composizione al treno e l'altro ai collegamenti con terra.

Sulla destra c'è anche un terminale video destinato alla diagnostica della funzionalità del treno. Se c'è qualcosa che non va, il terminale, attraverso un codice alfanumerico, dice al macchinista di che si tratta e poi gli fornisce tutte le informazioni utili per il ripristino della regolarità di marcia. Le caratteristiche di questo «ponte di comando» sono omogenee con i banchi delle locomotive dell'ultima generazione: 402, 454, 652, 632, Tartaruga R - precisa Casini - per facilitare il macchinista già abituato a una certa disposizione dei comandi. Alle spalle dei due «piloti», ecco il cervello del treno. La sua logica è centralizzata e compatta. E duplicata: se la prima unità desse forfait, ecco entrare in funzione l'unità ridondata.

A COLLOQUIO CON I «PILOTI»

«NON SOLO PER LA GLORIA»

Un attimo di pausa i macchinisti dell'ETRX 500 Vannucchi e Bargiacchi ce l'hanno solo durante la sosta del treno alla stazione di Chiusi.

Ne approfitto per scambiare con loro alcune battute.

Che cosa ne pensate di questo treno?

Vannucchi: È un treno valido. Non solo per le tecnologie di livello molto avanzato, ma anche per il comfort che a noi macchinisti sta molto a cuore e che è senz'altro limitato sulla maggior parte dei treni del parco FS dove, in macchina, c'è un rumore infernale. D'inverno fa freddo e l'estate fa caldo così che siamo costretti a tenere i finestrini aperti e il rumore aumenta. Per non parlare dei sedili che in taluni casi sono vere e proprie panche di legno. Dal 656 in poi si va meglio con gli ammortizzatori ma con l'ETR 500 si parla di aria condizionata, di insonorizzazione, di sedili anatomici. Già ora in fase di prototipo è un altro viaggiare.

Per poter portare un treno come questo, la preparazione del macchinista deve fare un notevole salto di qualità?

Bargiacchi: Su questo argomento vorrei buttare un po' d'acqua sul fuoco. Anche se la velocità crea stress, su un treno come questo siamo più assistiti. Il macchinista su una vecchia elettromotrice è più esposto. Se questo treno impegna per la specificità della velocità e della tecnologia, gli altri impegnano per il contrario. Come quando si viaggia sui merci e sui vecchi locomotori per i locali.

Da parte dei macchinisti c'è una corsa per portare gli ETR 500?

Vannucchi: Attualmente siamo una ventina divisi tra il DL di Firenze, Roma e Milano. Ma non c'è stata nessuna corsa frenetica. Quello che interessa il macchinista è il tipo di turno. Il macchinista è sensibile al discorso notti. Ai disagi del viaggio. I treni veloci viaggeranno di giorno e allora diventeranno subito interessanti. Oltre che per il maggior comfort.

Non c'è un aspetto di prestigio nel guidare l'ETR 500?

Vannucchi: Probabilmente in qualcuno di noi c'è anche questo. Ma più che la gloria ci vorrebbe anche un corrispettivo economico. In questo caso, la corsa all'ETR 500 ci sarebbe senz'altro.

Le vostre osservazioni sono state raccolte dai tecnici?

Bargiacchi: C'è stata molta disponibilità e attenzione per i nostri suggerimenti. Sì, in qualche modo abbiamo influito anche noi sulle scelte per migliorare le prestazioni di questo treno.

T.G.

Il pantografo dell'ETRX 500 nel monitor della carrozza misure. In basso, i macchinisti Vannucchi, Bargiacchi e Brilli, l'Ing. Casini e il Responsabile delle prove, Roberti. Nella pagina a fianco, dettaglio del banco manovra del locomotore.

Il macchinista chiede al treno una prestazione. Il suo comando arriva al cervello e il cervello manda i segnali alla macchina affinché li esegua. Una dialettica corpo-cervello molto sofisticata e molto ... umana. Mentre l'ing. Casini illustra questi aspetti della locomotiva arriva il segnale di via libera e finalmente si parte.

Entriamo in una fitta nebbia. Ma niente paura. Gli occhi elettronici del treno vedono la linea attraverso il sistema di ripetizione segnali in macchina e consentono al macchinista di impostare una specie di «programma» di viaggio. Date certe condizioni di linea, si imposta la velocità massima consentita e si inserisce il sistema di guida automatica.
Il cervello regolerà il treno sfruttando al meglio le possibilità concesse dalla linea che, nel caso di questa prova, è in condizioni di traffico normale. E quindi satura dei convogli previsti dall'orario.

È una prova un po' rubata, strappata tra le maglie di un traffico che sulla Direttissima è intensissimo. Ma in mancanza di una linea dedicata esclusivamente alle prove, non si può fare obbiettivamente di più.

Vannucchi che è alla guida, è attento alle variazioni delle condizioni di linea, suggerite dai comandi. Ci stiamo avvicinando al «momento prove» vero e proprio. Il dialogo telefonico macchina-carrozza misure si fa serrato. «Siamo col musetto all'altezza del cippo 189» dice Bargiacchi. «Impostate a 253», replica Roberti che è la «voce» della carrozza: «nella curva di frenatura ci stiamo con 253?». «Si, va bene, con la frenatura elettrica, sì», risponde Bargiacchi. «Dopo, arrivate a 255, se ce la fate». Macchina: «Va bene. Se siete pronti, noi siamo pronti per trazionare». Il treno deve fare una partenza da fermo per consentire al computer della carrozza misure di registrare i parametri dell'avviamento. Carrozza: «Questa è la zona numero 10. Avviamento al Km 189. Potete partire 404. Potete partire. 7 febbraio 1990. Avviamento al Km 189. Tratta Arezzo-Chiusi».

Ecco, ci siamo. I motori salgono di giri, ma in cabina non è una sensazione acustica quella che arriva, non è rumore (quella cosa così sgradita ai macchinisti, e non solo a loro). Mentre si sente comunque il lancio dei motori, Casini commenta: «Dà l'idea della potenza». È vero. È proprio questa la sensazione che si prova. Una partenza da fermi su un bestione di 127 tonnellate, con un'accelerazione da Formula Uno.

«Cento. Centosedici. Centoventiquattro» scandisce Roberti dalla carrozza: «Centottantotto. Duecento. Duecentosei. Duecentoventi. Duecentocinquantatre». Sono le 8.57, e siamo al Km 180, tra il PC Rigutino e il PC Farneta Nord, quando il treno raggiunge i 253 Km/h impostati da Vannucchi per poi sfiorare i 255 Km/h. Si va fortissimo, in un tunnel di nebbia che bloccherebbe qualunque automobile, qualunque aereo. Il nostro treno no. I suoi sensi elettronici guardano avanti per chilometri e chilometri. C'è ancora via libera per mantenere il treno a questa velocità (il problema è lo spazio di fre†atura). La regolazione automatica della velocità mantiene un assetto stabilissimo.
Pare quasi di stare fermi. Il comfort è ottimo, mi dicono i macchinisti. «E nell'Y sarà anche migliore», aggiunge Casini, «perché il pavimento sarà dotato di un sistema che ammortizzerà ulteriormente le vibrazioni».
La locomotiva dell'ETRX su cui stiamo viaggiando non entrerà mai in servizio, ma è servita a segnalare dove migliorare le cose: insonorizzare, ammortizzare, e così via.
Ma già questo primo prototipo come prestazioni e come comfort è un risultato apprezzabilissimo. I macchinisti del 500 usufruiranno delle stesse condizioni di comfort dei viaggiatori: su un mezzo del tutto insonorizzato, grazie alla tenuta stagna degli ambienti e assolutamente stabile, su sedili anatomici e in un ambiente climatizzato.

La punta di velocità è stata ormai tenuta per più di un minuto e mezzo. Macchina: «Se per voi va bene, vorremmo regolare a 220/230». Carrozza: «Sta bene». Vannucchi imposta la nuova velocità e la macchina si adegua automaticamente. Non resta, adesso, che arrivare in stazione, a Chiusi.
E dopo una sosta di circa mezz'ora, rifare il percorso inverso. Questa volta spinti dalla motrice dell'ETRX 500. «Per completare questa fase sperimentale - dice Roberti - ci vorranno altre 3/4 settimane. Poi l'ETRX 500 farà da supporto all'entrata in servizio dell'ETRY 500. Faremo la sperimentazione anche sull'Y completo».

Eh, sì. L'ETRX 500 sta facendo il suo tempo. Si sta avvicinando l'era dell'ETRY. I primi elementi dei due Y 500 ordinati dall'Ente FS al consorzio di imprese ABB, Ansaldo, Breda, Fiat, chiamato TREVI, stanno per uscire in linea. Attualmente sono a Pistoia, nei capannoni della Breda Costruzioni Ferroviarie. Andiamo a vedere.

DI GIULIO/ARCONTE/FOTOTECA FS

IN SECONDA CLASSE VERSO IL DUEMILA

Niente lussi e molti comfort. Questo potrebbe essere lo slogan della carrozza di seconda classe dell'ETRY 500. A bordo della prima uscita in linea, abbiamo fatto una «prova viaggiatore». Una prova superata.

La locomotiva E404 del prototipo ETRY 500 è tutta bagnata. Appena uscita da una prova a «pioggia», ovvero di «tenuta» all'acqua (che è andata benissimo) ha l'aria di un bisonte bianco che si sia assopito dopo una corsa nella prateria. Fa una certa impressione, qui dentro uno dei capannoni della Breda Costruzioni Ferroviarie di Pistoia, destinati agli allestimenti finali. Fa impressione la sua imponenza che l'ambiente chiuso esalta più di un piazzale di stazione. Sarà anche per questo che la Y sembra diversa dalla locomotiva del prototipo X su cui ho viaggiato il giorno prima.

Ma non è solo un'impressione. Mi dicono che qualche differenza c'è davvero. Dettagli, piccoli particolari, che segnalano l'evoluzione del prototipo X in un Y che ha le caratteristiche della preserie. La differenza maggiore sta forse nel sistema di apertura del muso. Questo treno deve poter essere agganciato in caso di necessità in condizioni di assoluta sicurezza a un altro mezzo di trazione. Ovvero con il metodo tradizionale. Ovvero con i respingenti. Respingenti? Nella sagoma slanciata disegnata da Pininfarina, di respingenti nemmeno l'ombra. E allora? Allora, ecco uno dei tanti problemi che sono stati affrontati e risolti nel progettare l'ETR 500: dove mettere i respingenti tradizionali e come farli convivere con la linea e le soluzioni di un treno per nulla tradizionali. Non mi resta che chiedere di assistere alla metamorfosi del muso. Ed ecco che si compie il miracolo. Una chiave svita il meccanismo di chiusura laterale e il muso dell'ETR 500 si apre come il cofano di un'automobile: semplicemente e senza fatica per il ferroviere che si trovasse nella necessità di compiere quest'operazione. Non solo. Una volta tirato su, il «cofano» ruota su se stesso grazie ad un congegno, così da lasciare completamente libera la zona dei respingenti che, come le chele di un enorme granchio, finalmente si possono distendere. Una soluzione semplice e geniale. Ma come è nata? «È nata dalla collaborazione di tutti - dice Massimo Carletti, che segue per conto del Dipartimento Potenziamento e Sviluppo le fasi di produzione dell'ETR 500 e che mi accompagna nella visita - dai tecnici delle industrie che lavorano al treno e dai tecnici FS, in uno scambio di idee, proposte in cui è difficile individuare una precisa paternità».

La locomotiva ETRY 500 già pronta non è sola. Ce ne sono altre tre in avanzata fase di costruzione. Sono ancora tutte bianche, e attendono il loro turno per il completamento dell'allestimento finale. Intanto, a fine aprile, la prima locomotiva Y sarà in linea, in composizione con le prime quattro carrozze Y, la carrozza misure e il locomotore X. A circa quindici giorni dalla prima, uscirà la seconda locomotiva Y. E poi, in rapida successione, andranno in linea anche le altre carrozze e le altre locomotive.

La prima carrozza Y (una 2ª classe) è già completa e la vedo accanto alla locomotiva, con tanto di display elettronico illuminato sulla fiancata: il messaggio prova dice: Vettura n. 06 da Firenze SMN a Milano C.le. Non solo. Basta premere un bottone e sullo stesso display compaiono le informazioni relative al livello dell'acqua della carrozza. Il messaggio permane sei secondi e poi se ne va. Addio, vecchie targhe, croce e delizia di collezionisti di trovarobato ferroviario....

Salgo e mi trovo in un interno molto sobrio e funzionale con spiccate caratteristiche aeronautiche. È una carrozza di seconda classe senza lussi, ma con molti comfort. Vediamoli. Prima di tutto, ci sono alle due estremità, dei vani di due formati standard per le valigie più ingombranti: 6 più piccole e 4 più grandi a ogni capo del vagone. Per i bagagli ci sono ancora dei vani pensili di tipo aereo, ma di capacità superiore ad ogni fila di sedili. E sotto ogni sedile c'è una retina formato 24 ore. Scelgo un posto di metà vagone e inizio una sorta di «prova viaggiatore». Intanto ad ogni estremità della carrozza vedo un altro display elettronico, questa volta con un messaggio standard «Le Ferrovie dello Stato vi augurano buon

viaggio con l'ETR 500». Ma il display è collegato con la carrozza servizi e il personale di bordo potrà scrivere, tramite una tastiera, tutti i messaggi utili alle informazioni del viaggiatore. Una fonte informativa in più che si aggiunge al sistema di diffusione sonora. Dal bracciolo della mia poltrona azzurro-verde, posso comandare una serie di funzioni: con un pulsante si accende e con un altro si spegne la luce orientata sul posto; un altro pulsante governa la tendina del finestrino. E il tavolino? Superata la soluzione aeronautica (adottata anche nell'ETR 450) per la sua poca stabilità, se ne è trovata un'altra: il tavolino è dentro il bracciolo. Facilissimo aprirlo. Sullo schienale del sedile davanti, c'è una sacca porta riviste, mentre, a sinistra, un piccolo cestino portarifiuti completa questo paradiso del viaggiatore di seconda classe. C'è anche il pulsante per chiamare il personale di servizio, collocato sopra il finestrino. L'illuminazione è a doppia fila continua, e insieme a quella opzionale (il faretto di cui abbiamo parlato prima) fornisce una luce diffusa. Mi alzo e vado verso l'estremità opposta a quella da cui sono entrata. Sulla destra della porta di accesso al vestibolo, ci sono il citofono, che collega la carrozza con la cabina guida, e il freno d'emergenza. Poi, oltre la porta, sulla sinistra, il vano di una cabina telefonica SIP e, a destra, la toilette. Naturalmente la carrozza sarà climatizzata (le prove di climatizzazione le ha fatte a metà febbraio al DL di Roma S. Lorenzo), insonorizzata e avrà la stabilità di marcia del prototipo X.

Ma cosa distinguerà la 1ª dalla 2ª classe? Il numero dei posti che da 70 scende a 50 (3 sedili per fila, invece di quattro), la reclinabilità delle poltrone e qualche civetteria in più, ad esempio, pavimento di moquette, invece che di materiale plastico.

La prima impressione che dà questa carrozza è decisamente positiva. E suggerisce anche qualche riflessione. Non si ha la sensazione di stare su un treno per pochi eletti, un treno per le «grandi occasioni», ma su una carrozza (e su un locomotore) che rappresentano solo l'ultima fase dell'evoluzione dell'oggetto treno.

T.G.

Dettaglio di un vano-bagagli pensile di tipo aereo e dell'illuminazione orientata. Sotto, la retina formato 24 ore. A sinistra, panoramica della carrozza Y di 2ª classe.

I comandi sul bracciolo per la luce orientata sul posto e per la tendina del finestrino. Sopra, il tavolino di servizio di cui è dotato ogni posto.

I NUMERI DELL'ETR 500

I treni ETR 500 di serie saranno formati da due locomotive E 404, una in testa e l'altra in coda secondo i principi di una trazione concentrata, con un numero di carrozze di 1ª e 2ª classe variabile in funzione delle esigenze del servizio, tra 8 e 14. Nel caso di una composizione media di 10 vetture (4 di 1ª classe, 5 di 2ª, una carrozza servizi) i posti offerti saranno circa 200 in 1ª e circa 350 in 2ª classe.

Gli ETR 500 sono progettati per viaggiare a 300 Km/h sulle nuove linee e a velocità simili e lievemente maggiori ai treni Intercity sulle linee tradizionali. E sono destinati a un trasporto di massa svolto da un'intera flotta.

In questo senso va la decisione da parte dell'Ente di inserire nel Piano degli investimenti la commessa di 42 ETR 500.

Le caratteristiche tecniche del treno, versione di serie, a cui l'industria nazionale lavorerà dopo la sperimentazione del prototipo X e dei due prototipi di pre-serie Y, se il Piano degli investimenti verrà confermato dal Parlamento, sono le seguenti:

Composizione base	1 motrice + 12 rimorchiate + 1 motrice
Posti a sedere offerti	circa 700
Velocità massima di esercizio	300 km/h
Velocità massima di prova	oltre 300 km/h
Elementi motori	2 locomotive BoBo
Massa singola motrice	72 t
Massa singola rimorchiata	40 t. o.d.m.
Potenza al cerchione	8.500 kW continuativi
Tipo azionamento	ad inverter con motori trifase asincroni
Passo carrello motore e portante	3.000 mm
Accelerazione massima non compensata in curva (a.n.c.)	1,3 m/s²

Un risultato tecnico che nasce dall'aver affrontato e risolto problemi connessi all'alta velocità come: stabilità e comfort di marcia; marcia in curva ad a.n.c. elevate in particolare sulle linee esistenti; fenomeni aerodinamici; realizzazione di strutture leggere; azionamento con motori ad alta potenza massica ed ingombro contenuto; captazione di corrente; frenatura.

VI PRESENTIAMO L'ULTIMO TRENO PER ARRIVARE PRIMA.

Davanti ad una delle reti ferroviarie più tortuose e articolate come quella italiana, c'è finalmente chi punta diritto al successo: il nuovo ETR 450, elettrotreno ad assetto variabile ad alta velocità, prodotto dalla Fiat Ferroviaria. L'assetto variabile, cioè la possibilità di inclinare le casse verso l'interno delle curve, è il mezzo che consente all'ETR 450 di mantenere una velocità elevata anche in curva e di ottenere un incremento della velocità commerciale del 15-25% sugli attuali e complessi tracciati senza onerosi interventi sulle infrastrutture. L'alta velocità che l'ETR può raggiungere, fino a 250 km/h., è invece permessa dall'alleggerimento generale del treno, dall'aumento delle prestazioni di accelerazione e frenatura, oltre che dall'applicazione delle più avanzate tecnologie e del know-how della Fiat Ferroviaria. Ma velocità e prestazioni viaggiano insieme a comfort e sicurezza: l'ETR 450 offre ai suoi passeggeri aria condizionata, sedili reclinabili e ruotanti, alto isolamento termico ed acustico. Un piacere che, tuttavia, dura soltanto 3 ore e 55 minuti: il tempo impiegato dai primi ETR 450 entrati in servizio dal 1988 sulla tratta Milano-Roma.

FiatFerroviaria

LETTERE

UNA QUALIFICA DA CONOSCERE

Spettabile Redazione, memore dello sforzo attuato da «Voci della Rotaia» nel tentativo di divulgare, attraverso apposita rubrica, l'importanza e le caratteristiche di alcuni profili professionali nel nostro Ente, vorrei in tal senso proporre alla vostra attenzione la figura del Capo Deposito Locomotive il quale, specialmente per i Vertici dell'Ente e per le Organizzazioni Sindacali, rimane un illustre sconosciuto, in contrasto con la sua funzione di organizzatore e coordinatore manageriale del lavoro di tutto il settore macchina.

In questi giorni, in seguito allo sciopero dei macchinisti autonomi e cobas, i Capi Deposito hanno consentito la circolazione di molti treni: anche l'abbacinante «pendolino» ha potuto correre a cavallo tra la fine dello sciopero e la successiva ripresa perché guidato da esperti Capi Deposito, diversamente, avrebbe dovuto esserne soppressa l'effettuazione.

Io sono convinto che un Ente manageriale per esserlo davvero non possa non tenere in considerazione tutti i suoi collaboratori. Difatti, quello che più caratterizza il Capo Deposito non è la mansione specifica, ma l'attitudine a risolvere i problemi, grossi e piccoli.

In un momento difficile come questo in cui l'Ente, prima ancora che la sua efficienza, deve trovare la sua identità, vorrei che il nostro giornale, letto da chiunque abbia cara la sorte delle Ferrovie, contribuisca a illustrare una qualifica che finora, ahimé, è sempre stata dimenticata.

Giuseppe Furlan

Siamo d'accordo con il nostro lettore: la qualifica di Capo Deposito è una delle più importanti e significative nel panorama ferroviario. E infatti ce ne occuperemo presto nell'ambito dei servizi dedicati alle varie qualifiche e funzioni ferroviarie.

LIQUIDAZIONE PER IL GENIO

Egr. Direttore, quello che le chiedo non riguarda soltanto me ma anche un gruppo di operai in servizio presso l'OGR di Messina e provenienti dal Genio Ferrovieri.

In fase di congedo dal Genio (16/6/87) dovevamo usufruire della liquidazione che non c'è stata retribuita per poter poi regolarizzare il periodo del militare ai fini della buonuscita. Infatti, noi abbiamo fatto la domanda di ricongiungimento al fondo pensione FS ed abbiamo chiesto il riconoscimento di tale periodo (17/6/84, 16/6/87) ai fini del trattamento economico come enunciato nella legge 24 dicembre 1986, n. 958, artt. 20 e 40 che regolarizza il militare in ferma prolungata al momento dell'assunzione nel pubblico impiego.

L'Ufficio Organizzazione di Palermo, per tutta risposta, ci ha comunicato che non è a conoscenza né di tale legge né di alcuna normativa in proposito e che quei tre anni di servizio svolti presso il Genio Ferrovieri sono validi ai fini pensionistici ma devono essere riscattati ai fini della buonuscita.

A questo punto le chiedo se può fornirci informazioni dettagliate riguardo alla legge citata o se esiste qualche particolare accordo tra Ente e Genio che possa tutelare i nostri diritti.

Daniele Gagliardo

Il Dipartimento Organizzazione, da noi interessato, ha così risposto:

«Le disposizioni di cui all'articolo 20 della legge 958/86 sono tuttora oggetto di interpretazione da parte del Dipartimento per la Funzione Pubblica e del Consiglio di Stato.

Per quanto sopra, l'OPAFS, considerato che comunque gli altri Enti di previdenza seguono già le tracce finora dettate dall'organo consultivo citato, nell'esaminare alcune domande tendenti ad ottenere talune il riconoscimento gratuito ai fini della buonuscita del servizio militare di leva, altre la sospensione del pagamento ovvero il rimborso per quanto versato successivamente al 30.1.87 (data di entrata in vigore della legge 958/86), ha comunicato che, non appena in condizione di valutare complessivamente il problema, farà conoscere a tutti gli Uffici interessati le procedure da adottare nei casi in specie».

QUELLE TAGLIATELLE DI PORRETTA

Egregio Direttore, voglio ringraziare Renzo Pocaterra per l'articolo «Un festino da viaggio» pubblicato su VdR di novembre '89. L'articolo mi ha improvvisamente riportato ai bei tempi lontani (1919) quando, fuochista sulla 690020, macchinista Marchesi Emilio, e turni di servizio di 11.000 Km al mese, oltre alla Bologna-Milano si faceva anche la Porrettana.

Ho rivissuto con gli occhi della mente quando, in arrivo a Porretta proprio con il DD, apparivano i camerieri con la rola delle tagliatelle o dei maccheroni annegati in un ragù super, e si disponevano in fila nei punti strategici sotto la pensilina.

Il treno non era ancora fermo che i viaggiatori erano con mezzo busto fuori dal finestrino per afferrare il piatto di carta contenente quella straordinaria pastasciutta.

Mi ricordo bene la signora Guglielma, sempre attenta perché tutto fosse il meglio del meglio.

Ricordo anche quando fece allestire un'accogliente sala da pranzo per il personale FS. Venivano forniti gli stessi piatti del ristorante: un primo, un secondo, un frutto di stagione, pane a volontà, 1/4 di vino, il tutto al prezzo di L. 3,25 e in più il caffé offerto dalla signora Guglielma.

Poi arrivarono le 746 e per noi si allungò il percorso fino a Firenze, e allora addio al Ristorante di Porretta.

Poi arrivò la trazione elettrica trifase e ci si fermò di nuovo a Porretta; poi arrivarono le 432 e di nuovo a Firenze.

E poi, e poi, gli anni passarono veloci e si arrivò al giorno della non desiderata pensione.

Oggi nel giorno del mio novantesimo compleanno mi è arrivata anche VdR con la Porrettana che mi ha ricordato tempi migliori. Grazie.

Arnaldo Collina
Ispettore Capo a riposo
Assunto il 27/3/17 a Bologna
In pensione l'11/1/62 a Milano

Grazie per la bellissima lettera da parte della Redazione e di Renzo Pocaterra. Siamo lieti di avere un lettore attento come lei e della sua esperienza. Le giungano per il suo novantesimo compleanno anche gli auguri più sinceri della redazione di VdR.

OK PER IL TGV!

Cara VdR, mi riferisco al numero di Ottobre 1989, contenente l'articolo di Guido Di Giammatteo relativo all'entrata in servizio commerciale del TGV Atlantique, lungo le direttrici Paris-Le Mans-Nantes e Paris-Le Mans-Brest. Dico subito che l'articolo è bellissimo, che l'ho letto con estremo interesse e che mi è piaciuto non soltanto per chiarezza di esposizione, ma soprattutto per l'eloquentissima descrizione delle linee programmatiche cui si ispira il progetto della SNCF rivolto alla creazione di una rete di servizi ultra-veloci, nonché per la completezza dei dati contenuti nella scheda tecnica di questo TGV della seconda generazione.

Tuttavia, mi permetto segnalare alcune inesattezze riscontrabili nel quadro dedicato al raffronto con i nostri treni intercity ed ETR 450, inesattezze che a mio avviso andrebbero rettificate, in quanto alterano in modo significativo le «performances» che i TGV Atlantique realizzano quotidianamente in servizio commerciale. La prima di queste inesattezze riguarda il tempo di percorrenza della relazione Paris-Brest, che risulta essere di 3h59', e non di 4h16'.

La seconda si riferisce alla distanza della nuova linea ad alta velocità Paris-Le Mans, che misura in effetti Km. 201.6, anziché Km. 211, essendo il tracciato della nuova linea più corto di circa 10 chilometri rispetto a quello della vecchia linea.

La terza delle inesattezze, infine, si riferisce al tempo di percorrenza osservato dai TGV Atlantique sulla stessa linea ad alta velocità. Dei ventuno TGV-A quotidianamente programmati tra Parigi, Nantes e Brest, infatti, due di essi, il TGV 8609 ed il TGV 8619, coprono la tratta AV Paris-Le Mans in 0h54', e non in 0h55'.

La differenza non è di poco conto, ove si consideri che lo scarto di un minuto si traduce in una sensibile variazione della velocità media, che da 219.9 balza a 224.0 Km/h! A tale proposito giova osservare che queste «performances» conferiscono alla relazione Paris-Le Mans la palma del percorso ferroviario commerciale più veloce del mondo.

Renato Moretti - Roma

Perdere la patente e ottenere un duplicato in tempi brevi. Se non ci si chiama Umberto Eco inutile sperarci. Conviene rassegnarsi al destino del cittadino qualunque, alla rabbia impotente delle voci che si levano nel deserto. Per prendere la Bastiglia dei servizi pubblici, per trasformarli in luoghi del diritto e non più del privilegio, non resta che coalizzarsi. Eppure, compito prioritario delle istituzioni è ascoltare le ragioni di chi reclama. Anzi, fare in modo di facilitare il compito a chi vuole segnalare un disservizio. L'Ente FS ci sta provando.

ANGARIATI DI TUTTO IL MONDO, UNIAMOCI

di AURELIO MINONNE

Correva l'anno 1981. Ad un cittadino italiano capitò di smarrire il portafoglio zeppo più di documenti che di banconote. Pazientemente compilati i verbali di denuncia e le richieste di duplicati, nel giro di pochi giorni riottenne la carta di credito, la tessera di un ordine professionale, ecc. Ma con la patente non ci fu nulla da fare.

Dopo due mesi, e grazie ad altolocate conoscenze, riuscì a strappare, tra Motorizzazione e Prefettura, un foglio abilitante alla guida in territorio nazionale in sostituzione della patente smarrita e in attesa della nuova.

Attesa lunga, se nel febbraio del 1982 il cittadino in questione, sul settimanale *L'Espresso*, sotto il titolo pirandelliano «La patente», raccontava la sua odissea, dubbioso di poter mai più vedere il profilo di un'Itaca qualsiasi all'orizzonte. Quel cittadino, che si chiama Umberto Eco ed era già celebre come autore del *Nome della rosa*, premetteva alla narrazione del suo caso una significativa ammissione: «Che io scriva queste righe e che «L'Espresso» me le pubblichi è l'ultima conferma del fatto che sono un privilegiato (...). Se fossi un cittadino comune non solo sarei stato sottoposto alle angherie di cui rendo ora testimonianza, ma ben altre ne avrei subite, e non potrei neppure parlarne». Come sia andata a finire l'abbiamo imparato quattro anni dopo, per la stessa fonte. Dopo l'uscita del giornale, Eco aveva ricevuto «una telefonata del Ministro dei Trasporti, la patente nuova entro la giornata, e la promessa di fulminee riforme». Ma la sua signora, aggiungeva maligno lo scrittore, «l'anno seguente era stata scippata della borsetta, patente inclusa, aveva seguito le vie legali, e da più di due anni ancora circola con un foglio unto e bisunto che con scarsa autorevolezza testimonia e della sua identità e delle sue attitudini alla guida».

Tutto ciò ha il sapore etico dell'apologo e l'odore anagogico della parabola, induce a riflessioni mistiche sui santi del paradiso (quelli che uno ha l'altro no) e sottolinea il valore sociale dell'amicizia (quelle che contano), alto il primo quanto più sono alte le seconde. Avere un nome illustre e poterlo apporre a epigrafe di corsivi giornalistici non è, come comunemente si crede, l'unico modo per presentare le proprie proteste a - come si dice - chi di dovere, e ottenerne soddisfazione. In altre circostanze, van bene anche i fatti (le opere) e perfino le omissioni. Quando Agamennone decide unilateralmente di sottrarre la schiava Briseide ad Achille, questi intende farlo fuori seduta stante, ma ne viene impedito dalla dea Minerva che lo tira letteralmente per i capelli. «Figlia, disse, di Giove, a che ne vieni? / Forse d'Atride a veder l'arte? Aperto / io tel protesto, e avran miei detti effetto: / ei, col suo superbir, cerca la

«Mozione al giardino del Palais Royal». Acquerello di Lesueur. Parigi, Museo Carnevalet. Dal libro «La Rivoluzione francese» di Michel Vorelle, Editori Riuniti.

morte, / e la morte si avrà», cercò di svincolarsi il pié veloce Achille. Non riuscendovi, decise almeno di sottrarre l'appoggio suo e dei suoi Mirmidoni alla guerra dei Greci contro i Troiani. Come sia andata a finire, ogni studente di liceo sa bene: finché Achille non tornò a combattere, la guerra non si poté volgere a favore dei greci. Problema: chi, non avendo un nome che smuove il sole e l'altre stelle, non sia nemmeno individualmente indispensabile ad una causa, e tuttavia abbia la necessità di protestare la propria insoddisfazione, quali strumenti ha a disposizione?

Non teniamo volutamente conto di proteste estreme come la costituzione di bande armate, sabotaggio, il noleggio di sicari specializzati. Rimane, ad esempio, il reclamo scritto. Nelle Ferrovie dello Stato, il reclamo viene accettato per iscritto su un apposito registro, il Mod. M124 (Condizioni e Tariffe viaggiatori, art. 4, par. 5), presente in ogni stazione presso l'ufficio del capo impianto. Ma anche se si riesce ad entrare in possesso di tale registro, la sottoscrizione di un reclamo non garantisce di per se stessa l'accoglienza e la soddisfazione. «Segnalo che da tempo le ritirate sono sprovviste di acqua corrente e l'acqua potabile a disposizione da un vagone cisterna è assolutamente imbevibile», scrive il signor Mario P. il 6 luglio 1956, che immaginiamo giornata torrida quant'altre mai. Credete che il ministro competente abbia provveduto il giorno

successivo a ripristinare gli sciacquoni e a mobilitare le autocisterne gravide d'acque chiare, fresche e dolci? Nemmeno per idea.
Qualche possibilità in più, il reclamante può trovarla nella lettera ai giornali e nella segnalazione a trasmissioni televisive specializzate come la vecchia *Di tasca nostra* e la nuova *Diogene*.
E la trova, verosimilmente, perché le aziende, gli enti e le istituzioni chiamate in causa dalle proteste sono particolarmente sensibili alle sollecitazioni critiche provenienti dai mezzi di comunicazione di massa.
Ecco finalmente uno spiraglio per il comune cittadino: la considerazione del potere d'orientamento del consumo di cui sono dotati i mezzi di comunicazione di massa è l'indizio di una certa vulnerabilità di aziende, enti e istituzioni a movimenti organizzati, collettivi, di protesta.
Se il cittadino si coalizza con altri cittadini (nei sindacati dei lavoratori come nelle associazioni di utenti e di consumatori) può davvero esercitare, specie nel settore del servizio pubblico (non solo di trasporto, ma anche sanitario, radiotelevisivo, scolastico, ecc.), quel ruolo di controllo e di stimolo che gli compete.
Se non ci si chiama
Eco e non si è Achille, in conclusione, non c'è che da provare col cavallo di Troia, o come diavolo (in mancanza di santi) vogliate chiamarlo.

FRANCESCO BORSARELLI/FOTOTECA FS

Viaggiatori in una sala d'attesa. Un'immagine consueta che riassume simbolicamente il destino di tante proteste. Attese lunghe, sfiducia nei servizi pubblici, pregiudizi. Ma qualcosa si muove. Almeno in ferrovia.

TUTTO MENO CHE INDIFFERENTI

Il cittadino è ormai grande consumatore di servizi; ed è sulla qualità dei servizi pubblici che si gioca la credibilità di un paese. Sulle iniziative dell'Ente FS per qualificare l'offerta sentiamo il Vice Direttore Generale, Valentino Zuccherini.

di ANNA D'ANGELO

Solo qualche anno fa, uno dei tanti rapporti sul comportamento definì gli italiani «i nuovi indifferenti»: disincantati, qualunquisti, apatici, rassegnati anche di fronte a questioni che, come si diceva con enfasi all'inizio degli anni '80, incidevano sulla «qualità della vita»; convinti, comunque, che protestare denunciasse inutilità e impotenza. L'ideologia dell'impegno e della partecipazione che aveva caratterizzato gli anni '70 sembrava tramontata e non solo in Italia.

Poi qualcosa ha cominciato nuovamente a mettersi in moto e il sociale, il politico, è tornato finalmente a «disturbare» la sfera del privato: la gente ha ripreso ad arrabbiarsi, a protestare, ad emozionarsi per cause che non riguardavano più solo il suo benessere personale. E anche stavolta non solo e non tanto in Italia: la fine degli anni '80 ha visto il crollo del muro di Berlino, la caduta delle dittature in America Latina, la libertà per i Paesi dell'est, la liberazione di Nelson Mandela. Grandi proteste che sono diventate vere e proprie rivoluzioni. Ma servono anche proteste piccole, che aiutino semplicemente a vivere meglio la condizione di studente, di pensionato, di lavoratore, di cittadino insomma. Cittadino che è ormai grande consumatore non solo di beni ma anche di servizi, che paga e per i quali paga le tasse: ed è proprio sui servizi, in particolare su quelli pubblici, che si gioca la credibilità di un paese che voglia definirsi civile e al passo coi tempi. In Italia, il prezzo dell'inefficienza pubblica è più di 7 mila miliardi di lire: mentre da una parte l'economia italiana ha compiuto enormi passi in avanti, la stessa ventata di progresso e di modernizzazione non ha certo investito i servizi pubblici. Se per gli addetti ai lavori questo significa 994 miliardi recuperabili dalle poste, 2430 dal settore aereo, 3950 miliardi di incremento di export da un trasporto ferroviario efficiente, per la gente comune significa più semplicemente un quotidiano difficile, non garantito, anche in ambiti molto più delicati come quello della sanità o della giustizia. Protestare per i servizi pubblici è però difficile: ci si sente soli, indifesi di fronte al grande, irraggiungibile interlocutore che è lo Stato, la Pubblica Amministrazione. Non si sa a chi dirlo, non si ha alcun potere di contrattazione: ci si rassegna, con rabbia. E il ruolo delle ormai numerose associazioni per la difesa dei cittadini, che puntano non tanto sulla capacità erogatrice della pubblica amministrazione quanto piuttosto ad attivare ognuno di noi a esercitare e tutelare i propri diritti, è ancora un ruolo con cui l'italiano medio non ha preso confidenza.

E nell'arcipelago delle proteste, giustificate, degli italiani ci sono naturalmente anche quelle che riguardano le ferrovie: fino a qualche tempo fa le lamentele dei viaggiatori si esaurivano in un disappunto collettivo durante il viaggio oppure - quelle dei più intraprendenti - trovavano spazio sulle pagine del Registro dei Reclami presso gli uffici del Capostazione o, nei casi più ostinati, finivano tra le lettere al Direttore sulla stampa quotidiana. Pochissime, e comunque non in modo sistematico, avevano risposta, anche perché mancava un canale unico cui indirizzare le proteste. Fino al settembre dell'87. Fu allora che venne conferita al Vice Direttore Generale Valentino Zuccherini una specifica delega per lo svolgimento della funzione di «Curatore degli interessi della clientela», il che significava non solo seguire le segnalazioni di disservizi e disfunzioni ma anche promuovere, coordinare, stimolare interventi che esaudissero le esigenze dell'utenza e insieme tutelassero il nome, l'immagine, la posizione dell'Ente Ferrovie nel mercato del trasporto. Il segnale, importante, di una presa di coscienza: quella che la Qualità è un valore aziendale, riscontrabile solo nella piena soddisfazione del cliente. Un obiettivo non vicinissimo cui ci condurrà una strada non priva di difficoltà. Una storia appena cominciata che ci facciamo raccontare da un protagonista, Valentino Zuccherini.

«Tutto è nato da un compito istituzionale che ha trovato però la sua forza nella spinta personale mia e di chi lavora con me, ed è questo che dà più soddisfazione».

Vuol dire che il funzionario non dimentica di essere cittadino?

A nessuno di noi è sicuramente sfuggita la decadenza dei rapporti tra cittadino e istituzioni. Il nostro è un paese latino che non ha avuto le sue rivoluzioni, noi non abbiamo attinto alla cultura amministrativa francese o a quella prussiana: né abbiamo avuto mai il senso dello Stato. Dopo la guerra lo Stato è stato occupato politicamente ed è cominciata la diffusione, la dispersione dei servizi pubblici, sulla base di leggi enunciative, che io definisco ideologiche, senza capo né coda. Non basta una legge per fare una rivoluzione - a parte quelle civili come ad esempio il divorzio -: la miglio-

QUANDO IL CLIENTE PROTESTA

re soluzione è l'adattamento del ceppo preesistente, l'aggiustamento quotidiano della macchina amministrativa, non sulla base delle convenienze della tecnocrazia e della burocrazia ma su quella degli impulsi di chi fruisce dei servizi. Io sono un ammiratore della cultura anglosassone: il senso del *civil servant*, il gusto di servire lo Stato in funzione del benessere della comunità civile e di quella del lavoro gli italiani non ce l'hanno e alcuni dei nostri servizi sono diventati tra i peggiori del mondo occidentale: costosissimi, disprezzati e criticati.

Ma risalire alle responsabilità non è certo difficile.

Certo. Il patto scellerato tra ceto politico e ceto amministrativo: il lavoro in cambio di un voto quinquennale. Ne è nata una figura di impiegato sempre meno professionalizzato e un rapporto con il cittadino pessimo, non paritario, quasi da monarca a suddito, un rapporto che allontana dall'istituzione identificata con una macchina statale non funzionante. E il primo segnale di questa disaffezione si manifesta con la diserzione delle elezioni. Ma torniamo ai servizi, al nostro servizio. Servire non significa essere servili ma avere rispetto del cliente. Noi vendiamo un prodotto che non è il solo sul mercato e non è certamente il migliore: la simpatia di una, cento persone, tra l'altro, contribuisce in larga misura ad assicurare la busta paga dei ferrovieri a fine mese. Non dimentichiamo poi che per un cliente che protesta ce ne sono almeno altri 27 potenziali che non lo fanno ma che si sono sentiti offesi dal disservizio. Nel corso dell'89 lo staff del centro raccolta ha statisticato circa 10 mila reclami scritti e più di 2 mila telefonici.

Non crede che non ci si debba limitare a un contatto solo epistolare e telefonico ma bisognerebbe conoscere il cliente più da vicino?

Ne sono convinto, tant'è che mi sono fatto fare un tesserino con cui, quando sono in viaggio, mi presento al viaggiatore e chiedo se ha rimostranze da fare: la gente non aspetta altro che qualcuno lo ascolti, che dia informazioni e spesso arrivano suggerimenti preziosi. Il prodotto giusto non nasce senza una preventiva indagine di mercato e una volta lanciato bisogna curarlo per lungo tempo. Prendiamo come esempio l'Intercity: una formula vincente ma che, non aggiornata, fa viaggiare in piedi moltissimi viaggiatori. Compensiamo almeno con la cortesia: piccole grandi cose che servono a fare la qualità di segmento, non certo la qualità totale, alla quale però alla fine si arriva.

Sorrisi e cortesia d'accordo, ma è importante ricordare che ogni attività aziendale, non solo il prodotto «finito», ha impatto sul cliente.

«Certo, la qualità interessa trasversalmente tutte le unità aziendali e ciascuno può e deve dare il suo contributo. Occorre diffondere il concetto di cliente ad ogni attività/individuo che sta a valle del processo di formazione del prodotto: il macchinista è cliente del manutentore della locomotiva; chi predispone la climatizzazione non compie un atto solo meccanico ma deve sapere che quella carrozza viene data prima a un collega del viaggiante e poi in uso a 80 persone.

GIOVANNI ARCONTE/FOTOTECA FS

Una panoramica dell'atrio viaggiatori della Stazione di Roma Termini e, nella pagina a fianco, il terminale e la tastiera di una biglietteria elettronica.

Per questo bisogna porre molta attenzione ai processi che concorrono a produrre il servizio. Parlavo prima di simpatia e cortesia ma altrettanto importante è l'informazione: bisogna spiegare, ammettere gli errori, trattare la gente da grande. La riconquista della stima dei cittadini da parte delle ferrovie passa attraverso la riconquista della simpatia dei viaggiatori. Il rapporto con la clientela deve diventare pratica, scienza, cultura di tutte le ore ma deve essere il top management a crederci per primo. È inutile parlare di qualità se non c'è l'esemplarità quotidiana dei dirigenti e a questo, mi pare, non siamo ancora arrivati. Agnelli dice che la sua strategia è produzione, qualità, competizione: ma questo esige tecnologia, ammodernamenti, non si impara ai corsi della Bocconi.

Mi parli dello staff che lavora con lei al Progetto Qualità.

I ragazzi del mio gruppo lavorano con grande impegno e vivono il loro ruolo con altrettanta passione e questo vale anche per i gruppi compartimentali: non più funzionari dello Stato ma agenti di vendita che si muovono verso il viaggiatore, che è il miglior veicolo pubblicitario. Bisogna guardare al prodotto con l'occhio critico del consumatore, non con quello benevolo del produttore e procedere quindi secondo un metodo induttivo. Solo così possiamo trovare soluzioni anche se non porteranno necessariamente a un successo del 100%. Questo gruppo ha fatto capire che la trattazione del problema della clientela esigeva quello della trattazione della qualità, diventata infatti uno degli architravi del Piano di risanamento e che acquisterà sempre maggiore importanza. Rispetto ai bisogni le forze sono insufficienti e mancano pure le risorse, ma noi cerchiamo di investire soprattutto in uomini. Da un corso per dirigenti e quadri sul rapporto cliente/qualità sono nati 125 promotori della qualità i quali dovranno generarne 1250 e così di seguito perché questo non sia patrimonio dei soli addetti. Noi siamo portatori di una necessità nazionale, altrimenti per le ferrovie non c'è avvenire.

Forse ci siamo arrivati in ritardo.

In ferrovia non esiste la nozione del valore del tempo, nel senso che siamo incapaci di stare al passo con gli umori, le esigenze della gente. Sbagliamo, ma va almeno spiegato il perché, dal momento che il cittadino paga prima le tasse e poi anche il biglietto. Mentre la politica se ne va per proprio conto noi, che siamo i promotori della politica aziendale, se vogliamo tramutarla dalle enunciazioni strategiche in fatti concreti, dobbiamo «servire» il pubblico dandogli non quello che possiamo ma quello che vorrebbe. Oggi tutto cambia molto in fretta: bisogna capire in anticipo, chiedere con umiltà cosa la gente vuole e, insieme alla gente, decidere.

FOTOTECA FS

SE IL CLIENTE CHIAMA LA FERROVIA RISPONDE

Nella stanza 173 al quarto piano della Direzione Generale FS lavora lo staff incaricato di curare gli interessi della clientela. Un lavoro delicato e non di routine. Quelli che protestano? Di sicuro più gli uomini che le donne, con una spiccata maggioranza di professionisti. Un'attività recente ma con grandi potenzialità di sviluppo: con l'obiettivo di migliorare il servizio e rendere più trasparente il lavoro dei ferrovieri.

di ANNA D'ANGELO

Gli Ombudsman delle FS, coloro che hanno il delicato compito di curare gli interessi della clientela ferroviaria, abitano la stanza numero 173 al quarto piano della Direzione Generale dell'Ente a Roma. È qui che il cittadino, l'utente insoddisfatto dei nostri servizi, indirizza le sue proteste.

Dalle 7,30 alle 19,30 vi lavora uno staff di 7 persone: Lucilla Rosichini, Adriana Borghetto, Elio Carrea, Stefano Savino, Leonardo Scarpa, Stefania Baldazzi e Gabriella Peroni. Ricevono settimanalmente una media di 35/40 lettere e rispondono ad almeno 20 telefonate che denunciano disservizi o disfunzioni.Come procede il lavoro di routine? Appena ricevuta la lettera si provvede immediatamente a contattare per via telefonica l'utente, a testimonianza di una sollecita attenzione: in alcuni casi, particolarmente delicati, è il Vice Direttore Zuccherini a farlo personalmente. «Spesso - dice Rosichini, che assieme a Borghetto coordina il lavoro - dobbiamo rintracciare chi scrive avendo a disposizione dati sommari perché molti, nella certezza di non avere risposta, non danno un recapito». In questo preliminare contatto telefonico, si forniscono, se possibile, le prime sommarie spiegazioni, assicurando una risposta rapida ed esauriente: l'iniziativa trova quasi sempre un interlocutore stupito e compiaciuto, soddisfatto per il solo motivo di essere stato rintracciato, e quindi rispettato nel suo ruolo di cliente. A seconda della natura dell'inconveniente segnalato, al fine di accertarne le cause e le eventuali responsabilità, si contattano le competenti sedi dipartimentali e compartimentali.

QUANDO IL CLIENTE PROTESTA

In alcuni casi, intervenendo anche con provvedimenti disciplinari, la causa può essere rimossa, in altri il disservizio può essere solo contenuto, in altri ancora la segnalazione del cliente può condurre ad una diversa e migliore organizzazione del lavoro e quindi a un netto miglioramento della qualità dell'offerta. La risposta, preceduta da una telefonata di preavviso, arriva al cliente normalmente nel giro di 10 giorni: molti riscrivono per ringraziare, altri per dichiararsi ancora insoddisfatti: tutti però apprezzano la tempestività delle risposte, la cortesia dello staff e soprattutto l'avere affrontato il problema con la stessa ottica del cliente. Ma se molti scrivono, altrettanto frequenti sono le telefonate: l'iniziativa di mettere a disposizione dell'utente insoddisfatto un numero telefonico SIP ha dimostrato tutta la sua efficacia. L'immediatezza del contatto crea subito un rapporto personale: si instaura, anche con i più agguerriti, un clima di fiducia, che aumenta via via che il cliente prende atto che l'interlocutore ferroviario è tutto dalla sua parte. Generalmente, chi dello staff ha preso la telefonata segue personalmente il problema sottoposto fino alla sua definizione e accade spesso che diventi così l'interlocutore «prediletto» di qualche utente particolarmente insofferente. Ma chi è a protestare? Sicuramente più gli uomini che le donne, con una età media di circa 40 anni, per lo più professionisti o comunque persone di buon livello culturale. Molti sono dei veri «patiti» della ferrovia, che vorrebbero migliore ma amano anche così come è. Le telefonate arrivano la maggior

Un treno pendolari in un'ora di punta. Il comfort è una delle cose di cui i viaggiatori lamentano con maggior frequenza la mancanza. La scarsa puntualità viene subito dopo, nell'elenco delle proteste.

STEFANO FRATESI/FOTOTECA FS

parte durante la mattinata: l'opinione, probabilmente vera, dello staff è che non essendo quello SIP un numero Verde, che tariffa cioé un solo scatto, la gente telefoni dai posti di lavoro.

E di cosa ci si lamenta di più? Ogni giorno il personale dello staff procede alla raccolta delle segnalazioni scritte e telefoniche e alla classificazione delle cause dei disservizi: da un esame delle proteste pervenute alla sola Direzione Generale si rileva, dall'88 all'89, una forte crescita della domanda di comfort, di informazione e di servizi accessori (bar, ristorazione, tempi di attesa ecc.); la puntualità è passata dal primo posto (22%) al secondo (16%), preceduta dall'informazione; ci si lamenta ancora del comportamento del personale, della carenza del servizio pendolare, dell'igiene, mentre il settore meno criticato resta l'incolumità del viaggiatore. Ma la stanza 173 è il punto di raccolta anche delle segnalazioni che provengono dall'intera rete, dalle quali si rileva che è ancora la puntualità il problema più sentito, mentre sale comunque il trend della richiesta di comfort e di informazioni. Le critiche provengono per l'80% dai Compartimenti del nord, che sono quelli che assorbono la maggiore quota di traffico. Naturalmente le segnalazioni della clientela rappresentano per numero un campione modesto rispetto a quanti viaggiano giornalmente, ma costituiscono certamente un osservatorio estremamente significativo per cercare di diminuire le cause dei disservizi e migliorare la qualità del prodotto treno. Ma i nostri Ombudsman non si limitano a svolgere un lavoro che, precisano, non è di esperti ma di buoni mediatori nel chiuso della loro stanza: svolgono anche una sorta di ruolo «ispettivo». Nei panni di un utente qualunque vanno in stazione, viaggiano, annotando carenze, disfunzioni, sentendo pareri, raccogliendo suggerimenti.Guardare al servizio ferroviario con l'occhio del cliente è insomma la condizione essenziale se ci si vuole orientare alla qualità e realizzare un rapporto migliore con l'utenza. La necessità di una forte autocritica ha trovato sistematicità con l'istituzione di un primo modello di «Tableau de Bord»: adottato da tutte le sedi periferiche ed elaborato a cura dei promotori della qualità, è costituito da schede relative alle macrocause che preliminarmente vengono prese in considerazione (puntualità, pulizia, informazione, sicurezza, comportamento del personale, servizi e comfort) per essere osservate e valutate con cadenza men-

OMBUDSMAN, CHI È COSTUI?

La figura dell'Ombudsman, ossia del Difensore Civico, nasce in Svezia nel 1809, trovando terreno fertile dapprima nei paesi nordici, Inghilterra, Francia, Germania e successivamente in altri 30 paesi del mondo. In Italia arriva intorno agli anni '70 a livello regionale ed attualmente è prevista dagli ordinamenti di dieci regioni: Liguria, Lombardia, Piemonte, Toscana, Friuli Venezia Giulia, Marche, Umbria, Lazio e Puglia; nel corso dell'ottava legislatura venne tuttavia presentato un disegno di legge per l'istituzione del «Difensore Civico Nazionale», mentre è in crescita un movimento di opinione per la creazione di un Ombudsman europeo. Di norma il Difensore Civico ha il compito di tutelare gli interessi del cittadino nei confronti dei pubblici poteri e di migliorarne i rapporti; non può appartenere alle stesse amministrazioni che ha il compito di controllare, non deve avere altro impegno pubblico o privato o esercitare qualsiasi professione ed incarico elettivo.

Deve essere, insomma, un organo «super partes» competente in materie chiaramente indicate, dotato di potere di indagine e di sanzione, libero di accedere ai mass media e con possibilità di agire a seguito di istanze di «parte» o su iniziativa autonoma.

La figura dell'Ombudsman così concepita appare estranea alla vita dell'impresa la cui logica, piuttosto che porre all'attenzione dell'opinione pubblica i suoi aspetti negativi, è quella di amplificare in positivo le sue caratteristiche.

Mutando però determinati aspetti è possibile istituire all'interno dell'impresa un organo con funzione di controllo sulla qualità della produzione e di garanzia nei confronti della clientela.

È in questo senso che si è proceduto per la creazione di un organo omologo all'Ombudsman nella struttura organizzativa delle FS.

A.D'A.

Tra gli impegni principali del Difensore civico FS c'è quello di individuare i principali fattori di disservizio che incidono negativamente nel rapporto con la clientela. Qui a lato, una tabella che riassume le lamentele del publico.

SEDE CENTRALE
Rimostranze della clientela (telefonate)
(riepilogo gennaio-ottobre 1989)

	N.	%
Informazioni	347	18,32
Altri	345	18,22
Comfort	315	16,63
Puntualità	284	14,99
Orari	193	10,19
Personale	161	8,50
Serv. Acc.	109	5,76
Incolumità	80	4,22
Pulizia	60	3,17
Totale	1894	100

STEFANO FRATESI/FOTOTECA FS

QUANDO IL CLIENTE PROTESTA

sile. Il T.d.B. è quindi un primo strumento operativo per l'introduzione del «problem solving» nel controllo della qualità e che può condurre a una prima omogeneizzazione dei dati: essendo un mezzo interattivo, il suo grado di attendibilità migliorerà per approssimazioni successive. Quanto più ci si avvicinerà alle opinioni della clientela tanto più aumenterà la capacità di intervenire preventivamente per garantire la qualità. Pur non esistendo ancora un'organizzazione analoga a quella della sede centrale, presso i Compartimenti il ruolo Ombudsman locale è svolto nella maggior parte dei casi dallo stesso Direttore Compartimentale o da un suo stretto collaboratore che provvede personalmente, qualora gli inconvenienti segnalati non richiedano altrimenti, a rispondere direttamente al cliente e ad attivarsi, con la collaborazione dei Dipartimenti interessati, per la rimozione delle cause. Quanto alle critiche apparse sulla stampa, se la segnalazione riguarda un disservizio di natura locale, la replica può essere a cura del Direttore Compartimentale mentre, per materie di carattere nazionale, è competente a rispondere esclusivamente la Direzione Centrale Relazioni Esterne e per la Comunicazione, dopo che lo staff del Centro di raccolta abbia predisposto gli elementi necessari.

Oggi, a quasi tre anni dall'istituzione della figura del «Curatore degli interessi della clientela» le iniziative adottate hanno dato eccellenti risultati, grazie soprattutto all'entusiasmo, alla serietà, all'ostinazione anche, di chi questo difficile ruolo deve svolgere. I «sette uomini d'oro» della stanza 173, pur con mezzi ancora inadeguati (una sola linea SIP ma arriverà presto un voice mail a più linee), non denunciano nessun segno di stanchezza: sanno che il più delle volte il cliente ha ragione e che non ci si deve nascondere dietro mezze verità; combattono spesso con radicate «insensibilità» concettuali e professionali della stessa dirigenza. Sanno bene che una parola, anche una sola, detta dalla parte del cliente può ridare dignità e fiducia a un ruolo, quello dei ferrovieri e delle ferrovie, forse eccessivamente misconosciuto.

Un viaggiatore impegnato in una discussione a uno sportello di stazione. L'Informazione al pubblico è uno dei fattori strategici per qualificare sempre più il livello del servizio fornito. Per migliorarne lo standard è necessario un positivo e coinvolto atteggiamento di tutto il personale.

INTERA RETE

Rimostranze della clientela (lettere)
(riepilogo gennaio - ottobre 1989)

	TO	MI	VR	VE	TS	GE	FI	BO	AN	BA	NA	RC	CA	PA	D.G.	TOT	%
Puntualità	448	564	114	41	51	298	420	322	68	47	125	27	28	47	80	2858	35,20
Personale	68	445	23	24	7	106	36	182	45	36	123	43	15	27	39	1219	16,15
Informazioni	93	168	18	21	13	62	105	114	17	34	89	21	3	26	70	854	11,32
Orari	173	141	18	44	57	88	17	127	29	12	88	1	1	30	47	851	11,28
Comfort	83	67	18	14	18	81	115	115	5	8	74	11	3	32	61	713	9,45
Serv. Acc.	48	89	158		12	23	51	32	10	32	86	32	1	13	31	616	8,18
Pulizia	15	68	4	4	9	12	11	16	4	10	32	15		21	16	237	3,14
Altri		120		16	21			49							18	224	2,97
Incolumità	3	33	8	10		35		7	2	6	19	13	13	4	21	174	2,31
Totale	**931**	**1695**	**359**	**174**	**188**	**713**	**755**	**964**	**180**	**183**	**616**	**163**	**62**	**200**	**363**	**7546**	**100**
%	12	22	5	2	3	10	10	13	2	2	8	2	1	3	5	7548	100

TELEFONARE O NON TELEFONARE: QUAL È IL PROBLEMA?

Un problema dell'uomo è sempre stato di rapportarsi ai suoi simili, di comunicare, in sostanza, un suo messaggio: immaginare un individuo solo sul cucuzzolo di una montagna, un montanaro sulle alpi svizzere o un indiano Sioux nel «Far West» americano, e prendere in mano il corno o inviare segnali di fumo. Un messaggio di presenza lanciato ad un probabile compagno di sventura, perso nella solitudine delle immense distese della natura. Poi fu il telegrafo e risolse molti aspetti tecnici del problema: la distanza, per chi aveva difetti all'udito o alla vista poteva essere un «problema», così «la necessità» di inviare messaggi piuttosto lunghi e complessi.I l telefono di Bell portò grande sollievo alle fatiche dei telegrafisti, i quali probabilmente festeggiarono l'addio alle torture del codice morse e l'ingresso del calore della voce umana come primo vero superamento della barriera comunicativa a distanza, il primo modo di segnare il proprio esserci lontano in diretta.

A partire dal 1878 quando entrò in funzione la prima centrale telefonica a New Haven nel Connecticut, (a Milano naque nel 1889) il telefono si affermò sempre più come conquista tecnica della libera espressione individuale attraverso la parola effimera. Sul messaggio analogico scorreva anche una sorta di segno fatico del «sentirsi» attraverso che permetteva di «comunicare per comunicare»: un modo di affermare «telefono, dunque sono» per segnalare il proprio esserci.

Si stabiliva la possibilità di una linea segreta di segreti narrati direttamente senza alcuna mediazione, se non forse quella del breve scarto temporale avvertita, a volte ancora oggi, come l'eco della propria voce che sembra intervenire come altra presenza nelle comunicazioni internazionali. Un «mi sentivo, dunque ero». Oggi per evoluzione, il telefono è modem, è fax. Tanto che si arriva a coniare il nuovo «fax, dunque sono».

Alla calda voce analogica si aggiunge il freddo incedere di una nitida trasmissione digitale. Il tatto sostituisce l'udito, il messaggio torna alla vista ed è fax. È il trionfo dell'immagine, di un testo scritto o non, che si appropria e si riproduce anche attraverso un modo, dalla vocazione tradizionalmente orale, come è la linea del telefono.È l'estremo prodotto di una civiltà dell'immagine che filtra le sue radici negli ambiti più reconditi della coscienza contemporanea, catalizzando nei suoi ammiccamenti perfino i mezzi più tradizionalmente legati alle prime tecniche di comunicazione. Siamo già al «video, dunque sono»?

Il video ingloba e domina tutte le attività. C'è il televisore, il televideo, il videotel, la teleconferenza con il videotelefono e per estensione la videocassetta e la videomusic. Si pratica anche la videoscrittura - uno sport, per impiegati d'avanguardia, la cui regola principale è «premi il tasto giusto» - un vero «problema» per i neofiti.

In contrapposizione al vecchio bagaglio di nozioni ognuno di noi porta con sè un bagaglio di immagini evocative di una realtà che lo identificano in una sorta di «immaginario» più o meno collettivo.

La visibilità entra nella coscienza contemporanea come una sorta di dogma dell'apparire, anche se poi si sa che a volte ciò che appare è ciò che non è. Poichè «apparire» per molti significa «essere», ciò che appare sul video, è. Si giunge all'assioma «appaio, dunque sono».

Così, immagini o non immagini, telefonare diventa un modo di essere presenti, di fugare incomprensioni, di protestare, di stabilire una nuova rete di interscambio sociale, di significare con la parola il «proprio» modo di esserci e di costruire nell'immaginario un'immagine propria di sè.

Resta il dilemma, «telefonare o non telefonare: questo il problema».

Margherita Vaglio

Gente che telefona, gente che protesta, in un disegno del 1948 di Norman Rockwell, il celebre illustratore americano.

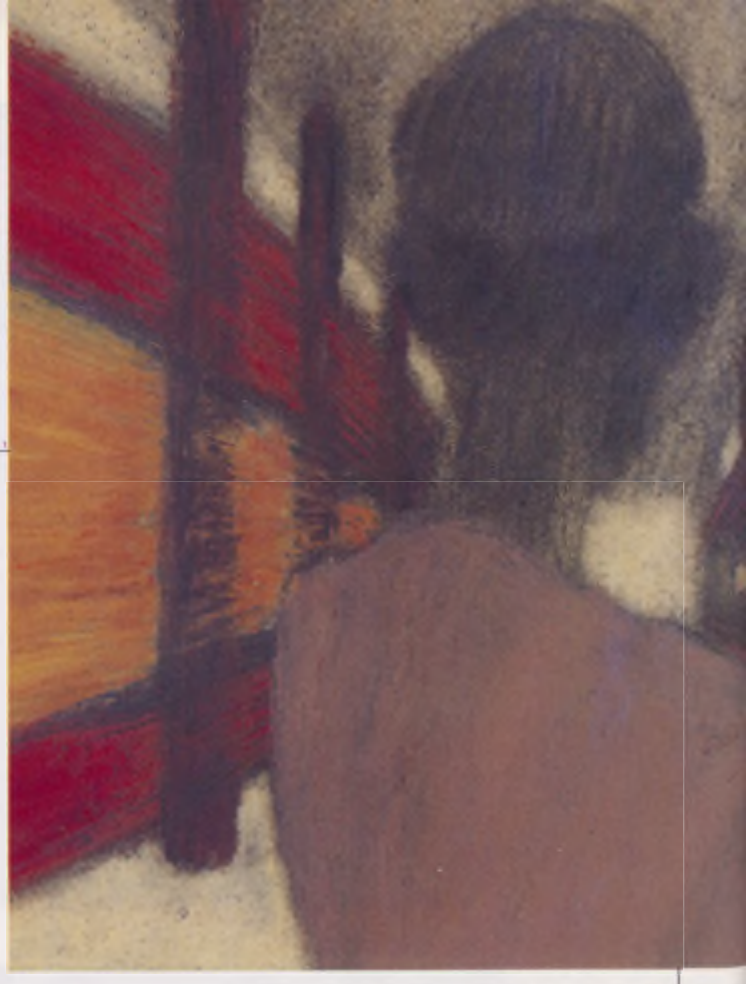


Illustrazione
di Stefano Ricci

QUANDO IL CLIENTE PROTESTA

Peggio del 740? il 790!

di AURELIO MINONNE

Il signor Filarete Chasles, professore di non so che cosa a Parigi, nel rendere conto d'un suo viaggio, scrisse, una dozzina d'anni fa, d'aver trovato l'Italia piena di orsi», ricordava nel lontano 1857, in apertura del suo *Viaggio di un ignorante*, lo scrittore e medico milanese Giovanni Rajberti. «A quella asserzione così disputabile», continuava Rajberti, «tutta la stampa della penisola fu in armi e gli dichiarò la guerra». È un episodio che rappresenta non poche analogie con quello, recentissimo, che ha visto il signor Guy Paquay, cittadino belga in viaggio verso la Corsica la scorsa estate, derubato di tutto in quel di Genova, accolto con sufficienza e rassegnazione nell'ufficio di polizia presso cui aveva sporto denuncia, e costretto a rinunciare alla vacanza e rientrare a Bruxelles con largo anticipo sul programma. Una volta in patria, Paquay indirizzò all'ambasciatore italiano in Belgio un'indignata lettera di protesta (si legge, tra l'altro: «Questo paese chiassoso e pieno di colori altro non è che un covo di scippatori che fa la posta allo straniero attirato da una pubblicità a senso unico, abbastanza ingenuo da credersi in un paese civile ed accogliente»), ricevendone in risposta una vera e propria dichiarazione di guerra, aperta dalla «conferma che lei è un vigliacco, un bugiardo e un villano» e chiusa dall'omaggio per il quale «a mò di saluto, il mio piede sia nel posto dove spero che un giorno qualche mio connazionale lo apporrà veramente». Dove hanno sbagliato oggi il signor Paquay e ieri il signor Chasles, per meritarsi risposte così acri e biliose, sarcastiche e ingiuriose, all'esercizio di un elementare diritto di giudizio, di critica, di protesta? Evidentemente, non nel merito della questione, ma nella forma , impostata su una generalizzazione logicamente inaccettabile, su alcuni tragici e inescusabili paralogismi.

Il professor Chasles avrà pure incontrato qualche orso e il signor Paquay qualche ladro (ne è bastato solo uno, ahilui!), ma da qui a concludere che l'Italia era ieri il paese degli orsi e oggi quello dei ladri ce ne corre. Tanto è bastato perché il nostro ambasciatore, escludendo l'ipotesi di un personale rancore o di un raptus alla Stranamore, bacchettasse severamente sulla lingua il suo corrispondente e gli appioppasse un assai poco diplomatico calcione nelle terga.

La protesta, tuttavia, è sempre l'espressione di un malcontento. È l'espressione della delusione di un'aspettativa, di un auspicio, di una garanzia. È anche l'espressione del timore di un pericolo imminente. È, in senso proprio, l'affermazione positiva *(pro-testare)* di uno stato, di un giudizio, di un parere. Si protesta la propria innocenza, lealtà, sincerità, solidarietà, ma anche la propria dissociazione, indignazione, risentimento. Si protesta contro qualcuno o qualcosa, ma anche a favore di qualcuno o qualcosa. Si protesta, per avvicinarci un tantino al nostro piccolo mondo ferroviario, a causa di un cattivo servizio reso da un'istituzione a cui la responsabilità di quel servizio è delegata in cambio di un canone, di un biglietto, di un onorario, di un'imposta. L'esistenza di una protesta, anche organizzata, anche condivisa, non implica per ciò stesso ch'essa sia ragionevole. Non è sempre vero, insomma, che il malcontento di tanti sia il malcontento di tutti. Sergio Saviane, che fu giornalista tra i più caustici del settimanale *L'Espresso*, raccontava, ad esempio, i primi tempi del *Piper*, il locale notturno romano aperto nel 1965, quando, sul palco, ai capelluti Rokes, un gruppo strumental-vocale inglese, si alternavano «quattro giovani modenesi chiamati «Equipe 84» con i capelli più corti» che «quando suonano muovono continuamente la testa come i pollastri quando beccano il granturco». «L'on. Mario Codacci Pisanelli», scriveva il giornalista, «ha già fatto un esposto alla questura per protestare contro i suonatori dai capelli di donna, accusando la direzione del «Piper Club»d'aver creato un covo di marmaglia e di scatenati che sconvolgono tutta la notte il quartiere Coppedé con le loro urla, imballando i motori e suonando a distesa i clacson, specialmente alle due di notte quando escono dal locale». Si sa che, a loro volta, i «suonatori dai capelli di donna» e i ragazzi che li andavano a sentire protestavano invece contro i parlamentari alla Codacci Pisanelli, i benpensanti che mutilavano i loro sogni di libertà e di evasione, gli insegnanti che perpetuavano il nozionismo culturale e la selezione plutocratica delle carriere di maggior prestigio.

Si sa che tre anni più tardi, ricordate il '68?, la protesta di questi ragazzi divenne tale e di tale intensità da banalizzare impietosamente le esperienze musicali e comportamentali di chi continuava a ballare sulla pista del Piper. Insomma: c'è una protesta, per così dire ideologica, che trova ragione e guadagna pragmatiche sanzioni in un gioco dialettico di maggioranze e minoranze, continuamente disaggregate dallo scorrere vorticoso del tempo e dall'evoluzione impetuosa dei costumi. Chi ne sia bersaglio è condannato a non potervi mai dare soddisfazione universale.

Minori problemi di schieramento, minori margini allo spiegamento di contrapposte forze logiche e retoriche, sembrano potersi rilevare quando la protesta riguarda insufficienze istituzionali, dai ritardi negli allacciamenti delle nuove linee telefoniche alla proliferazione dei rallentamenti sulla rete autostradale, dalle interruzioni nella fornitura di energia elettrica in certe zone del Sud alla mancata ricezione dei segnali audiovisivi in certe zone del Nord, dalle cattive condizioni igienico-sanitarie di molti ospedali all'esasperante len-

tezza del servizio postale. Eppure, non mancano neanche in questi casi le proteste ideologiche.

Prendiamo ad esempio le Ferrovie dello Stato. Un viaggiatore che abbia avuto la disavventura di utilizzare l'espresso 790, Agrigento-Milano, lo scorso 15 gennaio è arrivato a Bologna con poco meno di tre ore di ritardo. Egli protesta presso l'Ente Ferrovie lamentando il ritardo del suo treno, protesta con i suoi conoscenti lamentando il ritardo sistematico dei treni a lungo percorso, protesta in una rubrica televisiva di - mettiamo - Tele Akragas di Città lamentando il ritardo sistematico di tutti i treni della rete sulle rispettive tabelle di marcia. A domanda, risponde: «Non c'è un treno che non sia in ritardo». Nel momento in cui il malcapitato viaggiatore assume la sua unica esperienza di cliente FS come paradigma di valutazione complessiva del servizio di trasporto ferroviario, egli pecca di generalizzazione ideologica (i modelli sono i ben noti Chasles e Paquay) e rischia di attirarsi addosso i fulmini di guerra di qualche zelante addetto ai reclami. Perché i fatti sono questi: al transito da Lavino, prima stazione dopo Bologna in direzione Milano, l'espresso 790 del 15 gennaio scorso segnava 160 minuti di ritardo, ma il 19 ne segnava appena 5 (e altrettanto insostenibile sarebbe stata la dichiarazione a tele Akragas di Città di un viaggiatore del 19 secondo cui «Tutti i treni rispettano praticamente l'orario»).

Quel treno in particolare, nel mese di gennaio 1990, al transito da Lavino (non è che sia un osservatorio importante più di altri, è solo l'osservatorio di chi scrive) ha registrato 1678 minuti di ritardo (oltre 27 ore, e in due giorni lo sciopero del Coordinamento Macchinisti Uniti gli ha risparmiato ulteriori brutte figure) con una media di poco più di 57 minuti al giorno (86,8 al mercoledì e 19,7 al venerdì): un disastro! Un disastro che non trova soluzioni, le cui ragioni sono imperscrutabili (altri espressi, pur soggetti ai rischi del traghettamento tra Messina e Villa San Giovanni, pur abituati a marce tutt'altro che brillanti, si comportano molto meglio del 790), e che tuttavia non può far passare in secondo piano la puntualità (relativa, sia chiaro) degli espressi che provengono dalla linea Adriatica e il miglioramento tendenziale dei risultati complessivi sotto il profilo particolare della puntualità. Gli ultimi dati resi ufficiali, riferiti all'esercizio 1988, confermano che il 69% dei convogli circolanti sulla rete (sono circa 6200) è giunto a destinazione in orario o contenendo il ritardo entro i 5 minuti, il 23% è giunto con un ritardo compreso entro i 15 minuti, il 7% è giunto con un ritardo compreso tra i 16 e i 30 minuti, e dell'1% residuo (tra cui il 790) è meglio tacere.

Al di fuori delle generalizzazioni ideologiche, di quel vizio deprecabile che consiste nel fare un sol fascio d'ogni erba, di quella pratica perversa che si chiama moralismo a buon mercato e di cui molti illustri editoralisti nostrani fanno indecoroso sfoggio,le proteste dovrebbero trovare accoglienza rispettosa e indurre spiegazioni motivate, ancor prima che sia posta mano all'eliminazione delle cause che le hanno generate.

Quanti viaggiatori sanno che i regolamenti per la circolazione dei treni sono garanti così severi della loro sicurezza da condannarli a pesanti ritardi per una porta aperta durante la marcia, per il semplice indizio strumentale di boccole riscaldate segnalato dalle apparecchiature del blocco contaassi, per un fanale di coda con le batterie scariche? Né, il più delle volte, è sufficiente accettare serenamente le proteste e fornire tempestive spiegazioni.

Conviene invece prevenire le proteste: annunciando la partenza di un treno deviato su un itinerario diverso da quello ufficiale si precisa doverosamente che il maggior percorso causerà un certo quantificato ritardo; e perché, allora, non informare che anche lungo il suo percorso ufficiale un treno sommerà tanti minuti di rallentamento e incapperà in tante altre interruzioni programmate? Talvolta conviene forzare i regolamenti: ad esempio, in materia di diritti all'accesso su determinati treni in occasione di guasti gravi o sensibili ritardi, oppure in presenza di portatori di handicap loco-motori. Insomma: reagire ad una protesta come se si fosse diventati improvvisamente ambasciatori in Belgio dev'essere solo l'ultima delle risposte anche se probabilmente è la prima delle tentazioni. Un po' perché una protesta quasi mai è del tutto infondata, un po' perché i professori Chasles e i signori Paquay servono ad evidenziare chiaramente gli aspetti capziosi di certe proteste e portano quindi acqua al mulino di chi ne sia il bersaglio, un po', infine, perché il ruolo della vittima di torti, soprusi, sgarbi, inadempienze, ecc. tocca a tutti quanti, o prima o poi, d'interpretarlo. Il dottor Rajberti, pronto a dare addosso all'ospite transalpino che si era imbattuto negli orsi, appena qualche pagina più in là protesterà d'esser stato, una volta messo piede in Francia, «assalito e spolpato da una grande quantità di voracissimi lupi». Tra questi, tanto per riguardare ancora il nostro piccolo mondo, «un lupo di strada ferrata» che, ad un ristoro lungo la linea tra Lione e Parigi, gli chiese amabile se desiderasse un *potage* e avutone risposta affermativa glielo servì, spillandogli per ciò un intero franco. «Qui, colla folla e colla fretta, per evitare ogni confusione, qualunque cosa si pigli, costa un franco: poteva servirsi d'un quarto di pollo, d'un piatto di salume, o d'altro: ha scelto il *potage*!», ebbe la faccia tosta di spiegargli quel ristoratore francese.

Paese che vai, bestie che trovi.

IL SUD AFRICA IN TRENO

Un paese alla ribalta della storia, economicamente all'avanguardia nel continente africano e con problemi politici faticosamente avviati a soluzione. Un territorio esteso attraversato da una rete ferroviaria ancora arretrata ma con due offerte di prima qualità: il Blue Train e il Treno Safari. Un treno di gran lusso che collega Pretoria a Città del Capo; un elegante treno a vapore che trasporta i fortunati passeggeri nel cuore più autentico dell'Africa e della sua natura incontaminata. I costi e le modalità di accesso.

di FERNANDO TILLI

Le recenti decisioni del governo di Pretoria e, in particolare, la liberazione del leader nero Mandela, hanno portato clamorosamente alla ribalta internazionale il Sudafrica, un paese di cui per anni si è invece parlato soprattutto per la sua politica di chiusura verso la popolazione di colore (apartheid). In realtà, il Sud Africa merita ben altra attenzione, grazie alla sua natura miracolosamente ancora incontaminata, la modernità e l'efficienza delle sue città, la dolcezza del suo clima. Il Sud Africa è un paese che, grazie al duro lavoro di più razze, si trova ora all'avanguardia del continente africano e certamente in buona posizione fra i paesi del mondo occidentale. Il problema più impellente è certamente creare una soluzione alla difficile convivenza di tante diverse etnie; e per quanto abbiamo constatato, buoni progressi sono stati fatti a questo riguardo negli ultimi tempi e più se ne attendono grazie al nuovo Governo formato dopo le recenti elezioni e soprattutto alle pressioni internazionali. Per dare un'idea più precisa del Sud Africa ricordiamo che esso ha una superficie di ben 1.221.000 kmq (Italia 301.290) e 29.025.000 abitanti (Italia 57.440.000) di cui solo il 16,9% è di razza bianca (olandesi, soprattutto, e poi francesi, inglesi, tedeschi, fuggiti dai loro paesi per le persecuzioni religiose del XVII secolo; ma ora anche italiani - oltre 70.000 - portoghesi e greci). Il 10,6% sono meticci, il 3,1% asiatici, soprattutto indiani, e il 69,4% negri; questi sono in maggioranza analfabeti (75%) e in parte anche allo stato selvaggio nel nord del paese; appartengono a tribù diverse, a volte in contrasto e ancora nomadi, parlanti molteplici idiomi e spesso neanche una delle due lingue ufficiali che sono l'inglese e l'afrikaans (misto di olandese e fiammingo creato dai primi boeri). Questa la consistenza attuale delle Ferrovie Sudafricane (le SAR). Le loro linee, lunghe 23.507 km, sono a scartamento ridotto di m 1,065 (quello adottato dagli inglesi nelle loro già colonie africane e asiatiche); 20.597 km sono a semplice binario e solo 8.440 sono elettrificati con sistemi diversi (5.754 col nostro sistema di 3.000 Volts). Nell'esercizio 1987/88 hanno avuto un traffico di 578 milioni di passeggeri e di 85.629 milioni di tonnellate/km di merci (FS 1988: 16.000 km di linee, 410 milioni di viaggiatori e 19.567 milioni di t/km). Detto esercizio si è chiuso con un deficit di 788 milioni di Rand pari a circa 430 miliardi di lire (il Rand è costato a noi, nel settembre scorso, 545 lire ma è sottoposto da alcuni anni ad una svalutazione annua intorno al 15-16% il che forse spiega come i prezzi nel paese sono fra i 2/3 e la metà di quelli italiani. Ma, oltre a queste notizie di carattere generale, possiamo riferirvi di due iniziative particolari, di alto livello, realizzate sulle linee di queste Ferrovie: si tratta del «Blue Train», il Treno Blu, e dello «Steam Safari», il Safari effettuato in treno a vapore.

Una vecchia locomotiva a vapore su una linea dell'interno e, nella foto piccola in alto, un macchinista delle Ferrovie sudafricane (da C.P. Lewis-A.A. Jorgensen, «Vapeur plein Cap» - ed. La Vie du rail, 1979).

SUD AFRICA IN TRENO

IL BLUE TRAIN

Di questo treno, definito addirittura «un treno dal sangue blu», esistono due convogli composti ognuno, oltre alla locomotiva di 16 vetture, dipinte ovviamente di blu, attrezzate per ospitare comodamente 107 viaggiatori, in coda ai convogli c'è anche un carro per il trasporto delle auto al seguito. Il treno attraversa da nord a sud e viceversa, per 1.600 km, buona parte del Sud Africa in quanto circola - a trazione diesel od elettrica, a seconda delle linee - fra Pretoria (la capitale amministrativa) e Città del Capo (la capitale legislativa), passando per Johannesburg che è considerata la Milano del paese; l'effettuazione del Blue Train risale, sia pure con materiale diverso, al 1937.

LE VETTURE E IL SERVIZIO

Le vetture attuali sono state costruite nel 1972 nel paese stesso e costarono allora 5 milioni di Rands; sono dotate di aria condizionata in quanto il nord e il centro del paese (province del Transvaal, Orange e Natal) sono piuttosto caldi, mentre nel sud (provincia di Città del Capo) il clima è di tipo mediterraneo tanto che vi cresce anche la vite con una produzione di vini squisiti che abbiamo potuto apprezzare visitando splendidi vigneti.
Ogni scompartimento del treno dispone di canali-radio e di musica diffusa con controllo individuale, nonché di acqua calda, fredda e anche gelata. Cioè, in conclusione, il materiale, e ancor più il servizio fornito, offrono ai viaggiatori un comfort che non ha niente da invidiare ai grandi alberghi e ai ristoranti più famosi. Infatti vengono serviti nel viaggio tre pasti al giorno, preparati al momento sul treno da esperti chefs e consumati poi nell'elegante vettura-ristorante; tè e caffè vengono serviti in una comoda vettura-salone che ha pure un bar ben fornito.

ORARI E PREZZI

Gli orari relativi alle città più importanti sono:

Pretoria	p. ore 10	▲ a. 12.02
Johannesburg	11.10/11.30	10.40/11
Kimberley	18.46/19.06	3.26/3.50
Città del Capo ▼	a. 11.20	p. 10.30

(l'arrivo si riferisce al giorno successivo)

Le ferrovie sudafricane sono per la maggior parte ancora non elettrificate e a binario unico. Lo scartamento è ridotto ed è quello adottato dagli inglesi nelle loro antiche colonie in Africa e in Asia.

nei mesi da novembre a marzo (estivi per il Sud Africa) l'effettuazione è trisettimanale, mentre nei loro mesi invernali (nostri estivi) l'effettuazione è limitata a una sola volta alla settimana. La sistemazione dei viaggiatori nel treno è così diversificata: tipo A (sono solo tre suite lussuose) con camera matrimoniale o due letti separati, salotto e bagno con vasca; tipo B, camera da letto e bagno; tipo C, ogni due scompartimenti-letto vi è una doccia e toilette in comune; tipo D, sono vari scompartimenti-letto con doccia e toilette unica. Dopo queste descrizioni sorge logica una domanda sul costo del viaggio.Ecco quanto risulta dal dépliant fornitoci alla Stazione di Città del Capo ove abbiamo girato a lungo, curiosando:

Prezzi (in Rand) da Pretoria a Città del Capo

(compresi pasti, vini e bevande varie)

Categorie	Adulti e bimbi da 10 anni	Bimbi da 2 a 9 anni
A(*)	2.535	2.536
B	870	655
C	825	620
D	590	445

(*) Prezzo per due occupanti, adulti o bimbi. Per l'auto a seguito, ammessa solo per il percorso intero, si pagano 335 Rand.

Si tratta quindi di un massimo intorno alle 690.000 lire per adulto e di un minimo di circa 320.000 lire, il che non sembra esagerato.

Osservatorio

La futura Europa ferroviaria integrata comincia a prender forma. Il comitato infrastrutture della CEE ha messo a punto il Piano generale dei Trasporti, che prevede un forte sviluppo del treno quale vettore strategico nell'ultimo decennio del secolo e all'esordio del terzo millennio. Il Piano, che sarà sottoposto all'approvazione dei ministri dei Trasporti durante il semestre di presidenza italiana della Comunità (da luglio a dicembre), punta su una fitta rete di linee ad alta velocità e su un massiccio trasferimento del traffico merci alla rotaia e all'intermodalità (in particolare con il cabotaggio). Per il nostro Paese, data la situazione di partenza assai squilibrata, questa «rivoluzione» è ancor più radicale. La CEE, infatti, mentre ipotizza una ridotta espansione stradale e limita a due gli aeroporti di «prima categoria» (Roma e Milano) e a cinque quelli di «seconda fascia», definisce di «interesse comunitario» 18 porti e propone un'estensione rilevante della rete ferroviaria AV. Sono previsti nel Piano un asse trasversale (Francia-)Torino-Milano-Venezia-Trieste(-Jugoslavia); il prolungamento della Milano-Roma-Napoli fino a Reggio Calabria e Palermo; una linea tirrenica (Roma-Pisa-Genova-Francia) e una adriatica (Bologna-Ancona-Bari-Brindisi); una Bologna-Verona-Austria; due «bretelle» tra le linee costiere (Roma-Orte-Falconara e Caserta-Foggia); una Milano-Genova (per progettarla, costruirla ed eventualmente gestirla si è costituito nel capoluogo lombardo il consorzio pubblico-privato CIV, Collegamenti Integrati Veloci, che promette un viaggio di circa tre quarti d'ora). Sul ruolo primario delle ferrovie

Anche la Corea del Sud si affaccia all'alta velocità. Il ministro dei Trasporti Kim Chang Keun ha annunciato che verranno costruite due linee: collegheranno Seoul alla città portuale di Pusan, nel sud (400 km), e alla costa orientale (260 km). Il costo totale previsto è di 7,4 miliardi di dollari (circa 9.200 miliardi di lire). Per la tecnologia e il materiale rotabile sono in lizza il TGV francese, l'ICE tedesco-occidentale e lo Shinkansen giapponese.

Nasce la «AT Signal System» (ATSS), società italo-svedese con sede a Stoccolma che opererà nel campo dei sistemi di segnalamento, automazione e controllo della marcia dei treni. L'hanno costituita la Ansaldo Trasporti (gruppo IRI-Finmeccanica) e la Standard Radio Telefon (SRT), con partecipazione rispettivamente del 75 e 25%. Realizzerà sistemi per la regolazione dell'andatura in funzione delle caratteristiche della linea e del convoglio. Sempre sul piano industriale, il consorzio formato da Breda Costruzioni Ferroviarie (gruppo EFIM-Aviofer) e Fiat Ferroviaria ha perfezionato con Eurotunnel il contratto (valore oltre 350 miliardi di lire) per la fornitura degli speciali vagoni che trasporteranno i Tir sotto la Manica. In Francia, la SNCF ha ordinato a Alsthom-GEC 166 motrici e 221 carrozze a due piani.

Dal 25 giugno prossimo si potrà andare in treno da Madrid a Mosca senza cambiare vettura, grazie a un accordo raggiunto tra Spagna e URSS. Per la differenza di scartamento, i convogli adatteranno i carrelli due volte, ai confini dei due Paesi. Il 1° luglio, invece, entrerà in servizio in Canada un treno transcontinentale di lusso, il Royal Canadian, che collegherà in tre giorni Toronto a Vancouver, con un viaggio alla settimana in ciascuna direzione. Percorrerà la stessa pittoresca linea del Canadian, soppresso dalla compagnia statale Via Rail - è partito per l'ultima volta il 14 gennaio - nell'ambito di un drastico piano di austerità (e sostituito da un collegamento trisettimanale su una tratta meno suggestiva). Il nuovo treno, gestito da una società privata, trasporterà 188 viaggiatori benestanti (prezzi da 1.500 a 3.000 dollari per le cabine), che disporranno di bagni con docce, televisori, videoregistratori, telefoni, fax, e mangeranno cibi cucinati dagli «chef» di un ristorante «tre stelle» alsaziano.

(a cura di Guido Di Giammatteo)

LO STEAM SAFARI

Questo viaggio con gite a località particolari e ai parchi dove vivono le belve allo stato selvaggio, fatto in treno a vapore, è una iniziativa non delle Ferrovie Sudafricane, bensì di un amante della ferrovia a vapore, Mr. Rohan Vos, che, intorno al 1950, comprò alcune vecchie vetture e locomotive destinate alla demolizione, facendole riparare e restaurare secondo lo stile della «belle époque».
Oltre all'indispensabile aria condizionata, vi è stato introdotto ogni moderno comfort nelle tre vetture letto, dotate di letti ampi, bagni comodi e toilette, per non parlare delle elegantissime vettura-ristorante, vettura-salone e vettura-panoramica, che funziona anche da bar. Sono in tutto solo sette vetture per un massimo di 28 viaggiatori serviti da 12 fra cuochi e inservienti sistemati in apposita vettura-servizi.

LA SISTEMAZIONE E IL VIAGGIO

La sistemazione può avvenire anche qui in quattro modi (A, B, C e D), con comodità e servizi diversi, ma tutti con un unico trattamento di ristorante e bevande definibile «superbo». Il treno è trainato da tre diverse locomotive - a seconda dei tratti - delle quali la più rinomata è quella chiamata «BIANCA», come risulta dalla grande scritta che porta sul davanti. Mr. Rohan ha ottenuto per la sua società privata, la «Rovos Rail», l'autorizzazione dalle SAR a far circolare il treno per 1.000 km da Pretoria a Graskop, verso il nord mentre il Blue Train va verso il sud. I viaggi durano normalmente 4 o 7 giorni e comprendono anche visite, in pullman di lusso, alle storiche miniere d'oro di Pilgrim's Rest, al Canyon del fiume Blyde, alla Finestra degli Dei (che domina le grandi pianure del Parco Nazionale Kruger); è incluso anche un pernottamento nella prestigiosa riserva di Mala Mala con Safari in auto scoperta, condotta da guardie armate. Si possono così ammirare da vicino elefanti, rinoceronti, giraffe e leoni, nel loro ambiente naturale.I I costo per la suite tipo A (non ne conosciamo altri) è: per il viaggio di 4 giorni 3.995 R e, per 7 giorni, 7.365 R, cioè da 2.170.000 lire a 4.000.000 circa, certo più cari del Blue Train. I prezzi indicati per i due treni non sembra spaventino i viaggiatori perché occorre prenotare piuttosto in anticipo per trovarvi posto.
Questi treni costituiscono ormai una grande attrattiva per gli amanti del romantico e del vapore, nonché del lusso e della buona cucina.

QUEL TRENO PER ZONDERWATER

In Sud Africa vive una comunità di circa 70.000 persone di origine italiana che opera soprattutto nei settori del commercio e dell'industria. La più recente ondata di emigrazione in Sud Africa risale al dopoguerra e in particolare a un nucleo di un migliaio di ex prigionieri del campo di Zonderwater. Il campo, che ospitò il più grande concentramento di italiani della seconda guerra mondiale, era situato in una zona arida (Zonderwater vuol dire in Afrikaans, terra senz'acqua) vicino Cullinan. Dal 1941 al 1947 vi sono passati più di centomila italiani che seppero trasformare un altopiano stepposo in una vera e propria città con 14 quartieri, 50 rioni, 30 km di strade, 3.000 letti d'ospedale, 17 teatri, 16 campi di calcio e così via.
E tutti i centomila italiani di Zonderwater hanno conosciuto da vicino alcune linee ferroviarie sudafricane: dal porto di Durban, sull'oceano Indiano, una linea portava a Pietermaritzburg, il campo di transito, da cui poi si partiva a bordo di altri treni per raggiungere il campo definitivo, Zonderwater, appunto. La foto che pubblichiamo coglie l'atteso momento della partenza per il rimpatrio di un convoglio di prigionieri italiani.
Alla vicenda eccezionale di questi italiani che seppero ricostruire in una zona sperduta del Sudafrica una città e seppero trovare una dignità anche nella condizione menomante di prigionieri, un giovane regista sudafricano di origine italiana, Stefano J. Moni, ha dedicato un documentario che, attraverso le testimonianze dei reduci, ricostruisce la storia del campo e degli uomini che vi hanno vissuto. Il filmato, già presentato con successo in alcuni Festival internazionali, andrà in onda su RAITRE entro l'anno. Moni ambienta alcune delle scene più suggestive del suo documentario a bordo di un treno che ripercorre le linee che i prigionieri italiani conobbero cinquant'anni fa. Un viaggio tra molti ricordi e qualche nostalgia.

T.G.

GLI ITALIANI SECONDO L'ISTAT: LITIGIOSI E CONTENTI

SPENDIAMO DI PIÙ PER I LIBRI. E INTANTO ABBANDONIAMO LE CITTÀ. MA QUESTO NON BASTA PER ESSERE EUROPEI.

di SERGIO RIVOLTA LIPPO

Un decennio si è chiuso, un decennio si apre. Ma come sono stati gli anni ottanta, e che previsioni si possono fare per gli anni novanta? Gli italiani sono cambiati nel modo di rapportarsi alla vita, al lavoro, alla famiglia, al divertimento, al viaggiare, al comunicare? Una risposta la fornisce in 180.000 cifre l'annuario statistico del 1989 dell'ISTAT che ci mostra un quadro contrastante del decennio appena trascorso e sul quale gli studiosi di questioni sociali ed economiche stanno elaborando le loro analisi e teorie.

Da una prima lettura dei dati ufficiali si può comunque azzardare l'affermazione che grandi e sostanziali mutamenti rispetto ai decenni precedenti non si sono verificati. L'italiano nuovo non è ancora nato, e il signor Bianchi si è comportato più o meno nello stesso modo degli anni sessanta e settanta. I baluardi fondamentali che hanno caratterizzato la vita degli italiani nel corso degli anni ottanta sono infatti stati: l'esaltazione del consumismo con una particolare predilezione dei beni non necessari, un elevato tasso di disinvoltura e spregiudicatezza nell'affontare le più svariate questioni, una corsa al guadagno, sempre e comunque, e uno scadimento sempre più marcato dei rapporti interpersonali. Insomma, lo slogan, «stiamo meglio, ma siamo peggio», lanciato negli ultimi mesi dell'89, risulta essere, purtroppo, quanto mai vero ed attuale.

Siamo al secondo posto in Europa rispetto agli indici di vita media (i maschi vivono più di 71 anni e le donne più di 78), risultiamo tra i primi cinque quanto al tasso di attività; l'indice della produzione industriale ha raggiunto nel 1988 quota 103 con un incremento di ben 11 punti rispetto al 1983, la spesa media mensile sempre nel 1988 è stata di oltre 2 milioni per famiglia, abbiamo speso più di 1000 miliardi nel 1987 solo per andare al bar o in discoteca, e nonostante ciò, la qualità della vita è complessivamente peggiorata.

Basta infatti dare uno sguardo alle cifre che riguardano lo stato dei servizi sociali, ai numeri che prendono in esame il livello di inquinamento delle grandi metropoli, ai problemi che attanagliano l'apparato statale e burocratico, all'impennata dei procedimenti penali che sono passati dai 4 milioni e mezzo del 1984 agli oltre 5 milioni del 1988, per rendersi conto che davvero stiamo per raggiungere il livello di guardia.

Una riprova ulteriore, qualora ce ne fosse bisogno, sta nelle cifre che riguardano la Sanità. Nel 1988 sono stati destinati alla spesa sanitaria ben 55 mila miliardi. Di questi gli ospedali ne hanno ricevuti ben 31 mila. In quello stesso anno sono stati ricoverati sette milioni e mezzo di italiani. Il che significa che per ogni ricoverato sono stati spesi oltre 4 milioni di lire. Un po' troppo, se si considera il livello di assistenza ricevuto.

E la scuola? Anche qui i dati non sono confortanti, e certo ci allontanano ancor più dall'Europa. Un quinto dei giovani in età lavorativa ha solo la licenza elementare, unico titolo di studio, d'altro canto, in possesso di ben il 44 per cento della popolazione attiva. Il tasso di analfabetismo, inoltre, è ancora alto nel Mezzogiorno (6,3 per cento) e certo non sottovalutabile a livello nazionale, dove raggiunge il 3,1 per cento.

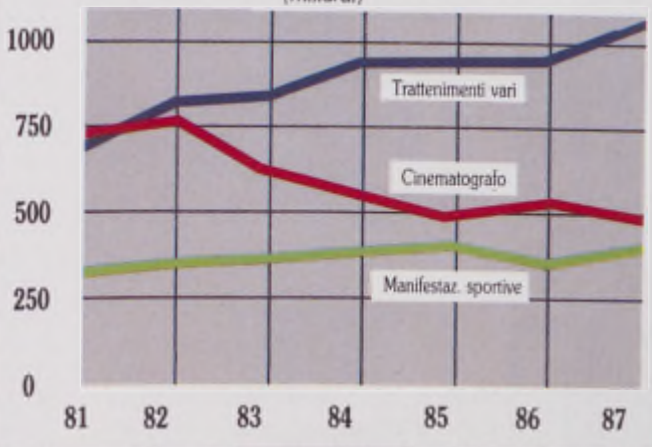
Ma nonostante ciò l'incremento dei consumi è stato superiore a quello delle retribuzioni, e in generale gli italiani hanno speso più di quanto hanno guadagnato. Per l'alimentazione si spende molto di più nelle regioni centrali, mentre per la casa e per i trasporti le spese maggiori sono riscontrabili al nord. Da sottolineare come queste due voci, Casa e Trasporti, da sole assorbono in Italia più di un terzo della spesa totale. Un calo sensibile si registra per la spesa per il cinema, mentre in forte recupero sono le manifestazini sportive e le attività teatrali e musicali. Una nota positiva è anche quella che riguarda la spesa per i libri. Nel 1988 la produzione di volumi è cresciuta di oltre il 19 per cento rispetto all'anno precedente, così come tra il 1986 e il 1987 si registra un 3,6 per cento in più della tiratura dei giornali quotidiani.

Per quanto riguarda le nascite, la tendenza dei primi anni ottanta sembra essersi invertita. Nel 1988 infatti i nati sono stati 568 mila contro i 552 mila dell'anno precedente. Gli aumenti più consistenti sono stati registrati al Sud, ma anche il Nord ha segnato un saldo positivo.

Un altro elemento che ha caratterizzato il decennio appena concluso è stato il progressivo abbandono delle grandi città. Roma, Milano, Napoli e Torino hanno visto in questi anni diminuire sensibilmente il numero dei propri abitanti. Stessa tendenza si è verificata in quasi tutte le città con più di centomila abitanti, la cui popolazione è diminuita dal 1981 in poi del 4,5 per mille. Gli abitanti invece nei centri al di sotto di questa quota sono aumentati del 5,1 per mille. Gli italiani hanno quindi voglia di ritornare alla piccola città, dove la spersonalizzazione è meno forte e dove è più facile instaurare rapporti interpersonali soddisfacenti. Molti studiosi affermano che sarà questa la caratterisca principale del decennio che comincia, insieme ad una lotta sempre più agguerrita per il miglioramento delle condizioni ambientali e per rendere più efficienti e funzionali i servizi sociali. Riusciremo a vincere queste sfide? Auguriamoci, per il bene di tutti, che la risposta sia positiva.

BOOM DEL DIVERTIMENTO

(miliardi)



NELLO ERRICA/FOTOTECA FS

Una suggestiva immagine notturna di Verona Quadrante Europa, l'interporto che rappresenta uno dei polmoni del trasporto merci verso il Nord Europa.

VERONA GUARDA AL BRENNERO

Carenza di parchi ricovero. Sovrapposizione dei flussi di traffico. Linee tecnologicamente non omogenee. Il nodo di Verona ha una capacità operativa non a pieno regime. Potenziare (e raddoppiare) il collegamento col Brennero. Completare il terminale FS del Quadrante Europa. Alcuni degli interventi per sciogliere il nodo.

di MARCELLO BUZZOLI

La vertenza italo-austriaca per il transito dei TIR ha riportato l'attenzione dell'opinione pubblica e delle forze politiche ed imprenditoriali sulle comunicazioni fra l'Italia e l'Europa centrorientale. Comunicazioni che per gran parte, hanno il loro «corridoio» attraverso il territorio austriaco ed interessano la Baviera e la Germania centrale, la Danimarca, i Paesi scandinavi e quelli del Comecon del Nord.

Nello scorso settembre, una marea di autocarri premeva al confine del Brennero. Il sole indorava l'opulenza delle viti e dei frutteti nelle valli dell'Adige e dell'Isarco che oggi, nella cornice invernale, appaiono austere e rinserrate quasi meditassero un loro segreto. La controversia per il trasporto commerciale pesante sulle autostrade austriache cova sotto la cenere degli accordi provvisori. Nessuno può escludere colpi di coda e ritorsioni.

Da tempo la Svizzera ha messo al bando gli autocarri con peso eccedente le 28 tonnellate. Di conseguenza, i pachidermi gommati debbono costeggiare il territorio elvetico, impegnando il valico del Monte Bianco e, ancor più, quello del Brennero già oberato. Da parte sua, l'Austria ha detto a chiare note che non intende sopportare il dissesto ambientale e l'inquinamento acustico derivantele dalla processione infinita dei TIR che percorrono il suo territorio. E, tanto per cominciare, esige che dal 1994 vengano trasferiti dalla strada alla ferrovia 3000 autocarri il giorno, mediante treni giornalieri debitamente attrezzati. Su carri ultrabassi viene caricato l'intero automezzo, mentre l'autista trova sistemazione sulla carrozza cuccette agganciata allo stesso convoglio. Con questa tecnica, non occorrono scali di ampio spazio; le spese per realizzare i terminali sono relativamente modeste e si evita l'impianto di gru. Secondo previsioni di massima, ciascun convoglio dovrebbe avere una composizione standard: una carrozza cuccette e sedici carri ultrabassi. Si avrebbe così il trasporto di sedici camion completi con i relativi autisti. In definitiva, si confida che le arterie ferroviarie riescano ad abbassare la pressione nel quadrante centrorientale, uno dei più congestionati dei trasporti europei.

Fuor di metafora, si chiede alle ferrovie di accrescere la propria quota di mercato merci e di incentivare, a tal fine, anche il ricorso alle tecniche intermodali.

A tavolino, è abbastanza facile costruire teoremi che però, a ben guardare, non sempre tengono conto dei fatti, ma poggiano su formule, per giunta male orecchiate.

Nel quadro di un ridisegno organico del trasporto delle persone e delle merci, le FS hanno messo in atto un notevole sforzo organizzativo per realizzare un prodotto col marchio della celerità e della regolarità. I treni merci di qualità operano in armonia con i treni viaggiatori. Non li condizionano, ma neppure ne sono condizionati come accadeva in passato. Il numero dei container e degli automezzi caricati sui carri ferroviari è in continua ascesa. Così si riducono i costi e si migliora il processo di distribuzione delle merci.

Ma il sistema ferroviario ha una soglia che non può varcare. Una soglia che è determinata dalle risorse di infrastrutture, di veicoli, di tecnolo-

gia. Le ipotesi fascinose sone belle, ma è pericoloso confonderle con la realtà. E qui diventa inevitabile domandarsi quale sia la capacità di traffico e il livello di servizio dell'asse Bologna-Verona-Brennero sul quale gravita quasi tutto l'interscambio di cui abbiamo parlato.

Diremo più avanti, e in dettaglio, del Nodo di Verona. Ma prima conviene percorrere l'asse, partendo da Bologna. Il segmento tra la città felsinea e quella scaligera misura 115 chilometri che sono incredibilmente a semplice binario, escluso un breve tratto di 20 chilometri. Il blocco manuale è in esercizio su 103 chilometri, mentre un tratto infinitesimale di appena 12 chilometri beneficia del blocco elettrico automatico.

IL NODO DI VERONA

I passaggi a livello sono addirittura novantadue, con soggezioni per la circolazione e la sicurezza facilmente intuibili. La capacità della linea è cifrabile in 90 treni il giorno, nei due sensi di mercia. La velocità massima consentita non supera i 150 chilometri l'ora. Con il raddoppio tali valori diventerebbero rispettivamente di 240 convogli giornalieri e di 200 chilometri orari. Il raggio minimo delle curve planimetriche passerebbe dagli attuali mille metri a duemiladuecento.

La soppressione dei passaggi a livello e il blocco elettrico automatico completerebbero gli interventi in parola.

Più volte le FS hanno sottolineato la necessità di non ritardare ulteriormente la duplicazione della Bologna-Verona.

Il provvedimento, che era incluso nel *Programma Integrativo*, figura ora nel *Piano di ristrutturazione e risanamento*. Occorre rimettere in moto i lavori che erano stati già iniziati e concluderli rapidamente per eliminare una vera e propria strozzatura di una direttrice di rango internazionale suscettibile di forti acquisizioni di traffico merci, come hanno dimostrato studi previsionali condotti con parametri diversificati e molto cautelativi.

Proseguiamo nel nostro itinerario. Da Verona a Bolzano e Brennero, si distende un'arteria di 237 chilometri a doppio binario che è oggetto di interventi di potenziamento. Tali interventi, inclusi nei precedenti programmi e riconfer-

NELLO ERRICA/FOTOTECA FS

Una panoramica aerea di Verona. Sotto, container in transito al Quadrante Europa. L'intermodalità è il solo sistema per recuperare traffico merci al treno e per difendere l'ambiente.

mati dal *Piano di ristrutturazione*, si sostanziano:
- nell'installazione del blocco automatico banalizzato su tutta la linea;
- nel miglioramento degli impianti della trazione elettrica;
- nella realizzazione delle varianti di tracciato in galleria col duplice intento di proteggere la sede dal dissesto idrogeologico e di adeguarla al transito dei trasporti combinati (rotabili con sagoma «C»).

Per effetto degli interventi in parola (i più impegnativi dovranno concludersi entro il 1995, compatibilmente con le incertezze che purtroppo gravano su tutta la programmazione FS) la capacità dell'arteria passerà dagli attuali 150 treni il giorno a 200. Risultato apprezzabile; tuttavia ancora insufficiente se si tiene conto dei volumi di traffico fondatamente preventivabili all'inizio del Duemila e della necessità, comunque, di riequilibrare il rapporto tra il vettore su ferro e quello su gomma. Attualmente, su 18 milioni di tonnellate di merci, che ogni anno impegnano il Brennero, cinque vengono trasportati per ferrovia e tredici per autocarro. Sono cifre che si commentano da sole. Il dilemma è stringente: se permanessero le carenze strutturali della rotaia, occorrerebbe costruire altre due carreggiate stradali. Ipotesi, quest'ultima, aberrante per molte ragioni, a cominciare da quelle orografiche ed ecologiche.

Ma il punto più acuto di crisi è localizzabile nel tratto tra Bolzano ed Innsbruck dove la strada ferrata presenta curve in gran parte di 300 metri di raggio, per complessivi 48 chilometri su 126 di percorso. La pendenza massima non compensata rispetto alle curve, è del 23 e del 25 per mille, rispettivamente sul versante italiano e su quello austriaco. Il tracciato ferroviario segue l'andamento tortuoso della valle dell'Isarco e della Sill e valica il Brennero alla quota di 1370 metri (dove è ubicata la stazione di confine) con un dislivello che in entrambi i versanti tocca gli 800 metri. Con tali soggezioni, la velocità dei convogli non supera i 70 chilometri orari. La capacità massima della stazione, circa 140 treni il giorno, influenza quella dell'asse, rendendo inutili, in prospettiva, gli incrementi di capacità conseguibili con gli interventi di cui abbiamo parlato.

Nel quadro di complesse trattive, a livello tecnico-politico, è stato ormai acquisito che la soluzione più conveniente consiste nell'attraversare il valico altoatesino mediante una galleria che divenga la struttura centrale di una moderna arteria veloce, tra Monaco e Verona, in grado di sostenere un traffico di 400 treni il giorno, alla velocità di 250 e 100 chilometri l'ora, rispettivamente per i treni viaggiatori e per quelli merci. Il Consorzio internazionale, incaricato dello studio di fattibilità, ha presentato un progetto che prevede un'arteria di quadruplicamento, tra la città bavarese e quella veneta, interconnesse in più punti con la linea esistente. Il tracciato in galleria dovrebbe coprire il tratto da Innsbruck a Fortezza.

Nel vertice di Udine (aprile 1989) i Ministri dei trasporti italiano, austriaco, svizzero e della Germania federale hanno dato il benestare al progetto in parola. Un'opera grandiosa che, attraverso successive fasi funzionali, dovrebbe essere compiuta nell'arco di un ventennio.

Si intende che la ricezione di quattro binari, lato Brennero, richiederebbe la ristrutturazione del Nodo di Verona nel quale oggi si intersecano due direttrici primarie: la dorsale centro-orientale (che è appunto la Roma-Brennero) e la pedealpina padana (ossia la Torino-Milano-Venezia-Trieste).

Ma qui non vogliamo aprire un discorso tanto impegnativo e forse prematuro. Ci limitiamo a dar conto della situazione esistente e ad accennare alle prospettive di sviluppo a corto termine.

Sommacampagna, Verona Porta Vescovo, Verona Cà di David, Verona Parona e Dossobuono sono le cinque stazioni che delimitano l'area del Nodo, nella quale insistono tre bivi:
- S. Massimo, sull'itinerario del Brennero;
- Fenilone, sull'itinerario di Milano;
- S. Lucia, sugli itinerari di Bologna e Modena.

L'estensione complessiva delle linee interne (tutte elettrificate a doppio binario, ad eccezione del tratto S. Lucia-Dossobuono, a trazione diesel) è di 47 chilometri.

Il sistema di Nodo è costituito dalle seguenti linee: Verona-Brennero; Verona-Bologna/Rovigo; Verona-Mantova/Modena; Milano-Verona-Venezia. Le prime tre sono attestate mentre la quarta è passante. I tre bivi (plurimi) sono tutti a raso e dotati di apparato ACEI. Il bivio di S. Lucia è posto di movimento esercitabile anche in regime di teleconsenso. Gli impianti più importanti sono la stazione di Verona Porta Nuova e lo scalo omonimo, rispettivamente per il traffico viaggiatori e merci.

Tutto il traffico viaggiatori del Nodo gravita sulla stazione con un impegno di circolazione pari a 355 movimenti giornalieri (70 dei quali per manovre, piazzamento e ricovero del materiale).

Sotto il profilo commerciale, va ricordato che l'impianto in questione emette annualmente un milione e mezzo circa di biglietti. Il 58% si riferisce alla direttrice Milano-Venezia; il 37% alla Bologna-Brennero, mentre le direttrici secondarie di Modena e di Rovigo raggiungono complessivamente il 5% appena.

Il traffico merci che impegna il Nodo è pari a 120 treni/giorno. Ne indichiamo con la cifra in parentesi la ripartizione per direttrici:
- Milano-Venezia (53);
- Brennero-Bologna (63);
- Modena (4).

Le carenze dei parchi di ricovero e di manutenzione; la sovrapposizione tra i diversi flussi di traffico; le caratteristiche funzionali dei bivi; la non omogeneità tecnologica delle linee e la differente potenzialità delle stesse, sono i fattori principali che incidono negativamente sulla capacità operativa del Nodo.

Dei provvedimenti di potenziamento e di riordino programmati, ricordiamo quelli che hanno concrete possibilità di realizzazione. Lo scavalcamento tra la linea del Brennero e quella di Milano, al fine di rendere «passante» quest'ultima e separare le due correnti di traffico, con evidenti vantaggi per l'esercizio. La sistemazione a P.R. della stazione di Verona Porta Nuova. Il completamento dell'attrezzatura tecnologica del terminale FS nell'ambito dell'interporto del Quadrante Europa.

NELLO ERRICA/FOTOTECA FS

Maigret, il commissario per eccellenza nato dalla penna di Georges Simenon, e il treno. Un treno vissuto e rappresentato come luogo privilegiato e fatale dove il destino al fine si compie. Treni del Sud, treni della notte. Treni della speranza e della disperazione. E sopra di loro viaggia un'umanità alla deriva. Senza più freni, senza più legge. Proprio quella legge che Maigret incarna alla perfezione e che, alla fine, dovrà fatalmente e dolorosamente trionfare.

ANCORA UN TRENO, COMMISSARIO MAIGRET

di MARINA DELLI COLLI

Maigret, il celebre Maigret, il commissario per eccellenza nato dalla penna di Georges Simenon, vede la luce in un piccolo porto della costa settentrionale olandese, a Delfzijl, vicinissimo alla stazione di frontiera di Neuchanz. Una nascita così descritta da Simenon: «Nessuno dubitava che si trattasse di un dramma quello che si stava svolgendo nella sala d'attesa della piccola stazione dove sei viaggiatori attendevano, tristi, in un odore di caffè misto a birra e limonata. D'improvviso scese la notte ma si distinguevano ancora, nella penombra, i funzionari tedeschi e olandesi della dogana e della ferrovia che battevano i piedi per terra. La stazione di Neuchanz, infatti, è situata all'estremo nord dell'Olanda, proprio sulla frontiera tedesca. Una stazione senza importanza, nessuna linea principale passa di là, solo qualche treno la mattina e la sera. E ogni volta si riproponeva la stessa scena: i treni tedeschi si fermavano sul bordo del marciapiede, i treni olandesi si fermavano dalla parte opposta. Gli impiegati col casco arancione e quelli con l'uniforme verdastra si riunivano per passare insieme l'ora di attesa prevista per le formalità doganali. I funzionari chiacchieravano tra loro e andavano a sedersi al buffet che aveva tutte le caratteristiche tipiche dei buffet di frontiera. Una vetrina conteneva del cioccolato olandese e delle sigarette tedesche, venivano serviti ginepro e acquavite. Gli arredi erano solidi, banali, ma di non banale c'era il personaggio in piedi al centro del locale. Era un personaggio alto e grosso, largo di spalle che indossava un pesante cappotto nero con il collo di velluto» *(Le pendu de Saint-Pholien)*.

Si aggiunga il cappello, la pipa e voilà... Maigret è nato!

E con natali di tal genere, il treno non poteva di certo mancare anche in altri romanzi del commissario. In effetti, scorrendoli, si nota che il treno è presente in moltissime situazioni. E non solo è presente, ma è parte integrante e fondamentale nella risoluzione dell'enigma. Simenon, infatti, con Maigret, tronca completamente con il genere poliziesco tradizionale e trasforma le inchieste in perfetti meccanismi di logica anglosassone dove il puzzle si risolve grazie alla genialità del poliziotto che ha saputo inserire l'ultimo, fondamentale tassello.

E molto spesso l'ultimo tassello viene inserito proprio in un ambiente ferroviario. Anzi, talmente spesso che alcuni biografi hanno rimproverato a Simenon di scrivere «romanzi di stazione».

Questo naturalmente non è vero, ma è senz'altro vero che la stazione è per Maigret un punto chiave, il luogo dove spesso il destino si compie.

Una stazione per Maigret molto importante è, ad esempio, la Gare du Nord (che è poi quella dove, nell'inverno del 1922, scese il giovane Georges Simenon proveniente da Liegi per conquistare Parigi). La Gare du Nord è per lui la stazione «maledetta», lungamente rievocata *(Les mémoires de Maigret)*. «Fui assegnato alle stazioni. Più esattamente fui destinato a un certo edificio scuro e sinistro che si chiama Gare du Nord e non posso fare a meno di rattristarmi perché questa stazione mi fa pensare alle mobilitazioni mentre invece la Gare de Lyon e la Gare Montparnasse, con la loro allegria, mi fanno pensare alle vacanze. La Gare du Nord è fredda, piena di gente indaffarata e mi ricorda la lotta aspra e dura che ognuno di noi combatte per guadagnarsi il pane quotidiano. Del resto, da questa stazione ci si dirige verso la zona delle miniere e delle fabbriche, i treni della periferia non arrivano da villaggi ridenti come all'est e al sud, ma da agglomerati neri e malsani. E in senso contrario, è verso il Belgio - la frontiera più vicina - che cercano di andarsene tutti coloro che fuggono, qualunque sia il motivo».

E infatti, quando Maigret cede alla facilità del «baule sanguinante», teatro, tristissimo, dell'impresa è sempre la Gare du Nord *(Le revolver de Maigret)*.

Ma ci sono anche altre stazioni che Maigret non ama. Per esempio, quella di Bréauté-Benzeville al crocevia delle linee di Havre de Fécamp e d'Etretat. «Un buffet male illuminato, con i muri sporchi e un bancone dove sono in mostra alcuni dolci ammuffiti e dove tre banane e cinque arance tentano disperatamente di formare una piramide. Per andare da un marciapiede all'altro bisogna sguazzare nel fango. E poi che treni! Vagoni vecchissimi, senza locomotiva, dietro ai finestrini qualche sparuto viaggiatore che sembra attendere dal giorno prima. No, non è un treno, è un giocattolo, il gioco mal riuscito di un bambino» *(Maigret et la vieille dame)*.

E non ama neanche la stazione di Poitiers: «A Poitiers i lampioni si accendono d'improvviso non appena il treno entra in stazione... si vedono gli scambi, i binari sembrano più numerosi, infine appaiono i marciapiedi, le porte con i loro familiari cartelli. Si sentiva un alito forte arrivare da quel buco nero che sembrava inghiottire i binari» *(Maigret à l'école)*, né quella di Niort: «Sul marciapiede umido e freddo Maigret chiama un impiegato: «Per Saint-Aubin, per favore?». «Alle 8,17 binario 3». Il treno si ferma. Maigret asciuga il vapore dai finestrini e vede un fabbricato minuscolo, un unico lampione, l'estremità di un marciapiede, un solo impiegato che corre da un capo all'altro del convoglio» *(L'inspecteur Cadavre)*, e neppure quella di Nantes: «Verso Nantes le luci dello scompartimento si erano accese, fuori era tutto buio. C'era una nebbia fitta che rivestiva di un alone i lampioni della stazione. Lo sferragliare dei carrelli scandiva il ritmo dei suoi pensieri» *(Le port des brumes)*.

Ma non sono soltanto le stazioni ad essere così spesso protagoniste nei romanzi di Simenon, anche il treno lo è di frequente. E soprattutto il treno di notte.

Proprio in questo scenario si situa un bellissimo romanzo di Simenon (non un Maigret) in cui il treno notturno rappresenta un concentrato di cupa violenza: «Il criminale ama i treni della notte, indovina in loro qualcosa di strano, di vizioso» *(L'homme qui regardait passer les trains)* e ne *L'aîné des Ferchaux* si afferma: «I treni della notte trasportano solo un'umanità straziante».

Ma l'atmosfera particolare dei treni di notte influenza anche lo stato d'animo di Maigret: «Il commissario è confuso, può darsi si sia assopito un attimo nello scompartimento surriscaldato. Certo, sa di essere in treno, ne sente l'odore caratteristico, quell'odore di fuliggine che si mischia a quello dei vestiti bagnati e sente anche un mormorio di voci nello scompartimento vicino. Si rende d'improvviso conto che lui potrebbe anche essere un Maigret di quindici anni più giovane che ritorna il sabato dal collegio.

Le stesse voci, gli stessi odori e ad ogni fermata gli stessi uomini che si danno da fare intorno al vagone della posta, lo stesso fischio del capostazione» *(Maigret a peur)*.

E questo stato d'animo si ripete anche in altre occasioni: «Nello scompartimento la luce è bassa, le tendine tirate, c'è un calore umidiccio. Il viaggiatore della cuccetta in alto sembra malato, Maigret sonnecchia poi viene svegliato dall'ansimare del suo compagno. La notte è lunga e il vicino sembra piangere, soffiarsi il naso. Il calore aumenta, Maigret si riaddormenta e d'improvviso si sveglia di nuovo. Il suo vicino si alza, si mette le scarpe ed esce dallo scompartimento. Apre la porta che dà sui binari e nel momento che il treno rallenta, salta giù e Maigret fa lo stesso, rotola in basso sulla scarpata inseguendo lo sconosciuto *(Le fou de Bergerac)*.

Ma quelli che il commissario ama davvero sono i viaggi al Sud: «Quando Maigret scende dal treno, gran parte della stazione di Antibes è illuminata da un sole così sfolgorante che le persone che si affrettano sembrano ombre» *(Liberty Bar)*.

In quei treni del Sud Maigret dorme bene, «Dorme e ha piena coscienza di russare. Quando apre gli occhi, vede gli ulivi sulla sponda del Rodano e capisce così di aver superato Avignone» *(Mon ami Maigret)*. Ed è piacevole anche il risveglio: «A Montpellier si sveglia, come sempre quando va al Sud. Montélimar è per lui la frontiera dove comincia la Provenza e non vuole perdere niente dello spettacolo» *(La folle de Maigret)*. Come è piacevole guardare dai finestrini: «Lungo la Marna vede le trattorie di campagna, e all'alba, quando si sveglia il treno è fermo ed egli può osservare con calma uno steccato dipinto di verde e una piccola stazione ricolma di fiori» *(La guinguette à deux sous)*.

Ma leggendo con attenzione le opere di Simenon si scopre che anche quando Maigret non prende il treno, non scende in una stazione, la ferrovia può avere ugualmente importanza per la soluzione del rebus. In *Maigret et son mort*, ad esempio, il fatto che la vittima veda un biglietto di treno con l'indicazione del luogo di arrivo, che poi è il luogo dove una banda di assassini compie i suoi crimini, porta alla soluzione dell'enigma.

Però c'è anche un caso, uno solo, in cui tutta la trama è legata al treno.

Nel racconto intitolato *Jeumont 51 minutes d'arrêt*, l'ambientazione è infatti interamente ferroviaria, compresi gli interrogatori che si svolgono nell'ufficio del capostazione dove «in una di quelle grosse stufe di stazione che inghiottono secchi e secchi di carbone, è acceso un bel fuoco». Il nipote di Maigret, ispettore alla stazione di Jeumont, scopre un cadavere sul treno Varsavia-Berlino-Parigi. «È sempre sul treno 106 che accadono delle storie, del resto si tratta di un treno che lascia Berlino alle 11 di mattina e che arriva a Liegi alle 23,44 (ora in cui la stazione è deserta) e che, infine, si ferma a Erquelinnes all'1,57». E tra il treno e i locali della stazione si dipana l'intero romanzo.

Ma se questi due elementi ricorrono così frequentemente nella narrativa di Simenon, non altrettanto può dirsi dei ferrovieri. I ferrovieri non compaiono praticamente mai nei romanzi di Maigret e, se compaiono, sono figure appena abbozzate, come ha scritto Bernard de Fallois, «I personaggi di Simenon appartengono alla massa di gente che si vede nelle stazioni, quelli che nelle stazioni lavorano si incontrano invece raramente».

Unica eccezione degna di nota, Théodore Doineau, piccolo capostazione della linea Amiens-Calais *(La nègre)* e Louis Maloin, deviatore a Dieppe-Maritime *(L'homme de Loudres)*. Ma sono due eroi che fanno un po' pena, due uomini stritolati dal loro stesso destino.

Simenon insomma trascura i ferrovieri e poi pian piano, andando avanti con gli anni, comincia a trascurare anche i treni. Ormai viaggia sempre meno, il quadro dell'azione è sempre più spesso Parigi. E quando viaggia prende soprattutto l'aereo, addirittura prende l'aereo per andare a La Baule! *(Maigret et l'homme tout seul)*. E se ancora qualche anno prima egli partiva in treno verso Meung-sur-Loire *(La patience de Maigret)*, in seguito Madame Maigret impara a guidare per raggiungere la loro piccola casa di campagna, la casa dove si ritireranno insieme con il sopraggiungere della pensione. E il capitolo treno si chiude così, definitivamente.

Il commissario Maigret in una copertina di Ferenc Pinter disegnata per un Oscar Mondadori.

QUALCHE RISPOSTA A CHI CI SCRIVE

LA SENTENZA COSTITUZIONALE N. 504, LA LEGGE N. 336, LA DELIBERAZIONE N. 54: ALCUNI DEGLI ARGOMENTI TRATTATI PIÙ SPESSO NELLE LETTERE.

di G.B. PELLEGRINI

Questo mese utilizzo lo spazio disponibile, oltre che per rispondere a quesiti individuali, per fare il punto su alcune questioni prospettate da più parti.

Dapprima mi riferisco alle richieste di chiarimenti in ordine alla sentenza costituzionale n. 504 del 1988 formulate dagli amici, *Giuseppe Bozzato* da Padova, *Giovanni Carcioffo* da Modica, *Innocente Mandelli* da Salerno, *Giuseppe Messina* dell'ANLA-FER di Catania e *Carlo Saracco* da Torino. Su tale argomento va innanzitutto ricordato che la citata sentenza costituzionale ha riconosciuto al personale della scuola cessato dall'impiego nel periodo tra l'1 giugno 1977 e l'1 aprile 1979, i nuovi livelli retributivi - comprensivi della valutazione dell'anzianità pregressa in precedenza considerata con il criterio del maturato economico - che il legislatore aveva attribuito a partire dall'1 febbraio 1981 in favore del personale in attività a tale data ed esteso, sempre con la medesima decorrenza ed ai soli fini pensionistici, a quello posto in quiescenza nel corso della vigenza del contratto triennale e precisamente dal 2 aprile 1979 all'1 febbraio 1981.

In sostanza, il personale della scuola, la cui decorrenza della pensione è compresa nel periodo 2 giugno 1977 - 1 aprile 1979, anziché ricadere nell'ambito dell'art. 7 della legge 17 aprile 1985, n. 141, che ha disposto la riliquidazione della pensione con la valutazione dell'anzianità pregressa e dei nuovi stipendi decorrenti dall'1 febbrio 1981, ma con la effettiva corresponsione degli aumenti dall'1 gennaio 1986 (per il 50%) e dall'1 gennaio 1987 (per il restante 50%), ha ottenuto la retrodatazione dell'intera riliquidazione a partire dall'1 febbraio 1981.

Ora, trattandosi di una sentenza costituzionale, ai sensi dell'art. 136 della Costituzione e dell'art. 30 della legge 2 marzo 1953, n. 87, la norma dichiarata incostituzionale (nella specie, l'art. 8 del D.L. 28 marzo 1981, n. 225, come modificato dalla legge 24 luglio 1981, n. 391, concernente i miglioramenti economici del personale della scuola) ha cessato di avere efficacia dal 12 maggio 1988, giorno successivo a quello di pubblicazione della sentenza sulla G.U. Inoltre, per consolidato criterio giurisprudenziale condiviso dalla stessa Corte costituzionale, la dichiarazione di illegittimità costituzionale opera, come suol dirsi, *erga omnes*, ossia anche al di fuori dell'ambito del rapporto processuale in cui è stata invocata ed ottenuta, salvo il limite costituito dagli effetti che la norma incostituzionale abbia irrevocabilmente prodotto nel periodo della sua vigenza, quale è il caso delle situazioni o rapporti divenuti incontrovertibili (cosidetti definiti) per il maturarsi dei termini e dei modi d'impugnazione o perché coperti dal giudicato al momento della pubblicazione della sentenza costituzionale.

Così stando le cose, ci si può chiedere come mai la sentenza abbia potuto trovare la generale applicazione nei riguardi di tutto il personale della scuola collocato a riposo nel periodo 2 giugno 1977 - 1 aprile 1979, anziché essere applicata soltanto a quella parte di detto personale che avesse il ricorso giurisdizionale davanti al T.A.R. pendente alla data di pubblicazione sulla G.U. della sentenza di cui si parla od al quale non fosse stato adottato il provvedimento di riliquidazione in base all'art. 7 della legge n. 141 del 1985.

Può aver condotto alla soluzione più favorevole la considerazione che anche coloro che non avevano proposto il gravame avrebbero potuto rivolgersi all'Amministrazione competente per chiedere il riesame del proprio inquadramento mediante una istanza-diffida a provvedere e poi attivarsi giudizialmente in rapporto al comportamento dell'Amministrazione adita, anche se tale via sarebbe stata lunga e dall'esito incerto per tutte le incognite insite in un procedimento del genere pieno di trabocchetti ed insidie.

Il fatto è che tutta la vicenda presenta degli aspetti particolarissimi determinati, forse, da motivazioni extragiuridiche. Del resto, siffatte sensazioni le ho nettamente percepite conversando informalmente con autorevoli dirigenti del Ministero del tesoro, ove si pensi che la sentenza e la sua applicazione hanno riguardato soltanto il personale della scuola, mentre la norma caducata, e cioé il succitato art. 8 del D.L. n. 255 del 1981, secondo la legge di conversione n. 391 del 1981, si riferisce anche al personale non docente delle università, compresi gli assistenti del ruolo ad esaurimento ed i professori incaricati esterni, il cui triennio contrattuale 1979-81 ha avuto decorrenza dall'1 gennaio anziché dall'1 aprile 1979. Questi ultimi, infatti, sono stati esclusi dal beneficio recato dalla sentenza, dato che essa esplicitamente fa riferimento ai dipendenti della scuola collocati in quiescenzanel periodo tra il 2 giugno 1977 e il 1 aprile 1979.

A questo punto quali sono le prospettive per chi si è venuto a trovare nelle stesse condizioni dei pensionati della scuola? La mia risposta è alquanto pessimistica, sia per le implicazioni d'ordine finanziario implicite in un'estensione generalizzata e sia perché la sentenza - a detta dello stesso Presidente della Corte costituzionale - non è estensibile *tout court* ad altri settori del pubblico impiego, in quanto la Corte si è pronunciata sulla legittimità di una disciplina riguardante esclusivamente il personale della scuola. In proposito, occorre riconoscere che i più coinvolti ad una eventuale estensione del giudicato si dovrebbero considerare quei pensionati che, avendo ottenuto la riliquidazione per l'anzianità pregressa in base all'art. 7 della legge n. 141 del 1985 o all'art. 1 della legge n. 942 del 1986, avevano il rapporto d'impiego direttamente regolato dalla legge n. 312 del 1980, dato che a tale ordinamento la sentenza costituzionale fa continuo richiamo. Per quanto concerne i pensionati delle FS qualche possibilità di aggancio può essere individuato nell'art. 160 di detta legge, il cui contenuto si estende anche ai pensionati ferroviari. Mi risulta che l'ANLAFER di Roma si sta facendo promotrice di un'azione diretta a tale scopo, suggerendo di impugnare alla Corte dei conti il provvedimento di riliquidazione della pensione disposta in forza dell'art. 1 della legge n. 942 del 1986 per invocare la retrodatazione al 1981 del beneficio a termini, appunto, della sentenza n. 504 del 1988 o, in via subordinata, la richiesta di promovimento del giudizio di costituzionalità per violazione del principio di uguaglianza. È evidente che si tratta di un procedimento lungo e dall'esito non scontato per le considerazioni dianzi esposte, che tuttavia potrebbero essere superate se dovessero prevalere le motivazioni extragiuridiche che hanno giocato in favore del personale scolastico.

Da quanto finora rappresentato, mi pare che non ci possa essere spazio per la richiesta avanzata dagli *amici Aldo Baldaro, Carmelo Giustalisi* e *Alfio Grasso*, tutti da Catania, i quali rivendicano l'estensione del beneficio concesso dalla più volte citata sentenza n. 504 del 1988 ai

ferrovieri posti in quiescenza nel periodo 2 luglio 1976 - 1 luglio 1977. Ciò perché la data discriminante indicata dal giudice costituzionale è costituita da quella di transizione dall'ordinamento gerarchico a quello attuale strutturato sulla base di categorie e profili professionali, che, nel settore delle FS, è quella dell'1 luglio 1977, data degli effetti giuridici della legge 6 febbraio 1979, n. 42.

Altra questione posta da alcuni amici (*Amalfi Cesti* da Ancona, *Settimio Marra* da Palermo, *Luigi Muratti* da Roma, *Enrico Pratalongo* da Genova, *Emilio Presutto* da Battipaglia e *Giovanni Rossi* da Monza) riguarda l'applicazione dell'art. 1 della legge n. 336 del 1970, con riferimento alla deliberazione n. 1931 del 14 aprile 1988 adottata dalla Sezione del controllo della Corte dei conti, di cui alcuni periodici si sono occupati, peraltro, senza approfondire il problema e travisando in parte il contenuto della deliberazione, come appresso si dirà. Pertanto, per una maggiore comprensione del problema, ritengo utile precisarne i termini. È noto che ai dipendenti pubblici ex combattenti ed assimilati (partigiani, mutilati ed invalidi di guerra, vittime civili di guerra, orfani e vedove di guerra, profughi per l'applicazione del trattato di pace e categorie equiparate a questi ultimi) l'art. 1 succitato concede un'anzianità, cosiddetta convenzionale ed aggiuntiva, di due anni rispetto a quella posseduta dall'interessato; se più favorevole attribuisce l'anzianità derivante dal computo delle campagne di guerra e in aggiunta dei periodi trascorsi in prigionia, in internamento, per ricovero in luoghi di cura e in licenza di convalescenza per ferite o infermità contratte presso reparti combattenti o in prigionia di guerra o in internamento, sempre che tali periodi aggiuntivi non risultino inclusi negli anni corrispondenti alle campagne riconosciute. Invero, il testo letterale dell'art. 1 nella sua chiara formulazione (i dipendenti possono chiedere *una sola volta* nella carriera di appartenenza la valutazione...) ha indotto a ritenere che si tratti di un beneficio eccezionale conferibile una sola volta e non più ripetibile; beneficio, quindi, da utilizzarsi nel grado o nella qualifica nei quali è richiesto e destinato ad esurire totalmente i suoi difetti. Ora, è intervenuta la citata deliberazione della Corte dei conti, la quale non ha affermato che « lo scatto di stipendio previsto dall'art. 1 della legge n. 336 del 1970 in favore degli ex combattenti va conservato in ogni qualifica che sia conseguita posteriormente a quella di prima attribuzione, ivi compresa la qualifica di pensionamento anche se, in tale occasione, si sia goduto, come stabilito dalla predetta legge, della qualifica superiore o di tre scatti», così come è riportato nelle pagine delle riviste trasmesse con le lettere pervenute in redazione.

Invero, con la deliberazione in discorso, la Corte dei conti si è allineata alla giurisprudenza sostenuta dalla giustizia amministrativa (T.A.R. e Consiglio di Stato), secondo la quale, in sede di ricostruzione economica disposta da leggi a carattere generale, nella anzianità effettiva vanno computati, nella qualifica o grado in cui sono stati attribuiti, anche i periodi connessi alla concessione dei benefici combattentistici ottenuti in forza dell'art. 1 della legge n. 336 del 1970. In sostanza, in base a tale interpretazione, il beneficio anzidetto non consiste solo nella semplice anticipazione dell'aumento di stipendio in corso di maturazione, bensì comporta la valutazione di un periodo di tempo, che va ad inserirsi nella carriera del dipendente, come anzianità di servizio.

Ora, è bene ricrdare che in sede di computo dell'anzianità pregressa le disposizioni applicative adottate in materia dalla P.A. hanno stabilito che fra le anzianità convenzionali da non valutare, ai detti fini, deve essere compresa anche quella conferita ai sensi del più volte citato art. 1 della legge 336.

Così stando le cose ci si chiede quali potrebbero essere i rimedi esperibili. Limitandomi a considerare le posizioni del personale a riposo, cui questa rubrica è essenzialmente diretta, si possono verificare le due seguenti ipotesi: a) se dopo l'applicazione dell'art. 4 della legge 1 luglio 1982, n. 426 (personale non dirigente) e dell'art. 2 del D.L. 27 settembre 1982, n. 681, convertito nella legge 20 novembre 1982, n. 869 (personale dirigente) il dipendente ha proseguito nella sua carriera, qualora l'ulteriore trattamento economico conseguito alla data di cessazione dell'attività sia stato negativamente influenzato dalla mancata valutazione dell'anzianità convenzionale in discorso, è evidente che si verte in questione inerente alla carriera; in tale ipotesi, quindi, non è consentito impugnare il provvedimento di quiescenza alla Corte dei conti, in quanto detto Organo è fermo nel sostenere che in sede di ricorso per la pensione non è possibile sollevare questioni relative al rapporto d'impiego; naturalmente, ove non fossero trascorsi i termini, l'interessato potrebbe adire il giudice del rapporto di attività; b) Il dipendente, invece, che abbia ottenuto la riliquidazione del trattamento di quiescenza per la valutazione nella base pensionabile, come prima volta, dell'anzianità pregressa, potrebbe proporre gravame alla terza Sezione giurisdizionale della Corte dei conti per invocare la computabilità dell'anzianità convenzionale già concessa in base all'art. 1 della legge n. 336 del 1970, che non è stata inclusa nel calcolo dell'anzianità pregressa complessiva; ciò sarebbe possibile, dato che la predetta anzianità è stata valutata esclusivamente ai fini pensionistici senza alcun riflesso sul trattamento di attività. Prima, però, dovrebbe essere verificato se il computo dei due anni (o del periodo superiore) conduca ad uno stipendio terminale più favorevole di quello concesso, perché, in caso contrario, il ricorso potrebbe concludersi con una dichiarazione di mancanza di interesse.

Ciò posto, si rende inutile inviare all'Ente FS domande intese ad ottenere l'importo di uno scatto di stipendio con riferimento alla riportata deliberazione dela Corte dei conti, secondo il modello e l'invito contenuti nelle pagine delle riviste qui trasmesse, stante che le domande stesse non condurrebbero ad alcun effetto positivo. Ma vi è di più, allo stato delle cose, si rende perfino superfluo esperire, ove possibile, la via giurisdizionale, nella considerazione che il Governo ha presentato in Parlamento il disegno di legge concernente disposizioni urgenti in materia di pubblico impiego - già approvato dal Senato ed ora all'esame della Camera - in cui un articolo è direttamente correlato alla questione in argomento, non sol o prevedendo esplicitamente la non computabilità dell'anzianità concessa dall'art. 1 della legge n. 336 del 1970 in sede di successive ricostruzioni economiche disposte con carattere di generalità, ma anche il riassorbimento degli eventuali maggiori trattamenti che, nel frattempo, fossero stati ottenuti mediante interpretazioni difformi da quella del legislatore.

Confermo agli amici *Elio Berardi* da Pescara e *Damiano Chiapperini* da Torino che i loro trattamenti di quiescenza sono stati regolarizzati in via definitiva, il primo, per la valutazione del servizio pre-ruolo che ha elevato la durata utile complessiva da 35 a 37 anni ed il secondo, per la determinazione della base pensionabile con lo stipendio finale attribuito in base alla completa attuazione della deliberazione n. 54 del 19 marzo 1986, così come i relativi ruoli di variazione sono stati trasmessi alle competenti Direzioni provinciali del tesoro, rispettivamente, in data 6 ottobre 1988 e 23 giugno s.a.; consegue che se ancora gli interessati non avessero ottenuto l'aggiornamento del rateo di pensione, unitamente agli arretrati maturati, ogni sollecitazione va rivolta alle Direzioni menzionate.

BREDA NEL MONDO. IL FUTURO OGGI.

In Italia, come nel mondo, Breda significa andare avanti per anticipare i tempi. Breda vuol dire un secolo di esperienza nell'individuare, progettare e offrire il sistema di trasporto più razionale e completo, capace di rispondere anche alle esigenze più sofisticate: l'innovazione come cultura è l'impegno della Breda.

Tecnologie d'avanguardia e soluzioni per l'oggi che anticipano già il domani.

Mezzi silenziosi, non inquinanti, sicuri, comodi e veloci come l'ETR 500, il treno da 300 km orari, i Dual Bus di Seattle, la metropolitana di Washington e quella di superficie di Cleveland, i Bredabus in Italia.

Cinque sono le aziende costruttrici di materiale rotabile del Gruppo Ferroviario Breda: Breda Costruzioni Ferroviarie a Pistoia, Sofer a Napoli, Omeca a Reggio Calabria, Ferrosud a Matera, Imesi a Palermo. Cinque aziende, un solo Gruppo.

GRUPPO FERROVIARIO BREDA

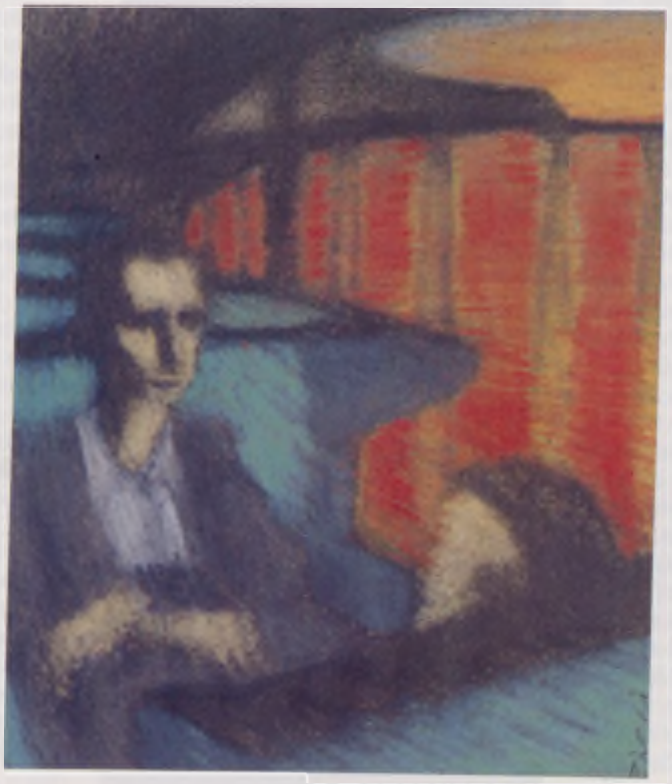
GRUPPO EFIM

BREDA AVIOFER BREDA

Eppur si viaggia

di PATRIZIA CHIODI
L'illustrazione è di Stefano Ricci

La velocizzazione e la moltiplicazione dei mezzi di trasporto hanno contribuito ad elaborare un nuovo concetto di viaggio. Lo spostamento, una volta, si articolava in tre momenti fondamentali: la partenza, il viaggio vero e proprio e l'arrivo. Adesso con i treni ad alta velocità e gli aerei supersonici i momenti si sono ridotti a due: partenza e arrivo. I mezzi di trasporto, in incessante concorrenza tra loro, tendono sempre più all'azzeramento del tempo di percorrenza. Quando non è possibile ridurlo ulteriormente si cerca di mutarlo in qualcosa di diverso, in un tempo vivo, non dedicato all'assoluto relax, con ambienti attrezzati per poter proseguire la propria attività lavorativa, con telefoni, computer, sale riunioni e via dicendo.



Eppure non è lontano il tempo in cui al concetto di viaggio si associava quello di momento di distrazione e di distensione. L'immagine del passeggero che sale in treno con il libro sottobraccio, agognando il momento per poterlo gustare comodamente seduto, non perdendo mai di vista gli scenari che si alternano dal finestrino dello scompartimento, sembra appartenere al passato. Così come il cumulo di riviste che si era soliti portare in treno fino a qualche anno fa. Almeno tre, per non correre il rischio di rimanere senza più niente da leggere e quindi niente con cui distrarsi.

Con i tempi di percorrenza odierni una rivista basta e avanza. Probabilmente anche il lettore più assorto non riuscirebbe a finirla. Per uno spostamento medio, il giornale quotidiano sembra più che sufficiente. Sempre se si ha il tempo di leggere e non si è costretti a tirar fuori dalla borsa le carte di lavoro. L'ingresso così imponente dell'aereo e della velocità nell'ambito del sistema trasporti è stato davvero l'evento rivoluzionario degli ultimi anni.

Evento che ha caratterizzato il concetto del «viaggio-non viaggio» e che ha modificato l'atteggiamento del viaggiatore così come la sua fisionomia.

A parte il tipo di bagaglio, sempre più ridotto nelle sue proporzioni, basta considerare l'abbigliamento del viaggiatore d'oggi per tastare il mutamento. Esisteva un tempo l'abito da viaggio. Da parte dei signori come delle signore veniva scelta una «mise» piuttosto comoda, non estremamente lussuosa, adeguata allo spirito di adattamento che uno spostamento comportava.

Adesso si viaggia pronti per l'arrivo. Sia per una colazione d'affari che per un viaggio alle Hawai l'abbigliamento è determinato dal luogo e dalle circostanze che ci aspettano all'arrivo. Fanno eccezione naturalmente i giovanissimi, che, nel loro look massificato, hanno scelto la comodità per ogni occasione, alieni da ogni forma di eleganza.

La velocità ha determinato un accorciamento delle distanze e di conseguenza gli spostamenti per lavoro sono diventati sempre più frequenti.

Attività come quelle manageriali, molto diffuse recentemente, le libere professioni, ogni tipo di lavoro con responsabilità dirigenziali, presuppongono una enorme disponibilità allo spostamento. Va da sé che in questi casi il viaggio diviene inevitabilmente una prosecuzione del lavoro stesso. La concorrenza del treno come mezzo di trasporto alternativo all'aereo deve tener conto di queste nuove esigenze: si cerca di offrire gli stessi tempi di percorrenza complessivi, servizi molto simili se non superiori per comfort, tariffe per quanto possibile competitive.

Accanto al «viaggio di lavoro» esiste ancora, e fortunatamente, chi si sposta per diletto, insomma chi viaggia per andare in vacanza o per visitare un posto nuovo, comunque non assillato da appuntamenti e impegni presi in precedenza.

Anche in questo caso, però, il vecchio concetto di viaggio come percorso rilassante, da compiere in genere in compagnia, scoprendo nuovi panorami e con la possibilità di fermarsi via via che si è attratti da qualcosa di interessante, è scomparso o quasi.

In linea di massima oggi si parte con itinerari già rigidamente programmati. Il viaggio auto-gestito è una condizione sempre più rara. Le soste sono possibili solo se previste. Ecco perché si richiedono tempi di percorrenza sempre più brevi anche nei viaggi-vacanza. Importante più che viaggiare è ancora una volta: arrivare. Ci si muove in genere con tutto stabilito almeno due, tre settimane prima, a tavolino. Altrimenti la fantasia assopita dell'uomo contemporaneo sarebbe costretta ad attivarsi, cosa molto fastidiosa in un'epoca in cui si è tutti programmati, nei gusti, nelle scelte, nelle abitudini. Siamo tutti incanalati in fasce comportamentali per ceto e per età. Messaggi mirati dei media guidano le nostre azioni. Praticamente non si sceglie più, si è scelti. Perché pensare ad un tipo di vacanza ideale, ad un itinerario particolare? C'è qualcuno che lo ha già pensato per noi e meglio di noi. Gli anni '80 tra le tante altre cose, verranno ricordati come gli anni dei tour-operator. C'è stato un vero boom di questa attività tuttora in continua ascesa.

Ogni giornale specializzato, e sono tanti, come molte agenzie di viaggio, dispongono di un personale che viaggia, sperimenta alberghi, adotta mezzi di trasporto, conferisce importanza a luoghi fino a quel momento irrilevanti, poi torna e lo racconta. Il viaggiatore, ormai consumatore, apre le riviste specializzate, è suggestionato da incantevoli foto, legge il racconto dettagliato con tanto di listino prezzi a piè pagina, e decide se comprare o no il prodotto. La vacanza in alcuni casi, potrebbe anche mutarsi nell'assolvimento di un impegno, più che un momento di distensione.

Una lunga lista da spuntare con molte cose da fare. E alla fine segnare vicino alle varie voci: vero, falso, così, così. In tanta programmazione risulta naturale che il ruolo del viaggio come momento di scoperta o il ruolo del mezzo di trasporto sia divenuto irrisorio. Si parte solo per arrivare. Il come ha sempre meno importanza. Importante è che si tratti di un modo veloce e privo di disagi. Importante è che non ci siano ritardi.

GIANFRANCO GIOVAGNOLI/FOTOTECA FS

CONVEGNO LUISS: «LE FERROVIE E LA CEE»

Diagnosi realistica, prognosi infausta e una drastica terapia: potenziare in modo massiccio le ferrovie nazionali. Per non giungere impreparati all'appuntamento europeo del '93.

Un grido di dolore, allarmato e unanime, sullo stato del sistema dei trasporti in Italia e un appello per un forte e rapido sviluppo del mezzo ferroviario. In termini medici: diagnosi, congestione di strade e cieli e carenza della rotaia; prognosi, infausta da qui al 2000 - paralisi del sistema, con gravissime conseguenze economiche, sociali e soprattutto ambientali - se non si interviene d'urgenza con una terapia drastica, rappresentata da un massiccio potenziamento del vettore ferroviario, per i passeggeri e, ancor più, per le merci.

Queste, in sintesi, le indicazioni emerse dal convegno «L'ammodernamento delle Ferrovie italiane nell'Europa comunitaria», svoltosi a Roma il 25 gennaio su iniziativa dell'università LUISS e del quotidiano «Il Sole-24 Ore». I diversi relatori hanno concordato che, se si vuole evitare il collasso e giungere non troppo impreparati all'appuntamento europeo del 1993, è esigenza vitale spostare quote di traffico dalla gomma al ferro, sviluppare l'intermodalità e l'integrazione tra i diversi mezzi.

Il presidente della commissione Ambiente e territorio della Camera, on. Giuseppe Botta, ha affermato che senza un'efficace sistema dei trasporti non vi potrà essere una reale integrazione comunitaria, e che l'Italia rischia l'emarginazione. Per recuperare il «ritardo storico» rispetto alla strada, le Ferrovie devono anzitutto dotarsi di due assi strategici AV, nord-sud (fino a Reggio Calabria) ed est-ovest (Trieste-Torino, con proiezione verso la Francia).

Di «attenzione-disattenzione» dello Stato per il sistema ferroviario ha parlato l'Ing. Ercole Incalza, segretario del Piano Generale Trasporti, secondo il quale il potenziamento della rotaia si impone per motivi di risparmio energetico, protezione dell'ambiente, sicurezza, congestione delle vie terrestri ed aeree. A questo proposito l'on. Giuseppe Zamberletti ha ricordato che la crisi della mobilità «brucia» il 2% del prodotto interno lordo.

L'esperienza francese del TGV è stata illustrata da Michel Walrave, direttore generale aggiunto della SNCF, che ne ha sottolineato il successo tecnico e commerciale (redditività del 15%) ed esposto i progetti in fase di realizzazione. Egli ha auspicato una maggiore integrazione e cooperazione ferroviaria in Europa (tra Italia e Francia in particolare), e ha avuto parole di elogio per il Pendolino e le capacità tecniche delle Ferrovie italiane.

Il prof. Antonio Tamburrino ha tracciato il quadro dei possibili «scenari di sviluppo» alla fine del secolo, mentre il prof. Lucio Bianco, direttore del Progetto finalizzato Trasporti del CNR, ha fatto un'analisi storica comparata dell'affermarsi dei diversi sistemi.

La possibilità di un totale finanziamento privato per grandi opere ferroviarie è stata menzionata, e caldeggiata, da Nicolas Gorodiche, direttore commerciale di Eurotunnel, il quale ha fatto il punto sullo stato del progetto della galleria sotto la Manica. Il tema dell'apporto di capitale privato è stato altresì affrontato, in una cornice normativa, dal prof. Fabio Merusi, che ha distinto tra finanziamento, costruzione, proprietà e gestione.

Il Direttore Generale dell'Ente FS, Dott. Giovanni De Chiara, ha sottolineato che il treno è il mezzo più economico e meno inquinante, da sviluppare e integrare con gli altri vettori in un sistema efficiente, efficace ed economico. De Chiara ha insistito tra l'altro sul ruolo delle ferrovie nei collegamenti metropolitani e suburbani (160 Km di linee saranno disponibili nell'area romana) e sull'esigenza di incrementare e accelerare il traffico merci.

A conclusione dei lavori, il Ministro dei Trasporti Carlo Bernini, riferendosi al parere favorevole al piano di ristrutturazione delle FS espresso poche ore prima dalla Camera, ha detto che tale piano e la riforma dell' Ente sono indispensabili per uscire dall'emergenza, e che la soluzione del problema ferroviario è il cardine per la soluzione del problema dell'intero sistema dei trasporti. Ma il problema ferroviario, oltre che economico, è politico, sociale e occupazionale, e nella sua complessità - come pure in rapporto e integrazione con gli altri modi - va affrontato. Quanto al contributo dei privati (che «ci sono sempre stati», avendo realizzato infrastrutture e mezzi), Bernini ha sostenuto che si potranno studiare forme nuove di collaborazione, anche con banche, assicurazioni e con il mercato finanziario internazionale; ma che è irrinunciabile la distinzione tra gestione, manageriale e autonoma, e scelte strategiche che dovranno restare saldamente in mano pubblica.

Ha completato il convegno una tavola rotonda tra parlamentari (i senatori Francesco Forte e Maurizio Pagani, e i deputati Mauro Dutto e Giuseppe Facchetti) sulla partecipazione dei privati all'ammodernamento della rete e il Progetto AV.

Guido Di Giammatteo

VIAGGIARE IN LOMBARDIA CON UNA VIDEO-GUIDA

«I» COME INFORMAZIONE

Da lontano sembrano le colonnine dei distributori di benzina degli anni 60 pur contraddistinte da un vivacissimo colore verde, «quello della Regione Lombardia» per intenderci e che campeggia nel gonfalone regionale assieme alla bianca rosa camuna. Invece sono le nuove colonnine informatiche per l'informazione su tutto quanto attiene il servizio di pubblico trasporto nella regione e sui principali 200 centri d'arte e di notevole importanza economica, turistica ed ambientale disseminati nelle nove province del territorio regionale lombardo.

Sono state recentemente presentate ai mass media e il programma, in corso di esecuzione, prevede l'installazione di una cinquantina di queste «colonnine» nelle stazioni delle ferrovie Nord Milano, presso le sedi delle Aziende di promozione turistica della Lombardia e nei tre aeroporti: Malpensa, Linate e Orio al Serio.

Se verranno sistemate altre colonnine oltre a quelle previste nel primo lotto, anche le stazioni FS potrebbero essere interessate dall'esperimento innovativo. Le colonnine sono sormontate da un grosso pallone ed il richiamo ai prossimi mondiali di calcio è evidente, ma il pallone, o l'oggetto che lo sostituirà, dovrà sempre richiamare il puntino della «i» come informazione appunto.

La nuova macchina dell'informazione è molto semplice da usare, «parla» 4 lingue: francese, inglese e tedesco oltre all'italiano e dialoga con l'utente mediante una serie di indicazioni di facile accessibilità. Basta digitare le varie richieste e seguire le istruzioni che appaiono in video.

È possibile ottenere una notevole quantità di notizie: dai percorsi più o meno brevi ai diversi vettori e per ogni tragitto viene fornita una gamma di possibilità: per esempio da Sondrio a Mantova si può andare solo con il treno e l'autobus e perché no, effettuando parte del tragitto con i servizi lacuali del lago di Como e del lago di Garda. Ovviamente queste macchine sono collocate in luoghi aperti al pubblico ma in ambienti protetti dalle intemperie e dal fenomeno del vandalismo. Oltre alle informazioni relative ai trasporti c'è anche la possibilità di sapere notizie a carattere turistico sulla storia, sull'arte, sulle caratteristiche di diverse località. Le colonnine informatiche (comunque sono alte come i giocatori di pallacanestro) sono l'ultima iniziativa predisposta dalla Regione Lombardia tramite l'assessorato ai Trasporti.

Sono stati pubblicati e sono distribuiti gratuitamente anche tre volumetti con gli orari dei servizi di pubblico trasporto, con particolare riguardo ai treni delle Ferrovie dello Stato. Una «collana» editoriale organica: «Area di Milano», «Area della Lombardia Nord» e «Area della Lombardia Sud». «Area di Milano» comprende gli orari dei servizi di pubblico trasporto nel bacino della grande Milano, praticamente 30/35 chilometri di estensione nelle quattro direzioni geografiche con baricentro in piazza del Duomo. L'area Nord raggruppa gli orari interessanti i bacini di Bergamo, di Brescia, di Lecco, di Como, di Sondrio e di Varese, tutto il resto si legge in «Lombardia area sud».

Le tre pubblicazioni sostituiscono i singoli volumetti relativi ad un solo bacino di traffico. Insomma con il 1990 viaggiare in Lombardia con i mezzi pubblici dovrebbe essere più facile e per tanti aspetti più bello.

G.B. Rodolfi

INIZIATIVA COMMERCIALE NEL CENTRO-SUD

A CASSINO UNA NUOVA FILIALE MERCI

È stata recentemente inaugurata a Cassino, alla presenza del Direttore Compartimentale di Roma Ianiello, del Capo Ufficio Promozione e Vendita del Compartimento di Roma Baeri, del sindaco di Cassino e di numerose autorità, la nuova Filiale merci di Cassino. Si tratta di una realizzazione di particolare importanza perché la Filiale copre un territorio molto vasto e orientato su tre direttrici di notevole potenzialità commerciale. La prima è la direttrice che da Roma si dirige verso Sulmona, la seconda va da Roma verso Cassino e la terza segue la dorsale che va da Roma a Pomezia, fino all'inizio del Compartimento di Napoli. Tre direttrici e prodotti molto diversi, a Pomezia infatti ci si occupa prevalentemente di ortofrutticoli e di legname, invece nella zona di Cassino c'è molto acciaio, lamiere, automobili, detersivi, carta e nella zona di Sulmona ci sono soprattutto legname e prodotti industriali.

La Filiale di Cassino è oggi quella che produce di più come merci nel territorio di competenza del Compartimento di Roma, produce infatti il 5% del traffico merci nazionale.

E proprio prendendo spunto dall'inaugurazione di Cassino, VdR, nel prossimo numero, dedicherà alle Filiali merci un ampio servizio.

M.D.C.

DOPOLAVORO FERROVIARIO RIMINI

Soggiorni al mare

estate 1990

A prezzi convenienti un sereno e lieto soggiorno presso ottimi Alberghi della costa Adriatica di Romagna nelle zone di:

CESENATICO - BELLARIA - IGEA MARINA - VISERBA - RIMINI - MIRAMARE
RICCIONE - MISANO A. - CATTOLICA - GABICCE MARE

Inserto dettagliato sul prossimo numero

IL TRENO IN VAL PUSTERIA

Prende il nome di Val Pusteria l'ampio solco che, attraverso la sella di Dobbiaco, conduce dal rio di Pusteria alla piana di Lienz. In realtà, si tratta di due vallate: una, bagnata dal fiume Rienza, scende verso Ovest, l'altra, percorsa dal fiume Drava, verso Est. L'appena percettibile sella di Dobbiaco costituisce lo spartiacque fra i bacini del mare Adriatico e del mar Nero. Le due valli portano però, ed è cosa abbastanza singolare, lo stesso nome quasi a voler indicare il medesimo ambiente, lo stesso caratteristico paesaggio.
Singolare è anche la storia della Pusteria e delle sue genti. Un lungo cammino visualizzato dalle vestigia di stazioni stradali romane, di castelli abbarbicati sui luoghi più impensabili, di squisite opere d'arte romanica, gotica e barocca, di chiese, cappelle, tabernacoli, antiche case di legno, palazzetti e dimore patrizie e rurali.
Un mondo dove convivono in delicato equilibrio due realtà: quella germanica e quella latina. Un mondo laborioso che grazie alle culture specializzate, all'allevamento del bestiame, e soprattutto grazie al turismo, può oggi godere di un certo benessere. Un benessere a cui ha senz'altro contribuito, nella seconda metà del XIX secolo, la costruzione delle prime linee ferroviarie, che portò un impulso decisivo ai traffici e all'economia delle zone attraversate. In quegli anni fu decisa anche la costruzione di una linea lungo la valle della Drava e la Pusteria. Il 20 novembre 1871 la prima vaporiera corse sferragliando tra i boschi e i prati della valle, facilitando le comunicazioni e soprattutto aprendo le porte al fenomeno del turismo moderno.
Oggi, la ferrovia della Val Pusteria è stata completamente rinnovata e questo libro, interessante e documentatissimo, dimostra quanta importanza ha avuto e ancora ha il treno nello sviluppo economico e sociale dei territori che attraversa.

M.D.C.

Francesco Pozzato,
Il treno in Pusteria,
lire 35.000.

Per acquistare il libro, per i ferrovieri al prezzo speciale di lire 25.000, rivolgersi a: *Dopolavoro ferroviario - via Crispi 38 - 39100 Bolzano - Tel. 933/822/401.*

ANCONA

PENSIONAMENTI - Auguri vivissimi di buona pensione ai colleghi: Francesco Rionni, Segretario Sup. del Reparto ML/3 di Foligno; Alfredo Simonetti, Capo Stazione di Fabriano; Otello Tobaldi, Macchinista del D.L. di Fabriano; Mario Ragnetti, Aiuto Macchinista del D.L. di Ancona; Giovanni Rossini, Conduttore del D.P.V. di Fabriano; Dino Pieralisi, Ass.te Viaggiante del D.P.V. di Ancona; Vittorio Smeraldini, Manovratore di Pescara; Riccardo Andreoni, Macchinista del D.L. di Ancona; Carlo Mariotti, Conduttore del D.P.V. di Ancona; Bruno Gentili, Ausiliario del D.L. di Ancona; Giuseppe Girotti, Ausiliario di Stazione dell'Ufficio Organizzazione; Mario Fioretti, Operaio Qual.to della Zona I.E./31.2.T.E. di Jesi; Giuseppe Coricelli, Operaio Qualificato del 22° Tronco Lavori di Spoleto.
LUTTI - È venuta a mancare prematuramente Anna Maria, moglie del C.P.V. Sup. Rivaldo Ferri del D.P.V. di Pescara.
Profonde condoglianze che estendiamo alla famiglia dell'Operaio Qualificato del 31° Tronco Lavori di Macerata, improvvisamente scomparso all'età di 49 anni. Profondi condoglianze anche alla famiglia del Macchinista Primo Stroppa deceduto in attività di servizio e alla famiglia dell'Aiuto Macchinista Giuseppe Cascia, anche lui deceduto in attività di servizio.

BARI

LAUREE - Felicita Iacobone, figlia del Capo Rep. P.9 dell'Ufficio Produzione, si è brillantemente laureata in Lettere con 110 e lode. Cataldo Menduni, figlio del C. Tec. Sup. Leonardo si è laureato in Architettura con il massimo dei voti. Ad entrambi congratulazioni
AVVISI - Si è svolta a Brindisi la premiazione di 20 ferrovieri del Compartimento di Bari facenti parte del già noto gruppo Aziendale Ferrovieri affiliato all'AVIS. Complimenti.
COMMIATI - Sono stati collocati a riposo il Capo Treno Luigi Del Gaudio del D.P.V. di Taranto , il Cond. Angelo Panniello del D.P.V. di Foggia, il Capo Treno Aldo Muci del D.P.V. di Lecce e Arnaldo Spadaro Capo Gest. della Biglietteria di Bari Centrale. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

NAPOLI

NASCITE - Rosalia è nata alla sig.ra Nicoletta Tulino, Andrea è nato alla sig.ra Paola Ricciardi ed Ottavia è nata alla sig.ra Rossella Molle, rispettivamente mogli dei Segr. Tec. Giacomo Tulino, Paolo Bonetti e del Capo Tecnico Vincenzo Muzii, tutti della 4ª Unità per Progetti Speciali. Auguri vivissimi
LAUREE - Loredana D'Angelo, figlia del C.S. Sovr. della Dirigenza Centrale di Napoli Raffaele, si è laureata con 110 e lode in Disciplina delle Arti, Musica e Spettacolo presso l'Università di Bologna; Angelo Cucciniello, figlio dell'Applicato dell'U.C.E. di Napoli Enrico, si è laureato pure con 110 in Medicina e Chirurgia. Rallegramenti.
COMMIATI - Hanno lasciato l'Ente per raggiunti limiti di età e di servizio il Tecnico del D.L. di Napoli C. Flegrei Gerardo Feleppa; il Rev. Sup. I cl. Carlo Guadagno, dell'Ufficio Produzione; il C. Dep. Sup. Generoso Pepe, della D.C. di Napoli C/le; il C.S. Sup. Angelo Parrella, della stazione di Benevento; il Tecnico Mario Ianella, dell'U.C.M.; il Capo Tecnico Giovanbattista Vicedomini, del Rep. S.E. di Napoli C/le; l'Ass.te di Stazione Vito Carleo, della stazione di Petina; il Commesso Anna Russo, dell'Ufficio Organizzazione; il Tecnico Ciro Irollo, dell'Officina G.R. di S. Maria La Bruna; l'Op. Qual. Pasquale Guadagnuolo, del 12° Tronco Lavori di Vairano; l'Ausiliario Antonio Marfella, dell'U.C.E. e il Gestore Capo r.e. Felice Vassallo della stazione di Montesano. A tutti auguriamo lunga e serena quiescenza.
DECESSI - È improvvisamente venuto a mancare il padre del Segr. Sup. dell'Ufficio Organizzazione Silvestro De Feo. Sentite condoglianze.

ROMA DIPARTIMENTI

GIOVANNI GRECO, figlio di Saverio ex Segr. Sup. di I cl. del Servizio Personale, si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia presso l'Università Cattolica di Roma. Congratulazioni e auguri.
PROFONDE CONDOGLIANZE a Demetrio Mafrica, Applicato del Dipartimento Organizzazione, per la perdita della madre.

TRIESTE

COMMIATI - Hanno lasciato il servizio: Duilio Bossi, Autista della Rimessa Compartimentale; Fabio Delise, Operaio Qualificato, al Centro Corrispondenza Comp.le;

UN DON CARLO VICINO AI FERROVIERI

In Tuttarete molto spesso ospitiamo notizie sulle lauree, le specializzazioni, i risultati scolastici dei figli dei ferrovieri. Anche questa volta parleremo dei risultati conseguiti da un figlio di ferroviere, per l'esattezza del Capo Stazione Sovrintendente Titolare di Ferrara, Pietro Gavanelli. Suo figlio Paolo è baritono e sta ottenendo grandi successi nelle maggiori istituzioni liriche europee.
Paolo Gavanelli, che ha un repertorio di oltre trenta opere, ha già cantato, tra l'altro, al Rossini Opera Festival di Pesaro, alla Fenice di Venezia e al Teatro dell'Opera di Roma, anche come protagonista del *Falstaff* di Verdi. Tra gli impegni futuri, l'*Andrea Chenier* al Teatro di Stato di Stoccarda, poi il Comunale di Bologna, La Scala di Milano dove canterà *Boheme* e *Rigoletto*, *Madama Butterfly* e *Traviata*. In una delle più prestigiose sedi musicali, il Festival di Salisburgo 1990, Gavanelli sarà Jago nell'*Otello* di Verdi.

Paolo Gavanelli in costume di scena per interpretare Don Carlo nell'*Ernani*.

Carla Manente, Segr. Sup. all'Uff. Produzione Compart.le; Antonio Stefanucci Tecnico, Zona 11.2 di Villa Opicina; Nino De Angelis, Deviatore, a TS Campo Marzio; Livio Visintin, Manovratore a TS Campo Marzio. A Udine: Angelo Casolino, Manovratore; Meris Martincig. Assistente di St.; Giulietta Morandini, Guardiano; Alberto di Giusto, Ausiliario presso quel D.L.;Paolo Oretti, Assistente di St. a Monfalcone; Cecilia Parinello, Commesso, a Gorizia; Gianni Piccotto, Operaio Qualificato, Luigi Serafini, Operaio Qualificato, entrambi al 6° Tr. di Portogruaro; Mario Della Bianca, Guardiano a Muzzana; Nidia Mattioz, Ausiliario di St. a Maniago. A Pontebba: Giuseppe Di Bernardo, Applicato; Stefano Nonino, Manovratore; e Diana Lepore, Ausiliario di Stazione.
Inoltre, Giorgio Cosimi, Capo Settore Uffici alla Segreteria Particolare del Direttore Comp.le; Marino Denicoloi, Capo Pers. Viagg.te del D.P.V. di Trieste C.le; Claudio Russian, Capo Treno del D.P.V. di Trieste C. Marzio; Luigi Lauri, Ass.te di Magazzino presso la Sq. Rialzo di Trieste C.le; Claudio Rippa, Deviatore Capo a Villa Opicina; Vinicio Momi, Manovratore a Prosecco. Negli impianti di Udine: Maria Scinnimanco, Ausiliario di Stazione; al D.P.V. Loris Baldissera, Conduttore; al D.L. Elio Bulfoni, Macchinista, e Aristide Cecotti, Ausiliario; alla Sq. Rialzo Riccardo Galluzzo, Capo Tecn. Sup. A tutti i nostri auguri che estendiamo a Eufemia Blaschich, Ausiliario Sq. Rialzo di Trieste C.le; Umberto Oliosi, Tecnico a Monfalcone; Sergio Camera, Tecnico, ed Enrico Cecon, Operaio Qualificato, della Sq. Rialzo di Udine; Giuseppe Bullon, Deviatore di Udine e Livio Corti, Operaio Qualificato della SSE gruppo di Udine.

LUTTI - Ci ha lasciato a soli 41 anni d'età Giuliano Delise, Operaio Qualificato presso l'Uff. Organizzazione - Scuola Professionale. Esprimiamo il profondo cordoglio degli amici e colleghi alla famiglia ed in particolare al papà Adalgerio, Operaio Qualificato ar. al D.L. di Trieste C.le. Condoglianze anche alla famiglia di Germano Rusconi, Ausiliario già in servizio presso l'Ufficio Organizzazione. Sono venuti a mancare anche Silvano Mesaglio, Manovratore di Udine, e Silvano Baron, Operaio Qualificato del 12° Tr. di Pontebba. A Maurizio Cucit, Ausiliario presso l'Uff. Amministrazione, è deceduto il padre; a Mario Striolo, Tecnico della Zona 12.3 S. Giorgio di Nogaro, è mancata la moglie. Ai colleghi e alle famiglie vanno le espressioni del nostro cordoglio che estendiamo anche alla famiglia di Lucio Bressan, già Capo Deposito Sup. di TS C.le, mancato dopo appena un anno di quiescenza. A Renzo Posani, C.S. a Villa Opicina, esprimiamo il nostro cordoglio per la perdita del padre, Ezio Posani, già C.S. Sovr. di Trieste C.le.

NASCITE - Felicitazioni ed auguri a Flavio Moro, Capo Treno a Portogruaro per la nascita del secondogenito Federico, e anche a Tiziana Michelon, Segr. Sup. dell'Ufficio Finanze e Patrimonio, e a Giordano Malech, Segr. dell'Uff. Organizzazione, per la nascita di Niccolò.

ONORIFICENZE - Sono stati insigniti dell'onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana, Francesco Mancino, Guardiano alla Stazione di Portogruaro e Giovanni Zoppelli che, pure a Portogruaro , ha svolto per 49 anni il servizio di portabagli. Congratulazioni vivissime.

NOZZE - Auguri di ogni felicità ad Alberto Durì, C.S. Sup. di Udine Nord, unitosi recentemente in matrimonio con la sig.na Maria Rosa Tognaletta.

UN TRENO NEL CASSETTO

Questa rubrica sta un po' diventando un «Chi l'ha visto?» ferroviario. Eh, sì, la voglia di riconoscersi, di ricordare amici, parenti, anche scomparsi, è tanta. In un mondo dove i rapporti umani si vanno sempre più sfilacciando sommersi dai ritmi di una vita che concede ormai pochissimo alle occasioni per ritrovarsi tra amici e colleghi, i mezzi di comunicazione di massa, la televisione, e anche i giornali stanno assumendo un nuovo ruolo: quello della piazza. Anche VdR è una piazza dove i ferrovieri, i figli, gli amici dei ferrovieri si incontrano mensilmente in modo per nulla anonimo: attraverso VdR parlano tra loro, ricuciono rapporti interrotti dalle vicende della vita, si tengono d'occhio l'uno con l'altro. E forse si sentono meno soli. Questo cappello un po' più lungo del solito, serve a introdurre due lettere che sono arrivate in redazione a seguito degli appelli che abbiamo lanciato sui numeri di ottobre e di maggio. Era un piccolo giallo: ci erano arrivate due foto anonime che avevamo poi individuato provenire dalla Casa di Riposo Carlo Mazzone di Caltanissetta. Le foto ci piacevano e le abbiamo pubblicate anche se non conoscevamo il nome del mittente e se le notizie informative di accompagnamento erano molto scarne. L'appello lanciato è stato raccolto e nei giorni scorsi abbiamo ricevuto due lettere, una di Vincenzo Lo Giudice, un pensionato ottantenne «d'annata» come si definisce, che ha riconosciuto nel personaggio al centro della foto apparsa a ottobre (che ripubblichiamo) col cappello e le mani incrociate, Giovanni Amero, Capo Officina delle Officine Nazionali Savigliano, mancato qualche anno fa. Lo Giudice che era elettrotecnico, nel 1928 lavorò con Amero era a Torino nel reparto Locomotori.

L'altra lettera ce l'ha inviata Giuseppe Gradenigo che, ha riconosciuto, sempre nella foto apparsa a ottobre, Luigi Comino,il padre della moglie, deceduto nel 1965, che dal 1932 al 1948 ha avuto la funzione di istruttore per la parte pratica dei macchinisti da abilitare alla guida delle automotrici presso il compartimento di Torino (Comino è quel signore in piedi dietro il ferroviere accovacciato). E la lettera di Gradenigo così si concludeva: «Probabilmente anche il signore di Caltanissetta è uno dei tanti ex macchinisti della foto. Spero di aver squarciato un po' di ...giallo». E arriviamo al colpo di scena finale che squarcia davvero, e in via definitiva, il «giallo». Tra Natale e Capodanno si presenta in Redazione un signore anziano, ma ben arzillo, accompagnato dal figlio. Si presenta come Salvatore Basta e confessa di essere stato lui a inviare «anonime» le foto che abbiamo pubblicato nella rubrica. È stato un po' uno scherzo, dice il cav. Basta, che i suoi quasi 92 anni li porta davvero egregiamente, ma approfittando delle vacanze natalizie passate a Roma presso la famiglia del figlio ha voluto svelare il mistero e dare un nome e un volto all'anonimo lettore di Caltanissetta. Adesso si è tessuta una rete di lettori di VdR legati a questa foto. Forse si contatteranno, si scriveranno. Il caso è chiuso.

(a cura di Tiziana Gazzini)

REGGIO CALABRIA

LAUREE - Francesco Amaddeo figlio di Vincenzo, Segretario presso l'Ufficio Produzione, si è laureato con ottima votazione in Medicina e Chirurgia. Anna Maria Cama, figlia del Capo Reparto Controllori Vincenzo, ha conseguito la laurea in Lettere Classiche con 110 e lode, risultando anche vincitrice della importante borsa di studio «Bonino». Ai neo dottori i migliori auguri di «V.d.R.» per un ottimo avvenire professionale.

NOZZE D'ORO - Hanno celebrato le nozze d'oro, attorniati da figli, parenti ed amici, Carmelo e Pina Bagalà di Gioia Tauro, genitori del collaboratore di V.d.R. Mick, Segretario Sup.re presso l'Ufficio Promozione e Vendita, e di Giuseppe, Segr. Sup. di I cl. all'O.G.R. di Torino. Auguri vivissimi che estendiamo a Rocco Bizardi, conduttore ar. del D.P.V. di Reggio Calabria, ed alla consorte, signora Caterina Praticò, che hanno festeggiato il cinquantesimo anno di vita matrimoniale. Felicitazioni anche al figlio Francesco, Segr. Tec. Sup.re presso l'Ufficio Potenziamento e Sviluppo.

LUTTI - I sensi del nostro più profondo cordoglio giungano ai familiari di Antonio Sorrenti, Capo Treno del D.P.V. di Catanzaro Lido, Angelo Giuffrè e Salvatore Bruno, entrambi Macchinisti del D.L. di Catanzaro Lido, prematuramente scomparsi nel tragico incidente ferroviario di Crotone. Sentite condoglianze anche al collega Mario Fortunato Verduci, Assistente presso

NOTTURNO FELLINIANO

Tutto è uguale eppure tutto è diverso. Anche la Saraghina. «La voce della luna» è per Fellini la cupa rivisitazione del suo cinema. Un film difficile e amaro che avrebbe meritato più rispetto e meno elogi di maniera.

di PIERO SPILA

Lo stato d'animo è di un signore vicino alla settantina che in una notte d'inverno, col cappotto, la sciarpa e il cappello, sul molo di Calais e davanti al mare gelato, promette agli amici che attraverserà a nuoto la Manica. E nessuno lo ferma. Raccontata da Fellini stesso, la decisione di girare *La voce della luna* deve essere stata davvero una sfida disperata come attraversare la Manica. E la cosa più ingrata è proprio quel silenzio degli amici e dei curiosi, che un po' equivale all'affrettata marea di elogi dedicati poi a un film che, per severità del tema e cupezza del coinvolgimento emotivo, avrebbe meritato un rispetto e un'attenzione maggiori. Malgrado quello che hanno scritto Scalfari e Citati, e malgrado il riuso di aggettivi buoni per ogni occasione — «bellissimo, struggente, meraviglioso» (L. Tornabuoni su «Panorama») — *La voce della luna* non è purtroppo un bel film, viceversa è il film più difficile e amaro di Fellini. Non per il film in sé (perché Fellini ha fatto opere anche più impegnative), ma per la messa in discussione di un modo stesso di fare e intendere il cinema, un universo visionario e autocompiacente che, in Fellini, con malie sempre più ellittiche e indirette, finisce col sovrapporsi alla vita stessa, rappresentandone e stravolgendone ossessioni e insofferenze. Dopo tante fughe in avanti (o indietro?), tanti sogni che assomigliavano sempre più a incubi, Fellini ha sentito il bisogno di mettere un punto, di raccontare non più con gli apologhi ma con la maschera grottesca della realtà il senso di malessere diffuso, la volgarità insostenibile delle città, l'ottusità abitudinaria di chi non si accorge di essere prigioniero ogni giorno di più. Un film così «estremo» che di tutto avrebbe avuto bisogno meno che della cortigianeria dei critici e della consueta elargizione di aggettivi di maniera («meraviglioso, struggente, bellissimo» e così via) .Il cinema è l'unica arte che fotografa la morte al lavoro, disse una volta Cocteau. Con *La voce della luna* Fellini sembra voler quasi rovesciare quella definizione terribile e si diverte (ma qui il sorriso è davvero un ghigno, uno sberleffo) a rappresentare i guasti irreversibili che la morte e, ancora di più, l'orrenda malattia chiamata vecchiaia ha provocato al mondo fragile e illusorio della fantasia, e quindi del cinema. C'è all'inizio del film una sequenza davvero straordinaria: Ivo Salvini (Roberto Benigni), il *pierrot lunaire* che vaga nella notte cercando di risolvere misteri sempre inevasi (dove vanno a finire le scintille che escono dai camini, e le anime dei morti che riposano nei cimiteri), è attratto da una strana comitiva di vagabondi e si mette a seguirli. Arrivano nei pressi di una cascina isolata nella campagna e quegli uomini si mettono in circolo a spiare dalla finestra della camera da letto un donnone semisvestito che non sapendo di essere osservata abbozza davanti allo specchio qualche passo di danza che vorrebbe essere languido. Anche Ivo guarda quella scena imbarazzante, ma soprattutto osserva i suoi compagni, le loro smorfie orrende, i loro tic, la loro vecchiezza decrepita.

È uno sguardo, il suo, che non scopre solo una fetta dell'inferno, ma attraversa tutto il cinema di Fellini e rimette in scena, più di trent'anni dopo, l'episodio della Saraghina. Tutto è uguale, eppure tutto è diverso. In *Otto e mezzo* a osservare quei poveri passi di danza c'era una scolaresca che in pieno sole e in riva al mare scopriva il senso e il gusto del peccato con il cuore in gola; in *La voce della luna* non c'è luce né mare, ma solo buio e una campagna soffocata dai vapori, e al posto degli scolari ci sono zombi invecchiati che si accontentano di rubare (più viziosi che curiosi) l'unica immagine che ricordi loro la vita.

Rivisitare dopo tanti anni, con meno felicità visionaria ma con più cupa parte-

Roberto Benigni in una scena dell'ultimo film di Federico Fellini, «La voce della luna». Un Benigni trasognato, a cui si affianca un Paolo Villaggio disfatto e ossessivo.

cipazione emotiva il temario del suo cinema — dal *Satyricon* al *Casanova*, da *E la nave va* a *L'intervista* — era un'idea bellissima, che però Fellini ha abbandonato quasi subito e alla notte rischiarata dalla luna e dalle lucciole fa subentrare il giorno assordato dai rumori e dai miasmi del traffico, dalla violenza quotidiana delle nostre piazze e delle nostre serate televisive.

Al trasognato Benigni, laconico ed esangue vagabondo che insegue le sue voci di dentro nei pozzi e fra i rami degli alberi, si affianca Villaggio, disfatto e ossessivo ex prefetto esautorato dal suo vecchio potere, che vede ovunque pericoli, nemici e complotti, e sogna apocalittiche ribellioni che difficilmente verranno. Alla poesia visionaria e delirante in cui Fellini si mostra come sempre a suo agio si sovrappone un po' goffamente l'invettiva moralista e manichea, in cui Fellini, viceversa, mostra limiti e vizi addirittura imbarazzanti (come la discoteca vista come «luogo del male» o l'invadenza televisiva rappresentata con l'interminabile schiera dei comici Fininvest). Le cose sono un po' più complicate, e di certo non basterà fare «un po' più di silenzio» per capire quello che sta succedendo nel mondo. Indipendentemente dalla riuscita estetica del film, *La voce della luna* è il film più notturno e sulfureo di Fellini, probabilmente anche il più sincero. Deve essergli costato molto. Sospeso fra apocalissi annunciate e il silenzio totale che incombe (la sconfitta e la morte), le antiche malie del cinema e l'incontrollabile realtà della vita, il film non deve averlo lasciato indenne.

Si dice, infatti, che Fellini sia stanco, che alla fine delle riprese il vecchio maestro abbia staccato il telefono e rifiutato per settimane le interviste. In un momento in cui si osannano film-caramella come *Willy Signori e vengo da lontano*, è un atteggiamento il suo che merita rispetto. Per ciò che Fellini rappresenta per il cinema italiano, per quanto è riuscito a dire anche con un film poco riuscito. Inutile rubare la luna, se poi non sappiamo che farne.

IL TRENO IN UNO SPOT

I SORRISI E LE CANZONI

di TIZIANA GAZZINI

I treni, gli aerei, le portaerei. I sorrisi e le canzoni. I sorrisi delle partenze allegre, giovani, le canzoni di ogni giorno. Momenti di vita quotidiana. Ma momenti di gioia, di freschezza. Il treno non poteva mancare. In questo spot «istituzionale» che pubblicizza il settimanale *TV Sorrisi e Canzoni* e che andrà in onda fino al giugno di quest'anno sulle tre reti Fininvest (Rete 4, Italia 1, Canale 5), c'è un'esaltazione di tutto ciò che è dinamismo. D'altra parte, dicono alla Diagonale Advertising, l'Agenzia che ha curato il film (la produzione è di MAN Progetto Immagine), il giornale che dovevamo pubblicizzare vuole presentarsi per quello che è: una rivista di intrattenimento semplice e felice, adatta a momenti semplici e felici. Il treno, il viaggio in treno, è uno di quei momenti. Le mani che vediamo fuori dai finestrini salutano gioiose. Il saluto dal treno come simbolo di una partenza che non è drammatico distacco, ma piacevole avventura da viversi con il sorriso sulle labbra. Il treno, poi, come sempre, è stato scelto perché cinematograficamente funziona. La regia di Paolo Pratesi, la fotografia di Giuliano Giustini hanno ben reso l'atmosfera di leggerezza che rende omogenee anche situazioni molto diverse. Ma se i sorrisi e le canzoni sono gli stessi, allora... Un'idea «semplice e felice».

Alcune inquadrature dello spot televisivo del settimanale «TV Sorrisi e Canzoni». Diverse situazioni di vita quotidiana, tra cui una partenza in treno.

CHI HA PAURA DELL'ALDO CATTIVO?

di MARINA DELLI COLLI

Da Reykjavik a Manaus, da Tokyo all'inferno di Bogotà, da Madrid all'utopia di Brasilia. Aldo Busi va per la sua scrittura in giro nel mondo. Ma il libro vero non è certo lì.

Lo ha detto non molto tempo fa: «La letteratura raramente si presenta bella compita e in abito da gran sera bell'e firmato: è sporchina, unticcia, un po' sghimbescia, rutta con le parti meno nobili del linguaggio, e trascina con sé pula, zavorra, loglio, liquami».

Ne ha dette tante di frasi Aldo Busi. Rapito nell'estasi che il suono della sua voce gli procura, ha sentenziato, proclamato, predicato. Soprattutto, a man bassa, ha espresso giudizi.

E così, spaesati, persi in questo magma di parole, non tutti si sono accorti che questi giudizi plateali, rapinosi, pirotecnici, erano anche giudizi calibratissimi. Come calibratissimo e, gli si conceda, molto bello, è questo sulla letteratura.

La letteratura, quella vera, è proprio così. E di Aldo Busi tutto si può dire (e tutto è stato detto), ma non che non faccia vera letteratura.

Una prova? Il suo ultimo libro. *Altri abusi*.

Che poi non è un libro ma una raccolta di reportage scritti in giro per il mondo e già pubblicati su varie riviste. Qui però, e giova ricordarlo, appaiono in edizione integrale.

Reportage, ho detto, ma lui preferisce definirli «giri dell'oca». «La geografia delle vicende umane - scrive Busi - è il tavoliere del gioco di un'oca peregrina in cui la penitenza, che coincide col premio, sta nel doversi sempre rimandare a se stessi per partire davvero».

E rimandandosi dunque a se stesso, Busi parte. Parte e «va per la sua scrittura».

Si perde in una Reykjavik lugubre e siderea, raggiunta soprattutto per godere dell'oscurità, del buio primigenio. Si sottomette, a Bogotà, alla scena più orribile che avesse mai dovuto incamerare: un edificio abbandonato, buio, e dentro, illuminati dal chiarore delle pile, un mucchio di esserini infagottati l'uno sopra l'altro, e intorno a loro i barattoli di colla vinilica, gli osceni biberon che attutiscono i morsi della fame, del freddo, della paura. Si incanta, a Rio de Janeiro, per un bambino dal sorriso largo che diventa una risata silenziosa come una bomba di allegria che scoppia fuori da un aquilone roseo.

E ancora Brasilia, utopia di cemento entro la quale si potrebbero costruire almeno altre due Brasilie e svariati Rio Bo, Lisbona, lenta, assopita, perduta nella sua malinconia perpetua, Tokyo, alienata, smemorizzata, dove si può perdere tutta la vita a patto di non perdere tempo.

E ancora Manaus, Algeri, Madrid, Seul...

E ancora gli squallori luccicanti di Sanremo Babilonia, il viaggio a Charleville alla ricerca della gioventù selvaggia di Rimbaud, il «Niente Drappeggiato» delle sfilate di moda parigine. E ancora, in una San Pietro luccicante di rugiada sotto la luce ambrata dei lampioni, la confessione a un confessore.

E ancora, ancora, ancora...

Giri dell'oca che sembrano davvero non avere mai una fine, mai un inizio, lussureggianti, furiosi, eccessivi sempre, nella beffa come nel dolore, nell'oltraggio come nella pietà, nella luce come nell'ombra.

E proprio per questo sconvolgenti.

Soprattutto giri dell'oca di una limpidezza e di una severità austere e assolute. La prosa di Busi, infatti, proprio dall'esasperazione, dal torrente in piena delle parole, dal tripudio sfrenato di suoni, di luci, di odori, arriva a una trasparenza perfettamente lineare e cristallina.

Tutto qui allora? Reportage d'autore e una prosa regale? Direi proprio di no. Anzi, direi che i giri dell'oca sono solo l'involucro, la maschera dietro cui si nasconde il libro vero che è ben altro.

I veri «altri abusi» sono infatti i raccordi, i passaggi, tutto quel tessuto connettivo che lega un reportage all'altro. Sono il partire della metafisica dell'infanzia e lo spogliarsi, faticosamente e dolorosamente, di ogni pudore per arrivare ai sonnambulismi della maturità.

Il libro vero è quella passeggiata con Adele, la mattina, per andare dalla Pipa a comprare le caramelle rimandando a domani l'asilo. È infilarsi nel lettone della nonna, quando Adele dorme ancora, per farle le coccole. È giocare con madre Asdrubala, una suora nana, dal becco giallo, che ha la ben strana abitudine di aprire il pancino ai bambini.

Il libro vero sono quei lunghi pomeriggi passati ad aiutare il padre in un bar fuori mano.

È il furioso ingozzarsi di toast per consumare in qualche modo quelle lunghe ore vuote, inutili, espropriate. È quel sesso adolescenziale talmente intenso da togliere il respiro, un sesso selvaggio, assoluto, così poetico nella sua feroce ineluttabilità.

Il libro vero è soprattutto quel lungo peregrinare alla ricerca di rose da portare alla Pieve di San Pancrazio, da don Palanca, per farle benedire. È una usanza vecchia di secoli questa, che ogni anno, di maggio, si ripete.

Ma c'è un bambino che rose da far benedire non ne possiede e sarà costretto a chiederle in prestito alla vecchia Tannamori che ha il più bel roseto di Montichiari, un giardino segreto in cui coltiva e lascia morire le rose convinta di inebriarsi, lei sola, del loro profumo.

Chiedere rose in prestito, che strano, ma non si può vivere, almeno di maggio, senza una piccola e dolce superstizione da spartire con gli altri. Non si può vivere, almeno di maggio, senza pensare un pronome irraggiungibile come «noi». Bisogna riuscire, almeno di maggio, ad ingannarsi facendo debiti non all'altezza dei propri giardini.

E non importa se poi le rose, splendide nel loro violetto esangue e incantatore, brandite come lance, sferzeranno l'aria della sera perdendo, ad uno ad uno, i loro petali. Non importa se l'inganno tanto agognato sarà comunque fittizio.

Trecentotrentatre pagine travolgenti, maliarde, estreme, compongono *Altri abusi* ma, credetemi, il libro vero è tutto qui.

Aldo Busi
Altri abusi
Leonardo, pp. 333, lire 26.000

Autoritratto di Andy Wharol (1967), acrilico su tela. Collezione Saatchi, Londra.

DR. ANDY MR. WARHOL

Tutto e il contrario di tutto. È Andy Warhol, mago dai due volti, colui che ha fatto di una lattina di minestra un'opera d'arte. In mostra a Venezia.

di ANNA D'ANGELO

Facile o difficile, tragica o banale, superficiale o profonda? L'arte di Andy Warhol, l'artista americano figlio di emigrati cecoslovacchi, scomparso tre anni fa, genera ancora inesaudite curiosità, come del resto la sua persona: genio o mistificatore, uomo o fantasma, candido o cinico? Le 250 opere della Retrospettiva che Venezia gli dedica nelle Sale di Palazzo Grassi fino al 25 maggio non risolveranno certo l'enigma, anche se egli una volta disse di sé: «Dovete solamente guardare la superficie dei miei quadri, i miei film e me stesso. Eccomi. Nulla è nascosto». Invece tutto era nascosto: lo sguardo dagli occhiali neri, i capelli da un'ispida parrucca platinata, l'arte dalla pubblicità, l'ossessione della morte dall'apparenza della vita. Warhol sembra aver capito che il vero mistero del mondo è ciò che si vede, non l'invisibile, e ce lo racconta senza enfasi, con il candido cinismo di un'arte autenticamente popolare, cui dà vita la banalità del quotidiano: immagini da rotocalco, insegne pubblicitarie, fotogrammi di cinegiornali, divi del cinema e del rock, dollari.

Estetica dell'arte diventa la vita che Warhol guarda con gli occhi di tutti noi, dal manager supermiliardario all'uomo della strada: eppure quelle lattine Campbell's, quelle bottiglie di Coca Cola, quelle ripetizioni di un volto celebre, pure e semplici apparenze, acquistano, nell'evanescenza del tratto e del colore, lo spessore drammatico di immagini della memoria. E Warhol è esattamente come la sua arte: esibizionista, narciso, presenzialista, eppure misterioso e ingannevole. Vivere nella superficialità sembra essere un progetto di vita, lo stesso dei dandy europei di fine secolo, Oscar Wilde in testa. E nonostante sia sempre circondato da un gran numero di persone — Factory, il suo studio/laboratorio è meta di ricchi annoiati, di studenti, di parassiti — Warhol è uno snob che rinuncia a qualsiasi relazione intima con se stesso e con gli altri, privilegiando la compagnia di quattro televisori accesi con cui si addormenta.

Annullata l'individualità dell'uomo contemporaneo e banalizzati i miti del consumismo, sicuro di aver perso ormai un'identità come persona e averla acquistata come simbolo, Warhol alla fine serializzerà anche se stesso: con il disagio di chi avverte che l'arte, e la vita, non sono che superficie e simbolo. Andare oltre la superficie e decodificare il simbolo è un rischio e un pericolo che vale la pena di correre. Anche davanti alle inquiete e bellissime immagini veneziane.

KACHATURIAN, PROTAGONISTA DEL '900 RUSSO

Un concerto per violino e orchestra di Aran Kachaturian in un'esecuzione particolarmente pregiata del 1953. Il canto mesto del violino si accompagna agli interventi moderati dell'orchestra. Il risultato è di autentica e struggente drammaticità.

di GIANFRANCO ANGELERI

Il disco di cui desidero parlare oggi è un vecchio microsolco riproducente un'esecuzione del lontano 1953. Mi scuseranno i miei lettori, ma essi sanno che questa rubrica raramente si occupa delle novità discografiche e tende piuttosto a cercare quelle registrazioni particolarmente pregiate vuoi per gli esecutori o per il pezzo in se stesso vuoi per come questo viene eseguito. Si tratta del concerto per violino e orchestra di Aran Kachaturian eseguito da Igor Oistrach, figlio del famoso David, per il quale l'autore lo scrisse ed al quale lo dedicò. Kachaturian è una curiosa figura di musicista armeno che sta a contraddire, insieme con altri, l'avvenuta morte della musica dopo Wagner e dopo Mahler. Sarebbe forse più corretto parlare di «morte» del romanticismo musicale che come tutte le cose di questo mondo, per quanto brillanti esse siano, hanno un principio ed una fine. E costoro ne furono gli ultimi cantori ed al contempo gli affossatori. Kachaturian nacque nel 1903 e morì nel 1978 e di lui quasi tutti conoscono la «danza delle spade» che lo rese famoso. È un brano ispirato dal folclore della regione natia, emblematico del carattere del musicista ed è tratto dal balletto Gajane. Naturalmente non scrisse solo questo balletto. Egli si cimentò in campo sinfonico e cameristico, ma fu soprattutto commentatore musicale di film ed autore di opere per balletti. Educato negli strumenti ad arco (fu violoncellista), fu dotato di elevato senso ritmico, amante dell'esotico ed in particolare, come molti compositori russi, del mondo orientale. Fu soprattutto un rapsodo nel significato più moderno che attinse la sua ispirazione dalla fonte delle ballate e dei canti popolari del suo paese natio (Tiflis nel Caucaso).

Il concerto per violino e orchestra, tripartito, incomincia con passo stretto e stringato del violino, fortemente ritmato dagli archi bassi e dai timpani, seguito da una melodia aggraziata ricamata su di un debole tessuto orchestrale. Un breve assolo del violino è presto interrotto dall'insieme orchestrale secco e virile. È un'interruzione di breve durata che lascia posto allo strumento solista esibentesi in una serie di battute difficili.

La lunga cadenza è opera di David Oistrach e, a mio parere, si discosta molto dallo spirito dell'autore e ci risveglia dall'incantesimo che ci aveva ammaliato; tutto sommato un pezzo di bravura. Fortunatamente riprende, introdotto dall'orchestra, il tema iniziale eseguito dal solista che conduce a termine da protagonista

l'allegro. L'andante sostenuto che segue è il pezzo forte del concerto. È come una danza dal ritmo lento introdotta dalle note basse del clarinetto e quindi cantata dal fagotto. Il violino si inserisce con un canto mesto e dolente in tonalità minore accompagnato con moderazione dall'orchestra che si limita a battere il tempo. Il canto poi si agita e cresce in intensità fino a suscitare l'intervento del pieno orchestrale, quasi a sottolinearne la drammaticità. Questo canto si dissolve poi in un tenue commento dei violoncelli di gusto orientaleggiante ripreso dal solista che vi insiste esasperantemente. L'andante si avvia alla conclusione con la melodia suonata sulla quarta corda del violino e interrotta dal fortissimo orchestrale. Il concerto si chiude con l'allegro vivace, un brano di difficile esecuzione fortemente ritmato come è consuetudine del Kachaturian. Si rinnova l'alternanza del solista e dell'orchestra, con indubbio privilegio per il primo, che conclude con un pezzo di bravura. Molto bravo il solista Igor Oistrach che interpreta appieno lo spirito dell'autore. L'orchestra filarmonica di Londra, diretta Goossens, accompagna egregiamente il solista. Il disco della Columbia (33-QX-10126) è un vecchio polivinile ma inciso bene da non far rimpiangere l'assenza della stereofonia. Il commento sul retrobusta traccia un succinto profilo dell'autore.

FRANCO BATTIATO GIUBBE ROSSE

Nel panorama musicale italiano Franco Battiato occupa uno spazio a se stante: può infatti essere considerato allo stesso tempo e a pieno titolo un compositore di grande spessore qualitativo ma anche un autore di indubbio successo commerciale. Infatti fin dal primo album, *Fetus*, nei primi anni settanta, il discorso portato avanti da quest'artista si è contraddistinto per l'originalità delle proposte e per la loro validità artistica, riuscendo anche a centrare l'obiettivo di un buon successo su scala nazionale. Negli anni, certi brani di Battiato, sono diventati dei classici sia nella sua interpretazione, sia in quella di artisti da lui scoperti quali Giuni Russo, Alice e il Maestro Giusto Pio, suo validissimo collaboratore musicale, per i quali egli ha composto dei brani di successo caratterizzati però da un'impostazione stilistica immediatamente riconducibile a quelle armonizzazioni così particolari che fanno parte ormai del suo patrimonio artistico. Le ripetute prove come compositore su opere d'orchestra di ampio respiro e il recente concerto tenuto in Vaticano in presenza del Papa rappresentano un'indubbia conferma del suo talento e contribuiscono ad avvicinare la carriera musicale di Franco Battiato a quelle di compositori quali Edgar Varese, Stokausen e sotto certi aspetti Frank Zappa. *Giubbe Rosse* è l'ultimo lavoro di Battiato in ordine cronologico di pubblicazione sul mercato: registrato dal vivo, contiene i brani più celebri dell'artista, quali ad esempio *L'Era del cinghiale bianco*, *Sequenze e frequenze*, *Aria di rivoluzione*, insieme ad inediti quali *Giubbe Rosse*. Tutti pezzi destinati sicuramente al successo. Indubbiamente un lavoro valido, a metà strada fra l'album dal vivo e la raccolta antologica, che contribuisce ad una conoscenza e ad una comprensione più approfondita dell'opera di Battiato.

Roberto D'Amico

LUIGI GHIRRI

STAZIONE FERROVIARIA DI GUASTALLA, 1972

È una delle figure di maggior rilievo della fotografia degli ultimi vent'anni.
È il fotografo con molti proseliti dietro di sé, che ha fatto scuola in un settore, quello dell'immagine metafisica e «minimale», praticato dopo aver scoperto, al di là di impercettibili apparenze e tenui concretezze, valori ai quali nessuno aveva dato prima gran conto.
Immagini costruite in modo semplicissimo, addirittura povere in alcuni casi, ma quotidiane nei riferimenti e alla portata di tutti, che rivelano, ad attento esame, significati assai più reali e profondi anche se sottintesi.
È Luigi Ghirri di Scandiano , Reggio Emilia, data di nascita 5 gennaio 1943, residenza Modena e dintorni.
Carriera brillantissima gestita con intelligenza e continuità.
Nel suo carnet professionale si evidenziano le tappe di un lusinghiero successo: mostre, pubblicazioni, libri monografici e un posto di riguardo nella storia della fotografia italiana «còlta», con riconoscimenti critici e folto seguito di sostenitori.
Temi preferiti: realtà come mito, periferie urbane e paesaggi di consumo, viaggi nell'immaginario del segno grafico, ambiente vissuto tra angoscia e ironia ma ridisegnato con le tipiche metafore e le tipiche finzioni della scena urbana d'oggi.
Nell'immaginario fotografico di Ghirri appaiono, di volta in volta, e in maniera molto evidente, anche alcuni aspetti dell'universo ferroviario, un paio di binari che si perdono tra poche case di campagna o una piccola stazione ferroviaria di provincia, come questa di Guastalla, lungo la linea Parma-Suzzara.
Un edificio perduto nel tempo senza l'ombra di nessuno, in attesa di qualcosa che non arriva e che non arriverà mai.

a cura di

PIERO BERENGO GARDIN

IL PROSSIMO NUMERO

VdR

Periodico mensile dell'Ente Ferrovie dello Stato
Anno XXXIII - n. 2/1990

Direttore responsabile
Francesco Pellegrini

Redattore capo
Piero Spila

Redazione
Anna D'Angelo, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Impaginazione
Fausta Orecchio Daniele Fusacchia

Segretario di Redazione
Aldo La Rosa

Amministrazione
Graziella Luzzitelli

Abbonamenti
Rita Montuschi, Renzo Ramiconi, Adalisa Vicino

Hanno collaborato a questo numero
per i testi: Gianfranco Angeleri, Piero Berengo Gardin, Marcello Buzzoli, Patrizia Chiodi, Roberto D'Amico, Guido Di Giammatteo, Aurelio Minonne, G.B. Pellegrini, G.B. Rodolfi, Sergio Rivolta Lippo, Fernando Tilli, Margherita Vaglio.

per le foto: Fototeca FS
La foto di copertina è di Roberto Fusconi.
Le illustrazioni alle pagg. 22/23 e 39 sono di Stefano Ricci.

Redazione: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma; tel. (SIP) 06/8415667 - (FS) 22749 prefisso SIP 8490.

Abbonamenti e Amministrazione: tel. (SIP) 06/8442356 - (FS) 33210 prefisso SIP 8490.

Telefax: 06/8831108.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 novembre 1957.
Associato all'USPI - Unione Stampa Periodica Italiana e all'ASAI - Associazione Stampa Aziendale Italiana.

Quale Europa? Tanto per cominciare l'Europa della collaborazione e dello scambio. Come ogni Paese le darà il suo contributo specifico, così ogni modo di trasporto concorrerà a realizzare un sistema di intermodalità, in particolare nel settore delle merci. Un Forum internazionale dei dodici Paesi comunitari più l'Austria e la Svizzera, svoltosi a Bruxelles ha discusso delle strategie per potenziare questo fondamentale settore guardando al Duemila. VdR gli dedicherà un ampio servizio.
Da qui al Duemila ci sono gli ANNINOVANTA. E per la serie di approfondimenti sulle grandi opere ferroviarie di fine millennio, parliamo questa volta della linea dello Xin Jang, un collegamento continentale eurasiatico di 460 km per collegare Cina settentrionale e Unione Sovietica, tramite la Transiberiana.
Grandi opere in Paesi lontani e grandi progetti di lungo periodo, ma anche realtà ferroviarie attuali e vicine. Talmente vicine da rischiare di diventare invisibili. Come la vecchia linea Roma-Firenze. Messa, a torto, troppo in ombra dalla Direttissima, è, invece, un punto di forza dei collegamenti nord-sud. Parleremo della linea e dei ferrovieri che vi lavorano.
Un fotoreportage su una linea canadese e le solite rubriche completeranno il numero.

Contributo annuo per l'invio a domicilio: Ferrovieri in servizio L. 4.000 (con trattenuta a ruolo); pensionati L. 2.000; privati: L. 10.000; per l'estero L. 20.000 - Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato a Ente Ferrovie Stato-Ufficio Tesoreria e Cassa - Conto Voci della Rotaia - 00100 Roma.

Fotocomposizione e preparazione: Fotocomposer Sud, Via Quarto Negroni 15/17, Ariccia.

Stampa: Rotoeffe s.r.l., Via Variante di Cancelliera - Ariccia (Roma) - Tel. 9344302 - 9344273.

QUASI COME VOLARE

Non avvertire quasi le vibrazioni. Non sentire quasi il rumore. Come volare. Alla base di questa esperienza ci sono le piastre in cemento armato precompresso realizzate e messe in opera da IPA: una formula che consente la massima stabilità ed elasticità del tracciato ferroviario e il miglior comfort per chi viaggia. Anche a 300 chilometri all'ora. Il sistema IPA accorcia i tempi di costruzione della linea, ne impedisce il decadimento e la rende transitabile dai mezzi su ruote della protezione civile. La soluzione IPA è stata adottata dalle ferrovie dello Stato italiane sulla linea Udine-Tarvisio e dalla metropolitana di Milano. Nelle situazioni, cioè, dove si richiedono già oggi le prestazioni di domani.

IPA

INDUSTRIA PREFABBRICATI E AFFINI
Progetta e costruisce lo sviluppo.

IPA - 24050 Calcinate (BG)
Via Provinciale - Tel. 035/841.291

SEZIONE CREDITO

- Tutte le operazioni e servizi di banca
- Servizio BANCOMAT
- Collocamento dei fondi di investimento
- Factoring e Leasing
- Corrispondenti in tutto il mondo
- Tutte le operazioni con l'estero

SEZIONE PREVIDENZA

- Assicurazioni vita ordinarie, indicizzate, rivalutabili.
- Assicurazioni responsabilità civile auto, globale auto, responsabilità civile diversi.
- Assicurazioni infortuni ed infortuni aeronautici.

UFFICI CAMBIO

CAGLIARI	Aeroporto Elmas
FIRENZE	Stazione F.S. S. Maria Novella
GENOVA	Stazione F.S. Porta Principe
MESTRE	Stazione F.S.
MILANO	Stazione F.S. Centrale
ROMA	Stazione F.S. Termini
TORINO	Stazione F.S. Porta Nuova
VENEZIA	Stazione F.S. S. Lucia
VERONA	Stazione F.S. Porta Nuova

FILIALI

ANCONA, BARI, BOLOGNA, CAGLIARI, FIRENZE, GENOVA, MESSINA, MESTRE, MILANO, NAPOLI, PADOVA, PALERMO, PARMA, PESCARA, REGGIO CALABRIA, ROMA, TORINO, TRIESTE, VENEZIA, VERONA.

BANCA NAZIONALE delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BANCASSICURAZIONE.

VdR
voci della rotaia
PERIODICO MENSILE
DELLE
FERROVIE DELLO STATO
n. 3 ANNO XXXIII
marzo 1990

TRASPORTO MERCI

LA SFIDA DEL COMBINATO

Redaz. P.zza della Croce Rossa - 00161 Roma/Sped. in abb. post. gr. III - 70%

Anni di Successo B.N.C.

12,546%

é il rendimento

FONDO BANCOM

nell'esercizio 1.11.88 - 31.10.89

La Banca ha fissato all' **87,5%** la partecipazione al suddetto rendimento degli assicurati con:

POLIZZE VITA

rivalutabili legate al fondo stesso per cui il rendimento retrocesso agli assicurati é del:

10,978%

BANCA NAZIONALE
delle **COMUNICAZIONI**
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BancAssicurazione.

QUESTO MESE

POLITICA DELL'ENTE
1989: RISULTATI POSITIVI IN ATTESA DEL CONTRATTO **4**

LETTERE **7**

EUROMODAL '90
LA SFIDA DEL COMBINATO **8**
di Piero Spila
13 **COGLIERE LE OPPORTUNITÀ DEL MERCATO**

OPERAZIONE FILIALI
VENDERE, FORTISSIMAMENTE VENDERE **16**
19 **IL SEGRETO È USCIRE DALLE STAZIONI**

GRANDI COLLEGAMENTI
ROMA-FIRENZE: NON SOLO DIRETTISSIMA **20**
di Marcello Buzzoli
23 **MA COME È VERDE LA LINEA LENTA**
di Marco Onofrio

DICONO DI NOI **25**
di Claudio Tanari

BINARI NEL MONDO
LE STAZIONI DI MARRAKECH **26**
di Stefano Longo

30 ANNINOVANTA/3
LA VIA DELLA SETA CORRE IN FERROVIA
di Guido Di Giammatteo
33 **OSSERVATORIO**

34 AMICI IN PENSIONE
di G.B. Pellegrini

36 DALLA RETE
FIRENZE SMN CAMBIA VOLTO
di Maurizio La Ferla

39 NUOVE ABITUDINI
TURISTI PER OBBLIGO
di Patrizia Chiodi

40 TUTTARETE
43 UN TRENO NEL CASSETTO

44 TEMPO LIBERO
CINEMA **GLI ANNI DI ALLEN**
di Piero Spila
46 LIBRI **ALMA DEI GENI**
di Marina Delli Colli
47 MOSTRE **COME IN UNO SPECCHIO**
di Anna D'Angelo
48 MUSICA **UN ANTICO MELODRAMMA INGLESE**
di Gianfranco Angeleri

49 UNA FOTO, UN TRENO
di Piero Berengo Gardin

ANDREA MELLONI/FOTOTECA FS

Questo numero
è stato chiuso in tipografia
il 10 aprile 1990

Nel corso del 1989 la politica gestionale dell'impresa ferroviaria ha condotto ad un risultato di mercato in base al quale l'intera domanda aggiuntiva di trasporto è stata acquisita nel settore merci dalle ferrovie; contemporaneamente si è operato per — e si è realizzata — una significativa riduzione dei costi di esercizio.

In particolare nell'ultimo anno si è registrato un incremento della domanda soddisfatta, che ha condotto, per la prima volta dopo il 1985, ad un aumento della quota di mercato delle ferrovie nell'offerta di trasporto merci complessiva (dall'11,7% al 12%), in presenza di stabilità della quota di traffico per il settore passeggeri.

L'attenzione alle politiche commerciali per il segmento delle merci, coerentemente perseguita dall'amministrazione straordinaria sin dalla versione originaria del Piano di ristrutturazione finalizzato al risanamento ed allo sviluppo, ha trovato riscontro nelle performances di mercato fatte segnare dalle ferrovie nel 1989.

Le maggiori risorse destinate dalle ferrovie all'intermodalità, le innovazioni introdotte nella programmazione dell'orario, il maggior volume di tonnellate traghettate per il traffico insulare (+15% nel 1989 rispetto all'anno precedente) sono provvedimenti che hanno determinato effetti positivi sul posizionamento di mercato delle ferrovie nell'offerta di trasporto merci.

La crescita del mercato complessivo dei trasporti per le merci è risultato pari al 3,5% nel corso dell'ultimo anno, le ferrovie hanno registrato in questo segmento di mercato un ritmo di sviluppo quasi doppio, acquisendo tutta la domanda aggiuntiva. Occorre tenere presente che nel triennio precedente il tasso medio annuo di crescita per il trasporto merci in ferrovia era risultato pari al 2,9%, rispetto ad un valore che per l'intero comparto era stato pari al 5,1%.

Il posizionamento di mercato nel settore del trasporto merci per ferrovia si è orientato verso segmenti di domanda a maggiore valore aggiunto, con un significativo incremento, nell'ultimo anno, del trasporto di prodotti industriali, con un maggiore tasso di crescita per il trasporto combinato e per il settore dei container. I risultati registratisi nel 1989 vanno inoltre valutati tenendo conto della sostanziale invarianza della dotazione strutturale della rete.

Attenzione merita anche il conto economico delle ferrovie, che nel 1989 registra una diminuzione dei costi di esercizio, i quali passano da 14.604 miliardi di lire del 1988 ai 14.141 miliardi del 1989 (-3,3%), con una riduzione dei consumi di beni e servizi, che scendono nello stesso periodo da 2.993 a 2.858 miliardi di lire (-4,7%).

Tale ultimo dato va correlato con la accentuata capacità delle ferrovie di attirare clientela verso il treno. Occorre sottolineare che la diminuzione dei costi verificatasi già nel corso del 1988 va letta in rapporto alla diminuzione dell'offerta di prodotti ferroviari alla clientela (-3,5% dei posti chilometro offerti rispetto all'anno precedente). Mentre la diminuzione dei costi verificatasi nell'anno precedente può essere quindi imputata al processo di riduzione dell'offerta nel segmento dei passeggeri, la minore incidenza sul conto economico FS delle spese per acquisto di beni e servizi fatta segnare nel 1989 si è verificata in presenza di un aumento della domanda soddisfatta.

Questo fatto è confermato dalla riduzione dei costi per unità di traffico, che segnano rispetto al 1988 una diminuzione pari al 4,1%, mentre lo stesso indicatore per il 1988, confrontato al 1987, faceva segnare una riduzione dell'1,6%. Nel periodo 1985-1988 il tasso medio annuo di crescita dei costi per unità di traffico è risultato pari allo 0,7%.

L'andamento gestionale nel corso del 1989 può far considerare in una luce diversa l'assioma, spesso consolidato, secondo il quale la crescita dei volumi di traffico nelle ferrovie si può verificare soltanto a condizione che aumentino anche i costi di esercizio: nel 1989 la curva della domanda ha registrato un incremento, pur in presenza di un decremento simultaneo dei costi gestionali.

I ricavi derivanti dalla vendita di prodotti del traffico registrano un incremento nell'ultimo anno pari al 10,5% rispetto ad una crescita risultata pari al 6,5% dell'anno precedente. Il risultato va anche messo in relazione con l'adeguamento tariffario, entrato in vigore in corso di esercizio (fine aprile), ma può correlarsi anche al maggior volume di traffico conquistato sul mercato dei trasporti dal sistema ferroviario.

La crescita registrata nel volume dei passeggeri

Pur in presenza di molteplici difficoltà, le Ferrovie italiane hanno registrato nel 1989 positivi risultati nella gestione e nell'andamento del traffico. Tali risultati, come ha rilevato **1989: RISULTATI POSITIVI IN ATTESA DEL CONTRATTO**

l'Amministratore Straordinario Schimberni nell'intervento con cui ha aperto la trattativa con i Sindacati per il nuovo contratto nazionale, costituiscono una premessa confortante, frutto del comune lavoro, nel cammino del risanamento e dello sviluppo delle ferrovie italiane. Pubblichiamo in queste pagine un'ampia sintesi dell'intervento dell'Amministratore Straordinario.

BRUNO DI GIULIO/FOTOTECA FS

trasportati, anche in presenza di un adeguamento tariffario, segnala che l'elasticità della domanda rispetto al prezzo del servizio è meno rigida rispetto a talune previsioni o studi.

Per effetto congiunto delle variabili sin qui illustrate (aumento della quota di mercato, riduzione dei costi di esercizio, incremento dei ricavi) si determina nel 1989 un maggior grado di copertura dei costi della gestione ferroviaria attraverso la vendita dei prodotti del traffico: mentre nel 1988 il rapporto tra fatturato e costi di esercizio risultava pari al 25%, tale indicatore sale nel 1989 al 29%, con un miglioramento quindi del 16%, che è un risultato significativo anche se certamente ancora insufficiente rispetto agli obiettivi prefissati.

Gli indicatori di qualità sul servizio segnalano recuperi di efficienza nel corso del 1989: rispetto all'anno precedente, nel quale il 68% dei treni registrava un ritardo compreso tra 0 e 5 minuti, tale valore è passato al 71%; il ritardo medio dei treni merci si è ridotto dell'11,4%, passando da 49 a 44 minuti.

La velocità media dei treni merci è cresciuta, nel corso dell'ultimo anno, del 4% a seguito di un aumento della velocità massima di impostazione dei treni a regime ordinario ed all'introduzione di treni a 120 km/h nel traffico combinato interno.

Da segnalare l'avvio di una integrazione con le agenzie di viaggio, che hanno registrato nel 1989 un tasso di crescita del fatturato derivante dalla vendita di prodotti ferroviari pari al 25%.

I risultati registrati dalla gestione ferroviaria nel corso del 1989 possono costituire una premessa confortante, frutto del comune lavoro, nel cammino del risanamento e dello sviluppo delle ferrovie italiane. Ferrovieri e dirigenti dell'impresa hanno operato con senso di responsabilità e con capacità professionale.

L'avvio delle trattative per il rinnovo del contratto collettivo nazionale è un banco di prova importante per rafforzare i segnali di una reale disponibilità alla ristrutturazione ed al miglioramento dell'efficienza dell'impresa.

Uno spirito di collaborazione leale ed una volontà di superare inevitabili differenze di opinione costituiscono ora elementi necessari per dare nuovo impulso al miglioramento del servizio alla clientela, che è il punto di riferimento del nostro comune lavoro.

Concludere il contratto in tempi rapidi è necessario per confermare e migliorare i risultati gestionali conseguiti nel 1989, per dare certezza ai lavoratori e per avviare quella valorizzazione delle risorse umane che è essenziale per avviare concretamente lo sviluppo e migliorare gli standard di efficienza del servizio ferroviario nazionale.

BREDA NEL MONDO. IL FUTURO OGGI.

In Italia, come nel mondo, Breda significa andare avanti per anticipare i tempi. Breda vuol dire un secolo di esperienza nell'individuare, progettare e offrire il sistema di trasporto più razionale e completo, capace di rispondere anche alle esigenze più sofisticate: l'innovazione come cultura è l'impegno della Breda.

Tecnologie d'avanguardia e soluzioni per l'oggi che anticipano già il domani.

Mezzi silenziosi, non inquinanti, sicuri, comodi e veloci come l'ETR 500, il treno da 300 km orari, i Dual Bus di Seattle, la metropolitana di Washington e quella di superficie di Cleveland, i Bredabus in Italia.

Cinque sono le aziende costruttrici di materiale rotabile del Gruppo Ferroviario Breda: Breda Costruzioni Ferroviarie a Pistoia, Sofer a Napoli, Omeca a Reggio Calabria, Ferrosud a Matera, Imesi a Palermo. Cinque aziende, un solo Gruppo.

GRUPPO FERROVIARIO BREDA

AVIOFER BREDA

IL TRENO DI GHIACCIO

Gentile Direttore, sono uno dei tanti cultori di tutto ciò che riguarda l'invenzione, storia, usi e costumi delle ferrovie della nostra terra e seguo con grande interesse gli articoli dedicati ai «Binari nel mondo».

Visto che da qualche tempo si stanno scoprendo le potenzialità turistiche delle ferrovie, chiederei di dedicare qualche pagina al «Treno di ghiaccio» che percorre la direttissima Baijkal-Pacifico (BAM), inaugurata da pochi anni, per scoprire l'Oriente sovietico, la nuova frontiera della Siberia.

Con tanti auguri alla Redazione di «VdR», impegnata a portare avanti con tanta maestria il viaggio iniziato trentatre anni fa, mi è caro porgerle, caro Direttore, una affettuosa stretta di mano.

Augusto Esposto

Innanzitutto ringraziamo il nostro lettore per l'interesse con cui ci segue. Quanto alla sua proposta la giudichiamo senz'altro positivamente. Il numero scorso «Voci» ha pubblicato un servizio fotografico sui «treni della glasnost», nel prossimo numero apparirà uno spettacolare servizio sui treni canadesi. E anche «Il treno di ghiaccio» ci sembra un'ottima idea e cercheremo di realizzarla.

I PANNI SPORCHI

Spett. Redazione, sono un Capotreno del D.P.V. di Salerno e fedele al proverbio «i panni sporchi si lavano in famiglia», approfitto della Vostra ospitalità per ringraziare pubblicamente gli ignoti (ferrovieri) che hanno «curato» in modo particolare la spedizione di una valigia (sped. n. 34 da Catania C. a Battipaglia Bg. n. 5268353/AG) spedita da Catania C. l'8/2/90 ed arrivata a Battipaglia il giorno dopo. Il bagaglio è partito da Catania con il treno 12758 (14,15) fino a Messina e da Villa S.G. con il treno merci 2212.

Alla valigia è stato asportato il piombo e dallo spazio creatosi è stato tolto parte del contenuto consistente in biancheria, due piccoli elettrodomestici ed altro per un danno economico di L. 25.000.

Due le riflessioni derivanti dal fatto: da una parte lo sforzo dell'Ente, del sindacato e di buona parte del personale per recuperare spazi, credibilità, professionalità ecc. e dall'altra parte degli «zombi» che resistono con i mezzi che la loro cultura ed il loro senso dell'onore gli consente, alla modernità che prima o poi inevitabilmente coinvolgerà tutti ed allora non so come sopravviveranno questi annusatori di bagagliaio o di stazione.

N.B. Dalla responsabilità escludo qualsiasi addebito da parte del personale di Battipaglia.

Capo Treno
Carmelo Greco

Non c'è alcun dubbio, l'episodio è spiacevolissimo e giustifica la collera e il sarcasmo del nostro collega. Riteniamo però che ogni generalizzazione sia sempre e comunque negativa. Ladri, signor Greco, ce ne sono sempre stati e sempre ce ne saranno in ogni luogo, in ogni ambiente. A lei purtroppo è capitato di incontrarne uno, forse particolarmente spregevole, ma questo prescinde da qualunque valutazione sull'onestà, la serietà, la professionalità della stragrande maggioranza dei ferrovieri. Proprio per questo, noi non abbiamo alcuna intenzione di «lavare i panni sporchi in famiglia» e pubblichiamo la sua lettera. Per riconfermare la nostra stima alla categoria dei ferrovieri, al di là di un episodio deprecabile e (auguriamoci) anche raro.

UN NUOVO AMICO

Spett.le Redazione, prima di tutto mi presento: sono un volontario ospedaliero A.V.O. di Savona e opero da oltre undici anni in un reparto geriatrico del savonese con tanti altri amici e amiche. Tra gli ospiti di questo reparto vi sono due «vecchi» ferrovieri: uno di 96 anni (che attualmente attraversa un periodo critico per la sua salute) e l'altro di 91 anni. Il primo — Sig. G.B. Morino — ha prestato servizio nelle F.S., come frenatore, per oltre 38 anni sulla linea Ceva-Torino. Il secondo — Sig. Giuseppe Galizio — è entrato «in ferrovia» nel lontano 1918 ed ha lasciato il servizio nel 1959 prestando la sua opera, prima come fuochista e poi come macchinista, in diverse sedi (Milano, Foggia, Bolzano, Venezia e Genova).

Durante le mie ore di servizio dedico, da tempo, particolare attenzione verso questi due amici ancora interessati al settore ferroviario. Il tempo che trascorro con loro lo dedico principalmente all'ascolto dei loro ricordi di servizio infiorati di episodi che sanno di avventura e metodi di lavoro ormai archiviati.

Recentemente mi è capitato di leggere il vostro periodico «VdR». Ho pensato che se arrivasse loro una copia di questa rivista sarebbero felici e così potremmo commentare insieme le tante cose nuove che nel frattempo sono avvenute nel settore ferroviario.

Potreste disporre per inviare una copia della rivista, magari indirizzandola al più «giovane» dei due?

Restando in attesa di vostre cortesi precisazioni circa la regolarizzazione (che desidero sia a mio carico), cordialmente saluto.

Aldo Pentenero
Savona

È con vivo piacere che abbiamo già provveduto ad attivare un abbonamento non solo ai nostri due ex-colleghi, ma anche in favore del gentilissimo Sig. Pentenero, al quale va la nostra riconoscenza e la nostra stima.
VdR intende avere anche questo ruolo: mantenere un rapporto con i ferrovieri che hanno vissuto le ferrovie di una volta. Sono lettori, questi, a cui teniamo in modo particolare, nella convinzione che per costruire le ferrovie del domani, moderne, efficienti come tutti le vogliamo, sia fondamentale conservare i valori di attaccamento al lavoro, di professionalità e spirito di servizio che certamente appartengono al patrimonio d'esperienza dei nostri amici di Savona.

IL DEGRADO DELLE STAZIONI

Egr. Direttore, siamo un gruppo di ferrovieri in servizio e in pensione della stazione di Roma Termini e vogliamo farle presente quanto segue: Roma è molto sporca anche nelle vie centrali ma lo è in modo particolare a Termini. Ecco cosa si vede: cartacce, rifiuti, aiuole e panchine utilizzate per dormire, venditori ambulanti, zingari. E non solo questo, c'è anche gente che dorme nei vagoni, che sporca le carrozze, che porta via le coperte dei vagoni letto.

Ci sono addirittura quelli che hanno fissato sui treni in sosta il loro domicilio notturno e dormono nei corridoi avvolti negli stracci e nei cartoni da imballo.

I romani sono stanchi di avere sotto gli occhi questa situazione penosa e chiedono che le autorità intervengano con serietà e urgenza.

Domenico Villanova

Indubbiamente la situazione di Roma Termini, soprattutto di notte, non è delle migliori. Però non si tratta di una situazione che riguarda solo Termini o solo l'Italia: purtroppo le stazioni, quali punti di passaggio pressoché continuo, raccolgono tipi di umanità tra i più vari.

Questo naturalmente non è di conforto per nessuno, è soltanto per ricordare che il degrado di cui soffrono le stazioni è un fenomeno purtroppo generalizzato, che riflette la situazione di malessere e disagio che vivono le città di cui fanno parte. Comunque, per quanto riguarda Roma Termini possiamo assicurare che sono allo studio molteplici progetti di risanamento.

EUROMODAL '90

In un grande Forum internazionale discusse tutte le problematiche della intermodalità,

LA SFIDA DEL «COMBINATO»

un sistema che fa interagire i diversi vettori valorizzando le loro qualità e correggendone i limiti. Presentati i mezzi e le tecniche più all'avanguardia. Tecnici, economisti e operatori del settore non hanno più dubbi: il combinato è la soluzione vincente per i trasporti del futuro. Ma occorrono scelte coerenti e coraggiose. E bisogna far presto. L'appuntamento del 1993 con l'Europa non è solo un obiettivo, è una realtà con cui convivere.

di PIERO SPILA

Bruxelles. Sostituire, ogni volta che è fisicamente ed economicamente giustificabile, un percorso stradale con un tragitto ferroviario rappresenta un passo in avanti non solo in termini di organizzazione economica, ma anche per una migliore qualità della vita. È uno dei concetti che Karel Van Miert, Commissario ai Trasporti alla CEE, ha più volte ribadito nel corso di Euromodal 90, il grande Forum internazionale svoltosi a Bruxelles il 31 gennaio e il primo febbraio scorsi e dedicato al trasporto combinato. Un concetto convincente perché collega tra loro, al più alto livello politico europeo, l'emergenza del presente e lo scenario di un futuro possibile, le ragioni dell'economia e lo spirito di una visione unitaria finalmente non più utopica.

Parlando di intermodalità del trasporto, che vuol dire fare interagire tra loro, in maniera complementare e non concorrenziale, i diversi vettori, mettendo a frutto i rispettivi punti di forza e limitandone i punti deboli, a Bruxelles si è delineata la fisionomia di un programma in cui le attuali quote di traffico merci dovranno essere ridefinite in modo più equilibrato. L'obiettivo politico è fare in modo che il sistema trasportistico comunitario diventi un momento di slancio e non una strozzatura per il futuro dell'Europa. E in questo senso, Euromodal 90, il primo Forum internazionale completamente dedicato alle numerose problematiche tecniche e politiche del combinato si è posto come un momento decisivo nell'elaborazione e nella realizzazione della futura politica del trasporto. Ma forse conviene cominciare dall'inizio.

Il colpo d'occhio offerto dal Palazzo dei Congressi la mattina del 31 gennaio, all'apertura ufficiale del Forum, è per molti versi d'eccezione: la grande sala è già gremita da tempo, mentre centinaia di invitati e giornalisti sono ancora in fila davanti ai tavoli degli accrediti. Promosso sotto l'egida della CEE e organizzato dalle Reti ferroviarie dei 12 paesi comunitari (più Austria e Svizzera), dalle loro Filiali internazionali Intercontainer e Interfrigo, e dall'Union Internationale Rail-Route, Euromodal 90 segna, come ho detto, un momento importante per la politica dei trasporti ma, per certi aspetti, rappresenta poco più di un inizio. È evidente che al Palazzo dei Congressi il clima è quello dell'unanimismo e dell'ottimismo, ma non è affatto detto che tutti siano d'accordo su come e in che misura promuovere lo sviluppo del trasporto combinato, su come e in che misura ridistribuire le quote di traffico dei vari vettori. E non è affatto detto che non ci siano ancora resistenze più o meno esplicite, sottovalutazioni o egoismi nazionalistici da superare. Meglio quindi guardare le cose con realismo: sottolineare, ad esempio, la qualificata rappresentanza dei politici presenti a Euromodal — oltre a Van Miert, i ministri dei trasporti di Belgio, Svezia, Francia, Germania, Svizzera ecc. —, ma anche notare, altrettanto significative, le assenze; ed anche il fatto che sui giornali belgi che

STEFANO FRATESI/FOTOTECA FS

Nell'ultimo decennio i trasporti combinati della Comunità hanno avuto una crescita incredibile, quasi il 400%. Eppure si tratta di una quota ancora insufficiente.

sfoglio in sala stampa, la notizia del Forum è quasi sempre relegata nelle pagine interne; o ancora, che molte troupe televisive si aggirano nei corridoi e nelle aule del Palazzo dei congressi, ma poi, nei telegiornali che alla sera vedo sul televisore della camera d'albergo, di Euromodal non si fa cenno. Insomma, c'è il fondato sospetto che il Forum si disperda un po' nella frenetica routine politico-internazionale di Bruxelles, e che Euromodal sia un momento promozionale importante ma soprattutto una mossa politica necessaria a richiamare l'attenzione dei governi e dei parlamenti su un settore, come i trasporti, considerato strategico ma di cui ci si ricorda solo in caso di emergenza.

Eppure i temi dibattuti nei 14 Atelier organizzati dal Forum (dal Tunnel sulla Manica ai rapporti con i paesi dell'Est, dalle politiche comunitarie in tema di tariffe alle agevolazioni doganali ecc.), i dati forniti, le prese di posizione assunte in sede di convegno costituiscono un punto fermo per il futuro del trasporto merci e del trasporto combinato in particolare.

Nel suo seguitissimo discorso, Van Miert è stato addirittura assertorio. «Nell'ultimo decennio — ha detto — i trasporti combinati rail-route hanno avuto all'interno della Comunità una crescita incredibile, quasi il 400%. Eppure, i problemi più gravi nascono proprio da uno sviluppo tanto rapido e dalla considerazione che, in ogni caso, tale sviluppo è ancora troppo limitato. La rapida espansione

ROBERTO FUSCONI/FOTOTECA FS

LA SFIDA DEL COMBINATO

del combinato non deve far dimenticare che questo sistema di trasporto occupa una fetta molto limitata nel mercato trasportistico». E in effetti, i dati sono impressionanti. Si calcola infatti che attualmente l'incidenza del combinato sul mercato del trasporto merci, nei 12 paesi CEE (più Austria e Svizzera), sia di 15 milioni di tonnellate, cioè appena il 4% del totale. Il problema di un suo rilancio appare dunque prioritario e, a tale proposito, nel corso di Euromodal sono stati ufficialmente presentati i risultati di uno studio realizzato dal Gruppo belga A.T. Kearney, commissionato allo scopo di delineare la crescita futura del trasporto combinato in Europa da qui fino ai prossimi quindici anni. Il rapporto ipotizza entro il 2005 il triplicamento degli attuali volumi annui di traffico combinato, che dovrebbero attestarsi a 43,2 milioni di tonnellate. L'acquisizione di questo traffico supplementare presuppone investimenti per infrastrutture e materiale rotabile nell'ordine di 2.600 e 2.900 milioni di Ecu (parte dei quali potrebbero essere a carico di organismi sovranazionali come la CEE ed erogati in un arco di tempo di 5-10 anni). Il maggiore traffico dovrebbe svilupparsi su 30 assi di traffico individuati dal Rapporto, suddivisi in 15 fondamentali e 15 sussidiari.

Dei 15 assi fondamentali ben 8 hanno

come destinazione finale l'Italia. Ciò, se conferma da una parte l'importanza che il nostro Paese continuerà ad avere nelle relazioni Nord-Sud, mette in evidenza la perdurante sottovalutazione del suo ruolo come territorio di transito per i corridoi Est-Ovest, destinati ad avere sempre maggiore importanza con l'evoluzione politica dell'Europa orientale.

Per quanto riguarda i costi, il trasporto combinato è in assoluto più competitivo di quello stradale, con un'incidenza inferiore del 15-18% in rapporto al tipo di merci trasportate e dell'11-22% in rapporto alla distanza percorsa. Tale situazione è però strettamente connessa con gli interventi finanziari che gli Stati e le amministrazioni ferroviarie riserveranno al settore, e in ogni caso è chiaro che uno sviluppo coerente del trasporto combinato in Europa richiederà una gestione sempre più integrata e coordinata. A tale fine si è deciso di realizzare un Piano d'azione da presentare quanto prima alla Commissione Trasporti

ROBERTO FUSCONI/FOTOTECA FS

Molto interesse ha suscitato a Bruxelles l'esposizione di materiale rotabile e tecnologie di avanguardia. Autentico protagonista il carro bimodale, di cui sono stati presentati vari prototipi.

LA SFIDA DEL COMBINATO

della CEE, mentre da parte della Comunita è stato già annunciato un Master Plan che definisce gli interventi da adottare.

Successo significativo di Euromodal 90 è stata la firma di una Dichiarazione comune da parte delle Reti ferroviarie (rappresentate da Alain Poinssot, Presidente dei responsabili del trasporto combinato), dall'Union Internationale Rail-Route (rappresentata dal Presidente, Ing. Eugenio Belloni) e dall'Intercontainer (presidente Lehmann). La Dichiarazione si propone di intervenire a livello operativo nell'organizzazione dei servizi, nell'attivazione di una serie di indispensabili sinergie, nella facilitazione di tutte le misure volte alla realizzazione di treni completi, per ottenere costi d'esercizio migliori e un servizio complessivamente più incisivo e affidabile.

Una delle conseguenze più immediate del documento sottoscritto a Bruxelles è la suddivisione del mercato fra Intercontainer e UIRR non più come è avvenuto finora secondo le tecniche di trasporto impiegate (container, casse mobili, semirimorchi o veicoli completi ecc.), ma secondo il tipo di utenza a cui ci si rivolge (trasporto marittimo o autotrasporto). Alle ferrovie spetterà invece il compito di organizzare e potenziare gli assi di traffico, lasciando ai rispettivi partner i compiti di natura più prettamente commerciale.

Sempre nell'ambito di Euromodal si è svolta anche una grande esposizione di mezzi e tecniche d'avanguardia nella stazione di Schaerbeck. Autentico protagonista del combinato si è dimostrato certamente il carro bimodale, ovvero un semirimorchio che può essere agganciato a uno speciale carrello ferroviario e quindi trasportato sui binari. Il bimodale è un sistema di enormi potenzialità, che sintetizza praticamente in tempo reale e con un forte abbattimento dei costi la complementarietà strada/rotaia eliminando del tutto l'infrastruttura di scambio dal modo terrestre a quello ferroviario (carri ponti, gru ecc.). Soluzioni di carri bimodali sono state presentate da industrie americane, francesi, inglesi e italiane, le cui diverse caratteristiche e prestazioni (quelle sì in forte competizione!) sono state analizzate da una apposita commissione di studio.

Del tutto messa da parte, invece, la soluzione cosiddetta dell'«autostrada viaggiante», ovvero della combinazione autotreno e autoarticolato che sale sul treno e compie un percorso più o meno lungo su rotaia. Soluzione che può essere adottata solo in chiave di emergenza e su brevi tratte, attualmente soprattutto sulle direttrici che transitano per la Svizzera e l'Austria. Come ha detto il Direttore del Dipartimento Promozione e Vendita FS, Pinna, presente a Bruxelles: «È il trasporto combinato la vera soluzione vincente, mentre mettere un camion sopra il treno significa aggiungere ai costi ferroviari anche quelli "pieni" dell'autotrasporto, compresi quelli dell'autista che deve viaggiare in treno in attesa di rimettersi alla guida».

In conclusione, l'impressione che si è potuta cogliere a Bruxelles e dalla notevole mole di documentazione fornita è che trasportare merci in maniera più economica, più sicura, più funzionale, è un problema che si è ormai imposto all'attenzione generale; e che se il treno avrà davvero un futuro, quel futuro dovrà fondarsi sempre più saldamente sul settore delle merci. Ma a Bruxelles si è anche capito che le Reti ferroviarie nazionali e le varie imprese e società operanti nel settore non potranno più decidere scelte e strategie operative nel ristretto ambito del loro «particolare», ma dovranno sempre più interagire fra loro, alla luce di scenari, orizzonti, opportunità sovranazionali. Su questo non è più consentito avere dubbi. L'appuntamento del 1993 con l'Europa non è un obiettivo per cui lavorare, è ormai una realtà con cui convivere.

PARCO MATERIALE ED OFFERTA BIMODALE

Attualmente il parco carri specializzati per il trasporto intermodale è costituito da circa 16.000 carri idonei al trasporto delle diverse tipologie di unità di carico.

Per quanto riguarda l'offerta bimodale l'Ente FS, nel quadro dei suoi programmi di innovazione tecnologica, ha commissionato alla Società Ferrosud di Matera la costruzione di cinque prototipi di carro bimodale sulla base di un progetto che presenta caratteristiche innovative di importante rilievo.

Il termine stesso «bimodale» (roadrailer) indica che si tratta di un veicolo con caratteristiche bivalenti, capaci di circolare su rotaia, come un qualunque carro ferroviario di tipo tradizionale e su strada come semirimorchio stradale trainato da una normale motrice.

Il veicolo presenta caratteristiche di interesse commerciale rilevanti in quanto ha una capacità di 75 metri cubi e consente un carico utile di 29 tonnellate; inoltre, esso è atto a viaggiare su rotaia fino ad una velocità di 120 Km/h.

Il carro ha superato in modo soddisfacente le prove tecniche effettuate dalle FS e sta per essere avviata la sperimentazione commerciale e d'esercizio.

LA CONFERENZA STAMPA FS A BRUXELLES

«COGLIERE LE OPPORTUNITÀ DEL MERCATO»

Risultati positivi nel 1989 per il traffico merci e impegni per il futuro. Secondo i dirigenti FS le condizioni per migliorare ci sono. Ma occorre investire.

A Bruxelles, durante i lavori di Euromodal 90, la delegazione FS guidata dal Vice Direttore Generale, Ing. Massaro, e dal Direttore del Dipartimento Promozione e Vendita, Pinna, ha tenuto una conferenza stampa, a cui hanno partecipato anche i rappresentanti della Società CEMAT, in particolare il Vice Presidente Vicario, Dott. Santoni Rugiu, e i consiglieri d'amministrazione Ing. Belloni e Dr. Ferretti.

Nell'aprire l'incontro con la stampa, l'Ing. Massaro ha ricordato che «il sistema intermodale sta avendo ormai una forte affermazione e se, sul piano operativo, siamo ancora lontani da traguardi ottimali, la filosofia di fondo su cui si basa il sistema ha invece convinto tutti, ferrovie e partner reali e potenziali».

Passando ad analizzare i dati disponibili l'Ing. Massaro ha sottolineato che in Italia il 1989 si è chiuso con risultati particolarmente positivi per il traffico merci. «C'è stato un aumento dell'8,65% delle tonnellate trasportate — ha detto — ottenuto anche in virtù del notevole incremento raggiunto nel trasporto intermodale, passato da 14.276.000 tonn. trasportate nel 1988 alle 16.293.000 tonn del 1989, con un 14,1% in più».

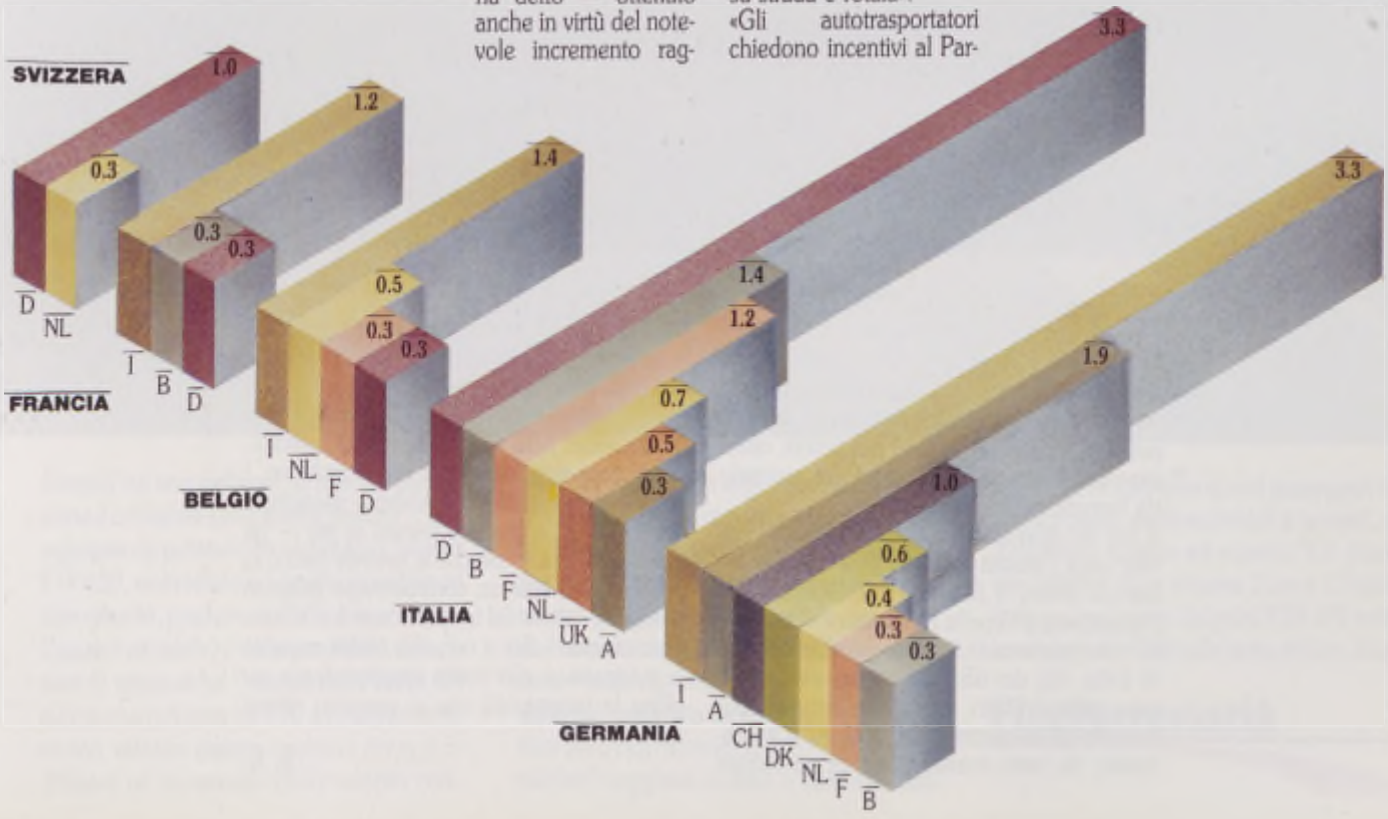
Per quanto riguarda il futuro, l'Ente FS intende perseguire un ulteriore miglioramento della qualità dell'offerta e l'aumento selettivo delle quantità trasportate. Per tali obiettivi sono allo studio una serie di azioni che mirano in particolare al potenziamento delle infrastrutture (interporti, Terminal, adeguamento sagome gallerie) e del materiale rotabile specializzato, all'introduzione di sistemi informatizzati anche in ambito doganale e a una migliore attività di marketing.

Giuseppe Pinna, rispondendo alle numerose domande dei giornalisti presenti, ha fatto il punto sulla situazione del trasporto merci in Italia e, in particolare, sulle problematiche dell'intermodale.

«Il successo del trasporto intermodale — ha detto — non può prescindere da una convinta alleanza fra ferrovie e autotrasporto. È chiaro che occorrono investimenti importanti per trasformare gran parte del trasporto italiano in casse mobili e semirimorchi che possano essere usate in maniera ambivalente su strada e rotaia».

«Gli autotrasportatori chiedono incentivi al Par-

PAESI CON RELAZIONI BILATERALI IN TRASPORTO COMBINATO SUPERIORI A 200.000 TONNELLATE/ANNO (1987)
(milioni di tonnellate)



Nel grafico la realtà del trasporto combinato nei paesi della Comunità. Euromodal 90 ha ribadito che le decisioni e le strategie delle reti ferroviarie saranno sempre più sovranazionali.

lamento per la riconversione dei loro mezzi — ha continuato Pinna — e per quanto riguarda le ferrovie italiane c'è la disponibilità, insieme con altri interlocutori come banche ed enti pubblici, a costituire società per gestire centri intermodali che sono l'elemento di raccordo tra ferrovia e autotrasporto».

A uno dei giornalisti presenti che chiedeva notizie circa l'attività delle ferrovie italiane sui mercati esteri, il Direttore del Dipartimento Promozione e Vendita ha risposto: «Il trasporto merci per ferrovia si vende più all'estero che in Italia. Più del 65% del nostro trasporto è con i paesi stranieri, dove c'è un'abitudine più marcata all'utilizzazione del treno e c'è sicuramente, da parte nostra, una cura particolare per il servizio fornito: soprattutto per quanto riguarda i treni bloccati multiclienti e i TRES, che collegano con regolarità alcune regioni italiane importanti come la Lombardia e l'Emilia ai mercati della Germania e della Francia».

«È un dato significativo ma non conclusivo, i segnali di reattività che abbiamo riscontrato devono stimolarci a fare ancora di più — ha concluso Pinna — perché le ferrovie hanno la possibilità di fare un considerevole balzo in avanti nel settore del trasporto merci, e lo hanno dimostrato. Sta a noi, alle nostre capacità organizzative e alla nostra intraprendenza cogliere le opportunità che ci vengono offerte dal mercato».

P. S.

VI PRESENTIAMO L'ULTIMO TRENO PER ARRIVARE PRIMA.

Davanti ad una delle reti ferroviarie più tortuose e articolate come quella italiana, c'è finalmente chi punta diritto al successo: il nuovo ETR 450, elettrotreno ad assetto variabile ad alta velocità, prodotto dalla Fiat Ferroviaria. L'assetto variabile, cioè la possibilità di inclinare le casse verso l'interno delle curve, è il mezzo che consente all'ETR 450 di mantenere una velocità elevata anche in curva e di ottenere un incremento della velocità commerciale del 15-25% sugli attuali e complessi tracciati senza onerosi interventi sulle infrastrutture. L'alta velocità che l'ETR può raggiungere, fino a 250 km/h., è invece permessa dall'alleggerimento generale del treno, dall'aumento delle prestazioni di accelerazione e frenatura, oltre che dall'applicazione delle più avanzate tecnologie e del know-how della Fiat Ferroviaria. Ma velocità e prestazioni viaggiano insieme a comfort e sicurezza: l'ETR 450 offre ai suoi passeggeri aria condizionata, sedili reclinabili e ruotanti, alto isolamento termico ed acustico. Un piacere che, tuttavia, dura soltanto 3 ore e 55 minuti: il tempo impiegato dai primi ETR 450 entrati in servizio dal 1988 sulla tratta Milano-Roma.

FiatFerroviaria

VENDERE, FORTISSIMAMENTE VENDERE

Vendere dove? Vendere cosa? Il Dipartimento Promozione e Vendita ha dato una risposta, definendo la nuova strategia merci dell'Ente FS.

Dove: in 37 filiali, ovvero, in tutta Italia, con un sistema capillare di contatti col cliente. Cosa: un'offerta di trasporto merci sempre più vicina alle esigenze di ciascun operatore commerciale. Dove, cosa, ma anche come. Un venditore seguirà ciascun trasporto dalla fase preliminare al suo espletamento. Anche per misurare la qualità del servizio offerto. FS: non più vettori, ma organizzatori di trasporto.

di MARINA DELLI COLLI

Vendere dove, vendere cosa. La definizione della nuova strategia merci dell'Ente FS può riassumersi anche nella risposta a questi due quesiti. Il «dove» e il «cosa» rappresentano infatti, nella loro schematicità, i principali obiettivi del Dipartimento Promozione e Vendita per quanto riguarda il settore merci: da una parte attivare una rete di Filiali di vendita, la più estesa e capillare possibile, dall'altra offrire un ventaglio di prodotti, realizzare una gamma di offerte, altrettanto estese e capillari.

In altri termini, si tratta di costruire un trasporto personalizzato che vada incontro alle molteplici esigenze della clientela e che, quando possibile, sappia addirittura anticiparne le linee di tendenza.

Ma vendere dove?

Praticamente in tutta Italia. Le 37 Filiali merci coprono infatti l'intero territorio nazionale e sono dislocate strategicamente in funzione delle esigenze dei rispettivi mercati e delle possibilità di penetrazione commerciale. Questa delle Filiali era, in qualche modo, una scelta obbligata se si voleva portare il più possibile vicino ai poli di formazione della domanda (e agli operatori che determinano le scelte del vettore) un apparato di vendita in grado di proporre con immediatezza ed efficacia l'offerta FS.

Le Filiali rappresentano infatti dei punti di incontro tra ferrovia e clientela in cui è possibile definire, direttamente sul posto, le caratteristiche tecniche e commerciali del servizio.

Ma come funzionano queste Filiali? Intanto, il loro orario coincide con quello applicato dalle industrie, proprio per consentire a tutti i potenziali clienti di trovare aperto lo «sportello» ferroviario nel momento in cui occorre.

Sempre per andare incontro alle esigenze della clientela, le Filiali sono state dislocate oltre che presso gli impianti ferroviari, anche nei punti commerciali della città.

Una Filiale merci dispone di uno standard organizzativo composto da un capofiliale, tre venditori, un addetto interno con compiti amministrativi e di supporto.

In bacini di traffico particolarmente interessanti ma non di dimensioni tali da giustificare la presenza di una Filiale, è stata prevista la figura dell'«antenna», ossia del venditore distaccato. Si tratta in pratica di un operatore commerciale che, non facendo parte dell'organico della Filiale a cui è stato assegnato, opera in una sede distaccata e baricentrica rispetto al bacino di traffico.

Per il momento i venditori distaccati delle Filiali merci fanno capo alle stazioni di Trapani, Gela, Siracusa, Messina, Civitavecchia e Sassari.

Dal punto di vista operativo le Filiali hanno numerose e importanti attribuzioni. Si va dalla gestione del Portafoglio clienti (ogni Filiale, infatti, è dotata di potere contrattuale) all'acquisizione e promozione del traffico.

La Filiale dovrà inoltre visitare i clienti al fine di intervenire direttamente o indirettamente con efficacia e in maniera mirata, sia nel tempo che nello spazio, specialmente là dove l'offerta ferroviaria presenti notevoli possibilità di intervento (basse frequentazioni per stagionalità o per giorni/settimana, limitata composizione dei treni in relazione alle potenzialità ecc.). Fra i «clienti» sono inoltre da inserire anche i punti di vendita diretta FS, le agenzie di viaggio, i tour operator nonché, a livelli differenti, club, dopolavori, cral, parrocchie, scuole, centri sportivi ecc. Inoltre, andranno previste visite ad Enti locali, Assessorati al turismo, ecc. di competenza territoriale.

La Filiale dovrà anche sorvegliare l'attività di vendita del prodotto ferroviario da parte delle agenzie di viaggio di competenza territoriale (seguendo ad esempio la loro attività attraverso target di ricavi e di attività concordati o fissati).

E dovrà inoltre verificare il prodotto venduto, particolarmente nei riguardi dei clienti con i quali siano stati stipulati accordi speciali, visitare le aziende di significativo interesse commerciale allo scopo di conoscere sia le norme interne che regolano i viaggi di affari dei dirigenti, collaboratori anche di ditte loro clienti, sia di promuovere il trasporto ferroviario, favorendo trasposizioni di traffico da un altro modo di trasporto.

È evidente che il venditore dovrà «seguire» il prodotto venduto sia nella fase preliminare al trasporto (predisposizione del piano di circolazione, fornitura del materiale rotabile occorrente, organizzazione dei servizi a terra e sui treni), sia nel suo concreto espletamento.

È anche evidente che a prestazioni ultimate il venditore debba disporre di elementi di riscontro sulla qualità dei servizi venduti per verificare il grado di scostamento rispetto a quanto convenuto con il cliente.

STEFANO FRATESI/FOTOTECA FS

Ulteriori possibilità di intervento saranno poi l'organizzazione di treni o vetture promozionali con aggiunta di servizi di particolare interesse per la clientela spesso a costo zero; la confezione di «pacchetti» da offrire attraverso le agenzie di viaggio o i tours operators, particolarmente là dove si evidenzi la loro attività in favore del mezzo ferroviario; l'integrazione tra modi di trasporto (treni + pullman) specialmente per scuole, parrocchie, club ecc. Per la predisposizione dell'offerta e il controllo di regolarità, le Filiali lavorano in stretto contatto con la Produzione.

Inoltre, la struttura di vendita del «prodotto merci» cura i rapporti con gli spedizionieri e, soprattutto, è responsabile del budget assegnatole. Agli uffici centrali rimane la gestione dei Grandi Clienti e la definizione dei contratti relativi ai trasporti intermodali e internazionali nonché un'opera di coordinamento dell'attività di vendita decentrata e di verifica della sua aderenza alla politica commerciale.

Se alle Filiali spetta l'attività di punta per quanto riguarda il rapporto con la clientela nei vari centri in cui si concentra la domanda, alle strutture centrali spetta di sviluppare le trattative per tutti quei tipi di trasporto pianificabile con ampio respiro, e quindi in qualche modo programmabili.

Il risultato dovrà essere una forma di accentramento e decentramento combinata in un mix tale da razionalizzare le risorse dell'offerta a coprire le diverse esigenze della domanda. Nella nuova filosofia merci, infatti, l'accentramento e il decentramento diventeranno due lati della stessa medaglia.

Prendiamo ad esempio i Grandi Clienti, ovvero quelle aziende o quegli enti di particolare rilievo per volume di affari, volume di merci trasportate, importanza politico-commerciale: i loro traffici saranno gestiti centralmente tramite la Direzione Centrale Merci del Dipartimento Promozione e Vendita, però con il coinvolgimento dell'Ufficio compartimentale competente tramite la sua o le sue Filiali competenti per territorio. Nelle incombenze dell'organizzazione periferica commerciale rientra, infatti, l'obbligo di attuare tutte quelle azioni necessarie per seguire la gestione del contratto, verificare l'andamento del servizio fornito e il rispetto degli accordi da parte del cliente. Alle Filiali e agli uffici Promozione e Vendita sarà naturalmente accreditata in Quota di Vendita la produzione di cui sono segnatamente responsabili.

Un treno merci in corsa. Avvicinarsi al cliente, proponendo nuove soluzioni logistiche e tariffarie. Con questo atteggiamento i venditori delle filiali merci cercano di conquistare nuove fette di mercato.

Sempre in linea con la filosofia del decentramento, al Compartimento è affidata la gestione di quei clienti che, per fatturato annuo o posizione commerciale, possono consentire l'acquisizione di nuovi segmenti di mercato. La rete periferica di vendita può offrire un servizio di assistenza più personalizzato.

Nel caso che all'assistenza al cliente siano coinvolte più Filiali FS, si avrà una divisione della produzione. Master dell'operazione sarà in ogni caso la Filiale nel cui territorio è ubicata la Direzione decisionale del cliente.

Compito di ogni Filiale è naturalmente di mantenersi aggiornata per quanto riguarda le caratteristiche e l'evoluzione del mercato compartimentale, collaborando con gli altri Compartimenti ed, eventualmente, con le Rappresentanze estere nelle le occasioni in cui il trasporto sia «affrancato» o «in assegnato».

Un'importantissima realizzazione dunque, quella delle Filiali, l'inizio di un nuovo modo di concepire il trasporto merci. Trasportare, infatti, va visto ormai non solo come un semplice servizio ma come un vero e proprio fattore della produzione: non basta più essere solo «vettori», bisogna proporsi come spedizionieri, organizzatori di trasporto. Ed è in questa impegnativa e decisiva partita che si giocano la capacità imprenditoriale dell'Ente e il futuro delle ferrovie nel nostro Paese.

A COLLOQUIO CON NONIO BAERI, CAPO UFFICIO PROMOZIONE E VENDITA DEL COMPARTIMENTO DI ROMA

«IL SEGRETO È USCIRE DALLE STAZIONI»

Da 200 a 9000 contratti in tre anni. Un risultato record. Grazie al decentramento della vendita del servizio merci. Ma dagli anni '90 ci si aspetta molto di più.

L'istituzione delle Filiali ha costituito un'importante innovazione. Ce ne vuole parlare, dott. Baeri?

Diciamo innanzitutto che l'istituzione delle Filiali ha avuto il suo punto di forza nel settore merci perché era un'iniziativa basata sull'utilizzo dei nostri consulenti della clientela. Questo personale, un numero limitatissimo di agenti specializzati nel trovare nuovi clienti e nell'assisterli, aveva una grossa esperienza sul territorio e una buona formazione, e quindi il nostro punto di partenza sono stati loro. E si è iniziato dalle merci perché proprio in quel settore questo personale era specializzato. Importante è stato, attraverso questi agenti, portare il nostro contatto con il cliente al di fuori dell'ambiente tradizionale della stazione e dello sportello, avvicinarsi al cliente proponendo soluzioni nuove per problematiche di carattere commerciale, tariffario e logistico. Ed è proprio con le Filiali che è iniziato questo importantissimo processo di decentramento nella vendita del nostro servizio merci.

E quali sono stati i risultati raggiunti?

Prima di iniziare abbiamo intrapreso uno studio di carattere generale che ci ha tenuti impegnati almeno un anno. Sono stati fatti dei sondaggi anche con l'ausilio delle Camere di Commercio, della Confindustria e di Enti specializzati per la rilevazione di dati commerciali. Nell'86 siamo partiti con l'intenzione di individualizzare il giusto prezzo di tariffa per ogni ditta che avesse bisogno di servirsi, in modo continuativo, delle ferrovie. Tutto il rapporto merci continuativo è stato quindi messo sotto contratto nel giro di un anno e siamo così passati da circa 200 contratti a 3000, un incremento davvero notevolissimo che non era ormai più possibile gestire in sede centrale. Anche, ma non solo per questo, siamo ricorsi al decentramento al fine di valorizzare la funzione di consulenza del nostro agente esperto «su piazza» e ciò ha consentito di passare, nel giro di un altro anno, da 3000 contratti a circa 9000. Questo ha anche portato ad un aumento costante delle merci trasportate per ferrovia che negli ultimi quattro anni hanno avuto un incremento cumulato di oltre il 19%. Diciamo quindi che dall'86 fino alla fine dell'89 c'è stato un incremento di quasi il 20%, incremento che ci ha consentito di superare il muro dei 20 miliardi di tonnellate/chilometro, record che sembrava assolutamente irragiungibile solo quattro o cinque anni fa. E diciamo che questo risultato è stato anche merito delle Filiali.

Questo per l'Italia, ma all'estero come funzionano le Filiali?

Noi non abbiamo Filiali all'estero, abbiamo delle Rappresentanze Commerciali che hanno sempre avuto compiti di contatto con le Reti ospitanti e di informazione generale piuttosto che di acquisizione di traffico. Negli ultimi tempi però anche alle Rappresentanze è stato attribuito un budget e una delega operativa e quindi queste strutture svolgono ora concreti compiti di intervento nell'acquisizione del traffico nel settore merci in collegamento diretto con gli Uffici vendita della rete ospitante, insieme con i quali gestiscono la procedura di «Consultazione Rapida» con la quale si può formulare al cliente estero una proposta di servizio e di prezzo studiata per l'intero percorso.

Parliamo, adesso, del futuro. Che cosa si prevede per gli anni '90?

Intanto diciamo subito che si prevede in tempi brevi un maggiore decentramento per dare effettivi poteri di intervento al Capo della Filiale e per far sì che buona parte dei contratti che ancora vengono mantenuti al centro passino alle Filiali che potranno così contattare direttamente l'operatore. Quello che è comunque importante e che voglio sottolineare è il tipo di raccordo che si riuscirà a realizzare tra i venditori delle Filiali FS e i venditori delle partecipate, per esempio l'INT o la CEMAT, che sono società con partecipazione finanziaria delle FS che hanno compiti parzialmente diversi e che quindi devono un po' regolare il loro metro di condotta sulla rapidità dei nostri operatori. Noi siamo certi che il trend favorevole per le ferrovie continuerà per tutto l'anno '90, ma il vero salto di qualità dovrebbe essere assicurato in un futuro prossimo dall'incremento dei risultati della vendita indiretta cioè nel potenziamento dei rapporti con gli spedizionieri e con tutti quegli intermediari di trasporto che si frappongono tra le ferrovie e la clientela, diciamo meglio tra la domanda di trasporto e il mercato. Questo diaframma finora ha fatto sì che l'utente conoscesse di preferenza il trasporto stradale e non quello ferroviario considerato superato nella tecnica e complicato nell'applicazione. Noi vogliamo quindi farci conoscere sempre di più e sempre meglio soprattutto perché noi oggi siamo in grado di formulare delle offerte logistiche complete con cui assicuriamo al cliente tutta una serie di servizi che non si limitano al solo trasporto. È questa la grande occasione che ci offriranno gli anni '90 e che dovrebbe consentire di aumentare ancora il traffico delle merci al di là dei tassi di crescita pur lusinghieri degli ultimi anni, in modo da rispondere efficacemente ad una crescente domanda di un trasporto che sia rispettoso dell'ambiente, economico e sicuro.

Non si prevede di pervenire all'estensione di nuove Filiali di vendita merci entro il '90 ma si avrà certamente una più puntuale presenza nel territorio specializzando, ove necessario, qualche venditore in qualità di «antenna», su zone che richiedono una presenza più assidua o una professionalità speciale.

MDC

Roma-Firenze. Due città. Due linee ferroviarie. Se una è più moderna e veloce, l'altra non è ancora vecchia. Anzi. Dopo i recenti

ROMA-FIRENZE, NON SOLO DIRETTISSIMA

interventi di adeguamento, forma con la linea nuova un sistema organico che consente la massima elasticità di esercizio. Un adeguamento ancora non del tutto compiuto. Ma intanto, 53 km di interconnessioni, ampliamento dei piazzali, Blocco Automatico Banalizzato, impianti Acei fanno dimenticare la data di nascita della linea lenta: 1866.

di MARCELLO BUZZOLI

Mentre i lavori della Direttissima si avviano alla conclusione definitiva prevista per il 1991, è possibile riaprire il discorso sul quadruplicamento della linea tra Roma e Firenze.

Non vogliamo ripetere cose dette e ridette, ma riproporre alcune considerazioni su aspetti poco noti o dimenticati di questa grande opera.

Ricordiamo, per rapidi accenni, che il primo collegamento ferroviario diretto tra le due città fu stabilito nel 1866, seguendo l'itinerario Firenze-Terontola-Perugia-Foligno-Terni-Orte-Roma (372 chilometri). Un viaggio poco agevole, tutto scosse e sbuffi di fumo, che si protraeva per circa nove ore.

L'anno successivo, il completamento della cosiddetta «Maremmana occidentale» da Civitavecchia ad Orbetello, consentì di allacciare la città dell'Arno e quella del Tevere con un secondo itinerario che però risultava più lungo del precedente (414 chilometri) e comportava un aumento dei tempi di percorrenza.

Intanto lo Stato pontificio ammainava la bandiera e Roma veniva acquisita al Regno d'Italia. Nel 1876 furono saldati i tronchi Orte-Orvieto e Terontola-Chiusi. Il treno congiunse Firenze con la nuova capitale, percorrendo la via Arezzo-Chiusi-Orvieto-Orte (314 chilometri).

Questa strada di ferro (cui si è affiancata la Direttissima) è ancor oggi in esercizio e il suo andamento planimetrico è quello del 1876 anche se da allora non sono mancati gli adeguamenti. La linea, costruita a semplice binario, fu gradualmente raddoppiata. Nel 1933 la duplicazione era ultimata e nel 1935 la trazione elettrica sostituì quella a vapore.

Nel secondo conflitto mondiale, ripetuti bombardamenti aerei lesionarono gravemente l'arteria fra il Tevere e l'Arno.

La ricostruzione fu sollecita, ma non innovativa. D'altronde le innovazioni non avrebbero potuto modificare la realtà fisica di un tracciato fortemente tor-

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

Il fabbricato viaggiatori della stazione di Fara Sabina-Montelibretti sulla Roma-Firenze, linea lenta. Durante la seconda guerra mondiale la Roma-Firenze fu lesionata gravemente dai bombardamenti aerei. Ma la ricostruzione non modificò la sinuosità del tracciato.

tuoso che, come un serpente boa, si aggomitola, per ben cinque volte, attorno ad altrettante anse, quelle di Fara Sabina, Orte, Ficulle, Arezzo e Pontassieve. Per eliminarle, l'ingegner Antonino Riggio, un tecnico ferroviario, presentò nel 1958 un progetto che aveva una sua validità. Ma, in una visione d'avvenire, apparve giustamente inadeguato a fronteggiare gli impegni di una linea di grande comunicazione interessata dalle più importanti correnti di traffico, a breve, medio e lungo percorso, interne ed internazionali.

Occorrevano provvedimenti radicali. Affiancare pedissequamente due nuovi binari a quelli esistenti sarebbe stato imperdonabile errore, considerate le soggezioni del tracciato originario. Creare una nuova linea indipendente e destinarla solamente ai convogli viaggiatori veloci (secondo il modello delle Ferrovie giapponesi imitato da quelle francesi) avrebbe richiesto forse minori spese d'impianto e di esercizio. Ma il volume e la qualità del traffico che gravita sulla Roma-Firenze sconsigliavano di realizzare un'arteria esclusiva per le circolazioni privilegiate, mentre quella preesistente non avrebbe potuto assorbire completamente la domanda di trasporto viaggiatori e merci da soddisfare con materiale pesante.

Perdurando l'incertezza, vennero prospettate le ipotesi più disparate. Come quella di una fantomatica Roma-Firenze, via Viterbo-Acquapendente-Siena.

Ma i dirigenti delle ferrovie furono all'altezza della situazione. Immaginarono un sistema a quattro binari perfettamente integrati e collegati tra loro mediante speciali interconnessioni che non dessero luogo ad interferenze fra i treni in ingresso e quelli in uscita dalla linea principale. Era una soluzione del tutto inedita in Italia e in Europa. E, con innegabile lungimiranza, il quadruplicamento interconnesso della Roma-Firenze veniva inquadrato in un disegno più vasto che doveva preludere ad analogo provvedimento sulla Milano-Bologna e la Firenze-Prato.

La necessità del potenziamento dell'asse Nord-Sud, oggi generalmente condivisa, venne additata dai dirigenti delle ferrovie fin dalla metà degli anni Sessanta. E se avesse avuto tempestivamente l'appoggio che meritava, avrebbe cambiato in buona misura la storia dei trasporti italiani a tutto vantaggio del nostro Paese. La classe politica fu attratta invece dalle prospettive di una riforma istituzionale che (indipendentemente da ogni giudizio di merito) non avrebbe potuto surrogare in nessun caso le insufficienze delle infrastrutture, come i fatti purtroppo hanno dimostrato.

La strategia di alto profilo, enunciata dai tecnici FS, rimase inascoltata e dovette ripiegare sulla prima parte del programma. Ossia il quadruplicamento della Roma-Firenze che incontrava anch'esso non poche ostilità. L'opinione pubblica, male informata, riteneva che si trattasse di un progetto megalomane, a detrimento delle comunicazioni del Mezzogiorno, e a beneficio di pochi supertreni per clientela di lusso. Un'astiosa opposizione venne da un grande quotidiano romano. Si seppe poi che il direttore del giornale, per vincoli familiari, era legato alla proprietà di terreni da espropriare per far posto alla Direttissima.

Alla fine, nelle competenti Sedi istituzionali, fu riconosciuta la priorità e la necessità dell'opera. Una priorità che è stata poi negata e derisa dai fatti. Lo stanziamento iniziale di 200 miliardi fu disposto con la legge speciale n. 1089 del 25 ottobre 1968. Soltanto dopo sette anni intervenne un secondo analogo provvedimento. Le incertezze e i ritardi negli apporti finanziari e l'isterica opposizione di alcuni Enti locali hanno rallentato (ben al di là delle obiettive difficoltà dei lavori) la realizzazione di un'opera che, a tutto concedere, poteva essere compiuta in otto-dieci anni. Ne sono invece trascorsi venti che diverranno ventuno, seppure sarà possibile rispettare il traguardo finale del 1991.

Si potrebbe dire, paradossalmente, che il passare del tempo rende giustizia alla Direttissima la cui moderna funzionalità, garantita da sofisticati sistemi di disciplina del traffico, resta inalterata e, anzi, trova conferma ogni giorno di più. Ma sinceramente di tali consolazioni avremmo fatto a meno.

Peraltro con questa nota non intendiamo ripresentare (è stato fatto tante volte) la nuova infrastruttura. Ma porre in luce l'apporto che essa riceve da quella preesistente nella logica di un sistema organico a quadruplo binario che rappresenta una realtà in atto e non soltanto una suggestiva definizione. Per addivenire ad un vero quadruplicamento, occorreva intanto che le due linee avessero un'attrezzatura tecnologica, se non proprio identica, almeno comparabile. Perciò sono stati attuati sulla linea lenta incisivi interventi migliorativi. Ci riferiamo sia alle opere civili per l'ampliamento dei piazzali e la sistemazione delle moderne apparecchiature elettromeccaniche, sia agli apparati per la regolarità e la sicurezza della circolazione. Per quanto riguarda questi ultimi, la linea lenta è

LA ROMA FIRENZE

stata equipaggiata con il Blocco automatico banalizzato (BAB), mentre le stazioni sono state dotate di Apparati centrali elettrici ad itinerari (ACEI).

Numerose sottostazioni elettriche di conversione e di trasformazione (SSE) collegate all'elettroprodotto a 130 mila volt hanno accresciuto la potenzialità degli impianti della trazione elettrica e di quelli di telecomunicazione.

Infine si deve ritenere imminente l'attivazione di apparati informatici e di telecomando che agiscono simultaneamente sulla strada ferrata vecchia e su quella nuova. In tal modo, pur osservando il criterio di istradare le circolazioni veloci e quelle lente nella sede più consona, è possibile mettere a profitto la capacità di entrambe le vie di corsa.

I ricorrenti accostamenti tra i due tracciati danno luogo ad interconnessioni (per complessivi 53 chilometri), rispettivamente a Nord e a Sud di Orte, di Orvieto, di Chiusi, di Arezzo, di Valdarno e di Rovezzano Firenze. Le interconnessioni sono tutte doppie (una per l'ingresso e l'altra per l'uscita) e rivestono un'importanza fondamentale per il sinergismo della vecchia e della nuova infrastruttura, consentendo di trasferire i treni dall'una all'altra linea con la massima elasticità di esercizio. Anche per questo la Direttissima è nata senza stazioni e si serve, all'occorrenza, di quelle della linea lenta che tocca i più importanti centri abitati e gli insediamenti industriali della valle del Tevere, della val di Chiana e della val d'Arno.

Dopo la stazione di Settebagni, la Direttissima si distacca dalla linea lenta e corre nella piana del Tevere. Valicato il fiume ed evitata l'ansa di Fara Sabina, attraversa le colline (che delimitano la valle ad Occidente) con un percorso di undici gallerie ed altrettanti viadotti. Ridiscende poi nel fondovalle e costeggia il fiume, attraversandolo su viadotti. Infila poi la lunga galleria di Orte. All'interno della quale, si diramano due gallerie che realizzano la prima interconnessione per i treni in entrata e in uscita dalla nuova sulla vecchia linea e viceversa. Dopo Orte, un'altra interconnessione (questa volta, due rampe a cielo aperto, lunghe circa un chilometro e mezzo) riporta sul nuovo binario i treni ascendenti e sul vecchio binario quelli discendenti.

La Direttissima corre poi nella valle del Tevere e in quella del Paglia. Procedendo nel viaggio, troviamo l'interconnessione di Orvieto e le altre sopra ricordate che non occorre descrivere in dettaglio, dal momento che ne abbiamo chiarito le finalità e il funzionamento.

Come noto, la Direttissima è da tempo in esercizio da Settebagni ad Arezzo Sud e da Figline a Rovezzano. Una volta ultimati i lavori tra Arezzo Sud e Figline Valdarno sarà possibile la saldatura con i due tratti già in esercizio e la moderna infrastruttura fra il Tevere e l'Arno potrà ritenersi compiuta.

Abbiamo detto che un sistema di quattro binari interagenti e a percorsi alternativi richiede necessariamente l'adeguamento della linea lenta. Per vedere più da vicino quali sono stati gli interventi su quest'ultima, abbiamo prescelto il tratto fra Olmo e Pontassieve, circa 70 chilometri, in corrispondenza del menzionato segmento (Arezzo Sud-Figline Valdarno), sul quale si sta completando la Direttissima.

Le opere d'ingegneria civile si sostanziano nella realizzazione di:

- fabbricati per l'alloggiamento di apparati tecnologici;
- fabbricati e relativi piazzali per le sottostazioni elettriche;
- marciapiedi, pensiline e sottopassaggi pedonali;
- ristrutturazione dei fabbricati viaggiatori;
- ampliamento, ove necessario, della sede ferroviaria.

All'interno dei fabbricati viaggiatori, tutti di vecchia data e con aree di limitata superficie, sono stati ricavati spazi idonei per la sistemazione degli apparati tecnologici, quali i banchi di manovra ACEI, gli armadi per il telecomando dei sezionatori, i quadri elettrici ecc.. A tal fine, in ciascun fabbricato, sono stati ribaltati i locali degli Uffici Movimento, riprogettandone la funzionalità. Analogamente, si è provveduto a riprogettare e a realizzare gli spazi a disposizione dei viaggiatori (sale di aspetto, biglietterie ecc.). Per l'installazione degli armadi relé, delle centraline di alimentazione e dei gruppi di continuità, sono stati costruiti «ex novo» appositi edifici adiacenti a quelli già esistenti.

Circa l'armamento, si è provveduto ad allungare i binari di stazione (al modulo di 650 metri) e ad attivare i nuovi deviatoi. In particolare, rettifiche di tracciato e la sostituzione dei deviatoi hanno interessato l'interconnessione di Arezzo Nord. In questo quadro, sono stati soppressi pure due passaggi a livello e sono stati semplificati gli strumenti di manovra di altri attraversamenti a raso non eliminabili.

Un TEE sulla Direttissima e, sopra, un treno merci in transito sulla linea «lenta». Nella pagina a fianco, pendolari in attesa alla stazione di Fara Sabina-Montelibretti. Da questa stazione transitano circa 100 treni al giorno, di cui 28 viaggiatori.

Notevole impegno, anche sotto il profilo finanziario, ha richiesto il rifacimento di tutti gli impianti di blocco e degli apparati centrali. Gli antiquati dispositivi sono stati sostituiti dal Blocco automatico banalizzato a correnti codificate (BAB) e dagli Apparati centrali elettrici ad itinerari (ACEI), entrambi dei modelli di ultima generazione. Gli ACEI sono stati predisposti per il telecomando del Dirigente centrale operativo (DCO) e del Dirigente operativo della trazione elettrica (DOTE) che opereranno nel nuovo edificio della stazione di Firenze Campo di Marte. Gli impianti per la trazione elettrica e quelli per le telecomunicazioni e la diffusione sonora sono stati del pari ammodernati su standard equiparabili a quelli della Direttissima. Analogamente si è provveduto al rinnovo e al potenziamento degli impianti di illuminazione e di forza motrice delle stazioni.

Gli interventi in parola si riferiscono (l'abbiamo già scritto) al tratto da Olmo a Pontassieve.

Tuttavia, pur nei limiti imposti dalle reali esigenze di aggiornamento e dalla necessità di contenere le spese, tutta la linea lenta è stata «ringiovanita» con terapie intensive. Talché oggi definire «vecchia» l'arteria preesistente è francamente una improprietà di linguaggio.

MA COME È VERDE LA LINEA LENTA

di MARCO ONOFRIO

Il sole è sorto da un pezzo e avvolge in un bel tepore la gente in attesa sotto le pensiline.
È un giorno qualsiasi per i viaggiatori, quasi tutti pendolari e quindi abituati dalla consuetudine alle immagini offerte dal paesaggio. Un giorno, invece, un po' particolare per il cronista che da «testimone esterno» ha avuto l'incarico di andare alla scoperta della Roma-Firenze originaria, la linea «lenta». Si parte dalla stazione di Roma Tiburtina alle 8.42 con il locale per Civita Castellana. I primi chilometri sfilano un po' al rallentatore, impelagati tra le fermate rese obbligatorie dal fitto tessuto urbano. All'uscita di Settebagni, dopo venti minuti di viaggio, le inconfondibili architetture della Direttissima si allontanano sulla sinistra, mentre il nostro treno curva dalla parte opposta e affianca la Salaria. L'ALE 801 accelera con decisione, fende l'umidore ancora sospeso sulla campagna circostante: pianure, terre coltivate e casolari sparsi scorrono veloci dal finestrino. Arriviamo a Fara Sabina che già fa caldo. Una temperatura inattesa per questa fine di febbraio: sembra già di essere in primavera inoltrata. Scendiamo qui, giusto il tempo per scambiare due parole con i ferrovieri e conoscere qualcosa in più sulla linea. L'accoglienza è ottima, all'insegna di quella cordialità che facilita la conversazione e mette l'interlocutore a proprio agio. A rispondere è il Capo Stazione Vincenzo Lorenzo.

— Cos'è cambiato nel vostro lavoro, da quando è entrata in funzione la Direttissima?

Prima della Direttissima questa era l'arteria principale per il nord e tutte le stazioni erano abilitate al servizio notturno. Poi, con la riduzione dei treni e del personale, l'agibilità si è limitata esclusivamente al servizio diurno. Così, nella tratta Roma-Orte, solo Settebagni e Poggio Mirteto rimangono aperte dopo le 21: per le altre, compresa Fara, si chiude fino alle 6 del mattino.

— Tutto ciò vi comporta disagi?

Senza dubbio. Il nostro maggiore problema è quello del personale scarso. La situazione ci costringe ai turni; difficilmente possiamo usufruire delle ferie che, infatti, per ognuno di noi sono arretrate di mesi.

— Quanti treni passano al giorno?

Da 90 a 100. I treni viaggiatori sono 28 nell'arco della giornata.

Ringraziando per la squisita disponibilità, lasciamo i ferrovieri al loro lavoro. Un macchinista ritorna a casa, Poggio Mirteto è di strada e ci offre un passaggio in auto. Dopo un quarto d'ora siamo in stazio-

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

ne. Identica la cortesia degli interpellati, pressappoco uguali le domande cui risponde il capostazione Alfredo Quaresima, in servizio dal '74. Sedici anni trascorsi tra le stesse rotaie vogliono dire conoscerle palmo a palmo: chi meglio di lui per parlare della Roma-Firenze?

«Ricordo ancora quando laggiù — e indica un vicino raccordo ferroviario — si scaricava bestiame proveniente dalla Polonia. Allora il lavoro era più pesante ma di migliore qualità rispetto ad oggi. Adesso, ridotto il personale, siamo costretti in pochi a fronteggiare le esigenze dei tanti pendolari che ogni mattina preferiscono il treno all'autobus. In un mese timbriamo più di 5000 biglietti. Senza contare poi che quando ci sono emergenze sulla Direttissima tutto il traffico confluisce su questa linea».

Quaresima continua il discorso parlando di Poggio Mirteto.

«È il secondo centro della Sabina dopo Rieti».

E aggiunge altre preziose indicazioni da ricordare: Torrita Tiberina, con la tomba di Aldo Moro, e la riserva faunistica sul Tevere, tre chilometri protetti dal divieto di pesca e caccia. Già, il Tevere... quasi ce ne eravamo dimenticati. Il placido fiume che ha scavato queste pianure con la forza dei millenni, rappresenta un fido compagno per gran parte della Roma-Firenze, almeno fino alle parti di Orvieto. Per la verità, la ferrovia sembra quasi giocarci, rincorrendolo e nascondendolo alla vista fra anse e piccoli rettilinei che sembrano miracolosamente trafugati in un percorso quasi tutto tortuoso. A Poggio Mirteto il Tevere è proprio di fronte alla stazione, giallo, limaccioso, un po' in magra per la siccità prolungata di questo periodo.

Sulle rive opposte si scorgono file di alberi secchi, uccelli che volano a pelo d'acqua. Poco più in là, c'è un grosso ponte a quattro arcate, nelle cui vicinanze docili mulinelli disegnano riflessi argentati sotto il sole, ormai prossimo al meriggio.

Le colline, sullo sfondo, emanano vapori nebbiosi, e il tutto crea un'atmosfera molto tranquilla, solo a tratti rotta dal fragore di un merci in transito.

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

Ma è giunto il momento di riprendere il treno. Locale di mezzogiorno per Orte, ancora un'ALe 801, subito in corsa verso Gavignano e Stimigliano. Appare lontana, sulla sinistra, la massa dei monti Cimini; per il resto, anse fluviali, prati verdissimi, cavalli bradi e campi arati. A Collevecchio un trattore al lavoro, mentre un contadino, zappa alla mano, dissoda il campo attiguo alla massicciata, mandrie di mucche al pascolo presso Civita Castellana ed infine Orte alle 12.35. Qui, sosta di mezz'ora in attesa del diretto delle 13.06.

Grossa sorpresa a Castiglione Teverina. Due mitici Settebello, in via di smantellamento, sono parcheggiati sul binario morto. A Baschi quasi un quadretto cesellato, vera delizia visiva: balle di fieno, un trattore e animali domestici nel cortile di un cascinale. Alle 14.06 si arriva a Chiusi-Chianciano Terme. Abbiamo ancora due ore di sosta di cui approfittiamo per pranzare e informarci sul luogo. È di nuovo il capostazione, Cesare Stamini, a soddisfare le nostre curiosità.

«Chiusi è un paese di 10.000 abitanti circa. Consta di due parti: Chiusi scalo, che è sede di notevoli attività imprenditoriali, e Chiusi città che si fa notare per il centro storico ed il Museo Etrusco Nazionale. Anche se siamo già in Toscana, questa è zona di confini. A 200 metri dalla stazione inizia l'Umbria, a non più di 20 chilometri siamo nel Lazio. Si può ancora visitare la dogana che qui, nel secolo scorso, divideva il Granducato di Toscana dallo Stato Pontificio».

Un pizzico di malinconia per il Settebello di Castiglione Teverina, ricordo nostalgico di quando anche i grandi rapidi passavano sulla «lenta».

«Certo, è un peccato non vederlo più sfrecciare sui binari. Ogni volta era uno spettacolo».

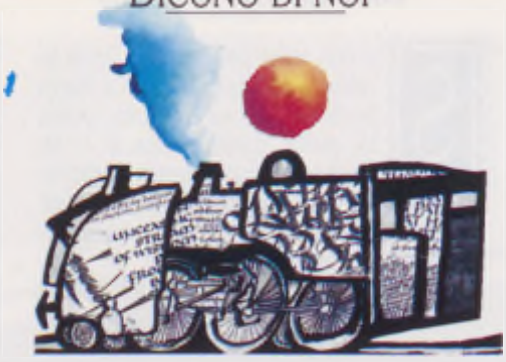
Di nuovo in treno ci apprestiamo ad affrontare, senza più soste, i 152 km che ancora ci restano da percorrere. Prendiamo il diretto delle 16.06 proveniente da Roma Termini. Le stazioni si susseguono velocemente: Panicale, Castiglione del lago (a due passi dal Trasimeno), Terontola e poi, ai limiti della Val di Chiana, Cortona, Castiglion Fiorentino ed Arezzo. Verrebbe voglia di scendere per gustare i tesori d'arte di cui è piena la zona, ma il tempo ormai stringe e la giornata volge al tramonto. Si punta decisi verso la zona del Valdarno, mentre Laterina, Montevarchi e Figline sono le ultime, progressive tappe del viaggio. Uno sguardo al sole che si tuffa dietro i monti del Chianti; poi, l'arrivo a Firenze intorno alle 18.00. C'è a disposizione una manciata di minuti per mangiare qualcosa; e poi non rimane che rilassarsi sull'Intercity Milano-Roma delle 18.55, il treno del rientro, previsto per le 21.05. In Direttissima sembra di correre sul velluto, comodi, veloci; intanto fuori, nel buio, appare per pochi istanti la «lenta» con i suoi complessi di curve e di ponti, le sue piccole stazioni silenziose, i suoi paesaggi e le sue realtà di lavoro.

I Dirigenti Movimento della stazione di Fara Sabina e, a destra, un momento dell'intervista ad Alfredo Quaresima, C.S. di Poggio Mirteto.

L'OPINIONISTA PRENDE IL TRENO

UNA TELA DI PENELOPE. COSI' LA STAMPA HA TESSUTO L'INFINITA QUESTIONE FERROVIARIA. E INTANTO ANDREOTTI, PER NON PERDERE TEMPO, PRENDE IL TRENO.

di CLAUDIO TANARI



Insolitamente folto e ricco di interventi di firme illustri sui destini delle ferrovie italiane, il panorama della stampa del mese trascorso. Non solo perché la «questione ferroviaria» sta ormai imponendosi come vera e propria questione nazionale; ma soprattutto perché le sue problematiche si innestano significativamente sul vivace dibattito pro/contro le privatizzazioni nel settore pubblico: fatto sta che, almeno per quel che risulta dalla lettura delle principali testate giornalistiche del Paese, le ferrovie sembrano al centro dell'attenzione di commentatori e opinionisti. A cominciare da M. Pirani e dalla sua analisi sui «400 giorni» della gestione-Schimberni (Repubblica , 2.2): «La vera colpa di Schimberni è di aver preso sul serio l'incarico di risanare le ferrovie» (sono i giorni delle polemiche a proposito del piano sugli organici); secondo Pirani ogni ipotesi di ristrutturazione dell'Ente si scontra con una «soglia di tollerabilità del sistema italiano» che, in questa materia, «è bassissima». Così tra una «complice conciliabilità con uno sfascio che ha portato il servizio al più basso grado di efficienza e al massimo deficit in Europa» e ministri «(...) propugnatori di piani faraonici, quanto velleitari, di sviluppo, senza alcuna preoccupazione per la loro copertura finanziaria», si è arrivati all'assedio delle lobby.

E Pirani, come si suol dire, «fa i nomi»: c'è il «cartello ferroviario, una vera e propria lobby trasversale» fatta di beneficiati politici, clientelari ed economici; la lobby delle imprese che «hanno prosperato su commesse e appalti di favore, su una spesa ferroviaria allegra» e quella di partiti e sindacati cogestionari... In quest'ottica Pirani critica quella che secondo lui si è rivelata un'immotivata levata di scudi sindacale contro il progetto di ridimensionamento dell'organico, la cui realizzazione, ricorda il notista, «comporta prepensionamenti, (...) impieghi part-time e spostamenti interni alla amministrazione pubblica, senza alcun licenziamento».

Sulla contestazione sindacale le opinioni sono per la verità diverse.

Secondo S. Vertone (Europeo, 6.2) i sindacati, piuttosto che esporre le loro valutazioni ragionate sulle soluzioni proposte, hanno preferito demonizzare «le infamie del Barbablù che vuol ridurre il personale»: «Io non so se il piano di Schimberni sul riordino delle ferrovie italiane bocciato da Bernini o Andreotti sia giusto o sbagliato. Credo sia una scelta dettata da vincoli di bilancio e dunque dalla valutazione di compatibilità generali. (...) Ma i ferrovieri, i sindacati, i cobas — si chiede polemicamente Vertone — hanno discusso di queste compatibilità?».

Di diverso parere S. Garavini (Avvenimenti, 7.2). Le scadenze del rinnovo contrattuale e l'incalzare del Coordinamento macchinisti avrebbero dovuto sconsigliare la presentazione di un piano che programmava tagli occupazionali: «La mossa di Schimberni (...) è benzina sul fuoco in una già ben calda situazione aziendale». Per Garavini «Adesso la linea dei governanti sembra essere questa: promettere investimenti (...) senza reali disponibilità finanziarie, stare a vedere senza intervenire e poi, arrivati allo sfascio, privatizzare i rami più redditizi delle Ferrovie».

V. Emiliani parte da lontano (Tempo, 2.2). Dall'infatuazione automobilistica, alla base di una latitante politica dei trasporti, l'illusione che consente a Luigi Einaudi di pensare «Nel '51 di smantellare le ferrovie»... Così la ferrovia «È stata trattata alla stregua di una Usl anziché di un'azienda produttrice di servizi». Curioso, ma eloquente, fiorire di metafore nell'articolo di G. Corbi (Repubblica, 6.2): la «corrida ferroviaria» tra Schimberni e Ministero dei Trasporti viene vista avviluppata in una «ragnatela di veti e contrappesi»; il risanamento dell'Ente è risultato una «enorme tela di Penelope» in cui i piani di ristrutturazione sono stati puntualmente «placcati, come avviene nelle partite di rugby (...) sul ring dei trasporti». Le proposte del Governo? «Aria fritta, avrebbe commentato Ernesto Rossi»...

Sulla Stampa (3.2) interviene M. Deaglio che prova a capire il perché del «caso Schimberni».

Deaglio non sostiene che il piano dell'Amministratore straordinario sia necessariamente il toccasana per le Ferrovie: si limita a registrare una sospetta, vastissima, alleanza che, «ogni volta che si cerca veramente di cambiare qualcosa in questo importante comparto del settore pubblico (...) blocca di fatto il cambiamento», convergendo verso la conservazione dell'esistente. Tutto ciò, conclude Deaglio, «Fa delle ferrovie ad un tempo il simbolo dello sfascio e il banco di prova della volontà di cambiare il modo di funzionare del settore pubblico».

E come? Lo stesso Deaglio ce lo dice (Stampa, 20.2), in sostanza mettendo sotto accusa lo Stato «gestore», anche se, ammette, «Privato non è più bello», come testimonia la travagliata vicenda Enimont o il movimento degli studenti universitari: «Certe elefantiache imprese pubbliche italiane rischiavano di trascinare con sé l'intero Paese in un gorgo di inefficienza, soffocandone la competitività internazionale (...) Se anche non sarà un matrimonio d'amore, quelle tra privati e settore pubblico saranno nozze di necessità»...

La pensa così anche G. Anselmi (Corriere Sera, 20.2) che aggiunge che «I ruggiti della Pantera universitaria» evidenzierebbero un «buco ideologico» ancor più grave dello stesso disavanzo dei conti dello Stato.

Contro la privatizzazione si esprime V. Accattatis (Manifesto, 7.2): «Liberismo non significa liberalizzazione. Significa, invece, concentrazione di potere e prevalenza degli interessi delle lobbies, delle potenti quattro o cinque famiglie che in Italia comandano».

Il caso Berlusconi, conclude Accattatis, insegna: lobbies economiche strettamente collegate con le lobbies politiche... Siamo sicuri che sarebbe il migliore dei modi possibile? Un buon segnale quello lanciato dal Presidente del Consiglio Andreotti. Per i suoi viaggi ha «rispolverato il vecchio vagone a disposizione del capo del governo» alternandolo con l'aereo (Panorama, 11.2). Paura di volare? «No, soltanto la necessità di utilizzare al meglio il tempo del viaggio, rispondono a Palazzo Chigi».

Ben detto, e buon viaggio!

IL MEZZO DEL FUTURO

Il nodo è venuto al pettine e può scendere inesorabilmente fino al collo. Ed un nodo al collo significa, il più delle volte, strangolamento. Il nodo in questione è quello della politica dei trasporti che nel nostro paese esiste, da sempre, soltanto a livello di pia intenzione. Il che vuol dire che ai trasporti, alla movimentazione di merci e passeggeri, non si è mai data l'importanza che meritano e che è fondamentale, strategica, in una economia moderna, basata sulla rapidità di scambio di uomini, cose ed idee. (...)

Il risultato evidente di questa programmazione è sotto gli occhi di tutti, prima che nelle cifre: nel nostro paese le merci si muovono all'85% su strada, al 9,9% su ferrovia, allo 0,2% su idrovia e al 4,9% lungo gli oleodotti. Uno squilibrio spaventoso che sta a ribadire come il nostro sia sostanzialmente un sistema unimodale, cioè basato su un unico mezzo di movimentazione. L'autotrasporto, appunto. Il fermo di questi giorni non ha fatto altro che riproporre, in termini drammatici, i rischi di questo sistema.

Allora si scopre che il treno può davvero tornare ad essere il mezzo del futuro: è sicuro, arriva ovunque, non inquina.

(da Il Messaggero del 16 marzo)

A tre ore da Casablanca, a dieci da Tangeri, la stazione ferroviaria di Marrakech rappresenta il volto europeo della città. Ma basta poco per passare a un'altra stazione, a un'altra Marrakech: la Gare Routière, il terminal dei pullman addossato alle mura della Medina, la città vecchia e al mercato che le si apre davanti. Residuo di una civiltà nomade, l'altra stazione, l'altra città parlano ancora delle tribù berbere del deserto.

LE STAZIONI DI MARRAKECH

di STEFANO LONGO

Se non fosse per la scritta, nulla farebbe sospettare di essere a Marrakech. La stazione è piccola, ordinata, pulita, quasi asettica e — soprattutto — vuota, senza movimento né di treni, né di passeggeri, né di bagagli. Solo un paio di pattuglie di polizia e una ronda militare passeggiano, annoiate.

Eppure, se si prova a fare qualche foto, un poliziotto in maniera brusca avverte che no, non è possibile fare foto o riprese nelle aree delle stazioni. Evidentemente i tentativi di colpo di stato degli anni '70 ed i sanguinosi disordini dei primi anni '80 bruciano ancora, e la stazione, per quanto piccola e poco trafficata, rimane pur sempre un obiettivo militare.

In tutto sono sette i treni che nel corso di una giornata arrivano e partono su uno dei due binari di Marrakech, terminal meridionale dei 1779 chilometri di linea che costituiscono la rete ferroviaria del Marocco, articolata su un asse nord-sud da Tangeri a Marrakech via Casablanca e un raggio che da Casablanca si spinge ad oriente fino a Oujda, verso il confine con l'Algeria. Già da alcuni anni esiste un ambizioso progetto di estendere la linea fino a Laayoun, città sulla costa a 900 km a sud di Marrakech. Il progetto, destinato a rimanere sulla carta ancora per qualche tempo, sembra avere soprattutto un valore politico come tappa della strategia del sovrano Hassan II per affermare in maniera conclusiva la piena appartenenza del territorio sahariano al Marocco, contro l'opposizione armata del Fronte Polisario. Incidentalmente, è conveniente nei rapporti con chiunque abbia una qualche autorità in Marocco riferirsi all'area sahariana come «province sahariane».

Ci sono circa 60 probabilità su 100 che il primo dei sette treni in arrivo e partenza da Marrakech sia un locale. Con la sua media di 40 km l'ora e i compartimenti semivuoti è l'ideale per chi sia in cerca di un po' di tranquillità e non sia ossessionato da problemi come l'orario e ami il contatto con il legno. Alternativamente si può aspettare uno dei tre treni di lusso, dotati di sedili imbottiti in prima e seconda classe e di aria condizionata in prima,

La stazione ferroviaria di Marrakech. Ordinata, pulita, quasi deserta è un po' una stazione fantasma. Vi transitano 7 treni al giorno, di cui solo tre definibili di «lusso». Ma la media non supera mai gli 80 km/h.

e che in tre ore coprono i 240 km che dividono Marrakech da Casablanca, o in dieci i 600 km Marrakech-Tangeri, con un biglietto di circa 30.000 lire in prima e 20.000 in seconda.

A poco più di un chilometro di distanza dalla stazione ferroviaria è tutta un'altra storia.

Entrando nell'ampia sala della biglietteria della Gare Routière, il terminal dei pullman, conviene avere le idee chiare su dove si vuole andare e con quale compagnia si vuole viaggiare, per riuscire a superare lo sbarramento delle destinazioni gridate a pieni polmoni dai bigliettai e dai conducenti che si aggirano irrequieti. Sono decine le compagnie private che hanno un botteghino nell'edificio, talvolta piccole compagnie proprietarie di un unico pullman che — a prezzi irrisori per le tasche di un turista occidentale — devono combattere non solo la reciproca concorrenza ma anche quella dei cosiddetti «grand taxis», cioè vecchie Mercedes o Peugeot che per un prezzo spesso non superiore a quello di un pullman caricano sei passeggeri accanto e dietro al guidatore e via, senza problemi di orari né di soste.

Fuori, un'atmosfera tra l'accampamento ed il mercato si respira nel vasto piazzale aperto che fiancheggia la Gare Routière, a ridosso delle mura delicatamente rosate che cingono la Medina, la città vecchia.

La prima impressione è che si tratti di uno spazio dimenticato, trascurato, in attesa che venga deciso che uso farne, quali strutture co-

struirvi. Fondo dissestato, poveri venditori accovacciati in terra accanto alla loro cassetta di merce, giostre in un angolo, mendicanti, assembramenti oziosi, carretti, lustrascarpe, non c'è ordine, non c'è piano, sembra uno spreco.

Con l'esperienza — viaggiare apre la mente — dopo aver incontrato «sprechi» analoghi, a cominciare dalla celebrata piazza Jemaa el Fna nel cuore della Medina, si insinuerà il dubbio di essersi in realtà imbattuti in una caratteristica residua di società nomade, cioè uno spazio aperto non strutturato, come luogo d'incontro e di mercato delle tribù dei monti e delle piane desertiche.

Certo, Marrakech non è un mercato di tribù berbere, o almeno non lo è più. Lo era in origine, quando nell'XI secolo fu fondata dagli Almoravidi, tribù berbera del Sahara, dalla rigida ortodossia islamica. E attraverso i suoi secoli di storia alterna tra splendore di capitale e abbandono di centro provinciale e attraverso il mezzo secolo di diretta dominazione francese fino all'indipendenza nel 1956, ha conservato il suo cuore berbero, che la differenzia quindi dalle caratteristiche più decisamente arabe delle città del Nord come Meknes o Fes.

Probabilmente nulla esprime le radici berbere ed africane di Marrakech meglio dell'estesa piazza Jemaa el Fna, al centro della Medina. Ancora una volta è uno «spreco», uno spiazzo enorme che la mattina presto si offre alla vista privo di particolari attrattive, deserto e circondato da bassi umili edifici, per lo più caffé, ristoranti, piccoli alberghi, botteghe.

Poi, uno dopo l'altro, su banchi improvvisati si rivelano cumuli di arance e noci, datteri, spezie, polveri per cosmesi, erbe. Prima che ci se ne renda conto, si è inghiottiti da una moltitudine di acrobati, acquaioli, scrivani, scimmie ammaestrate, clowns, incantatori di serpenti, danzatori, musicisti, in una folla crescente di spettatori.

Il turista occidentale vaga sconcertato, ammirato, sospettoso, affascinato, senza mai comunque riuscire a liberarsi completamente dalla sensazione di essere un intruso, relegato ai bordi e tollerato a patto che acquisti il suo diritto ad essere lì con una continua elargizione di monete e monetine a bambini, ambulanti, artisti, mendicanti.

Lo spettacolo non è per il turista se non forse per quel che riguarda gli acquaioli in costume rosso e rame e gli incantatori di serpenti, pronti a farsi fotografare dietro piccola ricompensa. L'animazione vera è per la folla locale, che affluisce dai quartieri e dai villaggi circostanti.

Non sono per il turista i vassoi di scodelle di zuppa di testa di capra, né le lucertole essiccate o le scaglie di serpente per pozioni afrodisiache o contro il malocchio, né è frequente che il turista, ossessionato com'è dalla paura dei germi, si spinga ad assaggiare una «tajine» o un'insalata preparata alla meglio su un banchetto. Né si rivolgono al turista i narratori in dialetto berbero, vecchi capaci di affascinare per ore un pubblico misto di adulti e bambini, raccolto in cerchi sempre più compatti mentre avanza la sera. Né probabilmente il turista si lascerà convincere dai cavadenti che sulla piazza esibiscono il loro banchetto carico di molari lucidi, disposti in grossi cumuli o ben allineati come trofei, mentre un fresco paziente accovacciato in terra sputa sangue massaggiandosi la mascella.

Figure in turbante e «djellaba» o kaftano, con un lungo pugnale a tracolla, possono illudere per qualche istante con la loro ingannevole aria di familiarità, prodotto del cinema «esotico» hollywoodiano. Poi iniziano a suonare e danzare e la musica è vera ed aliena, il ritmo ossessivo, e dopo qualche minuto di curiosità e un paio di foto il turista muove oltre, mentre i circoli di musicisti-danzatori andranno avanti fino a tarda notte.

Anche i mendicanti, gli storpi, i ciechi sono veri, non comparse di Indiana Jones, e quando uno di loro si lancia in una predica con toni alla Girolamo Savonarola o quando, allineati in 7-8, attaccano una nenia discorde, non è al turista digiuno di Corano che si rivolgono, ma alla folla di povera gente ubbidiente all'esortazione imperiosa del Profeta a non esitare a fare l'elemosina.

Purtroppo, però, sono per il turista, ed esclusivamente per lui, le famigerate «guide».

È allora che vengono messi alternativamente alla prova l'autocontrollo, la capacità di sopportazione e quella di comprensione, l'orgoglio, il senso di dignità, il complesso di superiorità, l'eurocentrismo, il complesso di inferiorità, il masochismo, l'aggressività, il cinismo, l'indifferenza, la compassione, la solidarietà umana, la bile, la rassegnazione, l'ideologia, la filosofia del turista. Oltre alla sua abilità, astuzia e senso tattico che lo porteranno ad uscire con un senso di vittoria o di sconfitta, ma sempre co-

Uno scorcio del mercato che si insinua tra la Gare Routière e le mura della Medina, la città vecchia. Nella pagina a fianco uno dei rari treni che transitano da Marrakech. La stazione è il terminal mediorientale delle ferrovie del Marocco.

munque disfatto, dall'inevitabile confronto-scontro con il flusso instancabile di «guide» — in maggioranza ragazzi sui vent'anni — che l'una dopo l'altra lo accostano e sembrano dovergli rimanere incollate per sempre, finché lui, il turista, il portafogli, il benessere, il salvadanaio ambulante non si sia rassegnato a farsi guidare nella Medina attraverso stradine e cortili, porticati e vicoli ciechi, fino ai vari «souks», cioè i mercati, dove verrà affidato alle abilissime mani di venditori di tappeti e kaftani, borse e scacchiere, babouches e bracciali, afrodisiaci ed henna. Non c'è una facile via d'uscita da questa situazione a meno di correre a tapparsi in albergo. Se ad un'ennesima offerta dei servizi di una guida capita di esclamare: «Ma basta! È la centesima volta!» ci si sente rispondere in tono tranquillo e leggermente sprezzante: «Perché non mille?».

Per soffocare ogni reazione isterica, aiutare la razionalizzazione e fare i conti, volenti o nolenti, con il proprio status di turista occidentale inevitabilmente ricco o almeno benestante, può servire qualche dato sulla realtà sociale del Marocco, dove oltre il 25% della popolazione — e la maggioranza assoluta dei giovani intorno ai vent'anni — è disoccupata, l'analfabetismo è intorno al 60%, così come intorno al 60% della popolazione vive al di sotto del livello di povertà, un lavoratore manuale riceve una paga di circa 800 lire l'ora, e per meno di mille lire una «guida non ufficiale» si offre di accompagnarti in giro per due ore.

Ritracciando il passo verso le stazioni, si è forse in grado ora di vederle in un quadro un po' più chiaro, di capire meglio come si inseriscono nella realtà urbana e sociale.

La stazione dei pullman è strettamente connessa alla Marrakech berbera, di cui è un nodo vitale, una valvola di accesso al cuore della Medicina.

Apparentemente solo a un quarto d'ora di cammino, in realtà a qualche secolo di distanza, nel mezzo della città moderna, francese, la stazione ferroviaria vegeta quietamente nel suo habitat naturale, direttamente importato dall'Europa della rivoluzione industriale ed incuneato nella realtà africana, tra viali ampi e puliti, grandi alberghi e residence, case decorose, giardini ben curati, molte uniformi, niente confusione, e niente guide.

Un'oasi per il turista che nella quiete del vagone semivuoto e guardando sfilare lentamente il paesaggio fuori del finestrino può forse riuscire a rilassarsi in un umore contemplativo e meditativo sulla soglia di importanti considerazioni sulla vita, i viaggi e lo stress.

Ci voleva Gorbaciov.

LA VIA DELLA SETA CORRE IN FERROVIA

Dopo una lunga sospensione, nel 1985, sono ripresi i lavori della ferrovia russo-cinese dello Xinjiang. 460 km che rappresentano un vero e proprio ponte euroasiatico, riducendo distanze e tempi nel trasporto di uomini e cose. La linea, che ha una grande importanza strategica e commerciale, sarà completata entro il prossimo anno.

di GUIDO DI GIAMMATTEO

Il disgelo corre anche sui binari. E non poteva essere altrimenti. Dopo un trentennio di contrasti politico-ideologici e di tensioni, che hanno portato perfino a scontri armati, le relazioni tra Cina e Unione Sovietica hanno conosciuto un netto miglioramento, e si può dire che siano ora sulla strada della completa normalizzazione. A suggellare il riavvicinamento, nel maggio 1989, la visita a Pechino del leader sovietico Mikhail Gorbaciov (anche se un contraccolpo fu dato, il mese dopo, dalla sanguinosa repressione sulla piazza Tienanmen, con la condanna che suscitò nel mondo). Ma ormai i principali problemi che secondo la Cina ostacolavano la ripresa di rapporti normali tra i due Paesi (intervento sovietico in Afghanistan, presenza militare vietnamita in Cambogia, concentramenti di truppe alla frontiera) sono risolti o in via di soluzione.

Ed è delle ultime settimane un altro gesto distensivo di Mosca, il preannuncio del ritiro completo, entro il 1992, delle proprie forze dalla Mongolia.

Il miglioramento delle relazioni bilaterali non poteva non riflettersi nel campo ferroviario (e delle comunicazioni in genere, con il ripristino, tra l'altro, di regolari voli commerciali). Nel contesto di un potenziamento del settore in entrambi i Paesi, procede anche l'integrazione tra le due reti. Un esempio in tal senso è costituito dalla linea dello Xinjiang settentrionale, considerata di rilevanza strategica in quanto «anello mancante» del cosiddetto «ponte continentale euroasiatico», che collegherà il Pacifico al Mediterraneo e all'Atlantico.

Le vicende di questa grande ferrovia sono emblematiche. La sua costruzione fu avviata alla fine degli anni '50, come conseguenza di un accordo per lo sviluppo e l'interconnessione delle reti firmato da Cina e URSS. Nel decennio successivo, il progetto fu interrotto, a causa — afferma l'agenzia Xinhua (Nuova Cina) — delle «ragioni note al pubblico». Ponti e binari rimasero abbandonati, avamposti isolati, in paesaggi desertici, di una distensione che tardava a venire e che pure era nella logica della storia. Fra le traversine crebbero le erbacce, i manufatti si coprirono di ruggine. Passarono quasi 30 anni. Nel 1985 (l'anno, non è un caso, dell'avvento al Cremlino di Gorbaciov), finalmente, i lavori ripresero.

E sono, attualmente, a buon punto, tanto che il completamento della posa dei binari fino al confine sovietico è previsto entro quest'anno, e l'apertura al traffico nel 1991. Ma la linea è già operativa su oltre metà dei 460 km complessivi, ossia tra Urumqi (capoluogo della regione autonoma dello Xinjiang-Uygur) e Usu.

Una distanza di 460 km (meno che tra Roma e Genova) può sembrare poca cosa, specie in un Paese sterminato come la Cina, che ha una superficie di oltre 9,5 milioni di kmq. L'opera, tuttavia, è di grande impegno — per le difficoltà ambientali e logistiche — e di enorme importanza. Quando Urumqi sarà collegata alla frontiera con l'Unione Sovietica, a quella località di Alataw Shankou che fu definita «avamposto anti-revisionismo» negli anni di più accesi contrasti tra Pechino e Mosca, il «ponte continentale euroasiatico» sarà gettato. Un'arteria ferroviaria strategica permetterà di trasportare uomini e soprattutto merci dalla città portuale di Lianyungang e da altri centri della Cina orientale fino al Mar Nero, al Baltico, al Mediterraneo, all'Atlantico. Materie prime (legname, minerali, metalli, derrate agricole) e manufatti (chimici e meccanici anzitutto) viaggeranno in treno anziché per nave, con sensibili risparmi di tempo (50% in meno) e di spesa (20-30%).

La costruzione della linea dello Xinjiang si inserisce in un vasto piano di ammoderna-

Due immagini di treni in corsa sulla linea dello Xinjiang. 236 km di questa ferrovia sono già in esercizio. Nella pagina a fianco, il ponte di Changji, costruito alla fine degli anni '50. Dopo 28 anni di inattività, finalmente vi transitano i treni.

Le foto di questo servizio sono della World Photo s.n.c.

mento delle ferrovie cinesi, che devono fare i conti con le esigenze di mobilità di una popolazione superiore al miliardo su un territorio esteso quasi quanto l'Europa e con risorse finanziarie inadeguate all'immane compito. Basti considerare alcune cifre: su una rete di circa 53.000 km, oltre mille treni trasportano ogni giorno quasi quattro milioni di passeggeri, da 700.000 a un milione dei quali in piedi. Sulle sovraccariche tratte principali (13.000 km), il numero dei viaggiatori è almeno il doppio di quello dei posti sui convogli. Infrastrutture e materiale rotabile (buona parte del quale ha più di 50 anni) denunciano gravi carenze, e la situazione non sembra essere sensibilmente migliorata dopo il forte aumento (120%) del prezzo dei biglietti nel settembre 1989.

In tale quadro, l'asse settentrionale est-ovest (da Pechino allo Xinjiang, appunto) accrescerà il suo peso, e il «gallo di ferro» (così è soprannominato il treno tra la capitale e l'Asia centrale, come riferisce Paul Theroux in un libro pubblicato di recente in Francia: «La Chine a petite vapeur» Ed. Grasset) muoverà un numero sempre più alto di passeggeri e quantità maggiori di merci. Nella prospettiva dei collegamenti con l'Unione Sovietica e del «ponte continentale euroasiatico», aumenterà altresì l'importanza di città e nodi ferroviari quali Shihezi, Manzhouli e Suifenhe. Quest'ultima località (nella provincia nordorientale dell'Heilongjiang, proprio alla frontiera con l'URSS) è divenuta negli ultimi anni uno dei centri commerciali più attivi della Cina, con un intenso interscambio con le città sovietiche di Vladivostok e Pogranichny, sulla costa.

Anche da parte di Mosca, data la posta in gioco, l'interesse e l'impegno non mancano. Ne è prova, tra l'altro, la recente apertura della seconda ferrovia transiberiana, la Bajkal-Amur (3.100 km), che, correndo presso il confine con Mongolia e Manciuria, collega il lago Bajkal alla città di Komsomolsk, sul fiume Amur. Sul piano continentale, poi, grandi potenzialità si aprono, nel trasporto merci, per il Giappone e i Paesi emergenti del sud-est asiatico.

Se è vero che il treno avvicina popoli e nazioni, quelle traversine e quei ponti abbandonati nello Xinjiang hanno rappresentato, per quasi un trentennio, un simbolo e una speranza. Grazie ad essi, grazie al lavoro dell'uomo in una regione inospitale, l'antica «via della seta» risorgerà. E sarà, al passo coi tempi, una ferrovia.

Fuguan, a destra, che nel 1958 aveva lavorato alla costruzione della linea, è ora uno dei dirigenti incaricati del ripristino. A sinistra, lo scalo merci della stazione di Shihezi. Nella pagina a fianco, operai sovietici al lavoro.

LO XINJIANG: TERRA DI CONFINE

Con una superficie di 1.600.000 kmq (più di cinque volte l'Italia) e una popolazione, nel 1985, di quasi 14 milioni di persone, la regione autonoma dello Xinjiang Uygur (o Sinkiang, secondo la vecchia grafia) si estende nella porzione nordoccidentale della Cina. Geograficamente, fa parte del Turkestan («paese dei turchi»), che abbraccia anche territori delle Repubbliche sovietiche di Kazakhstan, Uzbekistan, Turkmenistan, Tagikistan, Kirghizistan. Massicci montuosi, con cime tra i 6.000 e gli 8.000 metri, separano lo Xinjiang (Turkestan orientale, cinese) da Mongolia, URSS e India (Kashmir), mentre all'interno un braccio della catena del Tian Shan lo divide in due grandi aree: a nord, la Zungaria, più fredda e ricca di acque, dove sorge il capoluogo, Urumqi (1.150.000 abitanti); a sud, il Tarim, più arido, con il deserto del Taklimakan, grande quanto il nostro Paese. Il clima, pur variando molto secondo latitudine e quota, è generalmente continentale e rigido (temperatura media annua a Urumqi, 6 gradi; in gennaio, -14). Negli ultimi decenni lo sviluppo economico della regione è stato notevole: alle tradizionali risorse agricole, zootecniche e artigianali, si è aggiunta una buona produzione industriale, estrattiva (petrolio, carbone, ferro, nickel, uranio, ecc.) e manifatturiera (siderurgia, meccanica, petrolchimica, alimentare).

Storicamente, lo Xinjiang è stato terra di frontiera (il suo nome, del resto, significa «nuovo confine»), di invasione e conquista. Nei secoli vi transitarono, e razziarono, molti popoli, tra cui turchi, indo-iraniani, unni, mongoli. La sua importanza era accresciuta dal fatto che vi passava la «via della seta». L'assetto attuale deriva dall'espansione dei due grandi imperi — russo e cinese — nell'800 e dalla successiva spartizione del Turkestan tra i due Paesi.

Osservatorio

Procede spedito il tunnel sotto la Manica, e alcune difficoltà finanziarie e manageriali manifestatesi nei mesi scorsi sembrano in via di soluzione. L'avanzamento record registrato in febbraio (5,5 km, il massimo mensile dall'inizio dei lavori) ha portato a oltre 60 km, sui 150 complessivi, la distanza scavata. In particolare, all'inizio di marzo erano stati perforati più di 36 km della galleria centrale di servizio, mentre le due per il passaggio dei treni erano a quota 13 e 11. L'incontro, nella prima, fra le «talpe» che avanzano dalla costa francese e da quella britannica è previsto verso la fine dell'anno, e, grazie al raggio laser che ne guida la marcia, lo scarto non dovrebbe superare i 30 cm. Nel frattempo, una riorganizzazione al vertice di Eurotunnel, la società franco-britannica concessionaria dell'opera, ha sbloccato l'erogazione dei crediti da parte delle banche e dovrebbe consentire l'appianamento dei contrasti con i costruttori, riuniti nel consorzio Transmanche Link. Entro il 1990 verranno reperiti, con prestiti ed emissione di azioni, nuovi fondi per far fronte all'aumento dei costi (secondo le ultime stime, 7,2 miliardi di sterline, quasi 15.000 miliardi di lire, contro i meno di 5 preventivati inizialmente). «Si parla spesso dei problemi finanziari e si dimentica il successo tecnico», ha dichiarato André Bénard, che nel nuovo organigramma resta presidente unico di Eurotunnel. L'altro ex co-presidente, Alastair Morton, diviene direttore generale, affiancato da John Neerhout, che gestirà i rapporti con i costruttori e coordinerà l'esecuzione quotidiana del progetto. Quanto al materiale rotabile, un consorzio guidato dal gruppo francobritannico Alsthom-GEC si è aggiudicato la commessa, del valore di 580 milioni di sterline (oltre 1.200 miliardi di lire), per la fornitura dei primi 30 treni AV. I convogli — una versione allungata e potenziata degli attuali TGV, capace di funzionare con tre tipi di alimentazione per adattarsi alle diverse reti nazionali — verranno consegnati alle Ferrovie britanniche (14), francesi (13) e belghe (3) entro il 1992 (l'apertura del tunnel resta fissata per il 15 giugno 1993).

Si moltiplicano acquisizioni, concentrazioni e «joint ventures» nel settore dell'industria ferroviaria, che rappresenta un «business» mondiale stimato in oltre 20.000 miliardi di lire l'anno e con un tasso di crescita previsto intorno al 10%. La Siemens — colosso tedesco dell'elettronica, elettrotecnica e telecomunicazioni — intende presentarsi sul mercato italiano attraverso la sua divisione per i sistemi di trasporto. L'obiettivo iniziale è trovare un partner con il quale sviluppare, mediante l'ingresso nel capitale con una quota di minoranza, una cooperazione per produrre materiale rotabile avanzato (Siemens già realizza, con la Krauss Maffei, il treno ad alta velocità ICE, che entrerà in servizio in Germania nel 1991, come pure locomotive bi-tensione per le Ferrovie spagnole). Si pensa altresì alle metropolitane e ai sistemi di segnalamento, e il gruppo tedesco è deciso a «sbarcare» comunque in Italia, anche se nessuna industria nazionale si proporrà per l'alleanza. A un livello inferiore di dimensioni e fatturato, la svedese Investment AB Cardo ha frattanto rilevato la statunitense Wabco Railway Products, che costruisce impianti per carrozze ferroviarie (in particolare sistemi frenanti) e opera in Italia attraverso la controllata Wabco Westinghouse di Piossasco (Torino). È infine da registrare una commessa da 2 miliardi di corone (circa 380 miliardi di lire) delle Ferrovie danesi alla Scania (gruppo svizzero-svedese ABB) per la fornitura di 35 treni per lunga distanza, 17 regionali e 12 locomotive destinati al collegamento tra le isole Fionia e Seeland attraverso un ponte-tunnel, da realizzarsi entro il 1993.

Il processo di unificazione tedesca fa sentire i suoi effetti anche in campo ferroviario. Dal 27 maggio, la Deutsche Bundesbahn metterà in servizio ogni giorno 196 treni fra Est e Ovest, che diventeranno 225 nei periodi di punta. Berlino sarà collegata con Colonia; Lipsia con Francoforte, Norimberga e Monaco. Ma la proiezione non si ferma qui: è stato ripristinato il servizio di vagoni letto tra Colonia e Mosca, che esisteva prima della guerra. I convogli, che stanno registrando il tutto esaurito, impiegano circa 36 ore, con fermate a Brest (già Brest-Litovsk) e Minsk.

(a cura di Guido Di Giammatteo)

PEREQUAZIONE AUTOMATICA ANNUALE E SEMESTRALE

I MECCANISMI DI ADEGUAMENTO, GLI AUMENTI PREVISTI E IL PROBLEMA DELLE PEREQUAZIONI SEMESTRALI. LA CORRISPONDENZA CON I LETTORI.

di G.B. PELLEGRINI

Con la rata di marzo c.a. i Centri meccanografici del tesoro con procedura automatizzata hanno dato precisa attuazione al decreto interministeriale adottato in data 24 novembre 1989 dal Ministro del tesoro e dal Ministro del lavoro e della previdenza sociale in materia di perequazione automatica ed emanato ai sensi dell'art. 21 della legge 27 dicembre 1983, n. 730, e dell'art. 24 della legge 28 febbraio 1986, n. 41 (G.U. n. 292 del 15 dicembre 1989).

Al problema sono interessati i titolari di pensioni ferroviarie nonché quelli di assegni vitalizi concessi dal soppresso Fondo di previdenza per gli assuntori.

Il succitato decreto ha affrontato i consueti tre appuntamenti annuali che attendono i pensionati e cioè:

a) la determinazione della perequazione automatica annuale collegata alla dinamica salariale;

b) l'accertamento delle misure effettive registrate dagli indici semestrali nel 1989, di cui alla scala mobile delle retribuzioni dei lavoratori dell'industria, per la regolarizzazione dei conguagli dovuti;

c) la previsione delle percentuali di variazione per gli aumenti di perequazione automatica semestrale delle pensioni a far tempo dall'1 maggio e dall'1 novembre 1990.

DINAMICA SALARIALE ANNUALE

A suo tempo ho avuto modo di riportare che il meccanismo di adeguamento delle pensioni per dinamica salariale era stato modificato per l'anno 1989 dalla legge finanziaria 11 marzo 1988, n. 67, ed aveva dato luogo ad un incremento soddisfacente del 2,7%. In base a tale meccanismo la dinamica salariale è rappresentata dallo scarto percentuale che si può verificare tra l'indice dell'incremento retributivo medio complessivo conseguito dai dipendenti pubblici e privati in rapporto ai due periodi di agosto-luglio dei due anni precedenti e la variazione dell'indice del costo della vita accertata in via definitiva ai fini della perequazione automatica semestrale delle pensioni sempre per l'anno precedente.

Invero, il 13 ottobre 1989 il Consiglio dei ministri aveva approvato un disegno di legge inteso a confermare anche per quest'anno la normativa introdotta per il 1989, nella considerazione che, dai primi accertamenti, così veniva indicato nella relazione al disegno di legge, si prevedeva uno scostamento dello 0,2 per cento e, quindi, per evitare l'applicazione del precedente sistema di aggancio vigente nel periodo 1976-1988, che avrebbe comportato addirittura uno scatto negativo e quindi nessun beneficio ai pensionati.

Se non che, i successivi calcoli dell'ISTAT hanno evidenziato che la variazione definitiva dell'indice del costo della vita per il 1989 è risultata del 7%, pari, cioè, agli incrementi medi verificatisi nelle retribuzioni dei lavoratori dipendenti pubblici e privati e, pertanto, anche il nuovo meccanismo utilizzato per la prima volta lo scorso anno non avrebbe prodotto alcun effetto ai fini della dinamica salariale annuale decorrente dall'1 gennaio c.a. Di conseguenza, visti i risultati, è diventato praticamente superfluo l'esame da parte del Parlamento del disegno di legge predisposto dal Ministro del lavoro per confermare anche per il corrente anno il sistema di aggancio alla dinamica salariale attuato per il 1989. Appunto per questo, nulla compete a tale titolo sulle pensioni sia pubbliche che private.

CONGUAGLIO PEREQUAZIONE SEMESTRALE PER IL PERIODO 1.5.89 - 28.2.90

Passando all'argomento di cui al precedente punto b), si precisa che — agli effetti dei conguagli derivanti dagli scostamenti tra i valori presunti delle percentuali di variazione dell'indice del costo della vita per la scala mobile dei lavoratori dell'industria ed i valori oggettivi — le percentuali di variazione registrate dall'indice suddetto sono risultate pari a +3,8 dall'1 maggio 1989 e a +3,2 dall'1 novembre s.a.. Dette percentuali hanno sostituito quelle precedentemente determinate in via previsionale con il decreto interministeriale 20 dicembre 1988 nelle misure del +2,2 dall'1 maggio 1989 e +1,7 dall'1 novembre s.a..

Pertanto, per la regolarizzazione contabile di quanto effettivamente spettante ai pensionati durante il periodo pregresso, gli aumenti semestrali sono stati ricalcolati nel modo seguente:

- dall'1 maggio 1989 l'aumento del 3,8% sull'importo complessivo lordo della pensione base e dell'indennità integrativa speciale non eccedente lire 904.600 mensili (doppio del trattamento minimo dell'INPS vigente al 30 aprile 1989), del 3,42% (=3,8×90%) sull'importo anzidetto compreso tra lire 904.601 e lire 1.356.900 mensili (triplo del minimo INPS) e del 2,85% (=3,8×75%) sull'importo medesimo sovrastante le lire mensili 1.356.900;

- dall'1 novembre 1989 l'aumento del 3,2% sull'importo complessivo lordo della pensione base e dell'indennità integrativa speciale non eccedente lire 939.000 mensili (doppio del trattamento minimo dell'INPS vigente al 31 ottobre 1989), del 2,88% (=3,2×90%) sull'importo anzidetto compreso tra lire 939.001 e lire 1.408.500 mensili (triplo del minimo INPS) e del 2,4% (=3,2×75%) sull'importo medesimo sovrastante le lire mensili 1.408.500.

Come si vede, le variazioni, oltre ad interessare le percentuali semestrali del costo della vita, si riferiscono altresì alle fasce da ricavarsi dall'importo minimo dell'INPS corrisposto nel semestre maggio-ottobre 1989 per effetto della modifica intervenuta nel valore della medesima pensione integrata al minimo proprio a seguito dello scostamento semestrale accertato nell'indice del costo della vita (+3,8 in luogo di +2,2). Qui appresso si riportano le misure definitive lorde mensili della indennità integrativa speciale spettante a partire dall'1 maggio 1989 e fino a tutto aprile 1990, che sostituiscono quelle già indicate nei numeri di «VdR» di maggio e novembre dello scorso anno e che, ad ogni buon fine, vengono riprodotte fra parentesi a fianco delle nuove, ovviamente per i casi di liquidazione di pensioni con diritto all'importo intero della indennità accessoria:

- dall'1 maggio 1989, per le pensioni con decorrenza fino all'1 luglio 1977 lire 727.062 (invece di lire 715.856) e per quelle a partire dal 2 luglio 1977 (per effetto dell'estenzione dell'anzianità pregressa disposta dalla legge n. 942 del 1986) lire 654.940 (in luogo di lire 643.734);

dall'1 novembre 1989, per le pensioni con decorrenza fino all'1 luglio 1977 lire 750.328 (anziché lire 728.026) e per quelle decorrenti dal 2 luglio 1977 lire 678.206 (al posto di lire 655.904);

- 13 mensilità, per le pensioni con decorrenza fino all'1 luglio 1977 lire 711.608 (invece di lire 689.306) e per quelle a partire dal 2 luglio 1977 lire 639.486 (in luogo di lire 617.184).

Come risulta dal quadro riassuntivo sopra esposto, a maggio e a novembre del 1989 sono stati attribuiti aumenti del costo vita per un totale del 3,9 per cento anziché del 7 per cento, dovuto per le effettive variazioni del tasso d'inflazione, e perciò la differenza tra i due valori — pari al 3,1% — andava restituita ai pensionati. È proprio ciò che hanno provveduto a fare i Centri meccanografici del tesoro con la corresponsione della rata di marzo. In tale sede, infatti, i Centri summenzionati hanno regolarizzato le singole partite di pensioni per il periodo 1 maggio 1989 - 28 febbraio 1990 ed attribuito le competenze del mese sulla base degli importi relativi alle due componenti del trattamento di quie-

scenza (pensione e indennità integrativa speciale) nelle misure pertinenti.

Per la determinazione in via previsionale delle percentuali di variazione per gli aumenti di perequazione automatica semestrale e datare dall'1 maggio e dall'1 novembre corrente anno, le percentuali medesime sono state prefissate come segue:

- l'adeguamento spettante con decorrenza 1 maggio 1990 sarà calcolato in base a valutazione presuntiva secondo la quale l'indice del costo della vita nel semestre novembre 1989 - aprile 1990 possa risultare più elevato del 2,2% rispetto all'indice del semestre maggio - ottobre 1989;
- l'adeguamento assegnabile dall'1 novembre 1990 verrà computato presumendo che l'indice del costo della vita nel semestre maggio - ottobre 1990 risulti dell'1,9% superiore a quello del semestre precedente.

Beninteso, si procederà nuovamente ai conguagli all'inizio dell'anno venturo nell'ipotesi in cui i valori delle percentuali di variazione realmente registrate dagli indici del costo della vita per la scala mobile dei lavoratori dell'industria dovessero differenziarsi da quelli, sopra riportati, stabiliti in via presuntiva.

La Direzione generale dei servizi periferici del tesoro ha impartito le necessarie istruzioni tecniche ai dipendenti Centri interregionali di elaborazione ed alle Direzioni provinciali del tesoro affinché i rimborsi o i recuperi di qualsiasi importo connessi al conguaglio fiscale vengano effettuati con la rata del prossimo mese di aprile, cioè nello stesso mese di consegna dei modelli 201. Ciò allo scopo di evitare i dubbi sulla possibile duplicazione di operazioni di accreditamento o addebito sorti negli interessati a causa delle procedure sfasate attuate negli anni decorsi, allorché le opeazioni di conguaglio non avvenivano coevamente alla consegna dei certificati.Di conseguenza, i Centri interregionali di Bologna e Latina provvederanno a stampare i documenti in parola in uno con gli assegni di pensione del mese di aprile, utilizzando l'apposito modulo SM8-ter/101. Detto modello è stato opportunamente modificato introducendo tra il tagliando riservato al pensionato ed il modello 201 un estratto di quest'ultimo documento, nel quale vengono riportati: l'ammontare delle somme imponibili erogate nell'anno 1989, l'IRPEF trattenuta e le detrazioni concesse. Tale estratto consente ai pensionati di restare in possesso dei dati contabili relativi al proprio modello 201, anche dopo aver trasmesso il detto modello all'Amministrazione finanziaria. Pertanto, tenuto conto del calendario dei pagamenti fissato con D.M. 2 aprile 1980, la consegna agli interessati del certificato avverrà entro il previsto termine del 20 aprile. Va sottolineato, infine, che la suddetta scadenza sarà rispettata anche per la consegna delle attestazioni riguardanti le partite non comprese, per vari motivi, nelle lavorazioni meccanografiche, per le quali i relativi adempimenti sono di competenza delle Direzioni provinciali del tesoro. A tale proposito, i Direttori provinciali sono stati invitati a predisporre subito un piano di lavoro affinché le operazioni di propria competenza siano eseguite nei termini prefissati, stante la impossibilità di proroghe alla scadenza del 20 aprile stabilita dalla legge.

Confermo agli amici *Giovanni Bertoncini* da Messina e *G. Battista Berti* da Rovereto che lo scorso gennaio è stato completato il procedimento inteso a regolarizzare in via definitiva i rispettivi trattamenti di quiescenza, mediante la rideterminazione delle basi pensionabili, nelle quali sono stati considerati i diversi elementi retributivi conseguenti all'applicazione in loro favore della legge n. 942 del 1986, meglio nota come legge sull'anzianità pregressa. Al momento di leggere queste note, gli interessati potrebbero già avere ottenuto l'aggiornamento della rata mensile dell'assegno unitamente agli arretrati maturati da parte dei Centri meccanografici del tesoro; in caso contrario, sono sul punto di ottenerli. Informo il sig. *Ernesto Di Tommaso* da Foggia che la propria sorella, quale orfana maggiorenne di padre ferroviere in quiescenza recentemente deceduto, per ottenere la pensione di riversibilità deve presentare apposita istanza redatta su carta semplice alla locale Direzione provinciale del tesoro in essa indicando il numero d'iscrizione della pensione già usufruita dal genitore dante causa. Alla domanda va allegata una dichiarazione sostitutiva di atto notorio, da redigersi presso la sede comunale ai sensi degli artt. 4 e 20 della legge 4 gennaio 1968, n. 15, nella quale con riferimento alla data di morte del genitore pensionato FS: a) si evidenzi il superamento del 60° anno di età equiparato legislativamente al possesso del requisito della inabilità a proficuo lavoro (per cui, in tal caso, non occorre alcuna certificazione medico-legale); b) si affermi che l'orfana era convivente con il padre ed a suo carico e che, alla stessa data, non possedeva e né continua a possedere redditi propri d'importo superiore al parametro previsto per la concessione della pensione agli invalidi civili totali, in forza dell'art. 24, sesto comma, della legge 28 febbraio 1986, n. 41. Tale parametro reddituale — costituito dai cespiti di qualsiasi natura assoggettabili all'IRPEF al lordo degli oneri deducibili e delle detrazioni d'imposta — per il 1989, data di riferimento, ammonta a lire 14.148.970 ed è rivalutabile ogni anno secondo gli indici di rivalutazione dei lavoratori dell'industria rilevati dall'ISTAT.

Il sig. *Mario Apuzzo* da Napoli, benché rivesta la qualifica di orfano di guerra, non può aver titolo alla maggiorazione mensile riversibile di lire 30 mila, stante che la sua cessazione dal servizio non è anteriore alla data del 7 marzo 1968 (ricordo che per cessazione dal servizio s'intende l'ultimo giorno di attività, mentre per collocamento a riposo la data di decorrenza della pensione). Ho già detto altre volte che la data del 7 marzo 1968 rappresenta il limite temporale fissato dall'art. 6 della legge n. 544 del 1988, in quanto tale norma ha voluto rimediare alle discriminazioni operate dalle leggi n. 336 del 1970, nel settore pubblico, e n. 140 del 1985, nel settore privato, che avevano escluso dai rispettivi benefici gli ex combattenti ed assimilati che fossero cessati dall'attività, appunto, anteriormente alla data succitata. D'altra parte, gli ex combattenti cessati a partire dalla predetta data rientrano nell'ambito applicativo delle due ultime leggi menzionate, secondo il settore di appartenenza.

Tranquillizzo gli amici *Gianfranco Fabiani* da Udine e *Aldo Quocchini* da Casorate Sempione, i quali, per ottenere il rimborso di quanto versato in più come IRPEF sui rispettivi trattamenti di buonuscita, non devono compiere alcun altro adempimento. Il primo, per avere richiesto nel gennaio 1986 la riliquidazione dell'IRPEF con istanza redatta sull'apposito modello predisposto dal Ministero delle finanze, deve avere il rimborso sia per la legge n. 482 del 1985 che quello derivante dalla legge n. 154 del 1989. Tutto ciò sempre che l'interessato — circostanza che dalla lettera non si rileva — si sia trovato nelle condizioni di poter presentare la detta istanza avendo percepito in tutto o in parte la propria indennità a partire dall'1 gennaio 1980. Il secondo, per essere in quiescenza dal 27 febbraio 1988, ha titolo soltanto al rimborso relativo all'applicazione della legge n. 154 del 1989 con riliquidazione d'ufficio.

La risposta precedente vale anche per il sig. *Emilio Presutto* da Battipaglia, esonerato dal servizio il 21 marzo 1982, nell'ipotesi che si sia avvalso della possibilità di richiedere il rimborso dell'IRPEF versata in più sull'indennità di buonuscita entro il 28 febbraio 1986 ovvero, a seguito della riapertura dei termini disposta dalla legge n. 154 del 1989, con il nuovo modello, sempre predisposto dall'amministrazione finanziaria, da presentarsi entro il 29 luglio 1989.

Circa la richiesta relativa al conteggio del rimborso spettantegli, è fin troppo chiaro che non è possibile aderirvi per evidenti motivi.

Tuttavia, se egli seguirà gli esempi sviluppati nei numeri di «VdR» di dicembre 1987 ed aprile 1988, sono certo che potrà autonomamente soddisfare l'esigenza esternata.

Aderendo all'invito del sig. *Mario Santiprosperi* da Roma e conformemente alla sentenza n. 3945 del 23 aprile 1987 emessa dalle Sezioni unite della Cassazione civile, trasmessa in fotocopia, esprimo l'avviso personale che i ferrovieri in servizio il 14 giugno 1985, data di entrata in vigore della legge di riforma n. 210 del 1985, abbiamo acquisito lo *status* di dipendente da ente pubblico economico e coevamente perso quello di dipendente dello Stato.

10ª CAMPAGNA U.I.C. PER LA SICUREZZA

Dal 12 marzo all'8 aprile si è svolta la 10ª Campagna Internazionale per la sicurezza del lavoro, dedicata, questa volta, alla sicurezza dei lavori lungo la linea. La campagna, promossa dall'UIC, rappresenta un'occasione per sensibilizzare il personale di tutti gli impianti della rete all'importanza della prevenzione antinfortunistica. Come ha detto il Direttore Generale, Dott. De Chiara, nel messaggio rivolto ai ferrovieri: «L'invito a lavorare in sicurezza rimarrebbe poco più che uno slogan senza un convinto ed efficace impegno volto a creare un'autentica coscienza antinfortunistica». Non un appuntamento rituale, dunque, questa decima Campagna, ma un momento per riflettere su una cultura del lavoro in cui la parola sicurezza entri sempre più a far parte del vocabolario quotidiano. Tra le iniziative della Direzione Centrale Relazioni Industriali per questa decima campagna, il manifesto, qui a lato, realizzato dalla grafica Gabriella Giandelli.

FIRENZE SMN CAMBIA VOLTO

Un'isola pedonale, un sottopassaggio, una rampa firmata Gae Aulenti per S. Maria Novella e un punto informazione a Campo di Marte. Anche così la Firenze Ferroviaria diventa Mondiale.

di MAURIZIO LA FERLA

Firenze mondiale è quasi pronta. Dietro alle staccionate di legno chiaro che la sezionano, nascondendo scavi, colate di cemento ed altri lavori ancora, si è già passati all'ultima fase, quella delle rifiniture. È ormai questione di giorni, dopodiché le palizzate, non tutte, verranno abbattute e ci troveremo davanti a qualcosa di nuovo. «La stazione di Santa Maria Novella cambierà volto», avevano garantito, prima che iniziassero i lavori, i responsabili di Palazzo Vecchio. Fra poche settimane, dunque, potremo vedere con i nostri occhi se sarà cambiata in meglio. La città vorrebbe infatti apparire ospitale e gradirebbe innanzitutto presentarsi bene. Fin dal primo approccio, quello che le migliaia di turisti targati '90 consumeranno proprio alla stazione. È per questo che si è lavorato duro, specialmente negli ultimi mesi. Sta per essere ultimata la nuova isola pedonale, disegnata dall'architetto Cristiano Toraldo di Francia e definita anche «pensilina di servizi», «terminal di interscambio» o «spartitraffico attrezzato». In pratica si tratta di una struttura di smistamento e di informazione per i turisti disorientati. L'isola, prima opera finanziata con i soldi del Mundial '90 (due miliardi e 300 milioni pagati per il 58 per cento dal Comune e per il resto dalle Ferrovie), è lunga 160 metri e larga dai 9 ai 16. Si trova appena fuori dalla stazione sul lato arrivi, là dove prima avevano posto il giornalaio, alcuni esercizi commerciali fissi e ambulanti, i servizi dell'azienda di trasporto pubblico e qualcos'altro. Al centro della pensilina sorge una statua equestre firmata da Marino Marini, mentre sui lati ci sono due porticati di struttura metallica, con tetti in alluminio, che vanno gradatamente distanziandosi fino a creare, da una parte una piazzetta per il bar e i servizi igienici e dall'altra lo spazio per l'accesso ad un sottopassaggio che porterà verso il centro città e per il chiosco di «Comune aperto» che fornirà informazioni turistiche e sui servizi cittadini in genere. In tutti e due gli spiazzi i rivestimenti sono in marmo verde Alpi, simile a quello usato all'interno della stazione, la copertura è fatta di lucernari in vetro e rame e i pavimenti sono in lastre e cubetti di porfido a disegni. I portici che guardano la stazione saranno adoperati per l'attesa dei bus, mentre sul fronte opposto ci saranno quattordici box, in cemento armato sormontato da una cornice di marmo rosa, che verranno messi a disposizione dei commercianti, così da liberare dalle bancarelle sia l'interno della stazione che l'abside della basilica di Santa Maria Novella.

GIANFRANCO GIOVAGNOLI/FOTOTECA FS

Sempre le Ferrovie sono tuttora impegnate in un'altra opera: la realizzazione di una rampa di accesso alla stazione che la collegherà direttamente al parcheggio della Fortezza da Basso, sede espositiva della città. La rampa, progettata da un

altro architetto famoso, Gae Aulenti, è rivestita, in gran parte, di mattoni rossi e assomiglierà a un vecchio ponte ferroviario con le travi metalliche incrociate. In questo caso, il costo dell'intera realizzazione (un miliardo e ottocento milioni) graverà sulle finanze delle Ferrovie. In connessione con questa rampa è ormai quasi pronta una nuova sala d'aspetto affiancata da una piccola biglietteria sussidiaria con tre sportelli.

A buon punto, e in parte già terminati, anche i lavori nella stazione fiorentina di Campo di Marte, dove è stato realizzato un nuovo marciapiede, più lungo, che collega i binari alla già esistente passerella che porta fino allo stadio. Nell'ambito della stessa stazione, deve però essere ancora costruito un box che avrà funzioni di ufficio informazioni e di punto accoglienza.

Per quanto riguarda invece gli altri accessi alla città, e sempre in occasione del Mondiale, sono stati effettuati lavori agli imbocchi autostradali. Sarà infatti ultimata entro il 15 maggio la sistemazione del viale di accesso per chi arriva da Bologna e dal mare: il progetto prevede corsie centrali di scorrimento e a lato, passaggi di servizio che serviranno esclusivamente il mercato ortofrutticolo, gli alberghi della zona e i residenti. I lavori, che si svolgono in contemporanea su più punti, interessano un'area di 61 mila metri quadri per una lunghezza di 1200 metri. Tra le realizzazioni collaterali è previsto anche l'ampliamento del parcheggio di superficie che si trova nella zona (il progetto parla di una capienza complessiva di mille posti auto).

Allo svincolo di Firenze sud, invece, l'Anas è al lavoro, su progetto della Provincia, per il raddoppio del collegamento che va dal ponte di Varlungo sull'Arno, appena fuori centro città, fino al casello dell'Autostrada del Sole. Mentre per quanto riguarda la superstrada che collega Livorno, Pisa e Firenze, frutto di una lunghissima e travagliata gestazione, si è ormai vicini a porre la parola fine. Da maggio, così è stato garantito, chi percorrerà questa strada da Pisa verso il capoluogo non sarà più costretto a fermarsi alle porte di Scandicci, ma potrà entrare nel cuore della città. I lavori per il viadotto mancante che passa sull'Autostrada del Sole si svolgeranno anche di notte, fra sabato e domenica e domenica e lunedì, così da non convogliare il flusso automobilistico dell'A1 in un'unica carreggiata.

DA UTILIZZARE
PER MILANO MONDIALE

UN BIGLIETTO SPECIALE, ARANCIO ED INTEGRATO

Facciamo respirare Milano - la campagna intrapresa lo scorso inverno dall'Amministrazione Comunale della metropoli lombarda per scongiurare la solita overdose di traffico e inquinamento atmosferico del periodo prenatalizio, ha offerto ai milanesi e agli abitanti dell'hinterland un regalo insperato: un biglietto speciale, di colore arancio, primo esempio di integrazione tariffaria.

Nato da un accordo tra FS, Azienda Trasporti Municipale e Ferrovie Nord Milano Esercizio, questo biglietto è infatti destinato ad avere un valore storico.

In vendita al prezzo di 3 mila lire da 1° al 24 dicembre, il biglietto unico era utilizzabile sia su tutti i mezzi della rete urbana (bus, tram e metro), sia sulle linee FS che collegano Milano ai paesi dell'hinteerland per un raggio di 30-35 chilometri (fino a Treviglio, Certosa di Pavia, Magenta, Cantù, Vigevano, Legnano, Lodi, Renate e Olgiate) e sui tratti serviti dalle FNME tra Milano e le stazioni di Seveso e Saronno. Il biglietto, che consentiva di viaggiare senza limitazione di corse e per l'intera giornata, ha indotto circa 64 mila persone (tanti i biglietti venduti) ad utilizzare il trasporto pubblico e a lasciare l'auto a casa.

Il biglietto-arancio che tanto successo ha avuto tra gli utenti dei trasporti pubblici milanesi. Un'iniziativa che si ripeterà per i Mondiali e, si spera, possa continuare anche a Campionati di calcio ultimati.

Nonostante il carattere innovativo della proposta e la limitata temporalità dell'offerta (10 giornate), l'iniziativa ha ottenuto un notevole successo. Oltre metà dei biglietti sono stati venduti nelle stazioni FS e confrontando il numero dei biglietti di corsa semplice e di andata/ritorno venduti nel 1988 (35.768) nelle stazioni interessate all'iniziativa, con quelli venduti nel 1989 (biglietti-arancio compresi sono stati 53.936) si è registrato un aumento di circa il 50%.

Queste cifre fanno ben sperare per future collaborazioni, una delle quali già in cantiere per i prossimi Mondiali di calcio. E proprio l'appuntamento di Italia '90 è stato lo «sponsor» del protocollo d'intesa firmato a Palazzo Litta dal Direttore Generale delle FS, De Chiara, dal Presidente della Giunta Regionale Lombarda, Giovenzana, dal Presidente della Provincia, Andreini e dal Sindaco di Milano, Pillitteri.

I quattro firmatari dell'intesa che gestiscono di fatto, o tramite concessioni, tutta la rete dei trasporti della Lombardia, si sono impegnati a realizzare «un sistema di provvedimenti che consentano di coordinare l'offerta dei servizi di trasporto definendo tariffe particolari ed integrate».

Lo spiraglio lasciato dal biglietto arancio diventerà quindi una porta aperta verso la tanto aspirata, quasi «mitica», integrazione tariffaria tra diversi vettori, ormai esperienza consolidata in molte città europee.

De Chiara, Pillitteri, Giovenzana ed Andreini, durante la breve cerimonia dell'apposizione delle firme, hanno ripetutamente sottolineato che l'accordo getta le basi per il più efficace intervento per allentare nell'area lombarda, e milanese in particolare, la congestione del traffico automobilistico.

L'iniziativa, rivolta più che al viaggiatore occasionale, a quello abituale (come i 120 mila pendolari che gravitano ogni giorno su Milano, utilizzando oltre al treno almeno un altro mezzo), non sarà quindi limitata al periodo dei Mondiali di calcio ma, come auspica il documento firmato, va considerata un'esperienza da cui ricavare «elementi di valutazione per avviare ulteriori passi verso l'unificazione dei titoli di viaggio e l'integrazione tariffaria nel campo del trasporto pubblico locale».

Beppe Bertoli

Una conduttrice, mentre espleta il servizio di controlleria, utilizzando un apparecchio MAEL 400. Il computer portatile consentirà di ridurre di un terzo i tempi di emissione dei biglietti a bordo.

UN COMPUTER PER I CONDUTTORI

ARRIVA IN FERROVIA IL MAEL 400

Le FS hanno concluso un contratto di acquisto di 1500 apparecchiature computerizzate portatili per la controlleria sui treni con la Società MAEL, che dovranno essere consegnate entro il mese di febbraio in modo da poter essere immesse in servizio in tempi brevi. La MAEL ha potuto ottenere tale assegnazione, fra altre società che hanno partecipato alla gara, per le particolari caratteristiche delle apparecchiature offerte, che si sono dimostrate più idonee alle complesse procedure di emissione e regolarizzazione di biglietti in treno. Il sistema «MAEL 400» è infatti un computer portatile che consente al personale di controlleria dei treni di effettuare automaticamente le operazioni di emissione e di regolarizzazione dei biglietti e di ottenere la relativa contabilità giornaliera ed i riepiloghi di fine mese.

Per la realizzazione dell'apparecchiatura sono state adottate le tecnologie più avanzate, sia per ottenere una macchina dal minimo ingombro, con la massima flessibilità e velocità operativa, sia per dare alla macchina un'autonomia compatibile con le esigenze del servizio sui treni, utilizzando batterie ricaricabili e sostituibili. Il sistema è dotato di un terminale operativo, formato da una tastiera con tasti alfanumerici e funzionali, comprensivo di un display a cristalli liquidi, che visualizza i nomi delle stazioni, le operazioni in corso e gli importi.

Tale terminale è collegato con un cavo estensibile all'Unità Centrale, che è costituito da: il computer, la stampante, le batterie e le capsule elettroniche contenenti le memorie allo stato solido per le tariffe in vigore, per l'aggiornamento della normativa e la memorizzazione delle varie operazioni che vengono effettuate ad ogni turno di lavoro.

L'unità Centrale è contenuta in una borsa, che il conduttore porta a tracolla nell'espletamento delle sue funzioni, in modo analogo a come opera attualmente, quando esegue manualmente le operazioni di controlleria.

Le capsule elettroniche sono asportabili e consentono la normale manutenzione dell'apparecchiatura ed inoltre il trasferimento dei dati su una apparecchiatura analoga per garantire sempre la continuità delle operazioni. Le dimensioni dell'Unità centrale sono: altezza 55 mm - larghezza 114 mm - profondità 184 mm. Il peso totale della MAEL 400 è di 1,2 kg.

Il contenitore dei vari componenti del sistema è realizzato in resina babyblend antiurto, in modo da consentire al personale di muoversi sui treni con una certa facilità, senza dover prestare molta attenzione ad eventuali spostamenti in caso di treni molto frequentati.

Le operazioni di controlleria richiedono un tempo che è uguale ad un terzo delle tradizionali operazioni effettuate manualmente: quindi ciò consentirà di effettuare un maggior numero di operazioni di controlleria.

Bruno Cirillo

FIRMATO TRENTO IL 13° RADUNO SCIISTICO

A MOENA SI SCIA

Il raduno nazionale sciistico, l'appuntamento annuale dei soci del DLF appassionati di sci alpino e nordico arrivato al suo XIII appuntamento, si svolge questa volta a Moena, dal 17 al 24 marzo. Le gare sportive che vedono, come ogni anno un forte agonismo dei partecipanti sono però solo uno dei momenti del raduno, che vuole essere «soprattutto un'occasione per stare insieme, per svolgere attività ricreative e culturali», come ha detto Pietro Morera, Presidente del DLF di Trento nel corso della presentazione del raduno alla stampa, avvenuta il 5 marzo a Trento. Il DLF di Trento ha organizzato la manifestazione forte dell'esperienza maturata nella cura di altri cinque raduni (di questi, due in collaborazione con Bolzano e Verona) e ha scelto Moena per la qualità degli impianti, e per la ricca offerta turistica della cittadina e della zona. Il Presidente dell'Azienda per il Turismo della Val di Fassa, Pierangelo Damolin, presente alla conferenza stampa con Maurizio Sommavilla, Presidente della locale Associazione albergatori, dopo aver ringraziato il DLF per la scelta di Moena come sede dell'importante manifestazione ha rassicurato gli organizzatori che la neve artificiale garantirà comunque lo svolgimento delle gare.

È prevista la partecipazione di circa 1.500 persone provenienti da tutta Italia (sono presenti 35 DLF). E i campioni? Il toto-raduno dà per favoriti i DLF di Domodossola, Ventimiglia, Roma. E, naturalmente, Trento. Ma se vincesse un trentino, per dovere di ospitalità, passerebbe la palma al secondo classificato. Tempi e qualità tecniche degli atleti di raduno in raduno vanno migliorando. Di particolare interesse, dicono gli esperti, sono i tempi delle gare femminili di fondo. Staremo a vedere.

Tiziana Gazzini

Turisti per obbligo

di PATRIZIA CHIODI

Anche un popolo pigro come quello italiano sta imparando a viaggiare. I dati statistici sono indicativi: dall'87 all'88 l'aumento di spese turistiche dell'italiano all'estero è stato del 33 per cento. Sono ben 8000 i miliardi spesi nell'88 per i viaggi oltre confine. In percentuale si tratta dello 0,7 per cento rispetto al prodotto interno lordo. Ancora poco, certo, in confronto agli altri paesi europei, anche a quelli più poveri. In Portogallo o in Grecia, per esempio, già da tempo la percentuale di spese turistiche per viaggi all'estero, rispetto al prodotto interno lordo, ha superato l'1 per cento.

Su 57 milioni di persone nel nostro paese lo scorso anno ne sono andate in vacanza ben 27 milioni, una cifra pari al 48 per cento della popolazione. Sempre i dati riferiscono che l'italiano ha speso mediamente, nell'89, 700.000 per viaggiare in un paese europeo, un milione per una vacanza nel sud mediterraneo e 1.900.000 per i paesi intercontinentali. È fuor di dubbio che la cultura del viaggio rappresenti per noi una recente conquista. Fino a pochi anni fa l'estero rientrava poco nei nostri comportamenti abituali di vacanza. E poi il reddito pro-capite non aveva raggiunto gli attuali livelli.

Oggi comunque si viaggia di più. Si è continuamente sollecitati dalla formula del viaggio organizzato comodo, ed economico. Non a caso la politica delle grandi compagnie turistiche come l'Alpitour, azienda leader nel settore, è stata quella di offrire «viaggi di lusso a metà prezzo». Slogan vincente in una società come la nostra che, dovendo, ebbrilmente consumare, premia la convenienza (la logica del paghi due e prendi tre). L'Alpitour, attualmente, supera i 306 miliardi di fatturato lordo annuo.

Non va male per le compagnie turistiche considerando che al secondo posto in Italia c'è la Valtur che fattura ben 113 miliardi l'anno, e poi l'Aviatur con 108 miliardi, sempre lordi.

Seguono la Francorosso di Torino con 90 miliardi e i Grandi Viaggi con 76 miliardi l'anno.

Per il '90 si prevede che il turista italiano si lanci sempre più nella vacanza all'estero alla ricerca di esperienze e di luoghi raffinati e culturalmente interessanti. Qualcosa come una permanenza tra le comunità di Indios in Venezuela, con gite guidate in piena foresta amazzonica alla scoperta dell'incontaminato patrimonio fatto di cascat, fiumi, lagune e montagne. Oppure scegliere la splendida cornice delle Isole Canarie per dedicarsi a sfrenate gare di windsurf, tra le mille insenature costellate di villaggi di pescatori. Aboliti sacco a pelo e tenda, si viene ospitati in accoglienti strutture alberghiere.

Gli esperti, infatti, sostengono che c'è una caduta di interesse per tutto quello che rappresenta la vacanza alternativa o la vacanza edonistica. Anche spiagge storiche come quelle delle Seichelles e delle Maldive hanno perso il fascino, probabilmente vittime della loro stessa bellezza che le ha rese eccessivamente frequentatr e popolari, nonostante gli elevati costi di viaggio.

Il turista, adesso, sembra aver cambiato gusti. Preferisce luoghi isolati, vacanze distensive a tutti gli effetti, la sobrietà unita al silenzio. Ecco perché molti ex-conventi si stanno trasformando in alberghi di lusso.

La vacanza di moda si chiama «la vacanza bianca», quella che prende in considerazione architetture e ambienti, ricercandone la forma pura, quella che distoglie il più possibile dai ritmi e dai rumori giornalieri, quella che nell'assenza di divertimento e di novità lascia un po' di tempo alla riflessione e alla meditazione. Si parla di monasteri, abbazie e certose dove uomini politici, manager, industriali e professionisti, scelgono per vacanza l'eremitaggio. Rimanendo in Italia, un monastero sulle colline di Spello, lo scorso anno ha ospitato oltre 9000 persone. È incredibile come per sfuggire alla tecnologia, che da servizio si è trasformata in schiavitù, si scelgano luoghi di vacanze dove è impossibile trovare un computer, dove gli unici rumori di sottofondo sono quelli della natura. Al divertimento forzato delle discoteche stracolme e delle file in piedi nei ristoranti più rinomati si preferiscono luoghi come il monastero di S. Antonio, a Norcia, una pensione gestita da 15 monache benedettine. Solo 37 stanze e con circa 40 mila lire al giorno la possibilità di consumare pasti, frutto del lavoro benedettino: verdura, formaggi, salumi, vino, miele.

L'offerta turistica spagnola vede, invece, in prima linea i cosiddetti Paradores Nacional, non altro che fortezze, castelli e ville di campagna trasformati in alberghi a cinque stelle. Oltre a potersi defilare dal turismo di massa questa scelta offre la possibilità di visitare un monumento storico, di viverci dentro, con tanto di arazzi, quadri preziosi e mobili d'epoca. E tutto ciò a prezzi piuttosto ragionevoli. Dalle 80 alle 200 mila lire al giorno, in altissima stagione.

Certo, proposte turistiche del genere segnano una vera e propria inversione di tendenza nei gusti rispetto a pochi anni fa. Ma da che cosa scaturiscono queste nuove richieste vacanziere? È solo desiderio di originalità o è la spinta della cultura ecologista che comincia a raccogliere i suoi frutti?

Forse è soltanto un ritorno all'individualismo, contrario allo spirito di gruppo, è l'espressione della volontà di potersi riappropriare di se stessi, sganciandosi, almeno qualche volta, da tutti quegli ingranaggi sociali che impegnano moltissimo esteriormente ma che interiormente lasciano insoddisfatti. Dunque quest'anno, per essere alla moda, alla domanda «Dove vai in vacanza», la risposta sarà «In clausura!», preferibilmente all'estero.

La fatica delle vacanze ha colpito una tipica famiglia americana (Norman Rokwell).

L'ANTICO TRENINO DI VALLOMBROSA

Quel che colpisce a Vallombrosa è un senso di solitudine pressoché totale. Infatti la strada asfaltata che sale dalla vallata dell'Arno in ampi tornanti si arresta, in un apparente piegar su se stessa, davanti all'imponente portale dell'Abbazia, fondata da S. Giovanni Gualberto verso il 1040 e a cui da sempre è legata la fama del luogo. E al visitatore si offre l'incanto di una foresta maestosa, contro cui l'antico edificio si staglia come un baluardo, in una armonia di secolare convivenza. Scorci di ville blasonate e costruzioni liberty riportano alla mente i fasti abbandonati di quando Vallombrosa era meta prediletta di principi e regine che qui venivano a villeggiare, proiettando sul prestigio mistico del luogo i ritmi raffinati della loro vita aristocratica. C'era allora perfino un casinò, decaduto più tardi, come molte dimore patrizie, a colonia per i dipendenti delle poste regie e poi della Montedison. Ed anche un trenino, di cui si parla nella «Guida Storica illustrata di Vallombrosa» di Don B. Domenichetti, pubblicata nel 1929. Concepita il 25 settembre 1892 dal Conte Giuseppe Telfener, la ferrovia collegava alla linea Firenze-Roma l'ambita stazione climatica e rappresentò per l'epoca, coi suoi 1000 metri di dislivello, un'impresa arditissima di cui «non si ritrovava l'uguale se non in Svizzera e in America». Oggi la linea S. Ellero/Saltino-Vallombrosa non esiste più, ma l'antico cronista ne dà una descrizione così minuziosa ed entusiasta da rendere con straordinaria vivezza l'inequivocabile audacia dell'impresa. I binari in acciaio Siemmens, usciti dall'officina belga di Ougrée, erano distanti un metro l'uno dall'altro e fra di essi correva una guida dentata, a crémaillère, anch'essa in acciaio, solidamente avvitata a traversoni longitudinali stesi a loro volta sulle traversine delle rotaie. L'intero sistema così concepito poteva resistere a uno sforzo di settanta chilogrammi per millimetro quadrato e consentiva di affrontare con la massima stabilità pendenze che arrivavano anche al 22 per mille. La locomotiva, come le carrozze, era dotata di freni meccanici e a vapore in grado di arrestare la corsa quasi all'istante; inclinata, infine, la caldaia, in modo da trovarsi in posizione orizzontale nei momenti di massimo sforzo, in salita e in discesa. Il tutto per un percorso di 8 chilometri, irto di voragini, di rupi, di torrenti impetuosi, che il trenino affrontava in circa cinquantasette minuti, non senza aver effettuato due fermate per far rifornimento d'acqua e per far scendere e riposare i passeggeri, alle due stazioni intermedie di Donnini e Filiberti, distanti km 1,450 l'una dall'altra. Da qui, a circa 500 metri d'altitudine, cominciava quello che l'antico cronista chiama «l'eroica pugna» tra la difficoltà dell'erta e lo «sforzo titanico» del trenino per giungere, a circa 1000 metri, alla meta finale. A valle si ergeva il castello di S. Ellero. Più oltre, la torre della Villa a Pitiana. E tutta la valle del Vicano e, più in lontananza, Pontassieve, Rignano, Incisa e la valle della Rufina e del Mugello. La ferrovia realizzata in 10 mesi era destinata tuttavia all'abbandono col decadere mondano del luogo e il sopravvenire delle automobili. Ma fu soltanto alla fine degli anni trenta che essa cessò del tutto la

ANCONA

PENSIONAMENTI - Auguri vivissimi di felice e lunga pensione ai colleghi: Giovanni Marchetti, Ausiliario del Reparto UCM 1; Enrico Mastromattei, Capo Stazione Sovr.te di L'Aquila; Antonio Gianangeli, Guardiano della stazione di Perugia; Sanzio Sabbatini, Operaio Qual.to della Zona I.E. di Fano; Luigi Tavani, Tecnico di Stazione di Alanno; Irne Renzoni, Ausiliario di Stazione di Sassoferrato; Alvaro Casciola, Macchinista della R.L. di Foligno; Vincenzo Lucarelli, Tecnico di Stazione di Castel di Sangro; Corrado Aquilini, Capo Deposito Sovrintendente del Dep. Loc. di Ancona; Marino Felicetti, Op. Qual. di S. Benedetto; Sergio David, Macchinista del D.L. di Ancona; Marino Amatutti, Assistente di Magazzino di S. Benedetto; Dante Catarinelli, Op. Qual dell'Officina G.R. di Foligno; Giuseppe Parri, Macchinista dell'Officina G.R. di Foligno; Giuseppe Parri, Macchinista del D.L. di Fabriano; Sandro Polzanelli, Guardiano della stazione di Varano; Raffaele Naccarella, Ausiliario di Stazione di Pesaro; Alessandro Boni, Ausiliario di Stazione di Pescara; Giulio Belardinelli, Guardiano della stazione di Ancona.

LAUREE - Stefania Silvi, figlia del Conduttore Raffaele del D.P.V. di Ancona, si è laureata con 110 e lode, in Biologia; Paolo Falcioni figlio di Giancarlo, Segr. Sup. del Dep. Loc. Fabriano, ha discusso la tesi in Ingegneria Elettronica presso la Facoltà di Ancona riportando 110 e lode. Felicitazioni che estendiamo a Giovanni Carminucci in servizio presso il Reparto Esercizio di Ancona per la laurea in Scienze Economiche e Bancarie del figlio Sante.

BARI

LAUREE - Tiziana Luotto, figlia del Capo Gest. Sovr. ar. Giovanni, si è laureata in Lettere con 110 e lode; Giuseppe Ersiliano, figlio del Macch. T.M. Angelo del D.L. di Taranto, si è laureato in Ingegneria Elettronica; Onofrio Mancino, figlio del C. Treno Vito del D.P.V. di Gioia del C., si è laureato in Scienze dell'Informazione; Anna Pasquadibisceglie, figlia dell'Appl. Capo a.r. Leonardo, si è laureata in Giurisprudenza con 110 e lode.

QUIESCENZE - Sono stati collocati a riposo: il Tecn. Aldo Giannatiempo della Zona 12.3 IS/LF di Foggia; il Tecn. Cataldo Lapedote del Rep. Coord. IE. di Bari; l'A.Macch. Vito Stacca del D.L. di Taranto; il Guard. Potito Tartaglia della staz. di Ascoli S.; l'Aus. Giuseppe Valentini della Sq. Rialzo di Bari e il Tecn. Nicolò Saltarelli del Rep. 22/E IE. di Bari.

BOLOGNA

QUIESCENZE - Sono stati collocati a riposo per limiti di età: il Capo Pers. Viagg. Umberto Bellan del D.P.V. di Ferrara; il Capo Tecn. Sup. Aldo Ferraro dell'O.G.R. di Bologna; il Tecnico di Staz. Mario Lanci di Rimini; il Capo Tecn. Sup. Nerino Pescarelli dell'O.G.R. di Bologna; il Tecnico Pietro Battaglia del Rep. 42 di Ravenna; il Capo Tecnico Sovr. Giorgio Stollagli dell'O.G.R. di Bologna; il Capo Treno Zeffirino Sambri del D.P.V. di Bologna C.le; il Capo Treno Augusto Piombi del D.P.V. di Bologna Arcoveggio; il Capo Treno Augusto Piombi del D.P.V. di Bologna Arcoveggio; il Capo Treno Giacomo Bedeschi del D.P.V. di Faenza; il Macchinista Pierino Brusati; il Macchinista Gianfranco Benedetti del D.L. di Bologna Centrale; il Guardiano Dino Gualandi di Lavezzola.

LUTTI - Sono deceduti: il Capo Sq. Manovali Carlo Lucio Burlaschi dell'O.G.R. di Rimini e il Macchinista Ivo Dall'Olio del D.L. di Bologna S. Donato.

MARTELLO D'ORO - Sarebbe il premio che vorremmo assegnare a Walther Veronesi, scultore in ferro e ferroviere bolognese, per la sua mostra a Bologna C.le. Complimenti ed auguri per la prossima quiescenza.

SALUTO - Un saluto a Carlo Costa, novantenne fedele lettore di Voci da sempre, Macchinista di 1 classe a riposo, ma sempre vicino alla «ferrata». Auguri.

NASCITE - Andrea Melloni, fotografo di «Voci», è diventato padre di una bella bambina. Congratulazioni e auguri.

CAGLIARI

NASCITE - Auguri vivissimi all'Aus. Vittorio Ucchesu e all'Op Qual. Francesco Mancosu per la nascita delle nipotine Francesca ed Elisabetta.

LUTTI - Improvvisamente ed in modo tragico ci ha lasciato Cristina Vacca, Segretario presso l'Ufficio Affari Legali; nel tremendo incidente stradale è perita anche la piccola Claudia di 8 anni figlia di Cristina. A nome di tutti i ferrovieri sardi la Redazione Comp.le di «Voci» partecipa commossa al dolore dei familiari.
Condoglianze sentite anche ai parenti dell'ex C.Tr. Carlo Callai recentemente scomparso.

ONORIFICENZE - I nostri colleghi C.Tr. Giovanni Pintus, C. Tec. Linea Giovanni Pes, Aus. Giovanni Angelo Bido sono stati insigniti di medaglia d'oro per aver superato le 50 donazioni di sangue. Congratulazioni e rallegramenti vivissimi.

PENSIONAMENTI - Hanno lasciato l'En-

In una foto dei Fratelli Alinari, la ferrovia a cremagliera del trenino di Vallombrosa, nei pressi di Saltino. La linea decadde alla fine degli anni Trenta. Ma ancora oggi se ne possono individuare le suggestive «rovine».

sua attività. I vecchi binari furono divelti e la vaporiera, costruita a Boston, venne fusa anch'essa per andare incontro alle esigenze belliche del momento. Ma a Saltino-Vallombrosa la vecchia stazione è oggi riconoscibile in un villino privato che una bassa siepe protegge dall'indiscrezione della strada carrabile. Soltanto le porte e le panchine addossate ai muri ne tradiscono con lieve malinconia l'originaria destinazione. Più in basso la stazione di Filiberti è una cadente costruzione a forma di chalet. Ma proprio qui un lungo tunnel di verde ombroso sembra ancora suggerire il vecchio percorso d'acciaio. A Donnini invece dell'antica ferrovia rimane solo il ricordo di qualche vecchio arrochito dall'età. Mentre a Sant'Ellero, punto di partenza della scomparsa cremagliera, troviamo una stazioncina, in cui si potrebbero forse riconoscere le linee di un tempo, tutta fiorita e sorprendentemente attrezzata di appositi passaggi per gli handicappati. Ma all'altezza di Pietrapiana, circa a metà del percorso, là dove la strada ferrata deviava per evitare una contropendenza, un vecchio toscano di parlata sciolta indica con precisione la presenza di due lungarine inglobate in un muro a mo' di robustissime putrelle, e intanto rievoca divertito un giorno assolato in cui, da ragazzo,

seguendo i binari ormai in disuso, dovette fare a piedi il lungo tragitto fino a S. Ellero e ritorno per salutare il passaggio del duce. Alla decaduta Vallombrosa non rimane che l'imponenza dell'antica Abbazia, ancora immensamente ricca, ma inutilmente vasta per 15 monaci che, nominalmente, vi risiedono. Su di essa sovrasta, netto nel verde, il bianco profilo del «Paradisino», dove Milton (si dice) scrisse il suo «Paradiso perduto». Rimane a proteggere il fascino maestoso del luogo la pluricentenaria foresta, una delle più curate d'Europa, Riserva Naturale, argine a dissennate massificazioni.

Antonella Melilli

te per raggiunti limiti d'età: Ass. Staz. Costantino Pischedda, C.Tr. Giampaolo Zoccheddu, Comm. Luigi Fenu, Tec. Staz. Mariano Sanna, Op. Qual. Salvatore Melis, Op. Qual. Luigi Lai, Guard. Lorenza Borgna, C. Staz. Francesco Gallisai. A tutti l'augurio di lunga e serena quiescenza.

FIRENZE/UNITÀ DISTACCATE

NASCITE - È nato Matteo a Maurizio Mancini, Operaio Qualificato dell'Ufficio Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze. Auguri.

ESODI - È stato collocato a riposo per limiti di età il Capo Treno Vittorio Parigi dell'Ufficio Controllo Viaggiatori e Bagagli. Da tutti gli amici l'augurio sincero di una serena quiescenza.

DECESSI - È deceduta di recente la madre del Capo Gest. Superiore Renato Bardi. Da tutti, molte sentite condoglianze.

MILANO

LUTTI - Sono deceduti la madre del fotografo Efrem Festari, il padre del Manovratore Capo Luigi Bani di Milano Centrale, il padre del Capo Gestione Superiore Luciano Silva della stazione di Chiasso, il padre dell'Assistente di Stazione Renzo Martinozzi sempre di Chiasso. Condoglianze.

PENSIONAMENTI - Il Capo Stazione Superiore Emilio Rodella titolare di Chiari dopo 45 anni di servizio, il Deviatore Capo Salvatore Fleres di Bergamo, il Deviatore Capo Antonio Bona di Brescia, gli Assistenti Capo Luigi Coltro, Mario Corali e Giacomo Bencastri della stazione di Chiasso. Auguri di serena quiescenza.

NOZZE - Si è sposato con la sig.na Rosalba Flaccari, Pierangelo Signorini, figlio del CS Sovrintendente Angelo, titolare di Arona. Auguri.

LAUREE - Si è laureato in Architettura Enrico Durelli, Capo T. Sup. di Milano Centrale, figlio di Carlo, Gestore Capo a riposo. Congratulazioni.

NAPOLI

NOZZE - Antonio Addona, Macchinista del D.L. di Napoli Smist/to e figlio del Tecnico Libero, si è unito in matrimonio con la sig.na Lucia Severino. Auguri.

LAUREE - Rita Palladino, figlia di Michele, CPV al D.P.V. di Salerno, si è laureata in Giurisprudenza con 110 e lode; con brillante votazione si è laureato in Lettere Classiche Salvatore Grillo, figlio di Vittorio, Applicato Capo a riposo; Salvatore Febbraro, figlio del Contr. Viagg.te Francesco, si è laureato in Medicina e Chirurgia. Ai neo dottori, congratulazioni.

COMMIATI - Hanno lasciato l'Ente per raggiunti limiti di età e di servizio: Raffaele De Lise e Sebastiano Pellegrino, entrambi C.S. Sup. della stazione di Caserta; il Tecnico del Rep. I.S. di Napoli Costantino Pitton; il Tecnico Alessandro Di Meo del Tronco Lavori di Mintumo; il Verificatore Vincenzo Spina del D.L. di Napoli C.F.; il Tecnico Gennaro Trematerra dell'Officina G.R. di S. Maria La Bruna; il CSQ. Man.li Bernardo Caporaso del D.L. di Salerno; il Tecnico Silvio Borrelli del D.L. di Napoli C.F.; il Guardiano Fausto Tortora, della stazione di Sicignano; il Manovratore Pietro Abenante, della stazione di Scafati; il Guardiano Raffaele Ardolino, della stazione di Nola; l'Applicato Capo r.e. Domenico Battista della Zona 2.3 di Benevento; l'Applicato Capo r.e. Michele Esposito, dell'U.C.M.; il Tecnico Michele Grande, dell'11° Tronco Lavori di Capua; il C.S. Sup. Francesco Parillo, della stazione di Frattamaggiore e l'Ausiliario Antonio Perillo, dell'Officina G.R. di S. Maria La Bruna. A tutti auguriamo lunga e serena quiescenza.

DECESSI - Sono improvvisamente venuti a mancare: Andrea Crescenzo, del 22° Tronco Lavori di Bovino; Gerardo Manfredi, Op. Qual. del 35° Tronco Lav. di Baragiano e Lorenzo Marrazzo, Guard. della Staz. di Nocera Inf. Le nostre condoglianze.

PALERMO

NASCITE - Il cavaliere Andrea Roccia, paramedico dell'Ufficio Sanitario di Palermo annuncia la nascita della primogenita Gabriella. Auguri.

LAUREE - Auguri per un brillante avvenire ai neo-dottori: Cettina Federico, figlia del Segretario Superiore Giuseppe dell'Ufficio Amministrazione Controllo di Gestione e Ispettorato di Palermo, per aver conseguito la laurea in Scienze Politiche con 110 e lode. A Giuseppe Ragonese, figlio del Macchinista Antonino del Deposito Locomotive di Palermo per aver conseguito la laurea in Lingue e Letterature Straniere con 110 e lode. A Gaetano Giordano, figlio dell'Applicato Capo Francesco dell'ex Ufficio I.E. di Palermo per aver conseguito la laurea in Medicina e Chirurgia. E infine a Paolo Alfano, figlio del Segretario Superiore in pensione Calogero dell'ex Ufficio Movimento Comp.le di Palermo per la laurea in Ingegneria Chimica con 110 e lode e pubblicazione della tesi.

CONGRATULAZIONI - Al cavaliere Nino Fichera Tecnico I.E. della Zona 23/1 di Catania per aver conseguito il terzo premio di pittura nel concorso indetto dalla Banca Nazionale delle Comunicazioni di Roma fra i dipendenti dell'Ente FS. Auguri di sempre maggior successo.

PENSIONAMENTI - Tanti auguri di lunga e serena quiescenza al Macc. Carlo Spataro del D.L. di Palermo e al collega Giuseppe Coco, Capo Stazione Sovrintendente della stazione di Palermo C.le.

LUTTI - Condoglianze al collega Salvatore Oddo Segretario Tecnico Superiore dell'Ufficio Produzione per la perdita del padre. Condoglianze al collega sempre per la perdita del padre e ora del cognato Pietro Orsini, Capo Reparto F.1 dell'Ufficio Finanze e Patrimonio di Palermo unitamente alla moglie e a un figlio, deceduti a causa di una fuga di gas.

REGGIO CALABRIA

NOZZE D'ORO - Domenico Maisano, Segr. Tec. Sup. di 1 classe dell'Ufficio Produzione, ci comunica la notizia delle nozze d'oro che i suoi genitori — Vittorio, Ass. Capo ar., e signora Giovanna Venoso — hanno festeggiato unitamente ad

RICORDO DI NELLO EVANGELISTI: L'ULTIMO «SEMPIONISTA»

Aveva novantasette anni ed è morto a Novara l'ultimo minatore che nel 1905, con altri tremila, lavorò alla perforazione della galleria ferroviaria del Sempione. Era ancora buio, l'aurora non sorgeva quella mattina perché una bufera di nebbia e di freddo aveva chiuso il cielo novarese, e Nello Evangelisti ha salutato l'altra aurora, quella eterna, della perforazione senza tramonto. Sereno è stato il suo lavoro, come sereno è rimasto il suo viso nella maestà della morte.
Saputo che in Ossola c'era bisogno di manodopera, Nello e lo zio partirono alla volta di Domodossola dove venne loro comunicato però che le assunzioni venivano decise in Svizzera, a Briga. A piedi si diressero verso il confine ma il giovane Nello stremato crollò a terra: chiesero allora aiuto agli elvetici che assicurarono loro prima le cure mediche e poi l'atteso posto di lavoro.
Vogliamo ricordare Nello Evangelisti per dovere di «famiglia» e per debito di gratitudine: egli appartiene non solo alla storia del Sempione ma anche alla storia della ferrovia (Nello lavorava di giorno e studiava la sera per migliorare le sue possibilità di lavoro; con il titolo di studio entrò a far parte del personale delle Ferrovie come impiegato).
Terminati i lavori del Sempione, Evangelisti dovette trasferirsi nel Gargano per la costruzione della linea ferroviaria Paola-Cosenza, poi tornò al nord, in Svizzera, ed infine prese parte alla costruzione della direttissima Bologna-Firenze.
Nello Evangelisti, «bocia» nel tunnel del Sempione è rimasto sempre l'eterno bambino innamorato dei monti, del lavoro e del vero; bambino devoto al mondo dei trasporti ferroviari, cantore appassionato delle «punte d'acciaio».
Nello, il «Sempionista», nella sua lunga vita aveva vissuto tanti momenti di storia, tante erano dunque le cose che poteva raccontare e altrettanti gli episodi dei quali poteva narrare.
Nel freddo pomeriggio di dicembre 1989, Novara, invisibile nella nebbia, ha accolto Nello Evangelisti. Il feretro è entrato nella chiesa quasi vuota, in un commosso silenzio. Dopo i giorni della sua laboriosa vita terrena, Nello Evangelisti ha iniziato il settimo giorno, quello del riposo eterno.

Paolo Ceratti

una moltitudine di parenti. Alla felice coppia giungano gli auturi più cari che estendiamo anche ad un'altra felice coppia, composta dal signor Domenico Laganà e signora Domenica Ferrara. Alla figlia Paola Laganà, Applicato presso l'Ufficio Produzione, «VdR» invia felicitazioni.

LAUREE - Tantissimi auguri per un brillante avvenire professionale a Martino Cariati, figlio di Francesco, Capo Deposito presso il D.L. di Reggio Calabria, il quale ha conseguito la laurea in Medicina e Chirurgia con 110 e lode. Un altro 110 e lode è stato assegnato a Concetta Alessandra Cama per il conseguimento della laurea in Economia e Commercio. La neo dottoressa, alla quale facciamo tantissimi auguri, è figlia di Domenico, Controllore Viaggante Sovr.te dell'Ufficio Produzione.

PENSIONAMENTO - Lunga e serena quiescenza ai seguenti colleghi che sono andati in pensione per limiti di età: Gennaro Iorio, Capo Rep. Mov. d'Impianto di Villa San Giovanni, e Vincenzo Campolo, Applicato Capo dell'Ufficio Produzione.

ROMA/IMPIANTI

NOZZE - Si sono sposati, a Piedimonte S.G., l'Ausil. di Staz. Camillo Fusco e Rosalia Fontana. Auguri vivissimi.

NASCITE - Al Deviatore Rocco Marzilli, in servizio alla Cabina ACE di Roma Termini, è nato Giuseppe. Auguri al neonato ed ai genitori che estendiamo a Luciano Silveri, Op.Q. agli I.E. di Montalto di Castro per la nascita di Matteo.

QUIESCENZE - È andato in pensione Luciano Pizzomi, Capo Dep. Sup. del Dipartimento Organizzazione che per ben 34 anni ha prestato servizio a Roma S. Lorenzo. In pensione anche i seguenti colleghi: Manovratore Capo Domenico Carofei della staz. di Roma S. Lorenzo; Capo Gestione Sovr.te Aldo Giampietro Dirigente il Centro Tassazione di Roma S. Lorenzo.

LUTTI - È deceduta la madre del dott. Stefano Campanella, responsabile del settore stampa della Direzione Centrale Relazioni Esterne e per la Comunicazione. All'amico Stefano le più sentite condoglianze dalla redazione di «VdR». Sono scomparsi: il Capo Gest. Superiore Luciano Maresca, Dirigente l'Ufficio Corrispondenza ed Oggetti Rinvenuti di Roma Termini, l'Aus. di Staz. Vincenzo Colantonio distaccato alla Direzione C.le Informatica, Antonio Scalise, Segretario Sup. ar. già in servizio presso l'Ufficio I.E. Ai familiari le nostre sente condoglianze che estendiamo ai seguenti colleghi per la morte di persone care: al Manovratore Aldo Bocchino per la scomparsa della madre Annunziata, al Manovratore Gioacchino Longo per la scomparsa della sorella Antonia, al Deviatore Capo Lino Tagliaferri del Parco Pren. per la morte del padre Vocentino, al Macch. in pensione Armando Chiocchio del Dep. Loc. di Roma a Smistamento per la morte della moglie, al Capo Treno Antonio Cardillo per il decesso del padre Giuseppe ed al Manovratore Luigi Sinibaldi di Roma Termini per la scomparsa della madre Sestilia. Condoglianze anche a Francesco Romano, C.P.V. Sup. del D.P.V. di Roma Tiburtina per la scomparsa del padre Damiano, ex Op. Sp. d'Armamento del 37° Tronco di Tivoli.

ROMA/DIP.TI

PRODUZIONE

PENSIONI - Auguri di lunga e felice quiescenza al Revisore Superiore 1 classe Giuseppe Pesaola della Direzione Centrale Esercizio che ha lasciato l'Ente e per il Macchinista 1 classe Giuseppe Todisco della Direzione Centrale Materiale Rotabile con sede a Firenze.

LUTTO - È improvvisamente deceduto il Revisore Superiore Marcello Pugliese del Centro Elaborazione Dati, alla famiglia le nostre più sentite condoglianze che estendiamo alla famiglia della signora Adelia Turriziani, madre del Dirigente, dott. Gianfranco Biava, Capo dell'Ufficio 2° della Direzione Centrale Risorse.

IL PRESIDENTE della Repubblica ha nominato Cavaliere del Lavoro il neo-pensionato Giuseppe Pesaola, Revisore Superiore 1 classe per tanti anni nostro collega di lavoro nelle stazioni e negli Uffici. Congratulazioni.

POTENZIAMENTO E SVILUPPO

È ANDATO - in pensione per raggiunti limiti di età Giulio Trotta, Segr. Tec. Sup. di 1 classe della Direzione C.le Impianti Tecnologici. Auguri di serena quiescenza.

TORINO

NASCITE - Dal Dep. Loc. di Novara ci comunicano le nascite di Emilia al Macch. Santo Giordano; di Marina al Capo Dep. Gennaro De Marco; di Francesco al Macch. Leonardo Palmieri; di Cristina al Macch. Nicola D'Onofrio; di Gianpaolo al Macch. Ruggiero Borraccino; di Angela al Macch. Eduardo Romeo; di Natale al Macch. Paolo Panzera; di Fabio al Macch. Felice Romano; di Beatrice al Manovr. Fernando Ranaldo e all'Ass. di magazzino Luigina Annuario; di Serafino Loris al Macch. Salvatore Bonanno e di Mariangela al Macch. Salvatore Crescenzo. Dalla Rimessa Loc. di Biella la nascita di Paolo al Macch. Ivano Mantroi. Dal D.P.V. di Cuneo le nascite di Marco Massimiliano al Cond. Massimo Visciano e di Luciana all'Aus. Viagg. Luigi Cedrola. Dal Dep. Loc. di Cuneo ci comunicano la nascita di Caterina al Macch. Antonio Vicenti; di Gianluca al Macch. Franco Bella; di Michela al Macch. Mario Prette; di Lorenzo al Macch. Simone Chiapello. È nata Silvia a Mario Prette, Capo Stazione di Centallo. Franco Chiavelli, Op. Qual. alla staz. di Torino Sm.to ci annuncia la nascita di Marta. Sono nati inoltre: Alessandra, figlia di Salvatore Lavini del D.P.V. di Alessandria; Marco, figlio di Salvatore Tozzi, Macc. del D.L. di Chivasso; Salvatore, figlio di Giuseppe Trapanese, Macch. del D.L. di Torino Smist. e Silvia, figlia di Roberto Greguoldo, sempre del D.L. di Torino Smist.. Auguri ai piccoli e alle loro famiglie.

MATRIMONI - Dep. Loc. di Novara: si sono uniti in matrimonio il Macch. Marco Fattorelli con Giuseppina Depaoli; il Macch. Sergio Dell'Orco con Maria Lorusso; l'Aus. Raimondo Zullo con Maria Carmela Ciliberti; il Macch. Emilio Gardi con Mariarosaria D'Amico; l'Aus. Salvatore

Montesano con Beatrice Castagnola; l'Aus. Paolo Piccolomo con Leonarda Delle Foglie. L'Op. Qual. Concetto Paternicò dell'Unità Coord. Esercizio di Torino con Alfina Virgillito. I migliori auguri.

PENSIONAMENTI - Hanno lasciato il servizio: al Dep. Loc. di Novara, il Capo Sq. Manov. Antonio Invernizzi; l'Appl. Capo Giovanni Battista Marone; i Macch. T.M. Giuseppe Brusati e Battista Vanolo; al D.P.V. di Cuneo il C.P.V. Sup. Aldo Barale.

LUTTI - Dep. Loc. di Cuneo: sono venuti a mancare il padre dell'Aiuto Macch. Giovanni Fulcheris e la madre del Macch. Gianfranco Ranzato; ci viene inoltre comunicato il decesso del padre del Cond. Antonio Gallo, del D.P.V. di Cuneo. Condoglianze.

LAUREE - Si è laureata con il massimo dei voti, alla facoltà di Economia e Commercio di Torino, Patrizia Landra, figlia del Macch. Ivo del Dep. Loc. di Cuneo; stessa brillantissima votazione, alla facoltà di Giurisprudenza di Torino, per Mariamichela Li Volti, figlia di Sebastiano, Capo Gestione Sup. alla stazione di Torino P.N. Le nostre congratulazioni più vive.

TRIESTE

ESODI - Hanno recentemente lasciato il servizio: Pietro Marino, Ausiliario alla SSE di Trieste C.le; Luigi Pittino, Guardiano 1° Tr. Trieste C.le; Giuseppe Cigalotto, C. Gestione Sup. Centro Tassazione Udine; Riccardo Job, Ausiliario D. L. Udine; Angelo Zuriatti, Operaio Qual. Zona 11. 1 Udine; Bruno Zanon, Guardiano S. Giorgio di Nogaro; Franco Gnesutta, Operaio Qual. 6° Tr. Portogruaro; Angelina Chiarada, Ausiliario Budoia; Silvana Fabbro, Ausiliario di St. Aviano; Lino Fortin, Operaio Qual. a Pontebba; Giorgio Parisi, C. Stazione Sup. Ugovizza; Diva Piva, Ausiliario di St. a Meduno. A tutti l'augurio più cordiale.

NASCITE - Felicitazioni ed auguri a Teresa Di Giovanni, Segretario all'Uff. Amministrazione, e a Marcello Gallo, Segretario all'U.C.E. per la nascita di Valentino e a Flavio Moro, Capo Treno a Portogruaro, per la nascita di Federico.

ONORIFICENZE - A Livio Manzin, Segretario Sup. 1 cl. a r. dell'Uff. Organizzazione, è stato conferito il titolo di Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica. Congratulazioni.

LUTTI - Le nostre condoglianze al collega Marcello Fumiato, Operaio Qual. al 2° Tr. Trieste C.M., per la perdita della madre, a Fabio Milani, Segr. T. dell'U.C.M. per la scomparsa del padre e a Ennio Scabar, App. T. sempre dell'U.C.M., per la morte della moglie.

VERONA

LAUREE - Si è brillantemente laureata in Architettura Patrizia Cappiello, figlia del C.G. Sovr. Tommaso, Capo Agenzia Doganale di Verona P.N.. Sergio Schiavini, Capo Tecn. Sovr. della 2 Sezione Materiale e Trazione di Bolzano, si è laureato con il massimo dei voti in Sociologia. Il Capo Gestione Paolo Ranelli in servizio presso la biglietteria di Trento, figlio di Livio, Capo Tecn. Sovr. alle Officine GR di Verona, ha conseguito la laurea in Economia e Commercio con il massimo della votazione. Alberto, figlio del Capo Settore Tecnico Rolando Dellera dell'Officina GR di Verona, si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia. Maria Luisa, figlia del Capo Gest. Sovr. Michelangelo Socio in servizio a Fortezza si è laureata in Pedagogia presso l'Ateneo di Bologna con 110 e lode. Monica, figlia del Capo Stazione di Rovereto Ruggero Molinari, ha conseguito a Verona la laurea in Lingue e Letterature Straniere. Lorenzo, figlio del Capo Tecn. Sovr. a riposo cav. Giovanni Rizzini è dottore in Economia e Commercio. Alessandro, figlio del Controllore Viagg. Sup. Massimo Fiorilli in servizio presso l'Ufficio Produzione, si è brillantemente diplomato in «Violino» presso il prestigioso conservatorio «Dall'Abaco» di Verona. Esprimiamo a tutti le nostre congratulazioni con l'augurio di successi professionali.

ONORIFICENZA - Anche se in ritardo segnaliamo con piacere il conferimento della «Stella al merito del Lavoro» al Macch. Achille Fontò in servizio presso il DL di Trento. Le nostre congratulazioni.

PENSIONI - Ha lasciato l'Ente il Segr. Sup. di 1 cl. Fulvio Duzzi, da moltissimi anni redattore compartimentale di Voci. All'amico Fulvio tutta la redazione augura un futuro sereno e felice. Sono andati inoltre in quiescenza: Segretario Giorgio Adamoli dell'Ufficio Produzione; Segr. Sup. 1 cl. Giuseppe Galletto dell'Ufficio Promozione e Vendita; Capo Gest. Sovr. Giuseppe Marseglia, Responsabile del Reparto Commerciale e Traffico di Mantova; Capo Tecn. Sovr. Giuseppe Danieli, Capo Reparto TT di Verona e del collaboratore Appl. Capo RE Giuseppe Rubino; Tecnico Domenico Bertuzzi e Op. Qual. Cornelio Fronza del 1° Tronco Lavori di Trento; dal DL di Mantova: i Macch. Corradini, Chiozzi, Girardi, Leso, Quiri; Autista Armando Ambrosi dell'Autorimessa Comp.le; dal Centro Stampa Comp.le: Applicato Alfonso Zanella; Tecnico Lino Ceriani; Operai Qual. Giorgio Albi e Camillo Bortolan; Segr. Sup. 1 cl. Renzo Raguzzi e sempre dall'Ufficio Organizzazione Bepi De Martin, Capo Treno.

NASCITE - Felicitazioni per Manuel, al Capo St. Sup. Raffaele Vincenzi della stazione di Gonzaga-Reggiolo; Fabio, al Macch. Vincenzo Catalano del DL di Verona; Antonella, all'Op. Qual. Antonio Velardo del 9° Tronco Lavori di Carpi; Giuseppe, al Commesso Pasquale Roatti dell'Ufficio Organizzazione; dall'Officina GR di Verona: Sara, all'Op. Qual. Mauro Bulgarelli; Luca, all'Op. Qual. Pietro Vedovi; Elena, al Tecnico Sergio Carli; Diletta al Segr. Sup. Orlando Dusina; Federica, al Capo Tecn. Sup. Maurizio Chiavegato; Daniele, al Tecnico Giovanni Zuffo; Angela, al Tecnico Lino Pasetto; Matteo, all'Op. Qual. Beniamino Tomba; Alessia, all'Op. Qual. Fausto Cottini; Linda, all'Op. Qual. Renzo Morando; Nicola, all'Op. Qual. Marco Valentini; Anita, all'Op. Qual. Bruno Buro; Valentina, all'Op. Qual. Daniele Menini; Jlenia, al Tecnico Ezio Toffalori; Andrea, all'Op. Qual. Roberto Zorzi; Giulia, all'Op. Qual. Roberto Damoli; Ester, all'Ausiliario Alessandro Commisso. Dall'Officina GR di Vicenza: Andrea, all'Op. Qual. Gianfranco Masotti; Anna Maria, all'Ausiliario Raffaele Della Pepa; Antea, all'Op. Qual. Lodovico De Monte.

UN TRENO NEL CASSETTO

Questa foto di gruppo del 1936, inviataci dal nostro lettore Salvatore Sciacca, in pensione dal 1971 con la qualifica di Segretario Superiore di 1 cl., immortala i componenti dell'Ufficio Impianti Elettrici di Reggio Calabria. Ferrovieri non da rotaia. Ma, comunque, anche dalle loro scrivanie è venuto un contributo fondamentale alla grande opera in corso in quel tempo in Calabria: il completamento della elettrificazione della locale rete ferroviaria. Attualmente, Sciacca vive a Perugia. Il «post scriptum» alla lettera dice: «Io scrivente è l'ufficiale in attesa di promozione». Non abbiamo modo di identificarlo se non in base a questa segnalazione. Sciacca si riconoscerà, come si riconosceranno gli altri ferrovieri, allora molto giovani, che oggi seguono VdR. Ma visto che di ferrovieri in divisa militare ce n'è uno solo pensiamo che Sciacca sia il sesto da sinistra in piedi in seconda fila. Certo, molti dei ferrovieri che al momento della foto erano già anziani, oggi non ci sono più. Quello che invece c'è ancora è il frutto del loro lavoro, dell'impegno profuso da questo gruppo per ammodernare la rete ferroviaria calabrese. Per unire di più l'Italia, accorciando tempi e distanze. A loro, a chi c'è ancora, e a chi non c'è più, va il grazie di tutti noi.

(a cura di Tiziana Gazzini)

GLI ANNI DI ALLEN

di PIERO SPILA

In un film affettuoso e crudele come «Crimini e misfatti» Woody Allen ci ricorda, fra un sorriso e l'altro, che per le cose più futili si possono compiere gli atti più orrendi. E che guardare con affetto i propri simili non significa non avere orrore per le loro azioni.

A vedere le cose troppo da vicino c'è il rischio di non vederle bene, così come entusiasmarsi troppo alle cose non è il modo migliore per giudicarle. Non è quindi ancora così chiaro, ma di certo accadrà: i futuri storici del cinema cui capiterà di tirare le somme sugli ultimi decenni del nostro secolo avranno pochi dubbi nell'individuare in Woody Allen l'autore più significativo, il regista che meglio ha incarnato e rappresentato lo spirito di un'epoca così apparentemente inafferrabile e insieme così omologata come l'attuale. Un autentico autore del nostro tempo, non solo per la precisione e la centralità dei temi costantemente proposti (i malesseri esistenziali, le inadeguatezze psicologiche, i tic di certi ambienti sociali, la crisi dei valori e della famiglia), quanto per la curiosa indeterminatezza del suo «stile», capace di mettere in scena indifferentemente la gioia e il dolore, l'irrisione e la pena, passando miracolosamente indenne (cioè mantenendo inalterata una peculiare cifra d'autore) dal più sorridente «film de chambre» (*Hannah e le sorelle, Io e Annie*) alla pochade grottesca (*Il dittatore dello Stato libero di Bananas*), dalla severa commedia bergmaniana (*Interiors, Un'altra donna*) allo scherzo vertiginosamente intellettuale (*Zelig, Danny Rose*) alla parodia cabarettistica (*Prendi i soldi e scappa, Radio Days*). Un modo di procedere, di film in film, di personaggio in personaggio, che Woody Allen ha via via perfezionato, sino al punto di delineare, come in *Crimini e misfatti*, attualmente in circolazione sugli schermi, un universo di uomini e di cose, di sentimenti e disinganni, così essenziale e riconoscibile, che è possibile cogliere il massimo della profondità e dell'intelligenza anche nella rappresentazione della più comune delle banalità, o di misurare l'apparente fortuità del caso con l'ineludibile rigore delle leggi matematiche. E tutto questo condotto nel segno di un gioco cinematografico sempre dichiarato e tenuto presente, per evitare il rischio moralistico di chi sovrappone (e giudica) la realtà sullo schema precostituito della sua rappresentazione, ma che però non rifiuta l'impegno morale di chi riconosce le verità più universali ed estreme (come il segreto e la ragione della vita o la caducità dei sentimenti umani) anche nei piccoli eventi che ci circondano e che continuamente registriamo intorno a noi o captiamo sullo schermo o sui libri. «Cose così non succedono nella vita» dice un personaggio di *Crimini e misfatti*, e lo dice in un film che sembra proprio voler dire il contrario, che cose così succedono nella vita come nel cinema, cioè nella realtà che vorremmo vivere e in quella che ci siamo dati, nello spazio che separa la colpa più abietta (addirittura l'omicidio, il più inutile e vile degli omicidi) e l'innocenza più pura, il rimor-

Woody Allen e Mia Farrow in «Crimini e misfatti». Sotto, nella foto piccola, Angelica Houston e Martin Landau in un'altra scena del film.

so ossessivo (che sembra far impazzire) e la dimenticanza improvvisa (che fa apparire ancora più dolce la vita). Un universo in cui il «libero arbitrio» (fare il bene o il male, decidere di essere felici o infelici) è una «zona franca» sempre più permeabile, un solco tracciato sempre più confusamente.

In questo senso *Crimini e misfatti* è davvero il film più estremo e leggero di Woody Allen, un film in cui la comicità delle situazioni s'intreccia spesso con la disperazione dei personaggi, e la gag con l'omicidio. Judah (il nome non è scelto a caso), uno dei protagonisti del film, è un oculista di successo ossessionato da un'amante che non vuole darsi per vinta, ma soprattutto dall'Occhio di Dio, che, come gli hanno insegnato da bambino, lo osserva e lo giudica. Cliff, l'altro protagonista, è invece un regista di scarsissimo successo, infelicemente coniugato e soprattutto schiacciato dall'ingombrante presenza del cognato, celebre produttore.

Due personaggi, Judah e Cliff, molto diversi fra loro, eppure molto simili se solo si guardano le loro banali vicende esistenziali (l'amore e l'invidia, l'egoismo e la vigliaccheria) sulla scala delle regole universali del bene e del male, della colpa e del castigo. Judah ricorre al fratello malavitoso per chiedergli consiglio, in realtà affidandogli il compito di sbarazzarlo dell'amante. Cliff si innamora di una collaboratrice che mostra di apprezzare la sua riservatezza ma che soprattutto condivide i suoi valori segreti (ad esempio la venerazione per un filosofo misconosciuto che dice verità profonde e durissime). Mentre Cliff, per un attimo, si illude di poter uscire dal suo inferno quotidiano, Judah è convinto di avervi fatto ingresso per sempre: ma tutto passa e cambia, e il mondo non è né buono né cattivo, sicuramente, però, non è giusto. Ed è bene tenerlo a mente. La storia d'amore di Cliff si conclude nel modo più doloroso, mentre l'incubo di Judah svanisce nel nulla, all'improvviso, in «una mattina di sole», quando lui si sentirà di nuovo libero con la famiglia beatamente unita.

Come si può capire, *Crimini e misfatti* è un film estremo perché mostra un mondo in cui gli unici valori sono quelli di chi si accorge di non averne più, un mondo in cui i filosofi «che sanno» si buttano dalla finestra e i religiosi che dovrebbero guidare sulla «strada giusta» sono diventati ciechi; ma *Crimini e misfatti* è fortunatamente anche un film leggero perché non giudica dall'alto e «dal di fuori», ma testimonia «insieme» e «dal di dentro», non giustifica ma neppure si rende complice. Woody Allen fra un sorriso e l'altro ci dice che per le cose futili l'uomo può commettere e commette gli atti più orrendi, ma ci ricorda anche che guardare con affetto i propri simili non vuol dire non provare orrore per loro.

In *Crimini e misfatti* Woody Allen distilla alcune delle cose che più ama della cultura occidentale (da Cechov a Bergman), e filma il tutto sullo sfondo della sua Manhattan, al solito fotografata sui toni dell'ocra e del beige, sulla cadenza di brani musicali di rarefatta suggestione (da Cole Porter a Schubert) e di apparenti (ma controllatissime) digressioni: sul male e il piacere di vivere, l'amore, la morte, le donne.

IL TRENO IN UNO SPOT

UN SOGNO OLTRE IL PONTE

di TIZIANA GAZZINI

Ne «L'imperatore del Nord», un noto film di John Boorman, Ernest Borgnine era un ferroviere che conduceva un duello di quasi due ore con Lee Marvin, nel ruolo di un irriducibile vagabondo. Un mezzogiorno di fuoco, attualizzato agli anni della grande depressione, un confronto che aveva un terzo protagonista: il treno, la ferrovia. I lunghi treni merci, case viaggianti dei vagabondi della rotaia che attraversavano l'America da costa a costa, parassiti di quell'immenso corpo che sono le ferrovie degli USA, con tutto quanto c'è di avventura e di amarezza nel muoversi senza meta, senza bagaglio, senza speranza.

Una recentissima rivisitazione di questo luogo classico dell'immaginario americano ci viene da un sapientissimo spot ferroviario: quello di «Brooklyn la gomma del ponte». Girato in un giorno nei dintorni di Lobato, una cittadina USA, lo scorso inverno, lo spot Brooklyn-Treno ha avuto riprese avventurose, almeno quanto il clima che voleva evocare. Willie Paul, Producer della BBE cinematografica che ha prodotto il film per l'Agenzia McCann-Erikson, racconta che c'era una neve incredibile e per realizzare le scene ferroviarie è stata fatta riaprire una linea privata che effettua solo corse estive per i turisti su carrozze d'epoca. Un treno a vapore, per condurre il quale sono stati ingaggiati quattro ferrovieri: due alla macchina e due alla caldaia.

Ma veniamo alla storia. Una splendida ragazza newyorkese colta da un'improvvisa smania di avventura, suggerita anche da un'immagine di James Dean, lascia la città, la vita alienante della metropoli (o sogna di farlo). Dove cercare e trovare rapporti umani incontaminati, essenziali, puri? Forse tra chi non ha più legami con nulla se non con la natura, con il ritmo di un andare libero, magari lungo i freddi binari di un grande inverno. La nostra eroina, che ha sopportato i rigori del clima e la fatica delle riprese senza un lamento, incontra persone finalmente autentiche; non proprio vagabondi e non proprio cow-boys, (si tratta non di comparse professioniste, ma di gente trovata sul luogo) dai volti aperti e con tanta voglia di comunicare e di dividere le loro esperienze, anche quelle ferroviarie. L'America come l'immaginiamo noi europei, noi Italiani, è proprio così, sempre un po' Far West, anche se con qualche tono alla Kerouac. Nostalgia della vecchia frontiera ma ormai nostalgie anche della Beat Generation. Tutto questo in un chewing-gum? Questo e non solo questo (in altri spot, la nostra eroina sfiora altre avventure, altre situazioni) si può evocare con la propria mente masticando una Brooklyn. Una gomma che è un simbolo e che sui simboli costruisce la sua immagine. Ma grazie alla atmosfera forte e tenera di questo treno americano, alla quale hanno contribuito la regia e la fotografia di Michael Utterbach, il ponte tra fantasticheria ed esperienza, è ormai superato.

La campagna «Freno» della Brooklyn riprenderà nella seconda metà di marzo sulle reti RAI e Publitalia.

Indro Montanelli
CRONACHE DI GUERRA
De Agostini, lire 25.000

«Cronache di guerra» è il resoconto degli avvenimenti che sconvolsero l'Europa negli anni '39-'40.
Un resoconto scritto a caldo che rende perfettamente l'atmosfera drammatica del momento, «i fatti e gli uomini nella loro fragranza e flagranza».
Nello stile della prosa di Montanelli rivivono in queste pagine la cronaca dell'invasione tedesca in Polonia, i cento giorni che segnarono il destino della Finlandia, la terribile e sanguinosa guerra che si combattè nei fiordi scandinavi.

ALMA DEI GENI

Un musicista celebre, un pittore di successo, un premio Nobel. Tanti uomini e tutti importanti. La vita di Alma Mahler è uno spiraglio aperto su un'epoca che non è piu.

di MARINA DELLI COLLI

Suo padre si chiamava Emil Schindler, il suo patrigno Carl Moll, uno dei suoi primi corteggiatori Gustav Klimt; Gustav Mahler fu il suo primo marito, l'architetto Walter Gropius il secondo, lo scrittore Franz Werfel il terzo. Tra i suoi tanti amanti i biografi annoverano il pittore Oscar Kokoschka, il critico musicale Paul Kammerer, il drammaturgo e premio Nobel per la letteratura Gerard Hauptmann, i compositori Hans Pfitzner e Franz Schreer e ancora si potrebbe continuare.

Questi i nomi, prestigiosissimi, dei suoi uomini, il suo è Alma Schindler, meglio nota come Alma Mahler o più semplicemente Alma.

La vita di questa donna ci viene oggi proposta da Françoise Giraud, in *Alma Mahler o l'arte di essere amata*, un volume edito da Garzanti.

Alma aveva sposato Mahler a soli ventidue anni, quando era una delle ragazze più belle, più colte, più corteggiate di Vienna.

Allora coltivava aspirazioni artistiche, studiava musica con passione, aveva già composto alcune canzoni e sognava di diventare direttore d'orchestra. Il matrimonio con un compositore già famoso dovette sembrarle il giusto coronamento delle sue ambizioni.

Ma due compositori in una casa sono davvero troppi e Alma dovette rassegnarsi a una posizione di secondo piano, una posizione di supporto al Genio.

Del resto, col passare del tempo aveva scoperto che era molto divertente recitare la parte di moglie di una celebrità, brillare di luce riflessa e sedurre tutti gli uomini che le passavano accanto.

E in quest'arte particolarissima e naturale bisogna dire che non la superò nessuna.

A pochi mesi dalla morte di Mahler si innamorò follemente di Oskar Kokoschka, giovane, bello, già con impresse le stigmate della genialità, quindi sposò Walter Gropius e nacque il figlio Martin della cui paternità però Alma non fu mai certa avendo da tempo iniziato una relazione con Werfel, futuro terzo marito, irresistibile poeta di sinistra, più giovane di lei di undici anni. E tra un matrimonio, una passione, una vedovanza, tutti gli altri.

Ma il tempo, si sa, non risparmia nessuno e la solare fanciulla che agli inizi del secolo aveva incantato Vienna, si trasformò lentamente in una matura signora con qualche problema di peso e di udito che si concedeva un po' troppi Bénédectine.

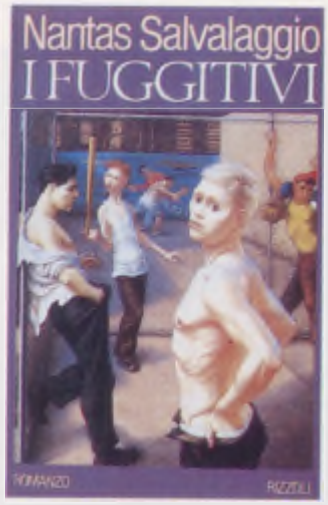
E anche Vienna non era più Vienna. Hitler era ormai diventato il padrone dell'Austria e Alma, nell'ottobre del 1940, fu costretta a imbarcarsi per gli Stati Uniti in compagnia di Heinrich e Golo Mann. Ed è a New York che morirà nel dicembre 1964, all'età di 85 anni.

Il libro della Giraud, molto documentato e di gradevolissima lettura, è davvero di grande interesse e non solo perché il periodo in cui visse Alma è oggi tanto di moda ma anche perché il racconto di una vita esclusivamente ed accanitamente dedicata alla seduzione non può non suscitare una certa curiosità. E inoltre, attraverso la storia di Alma è possibile aprire uno spiraglio sulla storia di alcuni uomini che hanno segnato un'epoca.

Forse senza questa donna oggi non avremmo l'ottava sinfonia di Mahler, molti dei ritratti di Kokoschka o «Il pianeta dei nascituri» di Werfel.

E dunque, in qualsiasi modo la si voglia vedere, la figura di Alma, di «Alma dei Geni», assume rilievo e spessore, acquista una sua logica e si colloca a buon diritto nel panorama artistico dell'inizio del secolo.

Françoise Giraud
Alma Mahler
Garzanti, pp. 196, lire 24.000



Nantas Salvalaggio
I FUGGITIVI
Rizzoli, lire 25.000

«È un destino comune dell'uomo: si passa la vita a fuggire da una situazione insostenibile, da un sentimento che si è mutato nel suo contrario, da se stessi, dagli affetti, da un luogo. Si fugge per cercare (o ricercare) qualcosa di nuovo, qualcosa che ci faccia provare emozioni che credevamo irrimediabilmente perdute, che ci faccia riassaporare la speranza di una nuova vita, di poter azzerare quanto si è vissuto, di sentirsi liberi».

E liberi vorrebbero certamente sentirsi i ragazzi rinchiusi nel carcere minorile di Casal del Vento. Ragazzi con tanto passato, con poco presente, con nessun futuro. Ragazzi dalle vite sbagliate che affondano le loro radici in situazioni di miseria, di squallore, di disperazione. Sono ladri, spacciatori, terroristi, a volte assassini, sono ragazzi che ormai hanno rinnegato speranze, affetti, illusioni. E tra loro c'è don Gaetano, un sacerdote che si sforza di parlare con i giovani detenuti, di accostarsi ai loro problemi, di non dimenticare che al mondo esiste ancora la pietà. Quella pietà di cui è pervaso questo appassionato romanzo, ricco di verità, di poesia, ricco di suggestioni paradossali ma profondamente umane.

COME IN UNO SPECCHIO

Da Andrea del Sarto a Ingres a Chagall, la storia e l'evoluzione dell'autoritratto, una forma espressiva fra arte e mercato, affermazione di sé e consapevolezza del proprio ruolo. In 40 prove d'artista una mostra inedita e suggestiva, a Roma e Firenze.

di ANNA D'ANGELO

Quando l'imperatore Carlo V si chinò a raccogliere il pennello di Tiziano, il pittore, tutti i pittori del tempo, ebbero la certezza di essere usciti dal lungo periodo di anonimato cui il Medioevo li aveva relegati e di aver finalmente acquisito una nuova dignità sociale. Nessun artista fino ad allora aveva ceduto alla tentazione di dipingere se stesso, e sulla bianca superficie della tela ci si specchiava solo con l'immaginazione. Anzi, per la verità, nascondendosi nella folla di altri personaggi, qualcuno l'aveva fatto, come Filippo Lippi nel «Coronamento della Vergine», Mantegna nella «Stanza degli Sposi» e Giulio Romano negli affreschi di Palazzo Te a Mantova. Eppure, quella tentazione dovevano averla avuta tutti: un artista sa di essere «unico» e sa anche che il ritratto offre a ciascuno la sua piccola quota di eternità: difficile negarla a se stesso. Il primo mecenate ad arricchire la sua collezione di ritratti con quelli di Brunelleschi, Michelangelo e Leonardo da Vinci fu il Vescovo Paolo Giovio, che li pose accanto a Principi, Condottieri, Papi, Letterati e Poeti.

Ma fu con l'autoritratto che l'artista, tradendo l'immodestia per il proprio genio, manifesta la piena consapevolezza del valore del suo ruolo. E fu l'inizio di un nuovo genere: a oltre 500 anni dall'esordio, la collezione che occupa il famoso Corridoio fiorentino che collega Palazzo Pitti agli Uffizi è ricca oggi di ben 1274 autoritratti: Delacroix faccia a faccia con Ingres, Chagall accanto a Rembrandt. E un corridoio ideale collega oggi gli Uffizi con Villa Medici a Roma, nelle cui sale viene ospitata fino al 15 aprile una bellissima mostra di Autoritratti, da Andrea del Sarto a Chagall: una quarantina di volti, specchio di se stessi ma anche dell'evoluzione del gusto, dei cambiamenti subiti dall'immagine dell'artista nella società e della storia del collezionismo.

Volti vivi, così spietatamente veri da sembrare chiederci un giudizio, un consiglio, una rivelazione. Bellissimo, diremmo estasiati, davanti ad Andrea del Sarto, anche se lui sembra non saperlo, mentre ne è certo il francese Duran; quale la vera natura di Carlo Dolci, quella malinconica e rassegnata dell'artista in primo piano o quella ironica e ammiccante del piccolo ritratto di sè che ci mostra poco convinto? Chi avesse visto l'autoritratto di Ingres giovane non può fare a meno di notare quanto nella maturità il pittore, che fu anche Direttore dell'Accademia di Francia a Roma, abbia perso in vivacità e disinvoltura ai suoi stessi occhi. Ma il massimo del coinvolgimento si ha davanti all'autoritratto di un certo Gumpp, fiammingo poco famoso, che ci cattura nel cerchio di un triplo gioco dell'immaginario: la sua figura di schiena, il volto riflesso in uno specchio, il volto sulla tela che sta dipingendo. Chi perdesse questa pregevole mostra, corredata peraltro da un eccellente catalogo della United Technologies che l'ha anche promossa, potrà inseguirla a Firenze, alla Galleria degli Uffizi, a partire dal 12 settembre prossimo.

«Autoritratto» di Marc Chagall, olio su tela (1959-68).

UN ANTICO MELODRAMMA INGLESE

Un'antica opera di Purcell dedicata all'amore sfortunato di Didone per Enea. Un piccolo gioiello lontano dai gusti correnti e corrivi dei nostri tempi.

di GIANFRANCO ANGELERI

Erano passati 89 anni da quel 1600 che vide la nascita della prima opera lirica avvenuta in Firenze con il Peri e la sua «Euridice» allorché anche in Inghilterra, all'indomani della restaurazione monarchica, fu composto il primo tentativo di melodramma in lingua locale ad opera di Henry Purcell. Un'opera di breve durata (poco meno di un'ora) ed ispirata al dramma di Didone abbandonata da Enea. «Didone ed Enea», questo è appunto il titolo, fu l'unica opera di Purcell ma stabilì in quel Paese una profonda innovazione rispetto al «masque» inglese, tipo di rappresentazione composta da testi recitati intramezzati da brani musicali, vocali e strumentali e danze cui partecipavano talvolta gli stessi ascoltatori. Un testo interamente suonato e cantato questo Enea e Didone; insomma una vera e propria opera lirica come si era fatto qualche decennio prima in Italia ad opera di Monteverdi. Qui forse conviene rammentare le difficoltà incontrate dagli stranieri, inglesi tedeschi e francesi di porre in musica parole così ricche di consonanti non terminanti in vocale (tedeschi ed inglesi) e parole non piane (francesi) parole che in ogni caso mal si prestano ad essere musicate. Ecco perché l'esempio di Purcell, almeno in Inghilterra, non ha avuto seguito, rimanendo un caso isolato nella sua produzione e nella produzione musicale inglese. Purcell è oggi considerato il più grande musicista di Gran Bretagna ma per due secoli fu misconosciuto e ci volle una più attenta disamina della sua produzione per riconoscerne i meriti indiscutibili. Di chi la colpa? Forse il maggior responsabile di questa eclissi fu l'invadenza di Haendel, il tedesco emigrato oltre Manica che volle farsi inglese. Egli dominò la scena della corte i cui reali, gli Hannover, guarda caso, anch'essi erano tedeschi e s'impose all'attenzione di questi con la sua inventiva inesauribile in un'epoca in cui le composizioni musicali avevano assunto forme più consolidate. Comunque sia, Enea e Didone fu rappresentata una sola volta nel 1869 e occorse attendere il 1951 perché fosse di nuovo rappresentata in patria per merito di Britten.

Nell'Enea e Didone, l'amore che sboccia fra i protagonisti è interrotto più che dal fato che vuole Enea dirottato sulle rive italiche, dal maligno intervento di esseri demoniaci. Il ricorso a questo espediente contribuisce ad animare la scena dominata dai due amanti. Nell'ascoltare l'opera (CD Philips 424 754 2) non aspettatevi di ascoltare romanze, arie o cabalette. Sono canti in cui raramente si sentono acuti e sono assenti abbellimenti o alterazioni come gorgheggi o trilli. I recitativi sono accompagnati dal basso continuo ora dell'arpa ora dell'orchestra. Il coro è sempre presente e partecipa attivamente all'azione, trattato polifonicamente con grande maestria ora con scrittura ad imitazione e a canone ora più elaboratamente con il contrappunto. I tre atti si chiudono ognuno con delle danze. Nessuna parentela con i balletti romantici, prive come sono della vivacità, della presenza di ritmi ternari veloci, del fascino delle melodie che li caratterizzeranno. Sono danze che ci ricordano quel modo di fare musica di Giovanni Battista Lulli alla corte di Luigi XIV. È un'opera lontana dai nostri gusti «corrotti» dalla musica romantica e postromantica. Allora la musica era dominata dall'ardita polifonia vocale ed era ancora lontana dalle mostruose costruzioni orchestrali del XIX e XX secolo. Tuttavia è una musica che non annoia, riesce gradevole e ciò va attribuito alla grandezza del Purcell. Il disco (un ADD) è inciso bene. I cantanti, ancorché non di grido, interpretano degnamente la loro parte. Buona l'esecuzione orchestrale grazie alla presenza della famosa Accademia di Saint Martin in the fields e quella corale di Aldis Choir sotto la direzione di Colin Davies. E dove trovarlo? Niente di più facile! In edicola dal giornalaio, edito dalla De Agostini.

DAVID CROSBY

Prima con i Byrds, poi con Stills, Nash e Young, David Crosby ha scritto senza alcun dubbio una delle pagine più belle della musica Country-rock americana, ed ha costituito un mito per un'intera generazione, quella che si era riconosciuta negli ideali di Woodstock. Oltre ai dischi realizzati con i suoi tre amici, fra cui vanno certamente, ricordati *Dejà vù* e *Four way street*, Crosby aveva realizzato un pregevole lavoro come solista quel *If i could remembrer my name*, vero manifesto musicale di quel movimento artistico, nato nella California della fine degli anni '60, e noto con il nome di «West Coast».

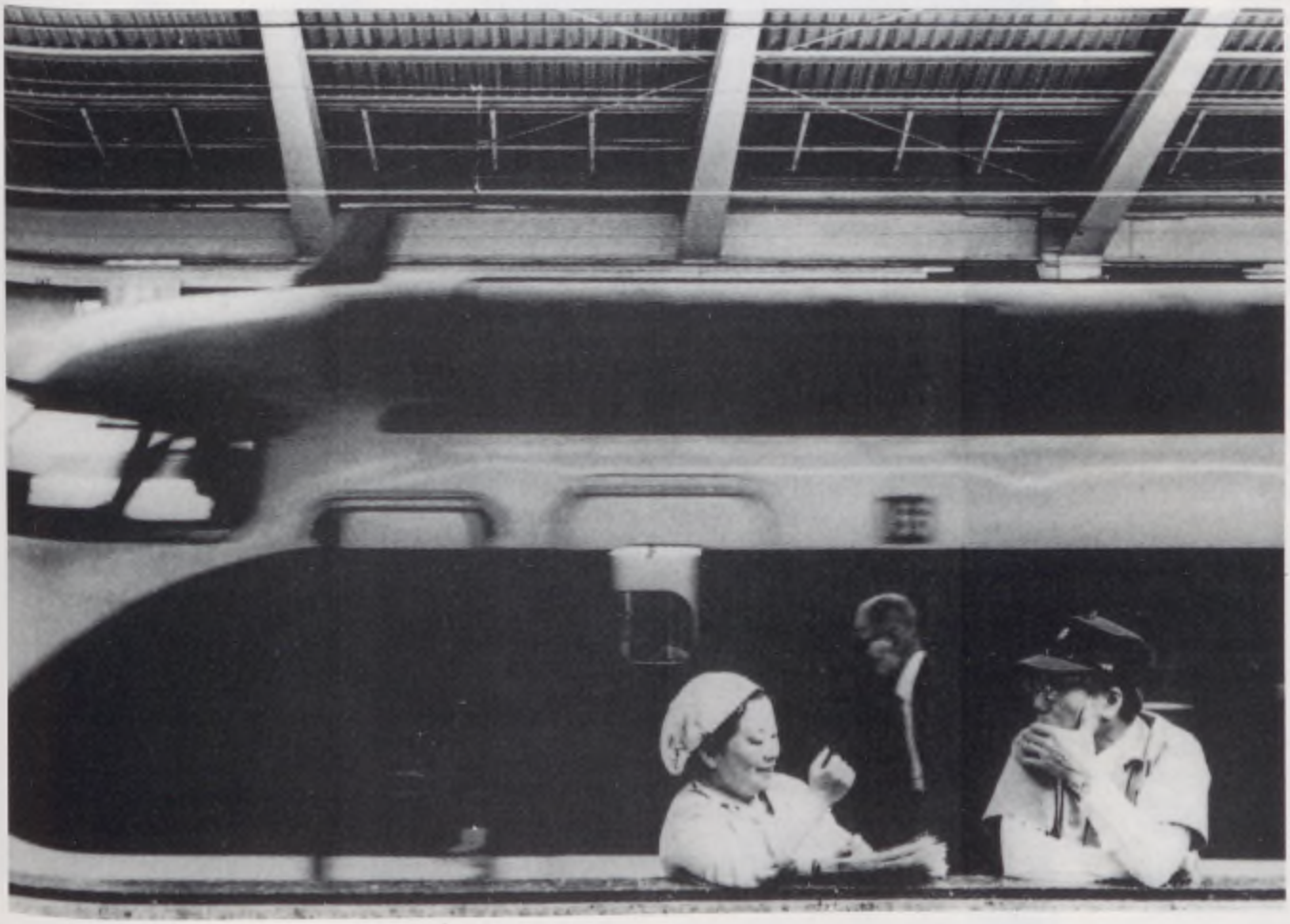
Ora dopo diciassette anni, David Crosby ha pubblicato il suo secondo lavoro solista, *Oh yes, i can*. Questo ritorno di Crosby è ricco di significati sia umani che musicali. Forse il significato più alto è che Crosby è uscito da tristi vicende personali legate al consumo di quelle droghe che lo avevano portato anche in carcere; ma c'è naturalmente, anche l'aspetto musicale che ci fà riscoprire un grande musicista, dal talento e dall'ispirazione intatti. L'album, nonostante siano passati tanti anni e si siano avvicendate tante influenze musicali, è senza alcun dubbio ricco delle tipiche atmosfere di David Crosby: brani come *Trach in the Dust* o *Lady of Harbour* solo per citare i primi che capitano sempre la diretta continuazione di quel capolavoro che è *If i could remembrer my name*. Questo *Oh yes, i can* è disco fra l'altro molto più omogeneo e spontaneo del recentissimo album del ritorno con Stills, Nash e Young *American Dream* che riflette le quattro individualità di questi musicisti e presenta dei momenti discontinui, mentre il lavoro solista di Crosby si fa apprezzare in quanto ci fa rivivere il magico e più autentico suono californiano della West-Coast.

Roberto D'Amico

UNA FOTO, UN TRENO

MARTINE FRANCK

«IL TRENO PROIETTILE», TOKYO



Agli inizi qualcuno fu scettico nei confronti di una figura come Martine Franck. Essere la moglie, e per giunta molto giovane, di Henri Cartier-Bresson, certo non dovette giovarle molto. Ma, in seguito, Martine l'ebbe vinta. I meriti erano tanti, indiscussa la serietà sul lavoro, assolutamente personali libertà di movimento e originalità d'iniziativa. La giovane età, rispetto a quella del famoso «maestro», l'aiutò infine a farsi la strada che meritava. Piacque quel modo fresco e disincantato di vedere in faccia le cose, quel saper deviare l'attenzione dello spettatore dal «plot» centrale dell'immagine verso aspetti minimali, interrogativi esistenziali di secondo piano ma certamente non secondari.

Di Martine Franck, nata in Belgio nel 1938 e stabilitasi in Francia dopo un'educazione americana e inglese, abbiamo scelto questo Tokaido in sosta in una stazione della rete. Il famoso treno giapponese ad alta velocità, che collega la capitale Tokyo ad Osaka, non è visto con i toni pubblicitari dell'alta prestazione. La Franck coglie, invece, l'aspetto più pratico ed essenziale, di mezzo di trasporto destinato ad una grande massa di utenti, a frequenza cadenzata come una metropolitana di superficie e di collaudata affidabilità.

Nella biografia di Martine Franck, che ha iniziato a fotografare nel 1963 in Cina, Giappone e India, figura, oltre ad una costante attività di fotoreportage, un'intensa collaborazione con la cooperativa operaia parigina del «Théatre du Soleil», una formazione di avanguardia, la cui fondatrice e regista, Ariane Mnouchkine, ha anche firmato, nel 1976, la più importante monografia dell'opera della fotografa.

a cura di PIERO BERENGO GARDIN

IL PROSSIMO NUMERO

VdR

Periodico mensile dell'Ente Ferrovie dello Stato
Anno XXXIII - n. 3/1990

Direttore responsabile
Francesco Pellegrini

Redattore capo
Piero Spila

Redazione
Anna D'Angelo, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Impaginazione
Fausta Orecchio Daniele Fusacchia

Segretario di Redazione
Aldo La Rosa

Amministrazione
Graziella Luzzitelli

Abbonamenti
Rita Montuschi, Renzo Ramiconi, Adalisa Vicino

Hanno collaborato a questo numero

per i testi: Gianfranco Angeleri, Nonio Baeri, Piero Berengo Gardin, Beppe Bertoli, Marcello Buzzoli, Paolo Ceratti, Patrizia Chiodi, Bruno Cirillo, Roberto D'Amico, Guido Di Giammatteo, Maurizio La Ferla, Stefano Longo, Antonella Melilli, Marco Onofrio, G.B. Pellegrini, Claudio Tanari.

per le foto: Fototeca FS, World Photo.

La foto di copertina è di Stefano Fratesi

Redazione: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma; tel. (SIP) 06/8415667 - (FS) 8490/2749

Abbonamenti e Amministrazione: tel. (SIP) 06/8442356 - (FS) 8490/3210.

Telefax: 06/8831108.
Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 novembre 1957.
Associato all'USPI - Unione Stampa Periodica Italiana e all'ASAI - Associazione Stampa Aziendale Italiana.

Europa dell'Est. A ridosso della realizzazione del mercato unico europeo, prevista per il 1993, i grandi eventi che hanno sconvolto gli assetti politici, sociali ed economici del blocco orientale, hanno creato uno scenario del tutto nuovo in cui i trasporti e, in particolare, le ferrovie, svolgeranno un ruolo fondamentale nella prospettiva di un'integrazione veramente compiuta. A questi temi e a un convegno tempestivamente organizzato dall'Università di Trieste, dedicheremo l'apertura del numero di aprile.
VdR andrà a Est dell'Europa con un intervento del Direttore Generale, la cronaca del convegno, un fotoservizio sulla missione del «Treno della pace» che ha portato aiuti in una Romania devastata dalla poverta e dagli ultimi eventi della sua storia, l'articolo di un giornalista che ha viaggiato molto sui treni dell'Est.
Un servizio illustrerà il quadruplicamento della Milano-Napoli, il grande collegamento nord-sud che potrebbe essere realizzato in sei anni di lavoro al costo di 3mila miliardi (valutazione 1986).
Prevista dal Piano di ristrutturazione, è un'opera tecnicamente impegnativa.
Ma le FS ce la possono fare.
Interviste, incontri e le consuete rubriche completano il numero.

Contributo annuo per l'invio a domicilio: Ferrovieri in servizio L. 4.000 (con trattenuta a ruolo); pensionati L. 2.0 privati: L. 10.000; per l'estero L. 20.000 - Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale 00921015 intestato a En Ferrovie Stato-Ufficio Tesoreria e Cassa - Cont Voci della Rotaia - 0010 Roma.

Fotocomposizione e preparazione: Fotocomposer Sud, Via Quarto Negroni 15/17, Ariccia.

Stampa: Rotoeffe s.r.l., Variante di Cancelliera - Ariccia (Roma) - Tel. 9344302-9344273.

DOPOLAVORO FERROVIARIO RIMINI

Soggiorni al mare estate 1990

A prezzi convenienti un sereno e lieto soggiorno presso ottimi Alberghi della costa Adriatica di Romagna nelle zone di
CESENATICO - BELLARIA - IGEA MARINA - RIMINI - MIRAMARE - RICCIONE - MISANO A. - CATTOLICA - GABICCE MARE

★★★ FABIUS - RIVAZZURRA DI RIMINI - con piscina

PERIODI		QUOTE INDIV. SETT.
1/5-1/6	L.	224.000
1/6-1/7 e 1/9-30/9	L.	252.000
1/7-1/8 e 20/8-1/9	L.	294.000
1/8-20/8	L.	371.000

Riduzioni: bambini 0-2 anni 30%; 2-8 anni 20%.
Rid. 3°/4° letto 10% (adulti). Suppl. singola L. 5.000.

★★★ TIFFANY - RIMINI - con piscina

Fino all'11/6	L.	199.500
11/6-1/7 e 1/9-29/9	L.	231.000
1/7-1/8	L.	297.500
1/8-23/8	L.	371.000
23/8-1/9	L.	292.600

Riduzioni: bambini fino a 5 anni 30%; 5-8 anni 20%. Baby culla 12/17/19000.
Rid. 4° letto tutti adulti 20% (escluso agosto).

★★ UNIVERSO - BELLARIVA DI RIMINI - con piscina

Fino al 30/6 e dall'1/9 in poi	L.	217.000
30/6-14/7 e 25/8-1/9	L.	283.500
14/7-4/8 e 18/8-25/8	L.	325.500
4/8-18/8	L.	402.500

Riduzioni: bambini 0-2 anni 50%; bambini 2-7 anni 20%;
3°/4° letto adulti rid. L. 1.500 al giorno.

★ ABAMAR - RIMINI

1/5-1/7 e 1/9-30/9	L.	203.000
1/7-1/8	L.	252.000
1/8-21/8	L.	290.500
21/8-1/9	L.	238.000

Riduzioni: bambini 0-7 anni 30%. Suppl. singola L. 5.000.

★★ ORLOV - BELLARIVA DI RIMINI

Fino al 30/6 e dall'1/9 in poi	L.	192.500
30/6-28/7 e 25/8-1/9	L.	243.600
4/8-18/8	L.	301.000
28/7-4/8 e 18/8-25/8	L.	252.000

Riduzioni: bambini 0-2 anni 60%; bambini 2-8 anni 20%;
3°/4° letto adulti rid. L. 2.000 al giorno.

★★ DUILIO - BELLARIA

Fino al 16/6 e dall'1/9 in poi	L.	217.000
16/6-30/6 e 25/8-1/9	L.	231.000
30/6-4/8	L.	245.000
4/8-25/8	L.	315.000

Riduzioni: bambini 0-2 anni 50%; 2-7 anni 20%.
Rid. 3° letto 5%; 4° letto 10% (adulti).

★★★ NAUTILUS - IGEA MARINA - con piscina

Fino al 16/6 e dall'1/9 in poi	L.	224.000
16/6-30/6	L.	241.500
30/6-4/8 e 25/8-1/9	L.	266.000
4/8-25/8	L.	332.500

Riduzioni: bambini 0-2 anni 50%; bambini 2-7 anni 20%.
Rid. 3° letto 5%; 4° letto 10% (adulti).

★★★ AIGLON - RIVAZZURRA DI RIMINI - con piscina

Fino al 16/6 e 8/9-29/9	L.	203.000
16/6-30/6 e 25/8-8/9	L.	235.200
30/6-4/8 e 18/8-25/8	L.	290.500
4/8-18/8	L.	364.000

Riduzioni: bambini 0-2 anni 50%; bambini 2-8 anni 20%.
Rid. 3°/4° letto 10%. Suppl. singola L. 5.000.

★★★ Cat. Sup. - JUNIOR - RIMINI (aperto tutto l'anno)

28/5-2/6 e 1/9-29/9	L.	262.500
2/6-30/6	L.	287.000
30/6-1/8 e 20/8-1/9	L.	329.000
1/8-20/8	L.	434.000

Riduzioni: bambini 0-2 anni 40%; 2-8 anni 20% - 3°/4° letto adulti 10%.
PASQUA - NATALE - CAPODANNO prezzi speciali. Suppl. singola L. 7.000.

★★ ALASKA - RIMINI

Fino al 16/6	L.	168.000
16/6-30/6 e dall'1/9 in poi	L.	189.000
7/7-4/8 e 18/8-25/8	L.	252.000
4/8-18/8	L.	318.500
30/6-7/7 e 25/8-1/9	L.	234.500

Riduzioni: bambini 0-2 anni 50%; 2-8 anni 20%. Rid. 3°/4° letto adulti 10%.
APERTURA PASQUA.

★★ VILLA DIANA MARINA - RIMINI

1/5-1/7 e 1/9-30/9	L.	241.500
1/7-1/8	L.	322.000
1/8-21/8	L.	357.000
21/8-1/9	L.	299.600

Riduzioni: bambini 0-7 anni 30%. Supplemento singola L. 6.000.

★★ LILIANA - RIMINI - con piscina

Fino al 16/6	L.	175.000
16/6-30/6 e 1/9-29/9	L.	203.000
7/7-1/8	L.	262.500
1/8-23/8	L.	325.500
30/6-7/7 e 23/8-1/9	L.	245.000

Riduzioni: bambini 0-5 anni 30%; 5-8 anni 20%. Baby culla 10/15/17000
4° letto tutti adulti 20% (escluso agosto).

★★ LAILA - RICCIONE

Fino al 9/6 e dall'8/9 in poi	L.	210.000
9/6-30/6 e 25/8-8/9	L.	226.100
30/6-28/7 e 18/8-25/8	L.	271.600
28/7-18/8	L.	345.100
28/7-4/8 (non cumulabile)	L.	287.000

Riduzioni: bambini 0-3 anni 50%; 3-8 anni 20%; rid. 3° letto 10%. Rid. 4° letto tutti adulti 20% (escluso agosto).

★ CAVALCANTI - RICCIONE

Fino al 16/6	L.	203.000
16/6-30/6 e 25/8 in poi	L.	213.500
30/6-28/7	L.	248.500
4/8-18/8	L.	329.000
28/7-4/8 e 18/8-25/8	L.	280.000

Riduzioni: bambini 0-2 anni 60%; bambini 2-8 anni 20%; 3° letto 5%;
4° letto 10% (adulti).

★★ ANCORA - CATTOLICA

Fino al 2/6 e 22/9-29/9	L.	203.000
2/6-30/6 e 1/9-22/9	L.	229.600
7/7-28/7	L.	299.600
28/7-18/8	L.	334.600
30/6-7/7 e 18/8-1/9	L.	264.600

Riduzioni: bambini 0-5 anni 40%; 5-8 anni 20%. Suppl. singola L. 5.000.
Rid. 3°/4° letto adulti 10%.

PARCO ITALIA IN MINIATURA VISERBA DI RIMINI SCONTO CON TESSERA D.L.F.

POSSIBILITÀ DI APPARTAMENTI AL MARE E IN MONTAGNA

Per Prenotazioni: DLF Rimini - Via Roma, 70 - Tel. SIP 0541/28901; FS 921/807/400

3° CONCORSO DI PITTURA

"BANCA NAZIONALE delle COMUNICAZIONI"

Riservato ai dipendenti dell'Ente F.S.

"IL VIAGGIO"

1ª SEZIONE Opere eseguite ad olio o acrilico su tela.

1° PREMIO (L. 2.500.000)
Giuseppe Bandolo "Il viaggio"

2° PREMIO (L. 2.000.000)
Doriano Modena (senza titolo)

2ª SEZIONE Opere eseguite a pastello o a tempera, ovvero ad acquarello su carta.

1° PREMIO (L. 2.000.000)
Luigi Minossi "Viaggio dal sud"

2° PREMIO (L. 1.500.000)
Lietta Morsiani "Un viaggio lungo un sonno"

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BancAssicurazione.

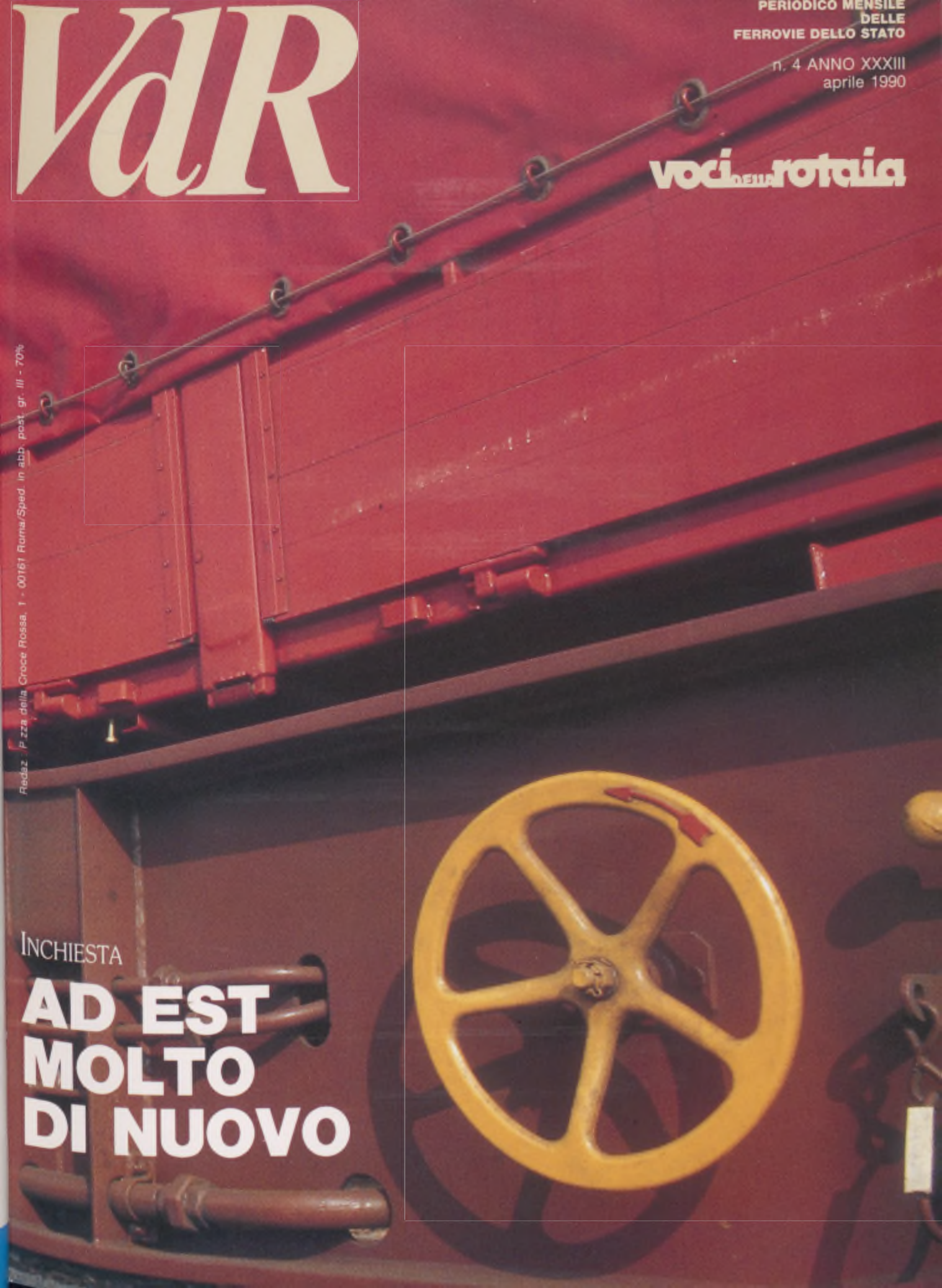
VdR

PERIODICO MENSILE
DELLE
FERROVIE DELLO STATO

n. 4 ANNO XXXIII
aprile 1990

voci della rotaia

Redaz. P.zza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma/Sped. in abb. post. gr. III - 70%



INCHIESTA

AD EST MOLTO DI NUOVO

Anni di Successo
B.N.C.

12,546%

é il rendimento

FONDO BANCOM

nell'esercizio 1.11.88 - 31.10.89

La Banca ha fissato all' **87,5%** la partecipazione al suddetto rendimento degli assicurati con:

POLIZZE VITA

rivalutabili legate al fondo stesso per cui il rendimento retrocesso agli assicurati é del:

10,978%

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BANCASSICURAZIONE.

QUESTO MESE

5 LETTERE

6 INCHIESTA
ALL'EST MOLTO DI NUOVO
di Mauro Martini
9 LA NUOVA EUROPA CORRE SUI BINARI
di Tiziana Gazzini
12 NUOVI IMPEGNI PER NUOVI SCENARI
di Giovanni De Chiara
16 LA PAROLA DELL'EST
18 SUL VENEZIA EXPRESS
di Tiziana Gazzini
19 L'EST: DAL SEMAFORO AI GRANDI MAGAZZINI
di Patrizia Chiodi
20 QUEI TRENI PER BUCAREST

23 LAVORO E SOCIETÀ
di Sergio Rivolta Lippo

24 GRANDI COLLEGAMENTI
MILANO-NAPOLI: QUASI UN DISCO VERDE
di Marcello Buzzoli

28 I TRENI DELLA NEVE
SNOW TRAIN: VERSO IL PROFONDO NORD

32 AMICI IN PENSIONE
di G.B. Pellegrini

34 BINARI NEL MONDO
GIORDANIA: SULLA STRADA DEI RE
di Alessandra Passanti
36 OSSERVATORIO

37 DICONO DI NOI
di Claudio Tanari

38 DALLA RETE
ROMA MUNDIAL
di Nico Redi

40 TUTTARETE
41 UN TRENO NEL CASSETTO

43 INCONTRI
I FERROVIERI NON PORTANO OMBRELLO
di Anna D'Angelo

44 TEMPO LIBERO
44 CINEMA **PECCANDO SI VIVE**
di Piero Spila
46 LIBRI **LASSÙ, SOTTO IL MARE DI BERING**
di Marina Delli Colli
47 MOSTRE **MICHELANGELO, L'ORIGINALE**
di Anna D'Angelo
48 MUSICA **SE QUESTA VI SEMBRA UNA CHITARRA**
di Gianfranco Angeleri

49 UNA FOTO, UN TRENO
di Piero Berengo Gardin

Il problema dell'Est europeo è di viva attualità nel panorama politico contemporaneo. VdR dedica un'inchiesta a questo tema e alle sue implicazioni ferroviarie.

Questo numero è stato chiuso in tipografia il 10 maggio 1990

Sul prossimo numero di maggio, pubblicheremo ampi servizi sul contratto.

VI PRESENTIAMO L'ULTIMO TRENO PER ARRIVARE PRIMA.

Davanti ad una delle reti ferroviarie più tortuose e articolate come quella italiana, c'è finalmente chi punta diritto al successo: il nuovo ETR 450, elettrotreno ad assetto variabile ad alta velocità, prodotto dalla Fiat Ferroviaria. L'assetto variabile, cioè la possibilità di inclinare le casse verso l'interno delle curve, è il mezzo che consente all'ETR 450 di mantenere una velocità elevata anche in curva e di ottenere un incremento della velocità commerciale del 15-25% sugli attuali e complessi tracciati senza onerosi interventi sulle infrastrutture. L'alta velocità che l'ETR può raggiungere, fino a 250 km/h., è invece permessa dall'alleggerimento generale del treno, dall'aumento delle prestazioni di accelerazione e frenatura, oltre che dall'applicazione delle più avanzate tecnologie e del know-how della Fiat Ferroviaria. Ma velocità e prestazioni viaggiano insieme a comfort e sicurezza: l'ETR 450 offre ai suoi passeggeri aria condizionata, sedili reclinabili e ruotanti, alto isolamento termico ed acustico. Un piacere che, tuttavia, dura soltanto 3 ore e 55 minuti: il tempo impiegato dai primi ETR 450 entrati in servizio dal 1988 sulla tratta Milano-Roma.

FiatFerroviaria

10.000 V NON SON POCHI

Egr. Direttore, sul numero di ottobre '89 ho letto con piacere l'articolo sui 150 anni delle ferrovie ma vi ho trovato una grave dimenticanza. A pag. 12 viene infatti magnificata dall'ing. Muscolino la centrale di Tivoli, viene ricordata la 3000 V trifase della Valtellina, ma nessun accenno viene fatto alla linea Roma-Sulmona che è una linea a 10.000 V.
Spero che tornerete sull'argomento perché si tratta di una linea davvero importante e non va quindi dimenticata.

Pietro Pastori

Risponde Piero Muscolino.
«Il nostro lettore ha senz'altro ragione ma nella sintesi della mia conferenza molti argomenti assai interessanti come l'elettrificazione trifase a 10.000 V 45 Hz della Roma-Sulmona, sono stati omessi per mancanza di spazio.
Comunque, riprenderò questo argomento, e in maniera ampia, in uno dei prossimi numeri di VdR».

DONARE SI PUÒ

Spett. Redazione, sono un vecchio donatore di sangue regolarmente iscritto all'AVIS e tutte le volte che decido di effettuare una donazione incontro sempre difficoltà. E questo per la cronica carenza di personale nelle stazioni che fa sì che il mio diritto trovi degli ostacoli e venga rinviato per «esigenze di servizio».
So che lo Statuto dei Lavoratori sancisce a riguardo il diritto del donatore ad assentarsi per il prelievo mentre il nostro C.N.L. recita che «ogni assenza diversa dalla malattia va concordata» e altrove «al donatore l'Ente concede... ».
E qui sta appunto il pomo della discordia: il donatore può assentarsi quando ritiene di poter donare il proprio sangue purché abbia in tempo utile preavvisato chi di dovere oppure è chi amministra il personale che autonomamente stabilisce se il donatore si può assentare o meno sempre in virtù delle tanto famose e discusse «esigenze di servizio»?
Trattandosi di un atto di grande valore sociale, oltretutto compiuto gratis, perché ostacolarlo?
Non sarebbe meglio agevolarne al massimo l'effettuazione?

Giuseppe Madera

A quanto ci risulta, e in proposito ci sono numerose determinazioni ufficiali che fanno testo, l'Ente FS si è sempre dimostrato sensibile all'alto valore umano e sociale della donazione in parola. In tale senso ha incentivato — e non ostacolato — il personale ferroviario interessato disponendo, in occasione della donazione, l'attribuzione di due giorni di riposo anziché di uno solo, come sancito dall'art. 1 della legge 13 luglio 1967, n. 584 vigente.
La determinazione della giornata in cui avviene il prelievo non può tuttavia restare a discrezione esclusiva del dipendente, in quanto le ferrovie forniscono un servizio di interesse pubblico essenziale, per cui evidenti ragioni di opportunità organizzativa impongono che le assenze vengano autorizzate dal diretto gestore della risorsa umana, tenendo presenti le esigenze di servizio.

LA NOTTE È PICCOLA

Gentile Redazione, vorrei prospettarvi un problema piccolo in apparenza ma che, evidentemente, continua a sfuggire alla valutazione di chi dovrebbe averne la competenza. Il problema si chiama «cuccette». È mai possibile che in Italia ci siano scompartimenti con sei posti cuccette? Lasciamo stare il problema di dover dormire in sei persone in pochissimo spazio e con pochissima aria, ma i bagagli dove metterli? A chi lasciarli in custodia? Dato che i treni cuccette fanno comunque lunghi percorsi, è evidente che il viaggiatore avrà con sé bagagli in numero considerevole. Alcune volte è necessario mettere le valigie in corridoio e così poi si passa la notte a sorvegliarle. Io viaggio spesso e trovo tutto ciò incredibile e gravoso. Non sarebbe possibile trasformare i posti da sei a quattro guadagnando così un po' di spazio per i bagagli? È giusto passare la notte in corridoio per sorvegliare i bagagli?

Giuseppe Pisa

Ridurre i posti da sei a quattro è senz'altro possibile, ma non è facile. E innanzitutto non è un problema soltanto italiano ma riguarda, come lei saprà, gran parte delle reti europee. Il problema concerne evidentemente il materiale rotabile specializzato per i viaggi notturni, le nuove commesse da dare all'industria, gli stanziamenti a disposizione, le priorità degli interventi, i programmi di potenziamento e riqualificazione del servizio, ecc.
Come vede, la questione posta è tutt'altro che piccola ma va inquadrata nel contesto generale delle strategie di sviluppo che stanno per essere adottate dall'Ente. Una cosa è certa, il miglioramento del comfort nei viaggi notturni e diurni è uno dei caposaldi da salvaguardare, così come la sicurezza e il sistema di informazione per il pubblico.
A parte tutto questo, per quanto riguarda i viaggi di notte l'orientamento generale è non di ridurre da sei a quattro i posti cuccette, ma di andare a un superamento di questo modo di viaggiare che non sembra più corrispondere alle esigenze e alle attese della clientela. Nuovi criteri di comfort, di privacy, di sicurezza, spingono in direzioni diverse: oltre al W.L., che continua ad avere un enorme e confortante successo presso la clientela italiana (nel 1989 c'è stato un incremento sia nel traffico nazionale che internazionale rispettivamente del 4,7% e del 9,5% in confronto all'anno precedente), una certa attenzione sta anche avendo la «sleeperette», che offre al viaggiatore migliori condizioni di spazio e di comfort.

ESAZIONE PERCHÉ?

Spett. Redazione, seguo con attenzione quello che l'Ente FS, pur tra tante polemiche, sta cercando di realizzare.
Il proposito dovrebbe essere: «Al servizio della clientela», ma è un proposito che viene sovente disatteso. Faccio un esempio: sono state aumentate tutte le esazioni in treno, i supplementi per i treni delle diverse categorie e se il viaggiatore non è munito di questi supplementi per varie ragioni le esazioni si sommano. Nulla da eccepire per chi è sprovvisto di biglietto, è più che giusto che lo paghi in treno, ma per quanto riguarda i supplementi molto spesso il viaggiatore ne è sprovvisto perché non sa orientarsi nel ginepraio delle categorie di treni. Allora perché non facciamo come i nostri vicini svizzeri che forniscono al viaggiatore il supplemento sul treno senza alcuna maggiorazione di prezzo?

Giulio Baccina

Effettivamente le «Condizioni generali di ammissione dei viaggiatori nei treni» dicono: «Se il viaggiatore è trovato in treno senza biglietto di viaggio e senza quello di supplemento è tenuto al pagamento degli anzidetti biglietti per il percorso effettuato irregolarmente più una soprattassa di lire 4.000. Se il viaggiatore è trovato con il biglietto regolare di viaggio, ma senza quello di supplemento, la predetta soprattassa non si applica. In entrambi i casi è dovuto il diritto per esazioni suppletive in treno».
A noi questo non sembra affatto un concetto sbagliato. Come non ci sembra particolarmente difficile orientarsi nelle categorie dei treni disponibili. Basta consultare un qualsiasi orario ferroviario e si avranno tutte le informazioni desiderate.

QUELLA CASA SUL LAGO MAGGIORE

Egr. Sig. Direttore, sono in pensione da 14 anni e abito ad Arona, una cittadina sul lago Maggiore.
Fino a qualche anno fa avevamo un Dopolavoro che era un po' la nostra seconda casa, un luogo dove ci si ritrovava con gli amici, dove piacevolmente tanti pensionati come me passavano molte ore. Nel 1986 però il palazzo del Dopolavoro veniva dichiarato inagibile e quindi abbattuto. Si iniziò allora la costruzione di un bellissimo palazzo con ampie vetrate, terrazze con vista sul lago, bar, biblioteca, salone per il bigliardo, mensa.
Il palazzo è oggi completamente terminato ma non è ancora in funzione. «È giusto, dopo tre anni e mezzo che gli anziani di Arona siano ancora senza il loro Dopolavoro?»

Alessandro Suardi

Certo che non è giusto, e vogliamo sperare che magari sia solo questione di tempo e che quando uscirà questo numero di «Voci», la sede del Dopolavoro di Arona sarà già aperta e funzionante. Comunque, pubblichiamo volentieri questa lettera per sottoporla all'attenzione e al sollecito intervento degli organi competenti.

ALL'EST MOLTO DI NUOVO

A suo modo anche l'Europa orientale ha conosciuto il degrado della ferrovia. Quella che all'inizio del secolo era una rete articolata e complessa, specchio fedele del potere asburgico, si è via via trasformata in una sorta di museo del ricordo. Oggi molto è cambiato e il crollo della cortina di ferro ridefinisce, al di là dei progetti politici, uno spazio europeo dove la ferrovia può ritrovare la sua originale funzione. Uno spazio di cui da tempo si era smarrita la dimensione

di MAURO MARTINI

Chi ha qualche dimestichezza con la grande letteratura russa e centro-europea sa quale importanza, reale e metaforica, vi riveste la ferrovia. Il treno è centrale nell'amore di Anna Karenina per Vronskij, ma al tempo stesso è su un vagone ferroviario che Dostoevskij ci fa conoscere il principe Myskin, il protagonista de *L'idiota* . Ambientazione ispirata da un certo qual senso di riconoscenza, dal momento che proprio il treno consentiva allo scrittore, allorché stava per essere strangolato dai troppi debiti e dai petulanti editori, di prendere la via delle grandi località termali europee, nelle cui case da gioco riusciva pur sempre ad affrontare con maggior razionalità il suo complesso d'inferiorità tipicamente russo.

Ci sarebbe voluta la rivoluzione per trasformare la ferrovia, ingigantita nell'immaginario dal mito della transiberiana, in una sorta di percorso del dolore, testimone degli spostamenti forzati della guerra civile, delle deportazioni di massa della collettivizzazione, dell'avviamento ai campi di lavoro dell'arcipelago concentrazionario. Fino all'ultimo scandalo, recentissimo (risale alla prima metà degli anni ottanta), dell'impiego di detenuti politici nella costruzione della Bam, la seconda transiberiana a congiunzione del lago Bajkal con il fiume Amur, l'ultima impresa sovietica destinata a galvanizzare animi ormai incerti e delusi e a celebrare, almeno nelle intenzioni, i fasti d'uno Stato in via di rapida decomposizione. Ma erano i non lontani tempi della «stagnazione».

A suo modo anche l'Europa centro-orientale ha conosciuto un degrado della ferrovia a

Illustrazione
di Stefano Ricci

testimonianza del dolore. Quella che agli inizi del secolo era una rete articolata e complessa, fedele specchio della *koiné* asburgica, s'è trasformata con l'indipendenza dei singoli Stati prima e con la loro integrazione, territorialmente sconvolgente, nell'impero sovietico poi, in una sorta di museo del ricordo. Aggraziate stazioni di province boeme e ungheresi, pensate per essere gentili tramiti di collegamenti quasi continentali si sono, col passare dei decenni, immiserite, rinchiuse in se stesse, perdendo il loro carattere d'apertura e riducendosi a microcosmi tutti giocati in negativo. Non a caso uno dei film più noti e interessanti della rinascita del cinema degli anni sessanta, naturalmente prima dell'invasione di Praga, è quel *Treni strettamente sorvegliati*, tratto dall'omonimo romanzo breve di Bohumil Hrabal, in cui, accanto al tema bellico (tanto caro al disgelo comunista d'ogni paese), veniva ripreso il tema della stazione teatro della sconfitta individuale entro orizzonti ristrettissimi.

Personalmente mi è capitato di girare per Boemia e Moravia nel novembre del 1977, sessantesimo anniversario della rivoluzione d'ottobre. Alcuni villaggi sembravano scarsamente interessati all'evento, eccezion fatta per blandi richiami (una bandiera, uno slogan, un manifesto) avvertibili qua e là. Solo le stazioni erano bardate a festa per l'occasione con gran dispiego di bandiere cecoslovacche e sovietiche, luminarie, moniti luminosi e non, personale in accuratissime uniformi. I treni, tristi treni locali, popolati da pendolari che avevano di fronte a sé la prospettiva d'una lunga giornata di lavoro o d'un altrettanto lungo trasbordo in corriera prima d'arrivare effettivamente a casa, fingevano un'allegria che non esprimevano con l'ausilio di bandierine infradiciate di neve. Quelle stazioni non rappresentavano più il possibile collegamento con il mondo. Invitavano anzi i frequentatori a sentirsi il più possibile isolati, a rifiutare d'integrarsi con una lontananza che rimandava non tanto all'Europa quanto a Mosca.

Oggi ovviamente molto è cambiato. Il crollo della cortina di ferro, un tempo tangibile nei reticolati, nelle lunghe attese in frontiera, negli accurati controlli dei visti e dei bagagli, ridefinisce al di là dei progetti politici uno spazio territoriale europeo all'interno del quale la ferrovia può ritrovare la sua funzione originaria. Paradossalmente si sta tornando gradualmente alla situazione che regnava un'ottantina d'anni fa e questo indipendentemente dai progressi tecnici conseguiti nel frattempo: si sta recuperando cioè una libertà di movimento interno all'Europa impensabile solo dodici mesi fa. Una libertà di movimento che per motivi oggettivi (la carenza stradale dell'Europa centro-orientale) e per motivi nostalgici non può che avere come protagonista il treno.

Certo, il nuovo personale politico e intellettuale di quella che fino a ieri era l'«altra» Europa, travolto dalla riconquistata possibilità di viaggiare e dalla mole di impegni internazionali che testimoniano della reciproca curiosità tra le due Europe, predilige o è costretto a prediligere l'aereo. Credo però che ciascuno di noi, nel momento in cui ha la occasione di scoprire una porzione d'Europa finora tanto amata sul piano letterario, debba mettere in conto l'eventualità d'una trasferta ferroviaria al di là dell'ormai desueto confine dell'Elba. Una trasferta che rimargini la ferita causata, ed era soltanto l'estate scorsa, dalle immagini televisive dei profughi tedesco-orientali che raggiungevano l'Occidente affrontando un penoso viaggio in treno attraverso la compiacente Ungheria.

Solo in questo modo credo sia possibile restituire alle stazioni minori della provincia mitteleuropea e in prospettiva della provincia russa il senso di un'appartenenza che hanno con i decenni smarrito. Andrebbero cioè privilegiate le diramazioni rispetto alle grandi direttrici già da tempo frequentate (Mosca-Berlino-Parigi, Mosca-Budapest-Roma, Mosca-Varsavia-Vienna),

ALL'EST MOLTO DI NUOVO

VINCENZO CERTO / FOTOTECA FS

andrebbero preferiti i raccordi secondari, le penetrazioni in regioni altrimenti trascurate dallo stesso traffico aereo o automobilistico. Si pensi soltanto alla Lituania. Vilna, capitale storica d'una cruciale provincia europea, cui Czeslaw Milosz ha dedicato uno dei libri più intensi della sua produzione saggistico-memorialistica, *La mia Europa* , fino a qualche anno fa era raggiungibile solo in aereo con scalo a Mosca, sempre che le autorità consolari sovietiche avessero la bontà di concedere l'opportuno visto. Attualmente si può arrivare a questa importantissima città, culla di tre diverse civiltà (lituana, ebraica e polacca), seguendo la via storicamente più attendibile e normale, quella che parte da Varsavia (anche se, a dire il vero, nel momento in cui scrivo, le autorità del Cremlino, impegnate in uno scontro con Vilna al fine di far revocare la dichiarazione d'indipendenza votata dal parlamento lituano l'11 marzo, hanno provveduto a chiudere temporaneamente le frontiere tra Lituania e Polonia). O si pensi ad una città che è stata un po' un *topos* culturale del decennio scorso: Konigsberg, la patria di Kant, oggi Kaliningrand in Urss, città che, in seguito a un'eventuale indipendenza lituana, rischia di diventare un' *enclave* sovietica staccata dal resto del territorio dell'Unione (per la comprensione di questi paradossi storico-geografici è giocoforza ricorrere a una carta geografica). Solo un adeguato collegamento ferroviario riuscirà a impedire che questa cittadina, un tempo scandita nei suoi ritmi dall'orologio del filosofo, ricada in un isolamento assolutamente immeritato.

Probabilmente al treno spetta in questo scorcio di fine millennio il compito di ridisegnare uno spazio europeo di cui abbiamo smarrito il senso dell'esatta dimensione. Uno spazio che per ragioni culturali, non certo storiche dal momento che la storia lavora semmai in direzione opposta, non può essere esclusivamente metropolitano, ma anzi deve ridefinirsi proprio sulla base d'un nuovo rapporto tra metropoli e provincia. Quello che è stato il tratto caratteristico e positivo dei due grandi imperi continentali, quello austro-ungarico e quello russo, prima che il cumulo dei loro attributi negativi ne decretasse la fine, vale a dire un efficace e funzionale rapporto tra centro e periferia, può essere oggi ripristinato senza alcun sospetto di subordinazione della seconda al primo. Anzi, una strana miscela di nostalgia e di attrazione spinge senza dubbio a valorizzare ulteriormente la periferia che esce vincente dagli ultimi eventi europei. Non consideravamo forse provincia quell'Europa centro-orientale che non solo ci ha dimostrato nell'arco di pochissimi mesi come sia possibile disfarsi pacificamente del totalitarismo, ma promette di sconvolgere le nostre abitudini politiche sovvertendo concetti tradizionali come quelli di destra e sinistra e strumenti classici di rappresentanza e di mediazione come gli stessi partiti?

Nel momento in cui le capitali di quella presunta periferia riprendono legittimamente il posto che loro compete tra le grandi città dell'Europa, è altrettanto legittima la pretesa delle loro province di reinserirsi in un circuito che le leghi sì alle metropoli, ma anche alle loro omologhe dell'Occidente.

Come sia pensabile il ristabilimento di tale proficuo rapporto trascurando il treno, è cosa che le autorità politiche dovranno pur spiegare.

Piccole intese che si vanno via via profilando, da quella adriatico-danubiana recentemente varata, al triangolo magiaro-ceco-polacco in vista dell'integrazione europea, hanno speranza di sopravvivere, e non solo economicamente, se si doteranno d'un sistema di collegamenti non esclusivamente autostradali, come i politici interessati sembrano presupporre per colmare quanto più rapidamente possibile lacune altrimenti insormontabili. Sarà nuovamente riconoscibile in tal modo l'Europa anche nel più remoto angolo di provincia, di quella provincia di cui va ristabilita anche la toponomastica, sconvolta dalle migrazioni postbelliche e dalle risistemazioni territoriali.

E indispensabile è l'ausilio della rete ferroviaria, la quale conserva nei nomi delle stazioni, anche quelle minori, l'antico sapore di località e regioni che credevamo ormai confinate nelle pagine della letteratura. Che il treno quindi racchiuda in sé la potenzialità che ne possono fare l'autentico tramite dell'unificazione culturale europea (a quella economica provvederanno ben più efficacemente altri mezzi di trasporto) è un dato di fatto che in qualche modo nel prossimo futuro andrà esperito.

LA NUOVA EUROPA CORRE SUI BINARI

A Trieste un convegno tempestivo e attuale sul ruolo delle ferrovie nelle nuove relazioni commerciali con l'Est. Un incontro di studiosi, ma soprattutto l'occasione per una sincera dichiarazione di intenti, per una comunicazione di progetti e reciproche esigenze

di TIZIANA GAZZINI

Un convegno tempestivo quello che il 7 aprile si è svolto a Trieste, sul tema «Il ruolo delle ferrovie nelle relazioni commerciali con l'Est europeo», organizzato dall'ISTIEE, l'Istituto per lo Studio dei Trasporti nell'Integrazione Economica Europea, dell'Università di Trieste, che dal 1959 svolge un'assidua ed efficace attività di analisi e ricerca. Un convegno tempestivo certamente per il momento storico che l'Europa sta vivendo, ma anche per l'attualità che vanno conquistando le problematiche del trasporto sullo scenario politico e istituzionale di questo ultimo scorcio di millennio.

L'incontro di Trieste ha avuto molto successo. Platea affollata (i triestini sanno bene che le questioni dell'Est li coinvolgono storicamente in prima persona), molta attenzione da parte degli organi di informazione (non solo locale), numerosi gli operatori e gli esperti del settore. Certo, ad una valutazione superficiale si potrebbe dire che un incontro così pertinente e qualificato ha avuto poi conclusioni un po' sommesse, quasi di maniera. Ma non è certo da un convegno di studi che possono venire scelte operative o intese concrete; da un convegno come quello di Trieste può invece venire una seria e articolata riflessione a più voci sul ruolo fondamentale che il trasporto ferroviario dovrà svolgere con il prevedibile aumento degli scambi commerciali e della mobilità delle persone tra Europa dell'Est e dell'Ovest. Una riflessione che puntualmente c'è stata, che ha fatto emergere verità anche amare, occasioni forse irripetibili, ritardi. Nella serie degli interventi, aperta dal Presidente

Un convoglio merci in transito internazionale. Anche per gli operatori privati è fondamentale poter contare su infrastrutture e mezzi di standard occidentale nei mercati dell'Est

STEFANO FRATESI / FOTOTECA FS

Il futuro del trasporto merci è soprattutto nel combinato, per un sistema che consente di superare agevolmente le differenze di scartamento e il problema delle rotture di carico

ALL'EST MOLTO DI NUOVO

dell'ISTIEE, Prof. Maternini, una cosa è risultata chiara: le ferrovie europee hanno, e avranno sempre più, una responsabilità grande. L'apertura e la crescita delle economie e delle società dei paesi dell'Est dipenderà anche dalla capacità dei sistemi di trasporto occidentali di essere all'altezza delle nuove esigenze, della nuova domanda, delle nuove condizioni che hanno modificato le regole di quei mercati.

Per la verità, le ferrovie italiane e austriache hanno da tempo avviato programmi volti a potenziare le infrastrutture rivolte verso l'Est.

Come è emerso nella relazione del Direttore Generale FS, De Chiara (trattenuto a Roma per la trattativa sul contratto e a Trieste rappresentato dal Vice Direttore Generale, Zuccherini), e nell'intervento del Direttore del Compartimento di Villach, per le Ferrovie austriache, fortunatamente non si deve partire da zero: il sistema ferroviario europeo ha da tempo stabilito significativi rapporti di collaborazione e interscambio con le reti dell'Est, in qualche modo anticipando di anni i fatti della storia. Si tratta ora di formulare delle piattaforme di offerta adeguate alla nuova richiesta che, nel settore delle merci, vuol dire soprattutto sviluppare il sistema combinato strada/rotaia/navigazione. Un modello che incontra ancora ritardi e intralci, e che va invece sviluppato senza indugi, così come vanno snellite le pratiche per i transiti di confine. Ci sono poi strozzature tecniche: ad esempio la disomogeneità dei sistemi di trazione, l'inadeguatezza dei sistemi di segnalamento e delle infrastrutture. Per non parlare poi della grande questione ambientale, che l'Austria e la Svizzera, come si sa, hanno deciso di affrontare unilateralmente, contingentando il numero e le caratteristiche dei TIR in transito sul loro territorio nazionale. Problemi che già nel momento in cui vengono posti assumono il peso dell'emergenza, che devono quindi essere affrontati rapidamente ma solo in termini di politiche sovranazionali.

Una certa lungimiranza delle reti austriaca e italiana è stata sottolineata anche dal Presidente dell'Intercontainer, Ferretti, che ha individuato nell'impegno di potenziare infrastrutture come gli interporti un decisivo contributo alla correzione di quello squilibrio fisiologico che in Europa ha storicamente privilegiato le comunicazioni nord-sud a scapito di quelle est-ovest.

È indubbio che la correzione di rotta, il necessario riequilibrio fra nord/sud ed est/ovest può più agevolmente avvenire sull'onda dello sviluppo del traffico combinato, un sistema di trasporto che non solo consente di superare le differenze di scartamento ma che, nel caso dei collegamenti con l'Est, presenta numerosi vantaggi anche perché le strutture di traffico di quei paesi sono molto concentrate, là dove in occidente c'è invece una marcata frammentazione.

Anche dal punto di vista degli operatori privati del settore, dei mediatori e degli organizzatori di trasporto, la cosa fondamentale è poter contare su infrastrutture e mezzi di standard occidentale anche sui nuovi mercati dell'Est. Ma non solo a Est. Erika Schneider, della Internazionale Spedition Walz di Salisburgo, non ha potuto fare a meno di ricordare che quando la sua società offre un pacchetto alla clientela, le scelte sugli itinerari e sui mezzi su cui la merce viaggia vengono fatte sulla base

di elementi molto concreti. Se l'itinerario per Trieste è di 36 ore, mentre solo una notte è il tempo per l'imbarco a un porto del Nord Europa, allora la scelta è presto fatta. La vendita di «pacchetti globali» può avere successo solo se i porti garantiscono la qualità dei servizi complessivi e la loro assoluta affidabilità e tempestività.

Su questo punto è stato d'accordo anche l'Assessore regionale ai trasporti del Friuli Venezia Giulia, Di Benedetto. Quello che conta è la qualità dell'offerta. Offerta portuale e offerta ferroviaria saldate in un sistema integrato e quindi ambedue competitive. E Di Benedetto ha lamentato la mancanza di quelle grandi infrastrutture ferroviarie che sole possono garantire al Friuli di poter svolgere con successo il ruolo che gli competerebbe di porta italiana ed europea verso i mercati dell'Est. Anche da un'ottica regionale il discorso diventa immediatamente nazionale: o si accelera il processo di potenziamento in atto nel settore ferroviario o l'Italia sarà presto tagliata fuori dalla grande sfida europea, con i suoi appuntamenti da tempo annunciati, i suoi obiettivi che non possono più essere disattesi. La funzione del treno, anche per contingenti motivi economici e ambientali, è ormai unanimemente riconosciuta. Ma questo dato di fatto positivo può rivelarsi un rischio di incalcolabile portata se non si saprà cogliere per tempo la favorevole occasione. L'attuale forte tendenza a indirizzare su ferrovia i trasporti verso Est (anche perché in quei paesi la rotaia svolge un ruolo prioritario nello smaltimento del traffico merci) crea paradossalmente il rischio di una concorrenza del trasporto su gomma (più duttile e affidabile) se i sistemi ferroviari non verranno adeguatamente potenziati e ammodernati.

In questo senso la nuova stazione di smistamento di Cervignano e il raddoppio della Pontebbana non vanno interpretati in una logica semplicemente regionale, e quindi riduttiva: Trieste e il Friuli devono mantenere il loro storico ruolo di terminali dell'Europa nord orientale verso il bacino del Mediterraneo. È una possibilità, una vocazione che non possono essere vanificate. A fronte di flussi di traffico merci per ferrovia, da e per l'Est, che sicuramente avranno nel prossimo futuro un'espansione la cui consistenza è attualmente valutabile solo in larga approssimazione, il rischio che un sistema ferroviario come quello italiano mostri la sua fragilità, e quindi sia «scavalcato», è reale. Ne ha preso atto anche il Vice Presidente dell'ISTIEE, Martinez, che tirando le conclusioni della giornata di lavori ha sottolineato i punti emersi nel dibattito. È necessario innanzitutto adeguare la rete delle comunicazioni ferroviarie verso l'Est, in vista di un sicuro aumento del volume degli scambi. Le difficoltà strutturali possono porre un limite reale alla potenzialità di tale crescita: e questo è un problema non esclusivamente tecnico. Il sistema trasportistico dell'Ovest deve tener conto che gli scambi verso l'Est dovranno necessariamente essere svolti in gran parte per ferrovia: non per scelta, ma per necessità, vista la diversa consistenza della rete ferroviaria e stradale.

Il convegno di Trieste ha dimostrato che esiste la diffusa consapevolezza di dover potenziare sistemi e infrastrutture del trasporto su rotaia: e il raddoppio della Pontebbana, lo scalo di Cervignano per l'Italia, gli interventi di potenziamento del nodo di Villach e il raddoppio del tratto di linea Villach-Confine per l'Austria, stanno a dimostrarlo. Ma la consapevolezza degli studiosi, dei tecnici, degli operatori economici del settore non basta, occorre una grande opera di convincimento nei riguardi delle classi dirigenti nazionali, occorrono scelte politiche coraggiose e coerenti e una più diffusa cultura sui temi del trasporto a livello di informazione e pubblica opinione.

L'iniziativa dell'ISTIEE, forse proprio per la sua tempestività, non poteva ottenere risultati migliori di quelli raggiunti: reciproca conoscenza, sincera dichiarazione di intenti, comunicazione di progetti e di esigenze. Risultati propedeutici e indispensabili a qualsiasi sviluppo che sappia saldare la nuova Europa degli anni Novanta lungo la via dei binari.

Nell'Est europeo la ferrovia svolge un ruolo assolutamente prioritario nel traffico delle merci. Una condizione decisiva nel programmare un'affidabile politica di scambi

NUOVI IMPEGNI PER NUOVI SCENARI

Mentre l'Europa riduce le sue distanze favorendo le comunicazioni e l'impiego delle risorse nazionali, è necessario che le reti ferroviarie adeguino strutture, progetti e concezioni d'impresa. La relazione del Direttore Generale FS a Trieste

di GIOVANNI DE CHIARA

Nel corso del Convegno organizzato dall'I.S.T.I.I.E. di Trieste, è stata presentata una relazione del Direttore Generale dell'Ente FS, sul ruolo delle ferrovie negli scambi con l'Est europeo, che siamo lieti di pubblicare.

Lo scenario che si è delineato negli ultimi mesi ha aperto nuove prospettive agli scambi est-ovest. Si è avviata una complessa fase di integrazione, in cui le ferrovie italiane, per posizione geografica e per naturale vocazione, sono chiamate a svolgere un ruolo privilegiato.

Per non lasciare cadere l'occasione offerta dall'attuale momento storico, in cui l'Europa riduce sempre più le sue distanze favorendo le comunicazioni e l'impiego delle rispettive risorse nazionali, è necessario adeguare strutture, progetti e concezioni d'impresa alla realtà dei nuovi mercati, sviluppando previsioni su cui misurare la effettiva capacità dei collegamenti ferroviari, attuali e potenziali. Una verifica che coinvolge sia le infrastrutture, sia i mezzi di produzione del servizio (mezzi di trazione e materiale rotabile), ma anche le volontà politiche e decisionali.

Per una programmazione corretta e realistica degli impegni finanziari e per individuare, anche in via ipotetica, il ruolo che il trasporto ferroviario, e quello italiano in particolare, potrà svolgere nello scenario internazionale degli anni Novanta, è necessario fare riferimento ad alcune previsioni sugli sviluppi più generali degli scambi commerciali. Ed è necessario, soprattutto, quantificare prospettive e fabbisogni nella presumibile evoluzione delle direttrici orientali del traffico merci.

Occorre considerare, preliminarmente, due fattori, il primo di carattere internazionale, e il secondo più relativo alla situazione attuale del trasporto ferroviario nel nostro paese:

a) il ruolo di maggior peso che il traffico merci già svolge nei collegamenti europei, rispetto al movimento viaggiatori;

b) il necessario sviluppo del trasporto merci, che peraltro è uno degli obiettivi strategici che le FS si sono date, anche per recuperare un ritardo che rappresenta un'anomalia rispetto agli altri partner europei.

Non è necessario rifarsi a complesse analisi economiche per capire una realtà che è sotto gli occhi di tutti: sarebbe difficile pensare a uno sviluppo degli scambi commerciali con i Paesi dell'Est se si trascurasse il ruolo fondamentale del mezzo ferroviario. Anche perché nell'est europeo il trasporto delle merci è diviso tra i vettori stradale e ferroviario secondo percentuali addirittura rovesciate rispetto alle realtà di mercato dei paesi occidentali.

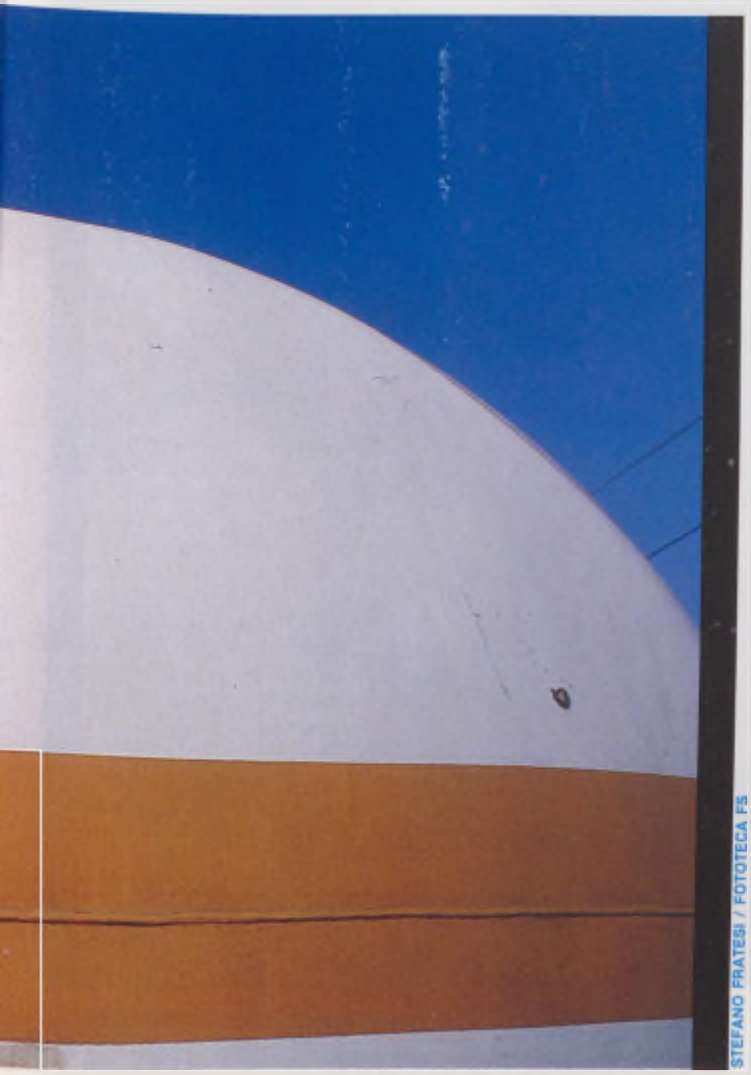
La percentuale media delle merci trasportate per ferrovia all'est è del 67%. Una percentuale che oscilla dal 57 all'85% da paese a paese, mentre il trasporto su strada non supera in media una quota del 20% (l'oscillazione va dal 7 al 13%).

Un dato di fatto che certamente contribuirà a spingere l'Europa nella decisione di incrementare quello sviluppo del trasporto merci per ferrovia su cui la CEE già punta molto per motivi non solo economici, ma anche per ragioni sociali e di salvaguardia dell'ambiente.

È proprio nel settore merci che, come abbiamo detto, le Ferrovie italiane devono recuperare uno storico ritardo. La possibilità di un'apertura dei mercati dell'Est a più intensi scambi commerciali rappresenta, dunque, uno stimolo in più per andare avanti nella strada peraltro già delineata nelle strategie di sviluppo, negli obiettivi e negli investimenti.

Si tratta evidentemente di mettere a confronto orizzonti generali di previsione economica e concrete

Con il nuovo scalo di Cervignano e il potenziamento della linea Pontebbana, le FS si sono poste con una certa lungimiranza il problema di incrementare i traffici sul confine orientale



STEFANO FRATESI / FOTOTECA FS

possibilità di sviluppo: due momenti che nel caso della presente contingenza europea risultano più che mai fortemente complementari e interdipendenti.

LO SCENARIO ECONOMICO

Solo alla luce di una valutazione attendibile delle diverse ipotesi di sviluppo degli scambi commerciali est-ovest nei prossimi anni, è possibile tracciare uno scenario ragionato capace di tenere conto delle componenti strutturali in grado di influenzare positivamente l'espansione del settore.

L'esame del problema può essere articolato in tre diversi punti:

1) le ipotesi di evoluzione degli scambi in generale, legata allo sviluppo economico dei paesi interessati e delle rispettive relazioni internazionali;

2) le direttrici di traffico che, nell'ambito degli scambi europei, interessano l'Italia e, comunque, le infrastrutture dell'arco alpino orientale; nonché, per gli scambi intercontinentali, le infrastrutture portuali;

3) la componente ferroviaria, potenzialmente interessata ad un confronto tra le opportunità di mercato che si apriranno con la futura domanda di trasporto e la capacità, qualitativa e quantitativa, di offerta dei servizi.

Per analizzare il primo punto, che riguarda l'ipotesi di evoluzione degli scambi in generale, si deve partire dall'esame degli effetti che possono avere nell'immediato le debolezze strutturali del commercio estero dei paesi dell'Europa orientale tenendo anche conto delle gravi condizioni di indebitamento in cui versa la maggior parte di essi. Considerazioni di questo tipo devono avere comunque un valore limitato, perché bisogna tenere presente, in una prospettiva temporale, lo stretto rapporto tra evoluzione politica e sviluppo economico.

Il trend di sviluppo del commercio estero dell'Europa occidentale nell'arco dei tre lustri che vanno dal 1970 al 1985, secondo i dati forniti dall'ONU, raggiunge in valori assoluti quote che sono circa otto volte quelle dei paesi dell'est. Ma se si esce dall'ottica del valore assoluto per fare invece attenzione alle tendenze, se si passa, insomma, ai numeri indici, ecco che la stessa tabella ci rivela come il potenziale di sviluppo dei paesi dell'Europa orientale possa considerarsi omologo a quello dei paesi occidentali.

Se il volume globale degli scambi internazionali, nel corso dei quindici anni presi in esame, nell'Europa occidentale si è moltiplicato di 5,3 volte, nell'Europa orientale si è moltiplicato di 4,6 volte. Realtà politiche, sociali, economiche molto diverse, hanno manifestato un'analoga propensione allo sviluppo del commercio estero.

Un altro elemento di valutazione abbastanza significativo è quello fornito dal rapporto tra volume del commercio estero e popolazione delle rispettive aree.

I dati ONU/ISTAT delineano una situazione affine a quella tracciata dai dati relativi all'evoluzione del commercio estero: valori assoluti molto distanti tra est e ovest, ma valori indici fortemente affini. Secondo i dati rilevati dall'ONU nel 1985, i rapporti tra commercio estero e popolazione sono rispettivamente di 4,06 per l'Europa occidentale e di 1,51 per l'Europa orientale (nelle statistiche ONU, i dati dell'Europa orientale riguardano soltanto Polonia, Repubblica Democratica Tedesca, Cecoslovacchia, Ungheria, Bulgaria e Romania, mentre la Jugoslavia e l'URSS sono escluse: l'una perché classificata come Paese «non ad economia pianificata», e l'altra perché i suoi dati sono indicati a parte).

Un confronto tra i dati relativi al rapporto tra commercio estero e popolazione, e soprattutto un confronto dell'evoluzione di questo rapporto così come è avvenuto all'est e all'ovest, fornisce già delle indicazioni sulla possibile evoluzione di questi traffici.

I dati disponibili ci dicono che il rapporto commercio estero/popolazione nel periodo che va dal 1970 al 1985, è aumentato nell'Europa occidentale di 5,34 volte, e che, in quella orientale è aumentato di 4,72 volte. Una ulteriore conferma che la propensione agli scambi della popolazione dei paesi dell'Europa orientale non è dissimile da quella dei partner occidentali. Gli attuali radicali cambiamenti dello status economico-politico dei paesi dell'est, che vanno verso una liberalizzazione dei mercati e un progressivo scongelamento del potenziale produttivo e di consumo di cui dispongono, fanno ipotizzare per i prossimi anni, da un lato, un forte incremento del loro import-export, dall'altro, un avvicinamento, anche in valori assoluti, alle realtà economiche occidentali.

È su questo scenario generale, che è possibile situare il secondo punto, relativo alle previsioni di sviluppo degli scambi est-ovest, e in particolare alla componente italiana dei traffici interessanti l'Europa orientale. Rispetto agli altri paesi dell'occidente, la quota italiana nell'arco dei quindici anni presi in esame — 1970/1985 — si è tenuta intorno a un valore medio del 10% con una tendenza ad una lieve flessione per le esportazioni, passate dal 10,7% del 1970 all'8% del 1985. È appena il caso di sottolineare l'esigenza di sviluppare il più possibile e nel più breve tempo tale traffico. È un obiettivo che evidentemente si inquadra nel contesto più generale del rilancio del trasporto ferroviario in Italia, ma che per quanto riguarda gli scambi est/ovest trova una situazione abbastanza favorevole. Le ferrovie italiane infatti hanno avuto presente da tempo l'esigenza di ristrutturare e potenziare le infrastrutture di collegamento con i Paesi dell'Europa centro-orientale. Ma su questo torneremo in seguito più in dettaglio.

Passiamo adesso al punto che ci interessa più da vicino e che riguarda l'evoluzione degli scambi con i paesi dell'Est, e in particolare lo specifico contributo dato a questi scambi dal trasporto ferroviario nazionale.

I dati di cui disponiamo in proposito non sono omogenei a quelli relativi all'interscambio globale: comprendono tra i paesi dell'Est anche la Jugoslavia e sono, inoltre, più recenti: si riferiscono, infatti, agli anni 1987 e 1988.

Nel periodo preso in considerazione, e cioè appunto tra il 1987 e il 1988, (n.d.r. vedi Grafico pubblicato a parte) sia il traffico ferroviario in importazione (+13,46%), sia quello in esportazione (+12,25%) hanno fatto registrare un chiaro segno positivo.

Nelle importazioni forti aumento di traffico si sono

ROBERTO FUSCONI/FOTOTECA FS

avuti con la Jugoslavia (+30,41%) e con la Polonia (+29,14%), diminuzioni, invece hanno fatto segnare i traffici con la Romania (-38,34%), con la Germania Orientale (-15,80%) e con la Cecoslovacchia (-10,92%).

Nelle esportazioni il nostro Paese ha registrato segni positivi nel traffico con la Polonia (+48,20%), la Jugoslavia (+24,52%) e la Romania (+26,32%) e segni negativi con la Germania Orientale (-19,65%), la Cecoslovacchia (-13,39%) e la Bulgaria (-12.53%).

I traffici ferroviari tra l'Italia e Paesi dell'Est hanno fatto registrare, nel complesso delle movimentazioni import-export, la cifra di 2 milioni e 935 mila tonnellate nel 1987 e di 3 milioni e 328 mila tonnellate nel 1988, con un aumento di quasi 400 mila tonnellate di merci trasportate nei due sensi.

Supponendo, secondo verosimili stime previsionali, che i traffici registrati nel 1988 siano triplicati nel volgere di un decennio, essi potrebbero raggiungere e superare valori intorno ai 10 milioni di tonnellate. E questo, trattandosi di traffici che impegnano prevalentemente, se non esclusivamente, i transiti di confine orientali di Tarvisio, Gorizia e Villa Opicina, deve far pensare attentamente a quello che potrà accadere nel prossimo futuro anche alla luce del fatto che gli stessi transiti di confine sono utilizzati, e lo saranno ancora nei prossimi anni, per i trasporti da e per l'Austria e la Germania.

In effetti ai confini di Tarvisio, Gorizia e Villa Opicina, nel loro insieme, sono transitate, nel 1987, 7.151.000 tonnellate di merce e, nel 1988, ben 7.826.000 tonnellate, saturando così la capacità, in termini di convogli, almeno sull'itinerario di Tarvisio. Come ho già detto, le Ferrovie italiane già da diversi anni si sono poste il problema dell'aumento dei traffici sul confine orientale.

Pur non potendo certamente prevedere l'improvviso susseguirsi degli storici avvenimenti accaduti nell'Europa orientale nel 1989, i piani di potenziamento e

Particolari di containers e, a destra, uno scorcio della Pontebbana. Con il raddoppio della linea si prevede di triplicare il numero dei convogli in transito, che passerebbero dagli attuali 70 a oltre 200 al giorno

ANDREA MELLONI / FOTOTECA FS

di sviluppo predisposti negli anni passati dall'Ente Ferrovie dello Stato hanno, con buona lungimiranza, sempre avuto ben presente la necessità di ristrutturare e potenziare le infrastrutture dei Compartimenti ferroviari di Verona, Venezia e Trieste soprattutto nell'ottica di potenziali incrementi nella domanda di traffici delle merci.

E a questo proposito, negli anni passati, sono stati avviati lavori per il potenziamento della linea Pontebbana, soprattutto nel tratto tra Udine e Pontebba e da questa località al Confine di Stato di Tarvisio.

I lavori in corso per il raddoppio della Pontebbana potranno triplicare il numero dei convogli che sarà possibile inoltrare sulla linea, portando i treni giornalieri dagli attuali 70 a oltre 200, con una possibilità di moltiplicazione della capacità di trasporto ancora più elevata se si considera che la domanda di treni viaggiatori non assorbirebbe che in piccola misura la maggior capacità, data la rigidità di tale mercato, e che il potenziamento della linea non riguarda soltanto il raddoppio ma anche l'attenuazione delle pendenze con la possibilità di aumentare il peso rimorchiato dai convogli stessi.

I lavori della Pontebbana procedono con speditezza e le previsioni di completamento del raddoppio indicano nel 1991 l'entrata in esercizio del tratto fino a Pontebba e nel 1994 il completamento globale dei lavori.

L'altra grande realizzazione, a vantaggio della maggiore capacità di trasporto per i collegamenti internazionali attraverso l'arco alpino orientale, è la stazione di smistamento di Cervignano.

La stazione di Smistamento di Cervignano è stata voluta dalle Ferrovie dello Stato per tre importanti motivi:

1) per colmare la grave lacuna della inesistenza, a oriente di Milano, di una stazione di smistamento a servizio dell'Italia nord-orientale, con tutte le prevedibili ricadute sulla fluidità dei traffici;

2) per disporre di un'infrastruttura capace di accelerare i collegamenti internazionali di merci, migliorando le rese attraverso una più intensa politica dei treni di penetrazione a lungo percorso sulle reti estere e, infine,

3) per realizzare un importante centro intermodale, contribuendo così, sotto tale aspetto, a fornire una risposta alla richiesta di maggiore partecipazione del mezzo ferroviario a sollievo delle infrastrutture stradali, con tutte le implicazioni non solo di tipo economico ma anche di quelle, sempre più importanti, di natura ecologico-ambientale.

La stazione di Smistamento di Cervignano, i cui lavori, momentaneamente sospesi, saranno ripresi in tempi brevissimi e portati a termine nel giro di quattro anni, costituirà una parte di un vasto complesso intermodale che sorgerà su iniziativa della Regione Friuli Venezia Giulia, delle Ferrovie dello Stato e di altri enti pubblici e privati.

Scopo della realizzazione è quello di offrire agli operatori del settore un Centro intermodale in grado di facilitare lo scambio delle merci tra vettori ferroviario e stradale in un'area geografica di estremo interesse per i traffici Est-Ovest.

I traffici Est-Ovest riceveranno dalla situazione che si è andata creando nel corso del 1989 nuovo impulso e sicuro vigore.

La tendenza all'apertura dei mercati dell'Est europeo, il progressivo scongelamento del potenziale produttivo e la inarrestabile propensione al consumo di quei popoli, la grande capacità produttiva dei paesi occidentali e la loro volontà politica di sostenere la via alla democratizzazione dei paesi dell'Est sono tutti elementi che indicano che i movimenti di merci e di persone andranno sicuramente ad aumentare e che la necessità di disporre di servizi di trasporto efficienti sarà inderogabile.

Probabilmente, questa volta, la richiesta di trasporto ferroviario sarà superiore alle aspettative sia in considerazione del minor costo di questo tipo di trasporto, sia per le difficoltà che potranno essere poste al transito stradale da alcuni paesi europei, sia per ragioni ecologico-ambientali.

Le Ferrovie italiane, così come certamente quelle austriache e quelle dei paesi dell'Est europeo, sono ben consapevoli che in tale circostanza saranno chiamate a dar prova di grande efficienza e dinamicità.

È sempre più chiaro che il sistema economico europeo lancerà presto una sfida al sistema di trasporto su rotaia.

Io posso assicurare che le Ferrovie italiane si stanno adeguatamente attrezzando per raccogliere questa sfida e superarla.

TRAFFICO FERROVIARIO ITALIA-PAESI DELL'EST

	Importazione (Tonnellate di merci)				Esportazione (Tonnellate di merci)			
	1987	1988	Variazioni	%	1987	1988	Variazioni	%
Germania Orientale	157.461	132.596	- 24.885	-15,80	41.242	33.236	- 8.106	-19,65
Polonia	65.459	84.532	+ 19.073	+29,14	58.349	86.473	+28.124	+48,20
Cecoslovacchia	155.517	138.532	- 16.985	-10,92	65.151	56.427	- 8.724	-13,39
Ungheria	783.526	843.787	- 60.261	+ 7,69	89.321	84.135	- 5.186	- 5,81
Romania	110.249	67.970	- 42.270	-38,34	13.514	17.071	+ 3.557	+26,32
Bulgaria	9.865	9.686	- 179	- 1,18	46.579	40.740	- 5.839	-12,53
Jugoslavia	1.105.544	1.441.737	+336.193	+30,41	233.127	290.287	+57.160	+24,52
TOTALI	**2.237.641**	**2.718.849**	**+331.208**	**+13,46**	**547.283**	**608.269**	**+61.586**	**+12,25**

LA PAROLA DELL'EST

Germania Orientale, Polonia, Ungheria: sia pure con diverse esigenze e priorità il problema comune è sviluppare rapidamente e con efficacia la collaborazione ferroviaria con l'Occidente. Tra le emergenze, migliorare l'aspetto tecnologico e confermare una volontà politica

ALL'EST MOLTO DI NUOVO

WOLFGANG HARTMANN

Direttore Commerciale Ferrovie D.D.R.

Euromodal 90, il congresso internazionale svoltosi all'inizio dell'anno a Bruxelles sui trasporti intermodali nei paesi comunitari ha affrontato in un Atelier specificamente dedicato alla «CEE e l'Europa dell'Est», il tema delle condizioni di sviluppo del combinato.

L'intervento di Wolfgang Hartmann, Direttore Commerciale delle Ferrovie della Germania Orientale, ha trattato della situazione e delle prospettive del trasporto combinato nella Repubblica Democratica Tedesca. Dai dati presentati da Hartmann emerge che nel 1988 sono stati trasportati 5 milioni di tonnellate di merci utilizzando i grandi container. Il parco container della DDR comprende più di 55.000 grandi container di cui 32.000 destinati al trasporto per ferrovia e 15.000 al trasporto per via d'acqua. Sempre nel 1988, il traffico merci con l'estero è stato in uscita di 107.000 tonnellate e in entrata di 60.000. Il traffico in transito dalle DDR è stato di 300.000 tonnellate, mentre i transiti con Berlino Ovest sono stati di 800.000 tonnellate. Hartmann ha poi confermato che le prospettive per il futuro sono soprattutto nel potenziamento del trasporto combinato. Ma per ottenere un simile sviluppo, la Germania Orientale necessita di un accrescimento del livello tecnologico e commerciale.

Sempre della situazione della Germania Orientale ha parlato Klaus-Dieter Schepull, Direttore della VEB DEUTRANS-Transcontainer della DDR. Il tema del suo intervento è stato le «Condizioni e le possibilità dell'organizzazione di trasporto combinato nel territorio della DDR». In questo paese, dice Schepull, esiste una chiara definizione delle responsabilità nell'organizzazione del trasporto delle merci. Il trasporto combinato è affidato alla VEB DEUTRANS, che sa offrire adeguate forme di combinazione di trasporto, in particolare strada/rotaia, strada/rotaia/nave, aereo/strada, utilizzando container. Il trasporto a mezzo container, proprio per il processo di concentrazione delle merci di cui si prevede uno sviluppo futuro, rende necessaria la creazione di mezzi e sistemi di trasporto sempre più unitari, tali da fondere in un unico trasporto i diversi modi: acqua, aria, terra, rotaia.

Per quanto riguarda l'Italia, verrà utilizzato prevalentemente l'itinerario da Monaco a Verona.

Punti di scambio strada/rotaia consentiranno di proseguire per ferrovia verso la Francia. Questo tipo di traffico combinato sarà esteso dal 1990 all'Austria (Norimberga-Vienna, Ludwigsburg-Vienna).

Ma come fare per accrescere il peso del trasporto su rotaia del traffico combinato? Ci vuole un'offensiva unificata di vendita da parte delle Reti ferroviarie interessate. Una politica commerciale e tecnologica, che deve comunque tenere presente la concorrenza della strada e adeguarsi ad essa con le variabili: prezzo del servizio, qualità della prestazione e itinerari coperti. Se tutto questo riuscisse a realizzarsi, se ne avvantaggerebbe l'intero traffico europeo nord/sud.

ING. MEZAROS

Direttore Generale Aggiunto Ferrovie ungheresi (MAV)

L'Ungheria partecipa a diverse convenzioni commerciali ed ha buoni rapporti con la Società Intercontainer. Il nostro sviluppo commerciale dipende strettamente dalla situazione politica e dall'evoluzione delle intese est/ovest. Questo è vero soprattutto perché gran parte del traffico merci (44%) svolto sulla nostra rete è di transito. Nel trasporto merci per ferrovia, una quota del 58% è interno, il 30% riguarda l'export (soprattutto la Jugoslavia e l'URSS), e il 12% è di transito. Per quanto riguarda i viaggiatori, trasportiamo 200 milioni di passeggeri all'anno (80% dei paesi dell'Est) con una percorrenza media di 170 Km. Recentemente le MAV si sono allacciate alla rete Eurocity con due coppie di treni.
Per il prossimo futuro è necessario migliorare l'aspetto tecnologico: il problema del diverso scartamento fra URSS e Ungheria, il potenziamento dello scalo di Zakoni (che movimenta 60.000 container all'anno). Altra emergenza è data dallo stato del materiale rotabile: abbiamo dovuto togliere dall'esercizio 40.000 unità con uno sfruttamento maggiore del 30% per il materiale restante. Questo gap potrà essere eliminato solo con un considerevole miglioramento delle condizioni economiche del paese.
Ci stiamo preparando all'Esposizione mondiale del 1995, dove dovremo proporci come partner ideale delle Ferrovie austriache. Il modo migliore per farlo è aumentare il volume di trasporto offerto e sviluppare la qualità del servizio. Solo così sarà possibile migliorare la capacità di attrazione della rete ungherese.

Per sviluppare il processo di integrazione fra le reti europee una delle condizioni è utilizzare di più le linee che collegano il Nord e il Sud transitando per i paesi dell'Est

STEFANO FRATESI / FOTOTECA FS

ING. SKOLASINSKI

Vice Direttore Generale Ferrovie Polacche

I grandi cambiamenti politici ed economici intervenuti non rimarranno senza conseguenze nel trasporto ferroviario, anzi è proprio in questo settore che si potranno cominciare a registrare buoni risultati. Soprattutto perché si può partire da una buona base già collaudata in seno all'UIC: tariffe comuni, orari comuni, studi comuni.

Certamente, nell'ultimo decennio siamo stati penalizzati dalla barriera esistente fra CEE e COMECON, con risultati negativi nello scambio delle merci e una conseguente vanificazione di alcuni importanti flussi di trasporto.

È necessario impegnarsi molto per sviluppare il processo di integrazione fra le reti: migliorando l'utilizzazione delle linee già esistenti che collegano il Nord ed il Sud dell'Europa transitando per l'Est, conquistando nuove fette di mercato, cogliendo le nuove possibilità che si annunciano.

La rete ferroviaria polacca, per estensione, occupa già ora un ruolo di primo piano in Europa. In particolare, la sua vocazione si sviluppa nelle relazioni con la regione scandinava e la Finlandia. In quest'offerta di trasporto, può realizzarsi una vera e propria concorrenzialità della ferrovia nei riguardi del settore marittimo e stradale. È necessaria, però, una stretta collaborazione con tutte le ferrovie interessate per trovare nuovi corridoi di transito per la Finlandia e l'Unione Sovietica.

In conclusione credo che la ferrovia abbia grandi potenzialità ancora inespresse. Per metterle a frutto è necessaria una maggiore organizzazione e, soprattutto, una chiara volontà politica.

ANDREA MELLONI / FOTOTECA FS

SUL VENEZIA EXPRESS

Guerra dei fagotti e astuzie di confine. Una folla alla caccia di beni di consumo quotidiano. E Trieste diventa un grande mercato. A portata di treno.

di TIZIANA GAZZINI

Ci sono cose che i convegni non dicono. Cose come i fenomeni diffusi della microeconomia, che non dipendono dalle grandi scelte politico-economiche di governi e organismi sovranazionali ma che nascono dalle potenzialità e dalle esigenze di un mercato a carattere familiare, porta a porta. Il mercato della strada, della piazza. Una microeconomia che sa di contrabbando, ma non il contrabbando da malavitosi incalliti, da cosche organizzate. Un contrabbando improvvisato e soft che gode di una struttura import-export garantita quasi come (o forse più) di quella di organismi specializzati, consolidati e legittimi.

Chi si è recato in treno a Trieste per il Convegno dell'I.S.T.I.E.E. sul ruolo delle ferrovie nelle relazioni commerciali con l'Est europeo e ha avuto la ventura di scegliere il Venezia Express che transita da Trieste per raggiungere Belgrado e arrivare poi fino ad Atene, ha potuto disporre di un'introduzione al tema assolutamente inedita e di prima mano. Le ferrovie fungono da canale commerciale con l'est europeo tutti i giorni e quel treno che arriva a Trieste alle 19.05 è una delle grandi vie in cui la voglia di consumo dei cittadini jugoslavi trova il mezzo per essere soddisfatta.

Chi è salito a Venezia, già qualche fermata prima di Trieste — che so, Cervignano o Monfalcone — ha avuto una prima avvisaglia del fenomeno. I «frontalieri» più furbi o più esperti sanno che l'assalto al treno avverrà a Trieste e allora driblano i concorrenti al posto a sedere e, soprattutto, al posto per i bagagli.

Una volta a bordo inizia la guerra dei fagotti. Interi nuclei familiari (soprattutto nomadi), carichi di enormi buste di plastica di un formato mai visto, puntano lo scompartimento e dopo un breve appostamento iniziano l'invasione. Prima una busta, poi l'altra e un'altra ancora. Gli uomini portano grandi pacchi, tre, quattro fagottoni di plastica tenuti insieme da una coperta legata con le cocche, e li collocano sulle retine portabagagli. Una sistemazione assai precaria, visto che il super-fagotto sopravanza la retina di una buona metà. L'occupazione del territorio continua con una tecnica consumata. I fagotti vengono aperti e dalle buste, veri e propri pozzi di San Patrizio, esce di tutto. Tute da ginnastica, tegami, pentole, set di posate. Cose povere, cose per la vita di tutti i giorni e che all'Est, almeno in quello oltre Villa Opicina, evidentemente mancano o non sono così a buon mercato.

Corsa al consumismo? Consumismo è una parola grossa se riferita a un tegame nuovo o a un coltello a seghetta. Più che la corsa al modello occidentale, la merceologia di questo piccolo/grande commercio sembra rispondere al bisogno di elevare almeno un tantino la qualità della vita. Un fenomeno di massa che le autorità di confine certamente conoscono bene.

LUIGI INTORCIA/FOTOTECA FS

La targa di identificazione del Venezia Express, il treno a lunga percorrenza che tocca Belgrado e fa capolinea ad Atene. Questo treno, sempre affollatissimo è uno dei principali canali di comunicazione tra l'Italia e il sud-est europeo.

Ci siamo. Il treno entra a Trieste Centrale e sotto le pensiline ad aspettarlo c'è un consistente nucleo di agenti della Polfer che si dispone all'altezza di ogni carrozza per fare da scudo ai viaggiatori che vogliono scendere e che, altrimenti, sarebbero ricacciati indietro dalle centinaia di persone pronte a salire a bordo del treno a qualunque costo, cariche anch'esse del loro fardello di fagotti di plastica.

Se si riesce a scendere dal treno (cosa non del tutto pacifica), si ha la sorpresa di ritrovare in stazione lo stesso clima del convoglio. La stazione di Trieste alle sette di sera si rivela un bivacco di «frontalieri». Fuori, nella città che orbita intorno alla stazione, una serpentina continua di negozi, empori, magazzini vende, svende, impone, le merci di cui tanta richiesta c'è a Est. Le asburgiche geometrie urbanistiche del quartiere teresiano che si estende dalla stazione fino all'antico porto-canale ospitano la confusione di un grande mercato in cui il volto dell'occidente ha il colore di jeans senza griffe, l'elasticità di collant a basso prezzo, il comfort di tute acrilico 100%.

A Trieste dicono che è così tutti i giorni. Il fenomeno, dopo anni di letargo, è riaffiorato con il crollo dei regimi dell'Est. Il dinaro ha una svalutazione vertiginosa? E allora conviene comprare a Ovest. In Jugoslavia non c'è distribuzione di beni di consumo? E allora provvede l'iniziativa individuale, come sempre un po' selvaggia e disordinata: si va a Trieste, ci si carica di roba di cui c'è certo bisogno, si prende il treno, alla bene e meglio si superano i controlli doganali, ed ecco che entra in gioco la più elementare e la più efficiente delle catene di distribuzione. Una distribuzione che ha il polso esatto di cosa chiede il mercato dell'Est, semplicemente perché è il suo stesso polso, il polso dei bisogni che ciascuno ha e con la cui mancata soddisfazione deve fare i conti ogni giorno.

Non c'è dubbio. Nelle relazioni commerciali con l'Est europeo le ferrovie già da ora svolgono un ruolo fondamentale. Ce lo dice Trieste, ogni sera, su quel treno per Belgrado.

L'Est: dal semaforo ai grandi magazzini

di Patrizia Chiodi

La religione dell'Est, l'economia dell'Est, le mode dell'Est: analisi, inchieste, dossier sull'oriente europeo si susseguono quotidianamente sui giornali e in televisione. Per la verità la crescente attenzione sui problemi dell'Est non può dirsi del tutto improvvisata. L'avvento del Papa polacco, nell'ottobre del 1978, le rivendicazioni di Solidarnosc, e comunque le spinte di autonomia che giungevano dalla Polonia sono stati i primi segnali di disgelo tra il mondo dell'Ovest e quello dell'Est, un varco di comprensione e solidarietà ha unito i due diversi volti dell'Europa post bellica. L'Europa orientale si avvicinava a quella occidentale anche visivamente. Abbiamo cominciato a convivere con i profughi polacchi che facevano i lavavetri ai semafori. Abbiamo cominciato ad apprezzare e a fidarci dell'ambulante russo, sempre più presente nei mercati delle grandi città. Abbiamo ascoltato interviste degli intellettuali esuli dei regimi comunisti, e, subito dopo, abbiamo assistito alla loro reintegrazione negli Stati di origine. Abbiamo gioito vedendo dissidenti politici che dopo vent'anni di persecuzioni venivano presentati e eletti nelle liste elettorali dei loro paesi. Abbiamo esultato, infine, quando sui tappeti rossi delle stanze vaticane si sono stretti la mano il capo del Cremlino e il Papa. E tutto questo in nome di una parola russa divenuta, per noi, familiare come «cappuccino»: la Perestrojka.

L'ingresso dell'Est nella cultura occidentale, sempre a caccia di novità e di nuovi stimoli, ha provocato dei mutamenti anche nei gusti e nelle mode voluttuarie. Tutto ciò che ha sapore di sovietico, oggi attrae: è il momento magico dell'alfabeto cirillico. Gli scaltri pubblicitari, sensibili a fenomeni di questo tipo, hanno utilizzato sempre più frequentemente quei misteriosi paesi nei loro spot e nei loro commercial. I fabbricanti di prodotti per giovani hanno trovato un filone vincente targando in lingua russa orologi (Vremja, Vastok, Poljot, Komandirskie) oppure T-shirt, penne stilografiche, stivali e profumi. Logicamente la griffe russa è posticcia. È tutta roba rigorosamente fabbricata in Italia. Per far sentire i nostri ragazzi più vicini a quelli moscoviti, l'ultimo gadget è stato il jeans «Soviet», anche questo, va da sé, prodotto a Parma, in Emilia.

Affolliamo le sale cinematografiche dove si proiettano film di autori dell'Est, leggiamo o rileggiamo scrittori dell'Est, cominciamo ad apprezzare i ristoranti con la cucina dell'Est. Insomma, rivisitando uno slogan che ha trionfato nello scorso decennio: «Est è bello».

Se è vero però che l'Occidente a grandi passi si sta riconciliando, sta raggiungendo la cultura dei paesi orientali, è anche vero che quest'ultima, squarciando il velo sulla sua identità un po' goffa e diffidente, si sta velocemente occidentalizzando.

Qualcuno ha definito il 1989 l'anno della libertà, per come uno dopo l'altro, è riuscito a spazzar via i regimi dell'Europa orientale. L'ultimo decennio del movimentato ventesimo secolo si è aperto con un nuovo ruolo dei paesi dell'Est rispetto alla politica europea, un ruolo attivo e tutto lascia prevedere che per l'inizio del prossimo millennio, l'Oriente si sarà ancora più occidentalizzato. Certo, il modello occidentale non è da imitare senza riserve, ma sono tutti convinti che sia comunque necessario allontanarsi da quello che è stato il mercato sovietico. Per il futuro, gli esperti prospettano un'economia mista. In altre parole, pur nella speranza che mai più esistano cortine di ferro né muri, le due realtà dell'Est e dell'Ovest continueranno ad avere connotati differenti, se non altro in virtù del loro differente passato.

Si parla di «Casa comune europea», ma nel rispetto e nella rivalutazione però delle diverse culture, non proponendo un'Europa uniformizzata e omogenea.

Da circa un anno, in Russia, si legge alla luce del sole, Boris Pasternak e il suo *Dottor Zivago*. Si leggono e si discute sui romanzi di Platonov. L'Ungheria, invece, è all'avanguardia della musica rock. I ragazzi della glasnost di Budapest sono fanatici di disco-music e heavy metal. I loro gruppi canori più rinomati sono: Bikini, Neoton, Popper. Gli studenti, i più intellettuali, hanno scelte musicali separatiste e si definiscono «Astratti». Ascoltano e amano un complesso: i «C'est la vie». Si chiamano così perché intendono cantare la vita come è, senza ideologie. Non a caso la loro musica non ha né parole né titoli. Ogni concerto, generalmente, comincia con il pianto di un bambino appena nato e finisce con il battito di un elettrocardiogramma. Il loro genere musicale è definito Jazz-fusion. Sembra quasi di essere nella Londra degli anni '80. Coraggio, l'Est è qui!

Orologi con la stella rossa, penne stilografiche, stivali e addirittura jeans: tutto ciò che ha sapore sovietico, oggi attrae.

QUEI TRENI PER BUCAREST

Le recenti drammatiche vicende della Romania hanno rinsaldato i vincoli di amicizia e solidarietà con quel paese. Numerosi treni, carichi di aiuti, sono partiti in soccorso di quelle popolazioni. Pubblichiamo la documentazione fotografica di uno dei viaggi

I trasporti ferroviari possono svolgere una funzione positiva nei confronti dei Paesi dell'Est europeo e contribuire alla loro crescita, e non solo a quella economica. Possono per esempio portare un carico di pace e cultura, come è stato nel caso de «Il treno della cultura e della pace» che ha portato in Romania 29 vagoni di libri, riviste, materiali informatici, alimenti, vestiario, ecc., per un valore complessivo di circa 7 miliardi di lire.

Il treno è nato da una richiesta del Ministro rumeno della cultura al governo italiano per aiuti culturali, a cui il Dipartimento dell'Informazione e l'Editoria della Presidenza del Consiglio ha risposto coinvolgendo numerosi Enti ed istituzioni (Esteri, Turismo e Spettacolo, CNR, RAI, Ente Cinema, SIAE, Enti Biennale e Triennale, Università di Milano, Roma e Napoli, Case Editrici, SIP, ENEL, IRI, ecc.) la cui risposta è stata pronta a generosa. Per esempio, la SIAE ha mandato una copia di tutte le enciclopedie edite in Italia e i 300 editori presenti alla Fiera del Libro di Napoli hanno inviato la loro produzione degli ultimi 5/6 anni.

Il «carico» della Presidenza del Consiglio, contenuto in 12 vagoni, si è sommato con i 17 vagoni di materiali assistenziali raccolti dall'Organizzazione internazionale «Insieme per la pace» (materiale didattico, libri, vestiario nuovo, articoli e alimenti per l'infanzia, computer, sistemi di videoscrittura, ecc.).

Un treno dal carico prezioso, partito da Roma il 7 marzo e giunto alla stazione Beneasa di Bucarest il 15 marzo, e che si è formato via via raccogliendo carri in diverse stazioni italiane. «Il treno della cultura e della pace» ha seguito l'itinerario Padova-Villa Opicina-Zagabria-Belgrado e ha poi passato la frontiera rumena a Stamora Morovita, dove c'è stato il cambio tra i mezzi di trazione jugoslavi e rumeni e dove, per motivi di sicurezza, è salita a bordo del treno una scorta della polizia rumena. Un servizio fotografico (che pubblichiamo) ha documentato i diversi momenti del viaggio fino all'arrivo nella capitale rumena.

A Bucarest, la mattina del 16 marzo, nel corso di una cerimonia molto sobria, ma anche molto sentita, a cui ha partecipato, tra gli altri, il Direttore Generale dell'Ente FS, De Chiara, il treno è stato idealmente consegnato dal Direttore del Dipartimento per l'Informazione e l'Editoria Stefano Rolando all'Ambasciatore italiano Luigi Amaduzzi. Per il governo rumeno erano presenti i ministri della Pubblica Istruzione, della Sanità e il viceministro della cultura.

Gli aiuti dell'Organizzazione «Insieme per la pace», pure consegnati all'Ambasciatore Amaduzzi, sono stati inoltrati personalmente dal Presidente dell'Associazione, Maria Pia Fanfani.

ALDO BASTIANELLI

Il Direttore Generale FS saluta il Capo Stazione di Bucarest al termine del viaggio. Il convoglio di aiuti era composto di 29 carri carichi di viveri, vestiario e materiale didattico

Un agente della polizia rumena a bordo del treno nel corso del viaggio. L'iniziativa è stata promossa dal Dipartimento per l'Informazione della Presidenza del Consiglio, da vari Enti e dall'Associazione "Insieme per la pace".

Nella foto sopra, l'arrivo del "Treno della pace" nella stazione di Bucarest Beneasa. Accanto, nelle vie della capitale rumena vengono bruciati fiori votivi in onore dei caduti della rivoluzione

BREDA NEL MONDO. IL FUTURO OGGI.

In Italia, come nel mondo, Breda significa andare avanti per anticipare i tempi. Breda vuol dire un secolo di esperienza nell'individuare, progettare e offrire il sistema di trasporto più razionale e completo, capace di rispondere anche alle esigenze più sofisticate: l'innovazione come cultura è l'impegno della Breda.

Tecnologie d'avanguardia e soluzioni per l'oggi che anticipano già il domani.

Mezzi silenziosi, non inquinanti, sicuri, comodi e veloci come l'ETR 500, il treno da 300 km orari, i Dual Bus di Seattle, la metropolitana di Washington e quella di superficie di Cleveland, i Bredabus in Italia.

Cinque sono le aziende costruttrici di materiale rotabile del Gruppo Ferroviario Breda: Breda Costruzioni Ferroviarie a Pistoia, Sofer a Napoli, Omeca a Reggio Calabria, Ferrosud a Matera, Imesi a Palermo. Cinque aziende, un solo Gruppo.

GRUPPO FERROVIARIO BREDA

GRUPPO EFIM

BREDA AVIOFER BREDA

RISPARMI CHI PUÒ

SORPRESA. GLI ITALIANI HANNO SMESSO DA UN PEZZO DI ESSERE UN POPOLO DI RISPARMIATORI. MA A SPENDERE DI PIÙ È LA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

di SERGIO RIVOLTA LIPPO

Gli italiani, popolo di santi, poeti, navigatori, viaggiatori e, si potrebbe aggiungere, di risparmiatori. O meglio, popolo con una grande propensione al risparmio, perlomeno fino a qualche tempo fa. Negli ultimi anni infatti la famiglia italiana ha modificato in modo sostanziale la sua naturale inclinazione alla parsimonia. Si spende sempre di più e spesso, pur di assicurarsi beni e servizi, si ricorre con facilità all'indebitamento anche in misura molto superiore alle proprie capacità di rientro.

Insomma, a leggere i dati pubblicati in uno studio del premio Nobel Franco Modigliani del Massachusetts Institute of Technology, sembra proprio che gli italiani siano stati definitivamente rapiti dal vortice dei piaceri del consumo e si sentano supersicuri che il livello di benessere raggiunto durerà in eterno. La famiglia attenta e accorta rispetto al denaro, che pensava al futuro dei figli e che rimandava un viaggio o l'acquisto di un oggetto non necessario in eterno, sembra ormai superata e diventa sempre più un ricordo degli anni sessanta. Gli anni ottanta hanno infatti registrato un aumento sempre più consistente dei «single» che per la loro stessa condizione sono portati a spendere di più. Ad esempio, se ad un nucleo di tre persone basta un solo televisore o un solo frigorifero, a tre single servono tre televisori e tre frigoriferi.

La situazione è dunque questa: più guadagni ma anche più spese e più ricorso all'indebitamento da un lato, meno risparmio e quindi minori possibilità di investimenti da parte dello Stato, dall'altro, una situazione quindi che se dovesse durare nel tempo potrebbe diventare grave ed avere serie ripercussioni sull'andamento dell'economia nazionale.

E del resto, già qualche mese fa i vertici della Banca d'Italia e lo stesso Governatore avevano lanciato l'allarme, preoccupati che un simile atteggiamento delle famiglie italiane potrebbe «avere effetti molto negativi sul futuro degli investimenti, della crescita economica e della occupazione».

Agli inizi degli anni sessanta ('61-'62) il risparmio nazionale lordo si aggirava intorno al 30% del Prodotto interno lordo. Nel 1980 il rapporto era sceso al di sotto del 25%, fino a raggiungere la percentuale del 21% del 1988.

Che fine hanno fatto tutti questi soldi? Dov'è finita la propensione al risparmio degli italiani?, si chiede Modigliani nel suo studio. E risponde che no, gli italiani non sono all'improvviso diventati un popolo di scialacquatori. È diminuita certamente la tendenza a risparmiare delle famiglie e delle imprese, ma in misura ancora accettabile. Comunque, di fatto, afferma l'illustre economista, la responsabilità di quanto è accaduto è tutta della pubblica amministrazione.

L'inclinazione al risparmio degli italiani, secondo l'analisi di Modigliani, è diminuita di poco se si considera il dato del risparmio privato netto rispetto al Pil, e invece di molto se si prende in esame il risparmio nazionale lordo che comprende oltre ai risparmi delle famiglie anche quelli delle aziende.

Il rapporto fra risparmio privato e Pil era del 27,19% nel 1962 ed è stato del 27,07% nel 1988. Da sottolineare che i dati si mantengono più o meno costanti anche se considerati al netto dell'inflazione. Infatti, il risparmio privato lordo, nel periodo considerato, si sarebbe comunque attestato su una media di un quarto circa del Pil.

È superfluo ricordare che indubbiamente i mutamenti sociali e demografici verificatisi dal '62 all'88 hanno sicuramente interferito nei comportamenti degli italiani.

Un ruolo certamente determinante hanno svolto, per esempio, gli anziani, che mantenendo molto alto il livello dei loro risparmi hanno contribuito ad evitare una ulteriore diminuzione del risparmio privato netto. Addirittura negli ultimi sei anni gli anziani avrebbero aumentato di oltre il 50% la propria quota di reddito risparmiato, allo scopo di garantirsi una certa sicurezza finanziaria e un'adeguata assistenza sanitaria per la vecchiaia.

Chi invece ha fatto la parte del leone, in negativo, è sicuramente lo Stato. Il fabbisogno finanziario dello Stato rispetto al Pil è passato dal 1,11% del 1962 al 11,12% del 1988. In pratica si è decuplicato l'ammontare dovuto per il pagamento degli interessi sui titoli di Stato, diventato ormai un pesante onere per il Paese.

In definitiva, secondo lo studio di Modigliani, se in Italia c'è un grande spendaccione, ebbene, questo è lo Stato.

Produce un enorme disavanzo che, se in momenti di boom economico può confondersi e diluirsi grazie al costante aumento del reddito nazionale, diventa pericoloso quando la congiuntura è negativa.

Le famiglie sono quindi assolte da Modigliani, tanto più se si considerano le previsioni OCSE per il 1990.

Secondo l'OCSE, infatti, nel 1990 le famiglie italiane risparmieranno ben 216mila miliardi, una cifra pari a quanto risparmieranno le famiglie francesi, tedesche e inglesi messe assieme. Lo Stato invece avrà sperperato quasi quanto le pubbliche amministrazioni di Francia, Germania e Gran Bretagna riescono ad accantonare. Non c'è che dire, un bel risultato!

MILANO-NAPOLI, QUASI UN DISCO VERDE

Quando si ultimerà il quadruplicamento della Firenze-Milano? Porsi una domanda come questa a proposito di un'opera che non è stata ancora iniziata può sembrare una provocazione. Invece è il segno di un interesse che sta diventando generale. Completato il quadruplicamento della Roma-Firenze, è la volta della Firenze-Milano e della Roma-Napoli. Solo così sarà possibile realizzare quell'asse veloce nord-sud assolutamente indispensabile al paese per rispondere alla sfida del Duemila

di MARCELLO BUZZOLI

Nel 1991 sarà completato il quadruplicamento della Roma-Firenze. Quando sarà ultimato il quadruplicamento della Firenze-Milano? La domanda potrebbe sembrare sciocca o provocatoria. Come si può indicare il termine di qualcosa che non è ancora cominciato? Eppure, meglio considerando, il quesito non è né avventato né incoerente. Riflette semmai un'attesa, un interesse, uno stato d'animo che vanno generalizzandosi. L'esigenza di potenziare la spina dorsale del sistema ferroviario italiano non riguarda ormai soltanto gli ambienti ferroviari. Ma si è imposta all'attenzione dell'opinione pubblica più avvertita.

Fin dagli anni Settanta, la dirigenza aziendale segnalò la necessità del provvedimento che però fu procrastinato in sede politica. Nel lungo iter del Programma Integrativo, che si protrasse per sei anni e si concluse con l'emanazione della legge 17/1981, la richiesta delle FS di estendere il quadruplicamento della strada ferrata oltre Firenze, puntando sul rappoddio della Bologna e Milano, venne subordinata, nel medio termine, al potenziamento delle trasversali Orte-Falconara e Pontremolese.

Nuovi scenari sono stati aperti poi dal Piano Generale dei Trasporti (P.G.T.) che ha fatto comprendere la necessità di apprestare per il Paese, alla vigilia del Duemila, un'efficiente ossatura di comunicazioni integrate (rotaia-strada-vie navigabili), consentendo al vettore su ferro di riscattare condizioni di pregressa debolezza infrastrutturale.

Il P.G.T. non è il Vangelo ed è suscettibile di modifiche ed aggiornamenti che sono stati apportati di recente e sono stati divulgati dalla stampa d'informazione. Tuttavia, al di là delle diverse impostazioni programmatiche e delle conseguenti priorità, è ormai indiscutibilmente acquisita l'esigenza di assicurare la massima fluidità e rapidità di circolazione sulle direttrici delle principali relazioni di lunga distanza. Ciò non esclude, specie nella fascia centromeridionale, il prezioso apporto di collegamenti e interrelazioni trasversali.

A favore del potenziamento delle comunicazioni tra il Sud e il Nord della penisola, militano molte istanze e dati di fatto. A cominciare dall'adeguamento della rete nazionale al livello di quella internazionale e al ruolo delle ferrovie nell'Europa del '93.

Nell'ultima formulazione, che ha ottenuto l'assenso delle Camere, il *Piano di ristrutturazione, risanamento e sviluppo dell'Ente FS* dispone, tra le grandi opere, il quadruplicamento della Firenze-Milano e la costruzione di una nuova linea fra Roma e Napoli.

In sostanza, fra il polo campano e quello lombardo, verrà a crearsi una via di comunicazione veloce in grado di attrarre e di captare non soltanto il traffico di pertinenza dei due bacini di estremità, ma anche quello afferente e deferente dai grandi Nodi di Roma, Firenze, Bologna.

ANDREA MELLONI / FOTOTECA FS

Il Pendolino in corsa sulla Bologna-Milano. La vetustà delle opere d'arte, sottoposte a un intenso traffico, impone lavori di manutenzione onerosi e frequenti

Si profila una svolta molto importante. Un forte aumento della potenzialità della linea Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli che sopporta un terzo del traffico dell'intera rete con un indice di densità elevatissimo.

Dal potenziamento deriveranno effetti di riequilibrio su tutta la circolazione e la possibilità concreta di acquisire al treno quote davvero consistenti della domanda viaggiatori e merci.

La realizzazione dell'opera rimuoverà gli annosi vincoli che, per l'insufficienza delle infrastrutture, hanno determinato finora sviluppi differenziati ed asimmetrici dei vari tipi di traffico. Verrà meno l'incresciosa necessità di privilegiare il trasporto dei viaggiatori rispetto a quello delle merci o di anteporre i treni pendolari a quelli di lungo percorso (o viceversa), a seconda delle pressioni sociali e politiche del momento. Diventerà possibile uno sviluppo armonico dell'offerta in tutti i settori nei quali il trasporto su ferro può svolgere un ruolo valido nel quadro dell'economia del Paese.

In particolare, l'incremento della velocità commerciale sulla nuova infrastruttura ridurrà i tempi di percorrenza non soltanto delle relazioni tra Milano e Roma-Napoli, ma anche dei collegamenti Intercity interessati alla relazione.

Questo accenno ai futuri benefici non vuole essere però una fuga in avanti allo scopo di minimizzare le grandi difficoltà tecniche, finanziarie, ambientali che indubbiamente dovranno essere superate per attuare la grande opera di cui parliamo.

L'asse Milano-Napoli dovrà essere costruito chilometro dopo chilometro, escluso beninteso il tratto da Roma a Firenze dove è già in esercizio la Direttissima, una moderna struttura d'avanguardia.

Vediamo ora quali sono le prospettive per il qua-

LA MILANO NAPOLI

druplicamento della dorsale centrale propriamente detta. I due tratti Firenze-Bologna e Bologna-Milano presentano sensibili diversità morfologiche e planoaltimetriche. Il primo è prevalentemente un tratto di valico con tutte le soggezioni che ne derivano. Il secondo si svolge quasi interamente a cielo aperto ed è accessibile in ogni punto.

Da Firenze, il treno raggiunge in breve Prato. Percorre poi alcuni viadotti e gallerie brevi, in un'alternanza di buio e di luce. Correndo in prossimità del Bisenzio, in una valle stretta e tortuosa, perviene alla stazione di Vernio ed imbocca il lungo tunnel di valico dell'Appennino (18 chilometri e mezzo). All'uscita, scavalca il torrente Setta, transita per la stazione di Castiglione dei Pepoli, impegna altri viadotti e gallerie, compresa quella del Pian di Setta (tre chilometri), percorre un'angusta valle e sbocca sull'altipiano presso Vado dove campeggia un ponte-viadotto di quattordici arcate. Attraverso la galleria del Monte Adone (sette chilometri) s'immette nella valle del Setta, affianca il torrente Savena fino a Pianoro. Da qui, oltrepassato il corso d'acqua, giunge a San Ruffillo e in pochi minuti a Bologna.

L'attrezzatura tecnologica della linea è di ottimo livello. Gli apparati centrali elettrici ad itinerari (ACEI) telecomandabili e il blocco automatico banalizzato (BAB) a correnti codificate, con ripetizione del segnalamento in macchina, assicurano all'esercizio un alto grado di automazione e di sicurezza. Barriere in cemento ed in acciaio proteggono la sede ferroviaria nelle zone più esposte al rischio di movimenti franosi provenienti dalle pendici dell'Appennino depauperate da un insensato disboscamento.

Peraltro la vetustà delle opere d'arte della linea, sottoposta ad intenso traffico, e la natura dei terreni attraversati impongono lavori di manutenzione sempre più costosi e frequenti che possono essere effettuati in limitati spazi di tempo, compatibilmente con le soggezioni della circolazione. Anche queste circostanze collaterali indicano la necessità di un rimedio radicale, com'è quello di aprire una nuova via di comunicazione. Ma quale potrebbe esserne il tracciato? È evidente che, per il collegamento tra Firenze e Bologna, il problema più grande ed impegnativo dal punto di vista tecnico è quello di trapassare la catena appenninica. Per ridurre il più possibile la lunghezza del tunnel, sembra conveniente secondare le valli che fendono nella direzione voluta la catena montuosa. È precisamente la valle dello Stura e del Setta o, in alternativa, quella del Savena; oppure la valle del Mugnone con proseguimento per la Firenzuola e San Benedetto di Querceto. Però è da considerare che, in ogni caso, la natura dei terreni è molto composita: si passa da quelli con caratteristiche geodinamiche affidabili a quelli scadenti ed infidi.

Scartato per diverse ragioni il completo affiancamento alla linea esistente, in uno studio svolto nel 1986 da un Gruppo di lavoro presieduto dall'ing. Rizzotti sono state ipotizzate per la nuova infrastruttura tre direttrici alternative.

La prima si distacca dalla Firenze-Prato all'altezza della stazione di Castello. S'immette in galleria per sottopassare l'abitato di Sesto Fiorentino. All'altezza di Barberino entra nella valle dello Stura e la percorre, discostandosene a Castiglione dei Pepoli. Con un itinerario prevalentemente in galleria, raggiunge Pianoro. Qui affianca l'attuale linea e la segue fino a Bologna. Il progetto in parola è completato dalla bretella tra Pian di Macina e Casalecchio di Reno, destinata ai treni merci che potranno immettersi sulla Porrettana e quindi proseguire verso la cintura di Bologna o direttamente verso Milano Nord, utilizzando il raddoppio Casalecchio-Borgo Panigale e alleggerendo il traffico nel capoluogo emiliano.

Nella seconda ipotesi, il tracciato è identico a quello precedente fino a Castiglione dei Pepoli. Qui piega lungo la valle del Setta fino a Vado dove s'interconnette con la linea attuale. Quindi con un percorso in galleria sotto il Monte Adone (il nuovo tunnel dovrebbe affiancare quello esistente) giunge a Pianoro e perviene a Bologna, procedendo a lato dell'attuale linea. La bretella di raccordo con la Porrettana verrebbe dislocata all'altezza delle stazioni di Vado e Sasso Marconi.

Nella terza ipotesi, sono previste due possibilità alternative per l'uscita dal Nodo di Firenze. In entrambe, il tracciato s'immette poi sulla direttrice della linea Faentina, abbandonandola presso Caldine. Attraversato il Mugnone, rasenta Borgo San Lorenzo e Firenzuola. Successivamente, con direzione San Benedetto di Querceto, raggiunge Pianoro dove si ricongiunge all'attuale arteria e ne segue il percorso fino a Bologna.

Per maggior chiarezza, precisiamo che il tratto di quadruplicamento dalla stazione di Pianoro al Nodo di Bologna è comune per tutte e tre le soluzioni. Ognuna delle quali presenta vantaggi ed inconvenienti e meriterebbe un lungo discorso a parte.

Al di là delle difficoltà insite nell'opera, si pongono incognite e problemi collaterali concernenti l'impatto ambientale, l'atteggiamento delle popolazioni residenti e le interferenze tra le strutture ferroviarie e quelle stradali.

Lo scavo delle gallerie e l'incerta natura dei terreni attraversati condizionano i tempi di esecuzione dei lavori. A titolo del tutto indicativo, assumendo un avanzamento annuo in galleria di 2600 metri con 220 giorni lavorativi annui, si può calcolare un periodo di circa quattro anni cui vanno aggiunti i tempi per la progettazione esecutiva, le gare di appalto, gli espropri e, infine, l'attrezzaggio della linea (armamento ed apparecchiature tecnologiche). Tirando la somma, si arriva ad una previsione di sei-sette anni, salvo imprevisti. I costi dell'opera completa (in mo-

BRUNO DI GIULIO / FOTOTECA FS

neta del 1986) sono stati calcolati in millecinquecento miliardi, con oscillazioni in più o in meno, a seconda che si adotti l'una o l'altra soluzione. È inutile specificare che, anche in questo caso, si tratta di valutazioni di larga massima.

Passiamo ora alla relazione Milano-Bologna.

Lo studio svolto dal Gruppo di lavoro Rizzotti ha ipotizzato un tracciato che tenga nel debito conto i punti critici rappresentati dai fiumi (in particolare il Po, il Taro, la Secchia, il Reno) e dalle interferenze con le autostrade, con la viabilità statale, ecc.

La nuova linea dovrebbe essere interconnessa con quella esistente in corrispondenza delle stazioni di Piacenza e di Modena, per consentire ai treni di passare dall'uno all'altro binario. Due punti d'interconnessione, per necessità tecniche, verrebbero collocati anche all'altezza di Fidenza e di Parma.

Ciò premesso, è stato seguito il criterio di affiancare il più possibile la nuova arteria all'Autostrada del Sole, discostandosene laddove l'affiancamento avrebbe provocato allungamenti di percorso, tortuosità, o gravose interferenze con insediamenti urbani ed industriali o altre strutture di trasporto.

In sostanza, il nuovo tracciato si distacca a Melegnano dalla vecchia linea e punta in direzione di Piacenza, a fianco dell'Autosole. Scavalca le strade statali n. 235 e 234 e la linea ferroviaria Pavia-Cremona. Nel tratto Piacenza-Parma, uscito dal territorio della provincia di Milano, si allontana dall'Autosole e, assunta una propria direttrice, scavalca in viadotto una fitta rete di infrastrutture stradali, nonché i binari della ferrovia Piacenza-Cremona e Fidenza-Cremona e il fiume Taro, nei pressi di Viarolo. Nel successivo segmento Parma-Modena, la nuova arteria, affiancando nuovamente l'Autosole, supera con due viadotti una strada statale, i binari della ferrovia Parma-Brescia e poi ancora due strade statali. Lasciato il territorio della Provincia di Parma, deve scavalcare, ancora una volta, strutture viarie e il corso del fiume Secchia. Allontanandosi definitivamente dall'Autosole, oltrepassa poi l'area urbana di Modena e si ricollega, vicino Castelfranco, con l'esistente strada ferrata lungo la quale prosegue in parziale affiancamento, superando il fiume Panaro. Con un itinerario in sotterranea, procede oltre l'Autostrada A 14 e la tangenziale di Bologna fino a ricongiungersi con la linea proveniente da Verona; attraversa il fiume Reno e, finalmente, s'inserisce nel Nodo di Bologna.

I lavori per il quadruplicamento della Milano-Bologna (184 chilometri) richiederanno un periodo di sei-sette anni, esclusi imprevisti.

Il costo presunto dell'opera è stato valutato in circa duemilatrecento miliardi (moneta 1986).

Panoramiche della Firenze-Bologna e della direttissima Roma-Firenze, uno degli assi fondamentali della rete. La creazione di un asse veloce fra Napoli e Milano è indispensabile anche per alleggerire i nodi intermedi di Roma, Firenze e Bologna

Dopo quanto detto, dobbiamo ora descrivere il «ramo» centromeridionale del futuro Asse, ossia il tratto Roma-Napoli. Ci rifacciamo, anche in questo caso, allo studio del Gruppo di lavoro Rizzotti.

Per uscire da Roma, senza gravare sul Nodo sovraccarico, il tracciato della nuova linea utilizza, fino alla stazione di Salone, la sede della Roma-Sulmona, opportunamente potenziata. Nei pressi della località La Rustica supera con un viadotto la predetta sede e corre in relativo parallelismo alla linea per Cassino, sovrapassando poi quest'ultima e la strada statale Casilina e venendo perciò a trovarsi, nella zona di Valmontone, tra queste due infrastrutture e l'Autostrada Roma-Napoli. Nei pressi di Colleferro, sovrapassa di nuovo la linea per Cassino, la statale Casilina e poi l'Autostrada Roma-Napoli, collocandosi quindi tra l'Autostrada e la linea per Cassino. Destreggiandosi tra strutture ferroviarie e stradali, insediamenti abitativi e le sfavorevoli condizioni orografiche, il tracciato procede a prezzo di numerosi scavalcamenti. Al chilometro 76 e 92 sono previste rispettivamente le interconnessioni Nord e Sud di Frosinone con la linea di Cassino. La nuova arteria, dopo altri due scavalcamenti dei binari di Cassino, in corrispondenza della zona di Ceprano, si allontana dall'Autostrada, a causa delle condizioni orografiche, e procede lungo una propria direttrice, passando ad Ovest di Ceccano. Successivamente torna a collocarsi a fianco dell'Autostrada. Altre due interconnessioni con la linea di Cassino sono previste rispettivamente ai chilometri 127 e 137. Poco oltre, il nuovo tracciato, per aggirare a Nord i rilievi di Monte Lungo, è costretto a sovrapassare la linea per Cassino, la Rocca d'Evandro-Venafro e la strada statale Casilina. Dopo un breve itinerario in galleria, corre in parallelo alla Casilina e alla strada ferrata di Cassino, sovrapassandole al chilometro 154 e affiancandosi, ancora una volta, all'Autostrada. Si succedono altri scavalcamenti, finché ai chilometri 183 e 191 troviamo rispettivamente le interconnessioni di Caserta Nord e Sud. Infine, il tracciato attraversa la Caserta-Napoli via Aversa e l'Autostrada A 2 per collegarsi con la linea a Monte del Vesuvio e con quella di penetrazione a Napoli.

Il tempo necessario per l'esecuzione del tratto Roma-Napoli è stato preventivato in sei anni, sempreché sia possibile stabilire precisi accordi con l'ANAS e le altre Amministrazioni interessate, in un clima di reciproca comprensione. Il costo è stato stimato dell'ordine di tremila miliardi, in moneta 1986.

Concludiamo e riepiloghiamo: 1) la realizzazione dell'Asse Milano-Napoli è prevista dal *Piano di ristrutturazione* che (vogliamo augurarci) divenga esecutivo al più presto e comunque entro il 1990; 2) le difficoltà per la costruzione della nuova via di comunicazione sono evidenti e abbiamo cercato di darne un'idea con questa esposizione forzatamente ripetitiva, arida e frantumata; 3) soltanto la progettazione esecutiva potrà dare la misura esatta degli impegni da assumere.

ANDREA MELLONI / FOTOTECA FS

SNOW TRAIN: VERSO IL PROFONDO NORD

Una città e un treno. Una città per metà statunitense e metà canadese, ma con una popolazione quasi tutta di origine italiana. Un treno, dell'Algoma Central Railway, che da più di un secolo fa rivivere una leggenda, attraversando territori all'estremo limite del mondo, con temperature che spesso scendono sotto i sessanta gradi. Un viaggio spettacolare e un po' temerario. Un'avventura non facile da dimenticare

Foto di PATRICE HALLEY / Ag. SPERANZA

Canada. Ontario. Snow Train, il Treno della Neve. Le immagini che presentiamo in queste pagine descrivono il percorso di un convoglio turistico dell'Algoma Central Railway Company, una compagnia nata alla fine del secolo scorso per iniziativa di Francis Hector Clergue. Oggi, anche se l'attività industriale della regione è rallentata, la linea dell'Algoma mantiene fede alla sua prima vocazione: il trasporto delle merci. Ma certamente è l'offerta turistica invernale, l'aspetto più caratteristico di questa ferrovia del profondo nord.

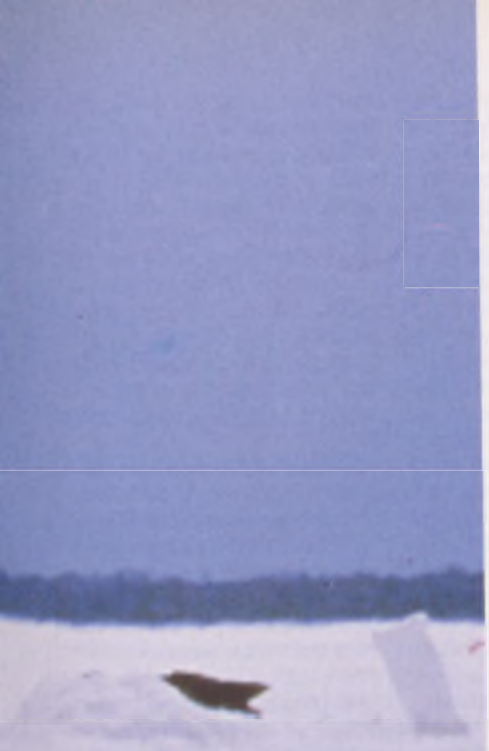
La partenza dello Snow Train avviene dalla Stazione Centrale dell'Algoma Railway, nella città di Sault Sainte Marie, dove la linea inizia. Sault Sainte Marie è una città sorta nel 1669 sul punto in cui i laghi Huron e Superiore si uniscono. Una città metà statunitense e metà canadese di 80.000 abitanti (di cui 30.000 di origine italiana).

Alla periferia di Sault Sainte Marie sorgono i capannoni della Algoma Central Railway Company, dove, tra lo stridore del lavoro d'officina nasce lo Snow Train. Un convoglio per il quale la sicurezza è fondamentale, più che per altri treni. Cosa ne sarebbe infatti dei passeggeri se ci fosse un guasto in una zona dove spesso la temperatura scende a -60°?

Si parte da Sault Sainte Marie in una gran confusione di oggetti: racchette da neve, scatole di provviste, utensili vari. La carrozza che ospita i pescatori è tutta camicie a scacchi rossi e neri, risate, scommesse su chi farà la pescata migliore. Poi, il viaggio. Alcune ore d'incanto tra paesaggi immacolati, territori vergini e stazioncine che sembrano apparizioni: Heyden è una «fermata a richiesta», Northland è una zona degna del suo nome, regno di alberi pietrificati dal gelo su cui scintilla incredibilmente la neve. Poi, Goulais Bridge e il Lago Superiore. Un mare d'acqua dolce di 84.251 kmq di supeficie. Scarchmont e finalmente arriva il momento di entrare nella gola del Canyon Agawa. Dopo viene Eton, il punto in cui avviene l'incontro con il treno che discende da Hearst, che è al centro di una zona dove gli unici legami con il resto del mondo sono solo i fili del telefono e i binari.

Se da lontano si intravvede nel cielo una nuvolaglia grigia e bianca, vuol dire che sta per arrivare una tempesta di neve. Sarà solo un'emozione in più. Che non sarà facile dimenticare.

Alcuni ferrovieri in servizio sullo Snow Train. A sinistra, un orso e un treno: inedito scenario anche per il Canada. Tanto che è diventato il simbolo dell'Algoma Central Railway. L'arditezza del tracciato rende necessaria un'assoluta attenzione al problema della sicurezza: le locomotive vengono revisionate ad ogni mille chilometri e l'intero treno viene rimesso a nuovo ogni 800.000 km. Il risultato è che dal 1899 sulla ferrovia non si sono mai verificati gravi incidenti



Altre suggestive immagini dello Snow Train e dei suoi clienti. Il treno della neve nacque in Canada per iniziativa di Francis Hector Clergue e prese il nome dalle gole del Canyon Algoma. A frequentare il treno, durante il week-end, sono soprattutto appassionati di pesca che passano ore e ore accanto a grandi buchi praticati nelle superfici ghiacciate di fiumi e laghi. In attesa di trote gigantesche. Pescatori, ma anche intere famiglie americane e canadesi, che utilizzano questa ferrovia per allontanarsi il più possibile dallo stress delle metropoli e raggiungere le loro piccole case isolate in una natura ancora incontaminata. Nei mesi invernali, la ferrovia registra una media di più di 1.000 passeggeri a settimana.

ALGOMA · CENTRAL · RAILWAY

RIVERSIBILITÀ IN FAVORE DEL CONIUGE

PRESUPPOSTI E MODALITÀ PER IL CONFERIMENTO DELLE PENSIONI VEDOVILI. I QUESITI DEI LETTORI

di G.B. PELLEGRINI

Le lettere pervenute da alcuni amici (*Ennio Bernati* da Palata Pepoli, *Giacchino Camardella* da Napoli, *Paolo Mazza* da Voghera e *Maria Orlandi* da Pozzolo Formigaro) mi hanno indotto a trattare l'argomento in oggetto.

È noto che il primo soggetto chiamato a beneficiare del trattamento pensionistico in caso di decesso del ferroviere in attività od in quiescenza è il coniuge superstite. Precisamente la vedova se il ferroviere era il marito, il vedovo nel caso contrario (art. 81 T.U. n. 1092 del 1973 e art. 11 della legge n. 903 del 1977).

Presupposto dunque per la concessione della pensione è lo stato vedovile, il quale ha inizio con la morte accertata di uno dei due coniugi e dura fino a quando il coniuge superstite non passi a nuove nozze. Naturalmente, per essere considerato quale soggetto di diritto a pensione, il coniuge superstite deve aver contratto con il dipendente o pensionato un matrimonio valido agli effetti civili. Tale è il matrimonio che sia stato trascritto negli atti dello stato civile. Consegue che non dà diritto a pensione di riversibilità il matrimonio religioso non trascritto.

Ai fini del conferimento della pensione di riversibilità al coniuge supertite occorre considerare la data in cui il matrimonio è stato contratto, in relazione alla posizione (attività o quiescenza) del coniuge ferroviere e, cioè, se il matrimonio, come si suol dire, sia o meno tempestivo ai fini di cui si discute.

Ora, se il matrimonio è stato contratto prima della cessazione dal servizio, non sorgono problemi per il conferimento del detto trattamento in favore del coniuge sopravvissuto.

Del pari, se il matrimonio è avvenuto durante la quiescenza del ferroviere, al coniuge superstite spetta in ogni caso la pensione quando il matrimonio sia stato contratto prima che il pensionato abbia compiuto il 65° anno di età ovvero se dal matrimonio con un pensionato di qualsiasi età sia nata prole, anche se postuma, o se in occasione del matrimonio siano stati legittimati uno o più figli naturali.

Da ultimo, nel caso in cui il matrimonio sia stato contratto con un pensionato dopo il compimento del suo 65° anno di età e, nel contempo, non si sia verificata l'ipotesi della nascita o della legittimazione di prole, per la concessione della pensione di riversibilità il T.U. del 1973 richiede la sussistenza di due condizioni: 1) il matrimonio deve essere durato almeno due anni; 2) la differenza di età fra i coniugi non deve essere maggiore di 25 anni.

È proprio sul secondo punto che la Corte costituzionale è intervenuta con la propria sentenza n. 587 del 31 maggio 1988, con la quale ha dichiarto l'illegittimità dell'art. 81 — terzo comma — del citato T.U. del 1973, nella parte in cui tale norma prevede che la differenza di età non debba superare i 25 anni.

Oggi, quindi, per i casi da ultimo ipotizzati, dopo questa sentenza costituzionale, in ordine alle pensioni di riversibilità nel settore pubblico, rimane come punto di riferimento l'unica condizione che vuole che il matrimonio sia durato almeno due anni.

Di recente, il Ministero del tesoro — Ragioneria generale dello Stato — con apposita circolare ha fissato i nuovi criteri applicativi. Viene precisato che dalla dichiarata illegittimità della predetta norma deriva per il coniuge superstite del pensionato rientrante nei casi di specie il diritto al trattamento di riversibilità fin dall'entrata in vigore della disposizione ritenuta incostituzionale (1 giugno 1974). La sentenza ha anche efficacia retroattiva per tutti i coniugi superstiti dei suindicati pensionati deceduti anteriormente all'8 giugno 1988 (data di pubblicazione sulla G.U. della sentenza in discorso) che si vengano a trovare in una delle seguenti condizioni:

1) chiedano per la prima volta il trattamento pensionistico;

2) chiedano il riesame del provvedimento con cui l'Amministrazione ha loro negato il beneficio e contro il quale abbiano proposto un ricorso alla Corte dei conti tuttora pendente;

3) chiedano il riesame del provvedimento negativo, al quale a suo tempo prestarono acquiescenza.

Si è giunti a tali conclusioni nella considerazione che le sentenze costituzionali, oltre ad operare nell'ambito del rapporto processuale, si applicano altresì a tutti i casi consimili, con la sola eccezione di quelli divenuti incotrovertibili in maniera assoluta (cosiddetti definiti) a seguito di sentenza passata in giudicato ovvero per il maturarsi dei termini di prescrizione o decadenza, circostanze queste ultime che nella materia pensionistica sottoposta alla giurisdizione della Corte dei conti non può mai verificarsi, stante la mancanza di ogni termine di prescrizione e di impugnativa.

Va ancora detto che per ottenere il beneficio il coniuge superstite interessato deve presentare domanda alla Direzione provinciale del tesoro competente, con l'avvertenza che se l'istanza sarà presentata oltre due anni dal giorno successivo alla pubblicazione della sentenza n. 587 sulla G.U. n. 23 dell'8 giugno 1988 e cioè dopo il 9 giugno 1990, il pagamento della pensione avrà luogo con effetto dal primo giorno del mese successivo a quello della domanda anzichè dal giorno successivo a quello del decesso del dante causa, sempre che esso sia avvenuto dopo l'1 giugno 1974, che rappresenta la data limite invalicabile da cui può decorrere il trattamento di riversibilità.

Ovviamente, la concessione della pensione al coniuge superstite comporta la rideterminazione della quota di pensione spettante ad eventuali orfani maggiorenni inabili precedentemente ammessi al beneficio di quiescenza, mentre le pensioni che fossero già state attribuite ad altri superstiti, quali genitori o fratelli, vanno revocate in forza del principio di esclusione, che impediscono a questi ultimi soggetti di usufruire del trattamento di riversibilità in presenza del coniuge. Tale revoca decorrerà dalla data di insorgenza del diritto a pensione da parte del coniuge superstite, tuttavia, sempre nei riguardi dei superstiti non aventi più titolo a pensione, il recupero delle rate corrisposte verrà disposto a datare dal 9 giugno 1988, data di inefficacia della norma dichiarata incostituzionale, mentre s'intendono legittimamente fruite e, quindi, irripetibili quelle dagli stessi percepite fino a quella data.

Nell'occasione va ricordato che il principio di parità fra i coniugi nella materia pensionistica è stato introdotto dall'art. 11 della legge n. 903 del 1977 a partire dal 18 dicembre 1977. Successivamente, la Corte costituzionale con sentenza n. 6 del 1980 ha dichiarato l'illegittimità del citato art. 11, nella parte in cui non dava effetto retroattivo alla nuova disposizione, e con sentenza n. 214 del 1984 ha dichiarato l'illegittimità dell'art. 81 — sesto comma — del T.U., n. 1092 del 1973, nella parte in cui per il conferimento della pensione di riversibilità in favore del vedovo richiedeva l'esistenza della inabilità a proficuo lavoro e la convivenza a carico della moglie al momento del decesso. Consegue che ormai la pensione di riversibilità spetta comunque al marito superstite, quale che sia la data del decesso della moglie pensionata. Anche per la pratica applicazione di tali sentenze costituzionali si deve fare ricorso ai criteri sopra esposti in ordine alla sentenza n. 587 del 1988, ma, ovviamente, con riferimento alle decorrenze che scaturiscono dalla norma innovativa e dalle sentenze medesime.

Mi accorgo che il tema intrapreso è abbastanza ampio; è bene, quindi, che esso venga trattato a più riprese, in modo da dare spazio anche ad altre questioni parimenti sollecitate.

All'ultimo momento è stato comunicato alla stampa che la Corte costituzionale con recentissima sentenza ha annullato la norma che prescrive la residua condizione della durata biennale del matrimonio. Nel riprendere l'argomento della pensione di riversibilità, mi propongo di iniziare proprio da questa novità.

E QUI RISPONDO A....

Innanzitutto mi preme confermare agli amici *Primo Abati* da Cesena, *G. Battista Berti* da Rovereto, *Angelo Grispo* da Palermo, *Cesareo Marchioli* da Chieti e *Mario Zavoli* da Rimini che il loro trattamento di quiescenza è stato rideterminato in applicazione della legge n. 942 del 1986 relativa all'anzianità pregressa. Al momento di leggere queste note, gli interessati dovrebbero già avere ottenuto l'aggiornamento della rata mensile dell'assegno unitamente agli arretrati maturati da parte dei Centri meccanografici del tesoro; diversamente sono sul punto di ottenerli.

La notizia che segue è diretta al Macchinista *Giancarlo Mannucci* da Livorno, ma essa ha una valenza d'ordine generale. Si tratta del riconoscimento di un periodo di servizio non di ruolo reso alle dirette dipendenze delle FS che, benché sprovvisto d'iscrizione all'assicurazione generale obbligatoria gestita dall'INPS, il dipendente assumeva dovesse essere computato gratuitamente ai sensi dell'art. 11 del T.U. n. 1092 del 1973, in analogia a quanto previsto dall'art. 25 della legge n. 42 del 1979 per il riconoscimento delle prestazioni rese in qualità di ottimista prive di copertura assicurativa. L'Ufficio competente dell'Ente ha in sostanza accolto la richiesta del dipendente, esprimendo l'avviso che nella fattispecie segnalata può essere applicata la consolidata giurisprudenza della Corte dei conti, che considera ormai *ius receptum* la valutabilità senza onere per gli interessati dei periodi di servizio non di ruolo, per i quali, pur sussistendo da parte dello Stato o dell'Ente pubblico l'obbligo assicurativo, di fatto non sia stato adempiuto all'obbligo medesimo. L'unico aggravio da porsi a carico degli interessati è quello di assoggettarli alla quota parte dei contributi INPS che a suo tempo avrebbero dovuto versare relativamente al periodo pre-ruolo da valutarsi. Poiché tale addebito corrisponde ad un importo di modestissima entità, dovendosi tener conto delle retribuzioni usufruite durante il predetto periodo spesso risalente a notevole distanza di tempo, può dirsi che la valutazione avviene pressochè a titolo gratuito. Da ultimo aggiungo che il Dipartimento Organizzazione ha invitato le Unità periferiche preposte alla liquidazione del trattamento di quiescenza ad uniformarsi al surriportato principio ermeneutico.

Faccio presente al Capo tecnico sup. *Nicolino Cortazzo* da Salerno che la risoluzione del suo rapporto di lavoro avverrà al compimento del 62° anno di età. Tuttavia, ove alla data di detto compimento e cioè al 22 luglio 1992 non sia stata maturata altresì l'anzianità massima utile per la pensione pari ad a. 36 m. 6 e g. 1 (circostanza che nel caso di specie sembra verificarsi stante che l'assunzione all'impiego è avvenuta il 7 dicembre 1959), l'interessato ha facoltà di avvalersi della disposizione contenuta nell'art. 6 della legge 26 febbraio 1982, n. 54. Tale norma consente di essere mantenuti in attività oltre la data prevista per il collocamento a riposo d'ufficio, al precipuo scopo di maturare il servizio utile necessario a conseguire la pensione nella misura massima o, nella impossibilità di raggiungere questo obiettivo, di incrementare il servizio utile al fine di ottenere un migliore trattamento pensionistico; in ogni caso l'attività di lavoro non può essere procrastinata oltre il compimento del 65° anno. La domanda di mantenimento in servizio — da redigersi in carta semplice e da presentarsi all'Unità di appartenenza almeno sei mesi prima della data da cui la cessazione del servizio dovrebbe avvenire in base alle norme contrattuali — va accompagnata da una dichiarazione sostitutiva di atto notorio, da rilasciarsi ai sensi dell'art.4 della legge n. 15 del 1968, attestante che il richiedente non ha ottenuto, né chiesto e che non richiederà altra pensione a carico dell'INPS o di altri Fondi previdenziali.

Mi rallegro con il Segretario sup. di 1 cl. *Carlo Padovan* da Trieste per l'esito positivo con cui si è conclusa la sua vicenda relativa alla valutazione ai fini di pensione dell'attività resa alle dipendenze dell'INAPLI dal 9 luglio 1953 al 30 giugno 1954 in qualità di allievo elettricista. Per la favorevole conclusione è stato determinante il recente parere espresso dal Ministero del tesoro, che ha ritenuto l'Ente suddetto rientrante nella previsione dell'art. 12 del T.U. del 1973, che permette il computo gratuito nella pensione pubblica del servizio di ruolo o pre-ruolo prestato presso gli enti elencati nell'articolo succitato, alla condizione che l'ente o l'istituto presso il quale il dipendente è stato iscritto durante l'attività (nelle fattispecie l'INPS) versi al Fondo pensioni che si assume l'onere del trattamento di quiescenza (nel caso il Fondo pensioni FS) i contributi riscossi relativi al periodo da computare, compresi quelli a carico del dipendente, il quale, perciò, non è più tenuto a corrispondere alcuna quota di riscatto.

Mi riferisco al carteggio trasmesso dal sig. *Domenico Taveriti* da Palmi riguardante la tassazione dell'indennità di buonuscita. Per intanto, quando egli leggerà queste note dovrebbe aver ricevuto dall'OPAFS l'assegno relativo al conguaglio della buonuscita dovutogli a seguito della definitiva posizione stipendiale attribuita in forza dei punti 3 e 4 del titolo 4° dei protocolli d'intesa ratificati con deliberazione consiliare del 19 marzo 1986. Infatti, la predetta riliquidazione dell'indennità di buonuscita è stata approvata dal Comitato esecutivo dell'OPAFS in data 12 marzo u.s. e poi hanno avuto luogo le successive fasi inerenti al pagamento della differenza tramite la BNC. È proprio in tale sede che vengono considerate le nuove norme introdotte per i ferrovieri dalla legge n. 154 del 1989 (estensione del beneficio accordato dalla sentenza costituzionale n. 178 del 1986). Ovviamente, a seguito di tale riliquidazione, oltre a non essere praticata alcuna ritenuta erariale sul conguaglio da corrispondersi, di solito residua una eccedenza a credito dell'interessato, che verrà evidenziata sul relativo mod. 102 rilasciato dall'OPAFS in modo da farla valere mediante la presentazione della dichiarazione dei redditi (mod. 740) dell'anno in cui il conguaglio stesso è stato percepito.

Comunico al sig. *Antonio Gattellaro* da Caserta che la sua posizione pensionistica è stata regolarizzata con la valutazione del periodo di servizio reso alle dipendenze di imprese esercenti appalti di fornitura di mano d'opera alla soppressa Azienda FS pari ad a.5 e m.9. Il computo di detto periodo ha comportato l'aumento dell'anzianità utile complessiva da 29 a 35 anni. A questo punto, per il materiale percepimento della nuova quota mensile di pensione e degli arretrati maturati, all'interessato non rimane che sollecitare la locale Direzione provinciale del tesoro, alla quale il competente Ufficio dell'Ente FS ha trasmesso il relativo ruolo di pagamento in allegato al mod. R. 51 del 6 febbraio c.a..

Tranquillizzo il sig. *Placido Sarra* da Cerignola, nel senso che, per aver presentato entro il 29 luglio 1989 l'istanza di riliquidazione del trattamento tributario afferente alla propria liquidazione dell'indennità di buonuscita sull'apposito modulo predisposto dal Ministero delle finanze, deve intendersi superato ogni ostacolo rispetto alla pregressa sua vicenda contenziosa presso le Commissioni tributarie. Ormai, quindi, deve solo pazientemente attendere che l'Amministrazione finanziaria ricalcoli il nuovo onere tributario derivante dal combinato disposto della legge n. 482 del 1985 e della sentenza costituzionale n. 178 del 1986 e gli restituisca quanto in più trattenuto dal sostituto d'imposta (OPAFS) nel 1980 al momento di corrispondergli l'indennità di buonuscita.

Anche il sig. *Giovanni Corio* da Milano, essendo stato collocato a riposo il 24 dicembre 1985, rientra nel beneficio concesso dalla sentenza costituzionale n. 178 del 1986 a termini della legge n. 154 del 1989. Il rimborso della maggiore tassazione a suo tempo trattenuta avverrà d'ufficio, e quindi senza alcun adempimento da parte dell'interessato, a cura dell'Amministrazione finanziaria in sede di esame della dichiarazione dei redditi (mod 740), nella quale è stata indicata l'indennità di buonuscita già percepita ed allegato il relativo mod. 102. Quest'ultimo adempimento, infatti, costituisce per tutti gli interessati a questo tipo di operazione la condizione indispensabile per poter ottenere la restituzione dell'imposta erariale pagata in più rispetto al dovuto, dato che è soltanto sulla base della dichiarazione dei redditi e della documentazione ivi allegata che agisce, appunto, la già citata Amministrazione finanziaria.

La mitica Petra, l'antica capitale nabatea miracolosamente scavata nella roccia rosa del deserto giordano, un sogno che si rinnova da millenni

GIORDANIA: SULLA STRADA DEI RE

ma che riesce ancora a produrre incanti e sgomenti. Per secoli nascosta alla curiosità degli occidentali, oggi pericolosamente aggredita dall'invadenza dei turisti. Ci si arriva percorrendo la millenaria "Strada dei Re". In pullmann, in land rover, in cammello. Ma chi vuole può usare anche il treno

di ALESSANDRA PASSANTI

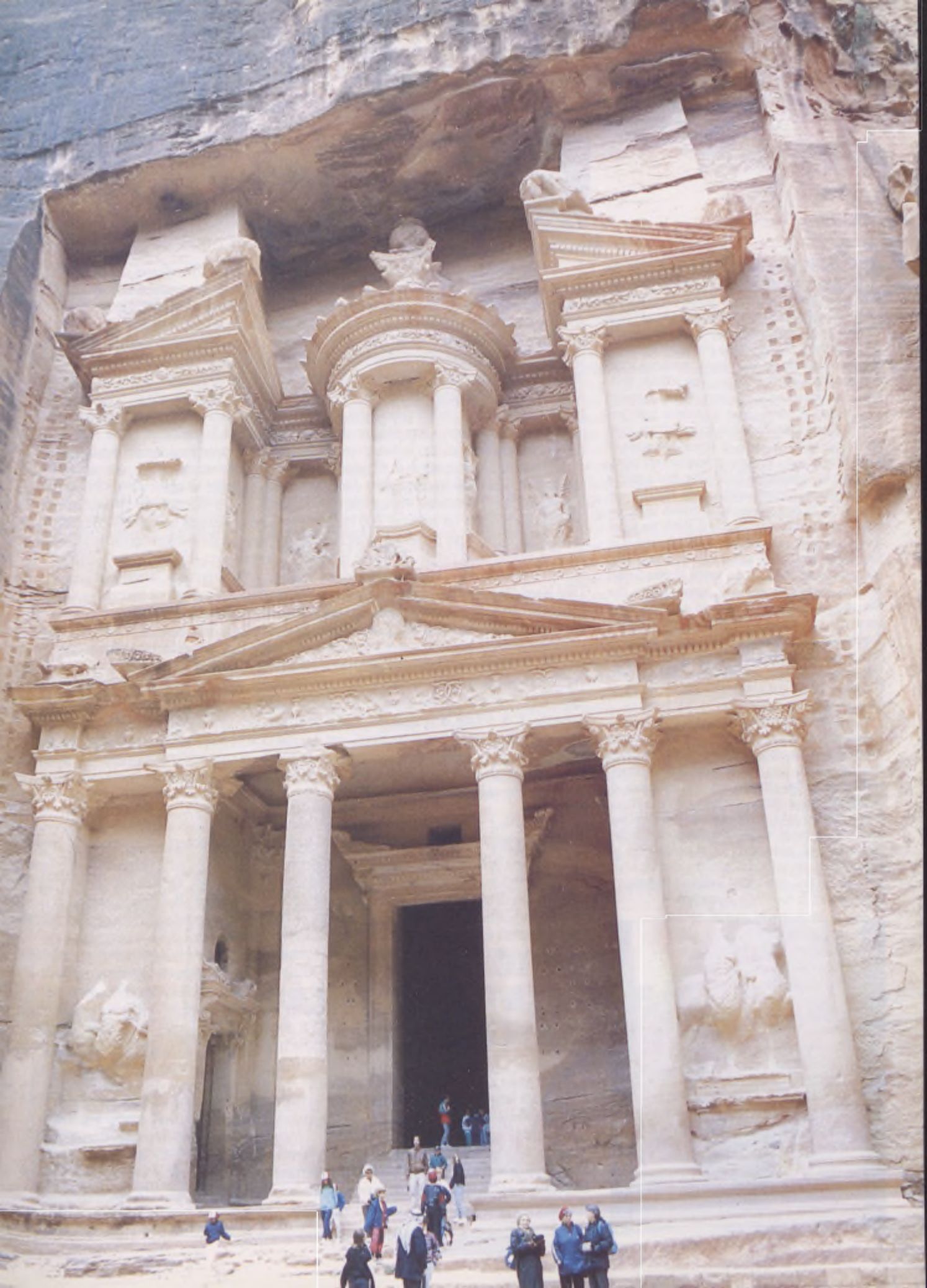
La città scavata nelle rocce rosa, la mitica Petra è il gioiello della Giordania, ma per gustarne il fascino e comprendere le ragioni dei popoli che l'abitarono e dei beduini che la tennero nascosta per secoli alla curiosità degli occidentali, bisogna arrivarci dalla millenaria «Strada dei Re», una delle più spettacolose e storicamente interessanti strade del mondo. Dalla capitale Amman alla solare Aqaba sul Mar Rosso, la Strada dei Re si percorre in pullmann o in land rover (anche in cammello per chi ha più resistenza e meno fretta), in quanto l'unica strada ferrata esistente si limita al trasporto delle merci (fosfati, prodotti agricoli ed altre materie prime) anche se è ancora possibile trovarvi qualche coraggioso passeggero, rassegnato a rinunciare a qualsiasi tipo di comfort. Non che non sia mai esistita una linea ferroviaria per i viaggiatori, ma ci pensarono Lawrence d'Arabia e Sherif Hussein, bisnonno dell'attuale re, a distruggerla in più parti e ripetutamente per bloccare i rifornimenti ai tempi della prima guerra mondiale, durante la rivolta araba contro i turchi. Ma anche adesso, nonostante trasporti fosfati, questo binario conserva nel deserto il fascino dei collegamenti internazionali: ci è stato infatti raccontato che con l'Orient Express si va da Istanbul a Damasco, in Siria, dove appunto prendendo il ben più umile trenino della Hejaz Rail-Way si arriva ad Amman e quindi, sempre su binario unico e a scartamento ridotto, si attraversa il deserto fino al Mar Rosso. Ai tempi di Lawrence il treno veniva usato addirittura dai pellegrini musulmani che da Damasco si recavano a La Mecca.

Nella Giordania moderna i trasporti veloci sono affidati esclusivamente alle autostrade o alle linee aeree. Peccato, perché il trenino Amman-Aqaba nulla toglie alla bellezza incontaminata del deserto e inoltre sosta proprio nei luoghi più significativi di quella «Strada dei Re», rotta internazionale di commercio e di traffico che già cinquemila anni fa veniva menzionata nella Bibbia come la strada percorsa dai quattro re del nord della Giordania per combattere i cinque re che governavano la parte meridionale del Paese. Ed infatti i villaggi e le pietre miliari che costellano il suo percorso sono un continuo riferimento a luoghi biblici e storici.

Lasciando l'antica Amman (nella Bibbia citata con il nome di Rabbat Ammon perché capitale degli ammoniti nel 1200 a.c.), la strada dei Re porta attraverso il Wadi Mujib a Madaba dove una chiesa ortodossa dedicata a S. Giorgio ospita un famoso mosaico del VI secolo che raffigura la mappa della Palestina; ma Madaba è famosa anche per splendidi mosaici di epoche precedenti trovati sotto le fondamenta di parecchie case. A solo dieci chilometri a nord-ovest di Madaba c'è poi il Monte Nebo che deve la sua fama al ricordo della morte di Mosè descritta nel libro del Deuteronomio: «il Signore gli mostrò tutto il paese, promettendolo alla sua discendenza ma non a lui perché aveva dubitato». Ed è proprio da Siyagha, una delle cime del Monte Nebo, che nei giorni particolarmente sereni si può distinguere il Mar Morto e al di là di esso, nella vicina Israele, Gerico, il cono della fortezza di Erode, Betlem, le torri e le case di Gerusalemme fino al Monte degli Ulivi ed altri luoghi biblici. Proseguendo lungo località famose e luoghi in cui si svolsero battaglie bibliche, tra resti romani, arabi, bizantini, piccoli villaggi, greggi e tende di beduini, si giunge a Kerak e Shobak, due fortezze costruite nel XII secolo d.c. dai crociati. Sono le due fortezze più importanti in Giordania, ma tra il Mar Morto e la Strada dei Re ve ne erano molte altre a circa un giorno di viaggio le une dalle altre. Questa vicinanza permetteva una protezione reciproca rafforzata dal fatto che durante la notte, tramite segnali con il fuoco, venivano trasmessi messaggi da un castello all'altro per far giungere notizie della situazione esistente sul Mar Morto ai cavalieri di Gerusalemme. Ma parlare dei crociati ci porterebbe troppo lontano e ciò conferma quanto vari e interessanti siano

Nella foto piccola, sopra il titolo, "Qasz al Azraq", la splendida fortezza eretta dai crociati, in cui si fermò per curarsi il leggendario colonnello Lawrence d'Arabia
La "strada dei Re" è costellata di luoghi biblici e storici

La facciata de "Il Tesoro", il tempio più famoso di Petra, interamente ricavato nella pietra. Luogo di grande suggestione, è raggiungibile attraverso una fessura tra le montagne lunga più di un chilometro



Nella foto in basso, ancora una tipica facciata di Petra. Per secoli rimaste nascoste, le antiche rovine furono scoperte nel 1812 dall'archeologo svizzero Burckhardt

Osservatorio

SULLA STRADA SEI RE

stati gli avvenimenti, i popoli, gli intrighi che hanno coinvolto la Strada dei Re. Così, piacevolmente prigionieri di una ideale macchina del tempo che attraverso il racconto degli storici e degli archeologi ci ha fatto rivivere tutte le epoche, ci avviciniamo alla mitica Petra che sappiamo nascosta da una catena montuosa impenetrabile. Petra infatti è raggiungibile soltanto attraverso una fessura tra le montagne (il siq) lunga un chilometro. Ciò spiega come, nonostante fosse una città di grande splendore già in epoca romana, poté pian piano uscire di scena in epoca post-araba in concomitanza con i mutamenti avvenuti nei principali percorsi commerciali dell'oriente, fino a sparire completamente protetta anche dalla vigilanza dei beduini che in essa speravano di trovare tesori nascosti. Ecco allora il vero fascino di Petra: per secoli rimase abbandonata e nascosta fino a che non la riscoprì John Burckhardt, archeologo svizzero famoso anche per il ritrovamento dei templi di Abu Simbel in Egitto. Burckhardt, nel 1812, avendo sentito dire che esisteva un luogo strano con rovine antiche, pensò che si potesse trattare di Petra per cui si finse musulmano per potersi recare presso la tomba di Aronne sul Monte Hor. Fu così che lungo la strada vide Petra e ne rimase talmente abbagliato da sentirsi male — come egli stesso racconta — anche se continuò a fingere indifferenza.

Petra però la si deve vedere, non la si può descrivere. Duemila anni fa i Nabatei, una tribù semitica del nord d'Arabia, scavarono una città nella roccia color rosa-rosso: case, tombe, templi hanno conservato le loro facciate creando una visione surreale, di disgregazione e di trionfo, di abbandono e di vivacità (è la città più naturalmente colorata che abbia mai visto) che sgomenta. Vederla significa portarsela dietro: ancor oggi, pensando a Petra e chiudendo gli occhi, vedo nastri colorati di sabbia e roccia e se mi soffermo un po', dalle linee indistinte rinascono i templi magici. E ricomincia l'avventura.

Le Ferrovie francesi investiranno nei prossimi cinque anni 100 miliardi di franchi (circa 22.000 miliardi di lire, il 55% in più rispetto al quinquennio precedente), di cui quasi la metà per l'alta velocità. È quanto prevede il contratto di piano 1990/94, firmato il 14 marzo a Parigi tra Stato e SNCF, che segna altresì, in un quadro di responsabilità e impegni reciproci rigorosamente definiti, l'avvento della piena autonomia gestionale ed economica per l'azienda ferroviaria. Per consentire ciò, lo Stato assume a proprio carico 38 miliardi di franchi di debiti pregressi, che verranno trasferiti su un fondo speciale di ammortamento. «Non saremo più assistiti dallo Stato, la situazione è ormai sana: invece di prendere in prestito per ripianare deficit precedenti, lo faremo unicamente per finanziare investimenti produttivi», ha dichiarato il presidente della SNCF, Jacques Fournier, secondo il quale la nuova convenzione nel suo insieme «va nel senso di una chiarificazione dei nostri rapporti con lo Stato». Le prospettive di sviluppo per il quinquennio venturo sono rese possibili dal risanamento del bilancio conseguito durante il primo contratto di piano (1985-89): tra il 1985 e il 1988 il disavanzo è sceso da 4,37 miliardi di FF a 971 milioni, e l'anno scorso si è registrato addirittura un attivo di 200 milioni. Per quanto riguarda la strategia complessiva, l'attenzione è rivolta in primo luogo all'alta velocità, che ha dimostrato buona redditività e riceverà investimenti per 45,5 miliardi di franchi (contro i circa 43 per la rete ordinaria, mentre il resto andrà alla regione parigina). Entro il 1994 si prevede la realizzazione del TGV Nord (fino al tunnel sotto la Manica e a Bruxelles, con proiezione successiva verso Olanda e Germania); il prolungamento del TGV Sud-Est fino a Valenza; il raccordo intorno alla capitale fra le tre linee AV (Sud-Est, Atlantique e Nord), che permetterà di percorrerle da un'estremità a qualsiasi altra senza cambiare treno. Per fornire supporto tecnico a tali progetti, la SNCF, insieme con l'industria e i ministeri interessati, sta lavorando a modelli di TGV policorrente, capaci di funzionare con i sistemi di alimentazione di più Paesi europei, come pure a versioni a due piani e con carrozze letto. A più lungo termine (20-30 anni), l'obiettivo è di dotare la Francia di 12 assi principali AV o assimilati. Altro settore portante, che verrà rafforzato, il trasporto merci, per il quale ci si concentrerà sui treni completi e sull'intermodalità; mentre sul piano tariffario la SNCF, pur dovendo restare mediamente in linea con l'inflazione, avrà libertà di modulazione dei prezzi, per favorire lo sfruttamento ottimale della capacità.

Tempi duri in Giappone per i pendolari. Sulla linea circolare Yamanote — che collega le principali stazioni ferroviarie e della metropolitana di Tokyo, ed è utilizzata ogni giorno da cinque milioni di persone — sono stati aboliti i posti a sedere nelle ore di punta. I nuovi vagoni sono dotati di sedili rialzabili che, nei periodi di maggior affollamento, vengono bloccati in posizione verticale, per consentire di stiparvi più viaggiatori (392 anziché 360). A Osaka, invece, è entrata in funzione una ferrovia sotterranea, di 5,2 km, alimentata con sistema di magneti superconduttori. I treni, equipaggiati con motori elettrici lineari, avanzano per l'azione di un campo magnetico su una rotaia centrale. Sempre in Giappone, grande successo ha riscosso la mostra «Creativitalia», ospitata nei locali della più antica stazione ferroviaria di Tokyo, ora in disuso. Inaugurata il 7 aprile, la rassegna — che ha esposto circa 1.500 oggetti ideati da 200 architetti e stilisti e offerti da 250 imprese — ha inteso fornire un panorama rappresentativo del «design», della moda e della cultura italiana.

Un'altra iniziativa italiana ha interessato la Romania, teatro negli ultimi mesi, al pari degli altri Paesi dell'Europa orientale, di cambiamenti rivoluzionari. Il 14 marzo è giunto a Bucarest il «treno della cultura e della pace», organizzato dalla presidenza del Consiglio per aiutare a soddisfare concretamente i fabbisogni emergenti in campo informativo e culturale. Sono stati donati libri, materiale didattico, strumentazioni per giornali e case editrici, attrezzature per la stampa, come pure aiuti medico-sanitari e alimentari dell'associazione «Insieme per la pace».

(a cura di Guido Di Giammatteo)

I TRASPORTI HANNO UN TALLONE DI GOMMA

IL RECENTE SCIOPERO DEI TIR HA SUSCITATO DEPLORAZIONI E SCONCERTO. E ANCHE ALLARME. CI SI È ACCORTI CHE IN ITALIA C'È UNO SQUILIBRIO. E CHE È TEMPO DI CORRERE AI RIPARI

di CLAUDIO TANARI

Chi di gomma ferisce, di gomma perisce, ha scritto un commentatore di fronte al coro di deplorazione e sconcerto suscitato dallo sciopero dei Tir che ha tenuto il Paese in ginocchio per una settimana, nel mese di marzo. La battuta, seppure amaramente rassegnata, appare largamente condivisibile; sulla stampa e in TV, uomini di governo, sindacalisti, insigni economisti, anchor men e opinionisti hanno sfondato una porta aperta da tempo: insomma, che il nostro sistema dei trasporti fosse fortemente sbilanciato a favore della strada era noto a tutti, eppure...

Ma diamo un'occhiata più da vicino alle reazioni degli organi d'informazione.

I. Adorisio e V. Parlato, sul Manifesto del 18.3, affermano che lo sciopero degli autotrasportatori «ha rivelato il tallone di gomma di questa moderna Italia. (...) Con un po' di attenzione questo blocco dei Tir può essere addirittura un apologo, un'illuminazione». Ma quali sono le più macroscopiche anomalie del sistema dei trasporti italiano? Una non facile conformazione geografica, certo, la concentrazione della produzione di merci, la questione Nord-Sud; ma, principalmente, «L'estrema prevalenza del trasporto su gomma rispetto a quello su rotaia». Eppure fino alla metà degli anni Cinquanta il 70 per cento delle merci viaggiava su rotaia e poco meno del 30 per cento su strada: «Come si è arrivati in Italia — Si domandano Adorisio e Parlato — all'attuale squilibrio?» (ricordiamo che oggi l'85 per cento delle merci viaggia su gomma...). La risposta è nel famoso «miracolo» economico avvenuto durante il decennio Sessanta sotto le bandiere della motorizzazione e dell'autostrada, quando il traffico merci ferroviario perde precipitosamente ingenti quote di mercato. «Per le ferrovie non si è fatto assolutamente nulla. (...) Il problema, che nei manuali di economia si definisce «assortimento del rischio», in Italia lo abbiamo risolto con una puntata secca sul trasporto su gomma. Una scelta di massimizzazione del rischio». Di fronte all'emergenza, V. Cattani, sul Giorno del 15.3, aveva addirittura evocato «il fantasma dei camionisti cileni, quelli che causarono la fine di Allende e la fortuna di Pinochet», ragionando poi, meno emotivamente, sul «nodo della questione, che è quello del rapporto fra strada e ferrovia (...). In attesa del miracolo ferroviario, cioè di qualcuno che cominci a posare i binari».

Una prospettiva non miracolistica ma fortemente polemica ci sembra quella scelta da S. Valitutti (Stampa 16.3) che esordisce con una riflessione a proposito del «grandissimo potere di condizionamento sulla vita di tutti che ha raggiunto il trasporto merci in una società industrializzata come quella italiana»; ciò imporrebbe, secondo Valitutti, di «variare il più possibile i mezzi tecnici con cui i trasporti si effettuano, onde impedire che per il loro uso si formino monopoli». Di fronte alle eloquenti cifre che testimoniano la scelta praticamente monomodale compiuta negli ultimi decenni in Italia, Valitutti conclude che «la formazione di questa crescita di tipo monopolistico è stata favorita, o quantomeno non osteggiata, dalle autorità che hanno la vigilanza e il controllo su un così delicato settore». Rincara V. Cerami (Messaggero 16.3): «In Europa solo l'Italia ha affidato l'ottanta per cento del suo trasporto merci alla gomma, penalizzando in misura così improvvida la rotaia».

M. Paissan (Manifesto 16.3) teme che gli alti lai sulla stampa e nelle dichiarazioni ufficiali si traducano in «un'effimera flagellazione»: «Passerà, passerà presto. Appena rientrata l'emergenza d'ordine pubblico, appena la produzione potrà ovunque riprendere, appena il carburante rimetterà in circolo l'intero parco veicoli, più nessuno insisterà sulla follia del nostro sistema di trasporti». Secondo Paissan «piangere oggi su questa situazione — da parte di chi ne è a vario titolo responsabile — è poco dignitoso, oltre che ipocrita. Vien da dire: l'avete voluta, tenetevela». Ma possiamo realmente dirlo, noi utenti, noi cittadini, abitanti, consumatori, soggetti sociali...?

QUALCUNO CI AMA

L'unico modo per essere sicuri di prendere un treno è perdere quello prima». La frase, dello scrittore inglese Gilbert K. Chesterton, è citata, a mo' di epigrafe, in un interessante e piacevole articolo di Kevin Brown sul «Financial Times» del 24 marzo. La stampa inglese, anche quella «finanziaria», ha ancora il gusto dell'inchiesta spregiudicata, della scoperta e della sorpresa. Tutte cose che i grandi viaggiatori del passato conoscevano molto bene e che Kevin Brown ha fatto sue. L'autore, redattore per i trasporti dell'autorevole quotidiano britannico, narra una sua «odissea ferroviaria» attraverso l'Europa, con luci e, in maggior misura, ombre (soprattutto all'Est). Un viaggio di 6.500 km eseguito a tempo di record, in dieci giorni, attraverso 13 Paesi, con 23 treni e quattro traghetti. Irlanda, Gran Bretagna, Belgio, Olanda, Germania Federale, Svizzera, Cecoslovacchia, Austria, Ungheria, Jugoslavia, Grecia, Italia e Francia sono le tappe di un interminabile itinerario segnato da riscaldamenti che, in gennaio, non funzionano e convogli disastrati, da pasti mediocri e «toilettes» infrequentabili; ma anche da scenari suggestivi e incontri simpatici. Una grande avventura su rotaia, degna di un «gran tour» del passato. Il treno, d'altra parte, resta l'unico mezzo di trasporto ad aver fermato il tempo. E scegliere le vie del ferro per conoscere l'Europa — e non solo quella ferroviaria — è anche un modo per avvicinare qualcosa che si credeva perduto: la conoscenza di gente diversa con cui scambiare impressioni, notizie, ma anche filosofia della vita. Un vero festival ferroviario, narrato in diretta da un testimone che non era prevenuto, ma neppure accondiscendente. Un resoconto attendibile, anche se pieno di sorprese. Alcune molto piacevoli. Del nostro paese Brown scrive: «Le Ferrovie italiane meritano una menzione speciale per il miglior cibo, i migliori scompartimenti letto e il miglior servizio, se non per la migliore puntualità». Tentando un'analisi complessiva dei motivi della sua maratona, il giornalista aggiunge: «Alla fine, uno sceglie questo mezzo per i paesaggi e la gente; nessun viaggiatore dimenticherà facilmente la valle del Reno, le montagne della Grecia settentrionale, il golfo di Corinto e il Mediterraneo italiano. E certamente incontrerete alcune persone divertenti sui treni».

Allora, visto che l'estate si avvicina, perché non fare come Brown? Prendiamo il treno — anche i nostri treni FS, che, come scrive il giornalista inglese, non sono poi da buttare — e partiamo verso le piacevoli incognite di un viaggio in un'Europa inedita.

g.d.g.

ROMA MUNDIAL

Tre nuove linee e tre nuove stazioni, la linea di cintura finalmente completata e il collegamento con l'aeroporto di Fiumicino. In coincidenza dei mondiali di calcio, Roma ferroviaria cambierà volto

di NICO REDI

Alla vigilia dei Campionati mondiali di calcio la Capitale tiene a battesimo tre nuove linee e altrettante stazioni. Sono la Fiumicino Aeroporto-Ostiense che sarà riservata esclusivamente al traffico dei treni tra Roma e lo scalo intercontinentale; la Maccarese-San Pietro-Trastevere dove verranno smistati i convogli della linea Genova-Pisa che prima passavano da Ponte Galeria (e quindi sulla Roma-Fiumicino); e, infine, il nuovo tratto della linea di cintura da San Pietro a Vigna Clara con la novità della fermata in galleria di Farneto-Olimpico a soli 300 metri dallo stadio dove, dal 9 giugno all'8 luglio, si giocheranno le partite del girone romano e la finalissima dei Mondiali.

Le altre due stazioni che saranno aperte — sempre alla vigilia dell'avvenimento sportivo — sono Vigna Clara, all'incrocio tra la via Cassia e la Flaminia e all'inizio di Corso Francia, che funzionerà da capolinea provvisorio per i treni dei tifosi e Fiumicino-Aeroporto da dove partiranno i treni diretti in città e viceversa. E l'accostamento con i Mondiali, in questo caso, non è casuale. Le nuove linee e le tre stazioni sono state realizzate in tempi brevissimi. Il record della celerità se lo è aggiudicato il terminal «aero-ferroviario» di Ostiense che verrà ultimato in un solo anno. «Ad aprile '89 - ricorda il direttore dei lavori Marcello Serra - dal lato di via Capitan Bavastro c'era un grande sterrato; a fine maggio i viaggiatori avranno a disposizione su un'area di 70.000 metri quadrati il nuovo fabbricato, la zona commerciale e tecnologica, la passerella pedonale attrezzata con il tapis roulant che, scavalcando i 15 binari di Ostiense, collegherà la stazione dal lato di piazza dei Partigiani favorendo anche i passeggeri che arriveranno dalla vicina fermata di Piramide della metropolitana».

E mentre a Ostiense si lavora a pieno ritmo per rispettare la data del 15 maggio, a Fiumicino l'atmosfera è più rilassata in quanto i lavori affidati al Consorzio Co.Ro.Fi (Italstat-Italedil-Garboli-Mantelli) sono finiti puntualmente a dicembre '89. «Ora stiamo lavorando alle finiture e al miglioramento del look di questa stazione avveniristica e che sta suscitando molto apprezzamento da numerose delegazioni estere che l'hanno visitata in anteprima», dice con legittimo orgoglio l'ing. Antonino Anello, direttore del Co.Ro.Fi. Il primo treno intanto ha già effettuato la corsa prova e, ora, i tecnici stanno continuando a collaudare le varie at-

Alcune immagini della nuova linea Ostiense-Fiumicino Aeroporto. È previsto il blocco automatico su tutti i ventisei chilometri della linea e impianti Acei nelle stazioni

GIOVANNI ARCONTE / FOTOTECA FS

Un'altra immagine dell'opera che collegherà il Terminal FS di Roma Ostiense con l'Aeroporto internazionale di Fiumicino. La nuova linea sarà collegata anche con la fermata Piramide della Metropolitana.

trezzature tecnologiche della nuova linea (blocco automatico banalizzato su tutti i 26 km e impianti Acei nelle stazioni).

Tempi record anche nella realizzazione del nuovo collegamento San Pietro-Vigna Clara affidato in due lotti ai consorzi Ferrofir (Astaldi-Di Penta-Lodigiani) e Anfer (Fioroni-Icori-Grassetto-C.C.C.) dopo l'approvazione delle opere (28 gennaio '89) da parte della «Conferenza dei servizi», la commissione speciale prevista dal decreto governativo sui Mondiali e che è servita a superare tutte le lungaggini amministrative-burocratiche in cui incappano generalmente le approvazioni dei progetti e i relativi benestari urbanistici da parte di Comune e Regione. In una anno circa, il pool d'imprese è riuscito a posare dieci chilometri di binari, a risanare la lunga galleria Cassia-Monte Mario (4.413 m), a costruire alcuni viadotti e le due fermate di Farneto-Olimpico (in galleria) e di Vigna Clara. «In galleria abbiamo lavorato a tempi davvero mondiali - dice l'arch. Alberto Corallini, direttore dell'Anfer - considerando che andavamo avanti a una media di 6 metri e mezzo al giorno». Tempi altrettanto brevi anche nella costruzione della nuova stazione di Vigna Clara, proprio all'uscita della galleria, e dei sei binari dove verranno parcheggiati i treni dei tifosi. Alla fine delle partite i dieci treni dell'andata accodati uno all'altro riporteranno a casa in una sorta di lungo «serpentone ferroviario» i 15 mila tifosi che erano arrivati allo stadio in treno.

Aria di grossa soddisfazione, infine, anche al Consorzio Ferrofir che, in soli cinque anni (in collaborazione con la Metroroma per il tratto San Pietro-Trastevere), ha costruito e rifatto ex-novo 25 chilometri della nuova linea a doppio binario dove verranno instradati i treni della Genova-Pisa-Roma sul nuovo itinerario Maccarese-San Pietro-Trastevere. I treni vi potranno passare a 130 chilometri l'ora — dice il direttore della Direzione centrale gestione lavori 2, l'ing. Arturo Pandolfo — avendo la linea curve con raggio minimo di 850 metri e pendenze massime del 7 per mille.

Imponente il dedalo di gallerie: ben 13 chilometri sui 25 complessivi del nuovo collegamento, che passano sotto il cuore di Roma a poche decine di metri dalla basilica di San Pietro. «Abbiamo scavato in alcuni tratti a una decina di metri dalla superficie stradale — ricorda il direttore tecnico del consorzio Ferrofir, Alberto Tarsitani — senza danni per i fabbricati circostanti. Il rifacimento e il risanamento di alcune gallerie che il Ministero dei Lavori pubblici aveva iniziato a costruire nel 1948 e poi abbandonate nel 1967 ha richiesto l'adozione di tecniche particolari. Contemporaneamente siamo riusciti a risanare anche le zone circostanti convogliando le acque degli scarichi abusivi». Tra le opere d'arte vanno ricordati il viadotto a tre luci (28 metri) che scavalca il Grande raccordo anulare e l'artistico viadotto su via Gregorio VII di fronte alla basilica di San Pietro.

INIZIATIVE
IL BIGLIETTO A CASA

Portatori di handicap ed anziani di oltre 60 anni inabili possono dal 15 marzo scorso richiedere per telefono prenotazioni e biglietti ferroviari, ricevendoli a domicilio entro 24 ore dalla richiesta senza pagare alcun sovrapprezzo per il servizio di consegna.

L'iniziativa, attuata sperimentalmente dal Compartimento FS di Milano, è rivolta per ora ai soli residenti nella metropoli lombarda. La «procedura» da seguire è molto semplice. La richiesta dei biglietti va prenotata telefonando ai numeri 6555666 o 6555222 (così scelti perché facilmente memorizzabili) dal lunedì al venerdì dalle ore 8 alle 18 ed il sabato dalle 8 alle 12. Entro 24 ore il biglietto verrà recapitato a domicilio. La consegna viene effettuata in collaborazione con il Dopolavoro ferroviario di Milano, che negli anni scorsi ha già sperimentato iniziative analoghe per i soci pensionati. L'attivazione del nuovo servizio segue di pochi mesi la realizzazione di alcuni interventi eseguiti nella stazione di Milano Centrale per migliorare il sistema di accoglienza dei viaggiatori portatori di handicap, che oggi possono seguire dal loro arrivo alla stazione fino ai binari di partenza un percorso senza ostacoli. Nel parcheggio della Galleria delle carrozze è stato loro riservato un posto macchina ed opportuni scivoli consentono alle carrozzelle di superare il primo gradino di accesso ai saloni delle biglietterie, dove è stato specializzato un apposito sportello.

Beppe Bertoli

ARRIVA IL «BIR»

A Roma, sempre in occasione dei Mondiali, sarà varato il «Bir», il biglietto integrale regionale. Più che un biglietto, in verità, è una tessera che permette di usare indifferentemente i treni delle Ferrovie dello Stato in un raggio di un centinaio di chilometri intorno alla Capitale, i convogli delle metropolitane e delle ferrovie «concesse» Acotral e i bus e i tram dell'Atac. La tessera «passepartout» è di due tipi: una valida tre giorni costerà 18 mila lire, l'altra della durata di 10 giorni sarà in vendita a 40 mila lire.

Risulterà molto utile ai turisti italiani che arriveranno a Roma per seguire le partite del «Mundial» e che non dovranno più ammattirsi alla ricerca dei vari biglietti validi per le tre aziende di trasporto pubblico. E la convenienza diventerà più sensibile se agli spostamenti in città i turisti aggiungeranno anche un'escursione nel Lazio, considerando che il solo viaggio in treno di andata su una distanza di 100 chilometri costa 5.800 lire. Il biglietto valido 10 giorni invece dovrebbe avere secondo alcuni esperti meno successo. La permanenza media dei turisti a Roma infatti è di due-tre giorni e, inoltre, il prezzo di 40.000 lire non invoglierà certamente molti a comprarlo.

Intanto c'è polemica sulla ripartizione degli introiti del «Bir» che, se non sanati in tempo, rischiano di non farlo decollare alla data prevista del 27 maggio. L'Atac, l'azienda di trasporto romana vorrebbe per sé il 50 per cento degli incassi, ipotizzando che il grosso dei viaggiatori userà i suoi mezzi. Al di là delle polemiche, il Direttore del Compartimento FS di Roma, Carlo Ianniello e l'Assessore regionale ai trasporti, Paolo Pulci, puntano a un'integrazione sempre più stretta dei tre sistemi di trasporto nel Lazio partendo proprio dall'esperimento della tessera unica. **N.R.**

ANCONA

PENSIONAMENTI - Auguri vivissimi di felice e lunga pensione ai colleghi: Francesco Forti, Deviatore Capo di Ancona C.le; Aldo Massi, Ausiliario dell'Off. G.R. di Foligno; Raimondo Panunzi, Ausiliario dell'Off. G.R. di Foligno; Alfio Paradisi, Op. Qual.to dell'Off. G.R. di Foligno; Ivo Paci, Op. Qual.to dell'Off. G.R. di Foligno; Ottavio Sposini, Op. Qual.to dell'Off. G.R. di Foligno; Pietro Santarelli, Tecnico dell'Off. G.R. di Foligno; Cesare Tobia, Tecnico dell'Off. G.R. di Foligno; Rino Seri, Manovratore Capo di Falconara M.; Giovanni Zandri, Applicato Capo dell'ex U.C.M.; Giuseppe Petrella, Macch. del D.L. di Ancona; Antonio Palmucci, Manovratore della stazione di Porto di Vasto; Luciano Ugolini, Macch. del D.L. di Ancona; Sergio Tangherlini, Capotreno, del D.P.V. di Ancona; Nicolantonio Ricchiuti, Capo Gest. Sup. del 2° Reparto di Pescara; Giuseppe Ramini, Manovratore di Civitanova M.; Salvatore Salvatori, Guardiano di Greccio; Sesto Susta, Macch. della R.L. di Foligno; Franco Spolentini, Ausiliario di Staz. di Castelplanio; Sante Borroni, Ausiliario del D.L. di Ancona; G. Carlo Busti, Ausiliario del D.L. di Ancona; Enrico Casabianca, Op. Qual.to del 2° Tronco Lav. di Fano; Romeo Conti, Capotreno del D.P.V. di Pescara; Mario Laviola, Tecnico della Zona di Roseto; Antonio Longo, Tecnico dell'Off. G.R. di Foligno; Marino Cappelli, Deviatore di Falconara M.; Mario Nisi, Deviatore di Ancona; Pasquale Simone, Tecnico della Zona 21.3/IS di Pescara; Dante Mancinelli, Macch. dell'Ufficio Amministrazione di Ancona; Roberto Burchianelli, Macch. T.M. del D.L. di Ancona; Emilio Nardone, Capo Tec. Sup. dell'11° Tronco Lav. di Ortona; Sante Mignozzetti, Ausiliario dell'Off. G.R. di Foligno; Giuliana Cicci, Capo Gestione di Paganica; Renzo Vincenzi, Op. Qual.to dell'Officina Comp.le di Falconara M.; Giancarlo Caimmi, Op. Qual.to del 19° Tronco Lav. di Perugia; Luigi Tilli, Ausiliario dell'Off. G.R. di Foligno; Elvio Roscini, Op. Qual.to del 29° Tronco Lav. di Perugia; Gualfardo Tarini, Op. Qual.to del 2° Tronco Lav. di Fano; Luigi Damiani, Op. Qual.to del 29° Tronco Lav. di Perugia; Sante Morichini, Op. Qual.to del 29° Tronco Lav. di Perugia; Arduino Giampieretti, Conduttore del D.P.V. di Ancona; Dino Franceschini, Op. Qual.to della Zona 31.1 T.E. di Fossato di Vico; Ferdinando Facondini, Autista del Centro Operativo U.P.S. di Castelferretti; Americo Priori, Ausiliario Viagg.te del D.P.V. di Ancona; Giuseppe Temperini, Ausiliario di Staz. di Sassoferrato; Roberto Schiavoni, Macch. del D.L. di Ancona; Lanfranco Silvi, Tecnico del 1° Tronco Lav. di Cattolica; Luigi Aquili, Capo Staz. Sovr.te di Fabriano; Giovanni Benedetti, Tecnico dell'Off. G.R. di Foligno; Enrico Lambertucci, Commesso di Terni; Napoleone Varano, Verificatore della Squadra Rialzo di Ancona; Pietro Sanchioni, Tecnico del 2° Tronco Lav. di Fano; Francesco Caponera, Manovratore Capo di Foligno; Raffaele Lodovici, Assistente Viagg.te del D.P.V. di Fabriano; Virgilio Longarini, Capo Stazione Sovr.te del 3° Rep. Movimento di Foligno; Giglietto Tarzetti, Ausiliario di Staz. dell'Ufficio Organizzazione Ancona; Giancarlo Di Cola, Macch. del D.L. di Ancona.

FESTEGGIAMENTI - In casa del Deviatore Capo in pensione Ampelio Bomprezzi per il compleanno dei 100 anni della madre Elisa Serrani. Auguri.

LAUREE - Si sono brillantemente laureati: in Scienze Geologiche con il massimo dei voti Francesco Lotito, figlio dell'I.C.A. dott. Ilarione dell'Unità Piani dell'Ufficio Produzione; Silvia Fioravanti in Pedagogia con 110 e lode, figlia del Macc. Dante del D.L. di Ancona e in Economia e Commercio Paola Rosati, figlia del C.D. Renato del D.L. di Ancona. Rallegramenti.

BARI

LAUREE - Luca Iacobellis, figlio del Segr. Sup. di 1ª cl. Ettore del D.L. di Taranto, si è laureato in Ingegneria presso l'Università di Bologna. Auguri vivissimi.

QUIESCENZE - Sono stati collocati a riposo il C.S. Sup. Carmelo Foggetti della staz. di Lecce; i Macch. Nedelio Sacco e Giuseppe Tripputo del D.L. di Foggia; il Rev. Sup. 1ª cl. Ezio Fuiano dell'Ufficio Produzione; il Tecn. Vito Anello del Tr. Linea di Grumo Appula; l'Op. Qual. Gaetano Ferrante del Tr. Linea di Molfetta; il Segr. Alberto Checchia del D.L. di Foggia; l'Oper. Qual. Vitantonio Romaniello del Tr. Linea di Potenza Sup.; il Tecn. Mario Cagiano della Zona 1.2./TT di Foggia; il C. Gest. Giorgio Lilli della staz. di Taranto; l'Incaricato Antonio Avitabile di Metaponto; il Tecn. Vito Vasco del Tr. Linea di Gioia del Colle e il C. Gest. Domenico Nanna della staz. di Bari. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

BOLOGNA

QUIESCENZE - A riposo per limiti di età: il Tecnico Davide Bassi dell'O.G.R. di Bologna; il Manovratore Aroldo Dondolini della Rimessa Locomotive di Ferrara; il Guardiano Giuseppe Magagnoli di S. Pietro in Casale; il Capo Dep. Sovr. Raffaele Manferrari dell'U.C.E.; il Tecnico Alfonso Picchioni del Tr. 13 di Casalecchio; il Tecnico Adone Roveri dell'Officina Trazione Elettrica; il Capo Staz. Sovr. Francesco Viani, titolare di Reggio Emilia. Auguri di salute e prosperità.

LUTTI - Sono deceduti: l'Ausiliario di Stazione Gabriele Mancin di Piacenza; il Capo Treno Gino Paesante del D.P.V. di Rovigo. Alle famiglie le più sentite condoglianze.

CAGLIARI

COMMIATI - Hanno lasciato l'Ente per raggiunti limiti di età e di servizio: Mario Pireddu - Segr. Sup. 1ª cl.; Sergio Di Vita - Segr. Sup.; Agostino Dedola - Macch.; i Guardiani Gioacchino Piras e Antonio Uleri; il Manovratore Michele Ledda; il Dev. Augusto Lazzaro; l'Aus. Salvatore Asunis e l'Op. Qual. Giuseppe Casti. A tutti il nostro augurio più cordiale.

Un particolare saluto all'Aus. Staz. Alberto Felici che ha lasciato il servizio per i postumi di un gravissimo infortunio sul lavoro.

LUTTI - Sentite condoglianze alle famiglie dell'Ass. di Staz. Salvatore Fenu e del Macch. Angelo Serra, recentemente scomparsi e al Verificatore a r. Giuseppe Canonico per la morte del padre Sebastiano, anche lui ex-ferroviere.

LAUREE - Corrado Casula, figlio di Carmelo, Capo Settore Tec. I.E., si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia con 110 e lode. Rallegramenti.

FIRENZE/UNITÀ DISTACCATE

NOZZE - Si sono uniti di recente in matrimonio il Segretario Maria Biondo con il sig. Vincenzo Andreozzi e il Conduttore Claudio Rubichini con la signorina Silvia Alberti. Agli sposi vivissimi auguri.

NASCITE - Al Segretario Superiore Angela Fasanella della Contabilità Prodotti è nato in questi giorni Federico. Auguri.

DECESSI - È deceduta di recente la madre del Segretario Superiore Patrizia Perini della Contabilità Prodotti. Molte sentite condoglianze.

MILANO

NASCITE - Sono nati: Francesco, figlio di Mario Pantuso, Autista della Direzione Compartimentale di Milano, Giulia, figlia dell'Operaio Qual. Giacomo De Biase dell'Officina Apparati Centrali di Milano, Sara, figlia del Segr. Tecn. Mariano Ricotta dell'Ufficio Produzione di Milano, Alessandro, figlio di Michele Ricotta, C.S. Sup. dell'Uff. DC-COIM di Milano P.ta Garibaldi, Giulia, figlia di Paolo D'Errico, Macchinista del D.L. di Milano Centrale e Chiara, nipote di Agile Benassati, Applicato in pensione. Auguri vivissimi.

NOZZE - Felicitazioni a Fabio, figlio di Cosimo Guida C.S. Titolare di Sesto San Giovanni, che si è unito in matrimonio con la sig.na Nadia Borgonovo e ad Adelmo, figlio del C.P.V. Mario Marchetti di Chiasso, che ha sposato Manuela Rosa.

LUTTI - È improvvisamente venuto a mancare l'amico e collega Carmine Poppa, Segretario dell'Ufficio Sanitario di Milano. Alla famiglia le più sentite condoglianze.

PENSIONAMENTI - Per raggiunti limiti di età hanno lasciato le FS due Dirigenti: l'Ing. Carlo Martinez, Coadiutore del Direttore Compartimentale e l'Ing. Mario Marini Dirigente dello staff a disposizione del Direttore del Compartimento di Milano e già capo dell'Ufficio Collaudi IE. Ai due Dirigenti i migliori auguri.

NAPOLI

LAUREE - Anna Ferrigno, figlia dell'Applicato Salvatore, dell'Ufficio Organizzazione, si è laureata in Economia e Commercio con la votazione di 108/110. Auguri.

COMMIATI - Hanno lasciato l'Ente per raggiunti limiti di età e di servizio: l'Ass.te di stazione Domenico Di Domenico, della stazione di Sesto Campano; il Guardiano Eugenio Balestrino, della stazione di Sarno; il Manovratore Giuseppe Polese, della stazione di Benevento; il Tecnico Raffaele Mastuccino, della stazione di Torre Annunziata C.le; l'Ass.te di Staz. Michele Lucrezia, della stazione di Riardo P.; l'Ausiliario Felice De Rosa, della stazione di Altavilla Irpina; l'Ausiliario Mario Mirra, del 20° Tronco Lavori di Salerno; il Deviatore Raffaele Acunzo, della stazione di Torre Ann.ta C.le; l'Ausiliario Natale Addeo, della Sq. Rialzo di Napoli Smist.to; il Conduttore Alberto Pressani, del D.P.V. di Napoli C.le; il C.G. Sup. Fortunato Damiani, della stazione di Napoli C.le; il C.G. Sup. Francesco Pio Aucone, della stazione di Pietrelcina; l'Op. qual. Francesco De Spirito, del Tronco di Linea di Capua; il C.T. Sovr. Silvio Sapio, dell'Officina di Napoli Sm.to; l'Ausiliario Luigi Orlando, del Mag. Appr. di Napoli P.R.; il Segr. Sup. 1ª cl. Mario Cecere, dell'Uff. Finanze e Patrimonio; il Segr. Antonia Stabile, dell'Ufficio Organizzazione, il C.S. Giovanni Squadra, della stazione di Napoli C.F.; il Macch. T.M. Luigi Nespoli della Rimessa Locomotive di Caserta; il Verificatore Guido Pignataro del Posto Verifica di Battipaglia; il C. Treno del D.P.V. di Napoli C.le Michele Raimo; il C.S. Sovr. dell'U.C.E. di Napoli Saverio Spiezia; il Manovale della stazione di Benevento Angelo Cusano; il Tecnico del Tronco di Isernia Raffaele Pallotta; il C.G. Sup. del Rep. di Napoli C.le Rosario Ricca; il Tecnico del Tronco di Battipaglia Pietro Cennamo; il C.S. Sup. della stazione di Caserta Benito Di Donato; il Conduttore del D.P.V. di Salerno Guido Granieri; il Guardiano della stazione di Angri Ferdinando Cascone; il Tec. dell'Off. C. 2 di Napoli Maurizio Gaudino; il Guardiano della stazione di S. Lorenzo Maggiore Luigi Santillo; l'Ass. di Staz. della stazione di Valle S. Severino Almi Sellitto; il Contr. Viagg. Sup. dell'Uff. Produzione Domenico Catalano; il Macch. del D.L. di Napoli C. Flegrei Ciro Iuppariello; il Macch. del D.L. di Napoli Smist.to Salvatore Memoli; il Macch. del D.L. di Napoli C. Flegrei Nunzio Nazzaro e il Tec. della Zona 22.1 di Benevento Enzio Soreca. Auguri.

DECESSI - Sono improvvisamente venuti a mancare l'Op. Qual. del 35° Tronco di Baragiano Gerardo Manfredi, il Guard. della stazione di Nocera Inferiore Lorenzo Marrazzo, il Conduttore Giuseppe Annunziata, del D.P.V. di Napoli C.le; il Guardiano Romualdo Valentino, della stazione di Cancello; l'Aus. di Stazione Gennaro Ametrano, della stazione di Salerno e l'Applicato Capo r.e. Francesco Malatesta, del D.L. di Campobasso. Le nostre con-

doglianze.

NOZZE - La sig.na Antonella La Vecchia e Mauro Mannara, Segr. presso la Direz. C.le Gest. Lavori 3ª C.O. di Salerno, si sono uniti in matrimonio. Auguri.

PALERMO

LAUREE - Si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia con 110 e lode Carlo Li Castri, figlio del Segretario Tecnico Superiore di 1 classe in servizio presso l'Unità Piani e Controllo dell'Ufficio Produzione di Palermo. Congratulazioni.

PENSIONAMENTI - Nei locali del D.LF di Palermo si sono riuniti, amici, colleghi e parte della Dirigenza Compartimentale per festeggiare l'esonero del Segretario Emanuele Macchiano del Centralino Compartimentale di Palermo. Un saluto particolare è stato dato dai componenti dell'Ufficio Organizzazione di Palermo al collega Giovanni Ferla per essere stato collocato in pensione per raggiunti limiti di età. È andato in pensione anche il Macchinista Rosario Scalco. Auguri vivissimi.

LUTTI - È venuto recentemente a mancare Giovanni Sampino Commesso dell'Ufficio Organizzazione di Palermo. Ferdinando Longo ha perduto la madre. Sincere condoglianze. Sentite condoglianze anche ai colleghi Livia e Antonino Princiotta rispettivamente Capo Treno del D.P.V. di S. Agata di Militello e Macchinista al D.L. Milano per la perdita del padre Carmelo, ex Operaio Specializzato Armamento del Tronco Lavori di Patti.

REGGIO CALABRIA

NASCITE - Si chiama Maria la bambina di Francesco Iafi, Rev. Sup.re in servizio presso l'Unità Piani dell'Ufficio Produzione. Auguri vivissimi. Felicitazioni anche al collega Aurelio Codispoti, Tecnico Titolare della stazione di Bocale, la cui figlia Clorinda lo ha reso nonno con la nascita del primogenito Carmelo.

LAUREE - Maria Calvarano, figlia dell'amico Luigi, Applicato Capo a r. dell'ex Ufficio Movimento, ha conseguito con ottima votazione la laurea in Scienze Politiche. Attilio Bandiera, figlio di Marcello, Capo Treno del D.P.V. di Reggio Calabria, si è brillantemente laureato in Scienze dell'Informazione. Ai neo dottori i migliori auguri della redazione di «VdR».

PENSIONAMENTI - Auguri di lunga e serena quiescenza ai colleghi Antonino De Stefano e Giuseppe Calarco, rispettivamente Segr. Sup.re di 1 cl. all'Ufficio Organizzazione e Deviatore presso la stazione di Villa San Giovanni, i quali sono andati in pensione.

LUTTI - Si è spento Rocco Mellino, Capo Stazione Sup.re a r. dell'ex Ufficio Movimento. Alla figlia Flora, Segr. Sup. presso l'Ufficio Organizzazione, formuliamo sentite condoglianze che estendiamo ai famiUN TRENO NEL CASSETTO

Stazione di Ferrara. Anno 1937. Un camion sta scaricando una gran quantità di botti che poi vengono caricate su un treno merci. Cosa c'è di particolare in questa foto? Parecchie cose. Prima di tutto, come ci scrive Secondo Zavatti, il lettore che ci ha inviato la foto, quelle botti non contengono vino, ma una merce che contrasta con i fusti in cui la vediamo racchiusa: delle fragole. In tempo di rivalutazione del trasporto merci per ferrovia e di intermodalità, questa foto ci ricorda come più di mezzo secolo fa le ferrovie italiane svolgevano un servizio evidentemente celere e tempestivo (le fragole, come si sa, sono merce deperibile) e che sapeva coniugare il mezzo su gomma e quello su rotaia.

Senza per questo appoggiarsi a mega-interporti (ma a qualche orto di periferia con tanto di panni stesi).

Zavatti era allora distaccato al servizio della Milizia e nel giorno in cui è stata scattata la foto era addetto al controllo del prezioso carico di fragole (è forse quel giovane in divisa in piedi su uno dei fusti già caricati sul treno?). Oggi Zavatti è in pensione con la qualifica di Capo Squadra Deviatori. E certamente questa foto ricorderà a lui e a tutti i ferrovieri della sua generazione com'era bello e semplice il lontano tempo delle fragole.

(a cura di Tiziana Gazzini)

LE STRANEZZE DELLA LINGUA FRANCESE

A cinque anni di distanza della pubblicazione del volume «Le stranezze della lingua inglese», Aldo Rubolini, ferroviere la cui fama di poliglotta e di profondo conoscitore delle lingue è ben nota anche al di fuori del suo ambiente di lavoro, ha rivolto ora la sua attenzione di studioso alla lingua francese.

Il libro, che mantiene le apprezzate caratteristiche del precedente lavoro, è suddiviso per argomenti: religione, giustizia, scuola, politica, giornalismo, amministrazione, economia, commercio, abbigliamento, medicina, agricoltura, spettacoli, sport, industria, trasporti e telecomunicazioni. Nell'ambito di ciascun argomento vengono presi in esame vocaboli che possono essere facilmente fraintesi da un italiano in quanto, simili solo foneticamente a parole della nostra lingua, hanno spesso un diverso significato. Vengono inoltre presi in esame la fraseologia idiomatica, la cui conoscenza è fondamentale per avere la padronanza piena della lingua, e le voci di «argot», vocaboli in gergo, che nello studio di una lingua, e in particolare di quella francese, non possono assolutamente essere trascurati.

Ogni esempio proposto al lettore è supportato da citazioni di passi tratti dalla più pura produzione letteraria francese, sia in versi che in prosa, da Molière a Prevert. Dove ciò non è stato possibile, l'autore ha fatto ricorso a citazioni tratte dai maggiori dizionari francesi, come il «Grand Larousse», il «Grand Robert» e il «Tresor de la langue francaise» e ad esempi presi dai più importanti quotidiani e settimanali transalpini.

A piè di pagina sono infine indicati tutti gli altri significati delle voci citate nel testo.

Il volume è corredato da una interessante appendice nella quale si presenta una concisa ma esauriente critica letteraria dei principali autori classici dalle cui opere sono stati tratti gli esempi più significativi sull'uso dei vocaboli e da un indice alfabetico generale delle voci e delle locuzioni citate, quanto mai utile per la consultazione ad uso scolastico.

Il risultato raggiunto dal Rubolini con questo suo lavoro, che ha richiesto anni di paziente e puntuale documentazione, è senz'altro apprezzabile. Si tratta di un'opera di notevole interesse culturale, originale nell'impostazione didattica e suscettibile delle più diversificate utilizzazioni: strumento di lavoro per rinverdire le conoscenze linguistiche in occasione di riunioni internazionali, manuale ad uso scolastico che figurerebbe egregiamente fra ben più famosi testi universitari, manuale di storia della letteratura francese o anche, più semplicemente, raffinata occasione di svago da godersi comodamente seduti in poltrona in un'atmosfera di gradevole «causerie» che tanto piace ai francesi.

Francesco De Angelis

Aldo Rubolini:
Le stranezze della lingua francese. Déjouez les pièges du français! (Evitate i tranelli del francese).
Edito dal Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano (C.A.F.I.) come supplemento ai nn. 4/5 1989 di «Ferrovia e Trasporti», pp. 334, lire 30.000, per i Soci CAFI lire 21.000. Per acquistare il volume si può effettuare il versamento sul c/c postale n. 54311006 intestato al CAFI, Via Marsala n. 9 (00185) Roma e spedire al CAFI fotocopia del versamento effettuato.

liari del collega Francesco Aulicino, Applicato Capo a r. anch'egli dell'ex Ufficio Movimento, recentemente scomparso. Condoglianze anche ai colleghi Antonino Marcianò, C.S. in servizio presso l'Unità Piani dell'Ufficio Produzione, e Amedeo Galtieri, Segr. Sup. di 1 cl. dell'Ufficio Organizzazione, ai quali è venuta a mancare la madre.

IL BANDO GENIO FERROVIERI

Il Ministero della Difesa ha indetto il bando annuale per l'arruolamento volontario con ferma pluriennale nel Genio Ferrovieri, per le seguenti qualifiche: 68 allievi Capi Stazione; 210 allievi Macchinisti; 125 allievi Manovratori-Deviatori; 80 allievi ferrovieri.

All'arruolamento possono partecipare i cittadini italiani interessati alla chiamata alle armi per l'anno 1991 che, alla data di scadenza di presentazione della domanda, abbiano una età compresa tra i 17 e i 22 anni.

La domanda dovrà essere presentata in carta semplice al Comando del Distretto Militare di residenza entro il 15 giugno 1990, ovvero spedita a mezzo raccomandata con avviso di ricevimento non oltre la data del 5 giugno 1990. Al termine della ferma, lodevolmente prestata, gli arruoli potranno essere tutti assunti, a richiesta, dall'Ente FS per i profili corrispondenti.

I bandi sono in visione presso i Distretti Militari di residenza e gli Uffici Organizzazione dei Compartimenti.

Ulteriori notizie potranno essere richieste allo Stato Maggiore dell'Esercito - 4° Reparto - Ufficio Movimenti e Trasporti - V.le Castro Pretorio, 123 - Roma.

ROMA/IMPIANTI

LUTTI - Si è spento a Roma il C.S. Sup. a r. Guido Del Giudice, padre della gentile collega Giulia. Nell'unirsi con profondo affetto al dolore di Giulia e della famiglia, la redazione di «VdR» ricorda la figura dello scomparso, esempio di alta capacità professionale unita a profondo attaccamento al dovere.

NOMINE - Enrico Pusateri è il nuovo Dirigente dell'Ispettorato Generale della Polizia di Stato presso il Ministero dei Trasporti. «Voci» gli augura buon lavoro nel nuovo, impegnativo incarico.

NOZZE - Si sono uniti in matrimonio il Macc. Guglielmo Di Maio del Dep. Loc. di Roma Smist. e la sig.na Alessandra. Vivissimi auguri.

ONORIFICENZA - Il Capo Gestione Renato Merlino della Segreteria di Roma Termini è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere per meriti artistici. Da parte di amici e colleghi sincere congratulazioni.

NOZZE D'ORO - L'Ausil. di Stazione Antonio Uccello, già in servizio presso la staz. di Roma Termini, ha festeggiato, con la consorte sig.ra Carmela, il 50° anniversario di matrimonio. Molti cordiali auguri.

QUIESCENZE - Auguriamo ai seguenti colleghi, da poco in pensione, un sereno futuro: Capo Settore Movimento Gaetano Scudellari Capo 1° Riparto Movimento; Capo Settore Tecnico Francesco Celico, Cavaliere e Stella al merito del lavoro, dipendente dall'Uff. Coord. Manutenzione Area I.E.; Dev. Vincenzo Lo Russo; Dev. Carlo Fiacchi; Ausil. di Staz. Giovanni Berdini; Giuseppe Bordonaro ed il Capo Gest. Sup Giovanni Rozzi di Roma Termini.

LUTTI - Il Manovratore Alberto Corsi di Roma Smist. è deceduto a seguito di incidente stradale. Il Deviatore Capo Mario Coppola di Roma S. Lorenzo ha perduto la moglie Domenica. È scomparso, a soli 40 giorni dalla morte della moglie, l'ex Manovratore Capo Michelangelo Borgese. È mancato anche l'ex Primo Dirigente Giuseppe Carone. Alle famiglie sentite condoglianze, estese ai colleghi Coppola ed al M.C. Giuseppe Borgese del Parco Prenest. per il grave lutto.

DIP. PRODUZIONE

DOPO OLTRE 37 anni di servizio presso gli impianti del Compartimento di Roma ed ultimamente agli uffici quale esperto della programmazione dei treni merci è stato collocato in quiescenza Giuseppe Rellini, Capo Stazione Superiore. I colleghi gli augurano una lunga e serena pensione.

È DECEDUTO Franco Tarchini, Revisore Superiore presso la Direzione Centrale Esercizio. Alla famiglia le nostre condoglianze.

GIUSEPPE GIUNTA, Rev. Sup. di 1 cl. della Divisione Centrale Esercizio, è stato insignito dell'onorificenza di Commendatore della Repubblica. Vivissimi auguri.

TORINO

NASCITE - Dal D.P.V. di Cuneo ci annunciano le nascite di Giaime all'Aus. Viagg. Paolo Mannias, di Silvano al C. Treno Mariano Barisone e di Paolo al Cond. Mauro Modugno; dal Dep. Loc. di Novara, quelle di Michela al Macch. Giuseppe Riefolo, di Nicola al Macch. Gennaro Manzari, di Federica al Macch. Salvatore Spada, di Giulia Maria al Macch. Dario Bozzola, di Federica al Macch. Stefano Campanella, di Erica al Macch. Carmelo Sorrentino e di Antonio al Macch. Raffaele Di Sarno. Auguri ai piccoli e alle loro famiglie.

PENSIONAMENTI - Ha lasciato il servizio il dr. Riccardo Amosso, capo dell'Ufficio Promozione e Vendita. Dalla Rim. Loc. di Chivasso ci segnalano il pensionamento del Macch. Francesco Cavalieri; dal Dep. Loc. di Novara quelli del Capo Dep. Sup. Giuseppe Guagliumi, attuale presidente del DLF di Novara, del Macch. TM Elio Marangoni e del Macch. Franco Pescarolo. A tutti i colleghi auguri di serenità.

LUTTI - Francesco Pastore, Ass. di Staz. a Torino Vanchiglia, ci comunica il decesso del padre Giuseppe, già Macch. FS a riposo. Dal D.P.V. di Cuneo ci danno notizia della morte del padre del Cond. Pietro Paolo Aimar e del padre del C. Treno Gian Carlo Borgna. Le nostre condoglianze alle famiglie.

IL MAR. MAGG. Aiut. Giovanni Ditta del Genio ferrovieri è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere Ufficiale per il lungo servizio reso come Capo Stazione titolare negli impianti della linea Chivasso-Aosta. Le nostre congratulazioni e i più cordiali auguri che estendiamo anche al Segr. Sup. del Controllo Merci Gaetano Lisco che è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere.

TRIESTE

ESODI - Hanno lasciato il servizio: Mirella Siciliano, Segretario all'Uff. Organizzazione. Aldo Bufi, Operaio Qual. ex Off. Comp.le I.E. Udine. Al D.L. di Udine: Alfredo Paolini e Bruno Petracco, Capi Deposito Sup.; Armando Coccolo, Macchinista. A Gorizia: Giorgio Spessot, Ivone Gerin, Ezio Entesano, Deviatori Capi. All'11° Tr. Gemona: Amaldo Antonutti, Duilio Cragnolini, Mario Pascolo e Rinaldo Bellina, Operai Qualificati Tarcisio Baldassi, Tecnico al 10° Tr. Palmanova; Argeo Della Ricca, Guardiano a Latisana; Mazzini Toso, Capo Stazione a S. Giovanni al Natisone; Giuliana Cargnello, Tecnico St. a Tarvisio C.le. A tutti l'augurio più cordiale di colleghi e amici.

LUTTI - Sono scomparsi: Vittorio Giustina, Macchinista al D.L. di Trieste C.le; Giorgio Zorzini, Tecnico St. a Villa Opicina; Gino Minin, Deviatore a Ronchi dei Legionari. A Carlo Padovan, Segretario Sup. 1 cl. all'Ufficio Produzione, è mancata la madre. Giungano alle famiglie ed ai colleghi le nostre sentite condoglianze.

NASCITE - Auguri e congratulazioni a Lorena Galli, Segretario dell'Uff. Amministrazione, per la nascita di Massimiliano; a Gianfranco Curtarelli, Manovratore a Portogruaro, per la nascita di Mauro, a Walter Tommasini, Segr. dell'Uff. Organizzazione, per la nascita di Lorenzo; a Roberto Ragogna, Segr. T. dell'Uff. Tecnico, per la nascita di Giacomo che ha fatto felice anche il nonno Eugenio Zanon, Segr. Sup. 1 cl. dell'U.C.M.; a Giorgio Zollia, Ass.te di St. dell'Uff. Produzione, per la nascita di Monica; a Bruno Tomassini, C.G. di Udine Nord, per la nascita di Gabriele; ad Adriano Cecot, Macch. T.M. del D.L. di Udine, per la nascita di Gabriele; a Marzia Cossaro, Ass.te di St. a Villa Opicina, per la nascita di Jacopo; a Luigino Barazzutti, C.S. Sup. di Bagni di Lusnizza, per la nascita di Riccardo; e a Mauro Novak, Macch. del D.L. di Trieste C.le per la nascita di Katia.

VENEZIA

LAUREA - Il Capo Tecnico Sup. Renzo Conti Manfrin, Coordinatore al Dirigente Centrale Imp. Elettr. dell'Ufficio Produzione, si è laureato in Ingegneria Elettrotecnica. Al neo-ingegnere congratulazioni ed auguri.

È NATA Rossella, figlia del Manovr. Salvatore Salamone, in servizio presso la stazione di Venezia S. Lucia. Auguri.

SONO DECEDUTI tre colleghi: l'Appl. Alessandro Delfini dell'Ufficio Tecnico di Venezia, l'Ass. Capo r.e. Stefano Palcani della stazione di Treviso C.le, e il Tecnico Giuseppe Campagner in servizio alla stazione Venezia-Mestre. Ai familiari giungano le più sentite condoglianze di VdR.

PENSIONAMENTI - Numerosi colleghi hanno concluso, nei mesi scorsi, il servizio nell'Ente: Man.re Capo Livio Martignon del D.L. di Mestre, Csq. Man.li Leandro Sartori del D.L. di Treviso, Guard. Angela Zanetti della stazione di Mogliano, Ausiliario Ermenegildo Bollettin della Squadra Rialzo di Venezia, Macch. Gianfranco Benso del D.L. di Mestre, Tecnico Alfeo Calzetta della Zona 12.2/I.S. di Mestre, Guard. Antonio Bottacin della stazione di Camposampiero, Capo Gestione Michele Zordan della stazione di Padova, Ausil. Giovanni Tegon dell'O.C.I.E. di Mestre, Guard. Sergio Cervi dipendente da Montebelluna, Macch. Mirco Zuccato del D.L. di Mestre. E ancora: Verif. Antonio Casoria della Squadra Rialzo di Venezia, Macch. Mario Biasuzzi del D.L. di Treviso, Appl. Teodorico Marchetti dell'Ufficio Finanze e Patrimonio, Macch. Vasco Strifele del D.L. di Mestre, Ass. Staz. Giorgio Sernagiotto della stazione di Venezia S. Lucia, Ass. Capo Staz. Ennio Pupulin della stazione di Treviso, Macch. Ermano Zancanaro del D.L. di Treviso. Infine: Tecnico Adriano Gaiotto del D.L. di Treviso, Commesso Domenico Segat dell'Ufficio Amministrazione C.G.I., Tecnico Graziano Montagner del D.L. di Treviso, Macch. Emilio Graziotto dello stesso impianto, Guard. Renato Favaro della stazione di Treviso, Segr. Sup. Flavia Vio dell'Ufficio Organizzazione, Guard. Antonio Rizzi della stazione di Padova, Tecnico Guido Pantarotto del 6° Tronco Lavori di Camposampiero, Guard. Vito De Bastiani della stazione di Camposampiero, Csq. Manovali Luigi Deppieri del Deposito Locomotive di Mestre. Ai neo-pensionati giunga l'augurio di un lunghissimo futuro.

VERONA

LAUREA - Patrizia, figlia del C.G. Sov. Tommaso Cappiello responsabile dell'Agenzia Doganale di Verona Porta Nuova, si è brillantemente laureata in Architettura. Auguri.

NASCITE - Le nostre congratulazioni alle mogli dei colleghi, tutti Operai Qualificati dell'Officina G.R. di Verona: Davide Salvoro per la nascita di Piera, Maggiorino Castagna per la figlia Michela, Mario Bertagna per Daniele, Giorgio Gola per Ilaria, Gino Marzari per Michela, Andrea Pigozzi per Davide, Carlo Caleffi e Assistente Mag. Carla Bordonaro per la figlia Francesca, Franco Marchesini per il figlio Tommaso, Luigino Zulian per il figlio Mirko ed ancora, Segr. Tec. Giancarlo Poli per la figlia Rita e Tecnico Giacomo Ferrari per la figlia Vanessa. Non da meno i colleghi dell'Officina G.R. di Vicenza. Congratulazioni al Tecnico Italo Giacchini per la nascita di Lorenzo, all'Operaio Qual. Virgilio Zanotto per Federico, all'Operaio Qual. Giampaolo Spada per Eros e agli Operai Qual. G. Emilio Pulliero per la figlia Valentina e Giampietro Vezzaro per Alessandro. Felicitazioni all'Operaio Qual. Giuseppe Caiazzo del 9° Tronco Lavori di Carpi per la nascita di Laura.

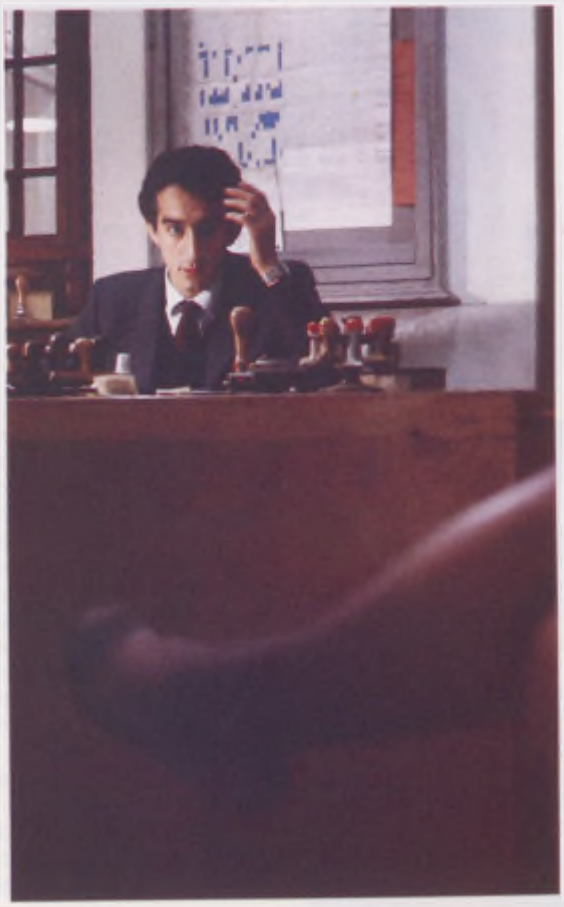
PENSIONAMENTI - Auguri ai Tecnici Arturo Gorni e Gianfranco Biondetti dell'Unità di Produzione Tronco Lavori di Trento, posti in quiescenza dal 1° marzo 1990.

LUTTI - Un grave lutto ha colpito la famiglia del collega Gabriele Corradi, Ausiliario dell'Officina G.R. di Verona, deceduto in servizio. Alla famiglia le più sentite condoglianze che estendiamo anche alle famiglie del Capo Gest. Tiziano Bosaro, ai Manovratori Maurizio Roncari e Guido Antolini, al Tecnico Silvio Fabbiani, al Deviatore Fernando Stanziali, al Deviatore C. Dino Brunelli e al C.G. Sup. Angelo Brunelli, tutti in servizio presso la stazione di Verona P.N., ai quali è recentemente deceduto il padre. Profonde condoglianze anche al Capo Ufficio Promozione e Vendita, dr. Silvano Speca, per la perdita della madre.

Sergio Rubini: "I ferrovieri non portano ombrello"

di ANNA D'ANGELO

Una piccola stazione di Puglia, una notte di vento e tempesta, un piccolo capostazione tra thermos, telefoni neri, regolamenti dalle copertine consunte, vecchi reperti ferroviari, piccoli oggetti di affezione. All'improvviso, l'irrompere di una giovane donna: bionda, bella, ricca, vestita da sera, che, fuggita da una festa e da un fidanzato noioso, vuole tornarsene a Roma al più presto. In attesa del primo treno, che non arriverà fino alle 6, tra il ferroviere smarrito e la vivace e inquieta signorina nasce un rapporto fatto di desideri e resistenze, di curiosità e sogni svelati. Poche ore insieme, in cui i due protagonisti si affacciano uno alla vita dell'altra per riprendere ognuno la propria strada. Questa, la trama del film *La stazione* che Sergio Rubini, uno dei nostri migliori attori giovani, ha appena finito di girare in una piccola stazione delle ferrovie private del Gargano. Un esordio nella regia cinematografica per fare «questo» film, un film che racconta la provincia, la vita di chi, come Domenico il capostazione, guadagna poco più di un milione al mese, e senza fretta e competitività, riesce ancora ad essere «buono». Un film che, soprattutto, racconta un sogno, il sogno che tutto resti com'è, come era. Come doveva essere negli anni sassanta, quando Rubini viveva in Puglia fra treni e stazioni: il padre, il nonno, gli zii erano tutti ferrovieri, delle «grandi» e delle «piccole» ferrovie. «Ogni estate passavo le vacanze a Potenza dove mio nonno, che era capostazione, abitava sopra la stazione. A casa mia però siamo sempre vissuti col mito delle «grandi» ferrovie, quelle dello Stato: lo scartamento ridotto, i piccoli percorsi delle regionali ci davano un senso di inferiorità e così io fantasticavo, sognavo binari interminabili, lunghi convogli che sarebbero, l'indomani, arrivati chissà dove, con gli stessi colori, sbiaditi dalla polvere, che avrebbero raccolto strada facendo gente sconosciuta. La mia ferrovia era lunga appena 150 chilometri e anche i sogni che potevo farci sopra avevano vita breve. Però pur appartenendo alla categoria dei ferrovieri di serie B ho sempre trovato una grande solidarietà: da ragazzo, spesso improvvisavo lunghi viaggi e per me, figlio di ferroviere, comunque, anche in un treno strapieno un posto, una cuccetta saltava sempre fuori. Mi sentivo protetto, sicuro e questo dipendeva dal fatto che i ferrovieri erano gente che amava il proprio mestiere e credo continuino ad amarlo. E poi, soprattutto i più anziani, hanno bellissime storie da raccontare, storie che fanno parte del nostro passato, memorie di lotte, scioperi, bandiere rosse sulle locomotive, ma anche memorie più intime e private. Anche io ne ho una, bellissima: quando ero piccolo, molto piccolo, per Bari c'era ancora la locomotiva a vapore. Uscendo dalla città, si passava sopra una specie di ponte sotto il quale c'era il cortile di un orfanotrofio: se su quel treno c'era un certo macchinista, di cui non ricordo il nome, a quel punto rallentava — doveva farlo ma l'avrebbe fatto comunque — suonava e gettava manciate di caramelle ai bambini che l'aspettavano con grande ansia e gioia: nero com'era, per il fumo della caldaia, appariva loro come una specie di diavolo buono. Era davvero uno spettacolo straordinario». L'autore del testo del film è Umberto Marino, un criminologo che si occupa di intercettazioni telefoniche, eccellente sceneggiatore: l'idea gli è nata dai racconti adolescenziali di Rubini, dalle sue memorie familiari, raccontate in gran parte durante una vacanza nel nord Europa dove, al fiordo di Bergen, nacque l'idea del film. «Il film è stato girato nella stazione di San Marco in Lamis, vicino a San Severo, dove lo scartamento è lo stesso delle grandi ferrovie, il che mi ha consentito di portarci i treni delle FS: facendo i sopralluoghi ho conosciuto molti assuntori, ferrovieri davanti ai quali ogni giorno passano decine di treni senza che se ne fermi mai uno. Ecco, credo che l'invidia che i ferrovieri «di terra» hanno nei confronti di chi viaggia, dei conduttori, dei macchinisti sia più che giustificata: ci si muove, e assieme si muove a curiosità di sapere qualcosa di più di quel certo viaggiatore, di chi vive in quella casa illuminata alle tre di notte o nel piccolo casello lungo linea. Nel mio film ho affidato la parte di manovale a Miciani, un manovale vero che lavora con mio padre da molto tempo e non avrei potuto trovare di meglio». Rubini ha preso per sé la parte del capostazione che già era stata sua, con grande successo, in teatro. «È il personaggio più completo che abbia mai recitato: ha come una doppia dimensione, quella dell'uomo che guarda il mondo con occhi stupiti, sgranati e quella di chi, messo a prova dalla vita, non soccombe, scoprendosi forte e tenace. Un personaggio positivo, senza l'ambiguità di altri, come Rozzo del *Grande Blek* che vive, ad esempio, senza saperne uscire, ai margini della vita e della società». Quello del ferroviere è spesso un mestiere che si tramanda: la tua famiglia non avrebbe desiderato anche per te un berretto rosso? «Mio padre è un ferroviere che in gioventù ha fatto parte di una filodrammatica e quindi ha capito e accettato le mie scelte, dandomi sempre molta fiducia. Alla stesura della sceneggiatura della *Stazione* il suo contributo è stato determinante. Mi ha aiutato a disegnare un personaggio fragile solo apparentemente, un piccolo uomo che alla bionda di passaggio preferirà la fidanzata che da Lourdes, dove è andata con un treno bianco, tornerà e per restare».



Del resto, racconta Rubini, i ferrovieri sono un po' come i soldati. «Un assistente della troupe, che chiedeva a un ferroviere perché fosse uscito sul piazzale, nonostante la pioggia scrosciante, senza ombrello, si è sentito rispondere: lei ha mai visto un generale con l'ombrello? Battuta emblematica che ho rubato e messo in bocca al mio Domenico». Rubini non viaggia che in treno, in mezzo ai treni ha passato la vita fino a 18 anni, al treno, alle ferrovie ha dedicato la sua prima regia. Senza riserve? «No per la verità qualche lamentela devo farla anch'io: perché le ferrovie continuano a penalizzare il Sud, perché per andare a Palermo, a Bari c'è un solo treno con carrozze letti mentre per il nord ce ne sono a decine?». Se il film solleciterà anche velatamente questi piccoli interrogativi il suo successo, quello che gli auguriamo di avere, sarà per le ferrovie anche una piccola sconfitta.

PECCANDO SI VIVE

Con il suo «Decalogo» Kieslowski propone una rilettura dei dieci comandamenti in chiave problematica. Troppo facile dire non uccidere, non rubare, non mentire. A comandamenti così lineari corrisponde una realtà imprevedibile.

di PIERO SPILA

Ora che a Est i muri reali e metaforici sono stati abbattuti, è possibile (e doveroso) fare dei conti non esclusivamente politici. Capita così che le somme non tornino sempre e che quanto sembrava chiaro e scontato nell'unilaterale visione che ci veniva offerta, si riveli insufficiente sullo sfondo di scenari più liberi e quindi anche più complessi. Nel cinema, ad esempio, si è creduto per anni che i registi polacchi più rappresentativi fossero Wajda e Zanussi, cioè quegli autori che più di altri hanno incarnato il dissenso ufficiale, l'opposizione più intransigente, e che per questo hanno pagato censure, esili, per poi approdare, con maggiore o minore successo, alle produzioni occidentali. In realtà, in paesi come la Polonia ci sono cineasti che pur non approvando nulla di quei regimi hanno continuato a fare i loro film in patria, con enormi difficoltà e pagando un doppio tributo: contrattando i loro margini di creatività con gli ottusi apparati burocratici nazionali, e scontando l'indifferenza dei critici e dei Festival internazionali, più propensi a registrare il dissenso di chi ha reagito partendo che non quello di chi ha scelto di restare, pur senza acconsentire.

Tutto questo per dire che non credo casuale il grande e improvviso successo registrato da Krzysztof Kieslowski con *Decalogo*, un autentico capolavoro che ha trionfato in tutti i festival dell'ultima stagione, imponendo l'autore come il nome nuovo degli anni novanta. In effetti, *Decalogo* è un grande film davvero e tutti avranno modo di rendersene conto malgrado le obiettive difficoltà di programmazione (dura complessivamente dieci ore, ma è stato acquistato dalla Rai che lo trasmetterà a puntate).

Il fatto strano è che Kieslowski non è un *outsider* ma un autore che gira film dal 1969, e che quindi poteva (e doveva) essere conosciuto e apprezzato molto prima, se solo si fosse guardato un po' oltre l'opposizione di maniera. Ma, come ho detto, è più facile farsi piacere i film a tema, con i capofabbrica corrotti o i cantieri del Baltico in cui omoni grossi come querce fanno sciopero recitando il rosario, che non scoprendo il dissenso nelle piccole ma significative rinunce alla propria identità, nelle inquietudini morali, nei diffusi disagi esistenziali. In questo senso Kieslowski è davvero un autore difficile, scomodo per il regime (che difatti non lo ha imposto), inutilizzabile per gli oppositori (che ne hanno preso atto quando ormai non ne potevano più fare a meno).

Per Wajda il cinema di *fiction* (narrativo) è sempre separato dal documentario. Per Kieslowski è vero il contrario. Nei suoi film (e *Decalogo* è in questo esemplare) non ci si rende mai conto dove inizia il documentario e dove la finzione. Dice Kieslowski: «Ho finito per interessarmi solo all'individuo concreto. La società è un'astrazione. In Polonia siamo solo 37 milioni di individui. Nessun destino collettivo più mi emoziona». Come si sa, c'è

Nelle immagini, tre protagoniste femminili del «Decalogo» di Kieslowski, rivelatosi l'autentico avvenimento cinematografico della stagione. A destra, due fotogrammi dello spot Philips.

più fiction nella biografia di qualsiasi polacco della generazione di Wajda o Kieslowski che in tutta la produzione cinematografica del dopoguerra; eppure Kieslowski non indulge a questa caratteristica nazionale, ma insegue viceversa un disegno universale, in cui i protagonisti sono uomini con la u minuscola, visti nelle loro grandi scelte quotidiane, nè scontate nè facili, dalle quali dipende il loro destino. Scelte in cui i protagonisti sono insieme eroi e vittime, senza che nessuno, se non loro stessi, gliene renderà mai merito o conto. Scelte in cui si toccherà con mano la distanza che separa le ragioni dalla loro messa in pratica.

Perché *Decalogo?* Perché il film si ispira chiaramente ai dieci comandamenti, cioè a quella serie di norme morali che esistono da migliaia di anni, che nessuno ha mai osato mettere in discussione, ma con le quali tutti, ogni giorno, scendiamo a patti, dimenticandole o trasgredendole. Dieci episodi di un'ora ciascuno, ambientati tutti nello stesso caseggiato popolare alla periferia di Varsavia, e costellati di piccoli e grandi tradimenti.

Eppure, malgrado le apparenze, il film non ha una dimensione religiosa. Ricordandoci con i suoi vari episodi che non si deve uccidere, nè rubare, nè dare falsa testimonianza, il film non fa prediche ma svolge ragionamenti lucidamente metafisici, non propone certezze ma insinua dubbi spesso irrisolvibili: chi ruba è già stato derubato, chi fa violenza ha, a sua volta, subito violenza, e chi infrange le norme etico-religiose viene poi quasi sempre parzialmente assolto o, perlomeno, affiancato da altri imprevedibili «peccatori», in un dilatarsi continuo del concetto di colpa e di innocenza.

A comandamenti chiari e lineari - non uccidere, non rubare ecc. - corrisponde nel cinema di Kieslowski una realtà piena di situazioni ambigue e imprecise: un giovane avvocato si rende conto, già alla sua prima causa, che uccidere con solennità, nella maestà della legge, è colpevole quanto uccidere senza circostanze attenuanti; un dottore alla fine della carriera si accorge che proprio la limitatezza della scienza può dare la vita a un essere umano; un ingegnere si rende conto che se è sbagliato far dipendere tutte le decisioni da un computer, è altrettanto errato affidarsi passivamente ai miracoli della fede. Niente è mai facile come sembra e i protagonisti di *Decalogo* non scelgono fra il «bene» o il «male», cercano quasi sempre (sono costretti a farlo dalle regole che la vita e la società gli impone) il male minore. Laicamente, Kieslowski ci dice con il suo film che i dieci comandamenti non sono regole per essere felici, ma regole che, più semplicemente, ci permettono di vivere.

IL TRENO IN UNO SPOT

UNA FANTASIA NERO FUMO

di TIZIANA GAZZINI

Un uomo giovane e di bell'aspetto attende un treno metropolitano. Ha in mano una ventiquattrore e sfoggia la solita aria manageriale (solita per gli spot pubblicitari). Poi lo shock. L'uomo in attesa incontra con lo sguardo il manifesto pubblicitario del Black & Color Philips, TV color a schermo nero, che anche noi possiamo vedere in questi giorni lungo i nostri itinerari quotidiani: il TVC è una splendida ragazza negra vestita di rosso, sexy, ma anche simpatica ed estrosa per via di un'acconciatura stravagante. Ed ecco che la dimensione reale si altera. Il nostro manager chiude gli occhi e sogna. Sogna alterando la realtà che lo circonda, ma riutilizzandone gli elementi base. Il treno, prima di tutto, che si trasforma, come il brutto anatroccolo in un sontuoso cigno nero, in un treno a vapore che incede maestoso tra sbuffi di fumo. Un'atmosfera da favola, sapientemente evocata dal regista Terry Ibbott (che ha curato anche la fotografia) e dal montaggio, in questo spot davvero fondamentale, di Laurence Guinness. Al ritmo della musica firmata Mcasso (musica e montaggio sono in forte sintonia), il sogno continua. A bordo, la fantasia del nostro uomo evoca la mora rosso fuoco. La vediamo sorridere dal finestrino. Ma il finestrino di un treno moderno: sogno o realtà? In questi 30" di pubblicità televisiva c'è anche il tempo per alludere all'ambiguità reale/immaginario tipica del genere fantastico.

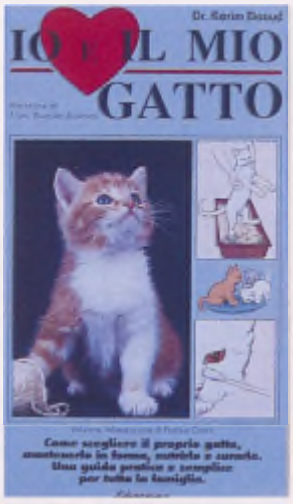
Riecco il sogno, il treno a vapore. Adesso è una sagoma nera che si staglia su un cielo rosso fuoco (rosso/nero: gli stessi colori della donna). Dopo il profilo, il primo piano che esalta la potenza del treno e le seduzioni del vapore. Ma come il vapore, il sogno sfuma nella realtà e il treno d'epoca nel treno metropolitano (anche qui, perfetto aggancio di montaggio). Il cigno nero ritorna brutto anatroccolo. E la donna sognata ritorna al suo posto, sul cartellone pubblicitario che ha acceso la fantasia del romantico viaggiatore: l'inquadratura successiva ce lo fa vedere ancora in attesa.

Il treno è finalmente arrivato. Si apre una porta e, volà, la nera signora in rosso è lì che sorride a chi l'ha sognata e desiderata. Dal sogno alla realtà, dalla pubblicità alla vita. Primo piano di lui che manifesta palese sorpresa. Di nuovo lei, inquadrata dalla porta del treno. Ancora un'acrobazia di montaggio. Ed ecco che quella donna, quel treno, li troviamo ingabbiati in uno schermo televisivo. Che poi si fa nero. Una voce fuori campo ci avverte che «schermo nero colore vero».

Lo spot, ideato dall'agenzia N.M.S. (Copy, Donatella Morandi; Art, Luigi Caronni) e realizzato dalla casa di produzione Emmevision, è stato girato in Inghilterra. Il treno moderno è stato ripreso alla Euston station di Londra, mentre il treno d'epoca viene dall'Hampshire, ed esattamente dalla New Alresford station. Treni di ieri e di oggi, comunque simbolo della potenza e dell'inarrestabile cammino in avanti della tecnologia Philips.

Chiara Giovagnorio, Produttore esecutivo del film, dice che il cliente e l'agenzia tenevano tantissimo al discorso del treno e addirittura, più al treno che alla ragazza.

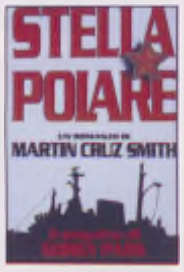
Il mezzo su rotaia è il vero protagonista. Come protagonista è il nero. Su RAI e Fininvest, anche a maggio.



Karim Daoud,
IO E IL MIO GATTO,
Edigamma, L. 15.000

Ancora un libro sulla vita e i comportamenti del gatto? Sì, ma questo del veterinario Daoud, tradotto per il pubblico italiano da Patrizia Cimini, è una miniera di preziosi consigli. Nascita, giochi, alimentazione, igiene quotidiana, piccoli traumi e grandi malattie vengono descritte con chiarezza e semplicità. Di questo bagaglio di informazioni potrà giovarsi sia chi ama i gatti ma ancora non li ha in casa, sia chi ne è compagno da molto tempo ma ha dei problemi da risolvere.

LASSÙ, SOTTO IL MARE DI BERING



Un nuovo romanzo dell'autore di «Gorky Park». Un libro ad altissima tensione che sarà anche un film

di MARINA DELLI COLLI

Proprio l'altro giorno una guida dell'Inturist raccontava che la prima cosa che i turisti chiedono arrivando a Mosca è di vedere Gorky park. Eppure il libro di Martin Cruz Smith, «Gorky park» appunto, risale ormai a otto anni fa e il giardinetto, anche un po' spelacchiatello per la verità, non merita certo tanta attenzione.

È che il libro ebbe un tale successo da entrare davvero e profondamente nell'immaginario collettivo. Il libro e il suo protagonista, quell'Arkady Renko, capo della squadra omicidi, che riusciva a portare a termine una delle indagini più delicate e difficili della sua carriera.

E Arkady ritorna anche in questo secondo libro di Cruz Smith, *Stella polare* che è già un best seller in tutto il mondo. Certo, ora non è più ispettore capo, l'affare del Gorky park ha troncato di netto la sua carriera e gli ha scatenato contro le più alte sfere del Partito. Ora Arkady, dopo essere stato rinchiuso in un manicomio, torturato inutilmente, deportato in Siberia, si trova su una gigantesca nave-fattoria, la «Stella polare» appunto, che nel mare di Bering lavora e surgela il pesce. Pesce che viene pescato da una flottiglia di cinque pescherecci americani che la seguono. Insomma, una sorta di joint venture russo-americana.

E tutto sembra funzionare per il meglio finché una notte, nella rete appena estratta, si scopre il corpo di una ragazza russa, misteriosamente scomparsa dalla «Stella polare». A bordo di una nave che opera ai confini del mondo è un po' difficile trovare un investigatore e così il capitano incaricherà Arkady che lavora al «circuito sporco», ossia nella sala dove si pulisce il pesce da surgelare, di portare a termine l'indagine. Cosa che Renko puntualmente farà.

E in una drammatica, inaspettata, intensissima scena finale, su una banchina di ghiaccio dell'Artico, l'enigma sarà finalmente sciolto.

Inutile raccontare di più della trama, non voglio privare il lettore del piacere di arrivare a poco a poco, tassello dopo tassello, alla soluzione del puzzle. Il meccanismo giallo inventato e costruito da Martin Cruz Smith è infatti ottimo, perfettamente calibrato e scandito e non lascia cadere la tensione del lettore neanche per un attimo.

Ma *Stella polare* oltre che un buon thriller è anche un romanzo importante. E non solo per la figura di Renko, così energico e intelligente, così umano e sensibile.

Il romanzo è narrativamente importante innanzitutto per come sono delineati i personaggi di contorno. Susan, per esempio, che rappresenta la compagnia americana a bordo della «Stella polare», o il comandante Marchuck, un uomo difficile, duro, ma profondamente onesto e leale. O anche la grossa e romantica Natasha che Arkady sceglierà come sua assistente o Karp, il criminale che in tempi lontani Renko ha fatto condannare e che adesso aspetta soltanto l'ora della vendetta.

Personaggi di contorno, certo, ma scolpiti con una precisione psicologica davvero fuori dal comune. Come precisissima è l'ambientazione, e infatti Cruz Smith prima di scrivere il romanzo ha vissuto davvero su una nave-fattoria russa.

Ma *Stella polare* è un romanzo importante soprattutto per la scrittura. Una scrittura che ricorda moltissimo Hemingway, così secca, scarna, concisa, così intensa. Una scrittura talmente visiva da essere già, senza bisogno di alcuna modifica, una sceneggiatura cinematografica. E prestissimo, infatti, Renko con il volto di William Hurt ci coinvolgerà e ci sedurrà anche dallo schermo.

Martin Cruz Smith,
Stella polare,
Mondadori, pp. 372, lire 28.000

Anna Larina,
HO AMATO BUCHARIN,
Editori Riuniti, L. 28.000

Non fu certo un matrimonio di convenienza quello che unì la giovanissima Anna Larina al «vecchio» bolscevico Nikolaj Bucharin. Lei infatti aveva tutto da perdere diventando la moglie di un uomo la cui sorte, dopo l'opposizione alla politica di collettivizzazione e industrializzazione forzata voluta da Stalin, era ormai inesorabilmente segnata. Opporsi a Stalin non era infatti possibile e nel 1937, insieme a Rykov e a Tomskij, Bucharin fu accusato di «complotto terroristico» contro lo Stato sovietico; Tomskij si uccise, Rykov e Bucharin furono fucilati.

E Anna Larina si ritrovò sola con un bambino in fasce da cui fu subito separata per essere rinchiusa in un lager insieme con altri «familiari dei traditori della patria». Il libro rievoca questa tragedia e, con frequenti flash-back, rievoca tutta la vita della Larina e di Bucharin, dal primo appuntamento fino alla fucilazione. Rievoca il calvario delle carceri, gli inumani trattamenti dei lager. Rievoca un amore che fu davvero un grande amore. E soprattutto rievoca un periodo storico non ancora completamente conosciuto e che è stato senz'altro uno dei più cupi e drammatici vissuti dal popolo russo.

MICHELANGELO, L'ORIGINALE

Misterioso, seducente, quasi blasfemo, in una parola «terribile»: così fu definito nel 1541 il Giudizio Universale michelangiolesco della Cappella Sistina. Dopo una delicata opera di restauro, tutti possono di nuovo giudicare

di ANNA D'ANGELO

Se è vero che il Bramante, nella speranza di veder fallire Michelangelo, convinse Papa Giulio II ad affidargli la difficile impresa di dipingere la volta della Cappella Sistina in Vaticano, una volta tanto dobbiamo rallegrarci degli effetti del discutibile sentimento dell'invidia: quando il 31 ottobre del 1541 venne finalmente scoperto il Giudizio Universale, i contemporanei lo definirono «terribile», che voleva dire misterioso, seducente, blasfemo: un'opera dove umano e divino erano messi a confronto a ridisegnare il grande mistero dell'origine dell'uomo e del suo destino.

L'affresco rompeva con tutti i modelli iconografici dell'epoca: angeli senza ali; moltissimi i nudi, evidente la presenza di alcuni personaggi viventi nemici di Michelangelo inseriti tra i dannati e, soprattutto, assenza dell'immagine canonica della Trinità. Fu così che iniziarono le manomissioni: secondo il principio rigoroso che le immagini sacre non dovevano discostarsi dalle Sacre Scritture, la Chiesa commissionò ad alcuni artisti delle copie corrette, devote e ideologiche della Controriforma del Giudizio. Oggi una grande e bellissima mostra su «Tecnica, Restauro e Mito» della Cappella Sistina è ospitata nel Braccio di Carlo Magno in Piazza San Pietro fino al 10 luglio. Il proposito è quello di fornire un contributo di conoscenza scientifica il più ampio possibile sull'operato di Michelangelo. I materiali espositivi consentono di ripercorrere tutte le fasi del restauro, ma anche momenti determinanti nell'esecuzione del lavoro di Michelangelo: quelli ideativi, quelli esecutivi, le giornate di lavoro, i materiali impiegati. I lavori di conservazione iniziarono nel 1964 con il restauro delle Storie di Mosè e di Cristo e terminarono dieci anni più tardi. Nel 1979 il restauro del ciclo mosaico e cristologico venne ripreso con la pulitura di due scene particolarmente danneggiate e nell'80 iniziò la pulitura dei Pontefici. Ogni volta ci si scontrava con i danni prodotti dall'umidità e dalle variazioni di temperatura, che contraevano e accartocciavano la colla che ricopriva gli affreschi in piccole squame. Dall'84 all'89 si è proceduto al restauro della volta e del Giudizio dove la reintegrazione pittorica, che ha avuto essenzialmente carattere conservativo, è stata eseguita ad acquarello mentre alla pulitura si è arrivati recuperando tutti i sottili passaggi cromatici previsti dall'autore. Quanto alle misure protettive ci si è serviti di una serie di sistemi per il miglioramento del microclima. Dopo il restauro non è mancato chi ha gridato allo sfregio: le immagini avrebbero perduto rotondità, con la pulitura si sarebbero cancellate le correzioni del maestro. E c'è chi ha tirato fuori anche le prove. Ma la polemica è riuscita soprattutto ad alimentare la conoscenza di un'opera che come disse il Vasari «è quell'esempio e quella gran pittura mandata da Dio agli uomini in terra, acciò che veggano ciò che il fato fa quando gli intelletti del supremo grado della terra descendono, et hanno in essi infusa la grazia e la divinità del sapere».

La testa di Adamo, in un particolare del capolavoro di Michelangelo

SE QUESTA VI SEMBRA UNA CHITARRA

La chitarra è uno strumento popolare, non uno strumento «facile». Alcuni grandi della musica lo hanno dimostrato.

di GIANFRANCO ANGELERI

Uno strumento musicale oggi di grande diffusione è la chitarra. Diffusione che interessa larghi strati della popolazione, specie quella giovanile. La popolarità dello strumento è dovuta al suo ingombro modesto, alla sua leggerezza che ne permette il facile trasporto, la facilità di approccio che consente di imparare a suonarlo con relativa rapidità. E la chitarra è talmente diffusa da entrare in Chiesa e pretendere di surrogare l'austero antico possente organo nell'accompagnamento dei canti della liturgia cattolica con la sua flebile e languida voce. Strumento prevalentemente popolare, adatto ad accompagnare la voce umana, nell'esecuzione di assoli di canto, o gli altri piccoli strumenti nelle sagre paesane. Eppure ci sono stati musicisti che hanno voluto nobilitare questo modesto strumento cordofono a pizzico ed elevarlo alla dignità dei colleghi ad arco riconoscendone i requisiti di sonorità capaci di suggestionare ed irretire l'ascoltatore. Sono nati così i quintetti con chitarra per merito di Boccherini, le sonate per violino e chitarra e i quartetti grazie a Paganini, varie composizioni di Weber, De Falla, Turina e Castelnuovo Tedesco. Persino il severo Mahler introdusse la chitarra nella sua settima sinfonia per non parlare di Rossini e Donizetti che la utilizzarono, con brevi comparse, nei loro melodrammi. Non solo ai compositori va il merito di questo elevamento di dignità ma anche ad alcuni esecutori e tra questi soprattutto lo spagnolo André Segovia che, di fronte ai vari strumenti cui si era accostato, non ebbe alcun dubbio: scelse la chitarra negandone l'esclusiva funzione correntemente attribuita di strumento proprio del folclore ma valutandola all'altezza di un violino e di un violoncello. Non pago di quel repertorio classico che ho citato, egli effettuò delle trascrizioni di brani importanti che credette adattabili alla chitarra. E tra questi le opere di Bach del quale seppe tradurre, con le sei corde, la complessa polifonia contrappuntistica facendo emergere le varie voci sovrapposte. Oggi Segovia non è più, morto novantaquattrenne nel 1987. Ma di lui sono rimaste delle registrazioni. Tra queste scelgo due dischi facenti parte di un cofanetto della DDG (19 383 e 19 384) in cui sono incisi il concerto per chitarra (trascrizione dal violoncello) e orchestra in mi maggiore di Boccherini, la suite n° 3 di Bach, otto lezioni per chitarra di D. Aguado, quattro studi di F. Sor, un preludio di L. Wein, pezzi caratteristici di F.M. Torroba, Antaño di O. Espla e l'allegro in la maggiore di M. Ponce. Non è possibile parlare di tutti; mi limiterò al concerto di Boccherini nel quale a me pare sia difficile pensare il passaggio impune dal violoncello alla chitarra. In effetti può meravigliare l'improntitudine di passare da uno strumento all'altro così diversi: l'uno ad arco e l'altro a pizzico. Ma non si tratta di improntitudine se si pensa che un grande musicista quale Bach fu autore di trascrizioni di questo tipo. Il concerto di Boccherini è una cosa di poco impegno; un concerto senza pretesa se non quella di intrattenere amabilmente il ristretto gruppo di ascoltatori della corte spagnola (come sappiamo il Boccherini emigrò dall'Italia e visse in Ispagna).

Ed è veramente amabile questo concerto tripartito, scritto per la parte solista di violoncello, trascritto dal violoncellista G. Cassadò per chitarra. Occorre subito ammettere che ne è risultato qualcosa di diverso confermando la mia perplessità anche se non ha perduto l'originale grazia.

In questo concerto è mirabile la seconda parte: l'andante cantabile. Indubbiamente cantabile ma più che andante, per me, un adagio quasi un largo. In essa viene sviluppata una incantevole melodia di gusto spagnolo che, nella versione in esame, è arricchita dalla grazia del tocco di Segovia.

L'abilità del solista si rivela nel terzo movimento l'allegretto, specie in quei passi dove si ha la sensazione di ascoltare due chitarre anzichè un solo strumento come è in realtà.

Questi dischi manderanno certamente in sollucchero la schiera di appassionati della chitarra che qui è suonata con grande maestria.

Solo mio disappunto è quello di non appartenere a quella schiera. I «chitarrofili» mi scusino e non me ne vogliano.

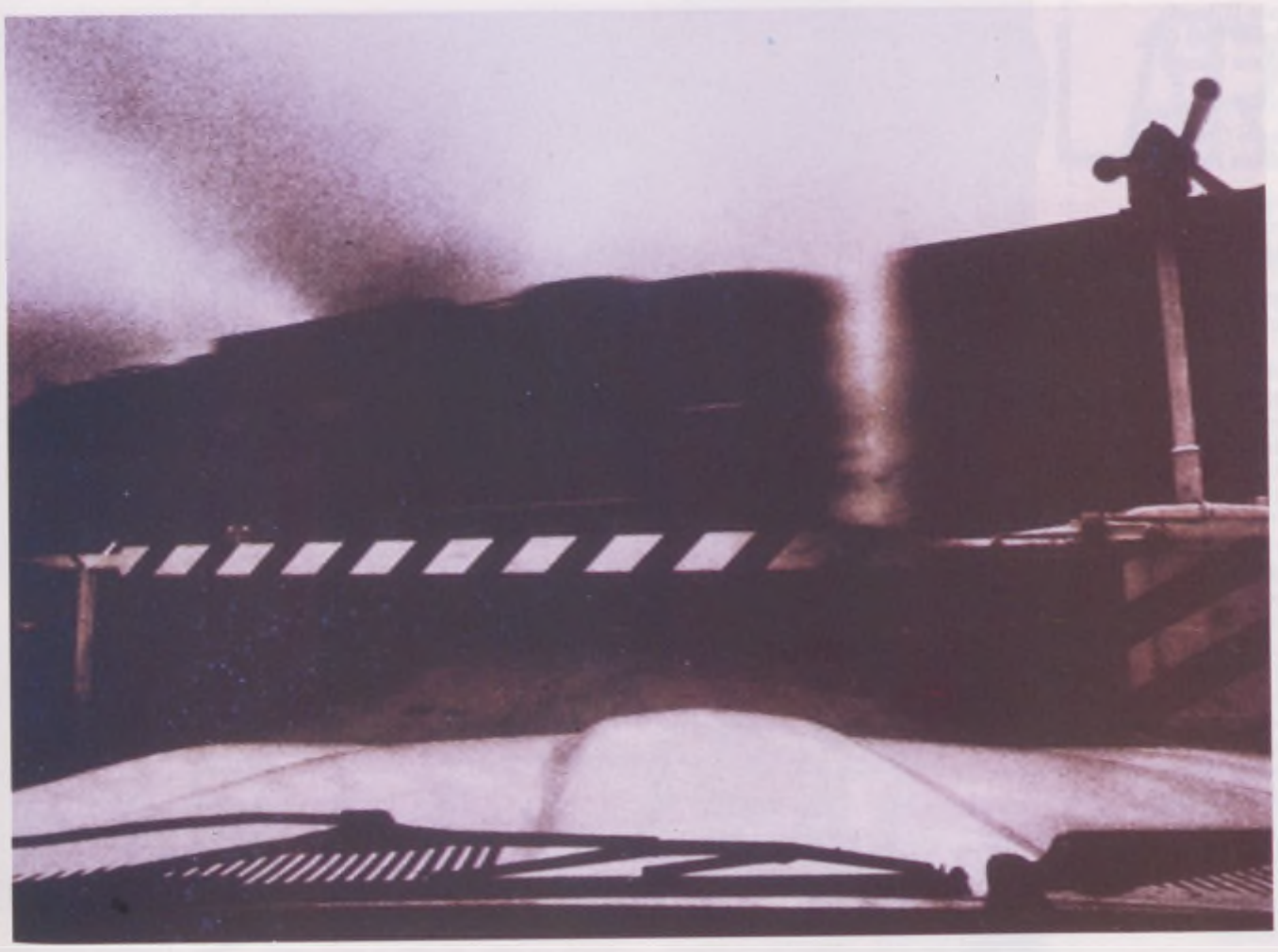
CRAMPS STAY STICK

La pubblicazione dell'album «Stay stick» per l'etichetta inglese Enigma segna il ritorno dei Cramps sulla scena musicale internazionale dopo oltre un biennio di assoluto silenzio. Silenzio seguito ad una carriera iniziata nella seconda metà degli anni settanta, in piena era punk, era che del resto ha costituito il successo per molti validi nomi, ma non certo in termini di una assoluta affermazione per i Cramps. I Cramps sono un gruppo rock per eccellenza, il cui stile almeno all'inizio era venato di influenze punk che però non ne hanno mai condizionato più di tanto il carattere, miscelandosi con forti influssi derivanti da quel tipo di musica di cui Elvis Presley fu indubbiamente caposcuola, e con il sound di gruppi come gli Stooges. La band è costituita di quattro elementi, in cui il cantante Lux Interior ricopre il ruolo di showman e la chitarrista Poison Ivy quello di mente musicale e di logo del gruppo. L'attuale formazione comprende oltre loro il batterista Nick Knox e la bassista Candy Del Mar e dà vita ad un genere segnato dall'energia punk ma consistente in un sano rock'n roll dalla connotazione molto personale, in cui la particolare impostazione vocale del cantante Lux Interior costituisce una delle migliori attrattive del gruppo. Se a tutte queste considerazioni si uniscono una valida vena compositiva nonché la loro tradizionale grinta e la notevole spettacolarità che i Cramps sono capaci di esprimere nei concerti, si comprende facilmente il motivo del loro successo.

Stay stick riprende, e in qualche modo amplia, il discorso seguito nei precedenti lavori, segnalandosi come un valido album di rock'n roll, il cui ascolto però è da consigliare non soltanto agli appassionati del genere ma a tutti gli amanti della musica moderna.

Roberto D'Amico

GIOVANNI PEZZANI
CAMPAGNA EMILIANA



L'Emilia è stata una regione molto fertile per la fotografia italiana degli ultimi vent'anni. Anche se non si può parlare di una vera e propria scuola, quei giovani che iniziarono, vent'anni fa, a frequentare i luoghi di una nuova immaginazione, avevano, tuttavia, in comune un'impronta omogenea. Da una parte recuperavano letture e conoscenze di classica tradizione, dall'altra guardavano con molta attenzione all'evolversi di una cultura ambientale caratterizzata da una diffusa nevrosi quotidiana, insofferente e critica nei confronti di certe forme di progresso industriale.

Di questo gruppo di giovani, oggi ormai quarantenni, fa parte anche Giovanni Pezzani, di Colorno (Parma), classe 1951, che scatta una serie di foto viaggiando a bordo di un'auto lungo strade secondarie della propria regione arrestandosi, infine, di fronte ad un passaggio a livello durante il transito di un convoglio ferroviario. Il caratteristico «mosso» dell'immagine e la particolare colorazione a mano dell'originale in bianco e nero, dovuta all'uso di particolari viraggi, danno al fotogramma, secondo le abitudini tecniche ed espressive dell'autore, una particolare atmosfera di incubo surreale. Il convoglio sembra giungere da luoghi misteriosi, da un lontano non si sa dove, senza nessuna identità né di provenienza né di destinazione.

Se l'inconscio ferroviario si configura molto spesso, nell'apparato visivo di molti fotografi, in elementi oggettivi molto concreti, in Giovanni Pezzani rappresenta soprattutto la frattura di un lontano rapporto ancestrale tra la natura contadina della propria terra e le mediazioni tecnologiche di un ingombrante benessere sociale. È proprio quel pezzo di automobile, in attesa davanti al treno, che fa riflettere e meditare.

a cura di PIERO BERENGO GARDIN

IL PROSSIMO NUMERO

VdR
Periodico mensile dell'Ente Ferrovie dello Stato
Anno XXXIII - n. 4/1990

Direttore responsabile
Francesco Pellegrini

Redattore capo
Piero Spila

Redazione
Anna D'Angelo, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Impaginazione
Fausta Orecchio Daniele Fusacchia

Segretario di Redazione
Aldo La Rosa

Amministrazione
Graziella Luzzitelli

Abbonamenti
Rita Montuschi, Renzo Ramiconi, Adalisa Vicino

Hanno collaborato a questo numero
per i testi: Gianfranco Angeleri, Aldo Bastianelli, Piero Berengo Gardin, Beppe Bertoli, Marcello Buzzoli, Patrizia Chiodi, Roberto D'Amico, Francesco De Angelis, Mauro Martini, Alessandra Passanti, G.B. Pellegrini, Nico Redi, Sergio Rivolta Lippo, Claudio Tanari.
per le foto: Agenzia Franca Speranza, Fototeca FS.
per le illustrazioni: Stefano Ricci
La foto di copertina è di Roberto Fusconi

Redazione: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma; tel. (SIP) 06/8415667 - (FS) 8490/2749

Abbonamenti e Amministrazione: tel. (SIP) 06/8442356 - (FS) 8490/3210.

Telefax: 06/8831108.
Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 novembre 1957.
Associato all'USPI - Unione Stampa Periodica Italiana e all'ASAI - Associazione Stampa Aziendale Italiana.

Oltre il Mondiale. Nel momento che scriviamo queste note, a poche settimane ormai dal calcio di inizio di Italia '90, le nostre città sedi dei mondiali sono in clima di emergenza: cantieri aperti, lavori in corso, deviazioni e interruzioni del traffico, polemiche. Il sacrificio economico, organizzativo (e anche nervoso) è stato notevole, ma a parte le critiche e le polemiche pur vivaci di questi giorni, nessuno dubita che l'organizzazione della Coppa del mondo era un'esperienza da fare. Soprattutto se le opere di ammodernamento e abbellimento dei centri storici, delle vie di comunicazione e degli impianti sportivi delle nostre città non sono state viste in un'ottica riduttiva e strumentale (cioè solo finalizzata all'evento mondiale), ma più strategicamente mirate a migliorare le condizioni di vivibilità ed efficienza del Paese.
Per quanto ci riguarda, le opere ferroviarie (alle linee, alle stazioni, ai raccordi, ai materiali) corrispondono a questa logica? Il nostro parere è affermativo, ma è giusto sincerarsene e soprattutto proporre documentazioni.
Proprio per questo, una parte notevole del prossimo numero sarà dedicata alle opere dei Mondiali, alle opere destinate ad andare «oltre» i Mondiali.
Completeranno, il numero di VdR, un nuovo reportage dall'«altra parte del mondo», le inchieste e le consuete rubriche.

Contributo annuo per l'invio a domicilio: Ferrovieri in servizio L. 4.000 (con trattenuta a ruolo); pensionati L. 2.000; privati: L. 10.000; per l'estero L. 20.000 - Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato a Ente Ferrovie Stato-Ufficio Tesoreria e Cassa - Conto Voci della Rotaia - 00100 Roma.

Fotocomposizione e preparazione: Fotocomposer Sud, Via Quarto Negroni 15/17, Ariccia.

Stampa: Rotoeffe s.r.l., Via Variante di Cancelliera - Ariccia (Roma) - Tel. 9344302-9344273.

QUASI COME VOLARE

Non avvertire quasi le vibrazioni. Non sentire quasi il rumore. Come volare. Alla base di questa esperienza ci sono le piastre in cemento armato precompresso realizzate e messe in opera da IPA: una formula che consente la massima stabilità ed elasticità del tracciato ferroviario e il miglior comfort per chi viaggia. Anche a 300 chilometri all'ora. Il sistema IPA accorcia i tempi di costruzione della linea, ne impedisce il decadimento e la rende transitabile dai mezzi su ruote della protezione civile. La soluzione IPA è stata adottata dalle ferrovie dello Stato italiane sulla linea Udine-Tarvisio e dalla metropolitana di Milano. Nelle situazioni, cioè, dove si richiedono già oggi le prestazioni di domani.

IPA

INDUSTRIA PREFABBRICATI E AFFINI
Progetta e costruisce lo sviluppo.

IPA - 24050 Calcinate (BG)
Via Provinciale - Tel. 035/841.291

SEZIONE CREDITO

- Tutte le operazioni e servizi di banca
- Servizio BANCOMAT
- Collocamento dei fondi di investimento
- Factoring e Leasing
- Corrispondenti in tutto il mondo
- Tutte le operazioni con l'estero

SEZIONE PREVIDENZA

- Assicurazioni vita ordinarie, indicizzate, rivalutabili.
- Assicurazioni responsabilità civile auto, globale auto, responsabilità civile diversi.
- Assicurazioni infortuni ed infortuni aeronautici.

UFFICI CAMBIO

CAGLIARI	Aeroporto Elmas
FIRENZE	Stazione F.S. S. Maria Novella
GENOVA	Stazione F.S. Porta Principe
MESTRE	Stazione F.S.
MILANO	Stazione F.S. Centrale
ROMA	Stazione F.S. Termini
TORINO	Stazione F.S. Porta Nuova
VENEZIA	Stazione F.S. S. Lucia
VERONA	Stazione F.S. Porta Nuova

FILIALI

ANCONA, BARI, BOLOGNA, CAGLIARI, FIRENZE, GENOVA, MESSINA, MESTRE, MILANO, NAPOLI, PADOVA, PALERMO, PARMA, PESCARA, REGGIO CALABRIA, ROMA, TORINO, TRIESTE, VENEZIA, VERONA.

BANCA NAZIONALE
delle **COMUNICAZIONI**
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BANCASSICURAZIONE.

VdR

PERIODICO MENSILE
DELLE
FERROVIE DELLO STATO

n. 5
ANNO
XXXIII
maggio 1990

voci della rotaia

Redaz.: P.zza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma/Sped. in abb. post. gr. III - 70%

IL NUOVO CONTRATTO

Anni di Successo B.N.C.

12,546%

é il rendimento

FONDO BANCOM

nell'esercizio 1.11.88 - 31.10.89

La Banca ha fissato all' **87,5%** la partecipazione al suddetto rendimento degli assicurati con:

POLIZZE VITA

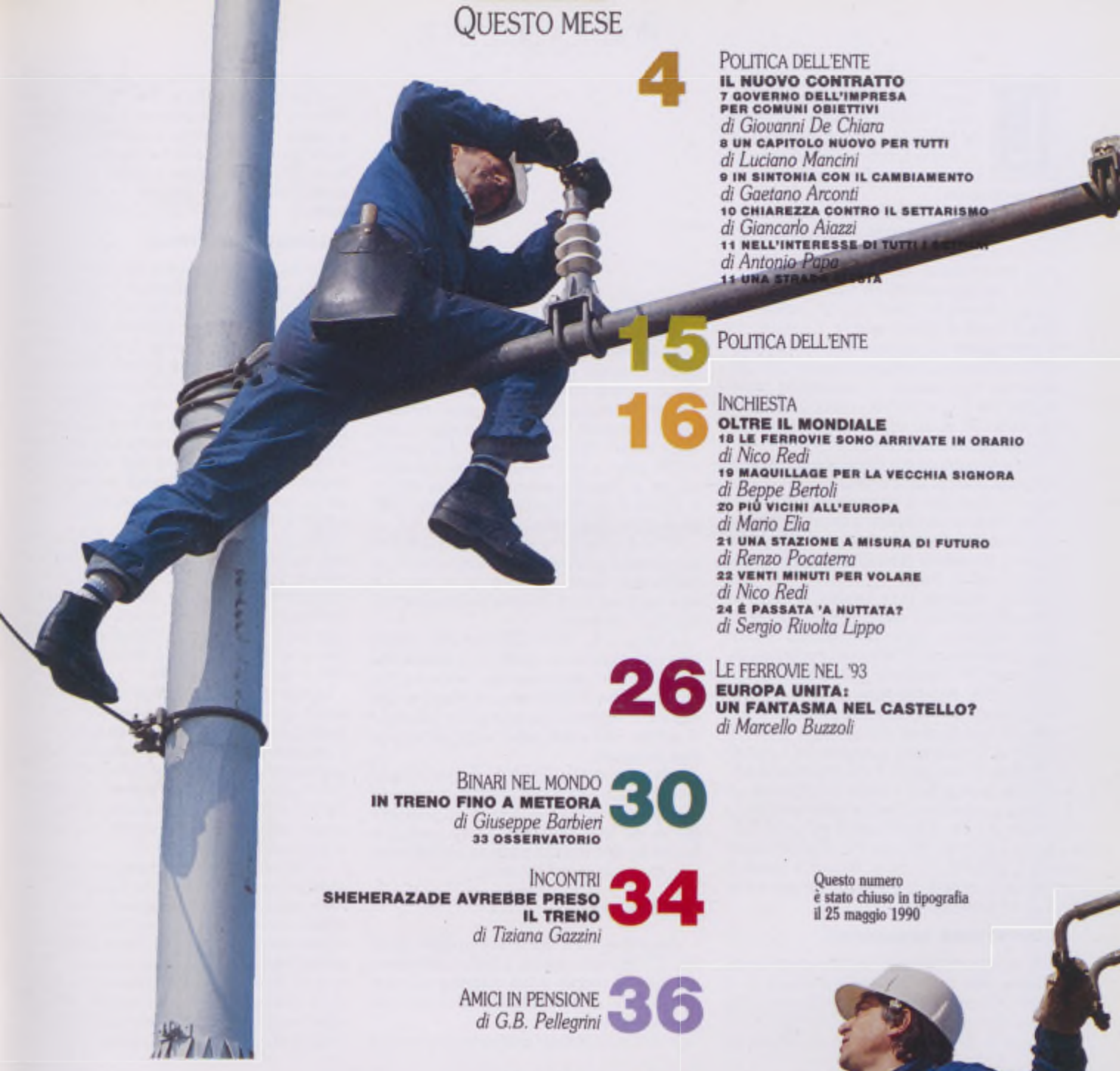
rivalutabili legate al tondo stesso per cui il rendimento retrocesso agli assicurati é del:

10,978%

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BANCASSICURAZIONE.

QUESTO MESE



4 POLITICA DELL'ENTE
IL NUOVO CONTRATTO
7 GOVERNO DELL'IMPRESA PER COMUNI OBIETTIVI
di Giovanni De Chiara
8 UN CAPITOLO NUOVO PER TUTTI
di Luciano Mancini
9 IN SINTONIA CON IL CAMBIAMENTO
di Gaetano Arconti
10 CHIAREZZA CONTRO IL SETTARISMO
di Giancarlo Aiazzi
11 NELL'INTERESSE DI TUTTI I [illegible]
di Antonio Papa
11 UNA STRA[illegible]STA

15 POLITICA DELL'ENTE

16 INCHIESTA
OLTRE IL MONDIALE
18 LE FERROVIE SONO ARRIVATE IN ORARIO
di Nico Redi
19 MAQUILLAGE PER LA VECCHIA SIGNORA
di Beppe Bertoli
20 PIÙ VICINI ALL'EUROPA
di Mario Elia
21 UNA STAZIONE A MISURA DI FUTURO
di Renzo Pocaterra
22 VENTI MINUTI PER VOLARE
di Nico Redi
24 È PASSATA 'A NUTTATA?
di Sergio Rivolta Lippo

26 LE FERROVIE NEL '93
EUROPA UNITA: UN FANTASMA NEL CASTELLO?
di Marcello Buzzoli

BINARI NEL MONDO **30**
IN TRENO FINO A METEORA
di Giuseppe Barbieri
33 OSSERVATORIO

INCONTRI **34**
SHEHERAZADE AVREBBE PRESO IL TRENO
di Tiziana Gazzini

AMICI IN PENSIONE **36**
di G.B. Pellegrini

DALLA RETE **38**
PRESENTE E FUTURO DELLA LINEA JONICA
di Giulio Giulietti

TUTTARETE **40**
43 UN TRENO NEL CASSETTO

TEMPO LIBERO **44**
44 CINEMA **CHE BEL SOGNO, SEMBRA UN FILM**
di Piero Spila
46 LIBRI **LE PAROLE PER DIRLO**
di Marina Delli Colli
47 MOSTRE **PUNTO LUCE**
di Anna D'Angelo
48 MUSICA **DUE DIRETTORI GRANDI E SFORTUNATI**
di Gianfranco Angeleri

Dopo una lunga trattativa, il 14 maggio scorso è stata siglata un'intesa sul contratto dei ferrovieri. Nelle pagine interne, i giudizi e i commenti dell'Ente e dei Sindacati.

Questo numero è stato chiuso in tipografia il 25 maggio 1990

Una profonda riforma del trattamento economico e normativo, fra cui la revisione delle competenze accessorie e l'istituzione della contrattazione integrativa. Ma anche un nuovo modo di procedere IL NUOVO CONTRATTO

nella carriera, una efficace riqualificazione degli ambienti e delle condizioni di lavoro. Un accordo importante per i ferrovieri e per l'Ente, che recupera il governo d'impresa mediante il sistema di relazioni industriali e la gestione dei quadri. Con un obiettivo di fondo: maggiore produttività e valorizzazione della professionalità e dell'impegno individuale.

L'accordo per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro dei ferrovieri, 1990-1992, e per la definizione dei fabbisogni è stato siglato dalle parti — Sindacati confederali, Fisafs e Amministratore Straordinario dell'Ente — il 19 maggio scorso.

L'aspetto economico di questo contratto è forse il più noto ai ferrovieri, visto che la stampa e gli organi di informazione hanno fornito già ampi rendiconti degli aumenti previsti. Ma al di là dei contenuti economici, che rappresentano per l'Ente un importante impegno finanziario, questo accordo contiene una serie di novità di estremo interesse. Il contratto, fra le varie materie che definisce, tratta dell'organizzazione del lavoro, delle relazioni industriali, della classificazione, inquadramento e valorizzazione professionale. E lo fa in un articolato preciso e dettagliato che tocca i più diversi aspetti in cui si configura la complessa attività dei ferrovieri.

Anche la questione economica, conosciuta per le sue grandi linee, presenta in realtà una serie di innovazioni che meritano di essere sintetizzate. Tutta la parte economica del contratto si articola su tre grandi voci: tabellare (aumenti sullo stipendio base), integrativo e competenze accessorie. L'aumento medio (valutato sul 5° livello) sul tabellare sarà di L. 240.000, scaglionato in tre tranches. La prima del 25% sarà pagata dal 1° giugno 1990, la seconda del 37,5% sarà invece pagata dal 1° gennaio 1991, la terza infine, di un altro 37,5%, verrà regolarizzata dal 1° gennaio 1992. L'aumento medio sull'integrativo è di L. 150.000, mentre gli aumenti delle competenze accessorie possono essere valutati mediamente in L. 180.000 (con la stessa ripartizione del tabellare). Inoltre, ai ferrovieri verrà corrisposta per il periodo 1° gennaio-31 maggio 1990 una «una tantum» di L. 300.000, assimilabile alla natura di competenza accessoria e distribuita secondo la seguente ripartizione: area 1ª e 2ª L. 200.000; area 3ª e 4ª L. 250.000; area 5ª e 6ª L. 300.000; area 7ª L. 375.000; area 8ª e 9ª L. 500.000. Per quanto riguarda il premio di esercizio, il contratto stabilisce che verrà pagato sulla base dei nuovi stipendi.

COMPETENZE ACCESSORIE

Le parti hanno convenuto che l'incremento medio a regime delle competenze medie accessorie sia di L. 180.000 mensili. Il pagamento di tali competenze si articola come segue: 25% dal 1/6/1990, 37,5% dal 1/6/91; 37,5% dal 1/6/92. Le competenze accessorie risultanti dalla ristrutturazione del salario variabile assorbono gli attuali: salario di produttività, premio industriale, premio di produzione, nonché altre competenze definite per i vari settori.

Il contratto stabilisce per le competenze accessorie comuni la seguente rivalutazione: maneggio denaro 100%; notturna 30%; pernottamento 30%; domenica 50%; galleria e lavoro sottosuolo 50%; lavorazioni con uso di mezzi di protezione individuale integrali L. 20.000 al giorno; manipolazione sostanze tossiche e nocive 165%; trasferta 30%.

Al fine di «premiare la strategicità e la specificità delle posizioni lavorative, nonché la loro criticità nell'ambito della nuova organizzazione del lavoro», è stata creata una nuova competenza accessoria: l'indennità di utilizzazione.

La quota di L. 19.000 EDR (elemento distinto della retribuzione ed ex premio di produzione) dal 1° gennaio 1991 viene conglobata, mentre a partire dal 1° novembre 1992 diverrà parte integrante dello stipendio e oggetto di riparametrazione (parametro di partenza 100) e sarà quindi valida anche ai fini della buonuscita.

Inoltre, al personale inquadrato alla data di vigenza del contratto nella 5ª e 7ª categoria, a partire dal 1/1/92 sarà corrisposto un assegno «ad personam» pari ad una classe di stipendio (utile a pensione e buonuscita) della rispettiva categoria, assorbibile con i successivi avanzamenti di carriera.

INTEGRATIVO

L'integrativo, che a regime avrà un valore medio di L. 150.000, sarà negoziato a livello compartimentale e di sede centrale, e sarà comunque assegnato in funzione dei relativi obiettivi di produzione e risultati di produttività.

Un altro punto rilevante della parte economica del contratto riguarda la costituzione immediata di una commissione tecnica che ha il compito di studiare opportune modalità per promuovere la pensionabilità parziale delle competenze accessorie, il loro riconoscimento agli effetti della buonuscita e la riduzione dell'età pensionabile per i lavoratori impegnati in attività particolarmente logoranti. La commissione terminerà i lavori entro il 31/12/1990.

RELAZIONI INDUSTRIALI

Uno dei punti più qualificanti del nuovo contratto riguarda certamente la definizione di un protocollo delle relazioni industriali fra Ente e OO.SS. che «assoggettano alla reciproca, volontaria, regolamentazione i propri autonomi poteri di comportamento, avendo riguardo all'interesse generale, allo sviluppo del servizio, al suo regolare funzionamento, all'incremento della produzione e della produttività, e al mantenimento in tale settore dei livelli occupazionali, obiettivi ai quali necessariamente deve concorrere il coerente comportamento sia degli organi e dei responsabili della gestione aziendale ai diversi livelli, che dei lavoratori e delle stesse organizzazioni sindacali che li rappresentano».

Relazioni industriali più trasparenti, in cui le parti svolgono ruoli ben distinti e individuati: «il sistema di relazioni industriali definisce le rispettive sfere di competenza del Sindacato e dell'Ente. L'autonomia dell'Ente FS è assicurata in materia di: definizione delle strutture organizzative; utilizzazione della forza lavoro, nel rispetto dei vincoli determinati dal contratto e dagli accordi sindacali».

Le relazioni industriali si svolgono a tre livelli: nazionale, compartimentale e di unità di produzione. A qualsiasi livello si svolgano, a seconda della materia, si articolano in: informazione, consultazione, contrattazione, verifica. E, proprio «per dare sistematicità all'informazione e alla verifica degli accordi, saranno costituiti, a livello nazionale e compartimentale, osservatori permanenti che si riuniranno con periodicità quadrimestrale».

Tra le principali materie di carattere strategico ed operativo oggetto di confronto fra Ente e OO.SS., a livello nazionale rientrano le seguenti: 1) aspetti contrattuali connessi alla retribuzione fissa e variabile; 2) materie attinenti al rapporto di lavoro contrattualizzate collettivamente; 3) ambiente e sicurezza del lavoro; 4) riflessi dell'orario dei treni sui turni di lavoro; 5) fabbisogni e aspetti occupazionali, organizzazione e qualità del lavoro; 6) criteri di mobilità territoriale finalizzati agli obiettivi d'impresa; 7) definizio-

Nel grafico in basso sono messi a confronto gli stipendi attuali e quelli «a regime», al termine della vigenza contrattuale, nel 1992. Le cifre sono ufficiose ed espresse in valore medio.

BONAVENTURA PELUCCHINI / FOTOTECA FS

IL NUOVO CONTRATTO

ne dei regimi orari di lavoro; 8) condizioni di ammissibilità alla mensa.

Sempre nell'ambito delle relazioni industriali sono inserite «garanzie specifiche per le condizioni di lavoro del personale femminile», secondo le indicazioni della CEE e le disposizioni legislative in vigore in tema di parità uomo-donna.

LA NUOVA ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO

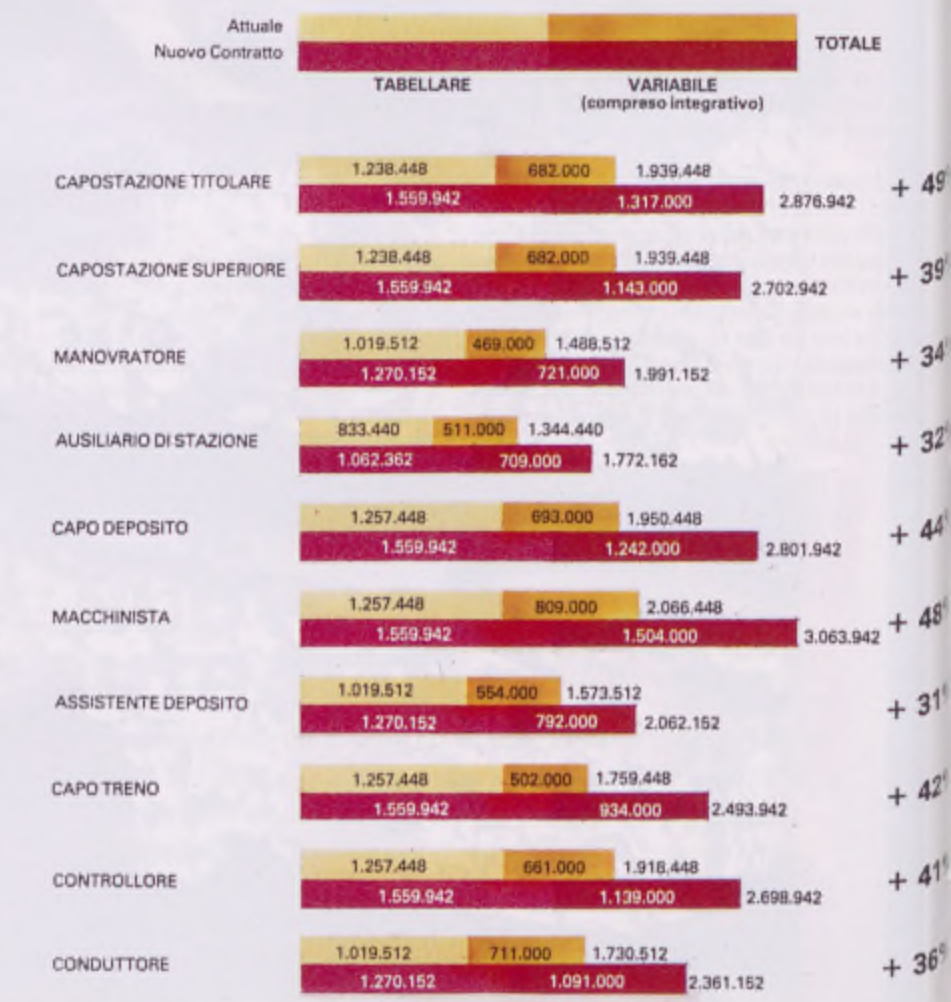
L'altro importante tema che ha trovato definizione nel contratto riguarda l'organizzazione del lavoro. Una nuova organizzazione che si pone come obiettivo di rinnovare positivamente il modo di lavorare finalizzando il cambiamento ad un aumento di produttività e alla valorizzazione della professionalità.

È la parte più articolata del contratto e tocca praticamente tutti i settori di attività: dagli uffici alle stazioni, dal personale viaggiante a quello di macchina e di manovra, dalla manutenzione delle infrastrutture alla manutenzione dei rotabili.

Si tratta di un'intesa dettagliata che comprende ogni aspetto organizzativo, regolamentare e logistico. In ogni settore, quindi, sono previsti adeguamenti e interventi sia sul piano delle tecnologie e delle procedure, sia sui piani più strettamente connessi alle condizioni di lavoro. Ad esempio, per quanto riguarda la logistica del personale di macchina, l'accordo prevede che «saranno intensificate le azioni relative a questo settore, al fine di migliorare le condizioni operative e la qualità della vita e di lavoro del personale di macchina». Tra gli interventi previsti al riguardo, quelli relativi alla consumazione del pasto, ai Ferrotel, ai mezzi di trasporto e al vestiario uniforme. Più in dettaglio, per quanto riguarda la voce «consumazione pasto», è stabilito che «nella fase di programmazione dei servizi (turni) saranno comunque previsti intervalli netti di mezz'ora, nelle fasce orarie 11-15 e 18-22. Il principio verrà rispettato nel comando dei servizi straordinari. Nel caso di mancanza della mensa aziendale il pasto potrà essere consumato presso strutture esterne, con rimborso di una quota massima prefissata. In determinate situazioni potrà essere consentito di usufruire del pasto anche presso buffet-ristorante di stazione».

Per quanto riguarda la voce «mezzi di trasporto», l'accordo stabilisce quanto segue: «Garanzia del trasporto del personale per collegamenti fra gli scali in tempo reale con corsette o taxi. Al personale va garantito il rientro sempre con questi mezzi agli impianti di appartenenza o partenza».

Sempre nel caso del personale di macchina, alla voce specifica «ambiente di lavoro», nell'accordo si toccano numerosi punti come il problema-amianto, la radiazione di locomotori, l'installazione della ripetizione di segnali in macchina, la cui estensione è prevista anche per tutti i mezzi di trazione, nonché la riclassificazione delle cabine di guida e l'estensione della refrigerazione.



GOVERNO DELL'IMPRESA PER COMUNI OBIETTIVI

Il commento del Direttore Generale

di GIOVANNI DE CHIARA

L'accordo che è stato siglato tra Ente, Sindacati unitari e FISAFS, per il rinnovo del Contratto nazionale della categoria dei ferrovieri è il frutto di una lunga trattativa che ha avuto numerose tappe utili, tra l'altro, a tracciare le linee di una politica organica di relazioni industriali.

L'Ente è arrivato al confronto non impreparato, ma costruendo la propria posizione attraverso importanti accordi di procedura. Cito, fra tutti, quello del 5 luglio 1989. Una strada che è stata lunga e non indolore, in cui gli ostacoli al proseguimento della trattativa sono stati, di volta in volta, superati anche grazie alla volontà e alla comune consapevolezza delle parti di dover arrivare comunque a una conclusione che fosse costruttiva e che fornisse gli strumenti per attuare una strategia di reale risanamento e sviluppo dell'Ente. Ma, soprattutto, preoccupazione dell'Ente e delle organizzazioni sindacali è stata quella di salvaguardare lo spirito unitario della categoria.

A spingere verso una soluzione che tenesse conto delle esigenze d'impresa e delle richieste dei lavoratori, trovando un punto di equilibrio tra i contenuti della dialettica contrattuale, è stata la comune certezza che le ferrovie devono andare avanti, e devono andare avanti meglio.

L'accordo finalmente raggiunto, anche se si lascia alle spalle qualche limite e inevitabili insoddisfazioni, è un buon accordo. Perché innova profondamente istituti contrattuali e regole di gestione delle relazioni industriali, disciplina ruoli e ridefinisce autonomie e responsabilità sia dell'Ente che del Sindacato.

I contenuti specifici dell'accordo, inoltre, sono tali da consentire finalmente, una gestione dell'Ente che ha per la prima volta i caratteri dell'imprenditorialità.

Uno strumento che ci servirà da leva per la costruzione di quel sistema organizzativo, professionalizzato, flessibile e premiante che ci siamo posti come obiettivo per il futuro assetto delle Ferrovie italiane.

Avere cognizione di questo risultato è utile per entrambe le parti. Ognuna sarà messa in condizione di svolgere al meglio il proprio ruolo senza le sovrapposizioni, le confusioni, le dispersioni che hanno caratterizzato la vecchia prassi contrattuale e dato instabilità alle relazioni industriali.

Questa intesa, al di là dei significativi risultati normativi, economici, di organizzazione del lavoro raggiunti, è importante per gli innovativi principi che afferma, e che fanno dell'accordo un punto avanzato di riferimento rispetto alla prassi contrattuale del pubblico impiego.

Il contratto è un punto d'incontro, ma l'accordo contrattuale non mette certo la parola fine al discorso. Si è realizzato un equilibrio di interessi che d'ora in poi dovrà essere gestito in senso evolutivo, se si vuole che i principi, sanciti dall'intesa, della produttività e della valorizzazione della professionalità, trovino piena applicazione.

Qualità del lavoro, valorizzazione della professionalità, incentivazione retributiva si propongono come obiettivi costanti e continuamente aggiornabili per una corretta strategia di risanamento e sviluppo.

La vera portata innovativa di questo accordo è che non si limita a stabilire una decisa inversione di tendenza nella dinamica della politica retributiva — che pure rappresenta un forte impegno economico per l'Ente, e apre la possibilità di un equo riconoscimento delle capacità professionali e dell'impegno lavorativo — ma fa di questo aspetto della trattativa uno degli strumenti per concorrere ad un serio programma di risanamento e sviluppo dell'impresa ferroviaria.

Anche se, nel momento in cui scrivo questa nota, non si è ancora arrivati a una piena accettazione dell'intesa da una parte delle realtà professionali presenti nel mondo ferroviario, il colloquio con tutti i ferrovieri, indipendentemente dagli esiti, ha rappresentato, e rappresenta comunque, un'occasione utile di confronto.

Mi auguro che molto presto i contrasti si possano sanare e le tensioni che ancora oggi permangono possano utilmente rientrare nell'alveo della normale dialettica contrattuale, una volta che tutti si siano resi conto dell'effettiva portata economica e normativa del contratto.

Me lo auguro per l'Ente, e per i ferrovieri tutti, così che possano svolgere la loro attività in un clima di piena solidarietà, nell'impegno comune per quel rilancio delle Ferrovie che è nelle attese del Paese e che non può essere più rinviato.

Nell'ottica della valorizzazione professionale, punto assolutamente centrale di tutto l'accordo, in funzione delle esigenze operative e gestionali dell'Ente, e anche al fine di raggiungere una sempre più omogenea ripartizione delle diverse funzioni all'interno della nuova articolazione organizzativa (area funzionale), sono state individuate 16.000 posizioni lavorative da far avanzare a livello superiore nell'arco del triennio di vigenza contrattuale.

Abbiamo fin qui presentato solo alcuni cenni sul contenuto dell'intesa (il testo consta complessivamente di centinaia di pagine, compresi gli allegati), ma sono sufficienti per delineare un quadro delle nuove possibilità e degli strumenti che l'accordo mette a disposizione dell'Ente e delle Organizzazioni sindacali.

Si tratta di una riforma profonda del trattamento economico e normativo dei ferrovieri, fra cui, evidentemente, la revisione delle competenze accessorie e l'istituzione della contrattazione integrativa, ma anche un modo nuovo di procedere nella carriera e di svolgere le proprie funzioni.

Cose importanti per i lavoratori, almeno quanto lo è per l'Ente aver recuperato con questo contratto il governo d'impresa mediante nuove relazioni industriali e la gestione dei quadri. La mobilità del personale e la possibilità di negoziare gli organici (la determinazione dei fabbisogni per il triennio '90-'92, avverrà entro il 30 giugno come anche la definitiva firma del contratto), l'incremento della produttività che oscillerà nel triennio dal 7% (macchina e viaggiante) al 30% (settore uffici), un più stretto aggancio della parte variabile del salario alla produttività ed una nuova organizzazione del lavoro, creano le condizioni per una migliore gestione del personale in funzione dei due punti cardine su cui ruota tutta l'intesa: maggiore produttività e valorizzazione delle professionalità e dell'impegno individuale.

IL NUOVO CONTRATTO

FILT-CGIL

«UN CAPITOLO NUOVO PER TUTTI»

di LUCIANO MANCINI
Segretario Generale FILT-CGIL

L'elemento più caratterizzante della vertenza per il rinnovo del contratto dei ferrovieri che si è appena conclusa può essere senz'altro individuato nell'avvio di un processo di profonda ridefinizione delle vecchie regole del gioco.

Il nuovo modello di relazioni sindacali che è stato definito nell'intesa ha il compito di spazzare via le consunte pratiche consociative o cogestionali e introdurre una consuetudine di trasparenza e di codeterminazione con l'obiettivo di ammodernare e rilanciare il sistema ferroviario, valorizzando il lavoro e incrementando la qualità del servizio e la produttività.

I tanti mali che affliggono l'azienda ferroviaria, che affondano le loro radici in un passato più antico e recente, stentano ad essere superati. Il livello del management è ancora al di sotto delle necessità; il divario nella qualità del servizio tra il nord e il sud del Paese è tuttora troppo marcato; le resistenze al cambiamento di determinate lobbies o gruppi di potere e di affari sono fortemente estese e ramificate.

Malgrado qualche segnale di inversione di tendenza si sia intravisto sia nello stile che nel modello con l'insediamento del Commissario straordinario Schimberni, per troppa gente ancora le ferrovie italiane, più che un sistema di impresa, sono un sistema di potere e di affari. E in ogni caso siamo ancora troppo lontani dall'obiettivo della ottimizzazione delle sinergie e delle risorse per liberare le potenzialità e affacciarsi ai livelli più avanzati d'Europa.

Se lo strumento del nuovo contratto di lavoro rappresenta sicuramente un veicolo importante per l'avvio di un processo rinnovatore, esso da solo non basta per affermare uno scenario nuovo, se non si sradicano le sacche di resistenza che si oppongono al cambiamento.

Questo giudizio di fondo vale anche per il sindacato, che senza dubbio registra grandi difficoltà ad amalgamare i diversi interessi e a portarli a sintesi facendo prevalere la solidarietà.

Malgrado l'impegno che è stato profuso per arrivare ad un realistico e più esteso riconoscimento della rappresentatività, si è scatenata una corsa senza fine al rilancio dei gruppi di pressione.

Se questa situazione perdurerà anche dopo il referendum, che noi riteniamo debba essere fatto per misurare il consenso e orientare i lavoratori, l'azione sindacale nelle ferrovie verrà ingessata e non riuscirà a dispiegare tutte le potenzialità necessarie a sostegno di quell'opera di risanamento e di ammodernamento non più rinviabile.

Un fallimento su questo terreno ci porterebbe inevitabilmente ad una perdita di competitività nella grande sfida internazionale che si è aperta con gli anni '90, con un danno grave sia per la struttura economica e produttiva del Paese, sia per gli stessi lavoratori delle ferrovie.

Per il sindacato si impone dunque la parola d'ordine di cambiare, riorganizzando le proprie strutture, a partire da quelle di base, per ricollegarsi direttamente con i lavoratori, i loro progetti e le loro aspettative, ma anche per orientarli sui loro reali interessi e per disvelare l'ambiguità e la pericolosità di un certo massimalismo.

Come FILT, intendiamo aprire un capitolo nuovo della nostra iniziativa sindacale, che deve coinvolgere innanzi tutto i dirigenti dell'azienda, i quadri e più in generale l'insieme dei lavoratori. Ma un tale progetto di cambiamento e di reinsediamento non sarà possibile, se avremo un sindacato avvitato su se stesso e dunque spettatore inerte di ciò che sta maturando nelle ferrovie e nel trasporto.

Una cosa è tuttavia certa: l'alternativa e il futuro non sta nelle proposte e nelle azioni dei Cobas, dei vari gruppi di pressione e di coloro che pensano che tutto possa esser misurato sulla forza dei muscoli.

Costoro, intanto, hanno mostrato una costituzionale incapacità di passare dalla fase protestataria a quella della negoziazione e del governo del conflitto.

Noi siamo convinti che il sindacato confederale, che ha come base della propria filosofia e della propria iniziativa la solidarietà ma anche la valorizzazione del lavoro e lo sviluppo, sia lo strumento indispensabile per la tutela degli interessi reali dei lavoratori e del Paese.

Ciò che noi vogliamo e ci proponiamo è coniugare il riconoscimento della professionalità e del lavoro nelle ferrovie con l'avvio di un processo di ammodernamento e di rilancio del sistema.

È con questa convinzione e questi propositi che ci accingiamo a promuovere un'ampia consultazione tra i lavoratori per misurare il loro consenso.

FOTOTECA FS

FIT-CISL

«IN SINTONIA CON IL CAMBIAMENTO»

di GAETANO ARCONTI
Segretario Generale FIT-CISL

Il contratto di lavoro dei ferrovieri, siglato il 19 maggio scorso, possiede contenuti fortemente innovativi perché si collega strettamente al processo di ristrutturazione delle Ferrovie e poggia su alcuni presupposti fondamentali quali:

1) La modifica delle relazioni sindacali per renderle più snelle ed efficaci, adeguate alla natura e al ruolo dell'azienda. È accentuato il ruolo contrattuale del sindacato, ma vengono anche superate quelle «zone grigie» che potevano dare adito a confusione di ruoli tra Ente e Sindacato.

2) L'accordo sulle regole per la definizione dei nuovi fabbisogni da collegare al processo di riorganizzazione del lavoro, all'introduzione di nuove tecnologie (velocizzazione delle linee, nuove infrastrutture e alta velocità) ed alle esigenze di sviluppo della produzione e della produttività.

Da questo punto di vista, il Piano d'investimenti, oltre ad essere strumento necessario per l'ammodernamento e la trasformazione delle ferrovie, entra anche in sinergia con i contenuti del contratto.

3) Il rapporto tra la retribuzione fissa e quella accessoria rispettivamente è di 40-60 per cento.

L'accessorio è mirato a compensare le prestazioni individuali (c.d. competenze accessorie) con carattere incentivante; il salario integrativo è legato agli obiettivi di produttività per impianti, con valutazione «a posteriori», cioè con verifica a consuntivo annuale della produzione per impianto.

4) La retribuzione fissa (stipendio) ha l'obiettivo di salvaguardare ed incrementare il valore reale delle retribuzioni di tutti i ferrovieri, considerato che circa la metà di essi, quella meno legata all'esercizio, ha bassi livelli di retribuzione accessoria, per la quale d'altronde, non è prevista la pensionabilità.

5) La «valorizzazione professionale» collegata, da una parte, alla riorganizzazione e quindi alla valorizzazione di funzioni sia vecchie che nuove e, dall'altra (attraverso il raggruppamento dei ferrovieri in aree professionali) ad una maggiore flessibilità nell'utilizzo della forza lavoro.

Nel complesso è un contratto con contenuti economici e normativi medio-alti per tutta la categoria, capace di cogliere all'interno di essa le specificità più significative che nel corso degli ultimi rinnovi contrattuali avevano subìto (come altre categorie) gli effetti dell'appiattimento retributivo verificatosi negli anni '70 a causa della forte inflazione che aveva esasperato gli automatismi.

Lo scatenamento strumentale dei COBAS ha lo scopo di creare una barriera di pregiudizi e di demagogia tra sindacato e lavoratori.

Qualunque interferenza esterna rischia oggettivamente di aiutare tale disegno. Il sindacato ha ora bisogno di un periodo di tranquillità per svolgere una consultazione capillare con i lavoratori e far giungere loro, non travisato, il contenuto ed il significato del contratto stesso.

Un nuovo mezzo di manovra. Parere unanime delle parti è che l'esito del contratto sarà collegato anche all'approvazione del Piano di ristrutturazione delle Ferrovie

UILTRASPORTI

«CHIAREZZA CONTRO IL SETTARISMO»

di GIANCARLO AIAZZI
Segretario generale UIL-Trasporti

È un contratto buono (senza le iperboli che sono apparse sui mass-media) che recepisce in larga parte la piattaforma decisa dai ferrovieri a Chianciano, conseguito in condizioni difficili essendosi scontrate due filosofie contrapposte: quella del sindacato indirizzato allo sviluppo ed al contratto unico di tutti i ferrovieri e quella dell'Ente che mirava ad uno scambio salario-occupazione e ad un sistema retributivo idoneo a frantumare l'unità della categoria. La linea del sindacato alla fine ha prevalso ed è auspicabile che l'Ente abbia definitivamente riposto le sue velleità, altrimenti renderebbe difficile la gestione del contratto soprattutto a livello decentrato. È stata in effetti una vertenza molto dura, che è durata fin troppo e che ha determinato sfilacciature nella categoria. Va dato atto al vertice dell'Ente di aver alla fine capito che senza il sindacato ben difficilmente le ferrovie possono realizzare un risanamento ed uno sviluppo soddisfacente. La parte cosiddetta «produttivistica» del contratto si fonda sullo sviluppo e sulla conquista del Piano. Anche su questo terreno si è svolta, parallelamente al negoziato sul contratto, una dura partita con l'Ente che era indirizzato verso una ristrutturazione meramente aziendalistica, basata su investimenti ridotti all'essenziale nelle relazioni «forti» e tagli nelle relazioni deboli e nel Mezzogiorno. Anche questa battaglia è stata vinta, ed il Piano — che prevede 90.000 miliardi di investimenti nel decennio, di cui oltre 21.000 nel triennio di vigenza contrattuale — è stato approvato dal Parlamento. Per gestire bene il Piano c'è però bisogno anche di uscire dal Commissariamento dell'Ente attuandone la riforma secondo i contenuti unitari votati dall'Assemblea dei Delegati di Chianciano. Il Piano e la riforma sono obiettivi «alti» che possono contribuire a ricompattare la categoria: i ferrovieri sanno che una Azienda marginale, con pratiche di lottizzazione e con una cattiva gestione porterà loro solo conseguenze negative. Troppi giochi si sono fatti e si stanno facendo nelle ferrovie e troppe ambiguità hanno percorso anche il sindacato: dobbiamo riattivare anche su questo terreno la nostra iniziativa riscoprendo pienamente il valore dell'autonomia. I COBAS si producono per imitazione ma usufruiscono anche del terreno fertile fornito dalla caduta di credibilità dei sindacati e l'antidoto è sempre lo stesso: più autonomia, più democrazia e meno mediazioni. In questa chiave dobbiamo gestire bene il contratto, a cominciare da una grande iniziativa di informazione e di consultazione fra i ferrovieri che dovrà concludersi con il Referendum. La democrazia non è un optional e la si deve usare sempre e soprattutto nei momenti difficili: deve essere la nostra sfida al settarismo e anche la risposta al bisogno di rigenerare la legittimità e la rappresentanza del sindacato.

GIANFRANCO GIOVAGNOLI / FOTOTECA FS

FISAFS

«NELL'INTERESSE DI TUTTI I SETTORI»

di ANTONIO PAPA
Segretario generale FISAFS

Per noi della FISAFS la maratona sindacale è iniziata con l'elaborazione della piattaforma rivendicativa che oggi, a contratto firmato, appare pienamente rispondente a quello che sul piano della trattativa abbiamo conseguito.

Abbiamo sempre sostenuto che il Contratto dei Ferrovieri doveva rappresentare gli interessi di tutti i settori, prima di tutto in nome di una solidarietà intercategoriale che salvaguardasse i diritti di tutti i lavoratori, e poi per poter esaltare le singole professionalità; aspirazione, questa, legittima e degna di ogni considerazione, di tutti i profili ferroviari.

Il contratto dei ferrovieri non è stato un contratto facile; e lo dimostrano le attese che solleva la sua discussione all'interno dei ferrovieri e presso l'opinione pubblica.

Il contratto di una categoria che assicura in tutti i periodi dell'anno un servizio di vitale importanza come quello dei trasporti, che realizza il diritto alla mobilità dei cittadini a qualsiasi ceto sociale essi appartengono, non può e non deve essere visto come una occasione per una esplosione di corporativismi da additare al pubblico biasimo.

I ferrovieri reclamavano, e ne avevano il diritto, un contratto dignitoso in cui trovassero concreta attuazione le legittime aspirazioni professionali ed economiche.

Certo, per la FISAFS, si è tradotto nell'affermazione di tematiche storicamente rivendicate come

— le aree professionali, aumenti tabellari premianti tutte le professionalità;

— salario accessorio variabile, legato ad una percentuale della paga oraria, per gratificare l'utilizzazione, i rischi, i disagi e gravosità delle prestazioni;

— corrette relazioni industriali tra le parti che, evitando situazioni di consociativismo, non dessero mano libera all'Ente nella gestione della forza lavoro.

Pensionabilità delle D.C.A. per riequilibrare il rapporto retribuzione in servizio-pensione anche ai fini della buonuscita;

— affermazione normativa ed economica delle professionalità emergenti e dei quadri intermedi;

— stabilità del rapporto di lavoro, in un Ente Pubblico e sociale.

Ma questo contratto, che ha saputo fare di una realtà composita e complessa, come quella dei ferrovieri, un quadro armonico ed equilibrato, non può essere disgiunto dal Piano di investimenti concordato con il Ministro dei Trasporti in data 29/11/1989 che disegna una Ferrovia nazionale, che si estende dalle Alpi alla Sicilia, e non si limita all'asse Roma-Milano.

UNA STRADA GIUSTA

L'intesa raggiunta con le OO.SS. unitarie e autonome dei trasporti fissa i termini dello «scambio fondamentale» che caratterizza l'attuale fase delle relazioni industriali nell'Ente: quello fra

— il governo d'impresa

— e un nuovo sistema retributivo e premiante.

Fanno parte del governo d'impresa, che l'intesa recupera all'Ente, quattro gruppi di norme fondamentali:

a) le norme sulle relazioni industriali, che dividono con rigore il ruolo dell'Ente e quello delle OO.SS., garantendo alla dirigenza aziendale autonomia decisionale piena nella determinazione delle strutture organizzative, nell'utilizzazione della manodopera, nella gestione della mobilità;

b) gli accordi in materia di organizzazione del lavoro, che cambiano nel profondo i meccanismi e i regolamenti dei 6 settori fondamentali dell'Ente, consentendo un recupero netto di produttività nel triennio pari al 20% (31,1% tenendo conto del personale inidoneo), attraverso la ridefinizione ricorrente degli organici;

c) le intese sulle aree professionali, che, banalizzate al proprio interno, consentono l'utilizzazione del personale internamente a una fascia ampia di profili, cancellando la tradizionale tematica burocratica del «sottoutilizzo»;

d) la politica per i quadri, che, restituendo all'Ente la scelta, la qualificazione e l'incentivazione di questa popolazione strategica, completa e rende praticabile l'intero quadro che precede.

Il nuovo sistema retributivo e premiante, è:

a) importante (570.000 lire di aumento medio nel triennio), ed in merito a chi fa inesatte comparazioni con il settore privato, è da fare presente che in questo settore la contrattazione integrativa si aggiunge a quella nazionale, con temporizzazioni degli aumenti assai generose);

b) articolato per livelli di professionalità e produttività (da L. 1.400.000 medie dei quadri direttivi alle 450.000 lire medie degli ausiliari) con un'inversione netta rispetto all'appiattimento;

c) ad alto contenuto di incentivazione specifica (nella media il 30% circa della retribuzione sarà legato ai risultati e al merito);

d) attento alle differenze e alle specificità di settore, pur senza perdere il riferimento dell'u-

nità contrattuale della categoria.

La fase che ci attende pur nelle difficoltà del cambiamento sarà mirata:

— da un lato a concretizzare i termini (entro il 30/6 le parti sono impegnate a definire nel merito i fabbisogni organici nel triennio, alla luce della nuova organizzazione del lavoro, e, insieme, a stendere il testo contrattuale: questa fase, contestuale, consentirà la quantificazione definitiva dei costi dell'operazione);

— dall'altro a dare soluzione ragionata alle vecchie tensioni delle specificità professionali.

È importante che i ferrovieri e l'opinione pubblica siano consapevoli di questa difficoltà, per comprendere — al di là dei tecnicismi inestricabili per i non addetti ai lavori — che il processo avviato presenterà problemi di applicazione: ma i fatti potranno dimostrare che la strada imboccata è giusta e autofertilizzante: l'intesa raggiunta fa dell'Ente un'impresa.

I meccanismi organizzativi e retributivi, insieme a quelli istituzionali d'intesa sul contratto e i fabbisogni, la normativa per il prepensionamento, e il piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo delle ferrovie sono i tre risultati che, ad oggi, la dirigenza ferroviaria, attraverso un dialogo serrato e critico con le forze interessate, ha conquistato come presupposti di un reale miglioramento della rete, dell'operosità e dell'efficienza del servizio ferroviario.

DOPO 16 ORE TRASCORSE IN PIEDI 8 ORE DI GINNASTICA NATURALE.

Artrosi, artriti, disturbi alla circolazione sono sempre più diffusi. Troppe ore trascorse in piedi o dietro una scrivania, vita sedentaria, sono tra le cause di molti mali alla colonna vertebrale.

Piccoli dolori o disturbi più gravi alla schiena, alla nuca, alle gambe spesso dipendono dalle posizioni innaturali cui é costretto il nostro corpo nel corso della giornata.
Anche nelle ore di riposo risulta spesso difficile rilassarsi completamente. Sentire il proprio corpo che si ricarica.

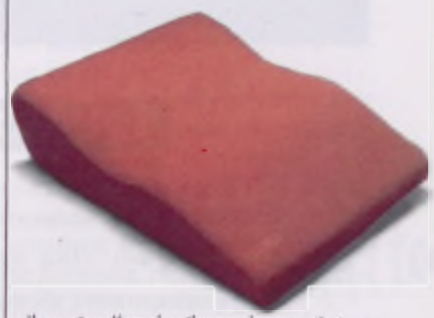
Dalla Svizzera arriva oggi una risposta. Sono finalmente disponibili anche in Italia il Kissen ed il Kamel della Witschi. Due cuscini studiati per consentire al vostro corpo di riposare comodamente, correggere le posizioni innaturali assunte durante il giorno e restituire al vostro fisico un nuovo benessere.

Basteranno solo tre notti di questa "ginnastica naturale" per rimettervi in sesto.

Una soluzione nata dalla lunga esperienza Witschi e già adottata da medici, specialisti, fisioterapisti, cliniche ed ospedali in tutta Europa.

Un modo sano per ristabilire il naturale equilibrio del proprio corpo offrendogli il relax di cui ha realmente bisogno.

Grazie alla sua particolare forma il cuscino Kissen assicura il giusto sostegno alla nuca ed alle spalle. In qualunque posizione dormiate sviluppa la sua azione su tutta la colonna vertebrale. I materiali impiegati (lana di seta, poliestere, jersey di cotone) garantiscono morbidezza e massimo comfort.
Il Kissen é disponibile in sei misure. Perché ognuno possa scegliere il cuscino adatto per il proprio corpo.



Il cuscino Kamel sviluppa durante il riposo un'azione efficace contro varici, affezioni alle gambe ed alla parte inferiore della colonna vertebrale.
La particolare conformazione, il giusto livello di morbidezza e la posizione elevata attivano la circolazione sanguigna donando alle vostre gambe sollievo e benessere.

witschi kissen
SWISS MADE

I cuscini Witschi sono omologati dall'ufficio di controllo dei medicamenti di Berna.

VIP distribuisce solo prodotti di qualità VIP

SCONTO 10%
Ai dipendenti delle Ferrovie Italiane ed ai loro familiari
CUSCINO KISSEN L. 150.000 L. 135.000
CUSCINO KAMEL L. 200.000 L. 180.000
Ordinate oggi stesso i Vostri cuscini telefonando al
(010)543913

L'EVOLUZIONE DEL MESSAGGIO.

Saltando nell'acqua il delfino "parla" con il branco, emettendo una gamma di suoni e di ultrasuoni. Usa così un codice sonoro, avvalendosi del canale acustico. L'uomo esige strumenti di comunicazione ancora più evoluti, per poter trasmettere non solo parole, ma anche immagini e dati. Questa è la realtà di Telettra, azienda leader nei sistemi avanzati di telecomunicazioni. Telettra opera con un know-how totalmente proprio, realizzando sistemi per reti pubbliche e private, in Europa come in Australia, negli Stati Uniti e in Sud America come in Africa. Telettra è un gruppo internazionale che nell' 89 ha fatturato 1600 miliardi. Oltre 230 miliardi di investimenti e 1800 tecnici sono impegnati per progettare e realizzare sistemi sofisticati, fino ai traguardi delle nuove reti integrate. Innovazione e qualità globale per superare ogni barriera, per favorire il vivere sociale. **Telettra – Communication in progress.**

Telettra
GruppoFiat

TELETTRA • SISTEMI DI TELECOMUNICAZIONI PER FONIA, DATI, IMMAGINI.
SEDE IN MILANO • 18 POLI INDUSTRIALI IN ITALIA, SPAGNA, NORVEGIA, USA, MESSICO, ARGENTINA.

LE DIMISSIONI DI MARIO SCHIMBERNI E GIOVANNI DE CHIARA

A giornale già in macchina giunge la notizia delle dimissioni dell'Amministratore Straordinario dell'Ente FS, Mario Schimberni, e del Direttore Generale Giovanni De Chiara. Pubblichiamo la lettera di dimissioni indirizzata al Ministro dei Trasporti dal Dr. Schimberni e la lettera con cui il Dr. De Chiara comunica all'Amministratore Straordinario la decisione di lasciare, a sua volta, l'incarico.

LA LETTERA DI MARIO SCHIMBERNI

Onorevole Signor Ministro,
il 1° dicembre 1988 ho avuto l'onore di essere nominato Amministratore Straordinario dell'Ente Ferrovie dello Stato, in una fase delicata per la vita aziendale e per le prospettive delle ferrovie italiane.

La mia azione si è ispirata a dare ordine e trasparenza alla gestione dell'esercizio e degli investimenti, a porre i presupposti per dare all'azienda unità, efficienza e orientamento al mercato, innalzamento della qualità del servizio, adozione di criteri e cultura di impresa.

Nel corso dei mesi passati sono stati intrapresi, con il contributo dei soggetti istituzionalmente interessati, i provvedimenti necessari per avviare la ristrutturazione, il risanamento e lo sviluppo delle ferrovie italiane;
principalmente:

— la definizione di procedure amministrative atte a rendere trasparente il sistema delle forniture;

— la presentazione di piani per la ristrutturazione finalizzata allo sviluppo delle ferrovie nazionali;

— la diminuzione dei costi d'esercizio del 7% ca e la riduzione, nel 1989, di 800 miliardi di trasferimenti dello Stato per il finanziamento della gestione;

— il perseguimento dell'ammodernamento dell'organizzazione del lavoro, finalizzato all'efficienza ed alla flessibilità dell'impresa ferroviaria, conclusosi recentemente con l'accordo siglato con le organizzazioni sindacali sul rinnovo del contratto collettivo di lavoro, basato sulla produttività e sul merito, sulla definizione degli organici secondo fabbisogni e conseguente determinazione dell'eccedenza di personale;

— la firma di un contratto separato per i dirigenti, con regole incentivanti il merito, senza garanzia del posto di lavoro, tradizionalmente considerata nell'impiego pubblico;

— da parte del Parlamento, varo della legge per il pre-pensionamento, a seguito degli accordi sindacali precedentemente raggiunti;

— la proposta dell'Ente e l'approvazione del Governo al piano triennale degli investimenti, con attenzione allo sviluppo del traffico merci ed all'aumento della capacità di spesa dell'Ente.

Si apre ora la fase nella quale è possibile attuare, in un arco temporale di medio periodo, la ristrutturazione e lo sviluppo del traffico ferroviario ed il miglioramento sostanziale dell'esercizio e del servizio alla clientela.

Considero quindi concluso il mandato affidatomi, e rassegno le dimissioni dall'incarico di Amministratore Straordinario.

Sulla base dell'esperienza acquisita all'interno dell'Ente, mi permetto di segnalare alla Sua attenzione e valutazione le proposte di trasformazione dell'Ente FS in una società per azioni a capitale prevalentemente pubblico, regolata dal codice civile, e del contratto di programma fra Stato ed Ente, come strumenti di adeguata risposta all'efficienza del servizio pubblico ferroviario ed al mercato.

Ringrazio i dirigenti, i ferrovieri tutti e Lei, Signor Ministro, per la collaborazione avuta ed auspico di cuore il miglior successo allo sviluppo delle ferrovie italiane.

I migliori saluti e vive cordialità.

Mario Schimberni

LA LETTERA DI GIOVANNI DE CHIARA

Egregio Sig. Amministratore Straordinario

Con delibera n. 62/AS del 24 marzo 1989 Ella mi ha nominato Direttore Generale dell'Ente F.S. in applicazione dell'art. 8 della legge 210/1985.

Nella commozione del momento Le assicurai tutto il mio leale impegno ed ebbi a precisarLe che la mia nomina era da considerarsi strettamente collegata alla Sua permanenza al massimo vertice dell'Ente.

Ritengo — e mi perdoni la presunzione — di aver fatto tutto il possibile per non venir meno alla Sua fiducia.

I risultati, per chi vuole interpretarli con un minimo di obiettività, sono stati più che soddisfacenti.

Nel momento in cui apprendo che Ella ha ritenuto conclusa la Sua opera, che per me non ha precedenti per professionalità e stile nella storia ferroviaria, ritengo di aver concluso a mia volta il mio mandato.

Sono stato fortunato di aver lavorato al Suo fianco.

La ringrazio di tutto quanto mi ha insegnato e sul piano professionale e sul piano umano.

Con la presente Le rassegno formalmente le mie dimissioni dalla funzione di Direttore Generale.

Resto ancora per poco in servizio per poter dare le consegne a chi mi sostituirà e per assicurare in un momento così difficile per l'Ente, una certa continuità.

Mi consenta un abbraccio.

Giovanni De Chiara

OLTRE IL MONDIALE

Italia '90 è stata molto più di un evento sportivo, per tante imprese del nostro paese ha costituito l'occasione per realizzare opere e ammodernamenti indispensabili. In ferrovia l'obiettivo prioritario è stato di superare il contingente, progettando e realizzando opere nella logica di soddisfare meglio le esigenze della clientela. Come sono andate le cose a Roma, Milano, Torino, Bologna e Napoli. Le difficoltà, i ritardi, i disagi dei viaggiatori e dei ferrovieri, ma anche i positivi risultati ottenuti.

Quando questo numero di VdR arriverà nelle case dei lettori, il Campionato del Mondo di calcio sarà già in corso. Le polemiche della vigilia si saranno probabilmente stemperate nella passione sportiva, nel tifo «azzurro» e... «quel che è stato è stato». L'importante sarà che la Nazionale ottenga i migliori risultati possibili, che magari diventi ancora una volta Campione del Mondo. Ed è questo, naturalmente, l'augurio che tutti, tifosi e no, ci facciamo.

Ma il Mondiale, lo abbiamo ripetuto molte volte nel corso degli articoli con cui abbiamo seguito la realizzazione delle opere destinate a essere inaugurate in occasione dell'evento sportivo, non è solo calcio.

Nelle foto, particolari della grande tettoia della nuova stazione terminal di Roma Ostiense, da cui partono i treni per l'Aeroporto internazionale di Fiumicino. I lavori sono stati eseguiti a tempo di record.

È stata una grande occasione, per certi versi irripetibile, per darsi un traguardo, significativo ma pur sempre contingente, alla realizzazione e alla messa in funzione di importanti lavori. È stato così per le città sedi dei mondiali e per le imprese di servizio da cui dipende la sicura e completa riuscita dell'evento: dall'informazione, ai trasporti.

Le Ferrovie italiane hanno partecipato all'organizzazione come Official Supplier, insieme alle maggiori realtà istituzionali e imprenditoriali del Paese. E lo hanno fatto con un'ottica particolare, mirando gli sforzi, gli impegni anche economici, a un traguardo che andasse però «oltre il mondiale».

Tutti gli interventi dell'Ente non hanno mai voluto essere solo un intervento superficiale di make-up, ma hanno voluto rispondere alla logica della riqualificazione della rete e delle stazioni. A migliorare le strutture e il servizio ferroviario nel suo complesso. Le opere ferroviarie (alle linee, alle stazioni, ai raccordi, ai materiali) sono state progettate e realizzate nella logica di poter soddisfare sempre meglio le esigenze della clientela, secondo le giuste aspirazioni di un'impresa ferroviaria moderna ed efficiente. Mondiale o non mondiale.

Nel servizio che segue tracciamo un panorama sia pure parziale delle opere «mondiali» realizzate dall'Ente in diverse città — Roma, Milano, Torino, Bologna, Napoli — proprio per vedere, senza pregiudizi, come stanno le cose.

Almeno in ferrovia. Quello che ci auguriamo è che anche tutte le altre opere di ammodernamento e abbellimento dei centri storici, delle vie di comunicazione e degli impianti sportivi delle nostre città non siano state viste in un'ottica riduttiva e strumentale, finalizzata all'evento mondiale, ma più strategicamente mirata a migliorare le condizioni di vivibilità ed efficienza del Paese.

In Ferrovia, è certo, questo era l'obiettivo.

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

LE FS SONO ARRIVATE IN ORARIO

di NICO REDI

Ultimati a ritmi davvero «mondiali» i lavori per ammodernare il look delle stazioni e per migliorare i collegamenti e i servizi delle linee tra le dodici città italiane dove, tra giugno e luglio, si giocheranno le partite dei campionati internazionali di calcio. «È stata una gara contro il tempo — dice Alessandro Basili, project manager per le Ferrovie dello Stato a Italia '90 — per ultimare in un solo anno una serie di lavori che, in altre occasioni, avrebbero richiesto un tempo almeno doppio. Ma il decreto governativo sui Mondiali non ci dava purtroppo questa possibilità. Malgrado questo intervallo piuttosto risicato la sfida per quanto ci riguarda è stata onorata quasi per intero. Alla vigilia del primo calcio d'avvio dell'atteso avvenimento sportivo ci presenteremo infatti con stazioni e servizi rinnovati; con nuovi collegamenti, con nuove fermate e con tempi di viaggio ridotti. C'è, poi, un nutrito programma di treni straordinari che faranno la spola tra le dodici città dove si giocheranno le partite predisposto dal Dipartimento produzione dell'Ente e un altro pacchetto di convogli supplementari a livello interregionale preparato dai Compartimenti interessati. E accanto ai treni in più c'è il pacchetto delle facilitazioni tariffarie studiato dal Dipartimento promozione e vendita che dovrebbero invogliare un gran numero di tifosi a spostarsi in treno per assistere alle partite del «mundial» calcistico. Si va dal biglietto di tre giorni (da utilizzare a proprio piacimento in un arco di 15 giorni di validità) che costa 100.000 lire in prima classe e 60.000 in seconda, a quello per 6 giorni che si raddoppia di prezzo, a quello, infine, valido per 12 giorni, il cui prezzo di vendita risulta naturalmente triplicato. Sarà poi in vendita, sempre dal primo giugno al 15 luglio, un biglietto che permette di prendere tutti i treni in un arco di 36 ore a un costo di 50.000 lire per la prima classe e di 30.000 per la seconda. Dal prezzo di questi tagliandi speciali sono comunque esclusi il pagamento dei supplementi previsti sugli Intercity e sugli Eurocity così pure come le altre prestazioni speciali quali, ad esempio, le cuccette, i vagoni letto, i pranzi e le prenotazioni sul Pendolino e sugli altri convogli speciali».

Ma vediamo perché si è arrivati in piena «zona Cesarini», tanto per usare un termine calcistico, nell'approntamento degli stadi e dei collegamenti stradali e ferroviari. La colpa

FOTOTECA FS

— com'è noto — è soprattutto del ritardo con cui è stato approvato dal Parlamento il decreto che assegnava a questi lavori dei «Mondiali» una sorta di corsia d'accelerazione capace di superare tutte le tagliole delle normali procedure burocratiche-amministrative e dei benestari urbanistici che di solito rendono molte lunghe queste pratiche. Per non parlare poi dell'altro tempo che si perde per espropriare i terreni dove passeranno i nuovi binari o i cavalcavia che sostituiscono i passaggi a livelli. Il via libera di Camera e Senato è infatti arrivato solamente a maggio dell'89, a soli 365 giorni dall'avvenimento mondiale che peraltro l'Italia si era aggiudicata quattro anni prima. Eppure l'iter del contestato decreto governativo era iniziato nell'87.

«La prima stesura — ricorda Basili — prevedeva per le Ferrovie dello Stato una serie di lavori per un totale di 1.500 miliardi. Il programma delle opere si è subito assottigliato dopo le critiche di alcuni partiti di governo e delle opposizioni. Si è così passati a 730 miliardi per i lavori di competenza delle Ferrovie. Anche questo decreto legge non è stato poi convertito entro sessanta giorni dal Parlamento, e, intanto, siamo arrivati alla fine dell'88. Nuova stasi e, finalmente, a maggio dell'89 finisce la lunga via crucis del decreto». A questo punto molte opere incluse nel primo elenco sono state cancellate proprio perché non potevano più essere realizzate nel poco tempo a disposizione. Non a caso uno degli articoli del provvedimento legislativo escludeva appunto i lavori, di cui non si garantiva il termine entro la scadenza massima del 15 maggio. Ecco spiegato perché degli originari 1.500 miliardi le Ferrovie alla fine hanno potuto spendere solamente 430 miliardi. Tra i tagli figurano alcune opere che, anche dopo i Mondiali, sarebbero servite invece a risolvere molti problemi di circolazione in alcune grandi città. È il caso, ad esempio, della mancata chiusura a Nord dell'anello ferroviario romano, la linea di cintura che collega in senso circolare decine di quartieri della Capitale. Alla vigilia dei Mondiali il treno arriverà fino alla stazione di Vigna Clara, con la nuova fermata di Farneto davanti allo stadio Olimpico. Per la saldatura fino allo scalo merci di Smistamento mancano solo 11 chilometri di binari che non si sarebbero comunque potuti realizzare ex novo in un solo anno. Sul nuovo collegamento era previsto anche la costruzione di un altro ponte sul Tevere a quattro binari, di cui due erano stati richiesti dal Comune di Roma per farci passare i convogli di una metropolitana a cielo aperto che avrebbe collegato la stazione Acotral di Tor di Quinto al quartiere Salario-Talenti.

Saltato anche il quadruplicamento dei binari tra le stazioni di Ciampino e Casilina, una linea a intenso traffico dove in quel tratto passano in una sorta d'imbuto i treni della Roma-Albano, della Roma-Velletri, della Roma-Frascati e della Roma-Napoli, via Cassino.

MILANO

MAQUILLAGE PER LA VECCHIA SIGNORA

di BEPPE BERTOLI

Un'accurata opera di rifinitura ha tolto alla Centrale 50 anni di smog, restituendole lo splendore originario dei suoi marmi e dei suoi graniti. Ma le trasformazioni più rilevanti riguardano l'interno e i servizi a disposizione dei viaggiatori.

In alto, il Free Shop di Milano Centrale. Nella stazione è stata attivata una nuova sala d'aspetto di 2ª classe, con all'interno una sala-giochi per bambini dai 3 ai 7 anni.

In attesa che la realizzazione del progetto «ITACA» trasformi l'aspetto architettonico delle tre piazze che circondano la Stazione Centrale, liberandole dal quotidiano, caotico, traffico automobilistico e rendendo più accogliente e vivibile l'intero quartiere, la quasi sessantenne stazione ha subìto in questi mesi un restauro-maquillage quasi sorprendente.

Un'accurata opera di rifinitura durata circa un anno le ha scrostato 50 anni di smog restituendo lo splendore originario ai suoi marmi e ai suoi graniti.

Ma le trasformazioni più sostanziali sono avvenute negli enormi spazi al suo interno.

Negli scaloni monumentali posti sui lati dell'atrio delle biglietterie sono state installate due nuove coppie di scale mobili reversibili, cioè con la possibilità di invertire il senso di marcia secondo i flussi di affluenza dei viaggiatori. Potranno trasportare anche i carrelli self-service che in futuro saranno messi a disposizione dei viaggiatori.

Altre due scale mobili, con le stesse caratteristiche, sono state realizzate a lato delle scale laterali di uscita verso piazza Luigi di Savoia e piazza IV Novembre.

La galleria delle partenze ha subito il maggior numero di interventi. Ai lati del check-point sono state costruite due strutture, simmetricamente uguali, che ospitano un Free Shop ed un Centro Commerciale.

Trasparenti, in vetro, acciaio e policarbonato, hanno un tetto a cupola con una curvatura di 4 metri, la stessa modularmente usata dall'architetto Stacchini per tutte le arcate della stazione.

Lo stesso stile architettonico ritorna in ogni chiosco di stazione, sia in quelli posti nelle vicinanze dai binari di partenza che in quelli ubicati negli atri di ingresso laterali. Una nuovissima sala d'attesa ha preso il posto della vecchia sala d'aspetto di 2ª classe ed al suo interno è stata realizzata una Sala-Giochi attrezzata per bambini dai 3 ai 7 anni (per le esigenze dei bambini più piccoli, o meglio delle loro mamme, è stata attrezzata una sala nursery nei pressi dei servizi igienici).

Con ingresso a lato della Sala d'attesa è recentemente stata aperta la nuova Sala Disco Verde dotata di Bar, biglietteria, servizio di segreteria con fax, telex e computer.

Sono stati eliminati i tornelli tipo metropolitana e sostituiti da nuove barriere più ampie che consentono un accesso più comodo e rapido ai binari di partenza.

Nuovi monitor sono stati installati alla testa dei binari e lungo i marciapiedi, forniranno informazioni sulla composizione dei treni e sui servizi offerti.

Più funzionale, infine, il nuovo Check-in point (Air Terminal SEA) situato all'altezza dei binari 22 e 23, poco oltre la Sala Presidenziale, che avrà un accesso diretto da Piazza Luigi di Savoia, dove verrà realizzato il nuovo capolinea degli autobus che collegano la stazione agli aeroporti di Linate e Malpensa.

TORINO

PIÙ VICINI ALL'EUROPA

Polemiche e proteste hanno circondato le opere per i Mondiali. Ma a Torino, l'appuntamento è stato utilizzato per un denso programma di ammodernamenti. I risultati non sono mancati.

di MARIO ELIA

OLTRE IL MONDIALE

Qualunquismo ha voluto che al «Mondiale 1990», con troppa insistenza, siano state attribuite iniziative eccessivamente costose, altrimenti indirizzabili, prive di autentiche ricadute economico-culturali; che per lungo tempo abbiano sfigurato le città con macerie, trincee e deviazioni stradali; che abbiano comportato intollerabili lentezze nell'esecuzione dei lavori e sconcertanti progressioni delle spese preventivate. Tuttavia, giudicando soprattutto sulla base dei risultati, è ora possibile concludere che si tratta per lo più di non-opinioni, di argomenti generici di dissenso, cari a quella diffusa pratica nazionale della rovinografia. Quanto alle Ferrovie, crediamo che il «Mundial» sarà ricordato come un'occasione non perduta per realizzare rapidi e radicali interventi di ristrutturazione. Veniamo, ad esempio, alle importanti opere che hanno interessato il Compartimento di Torino, stazione di Porta Nuova in testa. Maquillage è parola di rito, diremmo abusata, ma per l'importante scalo torinese si è trattato di ben altro. Un piccolo staff di ingegneri e tecnici ha infatti progettato e portato a conclusione, in una brillante quanto impegnativa corsa ad ostacoli, un densissimo programma di ammodernamenti. Perimetro e interni del grande fabbricato risultano completamente restaurati e ritinteggiati, con recupero filologico dei colori originari e utilizzo di materiali specifici, quali silicati al quarzo per le vernici e granito rosa di Baveno, granito bianco di Montorfano, pietra di Angera e pietra di Saltrio per i recuperi architettonici. In particolare, le nobili pavimentazioni degli interni sono state lucidate a piombo, così da conferire un aspetto di nitida luminosità. Attenzione ancora maggiore, se possibile, è stata posta nella progettazione di una nuova funzionalità, arricchendo l'impianto di tutti quegli elementi di servizio che i tempi ormai richiedono. Fiore all'occhiello, la sala «Disco Verde», su due piani, ambiente multifunzionale — cui si accede, con apposita tessera, per attese, prenotazioni, ristoro, informazioni varie — dalla struttura avveniristica, fornita di videoterminali e di sala conferenze, sovrastata da pregevoli pitture raffiguranti gli stemmi di varie città italiane. Anche la sala d'aspetto è stata dotata di moderni sistemi di controllo e di sorveglianza, con apposita area di gioco per i bimbi. Al passo con i tempi anche la biglietteria, con il ridisegno dei 30 sportelli, alcuni dei quali abilitati al pagamento degli importi mediante carta «bancomat». Sono naturalmente accettate le varie carte di credito. Al centro, il nuovo punto commerciale «free-shop», dalla vasta gamma merceologica, per una superficie di oltre 200 metri quadri. Rifatto di sana pianta, robottizzato il deposito Bagagli; così l'ufficio informazioni, cui l'era del computer permetterà di fornire risposte complesse in tempo reale. Rivoluzionario anche il buffet di stazione, che oltre all'ampio bar presenta un'area di ristoro denominata «free-flow», con possibilità di accedere ai diversi alimenti distribuiti in isole separate, in modo da evitare anche lo stress delle code lungo le linee self-service. Tuttavia, al di là della proposta di spazi e servizi del tutto nuovi — tra cui vogliamo ancora annoverare il giardino coperto, inusuale e delicato rettangolo verde di quasi 200 metri quadri, dalla grande magnolia centrale — la stazione ha vissuto, nel suo complesso, numerosissimi altri progressi funzionali, forse meno vistosi ma certo fondamentali, per il futuro del servizio ferroviario cittadino: il completo rifacimento dell'impianto elettrico e del sistema di illuminazione; la diffusione capillare degli apparecchi telefonici, oltre cento; più di trenta orologi; nuovi indicatori di binario, in grado di fornire il doppio di informazioni; segnaletica interna più diffusa e realizzata su standard europei; apparecchiatura di cambio automatico delle principali valute estere, affiancata al secondo punto bancomat, dirimpetto alla sala d'attesa; «digiplan» a tre livelli, il primo con informazione scritta su tutti i percorsi in partenza da Torino, il secondo sul 90% almeno degli itinerari della rete italiana, il terzo sull'80% di quelli continentali; sistema informativo ottico «videodisc» in 6 punti della stazione; vari distributori automatici di biglietti; ampi quadri, antistanti la sala d'attesa, completi di ogni ragguaglio sulle linee e sugli orari dei mezzi pubblici di Torino e cintura. Analogamente, nel grande

FOTOTECA FS

atrio, specifico ufficio-informazioni sui trasporti urbani; comodo quadro ottico sulle disponibilità alberghiere cittadine, segnalate dall'alternarsi di indicazioni verdi o rosse, automaticamente aggiornate da un sistema telefonico attivato dagli stessi hotel convenzionati. Ma non si finirebbe. Chiudiamo con l'accessibilità per i portatori di handicap, a beneficio dei quali sono stati previsti un apposito sportello di biglietteria, servizi igienici, cabine telefoniche, accesso-taxi ed accesso-binari. Infine, la sicurezza: tutto l'impianto è sotto il controllo di una rete di telecamere che fanno capo alla Polizia ferroviaria ed all'ufficio di guardia FS; dalle 24 alle 6, inoltre, due soli ingressi, adeguatamente vigilati, permettono l'accesso alla stazione; i vecchi cancelli di servizio, disposti sul perimetro di Porta Nuova, sono stati infatti sostituiti e risultano apribili solo su richiesta, il che dovrebbe eliminare o limitare quanto più possibile le intrusioni. A parte il capoluogo piemontese, anche in altre stazioni, quali Alessandria, Asti e Bardonecchia, è stata portata a conclusione la ristrutturazione delle biglietterie, delle sale d'attesa e dei servizi. Tutto ciò in tempi relativamente ristretti e nell'intento prioritario, di privilegiare il contenuto concreto «dell'offerta ferrovia».

BOLOGNA

UNA STAZIONE A MISURA DI FUTURO

di Renzo Pocaterra

Da molti anni la stazione di Bologna Centrale denunciava i suoi limiti. Una serie di interventi ha ridato all'impianto una buona funzionalità. Ma i disagi e i mugugni non sono mancati.

L'interno della carrozza stampa & conferenze, progettata per le specifiche esigenze degli operatori dell'informazione, che vi possono lavorare anche durante i viaggi di trasferimento.

A ciascuno il suo mondiale. Fra i mille cantieri dove altrettante squadre si sono giocate la qualificazione contro il tempo c'è anche Bologna Centrale.

L'occasione era troppo favorevole per non cercare di sfruttarla a fondo. Fra le grandi stazioni della rete questa è la più vecchia e fra le più insufficienti.

La sua costruzione risale al 1877. Venne poi ampliata nel 1926 con qualche modesto miglioramento negli anni successivi alla guerra. Lo squarcio della bomba del 1980 mise drammaticamente in evidenza l'esiguità delle strutture che separavano il primo binario dal piazzale esterno.

Ne scaturì un concorso di idee per una nuova stazione con risultati molto interessanti ma nessuna realizzazione.

Nel frattempo altri eventi hanno reso ancor più piccola la stazione. Il nuovo orario del 1987 con la creazione della rete Intercity e dei treni cadenzati ha portato nuovi clienti al treno ed ha fatto affluire alle stazioni di scambio viaggiatori che in precedenza utilizzavano relazioni dirette. Sono nati nuovi treni per auto al seguito. Alcune manifestazioni cittadine, come il Motorshow hanno convogliato a Bologna punte di oltre 200.000 visitatori al giorno.

Tutto questo ha messo in evidenza problemi prima noti solo agli osservatori più attenti. Biglietteria, Ufficio Informazioni, Deposito Colli a mano, servizi igienici, caffè e ristorante, sale di attesa non più sufficienti, non più in grado di far fronte dignitosamente alle sempre maggiori esigenze.

Si può dire quindi che molte delle opere eseguite in vista dei Mondiali sarebbero state comunque inevitabili entro breve tempo e che la possibilità di accedere ai finanziamenti di Italia '90 ha consigliato di includervi anche i più urgenti interventi di riqualificazione e di ripristino. Ecco il motivo dei quattordici cantieri che hanno reso Bologna Centrale una «stazione ad ostacoli» come è stata definita da un quotidiano locale.

Una nuova biglietteria con cinque sportelli, dove portare il servizio prenotazioni aumentando così i servizi di distribuzione ordinaria; un nuovo Ufficio Informazioni nel locale prima destinato a sala di attesa di 1 classe; una nuova sala di attesa nell'ala est dell'edificio, più ampia della precedente ed attrezzata con distributori automatici di cibi

e bevande, telefoni e box-nursery per bambini da 3 ai 7 anni.
Della Sala Disco Verde diremo, per non dilungarci troppo, che avrà le stesse caratteristiche delle Sale già aperte a Roma e Milano, anche se con minori dimensioni.
Ed inoltre servizi igienici rifatti completamente, una nuova Gestione Bagagli e Deposito Colli a mano, ricavati in aree più ridotte ma utilizzando meglio gli spazi in altezza, un nuovo albergo diurno, e la riqualificazione, come punto di sosta e d'incontro, della galleria in ferro e vetro stile liberty, più nota come «transatlantico».

OLTRE IL MONDIALE

Ed ancora una zona commerciale all'atrio uscita che raggruppa la farmacia, un locale di servizi SIP, tabaccaio, giornalaio, un negozio di articoli regalo.
Di fianco, un nuovo Ufficio IAT (Informazioni ed Accoglienza Turistica) e una nuova biglietteria per l'Azienda di Trasporti Consorziali.
Per finire, il rifacimento di alcune pavimentazioni, sottopassaggi, ripulitura di marmi, pareti, eccetera, nonché il potenziamento delle apparecchiature tecnologiche destinate all'informazione.
Si tratta di un sistema computerizzato collegato con i sistemi di controllo di circolazione (CCL, CTC, DCO, ecc.) in grado di fornire in tempo reale tutte le informazioni necessarie sia per amplificatore (con sintetizzatore di voce) che a mezzo cartelli indicatori; è in corso di installazione anche un sistema di informazione telefonica automatica in grado di indicare per linea i vari treni in partenza.
Ecco, per sommi capi, come Bologna ha inteso spendere i fondi assegnati da Italia '90.
Se si pensa che per raggiungere questi obiettivi è stato necessario rivedere l'assetto generale come in un gioco di scatole cinesi con sistemazioni provvisorie, spostamenti di uffici e servizi; operare in un edificio con oltre un secolo di vita, fonte di imprevisti di ogni genere, con tutte le attività di stazione efficienti giorno e notte, si può facilmente comprender quali e quante difficoltà abbiano presentato questi lavori: all'ing. Angelo Frazzoni ed al suo staff, per coordinare e sorvegliare l'operato della Soc. I.CO.RI.; al Capo Settore Stazioni Luciano Oddera, responsabile dell'impianto che ha dovuto continuare a funzionare senza dimenticare mai la sicurezza e l'efficienza; a tutto il personale che ha lavorato in condizioni di precarietà e disagio.
Ci sarebbe molto da dire anche sui disagi dei viaggiatori, costretti ad aggirarsi fra barriere e transenne alla ricerca di coincidenze, servizi e varchi attraverso selve di cartelli e divieti. Per la verità la constatazione che i lavori sono in corso toglie molte velleità polemiche.Vedere operai al lavoro avvalora la scritta posta su ogni cantiere: «Anche qui stiamo lavorando per voi».
Perché i lavori dovevano essere terminati per i Mondiali, ma le opere fatte serviranno anche dopo.

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

ROMA

VENTI MINUTI PER VOLARE

di NICO REDI

Centoventi convogli faranno la spola ogni giorno tra la nuova stazione di Fiumicino Aeroporto (a soli 70 metri dalle linee internazionali) e quella di Roma Ostiense a partire dal 27 maggio, in coincidenza con il varo dell'orario estivo delle Ferrovie dello Stato. Il primo convoglio parte alle 6,25 da Fiumicino per arrivare 22 minuti dopo nella Capitale e l'ultimo lascia lo scalo aereo all'1,22 del giorno dopo. Nel senso contrario si parte alle 5,30 e si andrà avanti fino alle 23,30. I treni passano con un intervallo di 15 minuti nelle ore di punta che sale poi a 20 e a mezz'ora nelle cosiddette ore di morbida,

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

Alcune immagini dei lavori e delle corse prova del nuovo collegamento per Fiumicino. I convogli sono composti da 4 carrozze bimodali, in modo da snellire il più possibile le operazioni di partenza.

Dalle prime ore del mattino a notte inoltrata, e con una cadenza che va dai 15 ai 30 minuti l'uno dall'altro, una flotta di centoventi convogli fa la spola fra Roma Ostiense e Fiumicino Aeroporto. Tempo di percorrenza 22 minuti. Una positiva collaborazione fra il treno e l'aereo.

quando arrivano o partono meno aerei dal «Leonardo da Vinci» di Fiumicino. I convogli per l'aeroporto sono composti da quattro carrozze bimodali per snellire le operazioni di partenza. In caso di un afflusso massiccio di tifosi e di viaggiatori il Compartimento di Roma dell'Ente ha preparato un piano d'emergenza che permette di abbassare anche a 5 minuti il passaggio dei treni e, contemporaneamente, di aumentare il numero delle carrozze.

Intanto, per riservare esclusivamente al traffico con l'aeroporto, l'itinerario Trastevere-Ponte Galeria, il traffico della linea Genova-Pisa che prima passava su questo percorso è stato deviato sul nuovo collegamento Maccarese-San Pietro-Trastevere. Ventiquattro chilometri di nuovi binari realizzati in 5 anni dal consorzio Ferrofir (Astaldi, Di Penta, Lodigiani). E a festeggiare il passaggio del primo treno lungo il viadotto di via Gregorio VII all'ingresso della stazione di San Pietro c'erano con comprensibile soddisfazione e commozione tutti i responsabili e gli operai del Ferrofir guidati dagli ingegneri Prati, Leonardi e Tarsitani. Al momento di festeggiare l'avvenimento il direttore del Ferrofir ha esteso i ringraziamenti all'Ente, con una particolare attenzione all'impegno dello staff dell'ex Terza Unità speciale diretta dall'ing. Pandolfo.

Intanto a Fiumicino tutto è pronto per il fischio di partenza del primo treno. Al terminal cittadino di Ostiense si è continuato invece a lavorare fin quasi all'ultimo minuto. Malgrado il notevole impegno delle imprese e l'assidua vigilanza delle Ferrovie non si è riusciti a finire le opere per il 15 maggio.

L'obbligo di rispettare questa scadenza, la tensione con cui si è lavorato, l'obiettiva difficoltà delle realizzazioni hanno purtroppo contribuito a determinare le condizioni che hanno provocato alcuni incidenti, di cui uno mortale.

Il necessario fermo dei cantieri per gli accertamenti delle responsabilità ha finito poi per far slittare di qualche settimana l'ultimazione delle opere.

BRUNO DI GIULIO/FOTOTECA FS

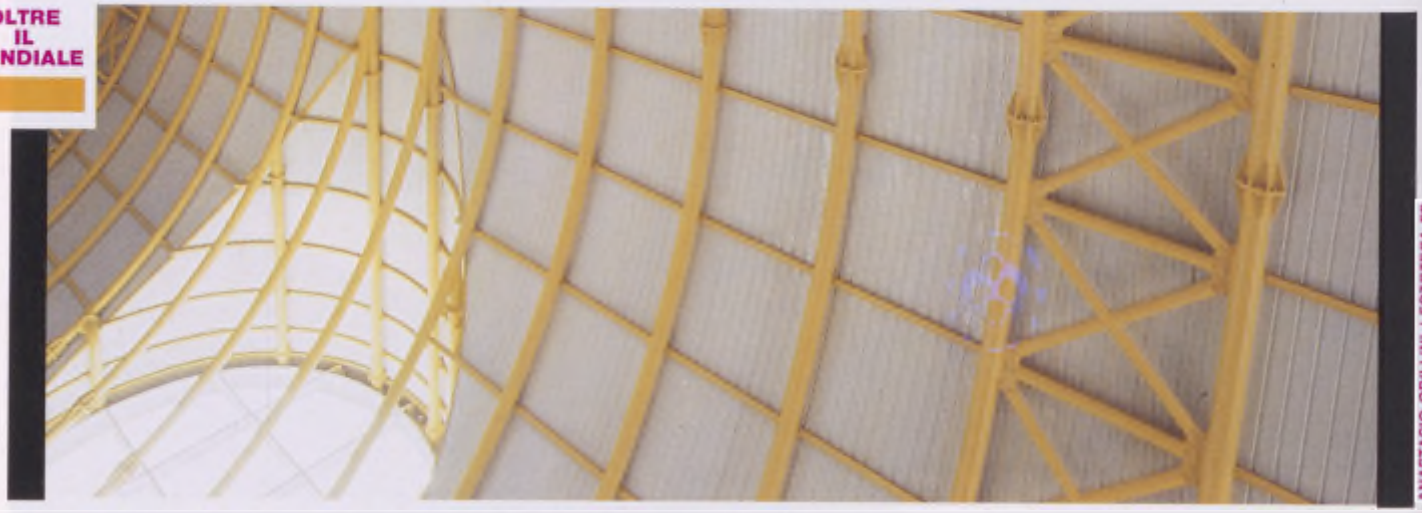
NAPOLI

INIZIO LENTO, POI LA RIPRESA

Cominciati con grave ritardo, i lavori agli impianti ferroviari napoletani hanno creato inizialmente numerose difficoltà. Poi le cose sono migliorate.

di SERGIO RIVOLTA LIPPO

OLTRE IL MONDIALE



ANASTASIO GRILLINI / FOTOTECA FS

I lavori più impegnativi hanno riguardato gli scali di Napoli Centrale, Piazza Garibaldi e Mergellina, per migliorare la fruibilità delle stazioni e rendere più agevoli gli spostamenti dei viaggiatori.

«L'edicola, causa lavori, si è spostata dietro la colonna. Le vendite si sono dimezzate. Grazie Italia '90».

Quest'ironico e polemico annuncio, scritto a caratteri cubitali con un pennarello rosso, era appeso più di un mese fa su una delle pareti di lamiere che delimitano le aree delle stazioni di Napoli Centrale, Piazza Garibaldi e Mergellina, interessate dai lavori di ristrutturazione e ammodernamento finanziati con i fondi stanziati dal Governo per migliorare la fruibilità delle stazioni e rendere più agevoli gli spostamenti delle migliaia di turisti che viaggeranno con il treno nel mese di giugno, in occasione dei mondiali di calcio.

In effetti, un mese fa la situazione delle principali stazioni di Napoli non era certamente delle migliori. Qualche viaggiatore ha osservato che non sembravano nemmeno più delle stazioni, ma assomigliavano ai cantieri della ricostruzione post-terremoto. Gli operai erano in piena attività e i disagi per i viaggiatori erano davvero tanti.

I pendolari, in particolare, hanno «sofferto» questo stato di cose che tra l'altro, considerata la lentezza con cui i lavori andavano avanti, non faceva prevedere nulla di buono. Fino al 15 maggio, infatti, i lavori che riguardavano Napoli Centrale erano ancora in pieno svolgimento.

Solo due gli accessi ai binari, il salone biglietteria in buona parte inagibile, il quadro luminoso delle partenze e degli arrivi non funzionante, le sale d'attesa irragiungibili e tutti i servizi della stazione (edicole tabacchi, informazioni, farmacia ecc.) funzionavano a ritmo sensibilmente ridotto.

«Sono le solite cose all'italiana», commentava un anonimo ferroviere, «i lavori sono iniziati in ritardo, si è proceduto a rilento, approssimando e operando con superficialità. Mi chiedo, ma non era possibile iniziare questi lavori un anno e mezzo fa, così da consegnarli in tempo, senza creare problemi eccessivi a chi lavora tutti i giorni in ferrovia, e soprattutto a chi viaggia spesso?».

Domanda difficile, e sicuramente imbarazzante per chi dovrebbe rispondere. Ad onor del vero, però, bisogna anche dire che la situazione delle altre stazioni di Napoli, Piazza Garibaldi e Mergellina, era a 20 giorni dall'inizio dei mondiali, sensibilmente migliore.

Piazza Garibaldi, ad esempio, risultava quasi del tutto ultimata, e il nuovo arredo grigio e giallo con un'illuminazione a lampioni «fine secolo» che suscita immagini e atmosfere parigine, ha avuto un'ottima accoglienza dai viaggiatori.

Più o meno simile la situazione di Mergellina, con qualche problema in più per la limitata lunghezza dei marciapiedi che continua a creare disagi per la salita e la discesa dei viaggiatori, in modo particolare sui treni a lungo percorso.

Insomma, è vero, il periodo dei «lavori mondiali» non è stato dei più piacevoli per gli utenti delle stazioni napoletane. Ma oggi, a lavori ultimati (quasi del tutto), l'edicolante di Piazza Garibaldi, e non solo lui, potrebbe riscrivere il cartello, «Grazie Italia '90». E questa volta, visti i risultati, senza ironie o punte polemiche.

VI PRESENTIAMO L'ULTIMO TRENO PER ARRIVARE PRIMA.

Davanti ad una delle reti ferroviarie più tortuose e articolate come quella italiana, c'è finalmente chi punta diritto al successo: il nuovo ETR 450, elettrotreno ad assetto variabile ad alta velocità, prodotto dalla Fiat Ferroviaria. L'assetto variabile, cioè la possibilità di inclinare le casse verso l'interno delle curve, è il mezzo che consente all'ETR 450 di mantenere una velocità elevata anche in curva e di ottenere un incremento della velocità commerciale del 15-25% sugli attuali e complessi tracciati senza onerosi interventi sulle infrastrutture. L'alta velocità che l'ETR può raggiungere, fino a 250 km/h., è invece permessa dall'alleggerimento generale del treno, dall'aumento delle prestazioni di accelerazione e frenatura, oltre che dall'applicazione delle più avanzate tecnologie e del know-how della Fiat Ferroviaria. Ma velocità e prestazioni viaggiano insieme a comfort e sicurezza: l'ETR 450 offre ai suoi passeggeri aria condizionata, sedili reclinabili e ruotanti, alto isolamento termico ed acustico. Un piacere che, tuttavia, dura soltanto 3 ore e 55 minuti: il tempo impiegato dai primi ETR 450 entrati in servizio dal 1988 sulla tratta Milano-Roma.

FiatFerroviaria

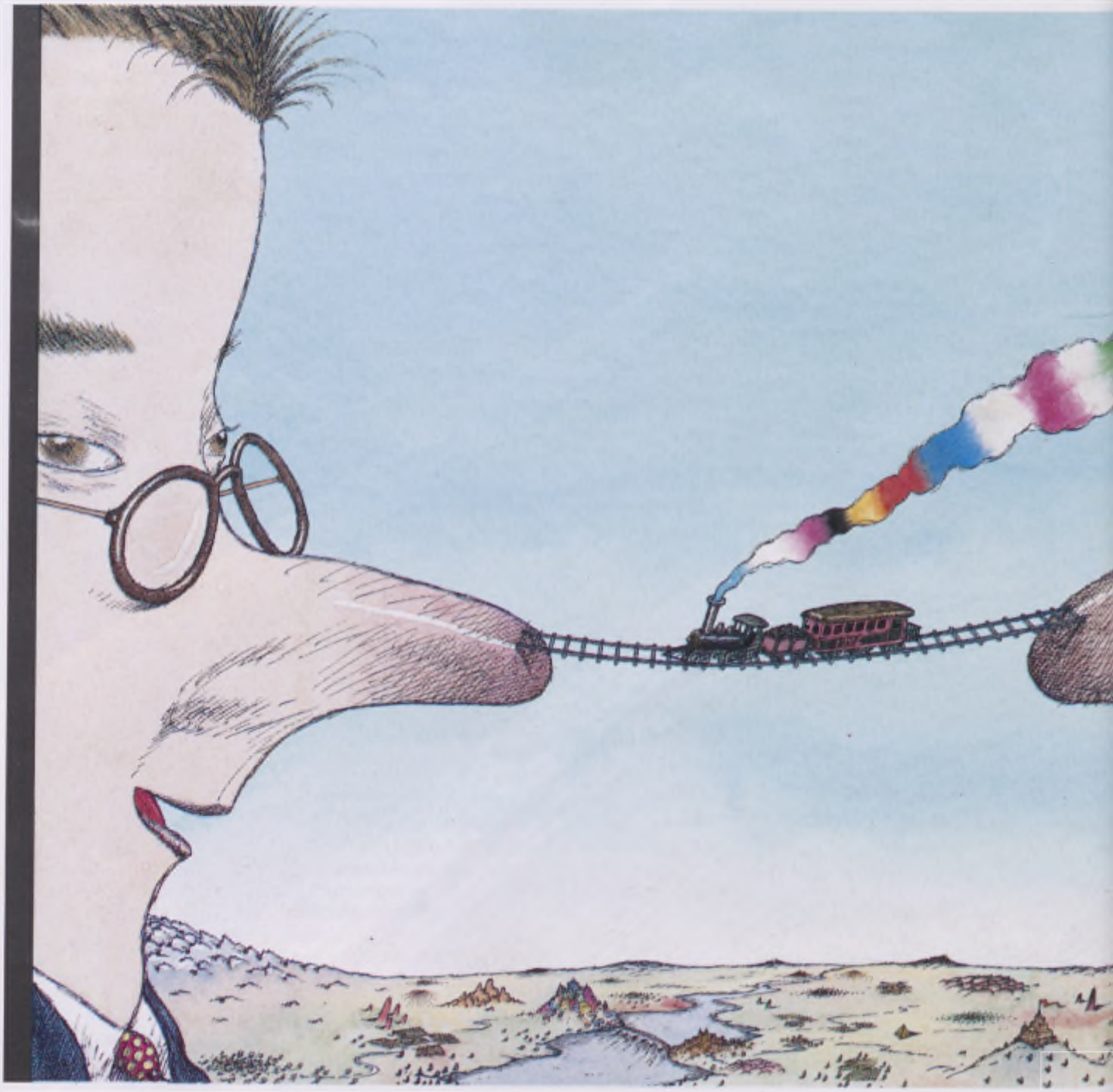


ILLUSTRAZIONE DI PEDRO SCASSA

Prima il Castello Sforzesco a Milano, poi un maniero duecentesco a Dublino: castelli secolari continuano

EUROPA UNITA: UN FANTASMA NEL CASTELLO?

ad ospitare le riunioni dei ministri Cee convocate per disegnare il futuro dell'Europa. All'ordine del giorno i meccanismi di credito, la flessibilità dei tassi di cambio, la lotta all'inflazione. Tutti temi urgenti, ma sui quali i progressi tardano ad arrivare. Intanto il vecchio continente continua a mutare volto, troppo rapidamente per il passo e le incertezze dei politici. Il problema delle ferrovie alla vigilia di un'integrazione annunciata.

di MARCELLO BUZZOLI

Eccellenti dimore ospitano le riunioni dei Dodici della Comunità europea. A Milano, i Capi di Stato e di Governo vollero come palcoscenico il Castello Sforzesco. Nello scorso mese di marzo, i Ministri delle Finanze della CEE si sono incontrati ad Ashford Castle, un maniero duecentesco sulla costa occidentale dell'Irlanda. E in aprile, le austere sale del Castello di Dublino hanno accolto la riunione dei dodici Ministri degli Esteri e poi quella del Consiglio europeo.

Qualcuno ha detto che i castelli secolari, i fortilizi turriti, notoriamente frequentati da fantasmi, costituiscono il luogo ideale per disputare su argomenti altrettanto fantomatici, come quelli della Comunità europea.

È una battuta, naturalmente. Però denota il senso di frustrazione di un'opinione pubblica costretta a sorbirsi le cronache pettegole sugli scatti di nervi della Thatcher o (in alternativa) gli incomprensibili sermoni sui meccanismi di credito, la flessibilità dei tassi di cambio, il deprezzamento del dollaro rispetto al marco, il potenziale inflattivo ecc.

La gente si domanda se veramente è finita l'epoca della paura e del sospetto ed è cominciata quella della speranza e della fiducia. La gente vorrebbe sapere se gli sbalorditivi avvenimenti che hanno cambiato il volto della Russia sovietica e dei Paesi che erano suoi satelliti, preludano veramente alla nascita di una comune patria europea.

Sono domande non facili alle quali si può tentare di rispondere in via di congettura.

Ancor prima della svolta di Gorbaciov, esistevano sul piano economico e commerciale intensi rapporti tra l'Est e l'Ovest europeo.

Nel 1949, con la benedizione di Stalin, l'Unione Sovietica, la Bulgaria, la Cecoslovacchia, la Polonia, la Romania e l'Ungheria dettero vita al Consiglio di mutua assistenza economica (COMECON). Per molti anni il COMECON rifiutò ogni dialogo con la CEE, definendola un'appendice dell'imperialismo americano e poco meno che una creatura del demonio. La base teorica di queste invettive erano le *Diciassette Tesi sul Mercato Comune*, pubblicate nel 1957 dalla rivista «Kommunist», cui seguirono nel 1962 le *Trentadue Tesi sull'integrazione imperialista dell'Europa occidentale*.

Ma l'economia reale è più forte dei settarismi e dei preconcetti ideologici. Mentre gli organi ufficiali fingevano di non sapere e di non vedere, si addivenne a numerosi arrangiamenti tra Bruxelles e diversi Paesi dell'Est, per disciplinare gli scambi dell'acciaio e dei prodotti agricoli. L'Italia giocò le sue carte in anticipo. Nel 1962 i maggiori imprenditori privati (il Ministero degli Affari Esteri e quello del Commercio con l'Estero avevano preso le distanze) organizzarono a Mosca una grande esposizione dell'industria italiana che significò il disgelo dei rapporti commerciali italo-sovietici.Tutti hanno inteso parlare della fabbrica d'auto di Togliattigrad, con sessantamila posti di lavoro. Ma sono andate ad effetto tante altre importanti iniziative, compresa la fornitura «chiavi in mano» di decine di stabilimenti industriali completamente attrezzati. E molte delle petroliere che solcano i mari, battendo bandiera rossa, sono state costruite in cantieri navali italiani.

Anche la Germania federale non fu da meno nell'istituire una fitta rete di rapporti economici con l'URSS.

Finalmente, cambiato il clima politico, la firma a Lussemburgo della «Dichiarazione comune» CEE-COMECON (25 giugno 1988) ha segnato l'apertura delle trattative ufficiali tra le due organizzazioni.

La Dichiarazione di Lussemburgo si colloca al centro di un processo molto esteso di collaborazione internazionale per la ricerca di nuove opportunità di mercato, per la creazione di Società miste e per l'impiego dell'attrezzatura produttiva occidentale all'interno dei Paesi dell'area centrorientale.

Nell'ultima sessione tenutasi a Bonn nell'aprile 1990, la Conferenza per la sicurezza e la cooperazione in Europa (CSCE) si è espressa a favore di un più consistente trasferimento di tecnologie dai Paesi occidentali a quelli dell'Est europeo.

I Paesi scandinavi, l'Austria e la Svizzera non aderiscono alla Comunità di Bruxelles. Tuttavia sono raggruppati nell'EFTA (Associazione europea di libero scambio) che intrattiene con la CEE stretti legami.

Si viene così componendo un quadro territoriale abbastanza ampio. Peraltro un'Europa unificata per geografia e mercato non è ancora un'Europa unita politicamente. Bisogna distinguere tra momento economico e momento politico. La crisi del mondo comunista e la imminente riunificazione della Germania apportano elementi nuovi ed incogniti il cui peso nessuno ancora può valutare.

Scrive lo storico Walter Laquer che l'Europa *«con tutti i suoi tristi episodi di declino e di caduta è piena di esempi di rigenerazione e di rinascita, e dimostra che non esistono limiti all'ingegno e alla perseveranza dell'uomo. Periodi di decadenza e di disperazione sono frequentemente seguiti da ere di speranza e di fiducia nuova. Non sappiamo che cosa provochi questa rigenerazione; qualche volta essa avviene senza motivo».*

Per alcuni segni si potrebbe ritenere che

UN FANTASMA NEL CASTELLO?

stiamo andando verso un'epoca di rinascita, ma sono in gioco tante variabili che toccano profili militari, diplomatici, etnici; rapporti di forza e di schieramento. È ancora irrisolto il dilemma se la *perestroika* di Gorbaciov costituisca una correzione di rotta, rispetto ai rovesci del regime brezhneviano, oppure il mutamento totale della strategia del Cremlino. Del resto, la grande nazione dell'estremo Nord-Est ha sempre presentato aspetti enigmistici, contraddittori, che risultano poco comprensibili agli osservatori stranieri. Lo stesso Dostoevskij parlava della Russia come di un *«sublime, universale, ordinato caos»*.

Sempre in tema di squilibri interni ed internazionali, dagli anni Sessanta l'Europa occidentale è stata guidata di fatto da una diarchia franco-tedesca che ora, al di là delle dichiarazioni ufficiali, subirà il contraccolpo di una Germania ancora più forte e vitale.

Appare del tutto improbabile l'eventualità che possa risorgere l'Europa delle guerre, quella di Luigi XVI, di Napoleone, di Guglielmo II, di Hitler; però nessuno può dire fondamentalmente che cosa accadrà. Così come è impossibile prevedere se andranno in porto la trasformazione della NATO e del Patto di Varsavia.

Il motore dell'unificazione politica del vecchio Continente potrebbe essere la CEE, a condizione che essa stessa raggiungesse quella unità politica cui si volgono tante speranze.

Dal Vertice di Dublino (28 aprile scorso) è venuto il segnale ad andare avanti su una strada che è irta di difficoltà. I Capi di Stato e di Governo hanno incaricato i Ministri degli Esteri di studiare contenuti e limiti dell'Unione politica. La formula calibrata e burocratica è tale che può dare ragione sia agli eurottimisti, sia agli apocalittici che si dividono il terreno da quando esiste la CEE.

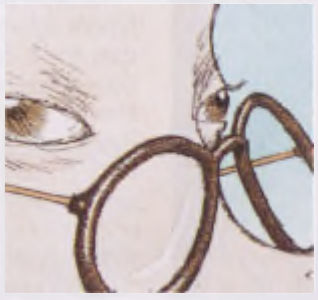
Frattanto, adeguandosi alla liberalizzazione già vigente in altri Stati, il Governo italiano ha soppresso (dal mese di maggio) i vincoli per il trasferimento di denaro oltre confine. Aprire un conto corrente in una Banca straniera è diventata un'operazione alla portata di tutti. Per di più, avvicinandosi le vacanze, la gente vagheggia un soggiorno all'estero, se i prezzi degli alberghi saranno competitivi. Nel mondo della finanza, il provvedimento è oggetto di considerazioni meno edonistiche e si osservano attentamente i riflessi dell'apertura valutaria sul corso della lira.

In una prospettiva ormai ravvicinata, guardiamo al grande Mercato che verrà istituito dal gennaio 1993, eliminando le frontiere intracomunitarie e riproducendo, su scala internazionale, le condizioni di libertà e di fluidità di un Mercato nazionale.

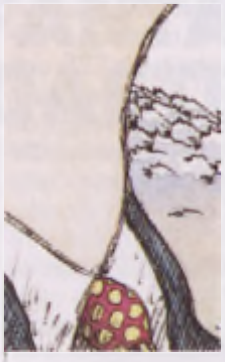
La libera circolazione di persone, merci, servizi; l'armonizzazione delle norme e degli standard tecnici che incidono sull'attività produttiva; l'accesso ai contratti pubblici; l'eliminazione delle distorsioni alla concorrenza, contribuiranno ad ampliare considerevolmente lo spazio operativo delle Imprese e anche dei singoli cittadini.

I grandi gruppi industriali ed imprenditoriali hanno messo a punto, anche attraverso accordi di *joint-venture*, i propri programmi di penetrazione internazionale. La più parte delle Aziende minori, invece, guarda con apprensione al nuovo scenario che darà origine ad un inevitabile processo di selezione.

Non vogliamo dilungarci, perché questi aspetti, sia pure con approssimazioni ed inesattezze, sono stati abbondantemente divulgati dai mezzi d'informazione. Però sarebbe erroneo il ritenere che il grande Mercato sia già definito e che, per vederne l'attuazione, basti sfogliare il calendario in attesa della data convenuta. La Commissione di Bruxelles ha di fatto ultimato la stesura di tutte le Direttive di armonizzazione e ha passato il voluminoso plico al Consiglio dei Ministri cui spetta approvarle. A quanto è dato sapere, le difficoltà maggiori permangono in materia di fiscalità diretta ed indiretta e in tema di abolizione della doppia imposizione nei riguardi delle Imprese e dei lavoratori frontalieri.



A fronte di 279 Direttive, 142 hanno ricevuto la formale approvazione del Consiglio o comunque un assenso di massima.



Dal prossimo mese di luglio, l'Italia è chiamata ad assumere la presidenza di turno della CEE e perciò dovrà svolgere la sua mediazione affinché si concluda al più presto l'iter delle Direttive ancora in sospeso. Peraltro, nell'agenda del semestre italiano, un posto di tutto rilievo spetta all'acceleramento dell'Unione monetaria che è una delle strutture portanti nella costruzione dell'edificio della nuova Europa. Infatti l'integrazione economica non potrebbe realizzarsi se il valore dei beni e la remunerazione dei fattori della produzione restassero esposti alle oscillazioni della valuta utilizzata nel pagamento finale. Scrive Carlo Azeglio Ciampi che *«mantenere la possibilità di modificare il valore relativo delle monete costituisce un impedimento agli scambi commerciali e alla mobilità dei fattori tra economie integrate; equivale a consentire l'esistenza di uno strumento di politica commerciale potenzialmente distorsivo»*.

Dopo vari tentativi di raggiungere un'intesa per stabilizzare i rapporti di cambio tra le rispettive monete e delimitare la fluttuazione delle stesse rispetto al dollaro, i Paesi della Comunità sottoscrissero nel 1972 a Basilea un Accordo che fu chiamato del «serpente monetario» con colorita metafora mutuata dalla zoologia. L'Accordo di Basilea limitava le oscillazioni tra le monete europee stabilendo, al tempo stesso, una fluttuazione congiunta entro una fascia complessiva pari al 4,5% nei confronti del dollaro. La disciplina trovò scarsa applicazione e fu poi abbandonata dalla maggioranza degli Stati. Nel 1979 fu varato un dispositivo più complesso che ha preso il nome di Sistema Monetario Europeo. Lo SME è imperniato su una moneta di conto (l'ECU, detto anche lo «scudo») il cui valore viene definito sulla base di un «paniere» di monete nazionali. Ogni moneta ha, rispetto all'ECU, un tasso centrale che serve a stabilire una griglia di tassi bilaterali attorno ai quali sono fissati dei margini di fluttuazione abbastanza ristretti. Quando si manifesta una divergenza fra il corso di una moneta e la media ponderata delle altre, espressa in scudi, il Paese interessato è tenuto a mettere in atto le misure correttive. Lo SME è una valvola di controllo che impedisce le oscillazioni del valore della moneta provocate da manovre speculative o da altre perturbazioni artificiali. Ma non può evitare quei cambiamenti di parità monetaria che sono causati da variazioni oggettive delle situa-

zioni economiche sottostanti.

Qual è l'insegnamento dello SME? L'insegnamento è che la stabilità delle relazioni di cambio deve poggiare su un'autentica armonia della dinamica dell'economia dei partner. Forse questa condizione non è completamente realizzabile, quanto meno a corto termine. Gli eurocrati di Bruxelles hanno studiato un progetto di Unione monetaria che prevede un'unica valuta sovrannazionale, l'ECU, e una Banca centrale che (probabilmente) sarà articolata in Istituti satelliti. L'Unione monetaria comporta delle modifiche ai Trattati di Roma che dovranno essere definite nel corso di un'apposita Conferenza intergovernativa che si svolgerà nel prossimo mese di dicembre e sarà organizzata dalle Autorità italiane. Contemporaneamente dovrebbe svolgersi un'analoga Conferenza per delineare il volto dell'Europa politica e, in tale contesto, ridisegnare il ruolo degli organi istituzionali: si tratta in sostanza di accrescere i poteri del Parlamento di Strasburgo e della Commissione CEE, mentre il Consiglio dei Ministri dovrebbe deliberare a maggioranza qualificata su tutte le materie, ossevando la regola dell'unanimità soltanto in circostanze eccezionali.

Tra le altre azioni che l'Italia intende mettere in atto per caratterizzare il proprio semestre di presidenza, ricordiamo: la valorizzazione, nel quadro CEE, della dimensione sociale e del progresso civile; la lotta alla droga, al terrorismo e alla criminalità organizzata; la difesa dell'ambiente anche attraverso l'istituzione di un'apposita Agenzia; la ricerca scientifica e tecnologica; la cooperazione universitaria; le relazioni esterne, sia con i Paesi dell'Est che con gli Stati Uniti, l'America Latina, i Paesi del Mediterraneo e del Medio Oriente.

È lecito esprimere qualche dubbio sulla possibilità di incidere significativamente su tante materie e così eterogenee. Ma, a ben guardare, si tratta di un «repechage» di questioni da tempo in trattazione e, per ognuna delle quali, esiste già un testo normativo o un progetto di base.

Per comodità di esposizione, abbiamo riservato l'ultima parte di queste note ad un tema che, per la sua importanza, avremmo dovuto collocare ai primi posti. Ci riferiamo, com'è intuibile, ai trasporti che sono l'elemento propulsore per il funzionamento di un Mercato fisiologicamente integrato e per agevolare le attività economiche e commerciali che da questo scaturiscono.

Attualmente, il quadro delle infrastrutture di trasporto europee si presenta come un mosaico sconnesso di situazioni differenziate e disomogenee. Una rete nazionale inadeguata penalizza non soltanto il Paese interessato, ma anche l'intero sistema continentale.

Per contro, i vantaggi di una rete nazionale efficiente, ma non inserita in un sistema europeo, non possono essere fruiti dai cittadini e dagli operatori dei Paesi contermini.

Bisogna dare atto alle Ferrovie di un costante impegno per costruire l'Europa dei binari; impegno che purtroppo è stato disatteso.

Ancor prima degli anni Settanta, con innegabile lungimiranza, le Aziende ferroviarie, nel quadro dell'UIC, hanno condotto studi ed indagini tecniche (in particolare circa i collegamenti transalpini) pervenendo a disegnare *«le Plan Directeur»* delle Ferrovie europee. Fu detto che mancava la correlazione con gli altri modi di trasporto. L'osservazione aveva qualche fondamento; tuttavia si sarebbe potuto agevolmente completare il progetto nel senso desiderato.

Si preferì invece accantonarlo, perdendo del tempo prezioso.

Nel 1988 la Comunità delle Ferrovie europee (ossia il Gruppo dei Direttori Generali delle Ferrovie dei Paesi della CEE, allargato all'Austria e alla Svizzera) ha presentato una proposta tecnica per una rete europea (30.000 chilometri) ad alta velocità, raccordando i tratti già esistenti, quelli in corso di costruzione e quelli progettati dai vari Paesi.

Da parte sua, l'Esecutivo di Bruxelles svolge un'intensa attività propositiva. Tra i numerosi documenti di pianificazione preparati in ambito comunitario (e sui quali ancora e sempre debbono pronunciarsi i Governi nazionali) assumono particolare importanza per le Ferrovie i progetti concernenti la rete europea attrezzata per l'alta velocità e la rete per i trasporti combinati.

Si potrebbe obiettare che, per il rilancio del treno nell'Europa di domani, la dotazione infrastrutturale non basta. Occorrono anche altre condizioni. L'armonizzazione delle regole di concorrenza fra i diversi modi di trasporto. La cooperazione interferroviaria, sotto il profilo della gestione e del marketing, al fine di presentarsi al cliente come una sola Impresa per qualità delle prestazioni e livello dei prezzi. Sul piano interno, poi, ogni Azienda deve chiarire i rapporti con la propria Autorità di tutela definendo i reciproci compiti e responsabilità. Queste proposizioni (dette e ridette) sono inattaccabili. Ma le infrastrutture restano la leva strategica primaria, considerando le elevate risorse finanziarie che entrano in gioco e soprattutto i lunghi tempi tecnici necessari per la progettazione e la realizzazione di opere d'ingegneria ferroviaria di grande rilievo. Da quando le ferrovie effettuarono i primi studi sugli Assi transalpini sono trascorsi più di venti anni. Attraverso il baluardo delle Alpi non sono state aperte nuove strade ferrate né sono in corso di costruzione. Di concreto c'è soltanto uno studio di fattibilità del valico del Brennero.

La Commissione di Bruxelles ha proposto la creazione di uno strumento finanziario per la concessione di aiuti o prestiti a basso tasso d'interesse a favore delle opere di rilevanza comunitaria. Il Consiglio non ha ritenuto finora di dare un carattere permanente ed organico a tale iniziativa, giudicando più opportuno procedere di volta in volta a limitati interventi di sostegno.

Mancano intese concrete per infrastrutture di largo respiro che oggi sono necessarie e domani diverranno indispensabili. Non sono previste associazioni fra capitale pubblico e privato, nè altri incentivi. Da questo punto di vista, la situazione è allarmante e il ritardo potrebbe diventare incolmabile.

Una cosa è certa, senza un efficiente sistema di trasporti, il Mercato continentale e la Zona di libero scambio perdono gran parte della loro credibilità. Diventano quasi astrazioni, immagini fantomatiche come quelle che si aggirano nei vetusti castelli medievali che, curiosamente e per lunga consuetudine, sono la sede preferita per le riunioni di vertice della CEE.

IN TRENO FINO A METEORA

Architetture ardite per necessità, vista l'assoluta ristrettezza dello spazio. E poi ambienti disadorni, muri imbiancati a calce, facciate bizantine e balconate di legno sporgenti su spaventosi precipizi. I monasteri di Meteora, dove è ancora vietato l'accesso alle donne, testimoniano una storia di lavoro e rinunce, ma soprattutto offrono ai visitatori un'esperienza irripetibile. In uno scenario sospeso tra le vette dell'Olimpo e il mare. Ci si può arrivare anche in treno.

testo e foto di GIUSEPPE BARBIERI

La linea ferroviaria traversa la provincia della Tessaglia da sud a nord passando per Lamìa, Làrissa e Tempe. La carrozzabile si mantiene più vicina alla costa, evitando così le montagne dell'interno; dopo aver oltrepassato Lamìa, Almyros e Velestino, piega bruscamente verso l'interno, raggiungendo il nodo stradale di Làrissa. Da Velestino si può imboccare la strada Làrissa-Volos, che corre lungo una ferrovia a scartamento ridotto, che con una diramazione collega Milies, sulle pendici occidentali del Pelio, con Kalambaka, all'estremità occidentale della pianura della Tessaglia.

Il viaggio in treno a Metèora, con le vecchie automotrici Diesel, permette di scoprire una natura insolita, ancorata nel tempo: piccolissime, linde stazioni ferroviarie, con quattro case tutt'intorno, compongono i caratteristici villaggi che si attraversano; numerosi torrenti spumeggianti in mezzo a faggi, castagni e ulivi vivacizzano il percorso. Qui c'è il famoso «Kokkineli», un ottimo vino rosso che perde il suo gusto se non viene consumato sul posto. Il suo aroma invade gli scompartimenti occupati prevalentemente da un'umanità varia e sorprendente, dallo sguardo pulito e il volto solcato da mille rughe profonde. È la gente di campagna, gente semplice e pittoresca, che spesso lascia l'asino, con cui è giunta, legato a qualche staccionata nei pressi della stazione: qualcuno poi verrà a riprenderlo.

La linea ferroviaria corre parallela alle colline delle Cinocèfale «teste di cani», che dividono la pianura. Velestino è l'antica Pherài, dove Apollo servì re Admeto per un anno, come punizione per aver ucciso i Ciclopi. Da qui la ferrovia ha una diramazione che, incrociando la linea principale Atene-Salonicco, raggiunge Karditsa, florido centro commerciale che conserva alcune caratteristiche turche nella sua architettura. A Trìkkala i pastori valacchi nei loro bizzarri costumi di pelle di pecora s'attardano in accalorate discussioni sotto gli ombrosi platani del fiume Lithaios.

Sulla riva sinistra del Peneo, che erompe spumeggiando dalle gole del Pindo, ecco la stazione ferroviaria terminale di Kalabaka, la cui cattedrale del XIV secolo è decorata da affreschi che costituiscono una buona preparazione ad una delle meraviglie del tardo Medioevo. Solo tre chilometri oltre s'intravede Metèora: tre chilometri di ridenti frutteti e un villaggio dalle case bianche, rosse e blu, dove la strada raggiunge una brusca svolta, imboccando la fantastica foresta di giganteschi monoliti, che la leggenda vuole siano stati scagliati sulla terra da un nume incollerito.

Queste vette inaccessibili offrirono un rifugio sicuro ai pii eremiti durante il secolo XIV, quando gli imperatori serbi di Trìkkala lottarono contro Bisanzio per il possesso della vallata. Così, con l'avvicinarsi, lo spettacolo acquista una sua dimensione più definita. Le cime dei giganti, semplicemente tozze in lontananza, rivelano incredibili costruzioni: una serie di caratteristici monasteri aggrappati a vertiginosi strapiombi, spiegano il motivo per cui il monaco Atanasio, quando scelse la roccia più alta per fondarvi il primo monastero, chiamò il luogo Meteoro. Si capisce subito anche la magica suggestione che spinse nei secoli monaci ed asceti a salire quassù in cerca di solitudine e di pace, lontani dai contrasti di guerra che opponevano nella regione l'impero serbo a quello bizantino. Atanasio arrivava dal Monte Athos col proposito di fondare qui un altro luogo di preghiera e di studio. Altri monaci, all'epoca, vivevano già a Metèora, in casupole o grotte a mezz'aria, collegati al resto del mondo con lunghissime scale di corda. La prima domanda che si pone il visitatore è come abbiano fatto i monaci a portare fin sulle vette i pesantissimi materiali da costruzione: la risposta può essere soltanto una: tanta, tanta pazienza e tempi lunghissimi di fabbricazione.

L'ambiente poco è cambiato dal 1380, se non per la realizzazione di 115 ripidi scalini che consentono di salire fino all'ingresso del Monastero della Trasfigurazione sul Grande Meteoron. Prima si poteva arrivare solo con l'aiuto di scale di corda dalle quali i monaci facevano scendere per mezzo di carrucole e funi, persone e cose, spesso anziani pellegrini che non se la sentivano di affrontare la lunghissima scalinata. Poi, un giorno, la pace di questi luo-

Forme di artigianato a Meteora. I monaci dei monasteri vivono la loro giornata studiando e lavorando oggetti in legno e terracotta. Anni fa l'atmosfera di pace e serenità di questi luoghi venne interrotta dalle riprese di un film di James Bond. Da allora sono cominciati ad arrivare i turisti.

IN TRENO FINO A METEORA

ghi venne brutalmente turbata da rombi di elicotteri e tuoni di esplosioni: il dio Danaro aveva avuto la meglio, anche se per un breve periodo. Atanasio avrebbe certo disapprovato l'utilizzazione del monastero per le riprese di uno dei più movimentati film di James Bond. Ma la profanazione consentì ai monaci lavori di restauro che altrimenti non si sarebbero mai potuti permettere.

Dei ventiquattro monasteri in attività nel XVI secolo, ne rimangono aperti e funzionanti ben pochi: oltre a quello della Trasfigurazione, quello di Ognissanti, della Santissima Trinità, il Rosanou, Santo Stefano e, infine, San Nicola Anapafsas. Gli altri quindici sono abbandonati e in rovina.

La visita ai monasteri offre occasioni di conoscere un mondo altrimenti difficile da raggiungere, e di ammirare testimonianze d'arte o di artigianato di stupenda fattura. Ci si sente subito avvolti in un'atmosfera di irreali serenità e pace, accolti con semplicità dalle piccole comunità di monaci. Preghiera e lavoro è l'attività di sempre. Tutti puliti e ben curati, i monaci si aggirano con lo sguardo sereno esibendo le loro barbe fluenti. Sicuramente meno asceti d'un tempo, essi vivono la loro giornata studiando e lavorando nei piccoli orti, oppure elaborando preziosi oggetti in legno o terracotta. Molte pregevolissime icone esposte nei musei dei monasteri e altre offerte al culto dei fedeli nelle chiese di tutta la Grecia, provengono da qui. La cortina divisoria del Katholikon del Monastero della Trasfigurazione, ad esempio, è uno splendido intarsio in legno dorato, con motivi del regno animale e vegetale, ed accoglie icone dipinte secondo secolari tecniche in cui era previsto l'impiego di uova e di fuliggine. Ovunque, nel trono episcopale, nei leggii e in altri arredi, esempi di intarsi in madreperla e avorio parlano dell'arte che si è andata sviluppando nel lento volgere dei secoli. Una preziosa raccolta di testimonianze è ospitata anche nel refettorio-museo con icone, calici, croci intarsiate, vangeli miniati e altri oggetti sacri.

La vista, dalla balconata naturale del bastione roccioso, è imponente: la piana del Pineus si tende più di quattrocento metri sotto, e il villaggio di Kastraki appare più che mai lillipuziano. Lontano, all'orizzonte, si erge il massiccio del Koziakas, che separa la Tessaglia dall'Epiro. Per avere un'idea delle difficoltà di costruzione basti pensare alla chiesa del monastero, il Katholikon, che presenta una grande cupola a 12 lati sulla navata centrale e una più piccola sul presbiterio, venne edificata in soli venti giorni di lavoro, mentre occorsero ventidue anni per accumulare sul piazzale tutti i materiali necessari per la costruzione. L'architettura dei monasteri è stata sempre strettamente legata alla ristrettezza dello spazio disponibile, per cui i vari edifici sono situati a differenti livelli. Alcuni imbiancati a calce, altri, invece, sfoggiano facciate bizantine di pietra e laterizio, e le cupole multiple delle numerose chiese dominano logge e balconate di legno, pericolosamente sporgenti sopra spaventosi precipizi.

Atanasio giunse sul Grande Meteoron con nove frati e vi istituì una regola rigidissima, escludendo, fra l'altro, ogni contatto con le donne e perfino con gli animali di sesso femminile. I monaci si cibavano di erbe, radici e insetti, bevendo l'acqua che rimaneva negli incavi delle rocce dopo una pioggia: d'inverno si trovavano sepolti nella neve, mentre d'estate erano arrostiti dal calore. Ciò nonostante il monastero si sviluppò sempre più, accogliendo verso la fine del Trecento non soltanto gente umile che chiedeva di vivere semplicemente e in solitudine, ma anche alcuni rampolli delle case regnanti di Costantinopoli e di Serbia. Nel 1338, il giovane monaco Joasaph, figlio del re di Serbia, Simeone Uros, godendo di mezzi finanziari note-

Il monastero della Santissima Trinità e, in alto, il bellissimo monastero di Santo Stefano. A destra, uno dei preziosi affreschi conservati a Meteora, di chiara derivazione bizantina.

volissimi, ingrandì il monastero e lo rese più funzionale, anche se la comunità rimase strettamente legata alle ferree regole. Dopo aver abdicato in favore del figlio Matteo, vi giunse anche l'imperatore di Bisanzio Giovanni VI Cantacùzeno, in cerca di silenzio e di pace. Tali esempi richiamarono molte persone da ogni parte della Grecia, specialmente dalle zone infestate da banditi o soggette alle periodiche invasioni dei Turchi Ottomani. In breve i monasteri si moltiplicarono diventando ventiquattro: la regola rigidissima s'allargò un poco, permettendo ai monaci di coltivare i lembi di terra fertile fra le rocce, migliorando progressivamente il cibo e la qualità della vita.

Come già detto, i monasteri attualmente funzionanti sono sei: degli altri sono quasi scomparsi anche i ruderi. L'inclemenza del tempo e l'incuria dell'uomo, nei secoli, hanno determinato la fine della maggior parte di essi: quando avveniva un crollo nessuno era più capace o aveva voglia di provvedere alle necessarie riparazioni; quando si interrompevano i sentieri aerei intagliati nella roccia, nessuno li ripristinava. Insomma era finita l'idea del «volontariato». Poi, l'espropriazione dei terreni appartenenti alla Chiesa ortodossa, che ebbe luogo in Grecia dopo il 1920, per sistemarvi profughi provenienti soprattutto dalla Turchia occidentale, fece il resto, togliendo ai monaci le terre coltivabili. L'intera storia di Metèora è fatta di paziente lavoro e di puntigliose vittorie dell'uomo sulle asperità naturali ma è fatta anche di rinunce e sconfitte. Un'esperienza che arricchisce lo spirito del visitatore e appaga la vista che spazia sull'orizzonte, dalla pianura al mare, tra le inaccessibili vette dell'Olimpo e del Pindo. Un'esperienza che insegna la vanità del destino umano.

INDIRIZZI UTILI

Per qualsiasi informazione su Metèora ci si può rivolgere all'Ente Nazionale Ellenico per il Turismo di Roma, in via L. Bissolati 78-80, tel. 06/4744249 oppure a Milano, piazza Diaz angolo via Rastrelli, tel. 02/860470.

Osservatorio

Treno e turismo, un binomio dal successo crescente. Aumenta infatti nel mondo, trainata da un notevole interesse del pubblico, l'offerta di viaggi organizzati e pacchetti turistici incentrati sul mezzo ferroviario. Un'offerta sempre più ampia e diversificata: si va da sistemazioni di lusso a itinerari economici, da avventurose traversate di contrade esotiche a tranquille escursioni in località più vicine e familiari. Per fare solo alcuni esempi, l'India offre diverse possibilità. Tra queste, un viaggio di sette giorni sul «treno dei Maharajah» — un lussuoso convoglio d'epoca, con vagoni letto e ristorante, carrozza panoramica, biblioteca — da New Delhi allo Stato del Rajasthan, con tappe e visite in città quali Jaipur, Jaisalmer, Jodhpur. Oppure, un lungo periplo dalla capitale a Bombay, con soste a Pondichery, Madras, Calcutta e Darjeeling, alle pendici himalaiane. Per viaggiatori ancor più ambiziosi, c'è l'offerta di un itinerario ferroviario transcontinentale Parigi-Hong Kong. In Nordamerica, è da segnalare la riapertura, dopo una ventina d'anni di abbandono, della Grand Canyon Railway, una ferrovia breve (circa 100 km) ma assai pittoresca che in due ore e un quarto porta da Williams all'estremità meridionale del Grand Canyon, in Arizona.
Passando sulla East Coast, l'elegante American European Express collega, dal primo maggio, Chicago con New York e Philadelphia, oltre che con Washington. Si viaggia su carrozze anni '50, con velluti, «boiseries», cristalli, posate d'argento, abito scuro per la cena. Nell'America del sud, è possibile raggiungere in treno, dall'Argentina, suggestive località della cordigliera delle Ande, attraverso Bolivia e Perù, fino ai 4.700 metri di altezza della stazione El Condor. Si va da Buenos Aires a Humahuaca, La Paz, lago Titicaca, Arequipa, Cuzco, Macchu Picchu, Lima, La Oroya. Tornando in Europa, per 4.000 dollari a persona (circa cinque milioni di lire) è disponibile la carrozza «Anna Karenina», per un viaggio su un convoglio di lusso lungo le località dell'«anello d'oro» tra Mosca e Liningrado, della durata di sei giorni.

Da sei giorni a due ore e 20 minuti: tale è il tempo che occorrerà per coprire i circa 600 km tra le due maggiori città dell'URSS se andrà in porto il progetto di cui riferisce il quotidiano sovietico «Tribuna operaia». Secondo il giornale, è allo studio un collegamento ad alta velocità nord-sud da Leningrado a Mosca, con proiezione successiva fino a Soci, sul Mar Nero. Si pensa a treni in grado di raggiungere i 350 km/h, con vagoni a due piani forniti di radio, televisione e telefono. I lavori per la costruzione della nuova linea (lunghezza totale prevista circa 3.000 km) potrebbero cominciare entro un paio d'anni. Più rivoluzionario — ma nel contempo, forse, più vicino — il progetto, caldeggiato dal primo ministro svedese Ingvar Carlsson, di un ponte ferroviario e stradale tra Svezia e Danimarca. Se ne parla da oltre un secolo, ma la recente presa di posizione di Carlsson rende più realistico l'obiettivo, dato che, oltretutto, il Parlamento della Danimarca — dove già si sta realizzando un collegamento, con ponte e tunnel sottomarino, tra le isole di Seeland e Fionia — è, a grande maggioranza, favorevole. Il progetto è peraltro osteggiato dagli ambientalisti, che si oppongono soprattutto al passaggio degli autoveicoli. Il ponte, lungo 4,2 km, collegherebbe Copenaghen a Malmoe, nella Svezia meridionale, superando il braccio di mare dell'Oeresund, e avrebbe un costo di circa 13 miliardi di corone svedesi (2.600 miliardi di lire). I lavori potrebbero partire nel 1994, e sul finire del secolo, la penisola scandinava sarebbe così collegata da una struttura permanente, attraverso le isole danesi, all'Europa centrale, con interessanti prospettive di sviluppo per quella rete integrata continentale che rappresenta uno dei progetti strategici della CEE.

Il tunnel sotto la Manica è a metà strada : 75 dei 150 km complessivi delle tre gallerie (due per il passaggio dei treni e una centrale di servizio) erano stati scavati al 231 aprile. Le 11 «talpe» (sei sul versante inglese, cinque su quello francese) lavorano24 ore su 24, al ritmo di 150-200 metri la settimana. La caduta dell'ultimo diaframma nella galleria centrale, la più avanzata, è prevista entro novembre, e l'apertura al traffico resta confermata per il 15 giugno 1993.

(a cura di Guido Di Giammatteo)

FRANCESCO GABRIELI

SHEHERAZADE AVREBBE PRESO IL TRENO

Il treno e il mondo arabo: due passioni che il Professor Gabrieli coltiva da sempre, con dedizione raffinata e ironia. Dagli anni dell'infanzia, in cui fu sedotto dal passaggio della mitica «Valigia delle Indie», agli anni della maturità, in cui i numerosi viaggi in terra d'Oriente erano l'occasione per coniugare il piacere dello studio all'inesauribile fascino del treno.

di TIZIANA GAZZINI

Il Prof. Francesco Gabrieli è il più noto arabista italiano, e ha curato e tradotto l'edizione italiana de «Le Mille e una notte». Di recente ha pubblicato un libro che raccoglie una serie di scritti dedicati alla ferrovia e al suo mondo.

Il Professor Francesco Gabrieli non è solo il più noto arabista italiano, a cui si deve, tra l'altro, la traduzione e la cura dell'edizione completa della «Mille e una notte» (Einaudi, 4 voll.) e un intellettuale che per molti anni ha guidato la massima istituzione culturale nazionale, l'Accademia dei Lincei (è stato Presidente fino allo scorso anno: attualmente ne è Vice Presidente). Il Professor Gabrieli è anche un «tifoso» della ferrovia, come lui stesso si definisce. In un momento in cui il «tifo» troppo spesso si identifica con gli eccessi di una passione sportiva che travalicano in vera e propria violenza, il «tifo» del Professor Gabrieli spicca come un prezioso esercizio di civiltà.

Sarà stato l'amore per il treno, «che per me — dice — è durato tutta la vita», sarà stata

ILLUSTRAZIONE DI GABRIELLA GIANDELLI

la passione ferroviaria «che per quelli della mia generazione è anche un legame con la giovinezza», a conservare in questo signore la figura alta ed elegante, la freschezza, la curiosità, il «tifo» dei suoi quindici anni?

Ne abbiamo parlato durante un incontro nella sua casa romana, avvenuto anche sullo stimolo di un'occasione letterario/ferroviaria: la recente riedizione (la prima è del 1960) a cura di Tallone Editore, di «Amor di Treni», una raccolta di articoli e brevi scritti tirata in 140 esemplari. Dedicato da Gabrieli al figlio Giovanni, oggi Ingegnere nel ramo dei trasporti, il libro è, come dice il titolo, una dichiarazione d'amore verso il treno, una dichiarazione senza troppi pudori. Ma soprattutto, questo libro, snello e raffinato, è un inno, venato di molte nostalgie, al mondo ormai scomparso del vapore e alle emozioni estetiche che suscitava. Una riedizione che l'autore ha voluto fosse anche un omaggio «Nel centocinquantesimo anniversario della prima ferrovia in Italia».

Un sobrio bigliettino accompagnava la copia arrivata in redazione: «da un profano a VdR». Quanto bastava per incuriosirci.

Quando è nato questo «amor di treni»? Quali sono le prime immagini ferroviarie che lo hanno suscitato? Era il 1914 e la famiglia Gabrieli trascorreva l'estate sull'Adriatico, a Francavilla a Mare. E lungo la linea adriatica, in quegli anni passava la «Valigia delle Indie». Il piccolo Francesco fu sedotto al primo incontro dal «fulminante passaggio» di questo mitico treno. Un treno dall'alone esotico, che veniva da tanto lontano e che certamente ha incantato la fantasia di un bambino di dieci anni. Forse negli stessi anni nasceva l'altra passione che avrebbe segnato la sua vita: la passione per la cultura araba una passione trasmessagli dal padre, Giuseppe Gabrieli, anch'egli insigne arabista. Il piccolo Francesco ha amato prima il treno di Sheherazade.

All'alone esotico della «Valigia delle Indie» si è sommato poi il sapore più casalingo e affettuoso dei primi viaggi in treno verso la Puglia, terra d'origine dei genitori, e agli entusiasmi per le scarpinate che avevano come meta una stazioncina sulla ferrovia Arezzo — Città di Castello — Fossato.

Tutto questo oggi è solo nostalgia. «Il vapore — dice Gabrieli — era una componente estetica insostituibile. La locomotiva era cuore, anima, testa del treno». Ma anche se il vapore non c'è più, il Professor Gabrieli segue con interesse i problemi dell'ammodernamento delle ferrovie europee e approfitta volentieri degli agi offerti dai più moderni mezzi su rotaia. Il «tifo» del Professor Gabrieli non è passatista e coinvolge anche il futuro del treno.

Ma per un arabista «tifoso» di ferrovia i viaggi in oriente non sono solo un'occasione di studio, ma anche un pretesto per godere ancora dei fascini del vapore.

«Ho viaggiato parecchio in terre d'Oriente e quindi, spesso, ho usato la ferrovia, che come si sa, è molto più primitiva che da noi. Ho viaggiato in treno sulle coste dell'Africa, in Algeria, Marocco, Egitto. Una ferrovia abbastanza arretrata rispetto a quella europea, ma lì ci sono ancora quelle caratteristiche forme della trazione a vapore con cui eravamo familiari sino a un ventennio fa».

Ma il Professor Gabrieli preferisce sempre e comunque il treno. Perché, «al di là della passione — confessa — viaggiare in treno è più comodo».

E come viaggia in treno un «tifoso» della ferrovia? Osserva il paesaggio che corre dal finestrino, lavora, e fa attenzione ai particolari tecnici del mezzo su cui si trova? «In treno, non mi riesce di leggere e lavorare a lungo. Quindi guardo e fantastico. I verbi da adoperare per me nel viaggio in treno sono proprio guardare e fantasticare». Nei suoi spostamenti in treno non ha tradotto nemmeno una pagina delle «Mille e una notte»? «No, in treno, di produttivo per il mio lavoro — ammette con un sorriso — non ho combinato mai niente». Ha forse fantasticato della milleduesima notte? «Eh, magari..., sì ho solo guardato e fantasticato».

La conversazione va avanti sui toni del ricordo e svela, a tratti, una inattesa vena di autoironia. Una cosa rara tra i «tifosi» in genere e anche tra quelli ferroviari. Ma «un pizzico di autoironia ci vuole» dichiara Gabrieli che conserva e considera la sua passione come un caro giocattolo sopravvissuto all'infanzia. Come un veliero che galleggia indenne sul mare della vita.

Informatissimo su tutto quello che avviene nel mondo ferroviario, Francesco Gabrieli ha un grande desiderio: visitare il Museo Ferroviario di Pietrarsa. Se lo farà — lo ha promesso — scriverà per «VdR» una cronaca, c'è da giurarlo, appassionata, ma con qualche ironia. Ci contiamo Professor Gabrieli.

PEREQUAZIONE AUTOMATICA 1/5-31/10/1990

L'INDENNITÀ INTEGRATIVA SPECIALE: I CASI DI SOSPENSIONE E I PENSIONAMENTI ANTICIPATI.

di G.B. PELLEGRINI

Con la rata del mese di maggio i Centri meccanografici del tesoro hanno corrisposto ai pensionati pubblici da loro amministrati gli aumenti agli stessi dovuti a partire dal primo del mese per effetto della perequazione automatica semestrale, regolata dall'art. 21 della legge 27 dicembre 1983, n. 730, e dall'art. 24 della legge 28 febbraio 1986, n. 41, secondo la misura percentuale provvisoria fissata dall'art. 3 del decreto interministeriale 24/11/89.

Per la determinazione degli aumenti concessi, tenuto conto del trattamento mensile minimo dell'INPS di lire 484.500 vigente nel semestre precedente, è stato applicato l'aumento del 2,5% sull'importo non eccedente lire 969.000 mensili (doppio del minimo INPS), del 2,25% (=2,5×90%) sull'importo compreso tra lire 969.001 e lire 1.453.500 mensili (triplo del minimo INPS) e dell'1,875% (=2,5×75%) sull'importo sovrastante le lire 1.453.500.

Ai fini della graduazione delle aliquote, da porsi in atto nel semestre corrente, è stata dapprima tenuta presente l'indennità integrativa speciale per il fatto che essa — benché da includere nel trattamento economico complessivo usufruito alla data del 30 aprile u.s. (rappresentato dalle voci «pensione» ed «I.I.S.» riportate sull'assegno postale) — ha conservato nel sistema delle pensioni pubbliche la caratteristica di emolumento accessorio autonomo e perciò il rispettivo importo continua ad essere mantenuto distinto dalla voce pensione vera e propria.

In proposito ricordo che ormai dal gennaio 1989 gli importi delle due voci anzidette risultano indicate sul tagliando superiore dell'assegno postale mensile nel loro ammontare lordo integrale, dato che dall'epoca citata i trattamenti di quiescenza sono sgravati da ogni onere assistenziale.

In relazione a quanto precede, la variazione mensile dell'indennità integrativa speciale è stata determinata computando l'intera percentuale del 2,5 sull'importo in vigore alla data del 30 aprile scorso (lorde lire 750.328), in quanto quest'ultimo risulta compreso nel primo limite di lire 969.000: è stata ottenuta così una maggiorazione di lire 18.758 (=750.328×2,5%).

Pertanto, l'indennità predetta in favore dei titolari di pensione diretta — che abbiano titolo all'emolumento nella misura intera — di riversibilità, nonché di assegni vitalizi concessi dal soppresso Fondo di previdenza per gli assuntori compete dall'1 maggio c.a. nell'ammontare mensile di lorde lire 769.086 (=750.328+18.758).

Peraltro, nei trattamenti di quiescenza decorrenti dal 2 luglio 1977, se già modificati in base alla legge n. 942 del 1986 sull'anzianità pregressa, l'importo della scala mobile viene ridotto mensilmente di lire 72.122 (corrispondente all'80% 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 lire 696.965 (= precedente misura di lire 678.207+18.758).

Una volta definita la nuova quota dell'indennità in discorso, i Centri meccanografici del tesoro hanno proceduto alla determinazione della pensione lorda da indicare nell'apposito riquadro del tagliando superiore dell'assegno postale, applicando l'aliquota del 2,5 per cento sull'importo di lire 218.672, pari alla differenza tra il limite di lire 969.000 e l'ammontare dell'I.I.S. di lorde lire 750.328 vigente al 30 aprile.

Sulla parte residua della pensione lorda mensile è stata utilizzata l'aliquota ridotta al 90 per cento (2,5%) sulle successive lire 484.500 (fino cioè alla concorrenza del triplo del minimo INPS di lire 1.453.500), mentre l'ulteriore eccedenza alle lire 703.172 (=218672+484.500) mensili è stata maggiorata dell'aliquota ridotta al 75 per cento.

SOSPENSIONE DELL'INDENNITÀ INTEGRATIVA SPECIALE

L'art. 99 del T.U. n. 1092 del 1973 prevede la sospensione dell'indennità in argomento nei confronti del pensionato che presti opera retribuita, sotto qualsiasi forma, presso lo Stato, le amministrazioni e gli enti pubblici.

Di poi, l'art. 17 della legge n. 843 del 1978 ha stabilito che la predetta indennità non è cumulabile con la retribuzione percepita in costanza di rapporto di lavoro alle dipendenze di terzi, facendo in ogni caso salvo l'importo complessivo da percepire come quiescenza corrispondente al trattamento minimo.

Successivamente è intervenuto l'art. 15 del D.L. n. 663 del 1979, convertito nella legge n. 33 del 1980, disponendo che nei riguardi del pensionato con rapporto di lavoro alle dipendenze di terzi del settore privato, già in atto alla data del 31 dicembre 1978, la sospensione dell'indennità integrativa si applica limitatamente agli incrementi dell'indennità stessa accertati dall'1 gennaio 1979 in poi e, quindi, facendo salva l'indennità vigente al 31 dicembre 1978, pari a lire 135.191 mensili lorde.

In conclusione, alla stregua della normativa sopra riportata, in tutti i casi di rapporto di lavoro alle dipendenze di terzi, sia pubblici che privati, che dia luogo alla percezione di una retribuzione, l'I.I.S. annessa alla pensione va sospesa.

Circa la norma che fa salvo l'importo corrispondente al trattamento minimo dell'INPS, essa va intesa in senso generale e perciò applicabile ai pensionati che prestano opera retribuita, anche se titolari di più pensioni, comprese quelle supplementari a carico dell'INPS, sempre che il trattamento residuo di quiescenza, nel quale è stata sospesa l'indennità integrativa risulti d'importo inferiore al predetto trattamento minimo.

Considerazioni a parte vanno fatte per quelle prestazioni, rese da pensionati, che possano configurarsi quale lavoro autonomo ai sensi dell'art. 2222 e seguenti cod. civ.; in tali casi l'indennità integrativa viene corrisposta, ove si tratti di prestazioni effettuate nel settore privato, mentre, stante l'ampiezza del divieto posto dall'art. 99 del T.U. n. 1092 del 1973, l'indennità in discorso viene sospesa anche se tale attività si configuri, come si è detto, quale autonoma prestazione professionale. In tale tipologia, ad esempio, rientrano i medici titolari di pensione a carico dello Stato o della Cassa pensioni sanitari gestita dalla Direzione generale degli istituti di previdenza del Ministero del tesoro che svolgano attività lavorativa, in qualsiasi forma retribuita, presso enti preposti all'erogazione dell'assistenza sanitaria, le FS, i Comuni, le U.S.L.

In questo contesto normativo, di recente, si è inserita la sentenza costituzionale n. 566 del 22 dicembre 1989, pubblicata sulla G.U., prima serie speciale, n. 52 del 27 dicembre 1989, che ha dichiarato l'illegittimità legislativa dell'art. 99, quinto comma, del T.U. n. 1092 del 1973, laddove dispone la sospensione dell'I.I.S. nei confronti dei titolari di pensioni che prestino opera retribuita in favore dello Stato e degli altri enti pubblici anche economici senza aver indicato il limite dell'emolumento per l'attività esplicata in relazione al quale tale decurtazione deve diventare operante. Nel rispetto del principio della ragionevolezza, il giudice costituzionale ha invitato il legislatore a fissare il detto limite riformulando la norma impugnata.

Ora, secondo principi giuridici consolidati, la norma caducata deve ritenersi inefficace fino alla emananda nuova norma. Il Ministero del tesoro, tuttavia, in base ad approcci informali, sarebbe intenzionato — nel periodo necessario a predisporre e fare varare il nuovo testo normativo — a limitare l'applicazione della sentenza costituzionale unicamente ai rapporti di dipendenza professionale (come i pensionati medici di cui sopra), lasciando invariata la si-

tuazione per i casi restanti, nella considerazione che la fattispecie esaminata dai giudici della Consulta riguardava un medico pensionato che intratteneva un rapporto di lavoro presso una U.S.L. quale sanitario convenzionato. Non di meno, è opportuno attendendere cosa in concreto il Ministero del tesoro disporrà per l'attuazione della sentenza costituzionale surriportata, dato che, all'atto pratico, non sembra agevole disattendere il precetto contenuto nell'art. 36 Cost., secondo il quale, finché non interviene la nuova disposizione regolatrice della materia, la norma caducata è inapplicabile non solo nell'ambito del rapporto processuale, ma anche in tutti i casi futuri e presenti, esclusi quelli cosiddetti definiti perché non più impugnabili.

Naturalmente si ritornerà su questo particolare tema allorché il Ministero del tesoro avrà adottato le precise disposizioni in merito e le conseguenti iniziative legislative.

Ritornando all'argomento della rivalutazione semestrale, aggiungo che, ai fini dell'applicazione delle aliquote del 100%, del 90% e del 75% dell'aumento del 2,5 per cento sulle tre fasce retributive (da stabilirsi in base all'importo del trattamento minimo corrisposto dall'INPS al 30 aprile c.a.), nelle quali va distribuita la propria pensione nel suo ammontare globale, per i casi ipotizzati di integrale sospensione dell'indennità integrativa e per quelli in cui la stessa indennità compete nella misura fissa di lire 135.191, la pensione è stata fittiziamente considerata come comprensiva dell'indennità accessoria. Ciò perché, così operando, pensioni di eguale importo annuo lordo conseguono identica rivalutazione, indipendentemente dalla circostanza che l'indennità integrativa spetti o meno alla data della perequazione semestrale e, quindi, l'incremento viene ad agire soltanto sull'importo della pensione base, mentre l'indennità medesima viene ragguagliata all'importo vigente nel semestre interessato, di modo che, ove il pensionato dovesse riacquistare il diritto all'emolumento, questo verrebbe ripristinato nella misura dovuta.

Lo stesso criterio viene eseguito per le pensioni ferroviarie d'importo eguale al trattamento minimo dell'INPS — di cui si è già detto — ottenuto mediante la corresponsione come I.I.S. di un assegno pari alla differenza tra il detto trattamento minimo e l'ammontare lordo della pensione davvero spettante per effetto, appunto, della disposta sospensione dell'indennità. Non di meno, l'incremento conseguito dalla voce pensione viene poi detratto dalla quota differenziale da corrispondere come I.I.S., lasciando così l'ammontare complessivo in pagamento d'importo equivalente alla pensione minima INPS.

INDENNITÀ INTEGRATIVA SPECIALE PER PENSIONAMENTI ANTICIPATI

È noto che i primi quattro commi dell'art. 10 del D.L. n. 17 del 1983, nel testo sostituito dalla legge di conversione n. 79 s.a., hanno introdotto la corresponsione dell'indennità integrativa speciale in ragione proporzionale agli anni di servizio utile ai fini di pensione nei riguardi dei pensionati che hanno presentato domanda di dimissioni a partire dal 29 gennaio 1983.

In seguito, l'art. 10 del D.L., n. 49 del 1986, convertito con lieve modificazione della legge di conversione n. 120 s.a., ha stabilito che le disposizioni contenute nei primi quattro commi dell'art. 10 del D.L. n. 17 del 1983 sopra riportato sono applicabili in tutti i casi di cessazione anticipata dal servizio, con esclusione di quelli intervenuti per morte o per invalidità derivanti o meno da causa di servizio, tali però da precludere al dipendente la prosecuzione del rapporto di lavoro.

In relazione a quanto precede, consegue che per i casi di cessazione anticipata dal servizio verificatisi anteriormente al 4 novembre 1985 (che rappresenta la data di entrata in vigore del primo decreto-legge contenente la norma di estensione a tutte le fattispecie di pensionamento anticipato della disciplina dell'I.I.S. introdotta per i dimissionari con domanda presentata a partire dal 29 gennaio 1983), che non abbiano avuto origine a seguito di esplicita domanda di dimissioni presentata dagli interessati, l'indennità in questione deve essere corrisposta in misura intera; di contro, a datare dal 4 novembre 1985 tutti i ferrovieri cessati anticipatamente dall'attività ricadono nella disciplina limitativa dell'I.I.S. ad eccezione delle situazioni distintamente escluse.

È noto che per i pensionati delle FS la detta normativa comporta l'assegnazione dell'emolumento accessorio calcolato in misura pari a tanti trentasettesimi dell'importo intero dovuto nel semestre di decorrenza del trattamento di quiescenza in rapporto a quanti sono gli anni di servizio utile per la pensione, con un minimo garantito fissato in lire lorde mensili 376.432.

Per le pensioni rientranti in questa categoria, ai fini del computo della variazione semestrale e, quindi, delle tre fasce del trattamento pensionistico nelle quali devono operare le aliquote del 100%, del 90% e del 75% dell'aumento percentuale dovuto, come indennità integrativa speciale viene tenuta presente la quota della medesima realmente spettante agli interessati. Pertanto, ad ogni cadenza semestrale si rende necessario ricalcolare l'I.I.S. spettante ad ognuno di loro, in rapporto all'ammontare vigente alla data di decorrenza del trattamento ed all'anzianità di servizio maturata agli effetti della quiescenza, aumentata delle variazioni semestrali nel frattempo verificatesi. Di conseguenza, ove l'ammontare dell'I.I.S. come sopra determinato risulti in misura inferiore al minimo garantito fissato in lire 376.432 mensili, quest'ultimo continuerà ad essere corrisposto, diversamente verrà assegnato il maggior importo derivante.

In proposito, ritengo utile aggiungere che, considerato il tempo trascorso da quando è entrata in vigore questa disciplina e l'ammontare intero dell'indennità integrativa dovuto ai pensionati a partire dal semestre corrente, non dovrebbero esserci più pensionati che riscuotano una quota di detto emolumento d'importo inferiore al minimo garantito, per cui tale particolare meccanismo dovrebbe risultare ormai privo di pratica attuazione.

In conclusione, per i casi di pensionamento anticipato comportante l'I.I.S. calcolata in ragione proporzionale agli anni di servizio utile, ai fini della determinazione del trattamento economico complessivo usufruito alla data di riferimento (30 aprile o 31 ottobre) e da rivalutare semestralmente, come indennità integrativa va tenuto conto dell'effettivo importo percepito indicato sul tagliando superiore dell'assegno.

Si passa ora ad esaminare il secondo comma dello stesso art. 10 del D.L. n. 49 del 1986, convertito nella legge n. 120 s.a., in base al quale le disposizioni relative all'attribuzione proporzionale dell'indennità integrativa previste per i pensionamenti anticipati (esclusi, come si è visto, le pensioni di riversibilità e i dispensati per inidoneità fisica) «non si applicano nel caso in cui l'interessato abbia compiuto il 60° anno di età ed abbia versato i contributi previdenziali per oltre 40 anni».

In verità la surriportata norma ha ingenerato qualche perplessità in alcuni lettori (*Renato Izzo* da Portici, *Fausto Mangini* da Chiavari), i quali hanno ritenuto che essa dia titolo all'indennità integrativa nella misura intera al compimento del sessantesimo anno, a prescindere dall'anzianità complessiva maturata ai fini pensionistici.

Al riguardo va detto che la detta norma è stata formulata con riferimento all'ordinamento dell'assicurazione generale obbligatoria gestita dall'INPS, per cui trasferita nel settore pubblico e, in particolare, in quello ferroviario consente l'attribuzione dell'I.I.S. nella misura intera ai dipendenti comunque cessati che vantino un'anzianità complessiva di almeno 37 anni (=a.36 m.6 g.1) ovvero il cui rapporto di lavoro si sia risolto per il compimento dei limiti di età e di servizio utile per la pensione previsti per il profilo professionale rivestito, con qualunque anzianità utile e, quindi, anche inferiore ai 37 anni.

Infine, per quanto concerne i pensionati ai quali è stata conservata l'I.I.S. nella misura di lire 135.191 (si tratta, come ho già scritto, dei pensionati rioccupati con un rapporto di lavoro privato esistente al 31 dicembre 1978) è opportuno precisare che — ove successivamente alla data citata abbiamo iniziato, con o senza soluzione di continuità, un nuovo rapporto di lavoro — essi vengono considerati alla stregua di tutti gli altri pensionati che intraprendono un'attività retribuita durante la quiescenza.

Da quanto precisato ne consegue che nei loro confronti viene soppressa l'I.I.S. nella misura di lire 135.191, precedentemente usufruita come diritto acquisito.

La prossima volta, oltre a riprendere il tema della pensione di riversibilità, completerò l'attuale argomento trattando l'ipotesi di sospensione dell'intero trattamento di quiescenza.

PRESENTE E FUTURO DELLA LINEA JONICA

Continua l'operazione di ammodernamento di uno dei collegamenti più importanti della rete meridionale.

di GIULIO GIULIETTI

Seguendo la pedemontana jonica e senza perdere di vista il mare, se non in rari tratti, la linea ferroviaria Reggio Calabria-Bari snoda i suoi 591 chilometri di binario su un tracciato che non appare eccessivamente disagevole. Chi la percorre nota, infatti, la mancanza di quelle opere d'arte che caratterizzano una linea dall'andamento tormentato: viadotti, arditi cavalcavia e lunghe gallerie.

L'attivazione della linea jonica risale al 1875 e non v'è dubbio che essa abbia rappresentato un valido strumento di stimolo verso il progresso — lento ma costante — delle popolazioni calabro-pugliesi che ad essa facevano riferimento.

Negli ultimi decenni la linea ha costituito il catalizzatore del processo di urbanizzazione della costa jonica che, per lunghi tratti desertica, ha registrato una massiccia espansione edilizia addensatasi in massima parte proprio intorno alla direttrice ferroviaria.

L'esigenza di collegamento fra le zone a monte e a mare del binario ha così determinato la realizzazione di numerosi attraversamenti: tanto numerosi che, su un totale di 177 P.L. in ambito compartimentale, ben 160 ricadono sulla linea jonica considerata non nella sua interezza, bensì fino a Metaponto, località che segna il confine con il Compartimento di Bari. Un problema serio, sia sotto l'aspetto della sicurezza dell'esercizio ferroviario che della fluidità dei flussi veicolari e una autentica «palla al piede» della viabilità.

I grossi disagi causati alle popolazioni costiere nonché ai turisti che in numero sempre più consistente affollano la Calabria jonica dalla lunga e forzata attesa presso i P.L. hanno provocato le vibrate proteste dei Sindaci delle cittadine costiere e la loro pressante richiesta di interventi mirati alla rimozione dei pesanti vincoli alla circolazione.

Da qui, oltre che dall'esigenza dell'Ente FS di ammodernare le proprie strutture ispirandosi a criteri di economicità e di sicurezza della circolazione, prende vita un programma mirato alla costruzione di opere sostitutive di passaggi a livello messo a punto dalla cessata Azienda FS e finanziato con DM 3 agosto 1983 n. 2094.

Lo stato di attuazione di tale programma ci viene illustrato, nel corso della cerimonia inaugurale di un manufatto sostitutivo di P.L., dal Capo Commessa Ing. Pietrantoni del Dipartimento Potenziamento e Sviluppo del Compartimento di Reggio Calabria che segue con costante attenzione l'andamento e la gestione dei lavori.

Citare tutte le opere già realizzate e quelle che nei prossimi mesi lo saranno occuperebbe troppo spazio. Si può dire soltanto che è stata realizzata in questi anni una pioggia di manufatti sostitutivi di PL. Un'opera che incidendo positivamente sui costi di gestione della linea ha definito nel contempo un miglioramento delle condizioni di sicurezza della stessa ed una maggiore fluidità del traffico veicolare.

Al programma di soppressione dei P.L., che senza dubbio costituisce un aspetto importantissimo per la modernizzazione della direttrice jonica, non può non associarsi la restante parte del programma di ammodernamento che prevede, in ambito compartimentale: il raddoppio e l'elettrificazione di un tratto di linea di 33 Km fra Reggio Calabria e Melito Porto Salvo; il resto della linea jonica, le due linee trasversali.

L'andamento longitudinale delle due principali linee (la dorsale tirrenica e quella jonica) trava infatti il suo collegamento proprio nelle citate linee trasversali, una delle quali, la lametina — catanzarese, si snoda, pur con notevoli difficoltà dovute alla tortuosità del tracciato, in corrispondenza del punto di minore larghezza (appena 46 chilometri) esistente fra il Tirreno, la piana lametina e l'opposto versante jonico; mentre il collegamento Paola-Cosenza-Sibari viene assicurato da una linea per parte soltanto della quale (ultimati finalmente i lavori ultraventennali che hanno con-

sentito l'entrata in funzione della direttissima Paola-Cosenza) può parlarsi di collegamento rapido, mentre la linea collegante il capoluogo bruzio al versante jonico, la Cosenza-Sibari, è tutt'ora interessata da importanti lavori tendenti ad eliminare i rallentamenti imposti dal valico di San Marco Roggiano. L'importanza di tali linee trasversali è stata dimostrata anche dalla recente istituzione di due collegamenti rapidi Puglia-Calabria e viceversa mediante l'istradamento dei convogli sulla trasversale Sibari-Paola, con un relativo abbattimento dei tempi di percorrenza di ben 100 minuti circa.

Volendo proporre una definizione della linea jonica (che potrebbe anche adattarsi alla restante rete ferroviaria calabrese) si potrebbe dire che essa risulta curiosamente in bilico fra un'oggettiva arretratezza tecnologica (binario unico, mancata elettrificazione ecc.) alla quale gli interventi in corso tentano di ovviare, e le esigenze di una radicale trasformazione poste, anzi sollecitate, dalla progressiva espansione di un mercato unico europeo dei trasporti. In tale contesto l'esigenza di collegamento fra il nord Europa e la Sicilia diverrà sempre più pressante come la necessità di assicurare, attraverso un celebre deflusso del traffico merci lungo la litoranea jonica, l'apertura dei mercati della Grecia e del bacino sud del Mediterraneo.

Gli interventi finalizzati all'adeguamento della linea ferroviaria ionica alle esigenze poste dall'incremento dei traffici costituiscono, pertanto, un obiettivo da perseguire con assoluta priorità in una prospettiva più generale di sviluppo.

UN'INIZIATIVA PER L'ARTE
DA RUBENS CON LE FS

Con 150 opere provenienti da vari musei e collezioni, la mostra di Pietro Paolo Rubens, aperta al pubblico dal 25 marzo scorso, costituisce, per la città di Padova, il punto culminante di una stagione che si prospetta molto ricca. A questa rassegna, allestita nell'enorme salone del Palazzo della Regione, l'Ente FS ha dato un contributo rilevante. D'intesa con l'Assessorato alla Cultura del Comune di Padova, infatti, si procede al rilascio di biglietti di andata e ritorno con lo sconto del 15% senza limiti di chilometraggio: i viaggiatori in partenza da una qualsiasi stazione e diretti a Padova possono usufruire dell'agevolazione specificando, all'atto della richiesta del biglietto, che intendono recarsi a visitare la mostra del grande pittore fiammingo. L'accordo tra FS e Comune prevede anche lo sconto del 20% sul biglietto di ingresso alla mostra per chi esibisca uno dei seguenti documenti: Carta d'Argento, Carta Verde, Rail Europe Senior o Inter Rail. Un'agevolazione, dunque, per chi ama l'arte, e in particolare per giovani ed anziani. Per tutti, un invito a lasciare la macchina sotto casa per godersi un viaggio più rilassante ed economico.

Con questa operazione, che per la prima volta investe una mostra di rilevanza nazionale, l'Ufficio Promozione e Vendita FS di Venezia, diretto dal dott. Tresilio Tomassetti, ha dato realizzazione a un nuovo modo, moderno e dinamico, di concepire il servizio ferroviario; per il futuro ha in programma lo studio di iniziative analoghe, in occasione di manifestazioni artistiche.

Interessanti soluzioni sono già state messe a punto, dall'Ufficio P.V., per la città di Venezia. Una, concordata col Comune, è rivolta ai giovani, i quali, presentando la Carta Verde FS, possono ricevere gratuitamente la «Carta Giovani» e quindi ottenere sconti presso esercizi pubblici e musei. Un'altra agevolazione è stata realizzata d'intesa con la Cassa di Risparmio di Venezia e prevede, per gli anziani che aprano un conto corrente bancario, l'omaggio della Carta d'Argento FS.

Laura Facchinelli

ECOLOGIA ED FS
È PARTITO IL «TRENO ROSA»

Il 19 aprile ha preso il via dalla Stazione di Verona-Porta Vescovo il «Treno Rosa».

L'iniziativa, promossa dall'Associazione Italiana «Una voce per la natura» con il patrocinio dei Ministeri dei Trasporti, dell'Ambiente, dell'Agricoltura e con la collaborazione delle Ferrovie dello Stato, Gardaland, e Garzanti Editore, si prefigge lo scopo di sensibilizzare argomenti a carattere ambientale legati a concreti progetti da realizzare per la salvaguardia della natura.

In occasione delle 35 soste previste in altrettante stazioni FS della penisola, Sicilia e Sardegna, si svolgeranno, infatti, dibattiti ed incontri con la stampa volti a informare l'opinione pubblica delle iniziative intraprese dall'Associazione «Una voce per la natura» per salvare, acquistandoli, ambienti naturali essenziali per la vita e la riproduzione della fauna stanziale e migratoria.

Il «Treno Rosa» promuove anche un concorso canoro, «il Cantanatura» riservato a tutti i bambini delle scuole elementari e medie. Una sala registrazione installata a bordo del treno è a disposizione per sostenere dei provini finalizzati alla selezione di dodici piccoli cantanti che incideranno un 33 giri contenente brani dedicati alla natura. Il ricavato della vendita del disco sarà devoluto per la realizzazione dei progetti di recupero ambientale.

Il treno è composto da tre carrozze e quattro carri:

— una carrozza-conferenze, adibita a sala conferenze con 50 posti a sedere e dotata di un grande monitor televisivo; viene utilizzata per conferenze-stampa, dibattiti, lezioni e proiezioni;

— una carrozza-mostre sulla quale è allestita una mostra promozionale delle FS; materiale pubblicitario sui servizi ferroviari è a disposizione dei visitatori;

— una carrozza-salone nella quale sono pubblicizzate le iniziative dell'Associazione «Una voce per la natura»;

— un carro che ospita la Sala registrazione per l'effettuazione dei provini;

— un carro allestito da Gardaland;

— un carro dove sono esposti libri di argomento ambientalistico;

— un carro di servizio.

Nel corso della Conferenza Stampa di presentazione del treno, tenuta a bordo del convoglio stesso, hanno preso tra gli altri la parola il Presidente dell'Associazione «Una voce per la natura», Luigi Albarello, che ha illustrato le finalità del «Treno Rosa» nel suo complesso e il titolare dell'Unità di Produzione «Verona-Nodo», l'Ing. Franco Valbonesi, in rappresentanza dell'Ente FS, che ha messo in luce le motivazioni non casuali circa la scelta del treno come vettore dell'iniziativa pro-natura. Il treno e l'ambiente, è stato infatti affermato, sono amici. Il treno non inquina, è discreto e sicuro. Il tasso di inquinamento atmosferico, nel caso di un convoglio a trazione elettrica, è quasi nullo. Si inserisce, senza offenderlo, nell'ambiente naturale che attraversa. A fronte dell'alto numero di incidenti stradali, il treno continua ad essere il mezzo di trasporto più sicuro.

L'iniziativa si concluderà, sempre a Verona Porta Vescovo, il prossimo 3 giugno.

Francesco De Angelis

DIRETTISSIMA, CHE PASSIONE

Racconta un aneddoto che lo zar di tutte le Russie, indicando il percorso da seguire nel progettare la ferrovia transiberiana, unì con un deciso tratto di matita, di fronte ad ingegneri e tecnici attoniti, le città di Mosca e Vladivostock, esclamando: «Che questo sia il tragitto!».
Idealmente, la Direttissima italiana è stata progettata con lo stesso criterio, come un tracciato quasi rettilineo che colleghi il punto iniziale A con il punto terminale B.
Una storia lunga quella della Direttissima, che inizia nel lontano 1845 quando si cercava una via per collegare Bologna con Firenze attraverso la catena dell'Appennino toscano. La discussione verteva su una ferrovia che con rapide ascese sul versante settentrionale, raggiungesse il punto di valico, discendendo poi lungo la val Bisenzio in direzione di Firenze. Questa soluzione, allora rivoluzionaria, era stata studiata dal pratese Giovanni Ciardi.
Un nuovo progetto venne però elaborato nel 1856: voleva risalire a nord lungo la valle del Reno per superare gli Appennini con una galleria di valico posta a 615,92 m. sul livello del mare presso Pracchia. Stava insomma prendendo corpo la cosiddetta linea «Porrettana». Questa linea, aperta al traffico nel 1846, è un capolavoro di tecnica che ancor oggi serve egregiamente al traffico turistico e locale.
Già prima dell'inaugurazione era però chiaro come questa non fosse la soluzione definitiva al problema perché la Porrettana non poteva certo far fronte alla sempre più massiccia corrente di traffico che si stava sviluppando tra le due maggiori città italiane: Milano e Roma.
Durante gli anni seguenti ci si accontentò di portare a termine soluzioni parziali: nel 1894 fu inaugurata la «Pontremolese» (Fidenza-Pontremoli-Sarzana) e nel 1893 la «Faentina» (Faenza-Borgo S. Lorenzo-Firenze).
Ma fu soltanto dopo il 1927 quando venne aperta al traffico la Direttissima Roma-Napoli e dopo il 1934 quando si inaugurò la Firenze-Bologna che finalmente rinacque l'interesse per la linea Firenze-Roma.
Il progetto fu approvato e la posa della «prima pietra» della nuova Direttissima ebbe luogo il 25 giugno 1970 presso il viadotto sul fiume Paglia.
Lavori lunghi, difficoltosi, che il libro di Hardmeir e di Schneider analizza minuziosamente sia dal punto di vista tecnico che da quello sociale ed economico.
Lavori che quando saranno portati a termine «Accorceranno» davvero il Paese e influiranno in modo notevolissimo non solo in campo nazionale ma anche in campo internazionale, non solo per il traffico passeggeri ma anche per quello, non certo meno importante, delle merci.

M.D.C.

Werner Hardmeir e Ascanio Schneider,
DIRETTISSIMA
Edizioni Loco Division, lire 65.000

ANCONA

LAUREE - Auguri per un brillante avvenire ai neo dottori: Roberto Palma figlio del Macc. Efisio del D.L. di Salmanci che si è brillantemente laureato in Economia e Commercio; Anna Belli figlia del C.S. Sovr.te Giorgio, titolare della stazione di Perugia P.S.G., per aver conseguito la Laurea in Chimica e Tecnologie Farmaceutiche con 110 e lode; Annalisa Pirani figlia del Capotreno Fausto e sorella del Macchinista Mariano, entrambi dei rispettivi Depositi DPV e DL di Ancona, per aver conseguito la laurea in Pedagogia con 110 e lode; Morgana Borsini figlia dell'Autista Sergio, in servizio all'Ufficio Organizzazione Comp.le, per aver conseguito la laurea in Giurisprudenza con il massimo dei voti.
PENSIONAMENTI - Auguri vivissimi di felice e lunga pensione ai colleghi: Primo Guazzaroni, Ausiliario di Staz. di Loreto; Rodolfo Ruggeri, Ausiliario di Staz. di Riccione; Ennio Martini, Ausiliario della Squadra Rialzo di Ancona; Franco Paoletti, Manovratore della stazione di P. d'Ascoli; Mario Stefano, Tecnico di Torino di Sangro; Antonio Mancinelli, Macchinista della Rimessa Locomotive di Foligno; Floriano Garganelli, Ausiliario del Dep. Loc. di Ancona; Giulio Bruffa, Ausiliario di Stazione di Genga S. Vittore; Adelmo Fusaro, Tecnico di Stazione di Foligno; Pietro Mandozzi, Guardiano della stazione di Monsampolo; Roberto Pentericci, Macchinista del Deposito Locomotive di Ancona; Giannina Balati, Guardiano della stazione di Terni; Crescentino Fattori, Capo Staz. Sup. di Chiaravalle; Nello Alessandrini, Ausilliario dell'Off. G. R. di Foligno; Annibale Banchetti, Ausiliario di Staz. del Circolo Rip.ne Veicoli di Ancona; Paolo Flamini, Tecnico del D.L. di Ancona; Dario Gubbini, Conduttore del D.P.V. di Foligno; Augusto Paoletti, Verificatore della Squadra Rialzo di Foligno; Fabio Scardaoni, Guardiano della stazione di Greccio; Giovanni Petrocco, Capo Staz. Sup. dell'Ufficio D.U. di L'Aquila; Vando Stroppa, Dev. Capo di Fabriano; Vasco Molinelli, Macchinista T.M. del Dep. Loc. di Ancona; Ivano Marcucci, Capo Staz. di Terni; Giorgio Battelli, Tecnico della Zona 33.1 T.E. di Terni; Ugo Carbonari, Op. Qual.to della Squadra Rialzo di Foligno; Giambattista Colella Aus. di Staz. di Pescara C.le; Egidio Delle Fate, Macchinista della Rimessa Loc. di Foligno; Giorgio Giacomini, Op. Qual.to della Zona 13.1/TE di Civitanova; Aldo Stroppa, Capo Squadra Manovali del Dep. Loc. di Fabriano; Cesare Maceratesi, Aus. della Squadra Rialzo di Ancona; Pietro Bordi, Capo Gest. della stazione di Fabriano; Claudio Lipidi, Macch. della Rimessa Locomotive di Foligno; Learco Monga, Tecnico della 13.3 Zona I.S. di Civitanova M.; Raffaele Rossini, Capo Tecnico del 26° Tronco Lav. di Jesi; Roberto Bramucci, Tecnico della Zona 31.2 TT di Jesi.
LUTTI - È deceduto alla veneranda età di 103 anni l'ex Capotreno in pensione Romeo e nonno del Capotreno in servizio Alvaro. Per i ferrovieri di Foligno era considerato il loro «nonno». Alla famiglia le nostre più sentite condoglianze.
NASCITE - È nato Andrea in casa del Manovratore Antonio De Lucci. Auguri vivissimi.

BARI

LAUREE - Rocco Tanzarella figlio del Cond. Antonio del DPV di Brindisi, si è laureato in Architettura con 110 e lode. Laurentino La Scala figlio del C.S. Sup. Eugenio dell'Uff. D.C. di Bari con il massimo dei voti si è laureato in Lingue e letteratura straniera, Giuseppe Salandra figlio del Segr. Savino dell'Off. G.R. di Foggia si è brillantemente laureato in Ingegneria Civile. A tutti le nostre felicitazioni.
QUIESCENZE - Sono stati collocati a riposo: il C.P. Viaggi.te Sup. Romano Gentile del DPV. di Bari; il macch. Mario Guglielmo della Rim. Loc. e il Tecn. Giuseppe Carbone della Zona 21.1 TE di Barletta; il Capo Sett. Staz. Giuseppe Montemurro della staz. di Bari; i macch. Giovanni Lopez e Silvestro Milillo del D.L. di Bari; il Segr. Sup. Francesco Naglieri dell'Unità Coord. Manutenzione di Bari; il Capotreno Palmiro Jurio del DPV.di Bari; il manovr. Capo Attilio Conte della staz. di Lecce; il Tecn. Giuseppe Carbone del Rep. SSE di Foggia; il Tecn. Giuseppe Fasano del D.L. di Taranto; il Capo Sett. Macch. Mario Sciarrillo del Rep. Traz. di Foggia; l'Op. Qual. Valentino Paparella del D.L. di Bari; il Tecn. Donato Masi del Tr. Linea 5 di Foggia e l'Ausil. di Staz. Michele Minerva della staz. di Poggiorsini. A tutti auguri di lunga e sereria quiescenza.

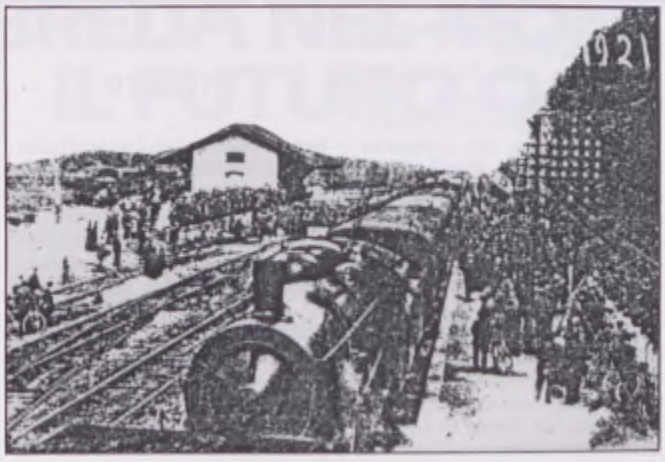
BOLOGNA

QUIESCENZE - A riposo per limiti di età: il Tecnico di Stazione Ermanno Bruni; di Bologna C.le; il Commesso Aldo Sturniolo dell'Ufficio Organizzazione; il Segr. Tecn. Sup. 1ª cl. Franco Campagna dell'U.C.E.; il Tecnico Benito Carracci del D.L. di Bologna C.le; il C.S. Sovr. Egidio Morini dell'Ufficio D.C.; il Tecnico Fernando Tagliavini del Rep. 11/E di Bologna; il Capo Treno Angelo Gibaudo del D.P.V. di Bologna Arcoveggio; il Macch. Gianni Carati della Sq. Rialzo di Bologna Ravone. A tutti vivissimi auguri.

UN TRENO NEL CASSETTO

È con vero piacere che pubblichiamo le due foto, per l'esattezza, le due cartoline, inviateci da Sergio Bonantini, Dirigente Movimento presso la stazione di Padova. Si tratta di due momenti del lungo viaggio del treno del «Milite Ignoto», avvenuto il 30 ottobre 1921. Le ragioni ce le spiega lo stesso Bonantini: «Un treno per niente invadente né, tantomeno, principale protagonista. Nella immagine di Battaglia, una presenza discreta seppure centrale e di primo piano, in paziente attesa che le celebrazioni abbiano il loro svolgimento; in quella di Monselice, addirittura assente, ma intensamente aspettato. Dal punto di vista ferroviario mi sembra rilevante far notare la presenza di una locomotiva GR 680 in doppia trazione e che, nella stazione di Battaglia nulla è cambiato da allora, a parte l'installazione della linea aerea per la trazione elettrica, la rimozione della linea telegrafica e la costruzione di uno stretto marciapiede tra il secondo e il terzo binario». Come si vede, la descrizione di Bonantini è molto attenta ai diversi aspetti delle due immagini, da quello umano a quello tecnico. Un modo di avvicinarsi alle foto, e alle foto di un tempo, che ci sembra l'unico per tentare di coglierne il senso. Cosa possiamo aggiungere? Che è vero, come ci scrive Bonantini nella sua lettera, che non abbiamo mai pubblicato in questa rubrica foto del treno del Milite Ignoto, ma solo perché di quel treno VdR ha parlato molte volte. Al ritardo di «Un treno nel cassetto» ha provveduto brillantemente il collega Bonantini.

(a cura di Tiziana Gazzini)



LUTTI - È deceduto il Capo Gestione Lorenzino Franchini Cappi della stazione di Modena. Le più sentite condoglianze ai familiari.

ONORIFICENZE - L'ex Capo Stazione Sup. di Reggio Emilia Giuseppe Masiello, è stato insignito della «Stella al merito del Lavoro». Auguri e congratulazioni vivissime.

CAGLIARI

COMMIATI - Per raggiunti limiti di età hanno lasciato l'Ente il C.P.V. Sovr. Fedele Deidda, il C.T. Renzo Manunza, il C.Staz. Sup. Paolo Ortu, il C. Gest. Sup. Romeo Lindiri, l'Operaio Qualif. Francesco Perniciano, l'Ausiliario Giuseppe Pinna. A tutti auguriamo una lunga e serena quiescenza.

LUTTO - La Redazione Com.le di Voci esprime le più sentite condoglianze ai familiari dell'Operaio Qual. Rinaldo Porcedda della Zona I.E. di San Gavino, recentemente scomparso.

LAUREE - Gian Vincenzo Spada, figlio del C. Sq. Lav. Gesuino, si è brillantemente laureato in Geologia presso l'Università di Cagliari. Al neo dottore congratulazioni e auguri vivissimi.

FIRENZE/UNITÀ DISTACCATE

DECESSI - Sono deceduti la madre al Capo Gest. Sup. Giuseppe Ricci, la madre all'Ausiliario Maria Bogani, la madre all'Ausiliario Irma Lapi, il padre al Segr. Sup. Sebastiano Raja, la moglie al commesso Azzelio Travelli. A tutti fraterne condoglianze.

PENSIONAMENTI - È andato in quiescenza per raggiunti limiti di età il Guardiano Michele Palanghi del C.V.B. Auguri.

NAPOLI

NASCITE - Maria Grazia è nata alla sig.ra Rosa Varriale, moglie del Segr. Lucio Cocozza della Direz. C.le Gest. Lav. 3 926; Francesca è venuta ad allietare la casa dell'Appl. Franco Matera dell'Uff. Prod. di Napoli. I nostri auguri.

NOZZE - La sig.na Antonella Lavecchia e il Segr. Mauro Mannara della Direz. C.Le Gest. Lav. 3 926, si sono uniti in matrimonio. Rallegramenti.

COMMIATI - Hanno lasciato l'Ente per raggiunti limiti di età e di servizio i C.S. Sup. Renato Russo, Benito Di Donato e Raffaele De Lise, della stazione di Caserta; I Tecnici Michele Grande, Antonio Ferrara e Aldo Bianchini, dell'11° Tronco Lavori di Capua; l'Ausiliario di Stazione Sabato De Stefano, del Rep. Mov. Imp. di Napoli; il Guardiano Gennaro Panariello, della stazione di Scafati; il Guard. Perpetua Cosmo, della staz. di Isernia; il Macch. Biase Di Scenza, del D.L. di Campobasso; il Macch. Vincenzo Fucci, del D.L. di Benevento; il Tecnico Nicola Russo, della Sq. Rialzo di Torre C.le; il C.S. Sup. Sebastiano Pellegrino, della staz. di Caserta; l'Op. Qual. Salvatore Rocco, del Tronco di Linea di Minturno; il Man.re Ernesto Rocco, del Rep. Mov. Imp. Napoli C.le; il Macch. Domenico Accetto, del D.L. di Campobasso; l'Op. Qual. Benito Lumaga Barone, della Zona 11.2 Napoli C.le; il C. Tr. Francesco Buongiovanni, del D.P.V. di Napoli C.le ed il commesso Oreste Sparano, dell'Uff. San. di Napoli. A tutti auguriamo lunga e serena quiescenza.

DECESSI - Sono improvvisamente venuti a mancare: l'ex Tec. del 19° Tr. Lav. di Larino Pasqualino Cantoro; la madre del Segr. Aniello Formisano, della Dir. C.le Gest. Lav. 3 926; il padre dell'ing. Riccardo Capuano, Dirig. Gen. della Direzione

Negli anni trenta, come soluzione al problema delle comunicazioni celeri di lusso, ma anche come risposta promozionale delle ferrovie al progressivo affermarsi dei trasporti su strada, nacque l'"Elettrotreno" (ETR.200). Grazie a una progettazione indovinata, l'ETR.200 potè esibirsi in una serie di spettacolari prove, culminate nel 1939 con il primato italiano di velocità di 203 km/h.
Il libro di Giovanni Cornolò descrive questa brillantissima ascesa con ricchezza di notazioni tecniche e storiche ed una nutrita documentazione iconografica comprendente, oltre a fotografie e progetti, i tracciati tachigrafici relativi a numerosi percorsi di prova. L'apogeo dell'ETR.200 si ha nel sesto capitolo con il primato di velocità e il viaggio propagandistico negli Stati Uniti di uno di questi treni, a bordo del famoso transatlantico Rex per la Fiera Mondiale di New York.
A questo momento di splendore seguono immediatamente gli anni della guerra che impongono l'accantonamento di tutti gli Elettrotreni. Avviata la ricostruzione, il libro riprende a narrare la storia delle modifiche e delle migliorie che subiranno gli Elettrotreni.
A questo punto gli ETR.200 stanno ormai perdendo il carattere di treni di élite, ma ciò non toglie che siano tuttora sulla breccia per alcuni importanti collegamenti (Genova-Trieste, Milano-Merano, Roma-Ancona, Roma-Perugia).

M.D.C.

Giovanni Cornolò
UNA LEGGENDA CHE CORRE
ETR Editrice, lire 18.500

Comp/le di Napoli; il padre del Dev.re Benedetto Mastroianni, della staz. di Caserta; il padre del C.S. Giuseppe Mezzacapo, della staz. di Napoli C.le; il padre del Verif. Vincenzo Mariniello, della Sq. Rialzo di Napoli C.le; il padre dell'Aus. di Staz. di Pinerottolo di Ariano Giuseppe Grasso. A tutti le nostre condoglianze.

PALERMO

NASCITE - Il Manovratore Francesco Contrino della stazione di Messina C.le annuncia la nascita di Fabio. Auguri e felicitazioni.

LAUREE - Si è laureato in architettura con 110 e lode Vincenzo Morana, figlio dell'Assistente di Stazione Giuseppe della stazione di Priolo Melilli. Al neo-laureato auguri per un brillante avvenire che estendiamo anche a Graziella Mastronardo, figlia dell'ex Mac. T.M. Giuseppe del D.L. di Messina che si è laureata con il massimo dei voti in Scienze Politiche.

PENSIONAMENTI - Hanno lasciato il servizio: Carlo Spataro, Macchinista del Deposito Locomotive di Palermo; Antonino Pillitteri, Operatore sanitario dell'Ufficio Sanitario di Palermo; Salvatore Rodolico, Capo Gestione Sovrintendente e l'Ausiliario di Stazione Nicolò Criscenti ambedue della stazione di Marsala; Andrea Scardina, Tecnico del 2° Tronco di Termini Imerese; Giovanbattista Ribaudo, Commesso dell'Ufficio Organizzazione di Palermo; Salvatore Capostagno, Segretario Superiore dell'Ufficio Affari Legali di Palermo. Ai neo pensionati auguriamo lunga e serena quiescenza.

LUTTI - Sono scomparsi improvvisamente l'ex Capo Stazione dell'VIII Tronco di Palermo Lolli Bartolomeo Barrafato e il collega Ignazio Battaglia, Operaio Qualificato dell'8° Tronco di Palermo Notarbartolo. Alle famiglia le più sentite condoglianze che estendiamo anche al collega Giuseppe Giangrasso, Ausiliario di Stazione della stazione di Cefalù, per la perdita del padre.

ROMA/IMPIANTI

IL TENENTE Colonnello Bruno Marazia del Genio Ferrovieri è stato insignito dell'onorificenza di Commendatore del S.O.S.J. di Malta. Alla cerimonia di investitura hanno partecipato, tra gli altri, il rappresentante dell'Ordine di Malta Antonio Di Giuseppe, il comm. Luigi Bartocci, il Segr. Amm. dello S.M.A. Enzo Conti, il Serg. Macc. in congedo Oreste Sciore, il Cap. Mag. Segr. Naz. S.M.A. Giuseppe Minutoli e tanti altri amici. Al Tenente Colonnello Marazia le congratulazioni di «VdR».

NOZZE D'ORO - Auguri all'ex collega Giuseppe Cairo e signora Florinda, genitori del Macchinista Pasquale del D.L. Roma S. Lorenzo e Presidente della Sottosezione D.L.F. «Casilino 23» che domenica 6 maggio '90 hanno festeggiato le «Nozze D'Oro».

NASCITE - Cordiali auguri ai seguenti colleghi e famiglie per le nascite di: Paola al Manovratore Giuseppe Sarnelli, Rossella al Deviatore Pasquale Rombolà, Giulia al Deviatore Oliviero Spaziani, Michele all'Ausil. di Staz. Paolo Docimo, Veronica al Manovratore Mario Fagioli.

QUIESCENZE - Sono andati in pensione il Capo Gest. Sup. Antonio De Lutio dell'Uffico Approvvigionamenti, il Capo Gest. Sup. Antonio Bruno, il Manovratore Domenico Perfetti, il C.S. Sup. Giuseppe Brillo, il Tecnico di Staz. Ascenzo Diamante, l'Ausil. Ivo Callocchia, il Capo Gest. Sup. Enzo Birotti. A tutti i colleghi i migliori auguri per un felice futuro estensibili anche al C.G. Sovr. Tito Cosenza del 3° Riparto Traffico da poco in pensione.

I NOSTRI LUTTI - Deceduti il Capo Gest. Alberto Carlevale di Roma Termini, il Capo Gest. Mario Amicizia, il C.S. Sup. Franco Tarchini del Dip. Produzione, l'ex C.S. Sovr. Gino Gioacchini. Sentite condoglianze ai familiari. È scomparso il Deviatore Capo Vittorio D'Ovidio già in servizio a Roma Tiburtina e padre del Dev. Capo Michele e del Dev. Luigi della Cabina di Roma Termini. È deceduto a Carsoli Giovanni padre del Manovratore Franco Prosperi ed Antonia madre del Manovr. Capo Giuliano Pellegrini. Ai colleghi ed alle famiglie le nostre sentite condoglianze. Un sentito ricordo anche per Alfredo Rinaldi, Segr. Sup. 1° cl. dell'Istituto Sperimentale, prematuramente scomparso e per l'ex Macch. di 1° cl. del D.L. di Roma S. Lorenzo Giovanni Polidoro, padre del Tec. di Stazione della Segreteria di Isernia, Carmine.

DIREZIONE CENTRALE INFORMATICA

NASCITE - In casa dell'Applicato Giancarlo Gambino e della sig.ra Flora è nato Valerio. A tutta la famiglia gli auguri di Voci.

NOZZE - Auguri di ogni felicità a Vera Iseppon, Appl. della DCI, unitasi recentemente in matrimonio con il dott. Vincenzo Sartini.

POTENZIAMENTO E SVILUPPO

SI È SPENTO l'ing. Adelmo Pontrandolfi, dirigente dell'Istituto Sperimentale. Alla famiglia le più sentite condoglianze.

PRODUZIONE

A NOLA è morto l'ing. Antonio Piciocchi, già Direttore del Servizio Movimento. Tecnico d'indiscusso valore dedicò l'intera vita ferroviaria allo sviluppo ed all'ammodernamento degli impianti. Alla sua famiglia le nostre condoglianze.
Condoglianze anche alla famiglia Bosaglia per la recente perdita di Emilio, Revisore Superiore 1 926 classe in quescenza e alla famiglia Baiocco per la morte di Mario, ex Dirigente del Servizio Approvvigionamenti.

TRIESTE

ESODI - Hanno lasciato il servizio Rosalba Angelitti, Segretario Sup. 1 926cl. e Antonio Sfregola, Ausiliario, dell'Ufficio Organizzazione; Mario Todaro, Manovratore C. della Segreteria del Direttore; Piergiorgio Scarazzato, Macchinista all'Ufficio Amministrazione. A Trieste C.le: Luciano Andlovez, Deviatore C.; al D.P.V.: Carmelo Ali, Bruno Bruni, Nerio Gruber, Claudio Manteria, Aldo Marzari, Giorgio Milossa, Conduttori: Vincenzo Francavilla, Assistente Viagg.te e Romano Tomcich, Capo Treno. Al Deposito Locomotive: Andrea Blasigh Savino Pedarra, Carlo Preghel, Alfio Prodan, Salvatore Russo, Bruno Donda, Giordano Negusanti e Leonardo Stocco, Macchinisti; Giovanni Bertolotti, Antonio Bressan, Aldo Canestri, Bruno Cannas e Francesco Mistelli, Tecnici; Fulvio Bercè, Capo Sq. Manov.; Paolo Petelin, Manovratore; Luigi Busut, Corrado Calligher, Giuseppe Dapisin, Operai Q. Mario Carlevaris, Applicato; Antonio Samero, Capo Deposito Sovr., e Mario La Cava, Capo Deposito Superiore. A Trieste C.M.: Giuseppe Bisiacchi, Manovratore C. e Giuseppe Borini, Deviatore C.; Sergio Sosic, Tecnico Z. 11.3; Cosimo Antonicelli, Tecnico Z. 4.31 TT; Rosalia Farruggia, Assistente Capo a TS Aquilinia. A Udine: Edoardo Bonino, Conduttore; Mario Petri, Deviatore; Ugolino Giorgiutti, Tecnico della Sq. Rialzo; Franco Cecutto, Autista 2 926 Unità Spec. e Gianni Claudio Mauro, Tecnico del Deposito Locomotive. A Gorizia: Severino Padovan, Ass.te C., Maria Barbo, Tecnico St., Mario Tinella e Aurora Zucchiatti Capi Gestione Sup.
Luciano Bernardis, Tecnico al 4° Tr. Cormons; Luigino Topan, Deviatore a Villa Vicentina e Antonio Vio, Guardiano a Latisana. A tutti moltissimi auguri.

VENEZIA

IL CAPO GESTIONE Spartaco Pradella, del Centro Raccolta Messaggerie di Mestre, si è laureato in Ingegneria Civile all'Università di Padova. Al collega le più vive congratulazioni e l'augurio di una brillante carriera. Congratulazioni anche ai giovani figli di nostri colleghi che in questo periodo hanno brillantemente concluso gli studi universitari: a Paolo Piaserico, figlio del CS Sovr. a r. cav. Ivo, già Titolare della stazione di Venezia S. Lucia, che si è laureato in Economia e Commercio col punteggio di 110 e lode; a Patrizia Bizzotto, figlia dell'Assist. Capo di Staz. Renato in servizio a Bassano, che si è laureata in Farmacia con 110 e lode; a Sonia Carolo, figlia del Capo Tecnico Sup. Severino del Tronco 17° di Treviso, che ha conseguito con ottimo punteggio, la laurea in Matematica. Una particolare segnalazione dedichiamo al Macch. Luigi Zago del D.L. di Treviso che, nell'arco di due giorni, ha visto laurearsi entrambi i figli: Giuseppe in Ingegneria Civile Idraulica, Monica in Scienze Politiche, con ottimi voti. Ai neo-dottori i nostri auguri.

ANNUNCIAMO LA NASCITA di Andrea e Alberto, figli del Macch. Renzo Magon, di Filippo dell'Ausil. Paolo Rossato, di Micael del Macch. Vito Tuzzi, di Chiara del Macch. Francesco Gentilin, di Davide del Macch. Gabriele Madrone, di Claudia del Macch. Marco De Crezenso, di Davide del Macch. Giuseppe Oteri (tutti gli agenti dipendono dal D.L. di Padova). Ai neonati e ai loro genitori giungano i nostri auguri.

HANNO CONCLUSO il servizio i seguenti colleghi: Op. Qual. Lino Noale della Sq. Rialzo di Venezia, Op. Qual. Graziano Socal del D.L. di Treviso, Segr. Daniela Faggian della Zona 15/E di Treviso, Op. Qual. Ciano Liziero dello stesso impianto, Capo Sett. Macch. Gino Fior del Rep. Eserc. di Mestre, Op. Qual. Paolo Bruno Guzzon della Sq. Rialzo di Padova, C.S Pasquale Mantegna della stazione di Orsago, Segr. Antonio Fimiani dell'Ufficio Produzione di Venezia. A tutti porgiamo i migliori auguri.

BREDA NEL MONDO. IL FUTURO OGGI.

In Italia, come nel mondo, Breda significa andare avanti per anticipare i tempi. Breda vuol dire un secolo di esperienza nell'individuare, progettare e offrire il sistema di trasporto più razionale e completo, capace di rispondere anche alle esigenze più sofisticate: l'innovazione come cultura è l'impegno della Breda.

Tecnologie d'avanguardia e soluzioni per l'oggi che anticipano già il domani.

Mezzi silenziosi, non inquinanti, sicuri, comodi e veloci come l'ETR 500, il treno da 300 km orari, i Dual Bus di Seattle, la metropolitana di Washington e quella di superficie di Cleveland, i Bredabus in Italia.

Cinque sono le aziende costruttrici di materiale rotabile del Gruppo Ferroviario Breda: Breda Costruzioni Ferroviarie a Pistoia, Sofer a Napoli, Omeca a Reggio Calabria, Ferrosud a Matera, Imesi a Palermo. Cinque aziende, un solo Gruppo.

GRUPPO FERROVIARIO BREDA

AVIOFER BREDA

CHE BEL SOGNO, SEMBRA UN FILM

di PIERO SPILA

In tempi in cui la realtà non sembra offrire grandi soddisfazioni, ma piuttosto inquietudini, è sempre facile per gli artisti cercare rifugio nel mondo del sogno, nelle riconsiderazioni del privato, nelle quiete nostalgie di ciò che poteva essere e non è stato. Facile per un artista in crisi di ispirazione, non per un regista come Akira Kurosawa che, a 80 anni e dopo una carriera cinematografica lunga e contrastata, ha scelto di fare un film tutto ispirato ai suoi sogni ma non per evadere, bensì per dire con più forza e chiarezza quello che la realtà in genere dà per scontato o addirittura nasconde. Con *Sogni*, il film che ha aperto ufficialmente l'ultimo festival di Cannes e che in queste settimane sta trionfando in tutto il mondo, Kurosawa utilizza un materiale onirico e «privato» per definizione, assolutamente svincolato da qualsiasi struttura narrativa o motivazione psicologica, e in questo realizza un'utopia che è propria di ogni cineasta: dare corpo alle proprie ombre, alle sensazioni imprecisate, ai trasalimenti inconfessati, cioè far vedere con il cinema anche quello che l'occhio non vede (ad esempio i colori diversi di una nube radioattiva) o non vuole vedere (ad esempio la violenza o la grettezza di un modo di vivere). È il desiderio inseguito da Velasquez per tutta la vita di dipingere il vuoto che c'è fra gli oggetti di un quadro, o la voglia insoddisfatta di Brecht di fare versi sui fiori e sugli alberi mentre il mondo incupiva sotto la seconda guerra mondiale e le deportazioni in massa.

Oggi, fortunatamente, non ci sono guerre mondiali né deportazioni in massa, ma si tratta ugualmente di un'epoca difficile. E Kurosawa lo dice con un'opera drammatica e aspra, in cui la realtà si trasforma in incubo e viceversa, e in cui fra i due poli si instaura un nesso di casualità che è ormai quasi naturale.

Il film si articola in otto sogni che abbracciano la vita di Kurosawa dall'infanzia («Il sole attraverso la pioggia») fino alla maturità (i ricordi terribili della guerra nell'episodio «Il tunnel» o i momenti di crisi e di abbandono nell'episodio «La tempesta»), fino alla vecchiaia incombente (l'angoscia per il pericolo nucleare in «Il monte Fuji in rosso» o il sereno apprestarsi alla morte ne «Il villaggio dai mulini ad acqua»). Sono sogni, però, che non vanno visti semplicemente in chiave metaforica (il desiderio della «cosa proibita» o la paura della «colpa rimossa»), ma anche come apologo morale e civile, in cui la natura violata (dal bambino che disubbidisce alla madre o dalla famiglia benestante che distrugge il pescheto) chiede e ottiene la sua vendetta. L'apocalisse nucleare o la magica visione di un giardino in fiore fanno parte, in questo senso, di un medesimo universo morale e figurativo, che collega rabbia e rimpianto personale, il destino privato a quello collettivo.

Non una fuga né un comodo rifugio dal reale, per Kurosawa l'evasione onirica è un appuntamento che non concede tregue, un mezzo per dire con più forza e chiarezza ciò che la realtà nasconde. Un film memorabile tra incubo e sogno, giovinezza e maturità.

Ma poi, a ben guardare, anche il mondo pastorale e bucolico prefigurato da Kurosawa, in cui la natura è stata miracolosamente preservata dalla tecnologia e dai disastri ecologici, è solo un luogo dove non si fa che aspettare la morte. Anche fuggire dal progresso è una risposta parziale.

Il sogno per Kurosawa non è dunque una fuga né una scorciatoia bensì un appuntamento che non concede tregua. Tutti gli otto sogni raccontati nel film finiscono né bene né male, ma con un'apertura totale verso il futuro, in cui toccherà alla vita dare le risposte o far affrontare le scelte e le relative conseguenze (ad esempio, il bambino del primo episodio si dirige verso la casa delle volpi sperando di ottenere il loro perdono, il soldato superstite dell'episodio di guerra continua ad essere spaventato dal cane).

È stato rimproverato a Kurosawa di aver fatto un film dichiaratamente a tesi, troppo scopertamente antinucleare, enfatico e didascalico. In realtà Kurosawa ha voluto raccontare con *Sogni* il Giappone contemporaneo e il destino dell'uomo. E la sua non è un'ambizione esagerata se solo si conosce la storia del Giappone (l'unico paese che ha conosciuto davvero gli effetti dell'atomica) e la sua vita (costellata di trionfi e di crisi, di tentati suicidi e di lunghe convalescenze). Di certo Kurosawa ha fatto un film dichiaratamente sopra le righe, citando grandi visionari come Bosch e Van Gogh, e utilizzando l'inesauribile visionarietà del cinema. «È a 80 anni - ha detto il grande re-

gista giapponese - che comincia l'autentica libertà; e per esempio, nel teatro del No, che ingabbia gli attori in regole ferree, superata quell'età si può fare finalmente quello che si vuole, diventare creativi, personali, geniali. Non sono dunque i miei anni che mi preoccupano, è il fatto che quando ero bambino, un luogo incantevole come quello del mio sogno nel villaggio dei mulini ad acqua c'era davvero, e adesso non c'è più».

Tutti i sogni sono a loro modo esemplari, addirittura paradigmatici in termini psicoanalitici, anche se Kurosawa non accetta nessuna interpretazione freudiana. «Non ho alcuna simpatia per Freud, lo ritengo un gran pasticcione, un tipo pieno di pregiudizi sui quali poi fondava teorie spesso infondate. No, Freud non ha nulla da dire sui miei sogni». Ma lo dice così, per un vezzo, questo sì, da vecchio geniale che si diverte a sconcertare la gente. E in questo ricorda un altro vecchio, folle e geniale anche lui, come Luis Bunuel, il quale a chi gli chiedeva se fosse credente, rispondeva con un sorriso beato: «No, grazie a Dio, io sono ateo».

Nella pagina accanto, il demone e il viandante sopravvissuto in uno degli episodi più inquietanti di «Sogni» di Akira Kurosawa.

IL TRENO IN UNO SPOT

IL TEMPO DEL GIOCO E DEL SORRISO

di TIZIANA GAZZINI

Si è visto poche volte. Ed è un peccato. Lo spot delle scarpe Filanto è transitato come una meteora sui nostri teleschermi. Ma non ci è sfuggito. Un rigoroso bianco/nero, una «storia» semplice e pulita. Una presenza dell'elemento ferroviario di grande eleganza formale. E con un palese riferimento al potenziale simbolico e onirico del treno.
Un giovane a bordo di una vecchia Citroën è costretto a un momento di pausa da un passaggio a livello chiuso. Un passaggio a livello che chiude per un attimo il flusso delle immagini reali per aprire il flusso della fantasia, del sogno. Ed ecco che il nostro protagonista si ritrova nello stesso luogo, sulla stessa ferrovia, ma non è più solo. Il teatro della sua memoria mette in scena il ricordo di una romantica passeggiata in campagna preso da un passato vicino/lontano. La giovane coppia dall'aria «ambientalista» passeggia sorridente in uno scenario naturale: «Scarpe Filanto. Passi di vita», dice lo spot.
Il mezzo di trasporto scelto allora era la bicicletta che ben si inserisce nelle forme e nell'atmosfera suggerita dal paesaggio. Il tempo del gioco e del sorriso. Dei sentimenti semplici e delicati. In cui, naturalmente, c'era posto anche per un binario solitario.
Per Alberto De Martini, Direttore Creativo dello spot, curato dall'Agenzia ATA Tonic e realizzato dalla casa di produzione Film77, «L'immagine del treno ha una componente eterna. Questo della Filanto è il treno del sogno, una nave di Ulisse che corre su rotaie che si perdono all'orizzonte. E poi, quando il treno passa, c'è il ritorno alla realtà. C'è la conferma del sogno». Per questo spot girato a Cassine, sulla linea Alessandria-Acqui Terme, il regista Gian Abrile (Art e vero ideatore del film) che è di quelle parti, ha scelto il linguaggio semplice e diretto del bianco/nero e, come mezzo di ripresa la telecamera. Proprio perché è uno strumento da «dilettanti» e questo contribuisce a creare un clima fresco e immediato.

Ma soprattutto, per Abrile, questo spot è stato l'occasione per realizzare il "suo" sogno ferroviario. «Sono molto legato a questa linea — dice — e sono contento di vederne uno scorcio dalla finestra della casa che ho sulla collina». «Il treno è semplice. In fondo resta sempre il giocattolo dell'infanzia», dice De Martini, «Il treno, la ferrovia, come radici che riconducono alla memoria».
Destinato a un vasto target, lo spot (andato in onda su RAI e Fininvest) va incontro alle aspettative del pubblico e del potenziale cliente nel cui immaginario certamente c'è un amore giovanile, una bicicletta, un treno. In tre versioni (45, 30 e 15 secondi) lo rivedremo presto sui teleschermi, ma non si sa quando: il cacciatore di «ferrospot», è messo sull'avviso.
Questo film pubblicitario ha anche un'altra caratteristica, che lo lega al treno. Una volta tanto la scelta dell'elemento ferroviario per rappresentare l'immagine di un'azienda non rimanda solo a questioni simboliche o di atmosfera. A questioni «creative». La ferrovia svolge un importante ruolo anche nella vita produttiva della Filanto. Il 30% della produzione, l'industria pugliese la invia a mezzo ferrovia. Nel corso del 1989, 340 vagoni ferroviari hanno trasportato ben 2.600.000 paia di scarpe: circa cento carri in più rispetto al 1988. Segno evidente che le Ferrovie Italiane non sono solo un sogno, ma una realtà efficiente. Una quota importante che supera la media nazionale e che stabilisce tra Filanto e ferrovie un rapporto positivo. Un incontro felice. Proprio come nello spot.

Tra sogno e realtà, alcune immagini di ambientazione ferroviaria dello spot realizzato per la Filanto.

LE PAROLE PER DIRLO

Una città estrema, avamposto del nulla, e la scintillante New York anni '30. Due grandi esempi di scrittura.

di MARINA DELLI COLLI

Mario Vargas Llosa
ELOGIO DELLA MATRIGNA
Rizzoli, lire 28.000

Tanto è stato il clamore pubblicitario sollevato dall'uscita di questo libro, e infatti Vargas Llosa un romanzo erotico non l'aveva mai scritto. La storia è quella di un triangolo: c'è il padre, don Rigoberto, il figlio, Fonchito, e la matrigna, donna Lucrecia. Innocenza e corruzione, sogno e realtà, pudore e sessualità, si mescolano nelle pagine di questo libro delicatamente poetico e violentemente pittorico. E la conclusione? Diciamo soltanto che è davvero drammatica e inaspettata.

Non è nata da molto la casa editrice «Leonardo» eppure si è già accaparrata una bella fetta di mercato. Del mercato letterario di qualità intendo, visto che le sue proposte sono sempre improntate ad una ricerca di raffinatezza stilistica estremamente precisa e ben orientata.

Le offerte sono tante e tra le tante ne scelgo due che sebbene tra loro diversissime, rispondono agli universali e immortali criteri della buona scrittura: *Il mondo estremo* di Cristoph Ransmayr e *Billy Bathgate* di Edgar Doctorow.

De *Il mondo estremo* è già stato detto praticamente tutto. Quando infatti il romanzo uscì alla fine dell'89, si gridò al miracolo, si alzarono peana per il «controllatissimo delirio dello stile» di Ransmayr, si creò un caso letterario davvero fuori dal comune.

Ed in effetti, anche a distanza di alcuni mesi dall'uscita del libro, tutto questo entusiasmo è stato ampiamente confermato. E giustamente perché *Il mondo estremo* è una di quelle rare opere felici in cui plot e scrittura si fondono in modo omogeneo e del tutto naturale.

La storia che si racconta è quella di Cotta che di sua iniziativa decide di raggiungere Tomi per rintracciare Ovidio o almeno per ritrovare il manoscritto delle Metamorfosi che si diceva il poeta avesse bruciato. Tomi città ultima, Tomi avamposto sul nulla, Tomi limite estremo oltre il quale c'è solo il nulla. Tomi dove tutto è plumpeo, arido, soffocante. Tomi che sembra quasi rappresentare il destino di Roma imperiale.

E la ricerca di Cotta è scandita passo per passo da una lingua barocca e contenutissima, armoniosa e ossessiva, suadente e magica, inframmezzata da episodi di struggente poesia (e ricordo solo quello del saltimbanco Cypari che proietta su un muro i suoi film), immersa in un'atmosfera desolata e sconvolta che nulla ha più della solare carnalità ovidiana.

E dalla lugubre Tomi alla sfavillante New York di Doctorow dove Billy Bathgate, ambizioso e intraprendente quindicenne del Bronx, riesce ad inserirsi nella più importante organizzazione criminale della città.

Siamo a metà degli anni Trenta e a New York tutto è eccessivo, sfrenato, portato all'esasperazione: gli amori diventano grandi passioni, gli odi divampano in modo violento ed estremo, la corruzione corrode ogni fibra della società. A New York le Packard nere impazzano per le strade seminando morte, a New York si balla tutta la notte nei bordelli del West End, a New York una dama dell'alta società può permettersi, per noia, di diventare la pupa del capo. E Billy Bathgate si immergerà in questo mondo che ha sovvertito i comuni criteri di valore, imparerà l'inganno, la vendetta, il tradimento. Imparerà che la vita non vale molto ma è solo un gioco che segue regole molto precise e va giocato con particolare destrezza. Imparerà la solitudine Billy e a contare sempre e soltanto su se stesso.

Richiamandosi esplicitamente, fin dal titolo, ai grandi romanzi del settecento e dell'ottocento, *Billy Bathgate* è un perfetto e divertentissimo affresco dell'America degli anni Trenta. E senza cercare grandi contenuti, consiglio di fermare l'attenzione soltanto sulla prosa. Una prosa lucida fino allo spasimo ma anche capace di insperate dolcezze, di chiaroscuri, di mezzetinte crepuscolari. Una prosa sicura, convincente e davvero di reale e grandissimo fascino.

Cristoph Ransmayr
Il mondo estremo
Leonardo, lire 26.000

Edgar L. Doctorow
Billy Bathgate
Leonardo, lire 28.000

Bernard-Henri Lévy
GLI ULTIMI GIORNI DI CHARLES BAUDELAIRE
De Agostini, lire 26.000

In questo romanzo/biografia sull'ultimo periodo della vita di Charles Baudelaire, Bernard-Henri Lévy delinea il ritratto di un uomo ormai annullato dal peso tormentoso dell'esistenza. È un Baudelaire segnato dalla sifilide, colpito da afasia, quello che ci ritroviamo di fronte nell'anonima camera di un anonimo albergo. Un Baudelaire ormai esiliato dal mondo che vive in una condizione di assopimento dello spirito, di torpore della coscienza. Un uomo per cui il presente è un «tempo morto e pietrificato», che non ha futuro, che ormai può soltanto ricordare «le sconfitte, la dannazione, gli abissi, le vertigini dinanzi ad ogni verso ben composto». Un uomo a cui resta soltanto lo sgomento e il terrore di riflettere su se stesso.

Attraverso i racconti di quanti gli sono stati vicini negli ultimi giorni — dall'amico editore Poulet-Malassis al fotografo belga Charles Neyt, dall'amante Jeanne Duval alla madre Madame Aupiek, Lévy dà vita a un romanzo corale in cui la vittoria si mescola alla sconfitta, l'empireo all'inferno, in cui l'arte diventa davvero una ricerca sofferta, tormentosa, disperata dell'assoluto.

PUNTO LUCE

Ossessionati dalla luce e da come fosse possibile rappresentarla nell'espressione pittorica, i Divisionisti costituiscono una significativa stagione dell'arte.

di ANNA D'ANGELO

Il mescolare i colori sulla tavolozza è una strada che conduce al nero; più puri saranno i colori che getteremo sulla tela, meglio condurremo il nostro dipinto verso la luce, l'aria e la verità». Così scriveva nel 1896 Giovanni Segantini, uno dei maestri del «Divisionismo Italiano» cui Trento dedica, nelle sale di Palazzo delle Albere, la più ampia rassegna mai realizzata finora: 150 opere, di cui molte inedite, accompagnate da due eccellenti cataloghi della Electa che testimoniano la serietà e il rigore scientifico dei curatori. La tecnica del colore puro, riportato sulla tela puntino per puntino, affinché il quadro prenda forma e si ricomponga nell'occhio dell'osservatore, si fa strada tra Ottocento e primi del Novecento: in nome dello scientificismo incalzante delle teorie sulla luce, che condurrà al superamento della poetica del naturalismo impastato di colore, i Divisionisti fanno della tecnica della pittura divisa soltanto il mezzo e non il fine della pittura. Il problema della luce viene a interagire direttamente nella sfera del contenuto dell'opera d'arte e assume valenze ora naturalistiche ora simboliche; il colore, come qualità della luce, mostra tutto l'artificio della sua ambiguità.

Accanto a nomi conosciuti come Segantini, Morbelli, Severini, Boccioni, Previati, Pellizza da Volpedo ci sono anche pittori considerati «minori», recentemente rivalutati, come Nomellini, Longoni, Fornara, Sottocornola, Tominetti. I soggetti dipinti sono i più diversi, dalle scene contadine ai ritratti della buona borghesia, ma anche ciminiere di fabbriche e torrenti tra i boschi. Bellissime le opere di Balla, che prima di imboccare la strada futurista si lascia sedurre dai bagliori della campagna lombarda, ma straordinari anche i tramonti liguri di Previati e i lampioni di Geranzani: tutti artisti sedotti dalle leggi ottiche che, da Goethe a Schopenauer, avevano scosso i fondamenti dell'ars pingendi, e ai quali l'invenzione della fotografia non era certo estranea.

L'occhio del divisionista vuole fermarsi dove quello della gente comune non riesce a vedere niente di apprezzabile: un sasso, un albero, una pietra possono esprimere, nella vibrazione del colore nella luce, una spiritualità nuova, partecipe del mistero dell'universo, è così che naturalismo e simbolismo si intrecciano in una spazialità frammentata, fatta di virgole, punti, filamenti, intessuta di luci colorate.

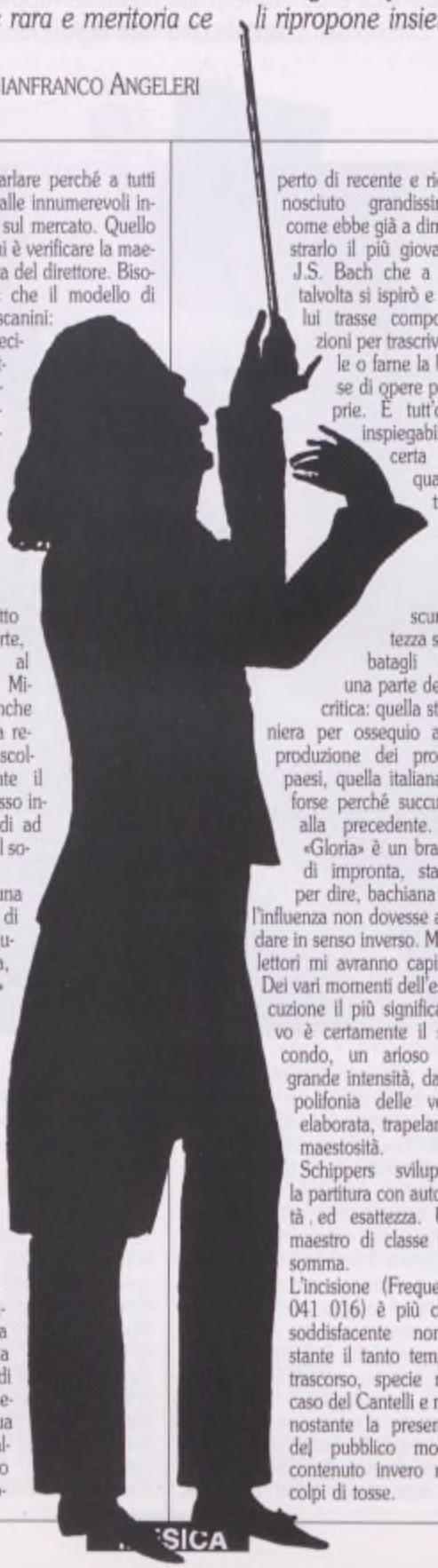
Aperta fino al 15 luglio, la mostra è un'eccellente occasione per conoscere un periodo della nostra storia dell'arte rimasto a lungo nell'ombra.

Nella foto: U. Boccioni, «La Signora Massimino».

DUE DIRETTORI GRANDI E SFORTUNATI

Guido Cantelli e Tomas Schippers: due maestri d'orchestra geniali prematuramente scomparsi. Un'incisione rara e meritoria ce li ripropone insieme.

di GIANFRANCO ANGELERI



Parlare oggi di Guido Cantelli c'è il rischio di sentirsi domandare, alla maniera di Don Abbondio: chi era costui? Sono passati infatti 36 anni dall'incidente che distrusse l'aereo e uccise i suoi passeggeri, diretti da Parigi a New York, tra i quali per l'appunto il Cantelli. Costui fu un giovane direttore d'orchestra molto promettente, apprezzato oltremodo dal Toscanini, tanto da esserne considerato il più diretto epigono, il quale, poco più che trentenne, fu nominato direttore stabile nientemeno che della Scala. Memorabile la sua direzione del «Così fan tutte» mozartiano alla Piccola Scala nel 1956. Di lì a poco la sciagura che ne avrebbe interrotto la carriera dall'avvio così lusinghiero. Altro direttore ugualmente sfortunato fu Thomas Schippers, americano, anch'egli direttore d'orchestra, divenuto famoso in tutto il mondo, stroncato dal male all'età di 47 anni, all'indomani della sua nomina a direttore stabile dell'orchestra di Santa Cecilia in Roma. Gli undici anni in più, rispetto al Cantelli, concessigli dalla sorte avversa, gli anno consentito di acquistare maggiore fama e fare sì che il suo nome non cadesse nell'impietoso dimenticatoio. Del Cantelli sono veramente poche le incisioni anche perché al suo tempo il microsolco, e con essa la grande diffusione dei dischi, era appena all'inizio; sono senz'altro più numerose quelle lasciateci dallo Schippers, morto nel 1977, quando ormai la commercializzazione degli LP era in piena espansione. La Frequenz ha avuto l'idea di abbinare questi due giovani e sfortunati direttori in un unico CD, sotto l'egida di un grande compositore italiano: Vivaldi. Cantelli alla guida della NBC di New York (quella di Toscanini per intenderci) nell'esecuzione dei concerti «Le Quattro stagioni» (1951); Schippers alla guida dell'orchestra del Festival di Spoleto nell'esecuzione del «Gloria» per soli coro e orchestra (1968). Sono incisioni dal vivo, che impegnano l'ascolto per un'ora e diciotto minuti, rimasterizzate in digitale.

De «Le quattro stagioni» penso sia superfluo parlare perché a tutti arcinote grazie alle innumerevoli incisioni esistenti sul mercato. Quello che interessa qui è verificare la maestria tanto lodata del direttore. Bisogna ammettere che il modello di Cantelli è Toscanini: grandissima precisione negli attacchi, asciuttezza nell'esecuzione senza indulgere a languori o struggimenti, ma meno spigoloso del grande maestro suo estimatore. Distacchi d'effetto tra i piano e i forte, ampio spazio al violino solista Mischakoff che, anche per merito della registrazione fa ascoltare chiaramente il cembalo anch'esso inserito dal Vivaldi ad accompagnare il solista.

Il «Gloria» è una composizione di Chiesa, della durata di mezz'ora, del prete «rosso» (prete per volontà dei genitori ma dalla vocazione assai scarsa) il quale fu compositore veramente eclettico. Agli innumerevoli concerti per vari strumenti ed archi, egli si dedicò alla solistica, alla lirica ed alle opere da Chiesa. Vivaldi per più di due secoli dopo la sua morte fu totalmente ignorato ma è stato riscoperto di recente e riconosciuto grandissimo come ebbe già a dimostrarlo il più giovane J.S. Bach che a lui talvolta si ispirò e da lui trasse composizioni per trascriverle o farne la base di opere proprie. È tutt'ora inspiegabile certa qual trascuratezza serbatagli da una parte della critica: quella straniera per ossequio alla produzione dei propri paesi, quella italiana... forse perché succube alla precedente. Il «Gloria» è un brano di impronta, starei per dire, bachiana se l'influenza non dovesse andare in senso inverso. Ma i lettori mi avranno capito. Dei vari momenti dell'esecuzione il più significativo è certamente il secondo, un arioso di grande intensità, dalla polifonia delle voci elaborata, trapelante maestosità.

Schippers sviluppa la partitura con autorità ed esattezza. Un maestro di classe insomma.

L'incisione (Frequenz 041 016) è più che soddisfacente nonostante il tanto tempo trascorso, specie nel caso del Cantelli e nonostante la presenza del pubblico molto contenuto invero nei colpi di tosse.

CATERINA CASELLI AMADA MIA

Gli anni sessanta hanno rappresentato dal punto di vista musicale un'epoca in cui le varie proposte musicali hanno spesso avuto carattere di spiccata originalità e perché no, d'avanguardia. Può sembrare un giudizio azzardato, ma in realtà è supportato da un dato di fatto incontrovertibile: molti di quegli artisti, specie italiani, all'epoca incompresi, stanno godendo ora di un insperato successo e si ripresentano al giudizio del pubblico attraverso nuovi lavori discografici, che partendo dal punto in cui si erano fermati, riprendono quel discorso che li aveva caratterizzati, a volte sviluppato e rivisto nella chiave delle esperienze di questi ultimi anni. Fra i tanti nomi ritornati sulla scena, spicca senz'altro quello di Caterina Caselli. Celebre negli anni sessanta per un brano, «Nessuno mi può giudicare» e per un look che sono stati senz'ombra di dubbio il simbolo della beat generation italiana, la Caselli in questi ultimi anni si è dedicata con successo alla carriera di manager discografica. Ed è proprio in questa veste che sicuramente ha potuto restare all'interno delle vicende del mondo musicale, decidendo di tornare sulle scene prima con un brano, «Bisognerebbe non pensare che a te» presentato a Sanremo in coppia con Miriam Makeba e poi con un album intero, «Amada mia». In quest'album vi sono solo tre brani completamente inediti, mentre gli altri sono tratti dal repertorio di altri autori, fra cui soprattutto Paolo Conte; l'interpretazione di alcuni suoi brani da parte di Caterina Caselli è oltremodo valida, e le versioni di «Un gelato al limon», «Amada mia», «Come tu mi vuoi» aggiungono un qualcosa in più alla struttura di brani già noti nelle versioni di Conte e di altri celebri interpreti.

Roberto D'Amico

UNA FOTO, UN TRENO

STANISLAV IGNACY WITKIEVITZ

«LOCOMOTIVA 662 ALLA STAZIONE DI LEOPOLI» (1898-1903)

Nel clima dell'avanguardia polacca, al confine tra le correnti occidentali e quelle dell'area sovietica, vive le proprie ansie creative la figura di Stanislao Ignacy Witkievitz, artista dall'eclettismo incostante e talvolta esasperato, figlio d'arte; di un pittore che, pur non avendo abbandonato le proprie convinzioni tardoromantiche, era stato, tuttavia, molto sensibile verso le nuove correnti figurative spronando anche il figlio a percorrerne le vie.

Witkievitz nasce a Varsavia il 24 febbraio 1885. Precocissimo coltiva, sebbene a sprazzi, il proprio talento naturale trattando e scrivendo di pittura, filosofia, teatro e fotografia, secondo quella tipica configurazione dell'artista progressivo che è attratto volentieri dalle incognite delle novità ma, soprattutto, dai loro rischi.

La sua attività di fotografo si svolge all'insegna dello slogan «coscienza dell'immagine e immagine della coscienza». Appartiene al primo versante una serie di locomotive a vapore fotografate in sosta e in movimento, tra le quali vi proponiamo la 662 ferma alla stazione di Leopoli. La precisione con cui l'artista esegue gli scatti si legge dalle didascalie apposte all'immagine: non solo il tipo e il numero della locomotiva, ma talvolta anche il nome del macchinista. Per la storia, una macchina della serie n. 7738 è condotta da certo Blonskj.

Per «immagine della coscienza» Witkievitz intende invece la parte squisitamente creativa della foto, da sempre definita «d'arte» per la supremazia dei caratteri interpretativi del fotogramma nei confronti di una semplice riproduzione della realtà, come ci ricordano le esperienze di Rodcenko e di alcuni sperimentalisti russi.

Witkievitz fece una fine d'artista. Inquieto com'era, scelse il suicidio il 18 settembre 1939.

a cura di PIERO BERENGO GARDIN

IL PROSSIMO NUMERO

VdR

Periodico mensile dell'Ente Ferrovie dello Stato
Anno XXXIII - n. 5/1990

Direttore responsabile
Francesco Pellegrini

Redattore capo
Piero Spila

Redazione
Anna D'Angelo, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Impaginazione
Fausta Orecchio Daniele Fusacchia

Segretario di Redazione
Aldo La Rosa

Amministrazione
Graziella Luzzitelli

Abbonamenti
Rita Montuschi, Renzo Ramiconi, Adalisa Vicino

Hanno collaborato a questo numero
per i testi: Giancarlo Aiazzi, Gianfranco Angeleri, Gaetano Arconti, Giuseppe Barbieri, Piero Berengo Gardin, Beppe Bertoli, Marcello Buzzoli, Roberto D'Amico, Giovanni De Chiara, Guido Di Giammatteo, Mario Elia, Giulio Giulietti, Luciano Mancini, Antonio Papa, G.B. Pellegrini, Renzo Pocaterra, Nico Redi, Sergio Rivolta Lippo.

per le foto: Fototeca FS.

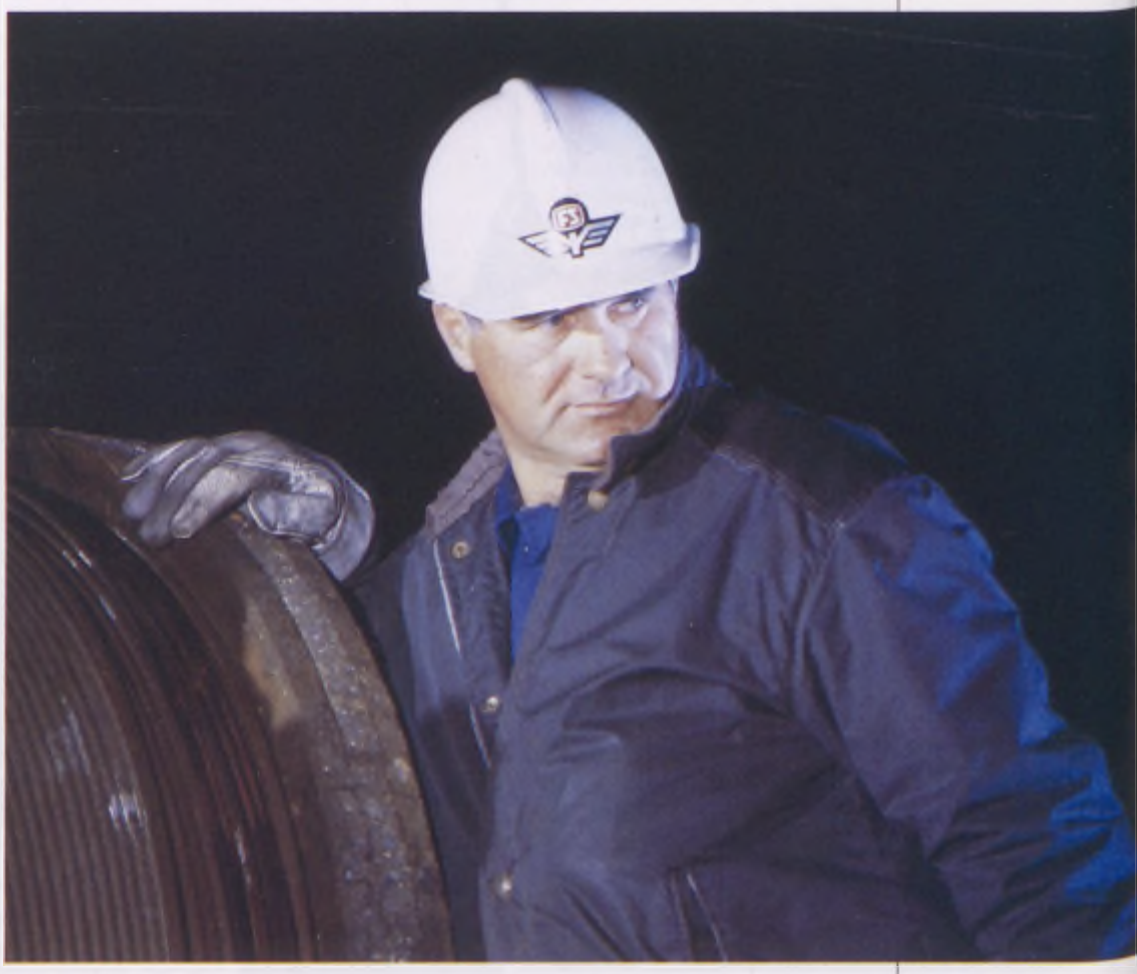
per le illustrazioni: Gabriella Giandelli e Pedro Scassa.

La foto di copertina è di Gianfranco Giovagnoli

Redazione: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma; tel. (SIP) 06/8415667 - (FS) 8490/2749

Abbonamenti e Amministrazione: tel. (SIP) 06/8442356 - (FS) 8490/3210.

Telefax: 06/8831108.
Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 novembre 1957.
Associato all'USPI - Unione Stampa Periodica Italiana e all'ASAI - Associazione Stampa Aziendale Italiana.



Questo numero di Vdr è stato costruito sull'attualità. Ovvero sulla sigla, da parte dei sindacati unitari, della Fisafs e dell'Ente, dell'accordo per il contratto nazionale dei ferrovieri 1990-92. Abbiamo cercato di essere tempestivi, pur nei limiti imposti dalla periodicità e dai tempi di stampa del nostro giornale. Abbiamo scelto di dare un'informazione la più ampia possibile sui contenuti, i temi, i principi su cui l'accordo si basa, dando voce ai protagonisti che hanno sottoscritto l'intesa. L'importanza degli argomenti affrontati e lo spessore innovativo di alcuni contenuti fanno sì che il discorso non possa essere chiuso qui. Sul prossimo numero, e su quelli che verranno, pubblicheremo ulteriori approfondimenti su temi specifici, ospitando i pareri di altri protagonisti della dialettica che ruota intorno all'accordo. In questo quadro è nostra intenzione riprendere l'inchiesta sulle «professioni» esistenti all'interno del complesso mondo ferroviario. Anche quelle che con più forza sono andate delineandosi negli ultimi anni, proprio alla luce della nuova organizzazione del lavoro.
Uno spettacolare servizio fotografico su una ferrovia della Terra del Fuoco, l'incontro con un viaggiatore ferroviario molto particolare come Ruggero Orlando e le solite rubriche, completano il numero.

Contributo annuo per l'invio a domicilio: Ferrovieri in servizio L. 4.000 (con trattenuta a ruolo); pensionati L. 2.000; privati: L. 10.000; per l'estero L. 20.000 - Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato a Ente Ferrovie Stato-Ufficio Tesoreria e Cassa - Conto Voci della Rotala - 00100 Roma.

Fotocomposizione e preparazione:
Fotocomposer Sud, Via Quarto Negroni 15/17, Ariccia.

Stampa: Rotoeffe s.r.l., Via Variante di Cancelliera - Ariccia (Roma) - Tel. 9344302-9344273.

QUASI COME VOLARE

Non avvertire quasi le vibrazioni. Non sentire quasi il rumore. Come volare. Alla base di questa esperienza ci sono le piastre in cemento armato precompresso realizzate e messe in opera da IPA: una formula che consente la massima stabilità ed elasticità del tracciato ferroviario e il miglior comfort per chi viaggia. Anche a 300 chilometri all'ora. Il sistema IPA accorcia i tempi di costruzione della linea, ne impedisce il decadimento e la rende transitabile dai mezzi su ruote della protezione civile. La soluzione IPA è stata adottata dalle ferrovie dello Stato italiane sulla linea Udine-Tarvisio e dalla metropolitana di Milano. Nelle situazioni, cioè, dove si richiedono già oggi le prestazioni di domani.

IPA

INDUSTRIA PREFABBRICATI E AFFINI
Progetta e costruisce lo sviluppo.

IPA - 24050 Calcinate (BG)
Via Provinciale - Tel. 035/841.291

SEZIONE CREDITO

- Tutte le operazioni e servizi di banca
- Servizio BANCOMAT
- Collocamento dei fondi di investimento
- Factoring e Leasing
- Corrispondenti in tutto il mondo
- Tutte le operazioni con l'estero

SEZIONE PREVIDENZA

- Assicurazioni vita ordinarie, indicizzate, rivalutabili.
- Assicurazioni responsabilità civile auto, globale auto, responsabilità civile diversi.
- Assicurazioni infortuni ed infortuni aeronautici.

UFFICI CAMBIO

CAGLIARI	Aeroporto Elmas
FIRENZE	Stazione F.S. S. Maria Novella
GENOVA	Stazione F.S. Porta Principe
MESTRE	Stazione F.S.
MILANO	Stazione F.S. Centrale
ROMA	Stazione F.S. Termini
TORINO	Stazione F.S. Porta Nuova
VENEZIA	Stazione F.S. S. Lucia
VERONA	Stazione F.S. Porta Nuova

FILIALI

ANCONA, BARI, BOLOGNA, CAGLIARI, FIRENZE, GENOVA, MESSINA, MESTRE, MILANO, NAPOLI, PADOVA, PALERMO, PARMA, PESCARA, REGGIO CALABRIA, ROMA, TORINO, TRIESTE, VENEZIA, VERONA.

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BANCASSICURAZIONE.

VdR

PERIODICO MENSILE
DELLE
FERROVIE DELLO STATO

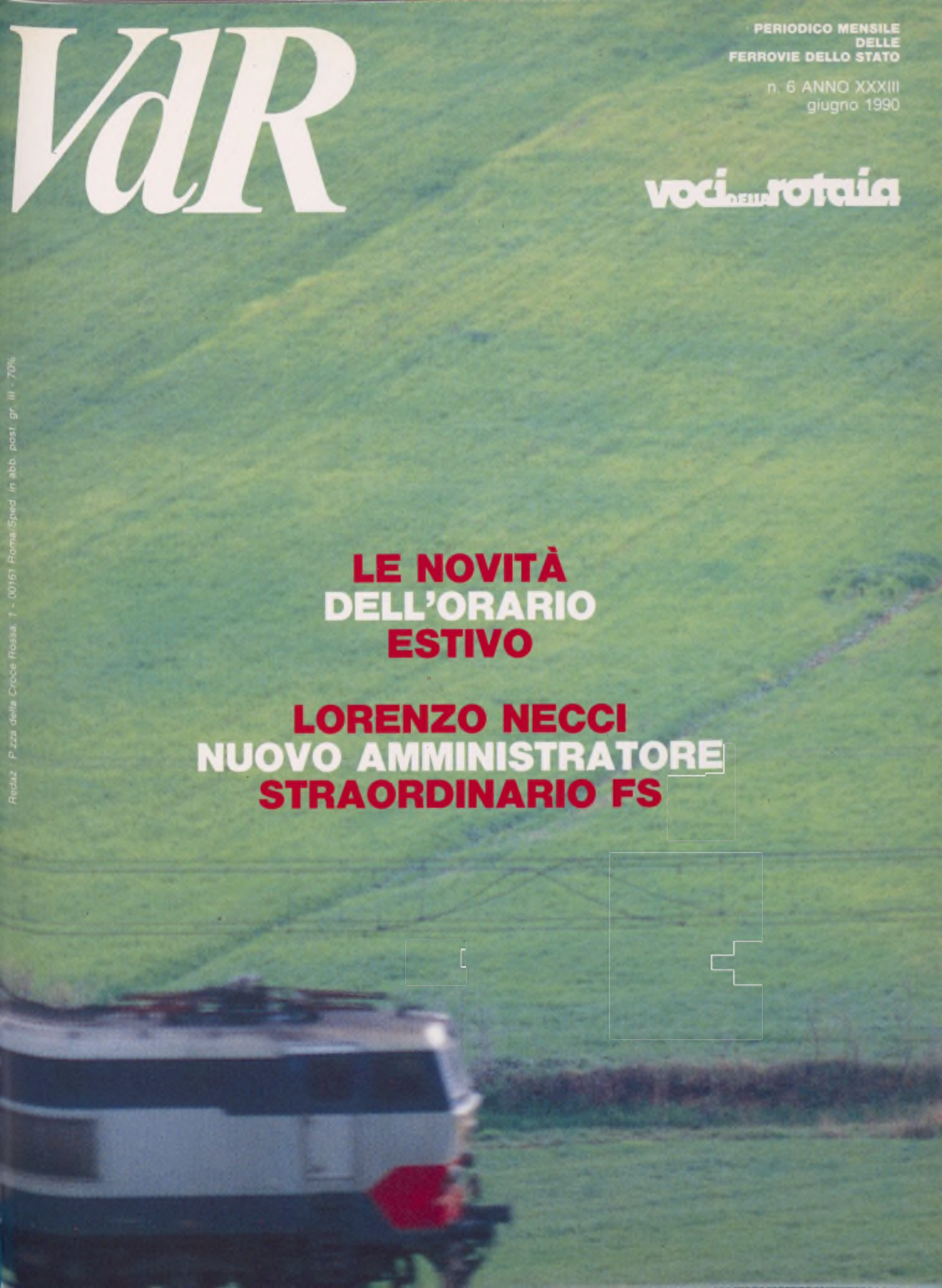
n. 6 ANNO XXXIII
giugno 1990

voci della rotaia

Redaz. P.zza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma Sped. in abb. post. gr. III - 70%

LE NOVITÀ DELL'ORARIO ESTIVO

LORENZO NECCI NUOVO AMMINISTRATORE STRAORDINARIO FS



Anni di Successo B.N.C.

12,546%

é il rendimento

FONDO BANCOM

nell'esercizio 1.11.88 - 31.10.89

La Banca ha fissato all' **87,5%** la partecipazione al suddetto rendimento degli assicurati con:

POLIZZE VITA

rivalutabili legate al fondo stesso per cui il rendimento retrocesso agli assicurati é del:

10,978%

BANCA NAZIONALE
delle **COMUNICAZIONI**
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BancAssicurazione.

QUESTO MESE

Viaggiatori in stazione. Fra le innovazioni previste c'è un forte potenziamento dei sistemi di informazione al pubblico. Accanto ai sistemi tradizionali (tabelloni fissi, box ecc.) sempre più spazio viene riservato alle isole self-service e alle informazioni domiciliari (videotel, telefono ecc.).

4 POLITICA DELL'ENTE
IL DISEGNO DI LEGGE PER LA RIFORMA
5 LORENZO NECCI NUOVO AMMINISTRATORE STRAORDINARIO FS

6 INCHIESTA
LE OFFERTE DEL NUOVO ORARIO
di Marina Delli Colli
10 LA GRANDE ATTESA COMINCIA QUI
12 IMPORTANTE È PROGRAMMARE
13 L'ORARIO: UN BESTSELLER
di Aurelio Minonne

14 POLITICA DELL'ENTE
IL CONTRATTO DEI DIRIGENTI

16 STATO ED EFFICIENZA
I SIGNORI DEGLI UFFICI E I PADRONI DELLE IMPRESE
di Marcello Buzzoli

21 LETTERE

22 ATTUALITÀ
EMERGENZA AMBIENTE
di Antonella Fineschi

28 BINARI NEL MONDO
LA FERROVIA DELLA TERRA DEL FUOCO
di Piero Berengo Gardin
31 OSSERVATORIO

32 NUOVE ABITUDINI
SILENZIO, SI VIAGGIA
di Patrizia Chiodi

34 AMICI IN PENSIONE
di G.B. Pellegrini

36 INCONTRI
IL FERROVIERE IN NERO
di Marco Onofrio

38 DALLA RETE
LE FS PER LA SICILIA
di Ubaldo Pacella

41 TUTTARETE
43 UN TRENO NEL CASSETTO

44 TEMPO LIBERO
CINEMA **IL TEATRO È FRA NOI**
di Piero Spila
46 LIBRI **APRITI CIELO**
di Marina Delli Colli
47 MOSTRE **TANTI GOL IN MOSTRA**
di Anna D'Angelo
48 MUSICA **TARAS BULBA DA GOGOL A JANACEK**
di Gianfranco Angeleri

49 UNA FOTO, UN TRENO
di Piero Berengo Gardin

RUGGERO PIAZZOLLA/ FOTOTECA FS

Questo numero è stato chiuso in tipografia il 29 giugno 1990

IL DISEGNO DI LEGGE PER LA RIFORMA DELL'ENTE FS

Contestualmente alla nomina del nuovo Amministratore Straordinario, Lorenzo Necci, il Consiglio dei Ministri ha varato lo schema del disegno di legge per la riforma dell'Ente FS. Le Ferrovie italiane diventano un ente pubblico economico «dotato della possibilità di funzionare anche come holding». Un assetto istituzionale che salvaguarda la preminenza degli obblighi di servizio pubblico, pur lasciando margini di intervento ai capitali e alle capacità dei privati. Poteri e caratteristiche degli organi dell'Ente e istituzionalizzazione dell'accordo di programma.

Nella seduta di venerdì 15 giugno, il Consiglio dei Ministri ha nominato Lorenzo Necci Amministratore Straordinario dell'Ente. Contestualmente alla nomina di Necci, ha varato lo schema di disegno di legge concernente la riforma dell'ordinamento dell'Ente Ferrovie dello Stato. Il testo definitivo stilato da un comitato tecnico-politico, sarà trasmesso al Senato per il percorso parlamentare. Il ddl è composto da 15 articoli che fanno riferimento alla natura dell'ordinamento — Ente pubblico economico — all'individuazione e alla definizione degli organi di governo dell'Ente e dei loro compiti nonché alle linee dell'accordo di programma che sancirà e formalizzerà i rapporti tra Ente e Stato.

MASSIMO DENTONI/FOTOTECA FS

Ma vediamo più da vicino alcuni punti tra quelli che caratterizzano maggiormente il nuovo disegno di legge.

Dopo la precisazione iniziale riguardo all'Ente Ferrovie dello Stato che, come dice l'art. 1, «ha natura di ente pubblico economico», il testo approvato dal Consiglio dei Ministri precisa che «L'Ente ha facoltà di dare in concessione, oltre la costruzione, la manutenzione e la gestione di specifiche tratte ferroviarie a società o enti operanti in Italia». In altre parole, l'Ente viene così dotato della possibilità di funzionare anche come holding, attraverso una serie di società per azioni aperte al capitale privato.

Per quanto riguarda gli organi dell'Ente, l'art. 3 prevede che essi siano: il presidente; il consiglio di amministrazione; il collegio dei revisori dei conti. Tali organi verranno insediati entro tre mesi dall'entrata in vigore della legge.

IL PRESIDENTE

Il presidente resta in carica cinque anni e può essere confermato una sola volta.

Ha la rappresentanza legale dell'Ente. Convoca e presiede il consiglio di amministrazione e ne dirige i lavori. In caso di assenza o impedimento è sostituito dal vice presidente.

Provvede alla gestione dell'Ente; propone al consiglio di amministrazione la nomina del direttore generale e nomina, su proposta del direttore generale, i responsabili delle principali strutture organizzative dell'Ente; provvede, su proposta del direttore generale, all'istituzione e all'organizzazione dei servizi, degli uffici e delle unità operative, all'organizzazione dell'esercizio ferroviario, nonché in materia di servizi di igiene e di sanità dell'Ente; formula le richieste al Ministro dei Trasporti di soppressione di obblighi di servizio pubblico, di compensazione delle tariffe sociali, di normalizzazione di conti e di aiuti di cui ai regolamenti della Comunità economica europea; stipula, previo parere del consiglio di amministrazione, gli accordi di programma.

IL CONSIGLIO DI AMINISTRAZIONE

«Il consiglio di amministrazione è composto dal presidente, dal vice presidente e da sei consiglieri scelti tra persone di comprovata cultura amministrativa, tecnica ed economica nel settore dei trasporti o di particolare capacità nell'organizzazione e nella gestione di aziende, enti e società».

Determina i criteri generali e programmatici secondo cui deve svolgersi l'attività dell'ente, in conformità degli obiettivi e degli indirizzi fissati dal ministro, nonché delle indicazioni contenute nell'accordo di programma.

Su proposta del presidente delibera, tra l'altro, i bilanci dell'ente; i piani annuali e poliennali di attività; i programmi straordinari ed i piani di investimento e finanziamento, an-

nuali e poliennali, nonché i piani di recupero di produttività; la nomina del direttore generale.

Esprime parere preventivo sugli accordi di programma.

IL DIRETTORE GENERALE

Dura in carica quattro anni e può essere confermato.

La nomina può essere revocata per gravi motivi dal consiglio di amministrazione, su proposta del presidente, anche prima della scadenza.

Il direttore generale è preposto agli uffici e servizi dell'ente; propone al presidente la nomina dei responsabili delle principali strutture dell'ente; nomina gli altri dirigenti, cura la migliore utilizzazione del personale in termini di funzionalità ed efficienza adottando i relativi provvedimenti, ferme restando le disposizioni in materia del contratto collettivo di lavoro, cura l'esecuzione dei provvedimenti del presidente e delle delibere del consiglio di amministrazione; è responsabile dell'esercizio ferroviario; assume la responsabilità dei dati necessari alla formulazione dei piani, programmi e accordi di programma.

Il direttore generale formula ogni altra proposta al presidente e partecipa al consiglio di amministrazione con voto consultivo.

Adotta, in caso di urgenza, i provvedimenti indifferibili necessari a garantire la continuità e la sicurezza dell'esercizio.

Tali provvedimenti debbono essere sottoposti alla immediata ratifica del presidente.

L'ACCORDO DI PROGRAMMA

L'attuazione degli indirizzi generali e degli obiettivi della gestione ferroviaria indicati dal Ministro dei trasporti forma oggetto di un accordo di programma.

L'accordo, avente durata triennale, deve in particolare disciplinare: le linee generali alle quali devono conformarsi i piani ed i programmi da adottarsi dal consiglio di amministrazione; le azioni necessarie per garantire la realizzazione degli obiettivi del servizio pubblico, nonché i tempi relativi, con l'indicazione di appositi livelli tipologici, di qualità e di economicità dei servizi; le modalità di attuazione degli obblighi di servizio con i seguenti oneri a carico dello Stato; i criteri generali della gestione, i contributi dello Stato e la concessione di garanzie per i prestiti emessi dall'ente; le sanzioni per la mancata attuazione delle singole fasi del programma e la decurtazione delle risorse attinenti alla parte del programma non realizzato.

L'accordo può essere modificato con le stesse modalità previste per la stipula, su richiesta di una delle parti, in presenza di sostanziali modifiche della situazione economico-finanziaria.

Ove l'accordo non si realizzi entro novanta giorni dall'inizio delle trattative, si provvede con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, sulle proposte definitive e motivate del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro.

Ai fini della vigilanza sull'attuazione del programma, l'ente presenta una relazione annuale nella quale sono evidenziati gli obiettivi conseguiti e quelli di cui non è stata possibile la realizzazione.

L'Amministratore Straordinario FS, Lorenzo Necci, nell'assumere l'incarico ha chiesto al Direttore Generale Giovanni De Chiara, dimissionario, di voler restare in carica fino al 31 agosto. Il Dr. De Chiara ha accettato.

LORENZO NECCI
NUOVO AMMINISTRATORE STRAORDINARIO FS

Lorenzo Necci, il nuovo Amministratore Straordinario dell'Ente FS, è nato a Fiuggi nel luglio del 1939. È sposato e ha due figli.

Si è laureato in giurisprudenza a Roma e ha svolto attività di assistente di diritto amministrativo presso la cattedra di Massimo Severo Giannini. Negli stessi anni (61-65) ha esercitato la professione legale.

Dalla metà degli anni Sessanta inizia la sua carriera di manager. Dapprima come responsabile delle attività finanziarie e legali per il gruppo belga Sofina, nella CTIP (Società di Progettazione e Costruzione Impianti Petroliferi e Chimici) (65-70) e poi come dirigente industriale (70). Dal 1970 all'80 riveste il ruolo di procuratore generale della sede italiana del gruppo francese Technip.

Entra nella giunta dell'ENI nell'agosto del 1975. Incarico che lascia alla fine dell'81 per assumere direttamente la responsabilità del progetto chimico del Gruppo, diventando nel 1982 Presidente dell'Enichimica.

Necci viene comunemente considerato come l'artefice principale della ristrutturazione e del rilancio della chimica pubblica italiana, un settore che torna in attivo nel 1986. Risultati positivi che con la gestione Necci si consolidano e si espandono nel biennio successivo.

Come presidente di Enichem partecipa in prima persona alla creazione di Enimont (joint venture chimica tra Eni e Montedison) con cui viene completata la riorganizzazione del settore. In rappresentanza dell'azionista pubblico, nel 1989 Necci viene nominato presidente di Enimont, carica da cui si dimette nel febbraio del '90.

All'Amministratore Straordinario dell'Ente FS, Avv. Lorenzo Necci, VdR rivolge un caloroso augurio di buon lavoro nel nuovo impegnativo incarico.

LE OFFERTE DEL NUOVO ORARIO

Attivazione di nuove linee, più corse e maggiori servizi per i viaggiatori e, soprattutto, un incremento del traffico merci. In particolare nel settore combinato e containerizzato. Inoltre una serie di innovazioni nelle strutture informative, nelle stazioni e per quanto riguarda le offerte promozionali. In linea con una strategia che, pur fra difficoltà ed ostacoli, prefigura lo scenario del futuro.

di MARINA DELLI COLLI

La ferrovia. Un mondo fatto di arrivi, partenze, soste, incroci, coincidenze: una serie di eventi tutti indissolubilmente legati al fattore tempo. Un tempo, quello ferroviario, che più di altri va programmato, controllato, rispettato, verificato su tutte le componenti statiche e dinamiche del servizio, quelle che fanno di una ferrovia non un insieme di binari, scambi, segnali, ma un vero sistema di trasporto: gli uomini, le tecnologie, i mezzi che «combinati» secondo le reali esigenze della clientela, diventano poi il «prodotto» treno.

L'orario ferroviario sintetizza proprio tutto questo: una sintesi non proprio tascabile, si potrà obiettare, ma gli esperti assicurano che, per un'informazione corretta e dettagliata, non si poteva fare di più, anzi di meno.

E il nuovo orario, infatti, è molto corposo ma davvero molte sono le novità che offre. Novità che corrispondono in pieno al mutato scenario della domanda di mobilità sia viaggiatori che merci.

Le previsioni, per il settore merci, si orientano verso un incremento del traffico soprattutto nel settore combinato e containerizzato; per il settore viaggiatori si prevede lo sviluppo della domanda per i treni Intercity, diretti e locali (specialmente nelle aree metropolitane) mentre dovrebbe consolidarsi il comparto dei prodotti notte e diminuire la richiesta di espressi diurni.

Di conseguenza, si è proceduto a ridistribuire l'offerta complessiva razionalizzandola al meglio e privilegiando le crescenti esigenze del traffico merci senza, peraltro, penalizzare il traffico viaggiatori.

Inoltre, è anche mutato lo scenario delle risorse infrastrutturali con l'attivazione del nuovo tratto della Direttissima Arezzo Sud-Montevarchi, l'attivazione della nuova linea Maccarese-S. Pietro e l'attivazione dei terminal di Roma Ostiense

e di Roma Fiumicino con relativo servizio. In sostanza, le Ferrovie italiane intendono migliorare la propria posizione sul mercato effettuando servizi di qualità sempre maggiore e razionalizzando l'utilizzazione delle risorse disponibili, al fine di avviare un necessario riequilibrio sia economico che finanziario.

VIAGGIATORI

Per quanto riguarda il servizio viaggiatori, il nuovo orario ha avuto come obiettivo primario quello di andare incontro alle esigenze della clientela. E la prima esigenza della clientela è senz'altro quella dell'informazione. Si sono perciò realizzati: «Il Treno», «L'orario dei treni», «Centocittà», il «Supplemento all'orario ufficiale - servizi internazionali», a cui si sono aggiunti «Centocittà» in versione informatica su floppy disk e «Centocittà mondiali».

L'informazione al pubblico è stata poi completata da una serie di iniziative che di volta in volta illustrano le varie offerte commerciali o le novità dell'orario mediante appositi fogli notizie, depliant, brochure, inserzioni sulla stampa specializzata e partecipazione a mostre e fiere.

In particolare conto sono stati tenuti i collegamenti internazionali, sono state infatti incrementate le relazioni notturne Parigi-Venezia/Firenze e Monaco-Roma. Sono state inoltre istituite due nuove relazioni: la Neu Isemburg-Roma Tuscolana e la Milano-Vallorbe/Berna con treni in coincidenza a Berna da e per Parigi.

Importanti anche le novità promozionali.

Innanzitutto, l'offerta *Euro Domino* e l'offerta *Prezzi Jolly*.

La *Euro Domino* è un'offerta internazionale per l'anno del turismo valida dal 1° maggio 1990 al 30 aprile 1991 e si compone di tagliandi che permettono di viaggiare liberamente per cinque giorni scelti dal cliente, nell'arco di validità di un mese, su percorsi di almeno due reti ferroviarie europee. Tali tagliandi permettono riduzioni del 25%.

La *Prezzi Jolly* è un'offerta tariffaria che interessa il traffico internazionale con la Francia. L'offerta, esclusivamente di seconda classe, è condizionata alla prenotazione anticipata (dal 60° al 15° giorno antecedente la partenza) e include la prenotazione obbligatoria della cuccetta.

Inoltre, a titolo sperimentale, dal 1° maggio '90 al 30 aprile '91, le Ferrovie italiane e le Ferrovie austriache hanno riconosciuto valide le tessere di autorizzazione FS e le tessere Umweltticket O e BB anche per l'acquisto di biglietti internazionali Italia-Austria o per percorsi interni dei due Paesi.

Novità anche per i collegamenti interni.

Innanzitutto, è stata incrementata dell'8% l'offerta per la clientela pendolare dei grandi centri urbani. I treni pendolari hanno oggi priorità di accesso e deflusso rispetto ai treni a lungo percorso nei nodi di Torino, Genova e Milano (così come era già stato realizzato nel 1989 per Roma, Venezia e Bari).

Con il nuovo orario è anche entrato in funzione il nuovo collegamento tra la stazione di Roma Ostiense e l'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino. Dalle 5,30 alle 23,30 (in partenza da Ostiense) e dalle 6,25 alle 1,00 (in partenza da Fiumicino) treni con frequenza variabile da un minimo di 15 ad un massimo di 30 minuti collegano la stazione con l'aeroporto in 22 minuti.

Per quanto riguarda i treni Intercity, c'è stato un incremento globale dei servizi mediante la trasformazione e la riqualificazione di Espressi diurni. È stata anche modificata e ampliata la rete servita dagli ETR 450. Con il nuovo orario infatti, gli ETR 450 viaggeranno sulle linee Roma-Milano/Torino, Roma-Venezia, Roma-Napoli, Roma-Firenze-Genova e Roma-Bari.

Ma l'orario estivo di quest'anno ha

Viaggiatrici in stazione. Con il nuovo orario sono stati attivati alcuni miglioramenti nei collegamenti internazionali, mentre è stata incrementata dell'8% l'offerta per la clientela pendolare dei grandi centri urbani.

BONAVENTURA PELUCCHINI/FOTOTECA FS

toccato anche uno degli avvenimenti sportivi più attesi: i Campionati Mondiali di calcio. E per questi Mondiali le FS hanno messo a punto un programma di servizi così articolato:

a) treni straordinari (28) sugli itinerari che interessavano le città sedi degli incontri, gestiti dalle Filiali Viaggiatori e volti a rispondere alla domanda di trasporto proveniente da agenzie, tour operator e gruppi organizzati;

b) treni straordinari (47) su relazioni interessanti le città sedi degli incontri gestiti dal tour operator ufficiale dei Mondiali «90 Tour Italia» per garantire la mobilità dei propri viaggiatori esteri e italiani acquirenti di un apposito pacchetto di servizi;

IL NUOVO ORARIO

c) treni straordinari compartimentali e intercompartimentali a sussidio della rete di treni ordinari sulle relazioni afferenti le città sedi di partite.

Attraverso una opportuna turnificazione, è stata garantita in maggior composizione ad alcuni treni, la carrozza «Press Conference», dotata di radiotelefoni, fax, computer, a disposizione di giornalisti e addetti ai lavori.

Ma le novità, per quanto riguarda il servizio viaggiatori, non si fermano qui. L'Ente, infatti, per soddisfare le diverse esigenze di chi viaggia in treno, ha varato il «Progetto Assistenza». Presupposti necessari dell'«assistenza» sono stati i numerosi interventi che l'Ente ha predisposto per riqualificare sia l'immagine che le funzioni della stazione. La stazione ferroviaria, infatti, deve diventare un centro nel quale trasformare i tempi di attesa del viaggio da «passivi» ad «attivi» e nel quale trovare non solo un efficace sistema di integrazione con gli altri modi di trasporto, ma anche la possibilità di utilizzare un luogo integrato nel tessuto urbano e sociale della città.

Gli interventi di riqualificazione del progetto hanno riguardato:

Sale Disco Verde e Punti d'Incontro - Tale allestimento si è posto l'obiettivo di offrire ad una clientela qualificata particolari servizi quali videotel, televideo, personal computer, telex, telefax, segreteria multilingue, videoscrittura, sala convegno. Nelle Sale Disco Verde delle più importanti stazioni è anche previsto un servizio di biglietteria con prenotazioni, svolto dalla CIT.

Uffici Informazioni - Oltre a un miglioramento dell'ambiente in cui operano gli addetti, e a un miglioramento delle attrezzature da utilizzare, occorre offrire una informazione più efficace e puntuale. A supporto degli Uffici, quindi, ulteriori strumenti di informazione (monitor su arrivi, partenze e ritardi treni, apparecchiature elettroniche d'informazione self-service, tabelloni elettronici, ecc.) offriranno alla clientela notizie immediate attraverso una rapida e semplice consultazione.

Sale d'Attesa - È prevista l'unificazione delle Sale di Attesa con l'abolizione della distinzione di I e II classe e l'installazione di un punto giochi per bambini «box nursey», nonché di distributori automatici di bevande e vivande.

Le Sale assumeranno così un aspetto di accoglienza più ampio della semplice «attesa» con l'inserimento di personale selezionato che possa effettivamente offrire alla clientela una

EFREM FESTARI/FOTOTECA FS

OPERAZIONE SARDEGNA

Un pacchetto di iniziative fortemente innovative sono state predisposte dalle Ferrovie per i collegamenti da e per la Sardegna.

Dal 1° febbraio 1990, un nuovo servizio di teleprenotazione consente di prenotare posti auto e passeggeri con un anticipo di ben otto mesi rispetto alla data di partenza e di chiedere, insieme alla riservazione per il viaggio di andata, anche quella per il ritorno.

Lo scopo è quello di snellire le operazioni di biglietteria dando a chi viaggia la possibilità di programmare con maggiore tranquillità gli spostamenti, evitando file agli sportelli e soprattutto le interminabili attese prima dell'imbarco.

Le prenotazioni si possono effettuare dal 1° febbraio per viaggi fino al 30 settembre; dal 1° giugno per viaggi fino al 28 febbraio 1991 e dal 1 ottobre per viaggi fino al 31 maggio del '91.

Durante il periodo estivo, con l'utilizzazione a tempo pieno delle quattro navi traghetto (Hermaea, Gallura, Gennargentu, Logudoro), l'offerta di imbarco giornaliero sarà di 2700 posti passeggeri e 830 posti auto.

L'offerta ridisegna integralmente anche la qualità dei servizi, grazie anche all'introduzione di due corse notturne nei periodi di massimo afflusso, mettendo a disposizione della clientela 170 cabine, rispetto alle 98 dello scorso anno.

Rimangono sostanzialmente immutati i costi del traghettamento ma, con il nuovo orario, è stato introdotto il principio della gratuità del trasporto dei bagagli all'interno delle autovetture senza limite di peso.

Nei periodi di bassa stagione, le Ferrovie hanno inoltre messo a punto una nuova offerta per le comitive, cui è stata data la possibilità di prenotare a prezzi particolarmente vantaggiosi sia il viaggio in nave (posto ponte, poltrona o cabina), sia i pasti a bordo, con sconti che arrivano anche al 45% della tariffa individuale ordinaria.

più qualificata assistenza (informazioni sui servizi di stazione, arrivi e partenze treni, tariffe, ecc.).

Assistenza viaggiatori disabili - Per venire incontro alle particolari esigenze dei portatori di handicap è in corso di realizzazione un ampio programma di interventi nelle principali stazioni, tra cui: l'abbattimento degli ostacoli architettonici che non rendono possibile il movimento degli handicappati; la creazione di sportelli specializzati nelle biglietterie e negli uffici informazioni; l'istituzione di carrozzelle per il trasporto dei disabili; servizi igienici adeguati, sia a terra che a bordo dei treni.

MERCI

Le novità del nuovo orario per il settore merci riguardano innanzitutto la rete *TRES* che conta ormai numerose relazioni sia interne che internazionali e che viene costantemente aggiornata seguendo le richieste della clientela.

Basandosi sugli stessi principi organizzativi e di controllo del TRES, è stato istituito il servizio *Eurailcargo* con un collegamento tra le stazioni italiane di Milano, Bologna e Verona e alcune città della Germania.

Tra i nuovi servizi, invece, l'ultima novità è l'*Eurofresh 2000*, realizzato da un consorzio costituito da otto case di spedizione e dalla società Interfrigo destinato agli operatori ortofrutticoli. Il trasporto delle merci deperibili viene infatti effettuato con casse mobili frigorifere che assicurano temperature di -25/+25. Questo servizio permette anche un trasporto rapido e controllato, la possibilità di carichi e scarichi parziali e un servizio porta a porta. Le relazioni servite avranno origine dai terminali di Milano, Verona, Bologna, Bari, Napoli e Catania e destinazione Monaco, Francoforte, Colonia e Hannover.

Anche il trasporto *combinato* è andato sempre più espandendosi in quanto unisce i vantaggi di un servizio per così dire porta a porta proprio del trasporto su gomma, ad una movimentazione veloce, sicura, economica ed ecologica propria del servizio su rotaia. Seguendo il mercato, l'Ente ha dunque aumentato l'offerta di treni disponibili per il trasporto combinato. L'offerta è cresciuta globalmente del 34% così da arrivare a 121 treni giornalieri per il trasporto nazionale e a 120 per quello internazionale.

E neppure le «piccole partite» sono state dimenticate. È stato infatti potenziato l'*Eurailexpress*, il servizio che permette l'inoltro rapido di colli tra le stazioni di Milano C.le o Venezia e alcune stazioni francesi con punto di concentramento a Parigi e viceversa. I colli sono consegnati a destinazione con un termine di resa garantito che va da un minimo di 22 a un massimo di 96 ore.

Novità abbastanza importanti, dunque, quelle dell'orario estivo del '90, che stanno a significare che la strada intrapresa dalle Ferrovie, pur tra tante difficoltà e ostacoli, può essere considerata giusta.

Novità che valgono certamente per il presente, ma che in parte prefigurano già lo scenario del futuro in cui le ferrovie saranno protagoniste.

24 ORE, CON GARANZIA

Dal 28 maggio 1990 chiunque abbia necessità di inoltrare spedizioni urgenti può disporre di un nuovo servizio ferroviario in alternativa a quelli offerti dai corrieri stradali.

È stato infatti attivato in via sperimentale su 38 importanti relazioni, che collegano 11 grandi stazioni della rete, il servizio «24 ORE» riguardante l'inoltro rapido dei colli con i bagagliai di alcuni treni viaggiatori (Intercity, Espressi, Diretti), con consegna a domicilio compresa nel prezzo e termini di resa garantiti.

Il «24 ORE» costituisce la prima realizzazione di un ampio programma di riqualificazione dell'offerta ferroviaria nel settore del collettame e comporterà l'impiego di formule operative di nuova concezione.

Per l'organizzazione e la gestione del servizio sono infatti state previste tecniche automatizzate (personal computer, bilance automatiche, sistemi di collegamento informatizzati fra stazioni). Ciò consentirà di rendere più agile il rapporto con la clientela e di velocizzare il ciclo terminale dei trasporti con conseguente contenimento dei tempi delle prestazioni offerte e riduzione dei rischi di disguidi, avarie e furti. Potranno utilizzare convenientemente il servizio non solo gli operatori dell'industria e del commercio per l'inoltro di una vasta gamma di prodotti, ma anche organismi quali banche, network, studi professionali, per la spedizione di materiale informatico, videocassette, documenti in genere.

I termini di resa sono stati fissati in 24 ore (fra Roma e Palermo in 36 ore) e sono garantiti dal rimborso del 50% del prezzo del trasporto in caso di loro superamento.

Di fatto il cliente potrà disporre delle spedizioni al proprio domicilio entro tempi mediamente inferiori alle 24 ore che potranno ulteriormente ridursi nel caso che il mittente chieda, all'atto della presentazione della spedizione, la consegna in stazione.

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

GIUSEPPE PINNA - DIRETTORE DIPARTIMENTO PROMOZIONE E VENDITA

LA GRANDE ATTESA COMINCIA QUI

A una domanda che cresce corrisponde una ferrovia costretta a segnare il passo. I miglioramenti ci sono ma non mancano le preoccupazioni.

Negli ultimi mesi, anche a causa delle agitazioni sindacali, si sono persi alcuni punti nelle unità di traffico, sia per i viaggiatori che per le merci. Il rischio è che si perda un'occasione favorevole per un impulso allo sviluppo delle ferrovie.

Sicuramente oggi è parecchio mutato lo scenario della domanda sia per quanto riguarda il servizio viaggiatori che quello merci. Che cosa ha fatto, Direttore, il Dipartimento Promozione e Vendita per andare incontro alle esigenze della clientela?

La domanda viaggiatori è aumentata notevolmente, mentre l'offerta si è ristretta o meglio, si è razionalizzata e lo stesso, sostanzialmente, è avvenuto per le merci. In questo settore, infatti, dove la domanda è aumentata abbiamo dovuto puntare di più sui treni blocco e su un'offerta più programmata e con poche riserve.

Quindi, la prima risposta è che a una domanda che cresce corrisponde una ferrovia che non potendo usufruire degli investimenti necessari ha dovuto razionalizzare la sua offerta.

Le caratteristiche principali di questa offerta possono essere così sintetizzate. Nel settore viaggiatori la flotta dei Pendolini è ormai di oltre 14 treni; per quanto attiene il servizio notturno abbiamo messo a punto nuovi treni cuccette. Inoltre, sono stati introdotti sistemi innovativi sia nella prenotazione che nella vendita di treni charter.

Ritengo importante, poi, aver dato ai treni pendolari determinate fasce di prevalenza su itinerari significativi, in maniera tale che grandi città come Roma, Milano e Napoli possano realizzare un traffico a breve percorso con precedenza rispetto ai treni a lunga percorrenza. Questo non toglie che per quanto riguarda le grandi città esistano problemi abbastanza complessi: occorrono treni veloci, con orari alternati fra treni «NO-STOP» e treni «TUTTE-FERMATE». Tali sperimentazioni dovranno essere attuate per il treno da Ostiense a Fiumicino. C'è poi il problema delle stazioni, che vanno ristrutturate anche nell'uso. Noi abbiamo bisogno di stazioni «vissute» in modo diverso, sia come pre-

stazioni che come offerte di servizi anche ai viaggiatori.

Per il servizio merci stiamo dando la precedenza al settore intermodale e ai treni blocco grandi clienti o multiclienti. Una scelta che abbiamo già instaurato da parecchio tempo e che con il nuovo orario viene confermata in particolare su alcuni treni per la Francia e per la Germania, oltre che su quelli per la Sardegna, per le Puglie e la Sicilia. I risultati, da questo punto di vista, non dovrebbero mancare.

Lei prima accennava al treno Ostiense-Fiumicino. Per i Mondiali di calcio che cosa è stato fatto in particolare?

La realizzazione fondamentale è quella di aver razionalizzato il nostro sistema delle stazioni, aver istituito il circuito Disco Verde che sarà valido per le comitive e per gli uomini d'affari. Noi abbiamo colto l'occasione dei Campionati di calcio per istituzionalizzarlo, completando un'opera che era già in corso. Questo circuito è stato predisposto fondamentalmente come strumento di assistenza alla clientela per dare le informazioni più importanti alle comitive e ai gruppi organizzati, per aiutare nelle Sale di attesa attrezzate l'uomo d'affari, il professionista che ha bisogno di comunicare con rapidità con la propria azienda, per aiutare il giornalista ad esplicare le sue attività tra un treno e l'altro.

Altrettanto importante è poi aver costituito Sale d'attesa uniche, attrezzate con visori per l'informazione al pubblico, aver creato un sistema di assistenza nursey. Insomma, la riqualificazione delle stazioni è partita sotto la spinta dei Campionati del mondo con una rete di assistenza già collaudata da altri vettori e che darà i suoi frutti oggi come in un futuro di servizi di trasporti integrati.

In sostanza, noi cerchiamo di facilitare il più possibile il modo di assumere le informazioni da parte della clientela (sistemi self-service, biglietterie specializzate per gli stranieri, ecc.).

Per le merci stiamo predisponendo il sistema di pagamento per conto corrente, stiamo istituendo dei punti di verifica migliorativa, sull'andamento del servizio, stiamo studiando per potenziare i centri di tassazione perché i dati pervengano in tempi più rapidi possibile per la fatturazione e il controllo di gestione; infine, stiamo cercando di ottenere sistemi di controllo qualità che siano concepiti in termini commerciali.

Cos'è, di preciso, questo controllo qualità?

È un controllo basato sul concetto di «panel». Esiste cioè un universo costituito dalla clientela che viene traguardato ogni anno per capire quali siano le richieste effettive e quali i giudizi che vengono dati sul servizio ferroviario fornito. Il «panel» è un campione che rappresenta tutti coloro che viaggiano e tutti i settori delle merci interessate al treno. Sulla base di questo campione si contattano poi, ogni due mesi, determinate categorie di settori merceologici che acquisiscono tradizionalmente i nostri servizi e tramite questi si utilizza il criterio del barometro di qualità, cioè si ottengono determinati indici, per esempio la frequentazione, la regolarità, i punti critici sui quali fare riferimento. Poi, tiriamo le somme.

E i risultati quali sono?

I risultati sono comunque positivi perché ci consentono di radiografare le punte di malessere che ancora permangono in ferrovia. I difetti più ricorrenti li riscontriamo in particolare nel sistema letti, nella pulizia, nella ristorazione...

Ecco, a proposito di ristorazione, ci sono delle novità in questo settore?

Vere e proprie novità non ce ne sono. L'unica novità è che stiamo tenendo quotidianamente sotto controllo il servizio fornito, che in parte ritengo migliorato rispetto al passato. Certo, non è ancora l'optimum, non vi è una vendita efficace, ancora ci sono dei dubbi sul tipo di vendita (per esempio il sistema minibar che soprattutto sui treni del sud, spesso molto affollati, non è praticabile). C'è però una nuova esperienza di ristorazione fatta al nord sui treni pendolari (offerta di caffè, brioches, giornali), che sta dando grossi risultati. In autunno estenderemo questa esperienza a Roma, Firenze, Bologna, e in questo modo la ristorazione avrà raggiunto l'elemento di fondo che ci eravamo proposti, ossia avere una ristorazione di massa e un'offerta a prezzi standard nei vagoni ristorante e sul Pendolino che sia accettabile rispetto alle richieste del cliente. Devo dire che sui self service dei miglioramenti ci sono stati e quindi in questa fase possiamo sentirci soddisfatti. Dobbiamo, tuttavia, essere ancora critici per quello che ci resta da realizzare.

Da tutto questo complesso di novità è possibile tirare un po' le somme?

Innanzitutto, devo esprimere una preoccupazione profonda. In questi mesi c'è stata la concomitanza di parecchi fattori negativi: il primo è che non abbiamo un'offerta superiore a quella dell'anno scorso mentre invece la domanda è cresciuta. È evidente, quindi, che non siamo in grado di cogliere le nuove possibilità del mercato.

Secondo fattore negativo è che nel settore merci il trend di sviluppo nel nostro Paese, come del resto in tutta Europa, ha rallentato la marcia. Da novembre/dicembre dell'anno scorso ad oggi, infatti, non viaggiamo più a ritmi giapponesi ma a ritmi medio europei, quindi perdiamo quote di mercato dal punto di vista delle possibilità di trasporto. La cosa però che preoccupa di più è che con gli scioperi che sono intervenuti noi abbiamo perso sicuramente il 2, addirittura il 3% di unità traffico. Abbiamo perso più sui viaggiatori che sulle merci perché con le merci siamo riusciti a mantenere il passo con l'anno scorso, con un incremento dell'1,2%, che però non è certo soddisfacente rispetto agli obiettivi che ci eravamo proposti e che erano del 6,2%. Il trend di sviluppo è quindi per il momento negativo.

Altra cosa che secondo me influisce negativamente, è tutta la serie di vicende a carattere sindacale e a carattere istituzionale, che non dà certezza sullo sviluppo del traffico per ferrovia.

Voglio dire: la qualità dell'offerta FS è migliorata ma l'attenzione del pubblico verso tutto quello che è ferrovia è così spasmodica e a volte così artefatta che qualsiasi nostra mancanza viene esagerata, con il risultato di colpire al cuore anche gli avanzamenti di qualità che la ferrovia ha avuto.

Da tutti questi motivi nasce la preoccupazione di cui dicevo prima. Io ritengo che se in tempi brevi non intervengono scelte definitive e coerenti in termini strutturali e gestionali, il rischio è che lo sviluppo ottenuto nell'ultimo triennio si interrompa. Sarebbe un segnale estremamente negativo, perché significherebbe ricominciare dall'inizio, proprio quando gli investimenti potrebbero cominciare a dare i loro frutti.

L'ipotesi positiva è invece quella di approfittare delle possibilità favorevoli per dare un impulso decisivo allo sviluppo delle ferrovie. La grande attesa comincia qui.

(M.D.C.)

ANTONIO LAGANÀ
DIRETTORE
DIPARTIMENTO PRODUZIONE

IMPORTANTE È PROGRAMMARE

La sicurezza al primo posto, ma anche la regolarità, il comfort, la riduzione delle percorrenze. La bontà di un orario si misura sui risultati, ma anche sull'attenzione agli altri fattori della produzione.

L'orario ferroviario, un buon orario, è quello che combina al meglio esigenze della clientela e obiettivi socio-economici dell'Ente, tenuto conto della variabilità contingente delle risorse tecniche, umane e finanziarie disponibili. Ma un buon orario nasce soprattutto da un'attenta e ottimale programmazione. Ne parliamo con l'ingegner Antonio Laganà, Direttore del Dipartimento Produzione che quest'anno si è misurato con due fattori innovativi, quello «occasionale» dei Mondiali e quello metodologico di una attenzione sempre crescente al mercato e alle diverse esigenze dell'utenza, sia viaggiatori che merci.

«L'orario è un momento complesso di programmazione che deve tener conto delle programmazioni e delle esigenze degli altri fattori della produzione: vale a dire manutenzione di linee, impianti, materiale rotabile e realizzazione delle opere. Tanto più la programmazione viene rispettata tanto più i risultati andranno verso la qualità: sicurezza al primo posto, ma anche regolarità, comfort, potenziamento delle relazioni, riduzione dei tempi di percorrenza».

Quali sono le caratteristiche salienti di questo nuovo orario?

«Intanto l'aumento dei treni Intercity e di quelli pendolari, la riduzione di quelli locali a scarsa frequentazione, il sostanziale mantenimento degli espressi e, parallelamente, un incremento notevole del traffico merci. Ma entriamo nel dettaglio: l'offerta pendolare, nei grandi centri urbani, è aumentata dell'8%, grazie anche all'estensione dei criteri di separazione delle differenti correnti di traffico viaggiatori (pendolare e a lunga percorrenza), in prossimità dei più importanti Nodi della rete. L'offerta Intercity è stata globalmente incrementata anche con la trasformazione e riqualificazione di espressi diurni; modificata e ampliata anche la rete effettuata con gli ETR450 per le relazione Roma-Milano-Torino, Roma-Venezia, Roma-Genova, Roma-Napoli e Roma-Bari.

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

Con il nuovo orario sono stati complessivamente migliorati i livelli di comfort e velocità. Il parco Intercity è aumentato di 205 unità, ma soprattutto è stato potenziato il servizio merci.

Con l'attivazione del nuovo tratto di Direttissima Figline-Montevarchi sulla Roma-Milano i tempi di percorrenza si sono ridotti di 10 minuti. Nuovo materiale rotabile è stato immesso sulle relazioni Torino-Roma, Milano-Trieste e Milano-Bari, e relazioni di fine settimana sono state istituite sulla Milano-Firenze, Bologna-Pescara e Roma-Salerno.

Con l'impiego di nuovo materiale rotabile migliorano comfort e velocità: sulla Roma-Genova e sulla Roma-Bari i tempi di percorrenza si riducono di circa 45 minuti. 205 unità vanno ad accrescere il parco Intercity, 40 unità in più per gli espressi diretti e 295 unità per i locali, naturalmente con la contemporanea radiazione di carrozze tradizionali.

Anche il parco locomotive è stato incrementato, mentre la flotta Pendolini è arrivata a 14 unità. Quanto ai collegamenti internazionali sono state previste due nuove relazioni Parigi-Venezia e Parigi-Firenze e, attraverso due collegamenti distinti con Napoli e Firenze, è stata incrementata anche la Roma-Monaco. È stata inoltre istituita una nuova relazione Neu Isemburg-Roma Tuscolana e una Milano-Vallorbe/Berna, con coincidenze per Parigi. I servizi notturni sono stati incrementati con un nuovo servizio Palermo-Torino e con treni di fine settimana Milano/Torino-Puglie. Fiore all'occhiello di questo orario, il collegamento Ostiense-Aeroporto di Fiumicino: un treno ogni 15/30 minuti, 22 minuti di percorrenza, partenze dalle 5,30 alle 23,30 da Ostiense e dalle 6,25 alle 1,00 da Fiumicino; alcuni convogli fermeranno anche a Muratella».

Novità importanti anche per il traffico merci, quali?

«Una delle caratteristiche significative dell'orario merci 90/91 è la progettazione di una serie di provvedimenti tecnico-organizzativi per il conseguimento di una maggiore velocità: con la disponibilità di idonee locomotive la velocità di punta dei treni rapidi di massa è arrivata ai 100 km/h, mentre, essendo aumentato il numero dei treni con velocità di punta di 120 km/h, la velocità media è passata da 39,6 km/h a 42,7 (+7,6%). Incrementata significativamente anche la velocità media dei treni per il trasporto combinato, da 52 km/h a 56,2. Un dato poi così confortante come l'aumento dell'8,24% di tonnellate/Km per il '90 ha portato ad assegnare al settore merci 43 locomotive E 656 e a prevedere tracce pregiate nell'intermodale e nell'offerta treno completo.

Come per viaggiatori, poi, anche per le merci il criterio della separazione dei flussi di traffico in prossimità dei nodi apporterà notevoli benefici sia alla puntualità che alla regolarità del trasporto. Particolare attenzione è stata posta nella definizione dell'offerta via Brennero, tenuto conto dei possibili sviluppi di traffico che deriveranno dal divieto di circolazione stradale in territorio austriaco. Comunque, per concludere, sia per il settore viaggiatori che per quello merci gioca soprattutto una corretta distribuzione delle risorse e un'attenta programmazione, che naturalmente andrà rispettata se non vogliamo vanificare gli sforzi compiuti». (A.d'A.)

L'orario: un bestseller

di Aurelio Minonne

Se siete venditori, cantanti, suonatori e simili (?), e siete di quelli che non rinunciano in nessuna circostanza ad esercitare il mestiere, sappiate che in treno dovrete astenervene. E non potrete neppure mettervi piede se, per non invidiabile disgrazia, siete infermi di peste, colera, tifo petecchiale e forme dermotifoidi, vaiuolo, vaiuoloide, scarlattina e difterite. Queste e altre, altrettanto curiose, norme e notizie sul servizio ferroviario sono rintracciabili nell'Orario Ufficiale FS, *Il treno*, edizione estiva.

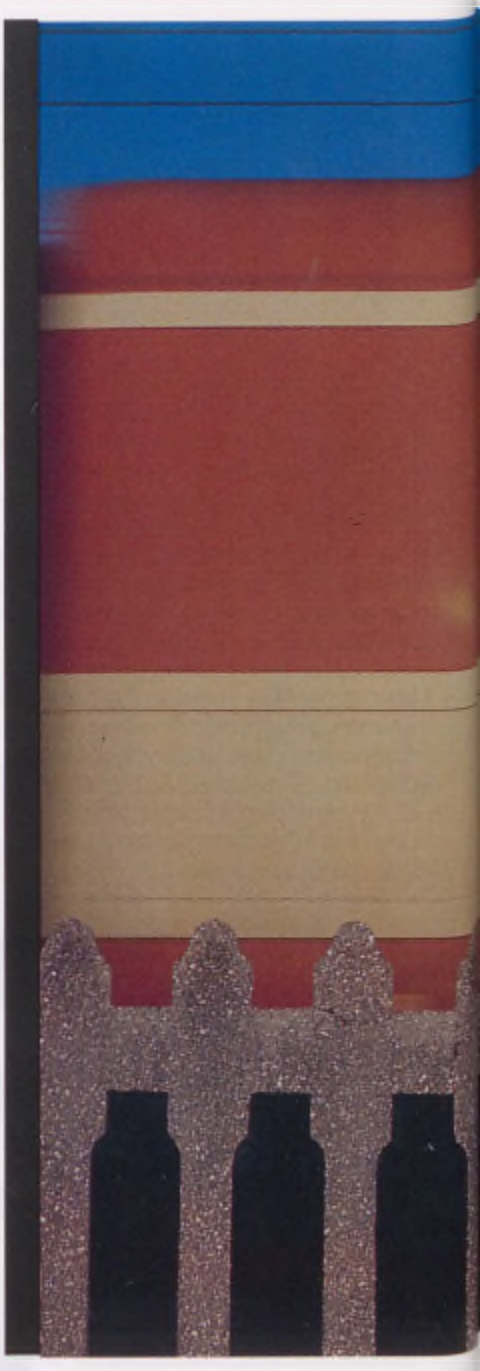
Ci sono, attorno all'Orario, sedimentate e ingenerose prevenzioni. Lo si vuole preciso ma arido, esauriente ma farraginoso, pieno di dati ma vuoto di suggerimenti, utile sì ma spesso fuorviante, e non ci si rende conto ch'esso richiede invece, nell'approccio, l'umiltà e la determinazione di un apprendista in lingue straniere. Ha una ben strutturata grammatica, infatti, che riconosce sostantivi, aggettivi, avverbi (un treno, locale-diretto-IC, a cuccette-con prenotazione obbligatoria-con servizio ristorante) e forme verbali (parte all'ora X e arriva tanti minuti dopo), organizzabili in sequenze sintatticamente articolate. Ha un'ipertrofica semantica, che si spinge ad accordare senso perfino alla quantità e alla posizione delle cifre componenti il numero di servizio dei treni. Possiede una tangibile pragmatica, quella che riguarda le sue possibilità d'uso per organizzare tempi e luoghi della propria vita e coltivare relazioni e interessi. Ma soprattutto, ai nostri occhi ancora fascinabili dalle giovanili letture salgariane, possiede il valore estetico dell'avventura immaginaria e un tantino cerebrale. Che cosa, se non l'orario ferroviario, consente di collocare se stessi, al solo scorrere l'elenco alfabetico delle stazioni della rete, oggi ad Abano, domani a Zolfare-Camitini).

Che cosa, se non l'orario, ti fa anelare d'essere a S. Demetrio dè Vestini per scoprime i devoti e apprendere una volta per tutte chi mai siano i Vestini? E non è solo su quelle pagine, al quadro 55 per esempio, che decenni di storia patria riemergono coi fantasmi dei Savoia e dei carbonari dietro i fabbricati delle stazioni di Torino e Novara, Magenta e Milano, Brescia e S. Martino, Verona e Montebello? E infine, correndo da un quadro all'altro, ecco realizzato il viaggio per il viaggio, alla faccia di Kerouac e Ginsberg, di Dennis Hopper e Peter Fonda: da Foggia ad Avigliano Lucania (quadro 330), da qui a Grumo Appula (465), a Taranto (357), a Brindisi (358), a Faenza (286), a Pontassieve (274), ad Attigliano Bomarzo (65), a Orte (251), a Foligno (287), a Perugia (266) e finalmente a Sangemini (446) per passare le acque e tornare in sé.

Già, perché se agli appestati è inibito l'uso del treno, ai dementi (alla lettera: fuori di sé) esso è consentito solo con norme speciali: quali siano, l'orario non lo dice. Ma così spalanca le porte ai laureandi e ai semiotici, ai satirici e ai cruscanti, ai poeti e ai filosofi, i quali si chiederanno quali siano le «aperture diverse da quelle all'uopo destinate» da cui è fatto divieto di salire o di scendere; quale arcano nasconda l'esibizione sinonimica secondo cui è *permesso* portarsi in treno fino a 500 cartucce di fucile, è *consentito* trasportare con sé fino a 5 chili di pellicola cinematografica, è *tollerato* che in aggiunta vi siano non più di due bobine di pellicole vergini o impressionate, ma non sviluppate, ed è «in via di esperimento» *ammesso* portarsi in viaggio le bombole ad ossigeno dell'attrezzatura da sub; che razza di mostro, infine, edulcori ciò viene definito con impressionante levità: Bonus risarcitorio.

832 pagine per 12000 lire sono, per concludere, un buon segno di per sé. Nel 1939, l'edizione autunnale dell'Orario ferroviario apparve straordinariamente snellita.

L'anno dopo, cinquant'anni fa come sentite da molte settimane ripetere da giornali e televisioni, l'Italia s'impegnava nella più sanguinosa delle guerre mondiali.



Una piena valorizzazione delle risorse professionali, secondo la logica della contrattualistica d'impresa e l'introduzione di consistenti modifiche negli istituti di garanzia, nel sistema retributivo e nei criteri di accesso alla dirigenza. Il nuovo contratto delinea il ruolo e le attribuzioni dei dirigenti FS secondo le caratteristiche dell'autonomia e della discrezionalità, in un'ottica coerente con l'accordo recentemente siglato per il contratto collettivo dei ferrovieri. Un contratto in linea con le realtà delle grandi imprese industriali.

IL CONTRATTO DEI DIRIGENTI

Il contratto triennale dei Dirigenti dell'Ente FS, che dopo l'accordo separato raggiunto nell'inverno scorso con il sindacato autonomo Fndai ha ora anche la firma dei sindacati confederali, è stato siglato il 29 maggio: molte le innovazioni, sia in relazione al sistema retributivo che a quello normativo. Criterio guida di questo contratto, che è il primo separato per i dirigenti nella storia delle ferrovie, la piena valorizzazione delle risorse professionali, secondo una logica nuova della contrattualistica d'impresa, e, conseguentemente, l'introduzione di consistenti modifiche al sistema retributivo: salari differenziati ma anche licenziabilità per i dirigenti «non produttivi». Scorriamo in sintesi gli articoli più significativi.

Autonomia, discrezionalità e professionalità caratterizzano il ruolo del dirigente il cui potere decisionale è volto a promuovere, programmare, gestire, coordinare e controllare il complesso delle attività dell'Ente rimanendo responsabile dei risultati ottenuti (Art. 1). La nomina a dirigente, con rapporto di lavoro a tempo indeterminato avviene per promozione dall'interno o per assunzione dall'esterno (Art. 2). Le norme per l'accesso alla dirigenza sono regolate dagli articoli 3, 4 e 5: nell'ambito dell'area quadri il Direttore Generale sceglie, d'intesa con la parte sindacale, i dipendenti che per capacità professionali e potenzialità siano ritenuti idonei a frequentare il corso di formazione dirigenziale. L'accesso è previsto su base nazionale e la frequentazione del corso è prevista una sola volta ogni due anni. Gli Ispettori Capo Aggiunti, tali al 31/12/89 nonché gli Ispettori Principali provenienti da pubblici concorsi per la carriera direttiva banditi entro il 31/12/86 sono esentati dal corso di formazione dirigenziale.

La nomina a Dirigente comporta l'inquadramento nella classe stipendiale con paramento 100: gli inquadramenti nelle successive classi 112 e 152 avvengono con cadenza biennale. La promozione a Dirigente generale comporta l'inquadramento al parametro 196 (Art. 6).

Le funzioni conferite al dirigente possono essere variate nell'ambito di quelle previste per il proprio livello, in ogni momento con motivato provvedimento e con le modalità di cui al regolamento delle funzioni dirigenziali. Il mutamento delle funzioni dà al dirigente il diritto di risolvere il rapporto di lavoro entro 60 giorni dalla comunicazione con titolo (Art. 9). L'articolo 23 esplica cause e modalità di risoluzione del rapporto di lavoro, prevedendo la licenziabilità per giusta causa. Contro tale provvedimento si potrà ricorrere al Collegio arbitrale: composto di tre Membri, uno designato dall'Ente, uno di parte sindacale e uno, scelto di comune accordo con le parti, con funzione di Presidente; il Collegio è rinnovabile e sarà in carica per la durata del presente contratto (Art. 30).

Gli articoli da 31 a 38 fanno riferimento al sistema retributivo: elementi della retribuzione fissa sono lo stipendio, l'indennità integrativa speciale, la tredicesima mensilità; quelli della

GIOVANNI ARCONTE/FOTOTECA FS

retribuzione variabile, il premio di fine esercizio, l'indennità di funzione e superminimo, il premio per i risultati.

L'attribuzione degli stipendi, nell'arco di 12 mesi, viene effettuata con il criterio della trasformazione tabellare, e cioè assegnando lo stipendio corrispondente al parametro di appartenenza maggiorato degli importi delle classi e degli aumenti periodici convenzionali in godimento al 31/1/89 con la conservazione dell'anzianità maturata nella classe ai fini dei successivi aumenti.

Novità anche per quanto riguarda l'indennità di funzione: dal 1/6/1990 al dirigente viene attribuita un'indennità di funzione variabile in relazione alla posizione occupata; sarà inoltre attribuito un superminimo individuale, non inferiore al 10% dell'indennità di funzione assegnata a ciascuno, in relazione alla valutazione delle capacità professionali e personali, valutazione che sarà soggetta a revisione annuale. Inoltre, in relazione ai risultati conseguiti nell'anno, al dirigente può essere attribuito un premio nella misura massima del 30% della retribuzione annua (elementi della retribuzione fissa).

Questi, in sintesi, gli articoli più significativi dei 48 di cui consta il Contratto. La logica che lo ha ispirato è coerente con quella dell'accordo appena siglato per il contratto collettivo dei Ferrovieri: valorizzazione della professionalità e dell'impegno individuale, condizioni normative migliori, attenzione costante alla produttività, in linea con le realtà lavorative delle grandi imprese industriali.

DOVERE DI CRONACA

Sullo scorso numero di VdR abbiamo pubblicato un'ampia sintesi del testo dell'intesa siglata da Sindacati confederali, Fisafs ed Ente per il contratto nazionale collettivo di lavoro dei ferrovieri 1990-92. Lo abbiamo fatto per giusto dovere di cronaca, ma soprattutto per fornire ai nostri lettori uno strumento in più di conoscenza, un'utile base di informazione su un tema che da tempo è al centro dell'interesse di ogni ferroviere.

Sia che si concordi o no con i contenuti dell'intesa è comunque su quella base che si dovrà trovare un accordo conclusivo. È su quel testo che devono pronunciarsi le assemblee dei lavoratori, così come è sempre su quel testo che i Cobas dei macchinisti e delle altre categorie di ferrovieri discutono e scioperano.

Al momento di andare in stampa con questo numero di VdR la situazione contrattuale non si è purtroppo ancora conclusa. I Cobas proseguono il loro stato di agitazione trovando adesso, però, come loro controparte non più soltanto l'Ente FS, ma anche il Governo e il Parlamento che, a tempo di record, ha varato la legge di regolamentazione dello sciopero nei servizi pubblici.

Di queste cose, comunque, i ferrovieri vengono puntualmente aggiornati dalla stampa quotidiana e dalla televisione, sia pure con accenti spesso eccessivamente esasperati.

Per conto nostro, immutato, resta l'impegno di approfondire — al di là della necessaria e comprensibile dialettica delle parti — temi, documenti, contenuti, nell'intento di fornire ai lettori quello che spesso manca alla grande stampa d'informazione.

Una conoscenza obiettiva e di prima mano dell'oggetto su cui, poi, avvengono i grandi eventi nazionali: gli scioperi, le leggi, le intese.

I SIGNORI DEGLI UFFICI E I PADRONI DELLE IMPRESE

Cominciò tutto con la breccia di Porta Pia. Da allora, l'assetto della Pubblica Amministrazione è uno dei punti critici dell'evoluzione del Paese. Che ne rispecchia i vizi e ne esalta le virtù. Da quando nel secolo scorso i viaggiatori in transito alla stazione di Nocera erano costretti a un «donativo» alla gendarmeria locale, alla nuova consapevolezza di stabilire proficue sinergie tra pubblico e privato, un rapido percorso tra le leggi e i decreti che hanno fatto la storia e il mito di una parola: burocrazia.

di MARCELLO BUZZOLI

Dopo la breccia di Porta Pia, il primo ufficio pubblico che si trasferisce nella capitale è la Direzione generale del lotto e delle lotterie. La sede è in via Ripetta in un edificio che, per fortuita scaramanzia, si chiama il «Ferro di cavallo».

In Piazza del Quirinale, nel settecentesco Palazzo della Consulta, opera di Ferdinando Fuga, si sistema il Ministero degli Esteri. Quello dell'Interno, con la presidenza del Consiglio, si acquartiera nel Palazzo Braschi, alle spalle di Piazza Navona. Gli altri Ministeri debbono contentarsi di residenze meno confortevoli e più modeste. La parsimonia iniziale è poi contraddetta dal gigantismo di discutibili realizzazioni architettoniche, come il Ministero delle Finanze e quello della Guerra (oggi Difesa) sull'asse di via Venti Settembre.

Agli impiegati calati a Roma spetta un'indennità di alloggio. Venti lire agli impiegati celibi; venticinque a quelli sposati senza figli; trenta a quelli con almeno tre persone a carico.

I funzionari piemontesi, integerrimi ed attaccati al dovere, non possono bastare, nemmeno numericamente, a sopperire alle esigenze del nuovo Regno. Debbono convivere con i dipendenti dei vecchi staterelli che hanno cambiato casacca, senza eccessivo travaglio di coscienza. I «resistenti», o presunti tali, vengono allontanati dall'impiego.

Non in tutta la burocrazia vi sono le stesse tradizioni di onestà di quella subalpina. Ad esempio, la gendarmeria di Nocera, per consentire il transito in quella stazione ferroviaria ai viaggiatori diretti a Napoli, pretende un donativo. L'epurazione si ferma al fideismo politico di facciata, all'ossequio formale al tricolore sabaudo, ma non estirpa tutti i casi di concussione.

Al momento della conquista di Roma, lo Stato unitario è già costituito ed è fortemente accentrato. In tempi brevissimi, il biennio 1859-1861, è stata inventata un'unità statuale che non esisteva da tredici secoli. Così l'assetto politico-costituzionale ha finito con l'influenzare in maniera rilevante anche il processo di unificazione amministrativa.

Pure l'amministrazione locale, costituita su base elettiva, dispone di un'autonomia limitata, a causa del sistema dei controlli e della ristrettezza dell'elettorato (siamo ben lontani dal suffragio universale).

La tendenza al decentramento sostenuta, tra gli altri, dal Minghetti e poi dal Rudinì, rimane «dottrinale», per dirla col Croce, perché si ritiene rischiosa nell'Italia appena formata e minacciata da riflussi di disaggregazione. Prevale dunque il sistema accentrato che fa perno sulla figura del Prefetto, come rappresentante del potere esecutivo e supremo organo dell'amministrazione statale nella provincia.

Seguendo i criteri informatori della legislazione piemontese, si crea l'apparato ministeriale. Ogni Ministro è coadiuvato dal Segretario Generale. Questi tratta gli affari di maggior rilievo, esclusi quelli di competenza delle Direzioni Generali che ne rispondono direttamente al titolare del dicastero. La figura del Segretario Generale scompare nel 1888 e gli subentra il Sottosegretario di Stato che ancor oggi non ha compiti ben definiti, se non quelli che gli delega il Ministro.

Agli albori del novecento, il Testo unico 22 novembre 1908, n. 693, prima fonte unitaria sul pubblico impiego, appare caratterizzato da un'impronta gerarchica ed autoritaria. Tuttavia sono prevalentemente le sperequazioni salariali, tra un comparto e l'altro, ad innescare un diffuso malcontento pilotato dal movimento sindacale che non è più prerogativa delle tute blu ma comincia ad avere presa anche tra i colletti bianchi.

A parte le controversie retributive, la macchina ministeriale si muove con lentezza, è costosa e poco efficiente. A questa diagnosi, che poi sarà ripetuta molte volte, segue, come una liturgia obbligata, l'istituzione di una Commissione incaricata di studiare i mali e proporre i rimedi. E, nel giro di pochi anni, si mettono al lavoro addirittura tre Commissioni

I SIGNORI DEGLI UFFICI

e un Comitato: la Commissione Villa (1918); la Commissione cosiddetta del dopoguerra (1918); il Comitato parlamentare De Nicola (1919) ed infine la Commissione parlamentare d'inchiesta presieduta dall'on. Cassis (1921).

Peraltro, fin dal 1919, è stato varato un nuovo regolamento del personale che riduce i gradi gerarchici e assicura, all'interno di ciascun grado, una progressione economica in base all'anzianità di servizio. Sganciando i miglioramenti economici dalle promozioni, si vuole mettere un freno alla proliferazione degli uffici che è generata il più delle volte dalle aspettative di carriera dei funzionari e non da esigenze di servizio.

Il fascismo ripristina sostanzialmente una rigida gerarchia retributiva ed organizzativa. Sulla base del titolo di studio, il personale viene suddiviso nei famosi tre gruppi: A (laurea); B (diploma di scuola media superiore); C (licenza di scuola media inferiore). I tre gruppi vengono ripartiti in gradi, nello stesso numero di quelli vigenti nelle Forze armate. Così, ad esempio, all'interno del gruppo A vi sono undici gradi. Il primo (vicesegretario) corrisponde a sottotenente. L'undicesimo (presidente della Corte di cassazione) è equivalente a Maresciallo d'Italia. Nell'esercito, il tenente comanda un plotone, il capitano comanda una compagnia, il maggiore comanda un battaglione e così via. L'ordinamento a piramide ha dunque un senso e corrisponde ad una precisa differenziazione di funzioni. Ma diventa risibile nella «routine» ministeriale, nell'uniformità desolante delle centinaia di stanze polverose, dove larghe fasce di funzionari svolgono lavori eguali o almeno equiparabili con polverizzazione di competenze e diluizione di responsabilità. Però, al di là dei meriti e dei demeriti dei singoli, c'è uno sbarramento disciplinare, una linea Maginot che subordina le progressioni nella carriera a note di qualifica e a giudizi complessivi nei quali la «diligenza-obbedienza» è requisito primario. Nel 1927, il fascismo è abbastanza forte per mettere a segno un altro colpo. Il RD 6 gennaio n. 57 commina la dispensa dal servizio agli statali che non diano piena garanzia di un fedele adempimento dei doveri o si pongono *«in condizioni d'incompatibilità con le generali direttive politiche del Governo»*. Qualcuno teme che sia il segnale di un'epurazione simile a quella che nel 1922 ha decimato i ferrovieri. Ma non accade nulla. Il conformismo della classe impiegatizia è totale. La fronda non va oltre le solite barzellette antifasciste, per giunta poco divertenti. In ogni stanza, accanto al quadro del re, c'è quello del duce che veglia sui destini della nazione. Nel 1930, il favorevole andamento della lira, determina un avvenimento abbastanza insolito. Viene disposta una riduzione degli stipendi del 12 per cento cui segue nel 1934 un'altra contrazione del 6 per cento. Poi gli indici del costo della vita riprendono a salire bruscamente e ulteriori alleggerimenti della busta paga diventano praticamente impossibili.

Con la caduta del fascismo e la fine della guerra, si ripropongono in una diversa luce i problemi della burocrazia. Ancora una volta, attese e speranze accompagnano i lavori di una Commissione. Si tratta della Commissione Forti (1945) che propende per il sistema dei ruoli aperti e per la sostituzione dei gradi gerarchici con i gradi funzionali. Su un piano più generale, la Commissione delinea un modello di organizzazione «orizzontale», per grandi branche di attività, al fine di correggere la rigidità di un apparato ministeriale ingessato da un esasperato verticalismo. È un'apertura decisamente innovativa che però viene lasciata cadere.

La legge di delega del 1954, cui seguono nel 1956 i decreti delegati e poi il Testo unico n. 3/1957, afferma che ad ogni qualifica o grado debbono corrispondere precisi compiti e responsabilità. Prevede inoltre l'istituzione di due strutture; la Scuola superiore per funzionari e il Consiglio superiore della pubblica amministrazione con un ruolo orizzontale di coordinamento.

In concomitanza con l'avvento del centro-sinistra, si rafforzano all'interno del pubblico impiego i Sindacati confederali. Questa crescita ottiene una consacrazione ufficiale nel 1966. Quando si istituisce un Comitato misto di dirigenti sindacali (CGIL, CISL e UIL) e di rappresentanti dei Ministeri finanziari e del Ministero per la riforma burocratica. Dai lavori del Comitato scaturisce

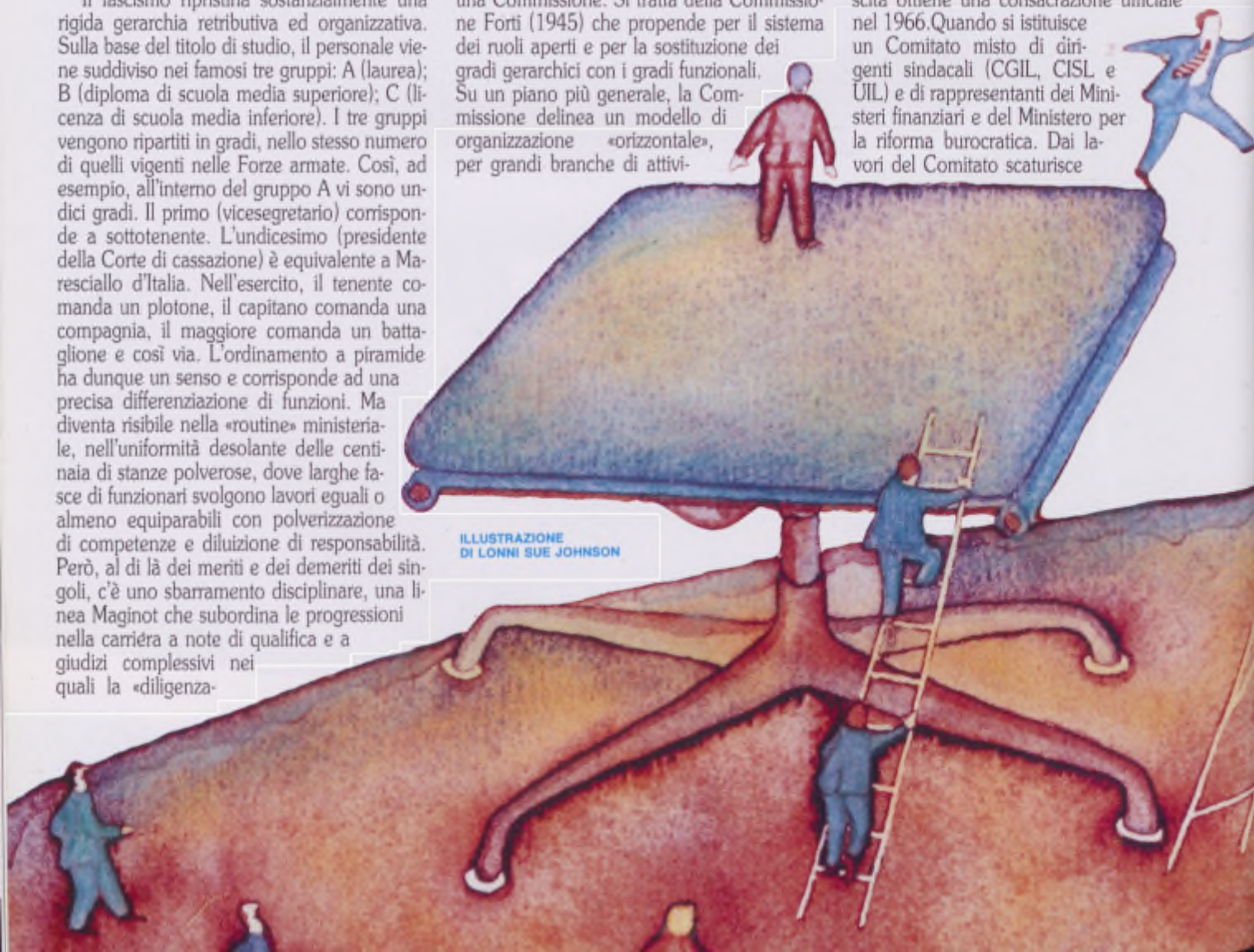


ILLUSTRAZIONE DI LONNI SUE JOHNSON

L'impiegato statale, il burocrate, sono da sempre al centro di vignette e battute umoristiche. Ma «mezze maniche» e «colletti bianchi» stanno trovando una nuova identità.

la legge di delega 28 ottobre 1970, n. 775, che enuncia importanti principi in materia di snellimento delle procedure amministrative, di riordino delle carriere, di onnicomprensività e trasparenza retributiva. Però gli indirizzi più avanzati della riforma vengono prudentemente disattesi o scoloriti dai provvedimenti delegati. Si tratta di ben dieci decreti presidenziali promulgati tra il 1970 e il 1972, compreso il famoso DPR 748/72 che, tra l'altro, elargisce pensioni d'oro ai superburocrati e consente salti da canguro agli altri funzionari che vanno ad occupare le poltrone lasciate libere dai prepensionati.L'attuazione della riforma, parziale e in qualche caso distorta, ha effetti limitativi anche sul riordino dell'apparato statale in funzione del decentramento. È qui che le conseguenze negative si faranno sentire con tutto il loro peso. Siamo alla vigilia dell'istituzione delle Regioni. Con la legge 22 luglio 1975, n. 382, lo Stato italiano decide di darsi una fisionomia regionale, abbandonando il modello ottocentesco accentrato. È una svolta storica cui si accompagnano riserve e timori, per non dire resistenze. Oggi, a distanza di tre lustri dalla promulgazione della legge 382, possiamo dire che la prospettiva di un cambiamento sostanziale del modo di essere delle istituzioni pubbliche ha urtato contro l'imperfetta riforma, sia dell'Amministrazione centrale che degli Enti locali. Lo Stato delle autonomie non può svilupparsi ed evolvere positivamente se il centro e la base restano com'erano. Alcune importanti funzioni statali sono state decentrate; tuttavia non si può affermare che l'articolo 5 della Costituzione sia stato pienamente applicato.

Ordinate su schemi pletorici e «ministeriali» che riproducono i difetti dell'organizzazione centrale, le Regioni ad autonomia speciale somigliano sempre più ad un grosso Ente, puramente amministrativo e di gestione. Per le altre Regioni, gli statuti sono stati concepiti in forme più moderne ed aperte; tuttavia l'auspicabile sviluppo funzionale passa necessariamente attraverso l'armonizzazione fra la legislazione statale e quella regionale.

La legge sulle autonomie dei Comuni e delle Province, presentata alle Camere nel 1988, ha conosciuto un iter travagliatissimo che riconferma le difficoltà di addivenire nel nostro Paese ad un decentramento correttamente inteso.

Il preoccupante successo della Lega lombarda e delle altre Leghe è stato favorito anche da un ordinamento regionale imperfetto che non ha saputo conciliare (come vuole il dettato costituzionale) la natura decentrata e insieme unitaria della nostra Repubblica.

Facciamo un passo indietro e riprendiamo il filo del discorso a partire dal 1970.

La legislazione di delega emanata in quell'anno segna anche il riconoscimento formale dei diritti sindacali nella pubblica amministrazione, quali i permessi retribuiti, l'affissio-

ne di manifesti e comunicati, la convocazione delle assemblee sul luogo di lavoro e la riscossione dei contributi sindacali mediante ritenuta sullo stipendio. Però il fatto innovativo di gran lunga più importante consiste nella possibilità di regolamentare il trattamento del personale sulla base di accordi tra Governo e Sindacati. Dopo parziali applicazioni, tale contrattazione mostra tendenze espansive nel triennio 1975-1978.

Frattanto, molto clamore suscitano le rivelazioni della Commissione d'inchiesta parlamentare, presieduta dall'onorevole Dionigi Coppo, sulle sperequazioni nei redditi di lavoro del personale dipendente. Emergono verità imbarazzanti. Il Capo della polizia, l'Ambasciatore italiano a Washington e il Primo presidente della Corte di cassazione guadagnano meno della sesta parte di un Direttore Generale di banca. In assoluto, il bancario più pagato è l'Amministratore delegato dell'Istituto San Paolo di Torino con una retribuzione che supera perfino quella del Governatore della Banca d'Italia. Il Direttore Generale delle FS guadagna un terzo in meno del suo pari grado dell'Azienda comunale dei trasporti di Roma. A parte gli uomini di vertice, incredibili privilegi si annidano nel settore pubblico e parapubblico dove le più fantasiose indennità aggiuntive vanno ad ingrossare la busta paga, anche dei dipendenti delle categorie meno elevate.

Il marasma retributivo consolida il ruolo del Sindacato confederale come interlocutore dell'autorità politica e della dirigenza amministrativa. Sul piano concreto, la politica perequativa delle tre grandi Confederazioni sindacali incontrerà poi difficoltà e contestazioni che, in questi ultimi tempi, sono diventate traumatiche con la scissione dei Comitati di base (Cobas) e il ricorso a provvedimenti di precettazione degli scioperanti.

Nel 1979, i riflettori della grande stampa d'informazione sono puntati sul rapporto del Ministro per la funzione pubblica, Massimo Severo Giannini.

In forme più o meno mediate, il rapporto ispirerà la legge 11 luglio 1980, n. 312, sul nuovo assetto retributivo e funzionale del personale civile e militare dello Stato, nonché la successiva «legge-quadro» sul pubblico impiego, 29 marzo 1983, n. 93. Quest'ultima recepisce alcune importanti norme dello Statuto dei lavoratori privati, dando inoltre definitivo assetto alle procedure per le relazioni negoziali. Ai fini della perequazione retributiva e dell'armonizzazione normativa, la legge anzidetta traduce in criterio generale, per tutti i settori del pubblico impiego, la disciplina sulle qualifiche funzionali e i profili professionali.

Lo spazio a disposizione non ci consente di intrattenerci su altri provvedimenti di rilievo. Quali, ad esempio, la legge sull'accesso alla dirigenza; il DPR 13/1986 che ha avviato le azioni per il recupero dell'efficienza e della produttività; la legge 554/1988 per i rapporti di lavoro a tempo parziale ed infine il recentissimo decreto legge 26 marzo 1990, n. 60, che dispone la corresponsione ai pubblici dipendenti di acconti sui miglioramenti economici relativi al 1988-1990 e detta disposizioni urgenti per alcune categorie di personale.

Al termine di questa esposizione, gli spunti critici potrebbero essere fin troppo numerosi. Ma sarebbero frecce spuntate, perché da sempre la burocrazia è nella bufera di accuse, polemiche e contestazioni.

Ridurre le vicende che abbiamo fin qui riferito ad una continua rincorsa tra le diverse categorie di dipendenti impegnate a conquistare migliori livelli retributivi e gerarchici, sarebbe eccessivo e tendenzioso. Va riconosciuto lo sforzo che ha portato ad adeguare, almeno in parte, le strutture e le procedure amministrative alle trasformazioni della collettività nazionale.

Su un altro versante, per affrontare le necessità nuove non coperte dal vecchio Stato dei Ministeri e per far fronte alle esigenze di partecipazione pubblica alla vita economica del Paese, sono sorti Enti pubblici di gestione, mentre nel 1956 è stato istituito il Ministero delle partecipazioni statali.

È stato detto giustamente che sarebbe grave errore considerare il mondo delle Imprese e quello della pubblica amministrazione come realtà contrapposte, se non addirittura avverse. Le due culture, quella delle istituzioni amministrative e quella delle Imprese, pur se distinte, debbono procedere in parallelo. La via del progresso economico e sociale passa attraverso la sinergia tra questi due mondi. Le Imprese, per essere competitive, hanno bisogno di una pubblica amministrazione efficiente. A sua volta, lo Stato si avvantaggerà adottando comportamenti del settore privato, per fornire servizi di livello ottimale.

Solo così diventerà possibile riconsegnare la funzione di produzione ad una corretta logica economica.

Un'illustrazione che allude alla grande macchina dell'amministrazione pubblica e all'uomo, anonima rotella nell'ingranaggio di un organismo che sfugge in gran parte al suo controllo.

AL SERVIZIO DEI VIAGGIATORI

Egr. Direttore, il giorno 15 marzo scorso prestavo servizio come macchinista sul treno 557 da Benevento a Foggia.

Subito dopo Ariano Irpino un viaggiatore anziano proveniente da Roma e diretto a Bari, si è sentito male.

I primi aiuti furono dati da un dottore che si trovava sul treno e da tutto il personale di scorta. Il treno effettuò una fermata a Montaguto Scalo e fu avvisata Foggia per l'immediato ricovero in ospedale del viaggiatore colto da malore.

Non trovo parole adatte per ringraziare tutto il personale ferroviario, la polizia ferroviaria e il personale sanitario che tanto si è prodigato. Questo avvenimento testimonia l'efficacia del personale di scorta ai treni e gratifica l'Ente, smentendo il lassismo che viene spesso attribuito ai ferrovieri.

Gino Mundi

UNA LINEA PER LA NEVE

Egregio Direttore, sono un affezionato lettore di «Voci della Rotaia» e ormai da anni seguo le alterne vicende delle nostre ferrovie, di cui sono un cordiale appassionato. Nel numero di dicembre di VdR, a pagina 37, trovo e leggo d'un fiato un articolo intitolato «Un treno per la neve» a firma di Margherita Vaglio. Vi si parla del Trentino come di una regione in un certo senso ancora «incantata» e tutta da vedersi e godersi.

E infatti migliaia di turisti ogni anno la percorrono in lungo e in largo alla ricerca di una genuinità e di un rapporto uomo-natura che fa così bene a chi lo sa instaurare.

Nell'articolo si parla di un treno delle FS in partenza da Roma ogni sabato con possibilità di ottimo viaggio, di permanenza sui campi di neve e di ritorno a Roma. Si parla anche di un'azienda di trasporto Trento-Malè che provvede ad inoltrare gli sciatori sui luoghi prescelti.

Non si accenna al fatto che la Trento-Malè è innanzitutto una linea ferroviaria di montagna.

Essendo io trentino di nascita e di residenza, anzi abitante per tanti anni nelle valli percorse dai mezzi della Trento-Malè, gradirei moltissimo se la vostra rivista facesse un servizio su detta ferrovia elettrica a scartamento ridotto. Ferrovia che ha celebrato nel 1989 gli ottant'anni di servizio, che da sempre si è dimostrata di utilità vitale per le valli percorse e che sta facendo grossi sforzi per rammodernarsi e potenziarsi, con programmi a largo respiro. Mi sembrerebbe un buon servizio reso alla ferrovia in genere, sia essa a gestione statale o in concessione come la Trento-Malè e ai turisti che forse non conoscono questa linea e che certamente sarebbero interessati a compiervi un viaggio per le sue caratteristiche e il suo percorso altamente paesaggistico.

Luigi Manini

Qualche anno fa, «Voci» ha fatto un servizio sulla Trento-Malè e siamo d'accordo con lei: si tratta di una linea importante e veramente utilissima sia per i valligiani che per i turisti della neve. Comunque, appena sarà possibile, torneremo, e in modo approfondito, sull'argomento.

IL TRENO E I GIOVANI

Cara «Voci», sull'onda dell'emozione per le cosiddette «stragi delle gite scolastiche», dico solo questo: perché non usare sempre e solo le ferrovie al posto dei pullman? Io sono un ragazzo che frequenta la III media e quest'anno da Milano sono andato con la mia classe in gita a Recco. Dovevamo partire in pullman ma c'era un nebbione tremendo e così ci siamo serviti del treno. È stato un viaggio bellissimo, un'autentica sorpresa.

Quindi io mi chiedo, e vi chiedo, perché in Italia non si usa di più il treno, che non inquina, non deturpa il paesaggio e funziona con ogni tempo? Cordiali saluti.

Davide Tagliabue

Siamo d'accordo con te, caro Davide, e non solo per un comprensibile spirito di parte. È vero, il treno non inquina (o inquina infinitamente meno degli altri mezzi di trasporto), non deturpa il paesaggio (o lo deturpa in minima parte), e soprattutto funziona in qualsiasi situazione meteorologica e in condizioni di massima sicurezza.

Il treno è dunque un mezzo ecologico, comodo, economico e può anche svolgere un'importante funzione didattica: far scoprire a ragazzi di 14 anni, troppo spesso abituati unicamente allo stress e alle modalità dei trasferimenti automobilistici, agli ingorghi e alle file alle stazioni delle autostrade, che c'è un altro modo di viaggiare e conoscere il nostro paese. Un modello di turismo culturale, quello ferroviario, che può promuovere la crescita delle generazioni più giovani, anche attraverso la socializzazione del viaggiare insieme nella salvaguardia di un ambiente che merita di essere più rispettato.

INTERCITY: OK

Caro direttore, mi chiamo Gabriele Di Nepi, sono uno studente di sedici anni e, contemporaneamente, un viaggiatore pienamente soddisfatto del servizio ferroviario.

Quello della difesa delle FS è divenuto per me un obbligo morale da quando l'anno scorso lessi su «Il Messaggero» alcuni articoli denigratori sugli Intercity ed altri treni. Ne facevano un'immagine spaventosa. Pochissimo tempo dopo mi capitò di prendere l'IC per andare a Firenze, e devo ammettere che salii con un certo timore.

Alla partenza però ci fu il colpo di scena: l'altoparlante augurava buon viaggio ai passeggeri, l'aria condizionata funzionava alla perfezione, le poltrone erano molto comode ed il treno era pulito e silenzioso. Decisi allora di andare al vagone ristorante, e vi rimasi ancor più stupefatto (su «Il Messaggero», il ristorante fu la vittima più gettonata): non c'erano né camerieri in zoccoli e giacca strappata, né tanto meno venivano servite meduse lesse.

Pensai che fosse solo un caso fortunato; ripresi perciò più volte l'intercity, ma era sempre uguale. Da quel momento, mi venne il chiodo fisso: le FS dovevano essere difese ad ogni costo.

Ho anche scoperto il fantastico mondo ferroviario, grazie in gran parte, a VdR e ad altre riviste ferroviarie e ne sono rimasto affascinato.

Volevo perciò farvi sapere che non smetterò di battermi considerando il piccolo articolo del giornale non come un punto d'arrivo, ma come quello di partenza.

Gabriele Di Nepi
Roma

IN TRENO, CON NOSTALGIA

Spettabile redazione, all'ultima Fiera campionaria di Milano sono venuto in possesso della vostra interessantissima rivista. Non la conoscevo. Ho 24 anni e da sempre, praticamente, sono amante di ogni tipo di ferrovia, e ogni volta che mi sposto da Milano mi servo soltanto del treno (anche perché non ho voluto prendere la patente automobilistica e neanche ho in mente di acquistare un'automobile).

Fin da piccolo, quando viaggiavo con i miei genitori, ricordo che sotto il vetro del finestrino delle carrozze di terza classe c'era una leva di fermo dello stesso che io usavo come se fosse stata una leva di comando per far avanzare il treno, e con questa davo più o meno velocità azionandola avanti e indietro, e intanto la fantasia viaggiava...

Scusate questo sfogo, forse troppo venato di infantile ingenuità, ma si tratta di un ricordo che mi viene in mente ancora oggi, ogni volta che salgo su una carrozza ferroviaria.

Volevo dirvi che leggendo la vostra rivista, ho trovato interessanti gli articoli sulle innovazioni e i potenziamenti. Però gradirei anche articoli sul passato glorioso delle ferrovie, una storia di cui si dovrebbe menare vanto. Cordiali saluti.

Paolo Querin

Sono numerose (e questa pagina ne è la riprova) le lettere che pervengono in redazione per dichiarare un autentico entusiasmo per la ferrovia. Naturalmente ringraziamo il lettore per le belle parole che ci dedica. Abbiamo solo un'annotazione da fare, e riguarda non un «eccesso di infantile ingenuità» come dice il lettore, ma semmai un certo indulgere alla nostalgia. È un rischio che spesso corre chi ama il treno, ma per vederlo come un oggetto da venerare, magari in museo, e non come un mezzo di trasporto di massa, moderno ed efficiente. Bisogna invece pensare soprattutto a questo, senza dimenticare il passato. Ed è quello che VdR ha cercato di fare, ad esempio, nell'ultimo numero doppio dedicato al 150° anniversario delle ferrovie italiane.

ILLUSTRAZIONE DI PEDRO SCASSA

EMERGENZA AMBIENTE

Ozono, effetto serra, foreste tropicali. Parole entrate nell'uso comune che evocano subito gli squilibri ecologici del nostro pianeta. Ma anche parole lontane. Eppure l'emergenza ambiente ci è molto più vicina di quello che pensiamo. La «Relazione sullo stato dell'ambiente in Italia» ce lo ricorda fornendo i dati, in alcuni settori davvero allarmanti, dei guasti del degrado ambientale della penisola. Anche nel campo dei trasporti.

di ANTONELLA FINESCHI

La stagione turistica è ormai iniziata e ancora nessuna certezza è fornita sullo stato di salute delle acque di balneazione. Le alghe in Adriatico sono solo un incubo del passato o torneranno anche quest'anno a minacciare la floridità di un'economia costiera di cui l'Italia andava orgogliosa? Qualche settimana fa i cittadini di Napoli hanno aperto i rubinetti e invece del liquidino incolore e limpido che deve essere l'acqua hanno visto scorrere un liquame rosso dall'aspetto minaccioso. In attesa di provvedimenti, le autorità hanno chiuso i rubinetti e distribuito una massiccia quantità di acqua minerale. Le proteste, anche violente, non sono mancate. Un inverno particolarmente siccitoso, e migliaia di ettari di bosco sono andati in fumo, in un Paese che ha già subito pesanti depauperamenti del patrimonio forestale in seguito a dissennati interventi disboscativi. L'assenza di piogge ha avuto anche l'effetto di mettere in evidenza la pericolosità dell'aria che si respira nelle grandi città. Milano, con i bollettini sull'inquinamento che comparivano ogni giorno per strada ad informare i cittadini, è diventata per qualche mese la cartina al tornasole di quell'effetto serra di cui tanto parlano i giornali.

Si potrebbe naturalmente proseguire a lungo, con esempi e citazioni che non risparmiano alcuna parte d'Italia e interessano tutti i settori da cui dipende la salute dell'ambiente, ma continueremmo a cadere nell'errore che ha sempre caratterizzato sia la politica sia l'informazione ambientalistica, cioè la frammentarietà, la casualità, l'eccezionalità, il non coordinamento tra i tanti aspetti di un problema che necessita, al contrario, di una strategia globale, di una programmazione fluida e ordinata. Così anche per l'opinione pubblica, che certamente ha più bisogno di una seria educazione ambientale che di notizie ad effetto su questo o quel disastro ecologico. Partono anche da queste considerazioni i motivi che hanno portato il ministero per l'Ambiente, nel 1989, a produrre la prima «Relazione sullo stato dell'ambiente in Italia», uno strumento dal linguaggio comprensibile a chiunque, ma al tempo stesso ricco e documentato, che rap-

Un'informazione esatta, senza allarmismi, ma anche senza rischiose sottovalutazioni: è questo l'obiettivo della «Relazione sullo stato dell'ambiente in italia». In alto, il logo della pubblicazione.

presenta il testo ufficiale cui fare riferimento per ricevere informazioni sulla salute dell'ambiente italiano. La «Relazione», che nasce in attuazione di un articolo della legge istitutiva del Ministero, sarà aggiornata ogni due anni e si ispira ad analoghi strumenti che da tempo si producono in altri quindici paesi. Le informazioni necessarie alla preparazione del testo sono state fornite dagli istituti di ricerca e dai centri di raccolta e rilevamento dati operanti su tutto il territorio nazionale, con i limiti e le oggettive difficoltà che questa struttura presenta, cioè con la consapevolezza di non poter offrire un quadro completo sullo stato dell'ambiente italiano, persistendo in ciascuno dei settori esaminati carenze e vuoti fino ad oggi da colmare.

Ma prima di procedere a una sintetica illustrazione dei risultati presentati in questo inedito strumento è opportuno soffermarsi sul messaggio che la «Relazione» implicitamente fornisce, soprattutto attraverso le parole del ministro Giorgio Ruffolo, autore di una «nota aggiuntiva» al testo densa di contenuti ideologici. Il messaggio è contemporaneamente semplice e complesso. Nasce dall'evidente disorganicità della politica ambientale nel nostro Paese, abituato da qualche anno a questa parte ad affrontare le «emergenze» che di volta in volta si presentano, ma ancora lontano dal saper impostare interventi volti alla «prevenzione», sia dai disastri naturali sia dagli effetti del degrado ecologico. I rimedi che sono stati adottati, quasi sempre sotto la spinta di un rischio incombente, si sono poi rivelati parziali e provvisori, incapaci di incidere profondamente alla base di un problema, non sufficientemente collegati alle grandi decisioni da cui dipendono le scelte economiche e sociali di una nazione.

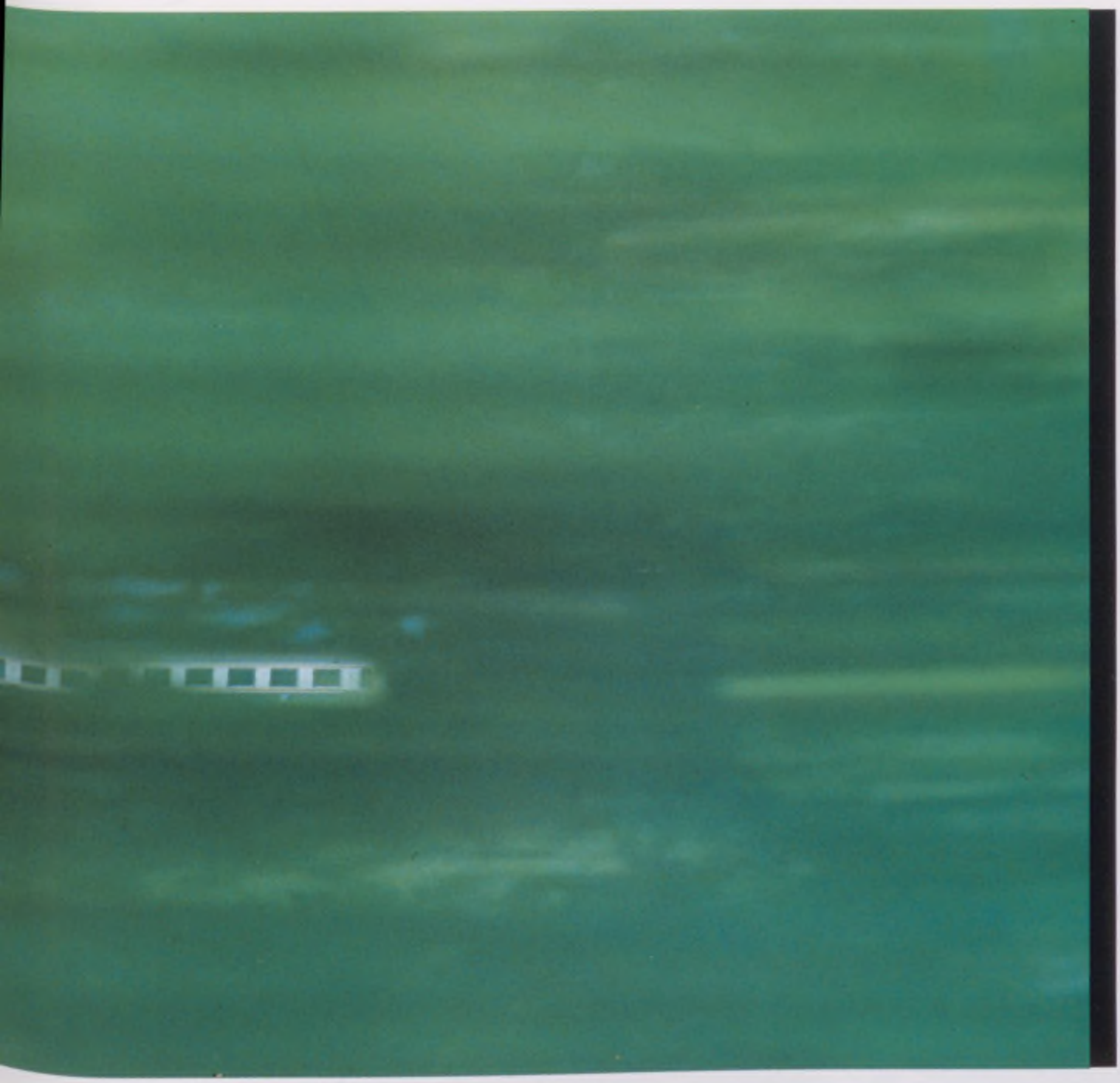
«La politica ambientale è esterna, settoriale e periferica rispetto ai processi di produzione e di consumo» afferma il ministro, denunciando chiaramente il pericoloso scollamento tra esigenze di tutela dell'ambiente e esigenze di crescita del paese che, allo stato attuale delle cose, si presentano come due mondi incomunicabili, due fronti contrapposti. La politica ambientale deve invece entrare all'interno dei meccanismi di produzione e di consumo, influenzandoli e interagendo con essi, poiché l'ambiente rappresenta uno specifico fattore economico il cui valore si impone ancora prima del suo significato sociale o culturale. Il «rischio ambientalistico» è fatto di cifre, di conti da pagare, di investimenti costosi e irrinunciabili che sempre più incideranno sui bilanci dell'intervento pubblico: è questa, forse, la più evidente consacrazione dell'ambiente tra gli elementi che determinano una sana economia nazionale. Se è semplice cogliere i limiti dell'impostazione fin qui seguita e i pericoli che ne derivano, complessa è l'opera di trasformazione che si rende necessaria per consentire un'inversione di tendenza. L'apparato burocratico e amministrativo è caratterizzato da disfunzioni, confusioni e sovrapposizioni di ruoli e competenze, i tempi necessari all'operatività di un provvedimento sono lunghi e laboriosi, le responsabilità disperse in tanti diversi organismi, le possibilità effettive di controllo sull'osservanza di leggi e ordinamenti assai carenti. Se dunque è necessaria una crescita sul piano dei principi e della sensibilizzazione generale, addirittura indispensabile è una netta capacità evolutiva dei criteri-guida su cui si basa l'amministrazione pubblica.

La «Relazione» si apre con un capitolo dedicato al negoziato e alla collaborazione internazionali per la salvaguardia dell'ambiente, con tre schede monografiche impostate su altrettanti problemi di carattere planetario: l'ozono, l'effetto serra, le foreste tropicali. Una prima parte affronta poi lo stato dell'ambiente in Italia con una serie di capitoli dedicati al dissesto idrogeologico e geomorfologico, alla quantità e qualità delle acque, alla qualità dell'aria, alla consistenza della flora e della fauna, alla produzione di rifiuti, alla radioattività. Una seconda parte affronta l'interazione tra ambiente e attività umane (interventi residenziali, trasformazione del territorio attraverso grandi infrastrutture, sistema dei trasporti, produzione agricola e produzione industriale) avendo come scopo l'individuazione dei principali fattori di sollecitazione degli equilibri naturali. Una terza parte è dedicata all'analisi della spesa pubblica per l'ambiente, alle iniziative di educazione ambientale, alla formazione professionale, alla ricerca.

Tra i moltissimi dati resi disponibili dalla «Relazione», alcuni precisi indicatori si impongono per gravità e immediatezza. Sul fronte del dissesto idrogeologico, spicca il fatto che ben 2960 Comuni italiani, pari al 45,2% del territorio nazionale, sono interessati da livelli più o meno gravi di sismicità. Dall'anno 1000, su circa 40mila terremoti di cui si abbia notizia, ben 538 sono stati di intensità variabile tra «distruttiva» e «totalmente catastrofica». Solo nel corso di questo secolo le vittime dei terremoti sono state 120mila; l'onere finanziario per lo Stato, a partire dal terremoto del Belice fino ad oggi, è stato pari a 118mila miliardi. Le aree interessate da fenomeni franosi sono almeno 14500 (il dato è ampiamente approssimato per difetto) e nel complesso solo il 38% del territorio nazionale può dirsi in condizioni di soddisfacente stabilità. L'erosione ha colpito gran parte delle spiagge italiane, provocandone la cospicua riduzione o addirittura scomparsa. Il fenomeno è gravissimo sulle coste

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

Un suggestivo effetto fotografico di un treno ripreso sulla linea Direttissima tra Arezzo e Figline. Il treno, come conferma il «Rapporto» del Ministero per l'Ambiente, è sempre il mezzo meno inquinante.



TRASPORTI: TUTTI IN AUTO SPENSIERATAMENTE

Il numero degli autoveicoli in uso in Italia per il trasporto di passeggeri ammonta a circa 25 milioni (circa 21 milioni a benzina); quello dei veicoli per il trasporto delle merci a circa 2 milioni. L'Italia è, quanto al numero di autoveicoli in uso, uno dei primi paesi del mondo. Più del 20% circa delle auto circola nelle aree urbane. Non sorprende, quindi, l'inesorabile crescita della congestione del traffico in queste aree, strettamente associato alla assoluta prevalenza del trasporto privato che copre, nelle grandi città, fra il 50 e il 75% del traffico globale.

Nel nostro paese la rete viaria è in generale l'unico riferimento modale delle città, con poche e limitatissime eccezioni. Così, le città diventano gli ambiti con la più alta quota di incidenti mortali causati da trasporti, con progressivi aumenti dei tempi di percorrenza, con crescenti penalizzazioni della qualità della vita e con altissima produzione di diseconomie (il costo annuale della congestione del traffico della sola città di Roma è stimato in 1.600 miliardi di lire). Gli autoveicoli sono i principali responsabili dei gravi problemi di inquinamento acustico e atmosferico registrati nelle aree urbane. In casi particolari, anche il traffico aereo e quello su rotaie (specialmente nelle vicinanza di aeroporti e stazioni) è fonte di elevati livelli di inquinamento acustico.

Oltre agli inquinanti chimici già citati, gli autoveicoli diesel e a benzina emettono sotto forma di gas di scarico significativi livelli di sostanze cancerogene e mutagene quali gli idrocarburi policiclici aromatici.

(Da «Nota Aggiuntiva» del Ministro Giorgio Ruffolo alla Relazione sullo stato dell'ambiente, 1989)

combustibile, a usare combustibile con basso tenore inquinante, a depurare i fumi prodotti dalla combustione, a migliorare l'efficienza degli impianti. In relazione all'inquinamento urbano, l'abbattimento delle emissioni gassose e particellari da autoveicoli può essere resa possibile da interventi di carattere motoristico, introduzione delle marmitte catalitiche, benzine senza piombo, efficaci controlli del parco circolante, riduzione del numero di autoveicoli grazie allo sviluppo del trasporto collettivo.

calabresi, sul versante ionico della Basilicata, dove il 100% della costa bassa è in arretramento, sulla costa abruzzese e molisana, sui 500 chilometri di coste che appartengono alle Marche, all'Emilia-Romagna e al Veneto.

Questi non sono che pochissimi elementi fra i tanti che contribuiscono a delineare una situazione ai limiti di guardia sotto il profilo idrogeologico. Forse ancora più allarmanti sono i dati che riguardano le acque italiane, il grado di inquinamento raggiunto dalla gran parte dei corsi d'acqua, soprattutto dai quattro principali fiumi. Il Po, nel cui bacino risiede un terzo della popolazione italiana e ha sede la maggior parte delle attività produttive, genera un carico inquinante pari a quello prodotto da 138 milioni di abitanti equivalenti. Nell'area padana si produce il 50% dei rifiuti industriali complessivamente prodotti, pari a 25 milioni di tonnellate, ma a fronte di questo dato esiste un parco impiantistico di smaltimento rifiuti tossici capace di trattare solo circa 30.000 tonnellate all'anno.

Dati gravissimi anche sulla qualità dell'aria, un settore dove però è possibile intervenire in tempi brevi adottando precisi provvedimenti. La riduzione delle emissioni originate da sorgenti fisse, quali, ad esempio, le caldaie e i forni industriali, può essere perseguita tramite misure che tendono a diminuire i consumi di

Quanto al problema dei rifiuti, una vera e propria emergenza nazionale, è significativo ricordare che in Italia si producono ogni anno 97,4 milioni di tonnellate, di cui solo 17,3 milioni di tonnellate sono rifiuti solidi, mentre il rimanente sono rifiuti speciali. Questa enorme massa di residui non urbani è composta da: 34,4 milioni di tonnellate provenienti da demolizioni e costruzioni; 18 milioni di tonnellate provenienti da autodemolizioni; 200 mila tonnellate di rifiuti ospedalieri; 16,4 milioni di tonnellate di rifiuti industriali non tossici; 3,8 milioni di tonnellate di rifiuti tossici e nocivi. Le due principali modalità attraverso cui avviene lo smaltimento dei rifiuti, l'incenerito re e la discarica, sono entrambe improntate alla provvisorietà, con molte situazioni abusive determinate dalla mancanza di controlli e dalla scarsità di impianti autorizzati.

Da questi brevi accenni si comprende l'importanza delle analisi effettuate dal Ministero dell'Ambiente ai fini di una seria ricognizione sulla problematica nazionale, il valore di questo strumento anche come spunto per approfondimenti e ulteriori ricerche mirate a una conoscenza sempre più puntuale di ciascun fenomeno. Nella «Relazione» sono inoltre contenuti tutti i dati necessari a comprendere gli orientamenti legislativi e i progressi compiuti sulla strada di un ordinamento giuridico più rispondente alle effettive necessità dell'ambiente. Sono illustrate le leggi attualmente in vigore, i risultati ottenuti da quelle che possono già vantare un certo periodo di operatività, il contenuto innovativo di quei provvedimenti - spicca tra tutti per importanza la legge sulla difesa del suolo - da cui dipenderà in futuro la capacità concreta di fornire risposte ai problemi sul tappeto. Sono anche offerte indicazioni illuminanti circa i progetti che il Ministero intende attuare per una migliore definizione (e una più reale capacità di controllo) del territorio nazionale, diviso in «ecosistemi» e gestito attraverso «quadri territoriali di riferimento», che un contributo non indifferente dovrebbero dare alla sistematicità e alla razionalizzazione della politica urbanistica, dell'uso del suolo e delle risorse, in un paese dove, per densità di insediamenti umani e concentrazione di attività produttive, è facilissimo attualmente sfuggire ad ogni logica di pianificazione.

Il testo prodotto dal Ministero sarà diffuso nelle scuole e, continuamente aggiornato nei suoi contenuti, riceverà ampia divulgazione da parte della stampa e dei mass-media: è il primo passo verso un'educazione collettiva senza la quale ogni sforzo compiuto sul piano legislativo e finanziario non potrebbe sortire risultati di rilievo.

Un treno pendolare ai bordi di un prato fiorito. L'Italia è tra i primi paesi del mondo per numero di autoveicoli in uso. E sono proprio le auto la principale causa d'inquinamento delle nostre città.

GIANFRANCO GIOVAGNOLI/FOTOTECA FS

VI PRESENTIAMO L'ULTIMO TRENO PER ARRIVARE PRIMA.

Davanti ad una delle reti ferroviarie più tortuose e articolate come quella italiana, c'è finalmente chi punta diritto al successo: il nuovo ETR 450, elettrotreno ad assetto variabile ad alta velocità, prodotto dalla Fiat Ferroviaria. L'assetto variabile, cioè la possibilità di inclinare le casse verso l'interno delle curve, è il mezzo che consente all'ETR 450 di mantenere una velocità elevata anche in curva e di ottenere un incremento della velocità commerciale del 15-25% sugli attuali e complessi tracciati senza onerosi interventi sulle infrastrutture. L'alta velocità che l'ETR può raggiungere, fino a 250 km/h., è invece permessa dall'alleggerimento generale del treno, dall'aumento delle prestazioni di accelerazione e frenatura, oltre che dall'applicazione delle più avanzate tecnologie e del know-how della Fiat Ferroviaria. Ma velocità e prestazioni viaggiano insieme a comfort e sicurezza: l'ETR 450 offre ai suoi passeggeri aria condizionata, sedili reclinabili e ruotanti, alto isolamento termico ed acustico. Un piacere che, tuttavia, dura soltanto 3 ore e 55 minuti: il tempo impiegato dai primi ETR 450 entrati in servizio dal 1988 sulla tratta Milano-Roma.

FiatFerroviaria

Uno dei convogli della linea della Terra del Fuoco. Trasporta carbone da Rio Turbio a Rio Gallegos. Il Rio Gallegos, che vediamo sullo sfondo della foto, sfocia nell'Atlantico, davanti alle Falkland.

Un meccanico revisiona lo stato di una macchina prima della partenza. La linea si mantiene con le sue stesse risorse: trasporta carbone e va a carbone.

Un gruppo di operai a bordo di un mezzo di servizio. Le sole spese che incidono sull'economia della linea sono quelle del personale: i pochi tecnici, gli operai, i macchinisti.

LA FERROVIA DELLA TERRA DEL FUOCO

I binari più a sud del mondo sono loro, quelli che collegano Rio Turbio e Rio Gallegos, in Patagonia. Una linea ferroviaria che trasporta carbone e va a carbone, e che quotidianamente smaltisce una gran quantità di carico. Nelle espressionistiche foto in bianco nero c'è gran parte della più mitica tradizione del vapore: odori, atmosfere, letteratura. Ma anche il sentimento di una terra estrema, dove anche il fumo di una locomotiva può far sentire l'uomo meno solo.

di PIERO BERENGO GARDIN

Le foto sono di Luis Martin

E' la linea ferroviaria più a sud del mondo. È a scartamento ridotto ed è lunga 257 Km con un viadotto di 70 metri di luce. Si trova in Patagonia, Argentina meridionale, al confine col Cile, a due passi dalla Terra del Fuoco e dalle leggendarie imprese del capitano Horn. Collega Rio Gallegos, sull'Oceano Atlantico, di fronte alle isole Falkland, con Rio Turbio, località dell'interno, ricca di giacimenti di carbone. La linea è stata inaugurata nel 1951 quando lo Stato argentino decise che valeva la pena sfruttare l'ingente ricchezza della zona. È quindi un treno che trasporta solo carbone, dal luogo di estrazione al luogo dell'imbarco. Per coprire l'intero percorso impiega circa 10 ore e ha un unico punto di scambio, dove un convoglio deve attendere l'altro prima di poter proseguire.

La sigla della compagnia è RFIRT, «Red Ferro Industrial Rio Turbio» (Strada Ferrata Industriale Rio Turbio). Economicamente, la linea si mantiene con le sue stesse risorse. È infatti a vapore perché consuma il carbone minerale che essa stessa trasporta. Le sole spese ad incidere sull'economia dell'impresa sono quelle del personale, tecnici, operai, macchinisti, oltre ai costi di manutenzione.

Lo scartamento ridotto fu scelto inizialmente per risparmiare denaro. Dipese dal fatto che la «Ferrocarriles Argentinos», azienda corrispondente alle nostre Ferrovie dello Sta-

to, stabilì di abbandonare alcuni tronchi e il relativo materiale rotabile. All'inizio la Ferrovia del Rio Turbio utilizzò quindi 8 locomotive a vapore, in deposito dal 1921 a Puerto Madryn, sulla penisola Valdés, al centro del Paese, oltre ad una grande quantità di carri merci. Dalla metà degli anni sessanta la linea viene esercitata con materiale di trazione giapponese costruito «ad hoc» dalla Mitsubishi e al quale si riferiscono queste belle immagini di Luis Martin, davvero inedite. Luis Martin, fotografo di Buenos Aires, ha anche viaggiato a bordo di uno dei treni.

I convogli partono tutti i giorni composti da circa 60 carri, ciascuno dei quali può contenere fino a 15 tonnellate di minerale. Il tota-

Un macchinista della RFIRT in due momenti della sua giornata di lavoro a bordo di una locomotiva. I mezzi di trazione della linea Rio Turbio-Rio Gallegos sono costruiti ad hoc dalla Mitsubishi.

Siamo alla metà del percorso e uno dei ferrovieri deve verificare le condizioni della macchina. La linea è a scartamento ridotto.

le del carico, circa 1000 tonnellate, verrà scaricato il giorno dopo al porto di Rio Gallegos, stoccato all'interno di silos e suddiviso secondo la qualità. Quindi imbarcato.

Periodicamente le vecchie locomotive vanno poi in revisione e il loro rifugio, agli occhi del fotografo, è il luogo comunque familiare della tradizione del vapore: odori, atmosfere, letteratura.

Qui in Patagonia, nulla è stato fatto senza spargere sangue, sudore e lacrime. In questa terra, a lungo di nessuno, così lontana dal mondo, anche il fumo di una locomotiva, mosso dal vento della prateria che cambia a grande velocità la forma delle nuvole, aiuta il macchinista a non sentirsi solo.

Osservatorio

Ancora record per il TGV. Dopo aver raggiunto, il 9 maggio, i 510,6 km/h, il treno ad alta velocità francese ha ritoccato la sua prestazione il 16 maggio (510,8), per superare infine, venerdì 18, i 515,3, concludendo così con un nuovo primato mondiale di velocità su rotaia un'eccezionale serie di prove durata tre settimane. Il «nastro azzurro» era già saldamente in suo possesso, avendolo riconquistato con 482,4 km/h il 5 dicembre scorso al treno tedesco-occidentale ICE, che il 1°maggio 1988 aveva interrotto, con 406,9 km/h, una lunga supremazia francese. I record sono stati realizzati tutti dallo stesso convoglio, il 325 Atlantique, e sullo stesso tratto di linea una trentina di km in lieve pendenza tra Courtalain e Tours (200 km a sudovest di Parigi) che percorreranno da settembre i TGV diretti dalla capitale a Bordeaux. Rispetto a dicembre erano state invece apportate alcune modifiche alla composizione del treno (tre vagoni invece di quattro, e contro i 10 del normale Atlantique), al diametro delle ruote (1.090 mm invece di 1.050), all'aerodinamica, alla linea aerea di alimentazione. I 515,3 km/h sono stati raggiunti alle 10.08 del 18 maggio, con alla guida il macchinista Michel Massinon e una quarantina di persone a bordo. L'eccezionalità dell'evento appare ancor più chiaramente se si considera che, come riferisce il quotidiano francese «Le Monde», nell'ultima serie di prove il convoglio 325 ha infranto otto volte il «muro» dei 500, ha percorso quasi 1.000 km a 440 all'ora e 2.000 a più di 400. A questo punto, per realizzare ulteriori «exploit» (i tecnici della SNCF ritengono raggiungibile il limite dei 530) occorrerà lavorare soprattutto sui motori, la cui potenza, per il treno record, era già stata raddoppiata (da 8.500 a 17.000 kW/h) rispetto a quella dei normali Atlantique. In tale quadro, i ministri francesi dei Trasporti, dell'Industria e della Ricerca hanno firmato il 31 maggio, insieme con SNCF e Alsthom-GEC (il gruppo franco-britannico costruttore del treno), un accordo quinquennale per la realizzazione di un TGV di nuova generazione, in grado di viaggiare a una velocità commerciale di 350 km/h (contro i 270 del Sud-Est e i 300 dell'Atlantique).
Il programma di ricerca e sviluppo, che prevede un investimento pubblico di 535 milioni di franchi (circa 120 miliardi di lire), riguarderà i motori (che dovranno funzionare con i diversi tipi di alimentazione in uso in Europa), la tenuta stagna e pressurizzazione (per un passaggio senza problemi nelle gallerie), i materiali. Si lavorerà altresì a un TGV a due piani, a uno con cuccette e a una impegnativa innovazione tecnica che prevede l'applicazione della cassa inclinabile in curva.

Italia, Austria e Germania Federale hanno deciso di potenziare il traffico ferroviario e intermodale attraverso le Alpi. Un accordo in tal senso — che contende a Bonn quello già raggiunto dagli altri due Paesi in novembre — è stato firmato il 9 maggio a Roma dai ministri dei Trasporti Carlo Bernini, Rudolf Streicher e Friedrich Zimmermann. L'obiettivo è di raggiungere entro qualche anno, grazie a miglioramenti dell'esistente e a interventi a medio termine sulle infrastrutture, una capacità di 200 treni al giorno lungo la strategica direttrice del Brennero.

Salutato da una banda militare e da una folla di curiosi, è partito il 30 maggio dalla «Victoria Station» di Londra il «Nostalgie Istanbul - Orient Express», con a bordo un centinaio di passeggeri attratti dal fascino del viaggio in treno e dell'avventura, e in grado di spendere 3.500 sterline a testa (oltre 7 milioni di lire). Dopo aver percorso in cinque giorni 3.486 km, attraverso Francia, Germania Occidentale, Austria, Ungheria, Jugoslavia, Bulgaria, il convoglio, composto da 17 carrozze d'epoca restaurate comprendenti quattro vagoni ristorante, un salone bar con pianista, docce e parrucchiere ha fatto il suo ingresso nella stazione di Instanbul, trainato da una locomotiva a vapore. Il viaggio arricchito da soste turistiche a Salisburgo, Vienna, Budapest e Sofia, come pure da uno spettacolo di fuochi d'artificio e da una crociera sul Danubio - è stato organizzato da un'agenzia inglese, a 101 anni dall'inaugurazione (1°giugno 1889) del primo «Orient Express» Parigi-Costantinopoli. Ha avuto un tale successo che verrà replicato in settembre.

(a cura di Guido Di Giammatteo)

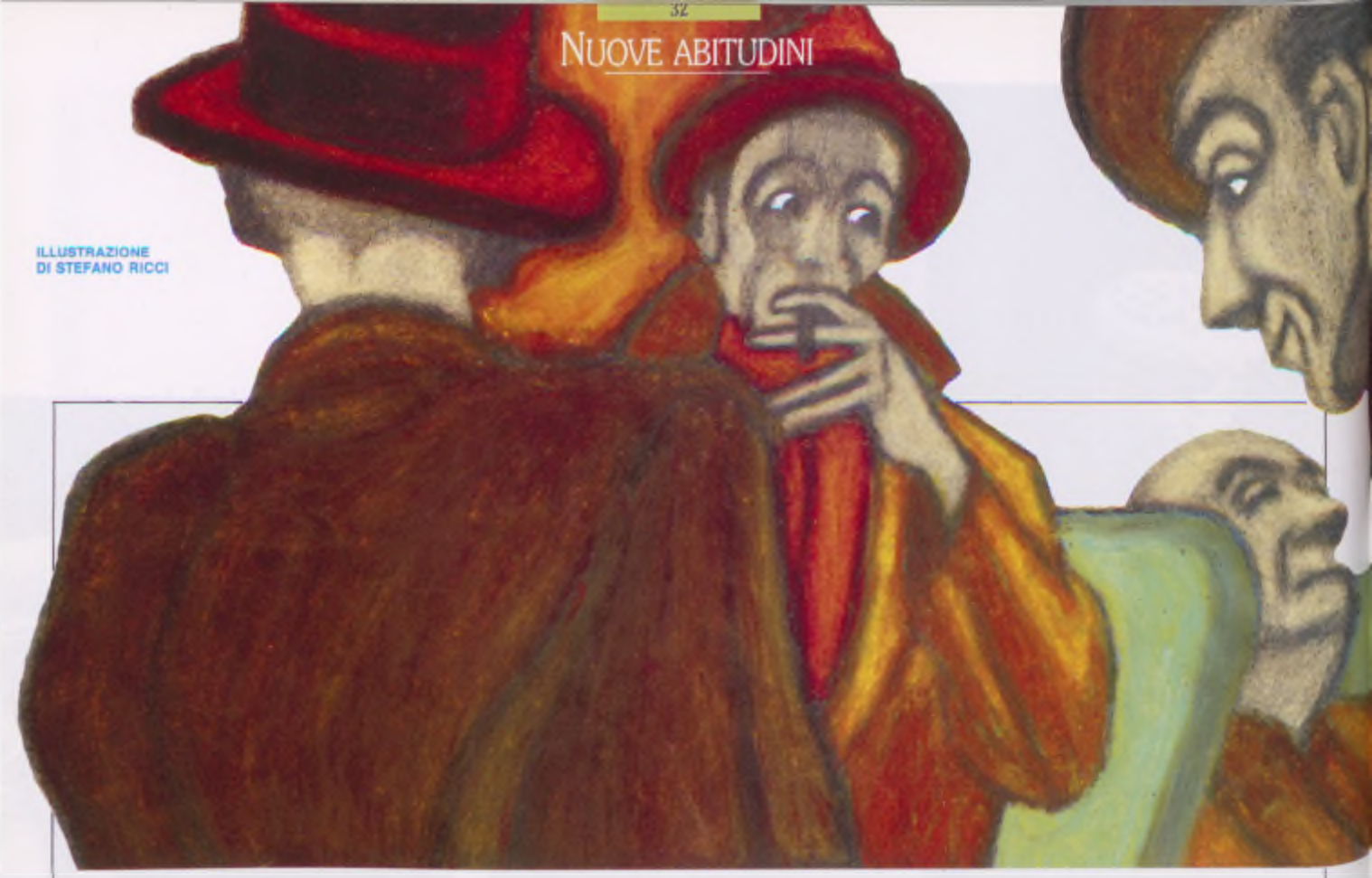


ILLUSTRAZIONE
DI STEFANO RICCI

Silenzio, si viaggia

di PATRIZIA CHIODI

Sempre più raro assistere sul treno ad una conversazione vivace tra due o più passeggeri. Fino a pochi anni fa, attraversando il corridoio delle vetture, quasi da ogni scompartimento, provenivano voci e stralci di discorsi di ogni genere. Il treno rappresentava un luogo privilegiato per l'incontro, dove potevano nascere amicizie e, perché no, talvolta anche amori.

La possibilità di imbattersi in un piacevole incontro, confrontare le proprie opinioni con quelle di uno sconosciuto o soltanto l'occasione per fare una nuova conoscenza, era quasi un elemento di attrazione del viaggio in treno. Certo, si parlava molto meno di se stessi e c'era più volontà di comunicare. C'era più curiosità nei confronti delle tesi altrui, più desiderio di trovare conforto alle proprie idee, comunque più necessità di solidarizzare.

Nell'immediato dopoguerra, fino alla fine degli anni '50, questo atteggiamento era anche storicamente motivato dalla reazione al precedente clima repressivo del ventennio. La possibilità di esporre le proprie idee apertamente era quasi sinonimo di libertà e democrazia.

Adesso tra le file di poltrone degli scompartimenti a vestibolo unico regna pressoché il silenzio, o meglio c'è solo del rumore indistinto, qualche convenevolo o esclamazione, rare sono le conversazioni. Ognuno è immerso nella dimensione del proprio viaggio, ognuno è chiuso tra gli angusti spazi dei suoi problemi personali. Il viaggiatore d'oggi sembra essere meno attento rispetto a tutto: alla possibilità d'incontro, al dialogo, al panorama circostante. Il viaggio rappresenta un tempo obbligato necessario a raggiungere il posto prestabilito. Importante è che sia breve e reso nel modo più confortevole possibile.

Eppure non è vero che l'esigenza di comunicare dell'individuo sia minore adesso di prima, anzi. Probabilmente si sono ridotte solo le capacità di rapportarsi attraverso il dialogo. La fiducia nella comunicazione verbale è andata diminuendo, fino a divenire, convenzionalmente, un promemoria di frasi fatte o comunque già sperimentate.

Comunicare oggi, significa, in linea di massima, parlare di sé, e si scelgono per questo fine persone fidate o deputate all'ascolto. Molto di rado si affronta un dialogo su un argomento o su un problema comune se non rientra nella sfera personale. Anche in questo caso, più che un confronto tra posizioni differenti diviene una prevaricazione tra due individualità. È molto recente, infatti, l'inserimento di un insegnamento come la tecnica di comunicazione nei corsi di formazione professionale, dove metodi e modelli di comportamento sono stati addirittura teorizzati per facilitare il rapporto tra le persone. D'altra parte se riteniamo noi stessi l'argomento più interessante e particolare da sottoporre agli altri, il rischio non è quello di non essere accettati per una idea ma come persona in toto. In questo senso il dialogo assume l'aspetto di una confessione o (per i laici) di una seduta psicanalitica, dove si cercano risposte a domande improponibili per la loro spiccata soggettività.

Tra le cause di questo mutato processo di comunicazione un ruolo di rilievo ha avuto anche l'abitudine (e l'assuefazione) al mez-

zo televisivo. La televisione si vede e si ascolta. Si parla pochissimo in sua presenza perché si disturba l'ascolto altrui. I programmi televisivi possono essere di pura evasione, per cui distraggono da ogni forma di riflessione o trasmissioni più o meno impegnative, che però forniscono prevalentemente risposte. In poche parole, le domande sono a monte del programma o vengono via via enunciate per fornire opportune soluzioni.

Per esempio, il giorno successivo a uno degli innumerevoli appuntamenti elettorali a cui siamo chiamati (ormai test elettorali più che elezioni vere e proprie) è sempre meno frequente imbattersi in gruppi di persone che ne parlano e ne discutono, che sentono l'urgenza di esprimere un parere personale. La maggior parte della gente si appropria della idea o della sintesi più convincente che ha ascoltato in televisione il giorno prima, quando un vero bombardamento di opinioni a confronto, proposte da tutte le reti televisive nazionali per circa dieci ore di seguito, ha stancato il cittadino fino a levargli la voglia di parlarne, e ancor di più, di pensarci autonomamente. Non ne può più, anche perché gli sembra che tutto sia già stato detto. È già molto se tra tutte le tesi possibili ascoltate ne ha trovata una convincente. Appropriarsene è un sollievo, perché così può smettere di pensarci. Chi gestisce il potere, di politica ne parla già abbondantemente. Tanto le parole del cittadino medio non hanno alcuna forza di intervento.

Comunicare è difficile non solo su argomenti di politica ma anche su problemi sociali. Difficilmente si trova un interesse comune. In genere il problema interessa chi lo sta vivendo. La casa rappresenta un problema per chi non ce l'ha. Evadere le stangate di un fisco troppo oneroso riguarda il libero professionista, il lavoratore dipendente deve comunque pagare. La caccia rappresenta un problema per i cacciatori e per i naturisti. Poco importa a tutti gli altri (come ha dimostrato in parte anche il recente referendum). Le inefficienze della sanità toccano da vicino le classi meno abbienti (perché chi può si rivolge a strutture private) e in ogni caso la disorganizzazione e il disagio interessano prevalentemente chi le subisce. Il bancario parla dei problemi rispetto al suo contratto, il professore lamenta le sue insoddisfazioni rispetto ad una struttura scolastica arretrata, il metalmeccanico esige comprensione per i suoi problemi in fabbrica. Sono così pochi, insomma, gli argomenti di interesse comune che la comunicazione occasionale rischia di non esistere più.

E così il viaggio in treno, uno dei momenti per eccellenza deputati alla conversazione, è diventato da qualche anno più silenzioso. La disponibilità della gente è minore ad accettare un discorso improvvisato solo perché è maggiore il disinteresse rispetto a ciò che non tocca da vicino.

Relativamente al treno, poi, non è da sottovalutare come l'avvento dell'alta velocità abbia inciso sulla concezione del viaggio. Un viaggio più breve che congiunge direttamente un grande centro con un altro senza molte soste intermedie, come è il caso dell'Intercity e dell'Eurocity. Non più fermate alle stazioni, non più passeggeri che salgono e che scendono, meno varietà di gente, meno facilità di incontro.

In fondo, ora, ci sono due tipi di treno: quello delle brevi e medie distanze, dei pendolari, e quello veloce. Chi sceglie l'Alta velocità (oggi il Pendolino, domani l'ETR 500), generalmente viaggia solo, per lavoro e preferisce stare appartato. Il pendolare, essendo un viaggiatore di routine, non subisce certamente il fascino del suo viaggio che ha, poi, la caratteristica della brevità. Anche la novità di una conoscenza occasionale non attrae perché non può essere approfondita.

Eppure il treno continua ad essere uno dei luoghi ideali per incontrarsi e per comunicare. Comodamente seduti, rilassati, con la sola preoccupazione di lasciarsi trasportare. Il piacere di comunicare può anche ritrovarsi quando ci si distende e si superano le diffidenze a priori. E soprattutto si ritrova nel non ritenere tutto noioso, stupido e già visto. Si comunica meno perché si è più soli, meno stimolati dal mondo esterno e molto più annoiati. Ecco perché, spesso, noia per noia, si preferisce star zitti.

NOTIZIE GENERALI

RIVERSIBILITÀ E INDENNITÀ INTEGRATIVA, PENSIONI D'ANNATA E CONGUAGLI FISCALI: PRECISAZIONI E NOTIZIE SU TEMI ALL'ORDINE DEL GIORNO

di G.B. PELLEGRINI

L'attualità di numerose questioni di carattere generale, alcune sollecitate da più parti, mi hanno suggerito di dedicare loro la rubrica di questo mese, con l'intento poi di sviluppare in altre occasioni quelle meritevoli di approfondimento.

RIVERSIBILITÀ IN FAVORE DEL CONIUGE

Riallacciandomi alla notizia appena accennata nella parte finale dell'argomento in oggetto trattato lo scorso aprile, preciso che la sentenza costituzionale n. 123 del 16 marzo 1990 ha caducato la residua norma che subordinava il diritto alla pensione di riversibilità per il coniuge - il quale avesse contratto matrimonio con un pensionato dopo che questi fosse cessato dal servizio ed avesse compiuto il 65' anno di età - alla condizione che il matrimonio fosse durato almeno due anni.

A partire, quindi, dal 22 marzo c.a. (giorno successivo a quello in cui la succitata sentenza è stata pubblicata sulla G.U.) la norma anzidetta ha cessato di avere efficacia e si è realizzata, ai fini di cui si discute, la completa parità giuridica fra personale in attività e quello in quiescenza.

Al riguardo il Ministero del tesoro sta approntando i criteri applicativi relativi ai casi pregressi, ossia inerenti alle fattispecie concrete, le quali, sotto la vigenza della soppressa disposizione, si sono concluse sfavorevolmente con il negare il diritto alla pensione di riversibilità. Allorché i detti criteri saranno resi noti riprenderò questo particolare aspetto, anche perché, nell'occasione, è intendimento del prefato Ministero procedere ad alcune precisazioni in ordine a quanto già stabilito in tema di applicazione della sentenza costituzionale n. 587 del 31 maggio 1988, che è stato il tema principale della rubrica del decorso aprile.

INDENNITÀ INTEGRATIVA SPECIALE NELL'INDENNITÀ DI BUONUSCITA

Il problema dell'inclusione dell'indennità integrativa speciale nel calcolo dell'indennità di buonuscita è stato sollevato da *Mario Apuzzo* da Napoli, *Giovanni Bassanello* da Torino, *Gerolamo Briasco* da Arenzano, *Giuseppe Buono* da Adelfia, *Michele Centola* da Sciacca, *Paolo Cerutti* da Borgomanero, *Vincenzo Cogliandro* da Pellaro, *Onorato Difonzo* da Bari, *Francesco Di Monta* da Torino, *Luigi Donno* da Milano, *Emanuele Ingallina* da S. Giorgio a Cremano, *Nino Mailli* da Genova-Sampierdarena, *Damiano Masone* da Aversa, *Carlo Medda* da Olbia, *Domenico Medolla* da Campobasso, *Elio Neri* da Arezzo, *Francesco Pannone* da Foggia, *Giuseppe Persano* da Lecce, *Luigi Pollice* da Torino, *Clemente Sangiorgi* da Milano, *Angelo Santi* da Genova-Sampierdarena e *Leo Scarsi* da Arenzano.

In ordine a tale problema è noto che molti pensionati abbiano intrapreso la via giurisdizionale per ottenere dal giudice amministrativo od ordinario (a seconda della data di cessazione dal servizio) il beneficio invocato. Invero, all'inizio si sono avute delle sentenze favorevoli, ma poi si è verificato un ripensamento e, nella migliore delle ipotesi, si è ottenuto il rinvio degli atti alla Corte Costituzionale. Purtroppo, il giudice delle leggi ha già emesso nel 1989 un'ordinanza con la quale ha esteso alle norme dell'OPAFS l'inammissibilità della proposta questione d'incostituzionalità già adottata verso la normativa dell'ENPAS nel 1988 e riconfermata più volte successivamente.

Allo stato attuale sulla materia in oggetto vi sono altri atti di promovimento in attesa del giudizio della Corte costituzionale ed alcune proposte di legge intese a risolvere radicalmente il problema. Da ultimo, si è appreso in via ufficiosa che anche lo specifico settore del Ministero del tesoro è stato incaricato di accertare i conseguenti oneri finanziari, in quanto senza i relativi stanziamenti non è possibile giungere ad una conclusione positiva della vicenda.

Certamente la posizione di coloro che risultano già cessati dal servizio si presenta alquanto problematica, dato che è agevole prevedere in sede legislativa una notevole resistenza dell'esecutivo per non estendere o limitare l'estensione al periodo pregresso. I summenzionati troverebbero una maggiore tutela, ove la Corte costituzionale, superando l'attuale fase di ammonimento-avvertimento al legislatore e di provvisoria assoluzione, giungesse a dichiarare l'illegittimità di quelle disposizioni che, in deroga a quanto stabilito per il settore privato e per una cospicua parte dei pubblici dipendenti, escludono l'indennità integrativa speciale dal computo della base retributiva-contributiva da considerare per la liquidazione dell'indennità di buonuscita in favore dei dipendenti pubblici tuttora lasciati fuori dal beneficio. Infatti, se si dovesse verificare questa seconda ipotesi, rientrerebbero in gioco tutti i pensionati che alla data di pubblicazione sulla G.U. del dispositivo dell'eventuale sentenza costituzionale di accoglimento, abbiano pendente un ricorso non ancora concluso con sentenza passata in giudicato. Del resto, la tendenza odierna degli avvocati patrocinanti tali ricorsi è di fare slittare il più lontano possibile la fissazione dell'udienza, con la segreta speranza che, nel frattempo, intervenga l'auspicata pronuncia costituzionale.

Circa l'attivazione dei ricorsi in materia, faccio presente che gli interessati possono trovare la dovuta assistenza sia presso i vari Patronati previdenziali sovvenzionati dal Ministero del lavoro che presso l'ANLAFER (Associazione nazionale lavoratori anziani - settore FS), che a Roma ha la sua sede in Via Marsala n. 9 in un fabbricato dell'Ente. A proposito di quest'ultima Associazione e con riferimento alla documentazione di recente pervenuta in redazione, mi corre l'obbligo di aggiungere che la stessa è fermamente impegnata ad esplicare tutta l'attività necessaria perché i Parlamentari non trascurino i pensionati nella soluzione legislativa che sulla materia sembra prendere sempre più consistenza.

PENSIONI D'ANNATA

Anche questo è un tema seguito da numerosi lettori di questa rubrica, fra i quali, *Piero Amoroso* da Aci Catena, *Marcello Bruzzesi* da Ladispoli, *Dante Calzetta* da Roma, *Pasquale Campisi* da Chiari, *Abele Cisotto* da Rovigo, *Giuseppe Desole* da Sassari, *Matteo Fenoglio* da S. Michele Mondovì, *Giuseppe Galati* da Messina, *Costante Gavagnin* da Riese Pio X, *Enrico Ghigna* da Piacenza, *Giovanni Milanese* da Salerno, *Luigi Oleari* da Roma, *Franco Ortolani* da Firenze, *Nicola Pasquariello* da Messina, *Salvatore Punturo* da Caltanissetta, *Donato Ricci* da Verona, *Luigi Sala* da Lecco, *Gino Tomba* da S. Bonifacio e *Michele Torchia* da Giarre.

Innanzitutto, alcuni lamentano che io abbia trascurato nel tempo di trattare l'argomento, probabilmente dimenticando che le finalità di questo periodico sono differenti da quelle proprie della stampa quotidiana, che consente agli interessati di seguire le varie fasi attraverso cui il dibattito su questo tema si viene sviluppando.

Per quanto mi riguarda, ogni qualvolta il contesto ne ha consentito l'inserimento, non ho omesso di esprimere chiaramente il mio pensiero e ciò che il problema delle pensioni d'annata si può risolvere radicalmente mediante due operazioni: 1) elevando le pensioni di decorrenza più remote ai valori di quelle di recente decorrenza; 2) predisponendo un sistema di aggancio alla dinamica salariale idoneo ad impedire il ripetersi del degrado

economico dei trattamenti pensionistici già conferiti.

Naturalmente, come nel passato, sarà mia cura riprendere questo tema allorché gli organi competenti (Ministero del tesoro, Ministero del lavoro e della previdenza sociale, Dipartimento funzione pubblica della Presidenza del Consiglio) avranno predisposto il disegno di legge che dovrebbe ripartire le risorse finanziarie poste a disposizione per la rivalutazione delle pensioni.

In sostanza, la mia opera può rappresentare soltanto una forma di assistenza tecnica, ma il pensare che io abbia la possibilità di agire in concreto per portare a soluzione il problema è pura astrattezza.

Al riguardo posso aggiungere che essa è tecnicamente possibile, ma occorrerebbe una decisa volontà politica, stante che l'operazione comporta un onere complessivo notevole, dovendo riferirsi sia al settore pubblico che a quello privato. Inoltre, occorrerebbe che la spesa prevista per i rinnovi contrattuali si facesse carico del personale in quiescenza del comparto.

CONGUAGLIO FISCALE E MOD. 201

In parziale difformità a quanto ho scritto lo scorso mese di marzo, il conguaglio fiscale è effettivamente avvenuto in sede di liquidazione della rata di aprile, ma, all'ultimo momento, il Centro nazionale di calcolo e di contabilità del tesoro ha dovuto abbandonare la compilazione dello speciale modello SM 8 ter/201, che recava unitamente all'assegno di aprile anche il detto certificato 201, e ha dovuto procedere all'emissione di un nuovo modello 201 da spedire agli interessati con plico separato ed in triplice copia.

Tale modifica - che ha posto in seria difficoltà il Centro elettronico, essendo stato costretto a far slittare altri lavori già programmati - si è resa necessaria per rendere operante la nuova normativa in tema di destinazione dell'otto per mille a scopi di interesse sociale, umanitario o religioso, da ripartirsi fra lo Stato, la Chiesa cattolica ed altre due minori Confessioni cristiane.

NUOVE TESSERE DI RICONOSCIMENTO MOD. FS/D E MOD. FS/F

Il Ministero del tesoro con recente circolare ha informato le dipendenti Direzioni provinciali del tesoro che l'Ente FS, in dipendenza della soppressione dell'omonima Azienda autonoma di Stato, non è più in grado di rilasciare al proprio personale in attività ed in quiescenza nonché ai familiari aventi titolo le tessere individuali di riconoscimento mod. AT e BT, valide anche per la riscossione delle pensioni liquidate a carico del Fondo pensioni FS.

In sostituzione, pertanto, dei cennati documenti, l'Ente stesso ha istituito due nuovi tipi di tessera, denominati rispettivamente mod. FS/d e mod. FS/f, il primo dei quali, di colore viola, destinato ai dipendenti ferroviari sia in servizio che a riposo, e l'altro, di colore giallo, da rilasciarsi ai familiari.

Tali nuove tessere, sebbene non idonee ai fini della identità personale, oltre che in appoggio alle concessioni di viaggio, sono altresì valide per l'espletamento di operazioni bancarie presso le agenzie della B.N.C., nonché, a seguito delle intese intervenute tra il Ministero delle poste e l'Ente FS, per la riscossione, presso gli Uffici postali, degli assegni di conto corrente postale di serie speciale relativi alle pensioni ferroviarie, sia dirette che di riversibilità, previa indicazione sulle stesse tessere della qualità di pensionati dei titolari e del numero d'iscrizione delle partite ad essi intestate. È noto che a quest'ultimo adempimento provvedono, rispettivamente, gli Uffici Organizzazione delle FS, per le pensioni dirette e per quelle di riversibilità derivanti dal decesso di dipendenti avvenuto in costanza di rapporto di lavoro, e le Direzioni provinciali del tesoro, per le pensioni di riversibilità in senso stretto, in conformità, quindi, alla titolarità della competenza a liquidare i trattamenti di quiescenza.

L'Ente FS ha disposto che i Centri rilascio concessioni dovranno provvedere alla graduale sostituzione delle vecchie tessere mod. AT, BT e FS «salpa» nell'arco di due anni a partire dal 12 settembre 1989, data di emanazione della circolare aziendale, ed ha raccomandato di dare la precedenza al rilascio in favore dei soggetti che hanno necessità di munirsi della nuova tessera per la riscossione della pensione ferroviaria. Detti soggetti sono stati così individuati: 1) titolari di pensione con decorrenza anteriore all'1 gennaio 1986 intestatari di tessere mod. AT e BT finora non convalidate ed in scadenza di validità perché al termine del primo quinquennio dal rilascio ovvero convalidate e attualmente in scadenza di validità al termine del secondo quinquennio dal rilascio; 2) titolari di pensione con decorrenza successiva al 31 dicembre 1985.

Infine si ricorda che il diritto d'ufficio da corrispondersi per il rilascio delle dette tessere (per il personale in quiescenza mediante versamento sul conto corrente postale n. 753004 intestato a «Ente FS - conto B») è fissato in lire tremila cadauna.

BIGLIETTI SERIE BK e BKC

Allo scopo di snellire le modalità di utilizzazione dei biglietti indicati a margine, l'Ente FS, a decorrere dall'1 maggio c.a., ha disposto in materia delle innovazioni, definibili senza dubbio migliorative, che qui di seguito si riportano a beneficio di quei pensionati che dovessero incontrare difficoltà d'informazione.

In sostanza, d'ora in avanti, non si tiene più conto della limitazione chilometrica, in quanto i biglietti in parola consentono di effettuare un numero di viaggi di corsa semplice pari a quello delle caselle a disposizione, prescindendo perciò dalla distanza che non va più indicata.

Il titolare del biglietto, quindi, prima di partire, è tenuto ad indicare, con penna ad inchiostro indelebile, le stazioni di partenza e di destinazione e, nello spazio riservato finora al timbro della stazione, la data d'inizio del viaggio, senza più passare allo sportello di stazione o di agenzia.

La validità di ogni viaggio, che può essere effettuato seguendo la via più breve o una delle deviazioni ammesse per i viaggiatori ordinari, decorre dal momento dell'inizio fino alle ore 24 del giorno successivo a quello indicato. Ne consegue che, nell'ambito di detta validità, continuano ad essere ammesse le fermate intermedie; tuttavia, l'utilizzazione della casella successiva a quella ancora in corso di validità ne comporta la scadenza.

Considerate la semplicità di esecuzione della nuova procedura e l'abolizione del limite chilometrico, non hanno più motivo di esistere sia le caselle di recupero che i foglietti M per i viaggi di Km. 1000 od oltre.

Nelle more dell'emanazione di apposito Ordine di Servizio istitutivo di un biglietto con nuova veste tipografica che sostituisca quello attuale, *si precisa che devono essere utilizzati con le modalità sopra descritte i BK e BKC già rilasciati con validità 1990-1991.* Ovviamente, i detti biglietti, che fossero stati parzialmente adoperati secondo le precedenti norme, continueranno ad essere fruiti, indipendentemente dai chilometri consunti, sempre e comunque per il numero delle caselle rimaste ancora a disposizione.

NUOVO CALENDARIO DEL PAGAMENTO DELLE PENSIONI

Con decreto del Ministro del tesoro in data 7 aprile 1990 è stato fissato, con effetto dal corrente mese di giugno, un nuovo calendario di pagamento delle pensioni.

Tale provvedimento si è reso necessario poiché, a causa dei miglioramenti economici di carattere generale attribuiti nel corso degli ultimi anni sui trattamenti pensionistici, lo scaglionamento dei pagamenti delle pensioni, fissato nel precedente calendario del 1986 in relazione all'ammontare netto mensile, non è più risultato rispondente alle esigenze operative degli Uffici pagatori.

Relativamente alle pensioni ferroviarie, il nuovo calendario da osservare è il seguente:

dal giorno 21 pensioni fino a lire 880.000; dal giorno 22 pensioni fino a lire 980.000; dal giorno 24 pensioni fino a lire 1.132.000; dal giorno 25 pensioni fino a lire 1.347.000 e dal giorno 26 pensioni oltre lire 1.347.000.

Per il mese di dicembre il calendario è così modificato: dal giorno 21 pensioni fino a lire 1.865.000; dal giorno 22 pensioni fino a lire 2.331.000 e dal giorno 23 pensioni oltre lire 2.231.000.

Nulla è mutato invece per quanto riguarda le pensioni accreditate nei conti correnti bancari dei beneficiari, i cui importi continuano ad essere disponibili presso gli sportelli bancari espressamente designati dagli interessati il giorno 23 del mese di scadenza, senza i relativi limiti d'importo.

I predetti pagamenti ed accreditamenti vengono anticipati al giorno feriale o lavorativo precedente, nel caso in cui sia festivo quello stabilito dal calendario sopra riportato.

MARIO BRUNI

IL FERROVIERE IN NERO

Dal fischietto di capotreno a quello di arbitro di calcio. Dopo undici anni di ferrovia, Mario Bruni lavora adesso in una banca ad Arezzo. Ma continua ad arbitrare con piacere e successo. Dalle emozioni della serie A alle lunghe ore di allenamento, per Bruni fare l'arbitro è un hobby. Ma un hobby che richiede oltre alla passione, tanta professionalità. Doti che a Bruni non mancano. Come non mancarono a un suo illustre predecessore. Antonio Sbardella. Anche lui arbitro e ferroviere, con 167 partite in serie A.

di MARCO ONOFRIO

Fino a tre anni fa usava il fischietto ed era ferroviere. Capostazione, si dirà: no, capotreno sulla tratta Roma-Bologna. Poi, dall'ottobre '87 Mario Bruni di Arezzo, 40 anni, ha lasciato il mondo delle rotaie («Ora lavoro alla Merchant Leasing International, società partecipata dalla Cassa di Risparmio di Prato») ma quel fischietto come prima, anzi, più di prima ha continuato ad usarlo. Quando? La domenica pomeriggio. Dove? Nei maggiori stadi italiani. Come? Con la qualifica di arbitro di calcio, uno dei 43 effettivi a disposizione della CAN. Questa una prima descrizione del Mario Bruni in versione pubblica: la «giacchetta nera» valutata nelle pagelle dei giornalisti, analizzata dalla moviola in TV, conosciuta, riconosciuta e salutata dalla gente di Arezzo. Ma nella vita, nel lavoro? Per saperne di più - sull'uomo e sull'arbitro - siamo andati a trovare Mario Bruni in ufficio. Piano intermedio di un grande palazzo a due passi dalla stazione. Struttura esterna in ottone, sagoma ultramoderna, interni ampi, luminosi, funzionali. E lui è lì, polo verde, look sportivo, molta simpatia e disponibilità.

«Cosa faccio dietro questa scrivania? Sono addetto al settore commerciale. Detto in breve, contatto i clienti, porto avanti le trattative e raccolgo la documentazione necessaria fino a quando la pratica viene approvata».

Le è facile conciliare impegno arbitrale e lavoro?

«Sì; perché lo faccio con piacere. Ed è noto che quando c'è la passione per qualcosa il tempo si trova sempre».

Può quantificare il suo carico settimanale di lavoro fisico?

«Allenarsi, quanto allenarsi, rientra nelle scelte personali e nella responsabilità dell'arbitro. Non c'è una regola fissa. Ognuno però è conscio dell'importanza di un'adeguata preparazione atletica. Sicché ci si allena a seconda delle proprie esigenze, anche in rapporto al periodo dell'anno o all'imminenza di una gara. Io svolgo non meno di tre sedute a settimana. Credo comunque che il discorso relativo all'allenamento vada impostato più sulla qualità che sulla quantità. Tra il poco fatto bene e il tanto fatto male non ho dubbi su cosa scegliere».

Il suo menù di allenamento.

«Dopo una fase di riscaldamento, stretching e ginnastica generale, passo alle ripetute sugli 800, 500, 200 e 100 metri, privilegiando ora lo scatto ora il fondo».

Veniamo ad un argomento d'attualità. La Federcalcio ha avviato l'operazione «arbitri professionisti». *È ancora possibile parlare oggi di arbitraggio come hobby?*

«No, e tengo a precisare questo fatto. La nostra attività non può prescindere dalla soddisfazione personale e in ciò, d'accordo, è simile a qualsiasi hobby. Se non che quest'ultimo resta circoscritto alla sfera privata di chi lo pratica, mentre noi ci troviamo ad operare in un contesto di persone - pubblico pagante, società di calcio, giocatori - non più disposte a tollerare una figura di giudice non professionista, intendendo professionalità come sinonimo di efficienza reale, capacità di controllare per intero i 90' dell'incontro. Specialmente oggi, in questo calcio che va avanti a suon di miliardi, dove le società sono quasi industrie, il giudice-arbitro non può più pensarsi «dilettante». Ci deve essere, come del resto c'è già, anche senza la precisa formalizzazione del re-

Mario Bruni con il pallone sul dischetto bianco mentre arbitra la sua prima partita di serie A: Genoa-Lazio. Nella foto piccola a sinistra, al suo posto di lavoro. Bruni ha lavorato in ferrovia per undici anni.

golamento, un codice deontologico e professionale».

Parliamo del Mario Bruni ferroviere. Quando è entrato nell'Ente?

«Ho iniziato nel maggio 1976 a Chiusi. Complessivamente ho fatto undici anni di servizio».

Il suo rapporto con i colleghi?

«Ottimo. Mi hanno sempre dimostrato molta simpatia».

Cosa ne pensavano del «loro» arbitro?

«Nell'insieme erano contenti di avere un collega impegnato in un'attività che, detto per inciso, non è affatto facile. Mi mettevano al centro delle discussioni sportive. Volevano conoscere il punto di vista su determinati fatti calcistici visti dal di dentro, risvolti del caso vissuto da me in prima persona».

Immaginiamo il lunedì...

«E infatti. Il lunedì era un giorno cruciale da quel punto di vista».

Lei ha avuto un illustre precedente, Antonio Sbardella, 167 gare in serie A e 11 in campo internazionale.

«Certo, lo conosco di persona. Lui era capostazione. Un grande arbitro».

Abbiamo parlato dei numeri di Sbardella. Vogliamo parlare dei suoi?

«L'esordio assoluto è datato 21 dicembre 1969, una partita a livello giovanile. La «prima» nel settore professionisti è stata Juve Stabia-Alcamo nel settembre 1981. Tra i cadetti ho cominciato l'11 ottobre 1987 con Atalanta-Sambenedettese. Non saprei dire con precisione il numero complessivo delle gare, francamente non le ho mai contate. In serie C dovrebbero essere oltre un centinaio, in B poco meno di 40. Per quel che riguarda la serie A, invece, non c'è davvero possibilità di errore, dal momento che ne ho diretta una, lo scorso 25 marzo, Genoa-Lazio 2-2».

Le emozioni in 21 anni di carriera.

«Tantissime. A parte l'incontro di A o quelli di B, ci sono stati momenti in cui l'emozione si è veramente fatta sentire. Quando ti ritrovi in mezzo al campo, solo e responsabile di te stesso, delle tue decisioni, osservato e giudicato da migliaia di spettatori. Con l'esperienza, si diventa mentalmente più preparati, ma un minimo di emozione, però, c'è sempre: sentimento positivo che non taglia le gambe, ma, anzi, galvanizza, carica e stimola a fare bene».

Come è la partita vissuta sul campo?

«Completamente diversa rispetto alla tribuna. In campo si coglie tutto, voci, urla, umori, anche la smorfia del giocatore, l'intensità dello sguardo, la reazione ad un fallo subito. La volontarietà, tanto per portare un esempio che tocca da vicino la nostra valutazione disciplinare della partita. È l'atteggiamento stesso del giocatore a chiarire ogni dubbio in proposito. Una circostanza che, viceversa, può sfuggire dagli spalti».

Dove infatti trionfa il luogo comune del «dàgli all'arbitro».

«Luogo comune che rientra nella logica dei fatti. Anche perché allo stadio ci va il tifoso cui interessano solo in parte le regole o le interpretazioni tattiche da addetti ai lavori. A lui importa soprattutto il bene della propria squadra. Sarebbe quindi per lo meno utopistico pretendere dal tifoso quell'analisi obiettiva e asettica che invece è richiesta al direttore di gara».

Tra i ruoli del calcio, il portiere è quello di maggiore responsabilità: se para, ha fatto il suo dovere; se non para, è sempre un po' colpevole. Non assomiglia, in ciò, alla vostra condizione?

«Sì, in effetti ci sono delle analogie. Con una sola, evidente differenza: che il portiere avrà nella stragrande maggioranza dei casi la solidarietà dei compagni e del pubblico, mentre noi saremo sempre e comunque soli, non potremo mai contare sulla solidarietà di nessuno».

GIUSEPPE FALLETTA/FOTOTECA FS

LE FS PER LA SICILIA

Inaugurato a Palermo il treno metropolitano. Il nuovo servizio fa parte di un impegnativo complesso di interventi tra cui è previsto il collegamento con Punta Raisi.

UBALDO PACELLA

Il 26 maggio il Direttore Compartimentale di Palermo, ing. La Rocca, alla presenza di autorità cittadine e rappresentanti della stampa, ha inaugurato il nuovo servizio metropolitano, un piccolo fiore all'occhiello per le ferrovie in Sicilia, primo passo per una serie di importanti realizzazioni infrastrutturali che nei prossimi anni ridisegneranno con tecnologie innovative il trasporto ferroviario dell'isola.

Il nuovo servizio si inserisce in un più ampio disegno di razionalizzazione dei trasporti nell'area palermitana che culminerà con il completamento della nuova linea a doppio binario tra l'aeroporto di Punta Raisi e il centro cittadino.

La rinnovata linea permetterà ai viaggiatori di coprire l'intero percoso da Palermo C.le al terminale di «Giacchery» (lungo in totale Km 9,975) in soli diciotto minuti a condizioni estremamente vantaggiose visto che la tariffa (di tipo ordinario) è di appena seicento lire, mentre in un prossimo futuro verrà concordata con l'azienda municipalizzata AMAT una tariffa integrata cittadina.

Il collegamento consentirà inoltre di alleggerire notevolmente il traffico cittadino lungo l'asse che va da Palermo C.le all'area portuale del terminal «Giacchery» con fermate a Vespri, Palermo Notarbartolo.

Le infrastrutture ferroviarie di Palermo si presentano oggi dopo l'intenso maquillage cui sono state sottoposte, assai rinnovate e non solo per la costruzione di tutti gli impianti delle nuove fermate metropolitane ma anche per gli interventi realizzati nelle stazioni di Palermo C.le e Palermo Notarbartolo, senza trascurare le numerose opere tecnologiche messe a punto sull'intero tratto di linea. L'offerta di servizi ferroviari di qualità ne esce così sostanzialmente rafforzata e può contare, tra l'altro, su centri come il «Punto Disco Verde» e la sala di accoglienza polifunzionale che offrono ai viaggiatori i più moderni supporti telematici e informativi capaci di elevare il livello dei servizi resi alla clientela.

Il nuovo servizio metropolitano garantirà inoltre una facile penetrazione a una grande e moderna città, sarà infatti previsto un sistema cadenzato studiato in funzione della domanda per le diverse fasce orarie. I treni faranno la spola tra la stazione di Palermo Notarbarolo e il terminal «Giacchery», altri raggiungerenno, invece la stazione centrale con una frequenza differenziata che è di 30 minuti nei periodi di minor flusso di traffico ma che raggiungerà i 15 minuti nelle ore di punta previste tra le 7.00 e le 9.00, le 12 e le 14, e infine tra le 16 e le 20. Nel primo periodo il servizio verrà assicurato da convogli composti da due elettromotrici tipo Ale 582, mentre ne verrà raddoppiata la composizione nelle ore di maggior flusso, in totale circoleranno nell'intera giornata su entrambi i sensi 110 treni.

Il complesso degli interventi realizzati per una spesa totale di circa 14,7 miliardi costituisce un segnale emblematico della rinnovata attenzione che l'Ente FS dedica alla rete siciliana: cospicui risultano infatti gli investimenti destinati all'isola dal Piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo che assegna nel triennio 1990-1992, 1323 miliardi destinati a raggiungere i 6.545 miliardi nel decennio 1990-1999, per la realizzazione di interventi infrastrutturali, di elettrificazione delle linee, per i principali potenziamenti nei nodi, negli scali e nelle stazioni, di pari passo con un rinnovamento tecnologico degli impianti.

Opere di grande rilievo come il proseguimento del raddoppio della linea Messina - Palermo, della Messina - Catania, della Priolo - Siracusa, il completamento dell'elettrificazione di altre linee, nonché il potenziamento del nodo Messina - Reggio Calabria, dell'area portuale e del compimento dello scalo merci di Palermo. Una serie di realizzazioni, che ridurranno in modo sensibile i tempi di percorrenza, adegueranno il traffico merci a più intensi livelli di domanda avvicinando la Sicilia alle altre regioni italiane.

IL MINISTRO BERNINI ALL'INAUGURAZIONE

I TRE SOTTOPASSI DI MOGLIANO

Alla recente inaugurazione dei tre sottopassi di Mogliano, realizzati per sopprimere i passaggi a livello prima esistenti nel territorio comunale, è anche intervenuto il Ministro dei Trasporti, Bernini, con al suo fianco il Sindaco Tegon, il Presidente della Provincia di Treviso, Innocenti e il Direttore Compartimentale di Venezia, Stabile.

Mogliano è una cittadina compresa nel territorio della provincia di Treviso ma distante pochi chilometri da Mestre. Mestre e Treviso sono collegate dalla ferrovia (un segmento della linea principale Mestre-Udine) e dalla strada statale, denominata «Terraglio», che si snodano parallele. Le strade che confluiscono a pettine, dal lato ovest, sul Terraglio sono tagliate dai binari, cosicché si determina la presenza di più attraversamenti. Nel solo territorio comunale di Mogliano esistevano, fino a poco tempo fa, tre passaggi a livello su strade pubbliche più uno ad uso privato. Il massiccio intervento che si è ora concluso ha posto le condizioni per eliminarli in un sol colpo.

In tal modo si è dato respiro ad una circolazione stradale congestionata per il traffico intenso e strozzata dalle barriere, chiuse - ahimè - molto frequentemente (giacché sulla linea transitano circa 130 treni al giorno): una situazione che era ormai divenuta insostenibile. Da parte delle Ferrovie, la chiusura dei P.L. consente di normalizzare la circolazione dei convogli, evitando le soggezioni inevitabilmente connesse alla presenza di un attraversamento a raso. Ultimo ad esser chiuso è il P.L. posto in prossimità della stazione ferroviaria, il quale si trova su una strada provinciale molto importante per la viabilità locale e quindi molto frequentata.

Di sostituire gli attraversamenti a raso con opere alternative, per giungere ad una soluzione globale del problema, si parlava da molti anni; gli eventi giunsero a maturazione nell'85-86 con la definizione degli accordi tra Ferrovie, Provincia e Comune, con la stipula delle relative convenzioni e l'affidamento della progettazione e realizzazione delle opere, in regime di concessione, nello spazio complessivo di due chilometri, per sostituire i P.L. sulle strade pubbliche, e di chiudere il P.L. ad uso privato.

L'Ente FS ha sostenuto l'onere - col contributo del Comune di Mogliano - sulla base dei finanziamenti disposti dal Programma integrativo (L. 17/81) e dal Piano decennale (L. 189/83), nel quadro delle proposte approvate con D.M. 1995/84, che prevedeva la soppressione di 70 P.L. in sette Compartimenti ferroviari, fra i quali Venezia, con autorizzazione della spesa relativa. La concessione al Consorzio di imprese Pielle comprendeva opere da realizzare in quattro Compartimenti del nord, per una spesa complessiva di 68 miliardi di lire. A tutt'oggi, sono state realizzate opere corrispondenti alla metà di quelle previste.

Nel Compartimento di Venezia, in particolare, sono già state costruite sette opere sostitutive (sei sottopassi e un cavalcaferrovia) per sopprimere dieci passaggi a livello, e precisamente: i quattro di Mogliano Veneto, altri tre sulla linea ferroviaria Mestre-Udine (in Comune di Grumolo delle Abbadesse).

Per il futuro, nell'ambito del Compartimento di Venezia, l'operazione cancellerà altri otto P.L. della Milano-Venezia nel tratto con maggior circolazione ferroviaria, quello da Padova a Mestre.

Tornando alle opere di Mogliano recentemente inaugurate, la realizzazione è stata attuata col sistema, da tempo collaudato, dello «spingitubo».

Tale sistema prevede la costruzione di uno scatolare monolitico fuori opera, a distanza di sicurezza dai binari in esercizio, e la successiva spinta dello stesso nella sua posizione definitiva.

In pratica, si parte con la realizzazione di una «fossa di varo» in posizione laterale rispetto al binario; nella fossa di varo si costruisce il monolite in calcestruzzo che viene successivamente immesso sotto il binario per mezzo di alcuni martinetti a spinta oleodinamica. Questo, naturalmente, dopo che è stata realizzata una struttura provvisoria a sostegno dei binari.

Due dei manufatti recentemente inaugurati nel territorio di Mogliano. Le nuove opere danno respiro alla circolazione della zona, fortemente congestionata dall'intenso traffico stradale.

Nel caso di Mogliano, l'opera è stata resa particolarmente impegnativa e difficoltosa dalla presenza di una falda acquifera quasi in superficie; per questo, sia per consentire la fase esecutiva, sia per la sicurezza in corso di esercizio, sono stati predisposti dei diaframmi in cemento armato (sistema Wellpoint) con funzione sia di impermeabilizzazione sia di contenimento del terreno.

Attualmente, realizzate le opere sostitutive, si stanno ultimando, a cura del Comune, gli interventi per la viabilità nel territorio.

Laura Facchinelli

PASQUALE CHIARIELLO/FOTOTECA FS

Per avvicinare la Puglia alla capitale, è entrato in servizio sulla linea Bari-Roma il Pendolino, particolarmente indicato per affrontare il tortuoso tratto fra Foggia e Caserta. Naturalmente l'ETR 450 non potrà raggiungere i 250 km/h, in quanto occorrerebbero alcuni impegnativi interventi sulla linea, ma comunque riuscirà a far raggiungere Roma in 4 ore e 30 minuti, anzichè in 5h e 15' come accadeva in precedenza. All'inaugurazione del nuovo servizio, avvenuta il 16 maggio a Bari Centrale, sono intervenuti, fra gli altri, il Presidente della Regione e il Sindaco di Bari. Per l'Ente FS, oltre al Direttore Compartimentale, Barbera, era presente il Direttore del Dipartimento Promozione e Vendita, Pinna, che tra l'altro ha preannunciato che quanto prima la percorrenza del Pendolino sarà ridotta a 3 ore e trenta minuti.

Armando Noya

SOSTITUISCE UN'OPERA DEL 1892

NUOVO PONTE SUL PO A CREMONA

A sei anni dall'inizio dei lavori che hanno richiesto una spesa di circa 25 miliardi, è stato recentemente aperto all'esercizio il nuovo ponte ferroviario sul fiume Po a Cremona.

Ubicato tra le stazioni di Cremona e Castelvetro della linea che collega il capoluogo con Fidenza e Piacenza, il nuovo manufatto sostituisce il vecchio ponte costruito nel 1892, non più rispondente alle caratteristiche ed al potenziale utilizzo della linea; il vecchio ponte consentiva infatti solo il transito di carichi non superiori a 16 tonnellate per asse e una velocità massima di 50 km/h.

Costituito da dodici travate metalliche a struttura reticolare e ad arcate paraboliche lunghe 80 metri ed alte 10,7 metri, il nuovo manufatto ha un peso di circa 3650 tonnellate.

Il montaggio delle travate è stato realizzato in una apposita area ricavata sul rilevato lato di Fidenza ed il varo è avvenuto facendo traslare l'intera struttura su un traliccio a rulliere posizionato sulle undici pile e sulle due spalle a cui la travata è stata appoggiata.

Per la costruzione delle pile e delle spalle sono stati gettati 10 mila metri cubi di calcestruzzo, 40 mila metri cubi di terra sono stati usati per i due rilevati (lato Cremona e lato Fidenza) mentre per il montaggio delle travate sono stati utilizzati circa 275 mila chiodi.

Il nuovo ponte che consente il passaggio di convogli con peso assiale di 22 tonnellate e una velocità di 140 km/h, apre quindi prospettive di intensificazione del traffico e tutto il movimento di merci e viaggiatori tra la Lombardia e l'Emilia potrà essere potenziato. «Per affermare l'importanza del nuovo ponte ferroviario sul Po - ha sottolineato l'ing. Rizzotti, Direttore Compartimentale di Milano, durante la cerimonia inaugurale - è sufficiente rilevare che la linea Cremona-Fidenza costituisce il naturale proseguimento a nord della Pontremolese, l'itinerario che collega i porti dell'Alto Tirreno con le aree Est della Pianura Padana ed il Brennero. Il ponte è inoltre percorso dai treni della linea Cremona-Piacenza, segmento dell'importante direttrice Alessandria - Piacenza - Cremona - Mantova, lungo la quale potranno essere instradati treni merci per alleggerire da sud il nodo ferroviario di Milano, offrendo nuove prospettive di sviluppo, soprattutto al traffico merci».

Beppe Bertoli

LO SPORT PER LA SALUTE

Praticare lo sport in modo appropriato perché faccia bene alla salute, al benessere psicofisico; evitare le forme esasperate e stressanti che vanno oltre i limiti fisici dell'individuo; fare uno sport che piace e che è adatto alle caratteristiche personali, ai problemi fisici e all'età di chi lo pratica.
Per dare un contributo ad una migliore educazione allo sport per giovani ed anziani, il settore sportivo del DLF di Roma ha recentemente organizzato un Convegno-Dibattito dal titolo «Sport e Salute» che si è svolto presso la sala CIFI di via Giolitti, 34.
Il convegno, al quale hanno partecipato circa 150 persone, in prevalenza dirigenti sportivi, istruttori, allenatori, tecnici e atleti del DLF, si è aperto con una relazione su: «La visita di idoneità come prevenzione del danno da sport. Analisi e valutazione di 4 anni di medicina sportiva del DLF di Roma» tenuta dalla dott.ssa Nadia Aspromonte, medico sportivo del DLF Roma, cardiologo del Centro Medicina dei Trasporti e consulente dell'Istituto di medicina dello Sport e ISEF. Le altre tre relazioni hanno affrontato i seguenti temi: «Problematiche dell'attività sportiva in età medio-avanzata» tenuta dal dott. Fernando Cecchetti, medico sportivo, cardiologo del Centro Medicina dei Trasporti e consulente dell'Istituto di medicina dello Sport e ISEF; «Il trauma nello Sport» tenuta dal prof. Ernesto Alicicco, medico sociale dell'A.S. Roma, docente di medicina dello Sport all'Università de L'Aquila e consulente del Centro Riabilitazione motoria FS di Roma; «Sport e alimentazione» tenuta dal prof. Paolo Tisot, direttore del Servizio Formazione e Ricerca UISP Nazionale.
Nell'interessante e animato dibattito con il pubblico, condotto dalla giornalista Rai Doriana Laraia, è emerso l'interesse dei partecipanti per l'iniziativa e l'apprezzamento per la qualità scientifica delle relazioni.
In particolare è stato sottolineato lo sforzo intrapreso da parte del DLF di Roma per l'attività dell'ambulatorio medico-sportivo che ha visitato in 4 anni più di duemila atleti agonisti con un ventaglio di età così ampio, da 7 anni a 75, che ha dell'incredibile.
Gli argomenti più sottolineati nel dibattito fra il pubblico e i relatori sono stati quelli dell'attività sportiva nell'età medio-avanzata, del tipo di alimentazione da usare prima, durante e dopo gli allenamenti e le gare, e il ruolo che la medicina sportiva svolge come medicina preventiva in quanto interviene sul sano anziché sul malato.

Silvano Stoppioni

ANCONA

PENSIONAMENTI - Auguri vivissimi di felice e lunga pensione ai colleghi: Luigi Frattini, Segr. Sup. 1ª cl. Capo Reparto Segr. dell'Officina G.R. di Foligno; Gerardo Favini, macchinista della Rimessa Locomotive di Foligno; Gino De Santis, Deviatore della stazione di Ancona C.le; Mafalda Faraglia, Aus. di Stazione di Terni; Mariano Mariani, Aus. della Fermata di Sassoferrato; Leonardo D'Amelio, Op. Qual. del 12° Tronco Lav. di Vasto; Marino Togni, Op. Qual. del 26° Tronco Lav. di Jesi; Roberto Bordini, Tecnico dell'Officina G.R. di Foligno, Guido Crocetti, Aiuto Macchinista della Rimessa Locomotive di Terni; Angelo Angeloni, Tecnico di Stazione di Fabriano; Alberto Biccheri, Op. Qual.to della Zona 1.2 TT di Ancona; Mario Savelli, Aus. di Stazione di Matelica; Franco Alessi, Guardiano della stazione di Capodacqua P.F.; Giuseppe Rossanini, Aus. di Stazione di Nocera Umbra; Nello Omelli, Aus. di Stazione di Capodacqua P.F.; Egidio Gerini, Op. Qual. di Senigallia; Giuliana Peppoloni, C. Gestione di Perugia.

BARI

FERPHILEX 90 - Organizzata brillantemente dal D.L.F. si è tenuta a Bari la 15ª Esposizione Internazionale dei Filatelisti Ferrovieri con la partecipazione di 75 espositori di 11 Stati Europei. Al Palmares ci sono stati premi e coppe per tutti.

QUIESCENZE - Sono stati collocati a riposo i Tecn. Francesco Bellomo e Nicola Facchino della Zona 22.1/TE di Bari; il C. Gest. Sup. Pasquale Venuto della staz. di Potenza Inf.; il Tecn. Michele Gentile del Rep. IE di Foggia; il Guardiano Guido Cristalli della staz. di Modugno; il Rev. Sup. Paolo Callea dell'Ufficio Produzione di Bari; l'Ausil. Andrea Gramazio della Sq. Rialzo di Foggia; il Tecn. Donato Masi del Tronco 12.2.L di Foggia; il Tecn. Giuseppe Di Gregorio dell'Uff. G.R. di Foggia; il Tecn. Giuseppe Carbone della Zona 21.1/TE di Barletta; il Contr. Viagg. Sup. Saverio Buonavoglia del Nucleo Contr. di Bari; il Capo Tecn. Sup. Vito Losito del Tr.Linea di Trani e il Tecn. Vito Scannicchio della Zona 22.2.TE di Bari. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

BOLOGNA

QUIESCENZE - Per limiti di età sono andati a riposo: il Guardiano Armando Berti dell'Uff. Organizzazione; il Guardiano Ermenegildo Bianco di Abano; l'Ass. Capo Carlo Canini di Rimini; il Macchin. Ettore Fiori del Dep. Loc. di Bologna Centrale; il Verificatore Elio Venturi Grandi della Sq. Rialzo di Bol. Ravone; l'Ausil. Giuseppe Leonardi della Rimessa Loc. di Rimini; l'Appl. Ezio Marchignoli dell'O.G.R. di Bologna; il Macch. Leonello Martelli del Dep. Loc. di Bologna; il Manovratore Edgardo Salsini di Bologna C.le; il Manovale Luigi Stefanelli del Tr. 13/2/Porretta; il Capo Treno Giorgio Tedeschi del D.P.V. di Bologna C.le; l'Aus. Staz. Fausto Zanotti di Savignano sul Rub.; l'Op. Qual. Ruggero Neri della Sq. Rialzo di Bologna Ravone; il Guardiano Ines Ghiselli di Lugo. A tutti auguri vivissimi.

LUTTI - È deceduto il Guardiano Angelo Soglia di Bologna Centrale. Ai familiari le più sentite condoglianze.

LAUREE - Centodieci e lode a Paola Bacchi dell'Ufficio Produzione e collaboratrice di «Voci» per la laurea in Lettere e Filosofia. Rallegramenti vivissimi.

MILANO

NASCITE - È nato Massimo, figlio dell'applicato Felice Connelli dell'U.P. Cremona. Ai genitori felicitazioni e vivissimi auguri.

LAUREA - Carmine De Leo, figlio del Capostazione titolare di Verdello, si è brillantemente laureato in Discipline economiche e sociali presso l'Università Bocconi di Milano con 110 e lode. Congratulazioni ed auguri.

LUTTI - Sono deceduti: Ermenegildo Al-

PILOT LIGHT: UN FARO PER I NON VEDENTI

Vincenzo Andreozzi, autore dell'articolo, socio dell'Unione Italiana Ciechi (Sezione di Firenze), è ferroviere e lavora presso il centralino della stazione di Firenze SMN.

Alla fine di aprile è iniziata a Firenze una sperimentazione, che è probabilmente la prima al mondo, per fornire un aiuto, una guida a tutti i portatori di gravi handicap visivi (non vedenti e ipovedenti). Su alcuni semafori del centro, e cioè in Piazza del Duomo e in alcune vie adiacenti, sono stati installati degli speciali trasmettitori, detti anche mini-fari, in quanto funzionano in pratica come i fari luminosi o i radio-fari che guidano navi e aerei. Ogni mini-faro invia un fascio di raggi infrarossi, che contiene una informazione in codice, legata al colore del semaforo. Il non-vedente deve disporre di un piccolo ricevitore, poco più grande del solito pacchetto di sigarette, chiamato mini-radar. Il mini-radar riceve il fascio infrarosso dal mini-faro collegato al semaforo e trasforma il fascio stesso in un suono udibile, suono che varia a seconda del colore del semaforo. Il suono è percepibile tramite un piccolo altoparlante incorporato nel mini-radar, o preferibilmente tramite un auricolare. In un nuovo modello del mini-radar, oltre al suono sarà anche possibile percepire il segnale proveniente dal mini-faro in modo tattile, grazie ad un piccolo trasduttore elettromeccanico su cui il non vedente appoggia un dito. I mini-fari possono però inviare anche altri tipi di segnali, che raccolti dal mini-radar vengono decodificati e trasformati in un messaggio parlato, in voce. Questi messaggi possono informare il non-vedente sul luogo in cui essi si trovano, sulla presenza di un cantiere stradale o comunque di un pericolo, su una stazione di taxi, su cabine telefoniche, sull'ingresso di edifici di particolare interesse, su sportelli bancari, bancomat, negozi, ristoranti, bar ecc. I mini-fari possono infatti essere installati ovunque e il messaggio parlato può essere scelto a piacere e registrato con un piccolo dispositivo portatile sulle memorie a stato solido interne al minifaro. Inoltre il fascio di raggi infrarossi emesso dal mini-faro è indirizzabile lungo una direzione ben precisa, scelta a piacere così da creare un «corridoio» di guida, che il non vedente può seguire utilizzando il proprio mini-radar. Il non vedente viene quindi informato e anche guidato lungo un certo percorso, proprio come avviene per gli aerei che anche in caso di scarsa visibilità, possono grazie ai radiofari seguire rotte e individuare le piste di atterraggio.
Bisogna ancora sottolineare che i mini-fari possono essere installati anche all'interno di edifici, dove lavorino, ad esempio, dei non-vedenti, permettendo loro di muoversi con buona autonomia raggiungendo il proprio posto di lavoro, la mensa, la toilette, la scala o l'ascensore, senza dover ricorrere ad accompagnatori. Inoltre i mini-fari possono essere installati su mezzi pubblici, così che il non-vedente in attesa ad una fermata potrà udire quando l'autobus o il tram attrezzato con un minifaro si avvicina, informazioni del tipo: «Autobus numero 17, diretto alla Stazione», ecc.
Il sistema complessivo, costituito dai mini-radar e dai mini-fari è noto come Sistema PILOT LIGHT, che in inglese vuol dire LUCE PILOTA. Il sistema PILOT LIGHT è stato inventato in Italia da Gian Pietro Soardo, Professore di Fisica Medica dell'Università di Torino, e da Antonio Azzalin, titolare di una ditta di apparecchi elettromedicali di Collegno, vicino a Torino.
Gli inventori hanno presentato il PILOT LIGHT all'Unione Italiana Ciechi fin dal 1989, ma per prima la Sezione di Firenze della UIC, ha compreso pienamente le potenzialità del sistema e ne ha caldeggiato la sperimentazione

DECESSI - Sono improvvisamente venuti a mancare all'affetto dei propri cari il Guardiano Romualdo Valentino, della stazione di Cancello e la mamma del Guardiano Antonio Russo, della stazione di Acerra. Le nostre condoglianze.

LAUREE - Con 110 e lode si è laureata in Medicina e Chirurgia Tania Aliberti, figlia di Matteo, ex C.S. Sup. di Codrola. Auguri e congratulazioni vivissime che estendiamo al Segr. dell'Uff. Affari Legali Michele Marseglin che si è laureato con 110 in Filosofia.

quati, Commesso del 2° Rep. di Lavori di Cremona e Francesco Valenti, Capo Treno del DPV di Bergamo in pensione. Alle famiglie le nostre più sentite condoglianze.

PENSIONAMENTI - Hanno lasciato l'Ente il Tecnico Salvatore Cullia del Tr. 36 Lavori di Vigevano, il Deviatore Pietro Delfrate e il Guardiano Cosimo Camarda della stazione di Vigevano. A tutti l'augurio di una lunga e serena quiescenza. Un caro saluto e un augurio indirizziamo anche al neo-pensionato ing. Gino Guarnieri, Dirigente Generale, già Capo Ufficio Movimento del Compartimento milanese quindi Direttore del Compartimento di Trieste e Direttore del Progetto Mirato Milano.

NOZZE - Fiori d'arancio per Roberto Preti, Operaio del Rep. IE di Milano Rogoredo che si è sposato con la signorina Paola Savio. Felicitazioni.

NAPOLI

NASCITE - Amalia è nata alla sig.ra Maria Pia Craviolotti, moglie dell'Isp. P/le Gianfranco Manfredi della Dir. C.le Gestione Lavori 3ª S. Nicola La Strada; Marco è venuto ad allietare la casa del Segr. dell'Ufficio Organizzazione di Luigi De Luise. I nostri auguri.

COMMIATI - Hanno lasciato l'Ente per raggiunti limiti di età e di servizio: il C.S. Sup. Errico Fusco, della stazione di S. Maria C.V.; il C. Treno Ernesto Tomaciello, del D.P.V. di Benevento; l'Applicato Capo r.e. Antonio Patini, del D.L. di Napoli C.F.; l'Ausiliario di stazione Domenico Cozzolino, della stazione di Portici, l'Ausiliario Gennaro Maddaluno, del D.L. di Campobasso; il Segr. Sup. 1ª cl. Romolo Cafaro, dell'Ufficio Promozione e Vendita; il Macchinista Andrea Castiello, del D.L. di Napoli Smistamento; l'Applicato Andrea Di Rosa, dell'Ufficio Collaudi; il Macch. Giuseppe Falconieri, del D.L. di Napoli Smistamento, il Macch. Giuseppe Fraia dello stesso D.L.; l'Ausiliario Gennaro Esposito, del Mag. Approvv.ti Napoli P.R. l'Ausiliario Vitaliano Nistico, del D.P.V. di Napoli C.; l'Op. Qual. Pasquale Alfieri, del Tronco Lavori di Casacalenda; il C. Tecn. Sovr. Raffaele Capece, del Rep. 12/E Napoli C/le; l'Appl. Catello Cascone, dell'Off. G.R. di S. Maria La Bruna; l'Ausiliario Giovanni Cozzuto, della Zona 31.2 Torre C/le; l'Appl. C.r.e. Giuseppe Napolitano, dell'Uff. Prom. e Vendita e l'Ass.te di staz. Domenico Di Domenico, della stazione di Sesto Campano. A tutti auguriamo lunga e serena quiescenza.

ROMA IMPIANTI

LUTTI - Porgiamo le nostre scuse per l'involontario errore relativo al decesso della madre Domenica del Deviatore Capo Mario Coppola di Roma S.L., in quanto segnalata sulla rubrica come moglie. Con l'occasione porgiamo al collega ed alla gentile signora i nostri migliori saluti.

PRODUZIONE

LUTTO - All'improvviso è morto a Roma il Cav. Mario de Biase, Revisore Superiore di 1ª classe in quiescenza. Prima d'andare in pensione aveva prestato servizio nella Segreteria del Direttore del Dipartimento. Alla moglie ed alle tre figlie, colpite così duramente, le nostre condoglianze.

GIUSEPPE GIUNTA , Rev. Sup. di I cl. Divisione Centrale Esercizio, è stato insignito dell'onorificienza di Commendatore. All'amico Giunta le congratulazioni degli amici e della redazione di VdR.

PROM. E VEND.

COSTANZA BOLOGNARI, figlia del Dirigente Francesco, ha brillantemente consegito la laurea in Legge. Congratulazioni e auguri.

SI È SPENTO a Velletri Paolo Fiaschetti, ex dipendente dell'Ufficio Lavori Compartimentale di Roma. Alla figlia Ida, Segretario del nostro Dipartimento e al figlio Mario, titolare della stazione di Frascati, sentite condoglianze.

REL. ESTERNE

IL DOTT. MASSIMO TRINITO, medico presso il Servizio Sanitario e figlio di Arturo, collega della Direzione Centrale R.E., ha sposato la dott.ssa Laura Scardella. Agli sposi e all'amico Arturo, gli auguri più affettuosi di «Voci».

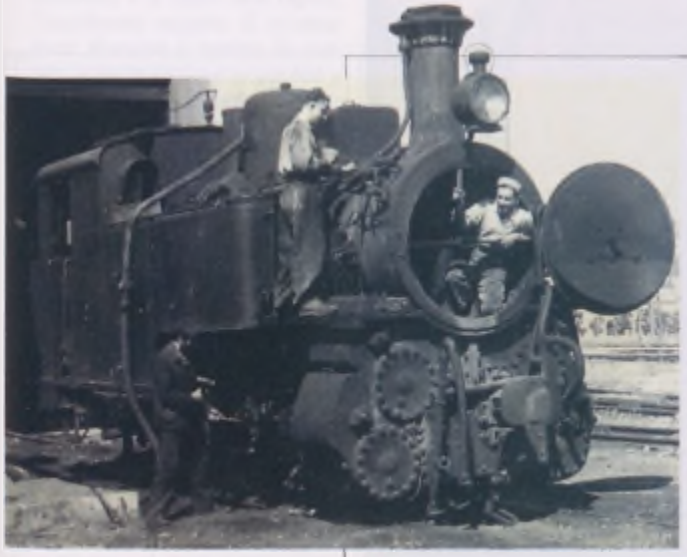
REGGIO CAL.

NASCITE - È nata Antonina in casa dei colleghi Renzo Mafrici e Maria Flora Mellino rispettivamente C.S. a Firenze Campo Marte e Segr. Sup.re presso l'Ufficio Organizzazione di Reggio Calabria. Alla coppia tantissimi auguri. In casa di Michele Verduci, C.S. Sup.re a Reggio C. C.le, e Antonella Garofalo, Ass. di Staz. a Cosenza, è nato Claudio. Auguri vivissimi che estendiamo anche a Pasquale Marcianò, in servizio presso l'Unità Piani dell'Ufficio Produzione, per la nascita della primogenita Fabiana. Felicitazioni anche al nonno paterno Filippo, C.S. Sovr.te a.r. della stazione di Reggio C. C.le ed al Segr. Tecn. Ernesto Porro per la nascita di Marco.

presso l'Amministrazione del Comune di Firenze. L'Assessorato alla Polizia e al Traffico e in particolare l'Assessore Graziano Cioni e i suoi tecnici, hanno valutato positivamente la proposta dell'Unione Italiana Ciechi di Firenze.
Grazie anche alla sponsorizzazione parziale della locale Cassa di Risparmio il Comune di Firenze ha deciso di installare una prima serie di mini-fari su alcuni semafori e di distribuire 50 mini-radar ai non-vedenti fiorentini.
Fin dai primi giorni di sperimentazione i non vedenti che hanno provato i mini-radar e seguito i percorsi semaforici attrezzati con i mini-fari hanno dato valutazioni molto positive del sistema PILOT LIGHT.
Certo si deve ricordare la necessità di un progressivo apprendimento, per poter sfruttare al massimo le potenzialità offerte dal sistema PILOT LIGHT.
Con la diffusione del Sistema PILOT LIGHT, gli Enti locali pubblici e privati potrebbero attuare almeno in parte le recenti norme di legge che prevedono interventi per l'abbattimento delle barriere architettoniche, anche a favore dei portatori di gravi handicap visivi, per i quali, finora, era difficile individuare iniziative realmente efficaci.

Vincenzo Andreozzi

UN TRENO NEL CASSETTO



Su questo numero pubblichiamo due foto, ma dal cassetto di uno dei nostri lettori è uscita solo quella in bianco/nero. L'altra, a colori, esce dal cassetto della redazione. È stata infatti già pubblicata sul numero di ottobre dello scorso anno in apertura del servizio sull'inaugurazione del Museo Nazionale Ferroviario di Napoli Pietrarsa. Due foto, due cassetti, ma una stessa locomotiva (non sappiamo se è proprio lo stesso esemplare, ma la serie, almeno quella, è identica).

La pubblicazione su VdR della 370 023, ora a Pietrarsa, ha riacceso la memoria di un nostro lettore, Santo Facella che quel tipo di locomotiva lo conosceva molto bene. Andato in pensione nel 1971 come Aiuto Macchinista presso il DL di S. Lorenzo, Facella era entrato in ferrovia nel 1946 come operaio di I Classe. La foto che è uscita dal suo cassetto è dei primi anni '50 ed è stata scattata al DL di Lercara Alta (Palermo). Una stazione, a 800 m sul livello del mare, e una linea che ora non esiste più. La linea era a scartamento ridotto e a cremagliera e saliva fino ai 1080 metri della stazione di Castelvetrano.

Protagonista della foto è proprio una 370 in fase di riparazione. Il calderaio che vediamo fare capolino dalla camera fumo della locomotiva è il ferroviere Lo Preste. Facella, invece, è in piedi, di spalle. Del terzo ferroviere, invece, non sappiamo il nome.

La riparazione a cui Facella e i colleghi sono intenti nella foto è solo una riparazione periodica. Per le grandi riparazioni la 370 andava a Pietrarsa. Dove è ritornata con tutti gli onori, per svolgere il suo ruolo di star del Museo: geometrie della storia.

Oggi della linea a cremagliera a scartamento ridotto di Lercara Alta, non resta altro che il ricordo e qualche immagine un po' sbiadita. Come il Museo di Pietrarsa cerca di salvaguardare le macchine che hanno fatto la storia delle Ferrovie italiane, così, anche se molto più modestamente, questa rubrica vuole salvaguardare la memoria degli uomini, dei ferrovieri. Senza di loro, senza le loro cure, senza la passione con cui le guidavano, le riparavano, le lustravano, le sbuffanti locomotive non sarebbero mai entrate nel mito.

Nel Museo di Pietrarsa, malgrado le migliori intenzioni, c'è il rischio che le macchine rubino la scena al fattore umano. Le macchine, come spettacolari reperti di una storia meccanica che rappresenta uno dei tanti capitoli della storia dell'uomo. Ma non solo la Storia con la «S» maiuscola, anche la storia quotidiana. Quella fatta anche dai calderai e dagli operai. Una microstoria che ha il calore e il colore del ricordo e il sapore delle emozioni della gioventù. Per suscitare quei colori, quei sapori, può bastare una vecchia foto.

(a cura di Tiziana Gazzini)

LAUREE - Auguri di un brillante avvenire professionale al giovane Paolo Le Rose il quale ha conseguito con ottima votazione la laurea in Medicina e Chirurgia. Felicitazioni anche al padre, Commendatore Antonio, C.S. Sovr.te a.r. titolare della stazione di Amantea. Ha brillantemente conseguito la laurea in Lettere Classiche, con 110 e lode e pubblicazione della tesi, Ferdinando Rotolo, figlio di Rosario, Applicato presso l'Ufficio Produzione. Auguri vivissimi che estendiamo anche allo zio Teodoro, titolare della stazione di Palmi.

LUTTI - Condoglianze sentite al Macchinista a.r. del D.L. di Reggio Cal. Antonio Rullo per la perdita della moglie; condoglianze anche ai figli Antonino e Giovanni rispettivamente Capo Treno a.r. del D.P.V. di Reggio C. e Applicato Capo presso l'Ufficio Organizzazione. È deceduta la signora Giovanna Caminiti, madre del dr. Vincenzo, Segr. Sup di ª classe e Capo Rep. Marketing Viaggiatori dell'Ufficio Promozione e Vendita. Condoglianze.

TRIESTE

ESODI - Hanno lasciato il servizio Giuseppe Stagni, Conduttore del D.P.V. di Trieste C.le; Giovanni Tercic, Ausiliario al Rep. 1E TT di TS C.le; Antonio Luglio Assistente Capo r.e. di Trieste C.M. Vittorio Aquini e Attilio Scarpiello, Macchinisti del D.L. di Udine. Luciano Innocente e Italo Cimadon, Tecnici del ª Tr. di Cervignano. Auguri vivissimi.

NASCITE - Felicitazioni ed auguri a Giorgio Rotta, Assistente di St. presso l'Ufficio Promozione e Vendita, per la nascita del figlio Mattia; ad Orazio Tomasi, C. Gestione Sup. della Filiale Viaggiatori di Trieste, per la nascita della figlia Stefania.

Laura Morante, Diego Abatantuono e Fabrizio Bentivoglio in attesa del ciak, sul set di «Turnè». Una nuova generazione di attori è uno dei dati più confortanti del cinema italiano contemporaneo.

IL TEATRO È TRA NOI

Il classico triangolo, due uomini e una donna, e la necessità di dover stare insieme, per lavoro, tenendo in bilico la forza dei sentimenti e la logica delle ragioni. «Turnè», un buon film di confezione come da tempo non se ne vedeva

di PIERO SPILA

Piccoli miracoli senza importanza, e soprattutto senza conseguenze. Il cinema italiano continua a sorprendere da una parte ricevendo prestigiosi riconoscimenti internazionali (dall'Oscar a Giuseppe Tornatore per *Nuovo Cinema Paradiso*, ad una selezione di ben otto film «tricolori» invitati e proposti all'ultimo festival di Cannes), dall'altra fornendo dati statistici sulla produzione e sul consumo da paese terzomondista della cultura. Si pensi che, secondo gli ultimi dati disponibili (aprile 1990), soltanto il 21% dei film attualmente in circolazione è di nazionalità italiana e solo il 15% degli spettatori cinematografici scelgono di andare a vedere un film italiano. Viceversa è il cinema americano a farla da padrone: con il 47% dei film in circolazione la produzione Usa raccoglie più del 70% degli spettatori. Mai, dal dopoguerra ad oggi il nostro cinema aveva toccato punte così negative e preoccupanti. Peggio che nelle colonie.

Di fronte a tale scenario, è evidente come i successi ottenuti da Tornatore, o i consensi registrati a Cannes dai film dei Taviani *(Il sole anche di notte)* o di Amelio *(Porte aperte)* o Fellini *(La voce della luna)* o ancora Tornatore *(Stanno tutti bene)*, possono suscitare una soddisfazione ben magra. Anzi, è proprio a partire da questa contraddizione fra ricchezza di proposte e potenzialità, e precarietà del mercato che dovrebbe essere progettata e finalmente attuata una seria politica di rilancio e razionalizzazione a favore del cinema nazionale. Tanto più che negli ultimi tempi il cinema italiano dà sempre più spesso convincenti segnali qualitativi ed estetici. E non si parla solo dei soliti autori (Bertolucci, Fellini, Taviani ecc.), quanto invece del cosiddetto prodotto medio, una volta autentico punto di forza della produzione nazionale (la commedia all'italiana), poi lentamente degradato a livelli quasi infimi. Sono anni ormai che dagli schermi sono finalmente scomparsi film e filmacci sui Fichissimi e i Pierini, ma anche le commediacce di Castellano e Pipolo o Castellacci e Pingitore (in questo, davvero, la televisione commerciale ha aiutato il cinema). Viceversa è difficile che un film medio italiano non presenti oggi requisiti minimi di qualità; e, caso ancora più importante, le opere dei giovani registi propongono quasi sempre temi e situazioni narrative di buon spessore e notevole qualità formale.

Anche se non sono capolavori, questi film sono spesso ben diretti, ben sceneggiati e, soprattutto, ben interpretati (il dato più confortante è proprio la nascita di una nuova generazione di attori, come da tempo non si aveva in Italia). Casi come *Amori in corso* di Giuseppe Bertolucci o *Mignon è partita* di Francesca Archibugi, non sono isolati. Quest'anno è uscito *Turnè* di Gabriele Salvatores (uno dei film che hanno riscosso maggiore interesse a Cannes) che sembra essere la riprova di quanto si diceva prima: un'opera diretta con scioltezza di linguaggio e senza appesantimenti intellettualistici, con buoni dialoghi e situazioni ben congegnate, e soprattutto con un buon triangolo di attori come Diego Abatantuono (controllato e sensibile, come raramente si è visto in precedenza), Fabrizio Bentivoglio e Laura Morante.

Dario e Federico, protagonisti di *Turnè*, sono amici sul palcoscenico e nella vita. Hanno fatto la scuola insieme e insieme hanno intrapreso la difficile carriera del teatro. Eppure qualcosa capita tra loro a mettere in crisi quel collaudato sodalizio, ed è la cosa apparentemente più banale che possa capitare: amano la stessa donna, Vittoria. È il classico triangolo protagonista di tanti film, ma qui con qualcosa in più. I due uomini, da soli,

sono costretti a convivere insieme, sera per sera, in una lunga tournée teatrale che li porta in giro per l'Italia, a dispetto di rabbie incontrollate e muti rancori, tentativi di mediazione e rotture violente. La cosa più curiosa è che il vero oggetto da contendere, la donna, diventa sempre più una presenza evanescente, un elemento in bilico fra la forza incontrollata dei sentimenti e la logica delle ragioni, l'equidistante soggetto di un'ossessione itinerante e ripetuta (la tournée, la recita serale) e incompleta e insoddisfacente (l'assenza, la lontananza).

Dopo *Sogno di una notte di mezza estate*, opera d'esordio, e *Marakesch express*, Gabriele Salvatores realizza con *Turné* la storia di un'amicizia maschile, sul ritmo e sui modi dell'*on the road* anni settanta, e un discorso amoroso a due voci, con canto e controcanto di illusioni e sensi di colpa, ispirato all'insicurezza e alle nevrosi dei nostri anni. In termini estetici *Turné* si propone come un film sincero e generosamente sbilanciato, basato com'è su sentimenti così radicali e un po' fuori moda (l'amore come riscatto esistenziale, l'amicizia come sentimento assoluto), ma è anche un'opera che non dimentica le astuzie e le doverose concessioni al mercato. Ché poi è il modo migliore di andare incontro alle attese del pubblico, senza sottovalutare ma neppure anteporre gli obiettivi alle ragioni che muovono un film. In particolare, da *Marakesch express* a *Turné* sembra come se Salvatores non voglia più interessarsi al mondo delle mode giovanili, ma abbia deciso di guardarsi più dentro e più vicino. Il passaggio non è semplicemente un fatto generazionale ma culturale: dai Rolling Stones (il *Paint it Black* di Mick Jagger recitato nel provino da Federico all'inizio del film) a Cechov (*Il giardino dei ciliegi*, lo spettacolo teatrale messo in scena). Le citazioni d'obbligo sono relative a Wim Wenders (*Nel corso del tempo*: due amici che viaggiano sull'onda della memoria, lungo i confini precari fra ovest ed est d'Europa) e Howard Hawks (*Il fiume rosso*: il duello odio/amore fra John Wayne e Montgomery Clift, faticosamente camuffato dall'improbabile attrazione verso la stessa donna), ma sono citazioni che fortunatamente non appesantiscono il discorso narrativo e cinefilo. Il risultato è un film piccolo e sapiente, che non punta all'obiettivo ambizioso e assoluto, ma alla misura ordinaria e tangibile del prodotto medio che non ha altre pretese che non siano quelle della qualità e della confezione. Ed è questa una strada che il cinema italiano deve saper riprendere con sempre maggiore convinzione.

IL TRENO IN UNO SPOT

IL WEST, FINALMENTE

di TIZIANA GAZZINI

Bud Spencer in alcuni fotogrammi dello spot per la Big Babol. Ambientato a Tucson, fra assalti di banditi, risse gigantesche e balconi che crollano, lo spot usa con arguzia il tipico armamentario del cinema western.

Finalmente il West. Quello vero. Dopo tanti spot che ammiccano al genere, con ambientazioni realistiche, ma contemporanee (vedi gli spot Brooklyn, Nescafé Frappè, Canguro Rambling), ecco un film western classico, con tanto di eroe buono. Un Bud Spencer nella migliore forma che ha interpretato per Big Babol, il bubble gum che piace soprattutto ai ragazzi, una serie di tre spot girati ad Old Tucson, la mitica città entrata nella leggenda del cinema perché ha ospitato il set di molti famosi film western, da *Sfida Infernale* e *L'uomo che uccise Liberty Valance*. nel cuore dell'Arizona, tra parchi naturali e giganteschi saguaro, imponenti montagne e l'ombra di Tex Willer, non poteva mancare il treno. Uno dei tre spot Big Babol, infatti, è dedicato proprio a una storia ferroviaria. A uno di quei treni smalto nero, ottone, vapore e... banditi che hanno attraversato la storia del cinema fin dai suoi esordi, da Tom Mix a Sergio Leone. Old Tucson. Stazione ferroviaria. Sotto la pensilina, Bud Spencer e la sua piccola «assistente» attendono l'arrivo di un treno, insieme a una piccola folla con tanto di bagagli pronta a salire sul convoglio che la porterà chissà verso quale lontana frontiera. una scena tipica, di genere, come appunto èil film ideato dall'Agenzia Selection (la supervisione creativa è di Antonia Capasso) e realizzato dalla casa di produzione Man Progetto e Immagine. Bud Spencer, diretto dal regista Jed Falby, è perfettamente in parte. Difensore dei deboli, dei bambini, a cui i feroci banditi della banda dei Senzapalloni, capeggiata dal bieco Dick Ciccamoscia, tentano di sottrarre con ogni nefandezza, il loro bubble gum preferito, Big Babol, appunto. I Senzapalloni ne fanno di tutti i colori e naturalmente, da bravi banditi western, non perdono occasione per assaltare il treno carico di Big Babol. Ma ci penserà Bud Spencer, con i suoi piccoli amici, a ristabilire la giustizia e a umiliare i cattivi. E a dare Big Babol a chi se la merita. un bel po' d'azione, risse, balconate che crollano, vetrate infrante. Insomma tutto il repertorio western, compreso il duello finale, da mezzogiorno di fuoco, che avviene, neanche a dirlo, a colpi di Big Babol.
Una produzione impegnativa, quella per realizzare lo spot «treno».
Anche se il film pubblicitario dura al massimo 60" (c'è anche una versione corta di 30"), ha richiesto uno sforzo produttivo e organizzativo degno di un lungometraggio. Per girare il film «treno Big Babol», la Man Progetto Immagine ha messo a disposizione una troupe di un centinaio di persone che hanno lavorato per un'intera settimana nella realizzazione delle scene più spettacolari e degli effetti speciali. Un impegno che non è venuto meno neanche nella fase di post produzione: la musica, di Franco Godi, è eseguita da 46 elementi dell'orchestra sinfonica di Milano. L'assalto al treno di Big Babol lo rivedremo presto sulle reti rai e Fininvest.

APRITI CIELO

Una famosa violinista che torna nella vecchia casa paterna e suo fratello che deve raggiungerla e si disperde in un viaggio senza fine. Fra chiaroscuri e silenzi, assenze e nostalgie, il romanzo a due voci di uno scrittore autentico.

di MARINA DELLI COLLI

Sergio Campailla
VOGLIA DI VOLARE
Rusconi, lire 24.000

«Ma il mio pensiero innalzasi sdegnoso/e squarcia il manto della notte bruna/libero, e vola...» scrive il poeta Carlo Michelstaedter in una celebre lirica. E proprio il volo, con la sua magia, il suo mistero, il suo incanto, è il filo conduttore che lega questi otto racconti di Campailla. Racconti concepiti con una rigida struttura teatrale, con una storia iniziale e una finale che chiudono alla perfezione il cerchio. Il primo racconto si apre su una spiaggia deserta e splendida, sotto il santuario di Malophoros, una spiaggia sulla quale due ragazzi giocano il gioco troppo crudele dell'erotismo e della morte; l'ultimo vede Giovanna, madre disperata, che è costretta ad abbandonare la Sicilia per difendere il figlio dalla vendetta della mafia. «Sarebbe bellissima...» esclamano con rimpianto i passeggeri del ferryboat che attraversa lo Stretto. E infatti una Sicilia selvaggia, devastata, feroce ma splendida, è la vera e unica protagonista di tutti i racconti. Una Sicilia raccontata con un linguaggio scarno, secco, e proprio per questo poeticissimo. Una Sicilia - ci raccomanda Campailla - da amare, da proteggere, da difendere ancora.

Ha iniziato con la poesia («La casa del corpo»), poi sono venuti i racconti («Luoghi naturali»), e adesso è in libreria il suo romanzo di esordio, *Il primo cielo*. Sto parlando di Mario Fortunato, uno degli scrittori più validi nel panorama letterario italiano dei nostri giorni.

Ma forse non è neanche giusto parlare di romanzo di esordio perché «Luoghi naturali» pur essendo una raccolta di racconti era già, per unitarietà di tematiche e per omogeneità di impianto narrativo, un romanzo.

Comunque sia, ne *Il primo cielo* Fortunato segue due vicende parallele che in passato si sono integrate e che si dovranno integrare ancora. La vicenda di Anna, famosa violinista che torna nella vecchia casa paterna e di Marco, suo fratello, che in quella casa deve raggiungerla.

È malata Anna, vive in una condizione di smarrimento che è *Il primo cielo della dimenticanza* e Marco che è medico lo sa molto bene. Le note degli spartiti cominciano già a confondersi nella sua mente e anche i suoi sentimenti sono sempre più confusi.

Anna, tanti anni prima ha infatti abbandonato il marito e il figlio di tre anni per seguire la sua carriera ma non li ha mai dimenticati e ormai vive soltanto per ritrovarli, per sciogliere quel nodo di inquietudine, di insoddisfazione, di rimorso che rischia ormai di soffocarla.

E Marco che ha condiviso tutta la vicenda di Anna, deve ora raggiungerla nella casa della loro infanzia. Ma il viaggio che intraprende sembra non avere mai fine, Marco indugia in incontri casuali, si muove tra una scintillante discoteca e una composta casa di campagna, si aggira smarrito tra autostrade e motel, sempre più scoordinato, sempre più solo, disperde il suo viaggio in mille rivoli senza arrivare mai.

Questa, per sommi capi, la trama che poi trama non è perché il romanzo è interamente costruito e giocato sulle suggestioni, sui chiaroscuri, sui silenzi.

È soprattutto sulla musica della Seconda Partita di Bach, quella musica su cui Anna sta lavorando e che una sera tenta di suonare per gli amici di un tempo, ma senza più riuscirci perché ormai di fronte a lei c'è «una zona aperta in cui luce e ombra sfumavano una nell'altra, in cui dolore e gioia erano tutt'uno, e presente e passato si perdevano e riannodavano nel futuro».

Una musica che scandisce ogni avvenimento del romanzo, che costruisce le parole quasi fossero note di una partitura musicale accuratissima. Gli stessi sentimenti dei protagonisti evaporano in una musicalità che è sempre sommessa ma sempre estremamente intensa.

Anna ritroverà suo figlio ormai diventato uomo, ritroverà il marito, ritroverà anche Marco finalmente giunto in porto dopo tanto misterioso vagare.

Ma forse tutto questo non servirà a nulla.

Come non servirà a nulla cercare un filo che leghi davvero un avvenimento a un altro, un sentimento a un altro e soprattutto una persona a un'altra.

Romanzo a due voci che si intersecano, si sovrappongono, si allontanano, romanzo di assenze più che di presenze, romanzo dove, regina, domina la nostalgia.

Ma soprattutto romanzo che conferma in pieno le qualità affabulatorie di Mario Fortunato, uno scrittore autentico che narra con nitore spietato le povere vicende di poveri uomini per i quali quel cielo infinito non si aprirà probabilmente mai più.

Mario Fortunato
Il primo cielo
Einaudi, pp. 142, lire 22.000

Michel Tournier
CASA, CITTÀ, CORPI, BAMBINI
Garzanti, lire 15.000

Michel Tournier non ha certo bisogno di presentazioni: è uno dei maggiori scrittori francesi contemporanei. E in queste «piccole prose» questo appare più evidente che mai. Qualunque avvenimento, infatti, anche il più irrilevante, anche il più banale, si trasforma in un avvenimento cosmico, capace di svelare verità segrete e insospettabili, misteri reconditi e imperscrutabili. Una prosa magica, insomma, per delle «piccole prose» di un grande scrittore.

TANTI GOAL IN MOSTRA

di ANNA D'ANGELO

Un evento planetario, quello dei Mondiali di calcio, che fra tante iniziative discutibili ne ha promossa una sicuramente eccellente. Una mostra su tutto ciò che il calcio può anche significare: quadri, poesie, oggetti d'antiquariato e da collezione.

Particolari della «Storica partita tra Inghilterra e Scozia», xilografia tratta da «Illustrated London News», che documenta il primo incontro di calcio disputato fra rappresentative internazionali.

Quando su uno schermo televisivo viene trasmessa la finale della Coppa del Mondo circa un quarto dell'intera popolazione mondiale sospende per novanta minuti quello che sta facendo per restare a guardare i movimenti di ventidue piccole figure che si passano una palla. Non c'è nessun altro fenomeno sportivo, ludico, artistico che riesca a esercitare una attrazione così di massa come il calcio: ce lo ricorda Desmond Morris in uno dei saggi introduttivi del catalogo — Artificio edizioni — che correda la bella mostra «Football, i domini del calcio» a Roma nello Spazio Peroni fino al 22 luglio. La rassegna, che si propone come un inedito viaggio dentro la storia, la cultura e la sottocultura, gli uomini e le dinamiche socio-economiche del mondo del football, ha il rigore scientifico e la cura iconografica di un progetto nato con il contributo di esperti e appassionati.

La quasi totalità dei pezzi esposti proviene dalla collezione privata di Harry Langton, un anziano giornalista sportivo inglese che alla raccolta di quanto col mondo del pallone abbia una qualche attinenza ha dedicato una vita. La bellezza e ricchezza dei materiali, — splendide stampe inglesi e tedesche, acquarelli giapponesi, olii, acqueforti, xilografie, argenti, porcellane, smalti, vetri, ma anche antichi giochi da tavolo, vecchie figurine, giochi dell'oca, spartiti musicali, piccoli e grandi trofei — fa della mostra un vero e proprio evento artistico. Per chi invece cercasse l'attualità o un passato recente ci sono le immagini più significative e spettacolari dei «grandi» del calcio di tutti i tempi: De Vecchi, Rosetta, Combi, Zamora, Meazza, Bernardini, Mazzola, Liedholm, Pelè, Riva, Maradona, immortalati come i prototipi di un'umanità vincente e invidiata; ci sono le maglie, i palloni, le scarpe, i fischietti di sconosciuti giocatori che hanno fatto la gloria di grandi e piccole squadre; ci sono infine i gadgets,i dischi dei Mondiali, le prove canore di qualche temerario come Chinaglia, Zico o Müller.

Molte le opere di artisti italiani e stranieri che hanno preso a soggetto il mondo del calcio, da Guttuso a Boccioni, a Campigli a Nespolo, da Warhol a Delaunay.

Imprevedibili davvero le poesie che molti dei nostri più grandi poeti hanno dedicato al pallone: Saba, Pasolini, Raboni, Gatto, Giudici, Sereni.

Insomma, una mostra che merita una visita anche da chi vive il calcio senza le ansie della tifoseria; un'iniziativa eccellente tra le tante discutibili che questi Mondiali hanno generato, che ci restituisce il senso di quello che il calcio può e deve significare.

TARAS BULBA DA GOGOL A JANACEK

Ripudio del romanticismo e volontà di attingere la propria musica dal folclore, fanno di Janacek un musicista innovatore e tradizionale insieme.

di GIANFRANCO ANGELERI

Il mio primo incontro con Janacek avvenne con «Jenufa», il suo migliore melodramma che si rifà a scene di vita contadina della patria Moravia. Fu un incontro insolito per l'impossibilità del teatro organizzatore di ottenere uniformità di espressione da parte degli interpreti: alcuni, di nazionalità ceca, si espressero nella loro lingua altri in italiano probabilmente incapaci, questi, di leggere ed imparare l'idioma, invero ostico, del libretto originale. La sensazione prodotta dalla circostanza piuttosto desueta fu superata dalla musica che mi fece conoscere l'indubbia originalità di Janacek.

Un' originalità non forzata, con schemi non prestabiliti né rivoluzionari, come accadde in Schoemberg, ma intimamente spontanea. Ed a riprova di ciò innanzitutto la fedeltà al sistema tonale della tradizione millenaria. Nonostante questa fedeltà, confermata dall'ascolto di Jenufa, riconobbi di trovarmi di fronte ad un musicista difficilmente inseribile nei vari modi musicali che erano succeduti al romanticismo e la volontà di attingere la propria musica dal folclore moravo mi fecero comprendere di ascoltare un musicista del tutto nuovo da collocarsi ben lungi da tutti i compositori precedenti e contemporanei, ed in particolare Smetana e Dvorhak nonostante che di questi ultimi egli sia considerato l'epigono ed il continuatore. Ma la novità non sta soltanto nella fonte dell'ispirazione ma anche nel modo di comporre: abbandono del tradizionale sviluppo tematico in favore della ripetizione ossessiva di un tema o al massimo di due, magari variati, per tutta la durata del pezzo.

L'attrattiva per Janacek è stata in me suscitata da un CD della Supraphon contenente anche il popolare «Apprendista Stregone» di Dukas e le meno note «Variazioni su temi popolari ungheresi» di Kodaly. La Supraphon è una casa cecoslovacca da molti anni sulla scena degli LP, produttrice di onorevoli incisioni di brani eseguiti altrettanto onorevolmente da orchestre anch'esse cecoslovacche dirette da maestri locali. Questo Taras Bulba è suonato dalla Filarmonica ceca diretta da Zdanek Kosler. Sono note le vicende del capo cosacco narrate da Gogol. Janacek trae spunto dal racconto per esaltare l'amor patrio del popolo russo nella lotta contro l'invasore polacco. La rapsodia si suddivide in tre parti: la prima tratta la morte del figlio, passato al nemico per amore di una polacca, inflitta da padre Taras; la seconda, la morte dell'altro figlio ad opera dei polacchi che lo hanno catturato, infine la terza che riguarda il supplizio dello stesso Taras anch'egli caduto in mano nemica, ma con la visione della vittoria presentita dal morente. La prima parte si apre con un tema bucolico esposto dapprima dall'oboe cui segue il pieno orchestrale che si alterna ancora con l'oboe, col violino e col fagotto. Interviene poi l'organo senza alterare la bucolicità dell'esposizione. L'atmosfera si appesantisce col tradimento e l'uccisione del figlio la cui drammaticità è sottolineata dall'intervento degli ottoni e delle campane. La seconda parte è caratterizzata dagli staccati degli archi che accompagnano il tema della lotta tra russi e polacchi; tema ribattuto dal basso continuo dei contrabbassi. Su questi staccati si consuma la tragedia dell'uccisione del secondo figlio. Più drammatico e più serrato il terzo episodio riguardante la prosecuzione della lotta ancor più agitata e furiosa culminante con la cattura di Taras e con la condanna ad essere arso sul rogo. Squilli di trombe e tromboni echeggiano tra i colpi secchi ed assordanti dei timpani mentre la fine dell'eroe è ormai segnata dalle trombe in sordina su un pedale del corno.

All'evento tragico sopravviene la visione della vittoria finale celebrata dagli ottoni, dall'organo e dalle campane all'unisono.

La rapsodia termina con una melodia distesa quasi a dimenticare la tragicità dei fatti descritti in precedenza, circostanze ormai secondarie di fronte all'importanza della vittoria sul nemico.

WHO-JOIN TOGHETER

Gli Who rappresentano indubbiamente un pezzo di storia molto importante della musica rock, ma sarebbe un errore considerarli solo sotto quest'aspetto. Pur non godendo di fama pari a quella dei Beatles e dei Rolling Stones, gli Who hanno sempre rappresentato musicalmente e socialmente qualcosa di valido. Mossi i primi passi nella prima metà degli anni sessanta in quell'universo giovanile inglese, diviso fra bande quali i Mods e i Rocks, hanno scritto uno degli inni generazionali degli anni '60, *My Generation*, per approdare a delle concept-opera quali *Tommy* e *Quadrophenia*. Nè si può dimenticare l'attività concertistica, caratterizzata da grinta, da un suono sporco e potente, dalla distruzione della strumentistica a fine del concerto, né la partecipazione a grandi eventi quali il festival di Monterey, Woodstock, Wight rimasti nella storia della musica rock. Con la morte di Keith Moon, batterista ed emblema del gruppo, avvenuta nel 1978, gli Who hanno perso una parte di se stessi, giungendo qualche anno dopo allo scioglimento. Ma in occasione del venticinquesimo anniversario della formazione del gruppo, gli Who hanno intrapreso una tourneè nord-americana da cui sono stati tratti un film e un album del concerto, in cui gli Who, attraverso trentaquattro fra i brani pi significativi del loro repertorio, ripercorrono l'intera loro carriera, Si passa dalla versione integrale di *Tommy*, con ospiti quali Phil Collins ed Elton John, a brani quali *Baba O'Riley*, *Love Reign O'er me*, per arrivare a brani quali *White City*, facenti parte della carriera solista di Pete Townshend. *Join Togheter* è certamente un momento antologico ed autocelebrativo, ma ha sicuramente anche il merito di far riascoltare alcune fra le più belle pagine di musica rock.

Roberto D'Amico

UNA FOTO, UN TRENO

MARIO GABINIO
«STAZIONE DI TORINO PN N. 3»
(1924)

Tra i compiti di uno studioso, se è anche buon ricercatore, c'è soprattutto quello di trovare una buona fonte, analizzarla e metterla in luce. Con la fotografia l'operazione è diventata relativamente semplice grazie al fiorire di iniziative, anche spontanee, che hanno caratterizzato gli ultimi quindici-vent'anni di storia dell'immagine. Ciò ha talvolta facilitato la riesumazione di patrimoni iconografici in qualche caso già protetti ma non conosciuti ancora dal grosso pubblico.

È il caso, per esempio, della grande raccolta che fa capo a Mario Gabinio, nato a Torino il 12 maggio 1871, una figura della media borghesia. Rimasto orfano a sedici anni, interrompe gli studi per entrare nell'Amministrazione ferroviaria.

Gabinio comincia a fotografare piuttosto giovane privilegiando come soggetto la montagna, come il suo illustre corregionale Vittorio Sella. Le foto migliori del fondo, in parte distrutto dalla guerra, sono quelle riguardanti la città di Torino. Il fotografo, proponendoci un'analitica lettura dell'ambiente urbano, sembra richiamare, in alcuni tagli, le scelte compiute a fine ottocento dal francese Eugène Atget.

Ferroviariamente parlando, abbiamo trovato questa foto di Torino PN del 1924. È la n. 3 di un piccolo gruppo comprendente anche l'atrio di uscita laterale con particolari effetti di luce.

La vita di Gabinio è priva di grandi clamori. Muore, sempre a Torino, il 19 aprile 1938. È considerato un buon vedutista di eredità ottocentesca. Il suo archivio è alla Galleria Civica d'Arte Moderna del capoluogo dove si legge anche una lettera della Soc. Fratelli Alinari di Firenze che declina l'offerta di una cessione del fondo Gabinio fatta dagli eredi.

di PIERO BERENGO GARDIN

IL PROSSIMO NUMERO

VdR
Periodico mensile dell'Ente Ferrovie dello Stato
Anno XXXIII - n. 6/1990

Direttore responsabile
Francesco Pellegrini

Redattore capo
Piero Spila

Redazione
Anna D'Angelo, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Impaginazione
Fausta Orecchio Daniele Fusacchia

Segretario di Redazione
Aldo La Rosa

Amministrazione
Graziella Luzzitelli

Abbonamenti
Rita Montuschi, Renzo Ramiconi, Adalisa Vicino

Hanno collaborato a questo numero
per i testi: Gianfranco Angeleri, Piero Berengo Gardin, Beppe Bertoli, Marcello Buzzoli, Patrizia Chiodi, Roberto D'Amico, Guido Di Giammatteo, Laura Facchinelli, Antonella Fineschi, Antonio Laganà, Aurelio Minonne, Marco Onofrio, Ubaldo Pacella, G.B. Pellegrini, Giuseppe Pinna.
per le foto: Fototeca FS, Luis Martin.
per le illustrazioni: Stefano Ricci, Pedro Scassa.
La foto di copertina è di Massimo Dentoni

Redazione: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma; tel. (SIP) 06/8415667 - (FS) 8490/2749

Abbonamenti e Amministrazione: tel. (SIP) 06/8442356 - (FS) 8490/3210.

Telefax: 06/8831108.
Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 novembre 1957.
Associato all'USPI - Unione Stampa Periodica Italiana e all'ASAI - Associazione Stampa Aziendale Italiana.

Una delle locomotive del Museo Ferroviario di Livingstone nello Zambia, a cui è dedicato uno dei servizi del prossimo numero

Presumibilmente l'estate ferroviaria sarà un'estate impegnata. E questo lo si può già vedere dal prossimo numero di luglio che sarà in gran parte dedicato agli importanti temi di politica aziendale all'ordine del giorno. Ritorneremo, naturalmente, sulla nuova legge di riforma dell'Ente (di cui abbiamo già accennato in apertura del presente numero), alla luce del testo definitivo predisposto da un'apposita commissione tecnico-politica, e allargando il discorso a pareri e commenti interni ed esterni all'Ente.
Un altro tema di grande attualità è quello dei prepensionamenti. Dopo il voto positivo delle Camere, il prepensionamento è legge: vedremo le modalità, i vantaggi, le possibilità che la nuova legge offre a chi lavora in ferrovia e possiede i necessari requisiti.
Un luglio impegnativo, d'accordo. In cui il nostro giornale vuole confermare il suo ruolo di «servizio» fornendo ai suoi lettori utili strumenti di informazione in materie che li toccano da vicino.
Ma ci sarà anche spazio per qualche momento di evasione con servizi dalle linee e incontri con personaggi d'attualità. Un fotoréportage dal Museo ferroviario dello Zambia ci presenterà bellissime locomotive e immagini esotiche.
Le solite rubriche completeranno il numero.

Contributo annuo per l'invio a domicilio:
Ferrovieri in servizio L. 4.000 (con trattenuta a ruolo); pensionati L. 2.000; privati: L. 10.000; per l'estero L. 20.000 - Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato a Ente Ferrovie Stato-Ufficio Tesoreria e Cassa - Conto Voci della Rotaia - 00100 Roma.

Fotocomposizione e preparazione:
Fotocomposer Sud, Via Quarto Negroni 15/17, Ariccia.

Stampa: Rotoeffe s.r.l., Via Variante di Cancelliera - Ariccia (Roma) - Tel. 9344302-9344273.

QUASI COME VOLARE

Non avvertire quasi le vibrazioni. Non sentire quasi il rumore. Come volare. Alla base di questa esperienza ci sono le piastre in cemento armato precompresso realizzate e messe in opera da IPA: una formula che consente la massima stabilità ed elasticità del tracciato ferroviario e il miglior comfort per chi viaggia. Anche a 300 chilometri all'ora. Il sistema IPA accorcia i tempi di costruzione della linea, ne impedisce il decadimento e la rende transitabile dai mezzi su ruote della protezione civile. La soluzione IPA è stata adottata dalle ferrovie dello Stato italiane sulla linea Udine-Tarvisio e dalla metropolitana di Milano. Nelle situazioni, cioè, dove si richiedono già oggi le prestazioni di domani.

IPA

INDUSTRIA PREFABBRICATI E AFFINI
Progetta e costruisce lo sviluppo.

IPA - 24050 Calcinate (BG)
Via Provinciale - Tel. 035/841.291

SEZIONE CREDITO

- Tutte le operazioni e servizi di banca
- Servizio BANCOMAT
- Collocamento dei fondi di investimento
- Factoring e Leasing
- Corrispondenti in tutto il mondo
- Tutte le operazioni con l'estero

SEZIONE PREVIDENZA

- Assicurazioni vita ordinarie, indicizzate, rivalutabili.
- Assicurazioni responsabilità civile auto, globale auto, responsabilità civile diversi.
- Assicurazioni infortuni ed infortuni aeronautici.

UFFICI CAMBIO

CAGLIARI	Aeroporto Elmas
FIRENZE	Stazione F.S. S. Maria Novella
GENOVA	Stazione F.S. Porta Principe
MESTRE	Stazione F.S.
MILANO	Stazione F.S. Centrale
ROMA	Stazione F.S. Termini
TORINO	Stazione F.S. Porta Nuova
VENEZIA	Stazione F.S. S. Lucia
VERONA	Stazione F.S. Porta Nuova

FILIALI

ANCONA, BARI, BOLOGNA, CAGLIARI, FIRENZE, GENOVA, MESSINA, MESTRE, MILANO, NAPOLI, PADOVA, PALERMO, PARMA, PESCARA, REGGIO CALABRIA, ROMA, TORINO, TRIESTE, VENEZIA, VERONA.

BANCA NAZIONALE delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BANCASSICURAZIONE.

VdR

PERIODICO MENSILE
DELLE
FERROVIE DELLO STATO

n. 7/8 ANNO XXXIII
luglio-agosto 1990

voci della rotaia

UN CONTRATTO PER TUTTI

PREPENSIONAMENTI

COSA DICE LA LEGGE

Redaz.: P.zza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma/Spedizione in abb. post. gr. III - 70%

BNC

SEI MILIONI
allo "scoperto"...

I dipendenti dell'**Ente Ferrovie dello Stato** possono ora effettuare prelevamenti, dal loro conto corrente acceso presso la BANCA NAZIONALE delle COMUNICAZIONI, fino ad uno "scoperto" di **Lire 6.000.000**, previo rilascio di delega per l'accreditamento delle competenze.

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BANCASSICURAZIONE.

QUESTO MESE

ATTUALITÀ **4**
UN CONTRATTO PER TUTTI
5 UN RISULTATO IMPORTANTE
6 NECCI AL LAVORO

POLITICA DELL'ENTE **8**
RIFORMA FS: INIZIA LA FASE DUE
di Marcello Buzzoli

LETTERE **15**

PREPENSIONAMENTI VOLONTARI **16**
COSA DICE LA LEGGE
18 UNA LEGGE PER LE ESIGENZE D'IMPRESA
20 TEDESCHI E BELLINI
di Aurelio Minonne

INCHIESTA/2 **22**
LE OFFERTE DELL'ORARIO
24 «VIAGGIATORI: UN PROGRESSO CONCRETO»
26 «MERCI: LAVORARE PER LA TERZA MODALITÀ»
28 LE STAZIONI DEL MARE
di Carlo Pino

LAVORO E SOCIETÀ **31**
VADO IN VACANZA, QUINDI SONO
di Sergio Rivolta Lippo

NUOVE ABITUDINI **32**
LA VALIGIA CI GUARDA
di Patrizia Cimini

INCONTRI **34**
IN TRENO È UN'ALTRA COSA
di Luisa Mosello

BINARI NEL MONDO **36**
LÀ DOVE IL FIUME TUONA
di Daniela Di Monaco
39 OSSERVATORIO

AMICI IN PENSIONE **40**
di G.B. Pellegrini

DALLA RETE **42**
IN TRENO ALLO STADIO
di Nico Redi

TEMPO LIBERO **44**
44 CINEMA **E LE SPIE STANNO A GUARDARE**
di Piero Spila
46 LIBRI **LIBRI A SEGUIRE**
di Marina Delli Colli
47 MOSTRE **PICARO BATTE RUBENS**
di Anna D'Angelo
48 MUSICA **POLLINI: GRANDE PIANISTA**
di Gianfranco Angeleri

UNA FOTO, UN TRENO **49**
di Piero Berengo Gardin

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

Questo numero
è stato chiuso in
tipografia
il 31 luglio 1990

L'organizzazione sindacale dei macchinisti riconosciuta soggetto contrattuale. L'abolizione della pianta organica. Un recupero di produttività del 30%. Queste alcune delle novità **UN CONTRATTO PER TUTTI**

di un contratto che segna una svolta importante per lo sviluppo dell'Ente. Un'intesa impegnativa, anche per i ferrovieri. Dopo una trattativa durata un anno, quasi una rivoluzione. Dove a vincere è stato il senso di responsabilità per un ritorno all'efficienza e alla normalità del servizio. La firma del contratto è l'indispensabile premessa ad un effettivo risanamento.

ANTONIO MICHELI/FOTOTECA FS

Alle dodici e quarantasette di mercoledì 18 luglio nella Sala del Consiglio di Amministrazione dell'Ente FS i sindacati FILT-CGIL, CISL-Trasporti, UILT, FISAFS-CISAL e, per l'Ente, l'Amministratore Straordinario Lorenzo Necci e il Direttore Generale Giovanni De Chiara, presente il Direttore del Dipartimento Organizzazione Cesare Vaciago, hanno firmato il contratto collettivo nazionale dei ferrovieri e per la definizione dei fabbisogni 1990-92. Il COMU (Coordinamento Macchinisti Uniti) aveva firmato separatamente lo stralcio di contratto relativo al personale di macchina. Si è arrivati così all'ultimo atto di una sofferta vertenza con la conferma sostanziale dell'intesa già siglata da Ente, Sindacati unitari e autonomi lo scorso 19 maggio. La firma da parte dei rappresentanti dei macchinisti, avvenuta dopo una maratona di quarantadue ore di trattative non stop, rappresenta la grande novità di questo contratto: è il riconoscimento del Sindacato dei macchinisti come soggetto contrattuale che viene dopo l'accettazione da parte del COMU delle regole di autoregolamentazione.

«Questo contratto si chiude senza vincitori e senza vinti. E si chiude — ha dichiarato Lorenzo Necci — in nome di una grande responsabilità verso il servizio ferroviario che i lavoratori e l'Ente hanno voluto dimostrare».

Comunque, con la firma del contratto l'Ente ha raggiunto da subito un primo risultato positivo: niente scioperi fino al 27 settembre.

Per quanto riguarda il COMU, al di là dei significativi vantaggi economici, a sbloccare la

Una panoramica della sala del Consiglio al momento della firma del contratto dei ferrovieri. L'Amministratore Straordinario, Lorenzo Necci, è al centro tra il Direttore Generale, De Chiara (a sinistra) e il Direttore del Dipartimento Organizzazione, Vaciago (a destra). Ai lati del tavolo, i sindacalisti che hanno sottoscritto l'intesa.

trattativa sono state alcune modifiche introdotte alla dinamica salariale come, ad esempio, l'indennità di utilizzazione (la parte variabile del salario scende da sette a seimila lire orarie, a fronte di quarantamila lire in più mensili ascritte alla componente fissa del salario) e agevolazioni normative (diritto al pasto, trasporto da uno scalo all'altro, telefono verde per le chiamate di servizio, ecc.).

Per l'Ente, come l'Amministratore Straordinario ha ripetuto più volte nel corso della Conferenza Stampa seguita alla firma, si tratta di un contratto impegnativo, che a fronte di un costo molto oneroso (tremilaseicento miliardi nel triennio), ottiene delle importanti contropartite sul piano dell'efficienza e della

▶ segue a pag. 7

UN RISULTATO IMPORTANTE

La firma del contratto arriva alla fine di una complessa trattativa Ente-sindacati. Una vertenza che ha attraversato, come tutti sanno, anche momenti di particolare tensione ma che adesso si è conclusa con il consenso di sindacati confederali, autonomi e del COMU (Coordinamento Macchinisti Uniti). Un risultato positivo e importante e non solo sul piano delle relazioni industriali. La pace sociale in ferrovia dà certezza alla mobilità del Paese e rappresenta l'indispensabile premessa per qualunque obiettivo di risanamento e sviluppo che l'Ente si voglia dare.

Ma, indipendentemente dal rilievo dei contenuti che vedono, tra l'altro, l'introduzione di criteri di valorizzazione professionale e di maggiore produttività e l'affermazione della piena autonomia dell'Ente-impresa, la firma del contratto ha posto termine a una serie di conflitti che hanno rischiato di incrinare fortemente la credibilità delle ferrovie nell'opinione pubblica. La firma del 18 luglio chiude questo negativo momento di incertezza e avvia l'auspicato processo di normalizzazione dell'Ente.

Il contratto è un risultato positivo anche se, come ha detto Necci, non comporta automaticamente il risanamento delle Ferrovie. È vero. Per raggiungere tale obiettivo il contratto, da solo, non basta. Sono necessarie almeno altre due cose: il varo del nuovo assetto istituzionale dell'Ente e la definizione del Piano di Ristrutturazione. Ma una cosa è certa. Senza contratto, Riforma e Piano sarebbero svuotati di ogni significato. Ma il contratto adesso c'è. E si può finalmente iniziare a pensare al «dopo-contratto». Alla gestione dell'impresa ferrovia.

NECCI AL LAVORO

Bernini insedia il vertice FS. De Chiara assicura la continuità della Direzione Generale.

Il pomeriggio del 26 giugno, nella Sala del Consiglio di Amministrazione, si è svolta la cerimonia di insediamento del nuovo Amministratore Straordinario dell'Ente FS, Lorenzo Necci. Erano presenti il Ministro dei Trasporti, Bernini, l'ex Commissario Straordinario, Schimberni, il Direttore Generale, De Chiara, l'alta dirigenza FS e una rappresentanza di giornalisti.
Nell'aprire la riunione il Ministro dei Trasporti ha rivolto un caloroso ringraziamento a Mario Schimberni per l'intensa e preziosa opera svolta in ferrovia nel corso di diciotto mesi, difficili e impegnativi. Nel presentare il nuovo Amministratore Straordinario, l'On. Bernini ha scherzosamente sottolineato la sua intenzione di non voler più ripetere una cerimonia del genere: il suo augurio è che l'Ente sia ricondotto rapidamente alla normalità istituzionale.
Dopo un breve saluto del Dr. Schimberni, ha preso la parola l'Avv. Necci, che si è detto onorato per la nomina, che gli consente, tra l'altro, di «onorare» quasi un impegno personale viste le sue ascendenze ferroviarie. Necci ha dichiarato che impegno prioritario sarà riportare a un regime di normalità l'Ente FS, sia per quanto riguarda la realtà istituzionale, sia per gli aspetti contrattuali che regolano i rapporti con il personale. Obiettivo immediato — ha aggiunto Necci — è operare per uno sviluppo complessivo del sistema ferroviario italiano. Un obiettivo che tutto il Paese si attende e che è possibile raggiungere solo con il concorso solidale dell'intera categoria dei ferrovieri.
Ha concluso il giro degli interventi il Direttore Generale, Dr. De Chiara, che, a nome dell'Ente e suo personale, ha ringraziato il Dr. Schimberni per quanto ha fatto per le ferrovie, ed ha assicurato all'Avv. Necci la piena collaborazione dei ferrovieri per il raggiungimento degli obiettivi prefissi.
Al termine dell'incontro, il Dr. De Chiara ha accolto «per spirito di servizio», secondo le sue stesse espressioni, l'invito cordiale e convinto rivoltogli dall'Amministratore Straordinario di restare alla guida dell'Azienda fino al 31 agosto, assicurando così la continuità gestionale dell'Ente in uno dei periodi più delicati e impegnativi della sua storia.

ANTONIO MICHELI/FOTOTECA FS

Un momento della conferenza stampa seguita alla firma del contratto. Al centro, l'Amministratore Straordinario Necci. A destra, il Direttore Generale De Chiara. A sinistra, il Direttore del Dipartimento Organizzazione Vaciago. Agli estremi del tavolo, per le Relazioni esterne Carlo Gregoretti (a destra) e Francesco Pellegrini (a sinistra).

riorganizzazione del lavoro. Il Direttore Generale De Chiara ha ribadito a sua volta che la condizione posta dall'Ente per arrivare alla positiva conclusione della trattativa, era che sarebbero state accettate modifiche all'intesa di maggio, ma solo a parità di costi.

Il testo definitivo ha anche confermato uno dei principali obiettivi contrattuali: un recupero di produttività del 30% nell'arco del triennio. Il criterio su cui si basa questo obiettivo è quello di fornire interessanti incentivi economici che stimolino la produttività nelle posizioni strategiche per l'Ente.

Anche la delicata questione dei fabbisogni ha trovato alcuni punti fermi. L'organico contrattato a dicembre 1990 è di 190.000 unità (meno 16.000 rispetto all'organico del 31/12/89).

Ma Necci e il Direttore del Dipartimento Organizzazione, Vaciago, hanno assicurato che la riduzione degli esuberi avverrà sostanzialmente attraverso ammortizzatori sociali come il blocco del turn-over, il prepensionamento, la mobilità volontaria. E in ogni caso, d'intesa con i rappresentanti dei lavoratori.

La soppressione della «pianta organica» è un'altra importante novità inserita nel contratto sempre al fine dell'economia dell'impresa e di un recupero di produttività e di efficienza del servizio ferroviario.

Necci si è detto soddisfatto di questo risultato, per molti versi storico, «dovuto soprattutto — come ha tenuto a sottolineare — al grosso lavoro svolto nei mesi scorsi dall'ex Amministratore Straordinario Schimberni e dal Direttore Generale De Chiara», a cui ha rivolto i più vivi ringraziamenti. Con la firma del contratto però, ha precisato l'Amministratore Straordinario, «non abbiamo risanato le Ferrovie». La strada del risanamento è molto lunga e difficile. Non sottovaluto affatto le difficoltà insite in questo contratto — ha continuato Necci — ma la sua mancata chiusura ci impediva di lavorare. La firma di oggi è la precondizione per avviare l'indispensabile processo di riorganizzazione e riforma dell'Ente e per raggiungere i principali obiettivi strategici che ci siamo dati». Gli obiettivi strategici di cui parla Necci sono il raggiungimento della normalità del servizio (la firma del contratto è il primo passo in questa direzione) e sul piano istituzionale (è il grande tema della nuova Riforma in discussione al Parlamento); lo sviluppo (è il fine esplicito del Piano di Ristrutturazione presentato alle Camere); il cambiamento (Necci parla di «cambiamento culturale» anche nel rapporto con la clientela a cui assicurare una qualità globale del servizio).

L'Amministratore Straordinario ha infine toccato alcuni degli obiettivi del risanamento dell'Ente. Primo fra tutti quello del nuovo assetto istituzionale da dare alle Ferrovie italiane sul modello dell'Ente pubblico economico, «un modello che ha una tradizione culturale in cui io mi riconosco».

Ha poi insistito sull'urgenza di ridare entro l'anno all'Ente la disponibilità del proprio patrimonio e ha assicurato che rivolgerà al Governo un deciso invito in questo senso.

Sulla questione dei finanziamenti sollevata da alcuni giornalisti, Necci è stato molto chiaro. A proposito di ferrovie si parla troppo di investimenti e troppo poco di strategie e del modello di impresa che le dovrà attuare. La vera urgenza riguarda la stesura di un piano di obiettivi strategici fortemente selettivi. Solo uscendo dalla logica degli investimenti a pioggia e concentrando gli sforzi finanziari su grandi opere significative, gli investimenti avranno efficacia. E, quasi a conferma di questa sua posizione, Necci si è dichiarato decisamente a favore dell'Alta Velocità.

Sopra, il momento della firma del contratto da parte dell'Amministratore Straordinario Lorenzo Necci e del Direttore Generale, Giovanni De Chiara. Sotto, la firma dei rappresentanti sindacali.

RIFORMA FS INIZIA LA FASE DUE

Con la presentazione del disegno di legge che modifica e integra l'attuale assetto istituzionale dell'Ente, ha preso avvio una nuova fase delle ferrovie italiane. Le più importanti novità riguardano la strumentazione dell'assetto societario, una migliore individuazione dei poteri del Ministro e la preminenza del Presidente rispetto al Consiglio di Amministrazione. I nuovi organi e i loro poteri. L'istituzione dell'accordo di programma. Ma una buona legge non è tutto, occorre impegnarsi affinché venga correttamente applicata.

di MARCELLO BUZZOLI

Se togliamo di mezzo le chiacchiere, le cronache scandalistiche, le deformazioni orchestrate dagli avversari delle ferrovie, si può ridurre a pochi fatti essenziali la tormentata vicenda della riforma delle FS, che è entrata nella seconda fase con la presentazione al Parlamento del disegno di legge di modifica ed integrazione della 210/85.

Il primo gennaio 1986 avviene la transizione dall'Azienda di Stato all'Ente pubblico.

A parere di alcuni, si tratta dell'evento più importante della storia della pubblica amministrazione del nostro Paese. Altri ironizzano. Come il professor Del Viscovo che giudica la riforma in gran parte *«di tipo nominalistico, del tutto conforme al genio italico di scrivere tante arie meravigliose, di chiacchierare a lungo senza dir niente»*. C'è chi esprime preoccupazioni per la larga autonomia concessa alle FS. Di tutt'altro avviso, quelli che vedono l'Ente ferroviario legato a doppio filo allo Stato *«al punto di subime il potere vincolante d'indirizzo e di direttiva e con gli organi in una posizione quasi gerarchica»*.

In tanta disparità di giudizi c'è un fatto incontestabile: la difficile situazione del vettore su ferro, originata dalla mancanza di coordinamento nei trasporti, dalle limitazioni negli investimenti, dall'imposizione di servizi e prestazioni in contrasto con la logica commerciale di qualsiasi impresa.

Sebbene se ne sia parlato e scritto molte volte, non è pleonastico riepilogare le principali emergenze di segno negativo:

— perdita di quote di mercato nel settore merci e insufficiente crescita in quello viaggiatori, rispetto allo sviluppo economico del Paese;

— addensamento del traffico su pochi itinerari e scarsa utilizzazione del resto della rete;

— livello delle tariffe inadeguato ai costi di produzione;

— linee con tracciato del secolo scorso e, per alcune di esse, carente stato del rinnovamento e della manutenzione;

— insufficienze del parco del materiale rotabile;

— dispersione dell'offerta con conseguente basso livello di produttività in taluni impianti e contemporanea difficoltà ad assicurare l'ottimale svolgimento dei traffici più congeniali alla ferrovia;

— esubero del personale e ripartizione dello stesso per aree geografiche e settori di lavoro non sempre rispondente agli effettivi impegni;

— organizzazione dell'esercizio e della gestione orientata più al garantismo che alle esigenze funzionali;

— ritardi nell'esecuzione delle opere di potenziamento derivanti da cause e responsabilità extraziendali.

In questo quadro, s'inizia l'azione dei nuovi amministratori. Ai quali, in data 23 dicembre 1985, il Ministro dei Trasporti «pro tempore» invia la Direttiva n. 1. Ne trascriviamo alcuni passi che presentano un notevole interesse, perché si riferiscono alla dialettica dei rapporti tra l'Autorità politica e l'organo collegiale di vertice dell'Ente, nonché alla «missione» di quest'ultimo.

Il documento puntualizza come la Direttiva sia *«il tipico strumento che il nostro ordinamento utilizza laddove, pur senza comprimere competenze e autonomie, intenda ricondurre ad unità azioni plurime per il raggiungimento di pubbliche finalità e collegare alle responsabilità del Governo dinanzi al Parlamento l'assolvimento di pubblici interessi, ai quali deve provvedere l'Ente. Questo è chiamato ad agire secondo le regole del diritto privato e quindi del mercato, ma è pur sempre un Ente pubblico e come tale va collocato nel quadro dell'ordinamento e delle strutture pubbliche. In questa funzione di guida e di supporto dell'azione di gestione propria dell'Ente, va quindi*

Nel nuovo disegno di legge i compiti fondamentali di amministrazione e gestione dell'Ente sono di competenza del Presidente. Al Consiglio di Amministrazione sono attribuite funzioni di strategia aziendale, nel quadro degli indirizzi forniti dal Ministro.

RIFORMA FS INIZIA LA FASE DUE

intesa la Direttiva che, come Ministro dei Trasporti, rivolgo in obbedienza alla prescrizione della legge.

L'azione operativa dell'Ente non può trascurare la responsabilità che l'Ente e il Ministro assumono di fronte al Parlamento, né ignorare il coordinamento necessario con i molteplici interessi pubblici che caratterizzano il settore del trasporto nella molteplicità dei suoi strumenti.

Occorre ancora ricordare che la Direttiva secondo il dettato della legge va indirizzata, in quanto misura preventiva di remora da eventuali deviazioni, come esplicazione di quella vigilanza cui è preposto per legge il Ministro; vigilanza che non può confondersi con una passiva osservazione dei comportamenti o delle scelte dell'Ente».

Dopo questa premessa, il documento: richiama i criteri di efficienza e di economicità secondo i quali l'Ente deve provvedere al conseguimento delle finalità enunciate nella legge istitutiva; indica alcuni adempimenti prioritari; dispone infine che gli atti sottoposti all'esame del Consiglio di Amministrazione e le decisioni da questo adottate siano *«oggetto di tempestive comunicazioni formali»* all'Autorità politica, corredate dalle considerazioni che potranno essere enunciate dall'organo di vigilanza interna (Collegio dei revisori).

Un successivo chiarimento che le «tempestive comunicazioni formali» debbono riguardare soltanto i provvedimenti più importanti, non attenua di molto il peso e il significato della disposizione; anzi introduce elementi d'incertezza e il rischio di contestazioni: qual è la scala di valori per giudicare l'«importanza» di un provvedimento? E in caso di controversie, chi sarà mai l'arbitro?

Nella logica delle cose fin qui esposte, è evidente che le FS debbono operare entro una cornice legislativa che non consenta spazi di manovra eccessivamente ampi; per contro è grande la mutazione gestionale, organizzativa, concettuale che viene richiesta dalla 210/85.

Questo divario tra mezzi e fini si riflette nell'azione dell'Ente che progetta iniziative avveniristiche i cui «ritorni» appaiono incerti e lontani. Con lo stesso errore prospettico, si ritiene che saranno facilmente debellati problemi di fondo, tanto più complessi ed impegnativi nella crisi della tecnologia ferroviaria e di tutto l'impianto di organizzazione dei servizi.

Come due calotte sferiche che, avendo diverso diametro non potranno mai coincidere, così a Villa Patrizi la vecchia Amministrazione e quella nuova non trovano il punto di fusione e di sinergia. La prima resta fedele alle tradizionali procedure; la seconda è nelle mani dei consulenti esterni che disegnano scenari meravigliosi e vendono sogni come fossero merci.

Intanto i viaggiatori che si mettono in treno debbono constatare che il tanto vantato miglioramento del servizio è ancora in gran parte immaginario.

Tra gli obiettivi più importanti della riforma c'è quello di avviare al risanamento il bilancio delle FS e di contenere gli esborsi a carico dell'erario.

La contabilità industriale, che ha sostituito la contabilità di Tesoreria praticata dalla cessata Azienda di Stato, illumina con fredda evidenza la reale situazione dei conti. La risposta del Parlamento è dura. Entro cinque anni deve essere raggiunto l'equilibrio del bilancio. La legge finanziaria 1989 taglia di circa 800 miliardi le compensazioni per gli obblighi di servizio pubblico. Il fardello del disavanzo diventa più gravoso. Come alleggerirlo se tutte le misure utili (dalle tariffe alle linee a scarso traffico) sono nelle mani dell'Autorità politica? È la contraddizione di fondo che pesa sui rapporti tra lo Stato e le ferrovie.

Ma, a parte le cifre in rosso, le scelte strategiche del vertice dell'Ente, dapprima accolte con dubbiosa attesa, cominciano ad essere disapprovate dal Ministro di vigilanza. Il Parlamento e i Sindacati rafforzano il fronte del no, mentre i giornali riversano sull'Ente una fitta pioggia di critiche e di rivelazioni scandalistiche più o meno esasperate.

La situazione precipita di giorno in giorno. L'accusa di irregolarità in un appalto (tuttora all'esame della Magistratura) diventa l'onda d'urto che travolge l'intero Consiglio di Amministrazione, costretto alle dimissioni.

Nell'inevitabile disorientamento, si levano rimpianti e recriminazioni per il buon tempo antico e la cessata Azienda di Stato. Chi suo-

BONAVENTURA PELLUCCHINI / FOTOTECA FS

na la campana della nostalgia? Non è qualche borghesuccio uscito dalla penna di Emilio De Marchi. Sono i notabili dell'Amministrazione pubblica e alcuni leader della politica. Come l'onorevole Preti che è stato Ministro in vari dicasteri e, per due volte, in quello dei Trasporti.

Nel dicembre 1988, s'instaura il regime commissariale e prende sempre più corpo la convinzione che vada riveduto il modello istituzionale dell'Ente.

Si avvia così un nuovo corso riformista che, per i contrapposti veti di natura politica, ha conosciuto tempi lunghi e solo di recente è approdato in Parlamento con la presentazione del disegno di legge che modifica la 210/85. Il riesame critico di quest'ultima, anche alla luce della precorsa esperienza, fa riemergere preliminarmente la questione della natura giuridica dell'Ente. La dottrina si è orientata verso il riconoscimento di «Ente pubblico economico», ma non mancano prese di posizione in contrario. Se è incontestabile la natura pubblica (in forza anche dell'art. 2093 del Codice civile il quale fa menzione delle Imprese gestite da Enti pubblici) appare incontrovertibile l'ulteriore qualifica di «Ente economico». Ciò in quanto le FS, per tacere di altre circostanze, non dispongono dei poteri di programmazione del settore che contraddistinguono, ad esempio, l'Enel.

Ma ormai avrebbe solo valore dottrinario attardarsi in una disputa che è stata «scavalcata» dal disegno di legge all'esame del Parlamento. Il quale dichiara che l'Ente FS «ha natura di Ente pubblico economico». Con un tratto di penna, è stata liquidata un'annosa questione che aveva dato filo da torcere ai giurisperiti. Una soluzione puramente nominalistica, se volete, ma tant'è conviene accettarla.

Vediamo adesso le altre più importanti integrazioni e modificazioni alla 210/85 contenute nel ripetuto disegno di legge.

Suddividiamo la nostra esposizione per grandi temi, premettendo che gli elementi innovativi riguardano: l'attività dell'Ente e una più estesa strumentazione dell'assetto societario con l'ingresso anche di capitale proveniente dalla mano pubblica; una migliore individuazione dei poteri del Ministro il quale disporrà di un Ufficio speciale che dovrà coadiuvarlo nell'esercizio di tali poteri; la preminenza del Presidente dell'Ente FS rispetto al consiglio di Amministrazione; l'esclusione del Direttore Generale dagli organi dell'Ente; l'istituzione dell'Accordo di programma, quale sistema di relazioni pattuite tra le FS e lo Stato.

ATTIVITÀ DELL'ENTE - Il d.d.l. di modifica alla 210/85 prevede che con criteri di economicità e di efficienza e nel rispetto dei principi della normativa comunitaria, l'Ente provveda:

— all'esercizio delle linee della rete ferroviaria già gestite dall'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, e all'esercizio delle linee che verranno affidate alla gestione statale;

— all'esercizio del servizio di traghetto fra terminali ferroviari.

Per le altre attività connesse e complementari a quelle dell'esercizio, è prevista un'articolazione societaria con la compartecipazione di imprenditori pubblici o privati.

C'è poi il «preannuncio», se è consentito esprimersi così, di una trasformazione davvero radicale che tuttavia, per il momento, costituisce soltanto un'eventualità. In futuro, ove se ne ravvisi la convenienza, il Governo potrà trasferire ad una Società per azioni, a prevalente capitale pubblico, anche le attività di trasporto e di traghettamento, purché sia mantenuta l'unità di gestione.

Torna così a profilarsi l'avventurosa operazione di ingegneria societaria che ha suscitato vivaci reazioni e ha diviso gli stessi membri del Governo.

POTERI DEL MINISTRO - Risultano rafforzati e meglio delineati. A mente della 210/85, spetta al Ministro *indicare* gli obiettivi della gestione ferroviaria. Nel disegno di legge di cui ci occupiamo, al posto di *indicare* troviamo *determinare* che è ovviamente un rafforzativo. Per quanto concerne invece i poteri di vigilanza, è previsto che vengano esercitati sulla *complessiva attività di gestione* e non sulla gestione in generale. Sembra se ne possa dedurre una maggiore autonomia delle FS, nel senso che l'Autorità politica si astiene dall'intervenire sulle singole scelte gestionali, riservandosi un giudizio complessivo dei risultati. Anche in tema di bilanci, il benestare del Ministro viene limitato al bilancio consuntivo.

RIFORMA FS INIZIA LA FASE DUE

Nel testo del disegno di legge è prevista l'istituzione di un apposito Ufficio per coadiuvare il Ministro nei suoi compiti di vigilanza. Un Dirigente generale, tre dirigenti, diciotto impiegati di vario livello e tre commessi costituiscono l'organico del predetto Ufficio.

Che tuttavia, per esigenze particolari, potrà avvalersi delle prestazioni di esperti esterni e di strutture, anche private, specializzate nell'analisi di bilancio e di mercato e nel controllo della qualità del servizio. I posti d'organico sopra indicati saranno coperti dai dipendenti dello Stato e dell'Ente FS, previa selezione degli aspiranti.

Ovviamente, restano immutati gli altri poteri attribuiti al titolare del dicastero dalla 210/85, come l'iniziativa per la nomina e la revoca del Presidente dell'Ente e dei Consiglieri, lo scioglimento del Consiglio di Amministrazione, ecc.

POTERI DEL PRESIDENTE - I compiti fondamentali concernenti l'amministrazione e la gestione dell'Ente FS sono di competenza del Presidente. Egli propone al Consiglio la nomina e la revoca del Vice Presidente e del Direttore Generale.

Nomina (sentito il parere del Direttore Generale) i responsabili delle più importanti strutture organizzative (come i Capi Dipartimento e Compartimento); provvede, su proposta del Direttore Generale, all'organizzazione dell'esercizio ferroviario, all'istituzione dei Servizi, degli Uffici e delle Unità operative; svolge attività propositiva per la soppressione degli obblighi di servizio pubblico, la compensazione delle tariffe sociali, la normalizzazione dei conti e l'erogazione degli aiuti di cui alla normativa CEE.

Previo parere del Consiglio, stipula l'Accordo di programma.

POTERI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE - All'organo collegiale di vertice, che è composto dal Presidente e sei Consiglieri, sono attribuite prevalentemente funzioni d'indirizzo e di strategia aziendale, nel quadro degli indirizzi fissati dal Ministro.

In particolare, su proposta del Presidente, il Consiglio delibera i bilanci dell'Ente, i piani annuali e poliennali di attività, i programmi straordinari ed i piani d'investimento e finanziamento, nonché i piani di recupero della produttività.

RUOLO E POTERI DEL DIRETTORE GENERALE - Considerate le caratteristiche del nuovo assetto, non si è ritenuto appropriato collocare, tra gli organi dell'Ente, il Direttore Generale che è il funzionario più elevato della struttura. Gli compete, comunque, la responsabilità dell'organico ferroviario. Inoltre, deve essere sentito dal Presidente sulla nomina dei maggiori responsabili di struttura, mentre provvede direttamente alla nomina degli altri dirigenti. Cura la migliore utilizzazione del personale sotto l'aspetto della funzionalità ed efficienza; cura l'esecuzione dei provvedimenti del Presidente e delle delibere del Consiglio; formula proposte al Presidente sulle questioni di maggior rilievo; partecipa alle riunioni dell'organo di vertice, con voto consultivo.

ACCORDO DI PROGRAMMA - L'atto in questione, avente durata triennale, deve in particolare disciplinare:

— le linee generali cui debbono conformarsi i piani ed i programmi da adottarsi dal Consiglio di Amministrazione;

— i criteri generali della gestione, i contributi dello Stato e la concessione di garanzie per i prestiti emessi dall'Ente;

— le azioni necessarie per conseguire, entro la scadenza convenuta, la produzione di servizi di trasporto caratterizzati da determinati standard di qualità ed economicità;

— le forme di attuazione degli obblighi di servizio pubblico e la quantificazione dei corrispettivi;

— le sanzioni per il mancato adempimento delle singole fasi del programma.

L'Accordo è stipulato tra il Ministro dei Trasporti e il Presidente dell'Ente FS, sentito il Ministro del Tesoro. Su richiesta di una delle parti, possono essere apportati cambiamenti a quanto pattuito, se giustificati da sostanziali mutamenti della situazione economico-finanziaria.

Il «contratto» tra lo Stato e il vettore su rotaia è certamente uno dei punti di forza del disegno di legge per la riforma dell'Ente FS, che abbiamo cercato di illustrare in queste note. Auguriamoci che il Parlamento sciolga i nodi ancora insoluti.

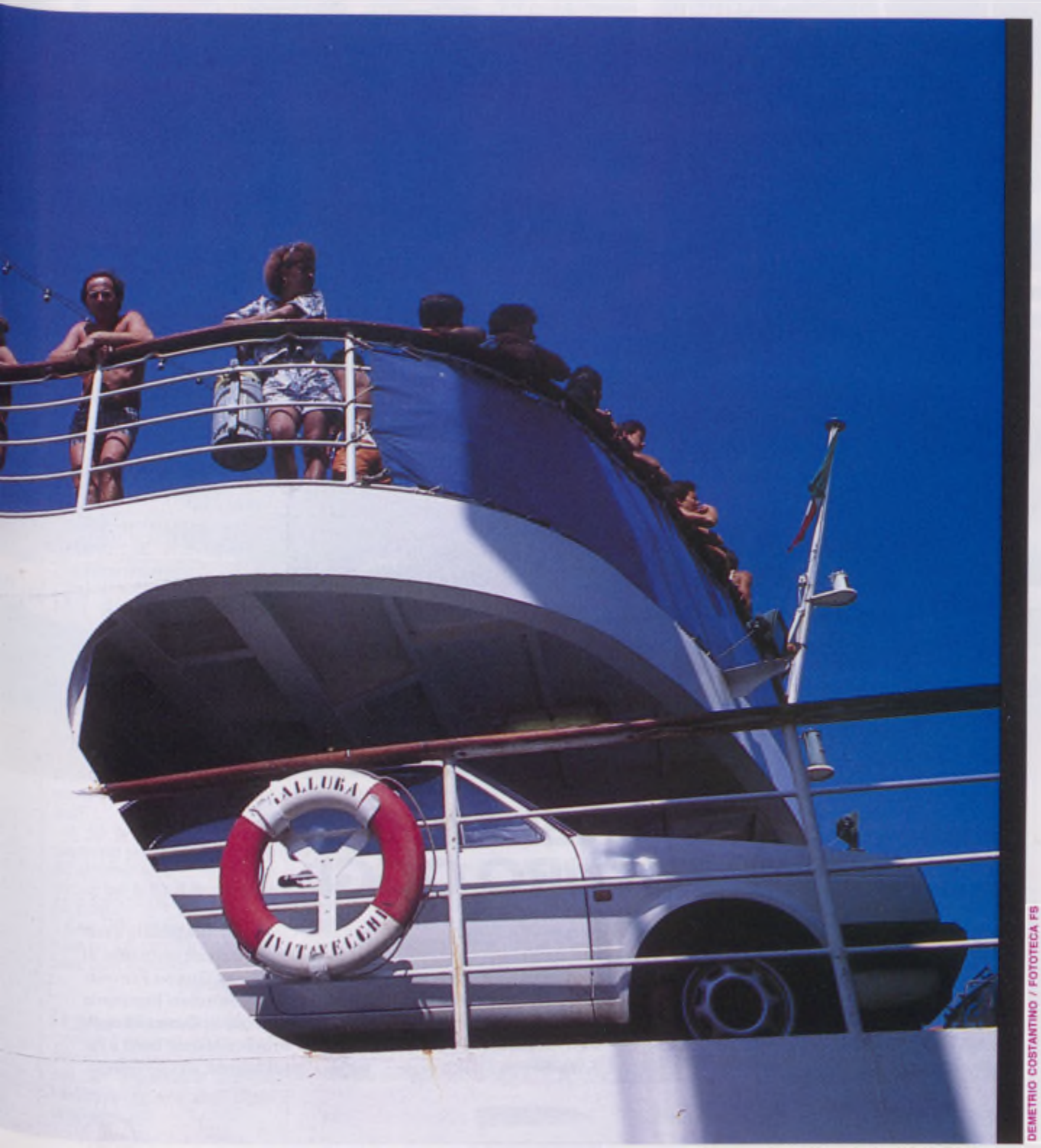
In primo luogo devono essere ben definiti il ruolo, l'estensione dei compiti delle costituende Società e la natura del rapporto con l'Ente. Non possono bastare generiche dichiarazioni circa la salvaguardia dell'unità di gestione.

È pericoloso rincorrere i nominalismi ed innamorarsi di questa o quella formula, senza avere le idee ben chiare su che cosa si vuole fare delle ferrovie e su che cosa si attende dal sistema di trasporto su rotaia.

Del pari è necessario che la nuova legge di riforma venga promulgata al più presto e abbia termine il regime commissariale.

Ancora due parole. Disporre di una buona legge non è tutto. Bisogna impegnarsi affinché venga correttamente applicata. Per buona che sia, qualsiasi legge può essere distorta e vanificata da interessi di bottega o di partito.

La nave traghetto Gallura in navigazione verso la Sardegna. Una delle innovazioni principali della legge di riforma riguarda l'Accordo di programma, inteso a disciplinare i rapporti fra Ente FS e Stato, e a definire i reciproci impegni.



DEMETRIO COSTANTINO / FOTOTECA FS

BREDA NEL MONDO. IL FUTURO OGGI.

In Italia, come nel mondo, Breda significa andare avanti per anticipare i tempi. Breda vuol dire un secolo di esperienza nell'individuare, progettare e offrire il sistema di trasporto più razionale e completo, capace di rispondere anche alle esigenze più sofisticate: l'innovazione come cultura è l'impegno della Breda.

Tecnologie d'avanguardia e soluzioni per l'oggi che anticipano già il domani.

Mezzi silenziosi, non inquinanti, sicuri, comodi e veloci come l'ETR 500, il treno da 300 km orari, i Dual Bus di Seattle, la metropolitana di Washington e quella di superficie di Cleveland, i Bredabus in Italia.

Cinque sono le aziende costruttrici di materiale rotabile del Gruppo Ferroviario Breda: Breda Costruzioni Ferroviarie a Pistoia, Sofer a Napoli, Omeca a Reggio Calabria, Ferrosud a Matera, Imesi a Palermo. Cinque aziende, un solo Gruppo.

GRUPPO EFIM

GRUPPO FERROVIARIO BREDA

BREDA AVIOFER BREDA

CONCESSIONI E SOSPETTI

Cara VdR, il Pensionato di ieri seguitiamo a penalizzarlo? Oltre alla differenza dell'ammontare della pensione tra il pensionato di ieri e quello di oggi rileviamo fra le altre disparità di trattamento quella sulle *concessioni* di viaggio.

Ai miei colleghi è stato concesso il permanente, a noi pensionati di ieri no! Va bene!

Ai miei colleghi, intendo sempre pensionati di oggi, è stato dato il BK con la nota *E.S.R.*, a noi pensionati di ieri no! Va bene!

A me è servito, un anno fa, di recarmi alcune volte a Padova per cure mediche di mia moglie, consulto l'orario, che strano, trovo tutti IC e EC, ma i DD e gli EXP che fine hanno fatto? Sono diventati IC e EC.

CONCLUSIONE: I Pensionati di ieri non solo hanno una pensione inferiore ma debbono pagare il Suppl. Rapido se non vogliono prendere i D cadenzati che nel mio caso per arrivare a Padova impiegano un giorno (a Firenze non c'è in coincidenza un altro D).

Allora non va bene, va male e assai pure!

Perché non concedere anche a noi le stesse concessioni di viaggio? Fanno parte dello stipendio e di conseguenza anche della pensione.

Oggi, è stato soppresso il timbro di partenza sul BK, mi si dice per eliminare la fila agli sportelli, *cui prodest?*

A noi pensionati di ieri no in quanto per pagare il S.R. sempre la fila abbiamo da fare! Allora è per non far fare la fila ai famigliari con BK E.S.R.?

Cara VdR, grazie dell'ospitalità e scusa per il disturbo ma è demoralizzante quest'apartheid!

Gaetano Primi

Le garbate riflessioni del nostro lettore non ci sembrano del tutto infondate. Pubblichiamo perciò la sua lettera, con la speranza di un'attenta valutazione da parte degli Organi competenti.

DIALOGO MAYER-DE CHIARA

L'Ing. Lucio Mayer, non dimenticato Direttore Generale, ha scelto le pagine del nostro giornale per aprire un dialogo con l'attuale Direttore Generale dell'Ente, Dott. Giovanni De Chiara. Pubblichiamo volentieri la lettera di Mayer e la risposta di De Chiara che, per l'autorevolezza e il prestigio degli interlocutori, confermano il ruolo di VdR come strumento di dibattito e partecipazione aperto a tutti i ferrovieri.

Caro Direttore, se non avessi da tanti anni conosciuto, e quindi fondatamente stimato, il dott. Giovanni De Chiara non potrei oggi fare a meno di esprimere la mia più completa meraviglia per la sua certamente brillante carriera ferroviaria che lo ha visto, in 46 anni di vita professionale, salire, gradino dopo gradino, da Sottocapostazione a Direttore Generale. Come mai, dovrei infatti domandarmi dopo aver letto la sua lettera di dimissioni, gli era rimasto ancora tanto da imparare «sul piano professionale» e «sul piano umano», e, come da suo esplicito riconoscimento, da un docente che solo da poco più di un anno aveva cominciato a conoscere i treni da punti di vista diversi da quelli di un, probabilmente anche poco assiduo, viaggiatore?

Ma conoscendo Giovanni De Chiara, e quindi la sua passionalità anche ferroviariamente napoletana, mi sono facilmente reso conto di come la forte emozione e commozione nel chiudere con le dimissioni una professione tanto amata, abbia potuto finire col fargli scrivere cose che a mente fredda certamente non avrebbe né scritto né pensato.

Ed è con questi pensieri che mi permetto di pregarLa, egregio Direttore, di fargli giungere tramite il nostro Voci il mio memore e sempre cordiale saluto.

Lucio Mayer

L'Ing. Mayer forse non mi ha conosciuto del tutto. Pur con innumerevoli difetti, in me c'è sempre stata tanta umiltà e mi dispiace che non sia stato recepito questo lato della mia complessa personalità. Ciò che ho scritto è stato frutto di meditazione. Decisioni del genere non possono essere prese a caldo. Oggi ripeterei tutto quello che ho fatto e che ho scritto.

Vorrei aggiungere, a commento di quanto affermato dall'Ing. Mayer, che c'è sempre da apprendere nella vita anche nello stesso campo in cui si è ai massimi livelli e specie quando si opera «nel» e «per» il cambiamento (da quasi monopolio, almeno come mentalità, a mercato aperto); ciò vale sia nel campo tecnico che in quello organizzativo ed imprenditoriale. Occorre sempre affrontare i problemi con ottica non chiusa, ma aperta verso l'innovazione nella sua accezione più ampia. E vorrei anche dire che bisogna avere il coraggio di «vedere» le cose come le «vedono» gli altri, i clienti, i cittadini: ecco questo è uno degli insegnamenti che il dr. Schimbemi mi ha dato, sul piano professionale, rendendosi pienamente conto della «realtà» ferroviaria. Il mondo è cambiato e non occorre più una vita per entrare nella specificità dei problemi, anzi non è più il tempo degli specialisti.

Mi scusi, Ing. Mayer, ma nel ringraziarLa per la generosità dei Suoi riconoscimenti a me indirizzati, debbo spendere ancora due parole per chiarirLe che il dr. Schimbemi, dietro la sua maschera di ghiaccio, aveva ed ha una invidiabile carica umana, ed io ne ho tratto più di una lezione di vita: questa è la verità. Non si può giudicare dal di fuori. Comunque ognuno è libero di pensare quel che vuole.

Vorrei comunque, a mezzo «Voci della Rotaia», esternare ancora una volta la mia stima ed il mio affetto all'Ing. Mayer, uno dei migliori, se non il migliore, Direttore Generale dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato.

Giovanni De Chiara

VIVA I NOSTRI TRENI

Egregio Direttore, sono abbonato alla Vs. rivista e Vi scrivo in riferimento alla lettera del Sig. Agi, pubblicata sul numero di febbraio '90, relativa al treno «ETR 450» che effettua servizio viaggiatori da Milano a Roma e viceversa.

Ho riportato la sensazione che gli apprezzamenti negativi da lui fatti dimostrano che non ha la minima conoscenza della particolare morfologia del territorio.

Il confronto con il treno T.G.V., che i francesi utilizzano, non può reggere poiché mentre il tracciato ferroviario della nostra rete è caratterizzato da tunnel e viadotti di varia lunghezza, i nostri cugini latini, seguendo le conformazioni delle colline, aggirano l'ostacolo e filano sull'ordine dei 400 Km/h a cielo aperto. A contrastare l'acrimonioso articolo, la informo che come suffragato da fonte autorevole - per la prima volta nella storia siamo riusciti a vendere alle ferrovie germaniche materiale rotabile e altro.

A questo punto l'orgoglio alla sua parte: quindi un grazie ai tecnici e alle maestranze per aver saputo realizzare anche il ETRX 500 attualmente in fase di rodaggio.

La questione delle vibrazioni ed il mancato riposo sono da ritenere soggettivi e quindi inaccettabili; i ritardi - peraltro di pochi minuti - sono dovuti ai rallentamenti per i lavori da espletare lungo la linea.

Perdoni il mio risentimento; ma è molto amaro sentire denigrare ingiustamente un prodotto che, al contrario, pone l'Italia con i suoi tecnici e le sue maestranze, al sommo delle attenzioni e delle approvazioni su scala mondiale.

È ancora più amaro per me che da vecchio macchinista mi sento leso da critiche superficiali e inopportune, dato che a torto si critica la capacità organizzativa dell'ente FS, in cui ho sempre creduto e per cui ho espletato validamente il mio lavoro con il massimo dei sacrifici.

Gaetano Rapisarda

FOTOTECA FS

PREPENSIONAMENTI VOLONTARI

COSA DICE LA LEGGE

Dopo varie difficoltà e polemiche varato il provvedimento che dispone l'uscita volontaria dall'Ente di una quota di personale ferroviario. Una legge equa che viene incontro alle attese dei lavoratori e corrisponde alle esigenze di riassetto e rilancio dell'Impresa. Le condizioni per usufruire dei benefici della legge. Le scadenze e i tempi di esecuzione del provvedimento.

Con la Legge 141 del 7 giugno 1990 sono stati stabiliti i criteri, le modalità e i requisiti per il prepensionamento volontario di una quota del personale dell'Ente Ferrovie dello Stato.

Una legge alla quale si è giunti non senza difficoltà: quello della mobilità e dei fabbisogni infatti è stato uno dei temi più dibattuti in sede di negoziazioni sindacali di questi ultimi anni. Finalmente una legge darà a molti la possibilità di scegliere: vediamo in sintesi i punti più significativi.

Sulla base delle eccedenze rilevate, l'Ente può disporre l'adozione di un programma quinquennale di pensionamenti anticipati. Il personale interessato può essere collocato a riposo a domanda irrevocabile con diritto al trattamento di pensione normale e all'indennità di buonuscita. Al personale inidoneo o con idoneità fisica limitata viene richiesto che alla data di scadenza delle domande abbia compiuto 40 ani di età e che alla data di cessazione dal servizio raggiunga con la maggiorazione concessa almeno 19 anni, 6 mesi e 1 giorno di effettivo servizio utile a pensione. L'altro personale, invece, deve aver maturato alla data di scadenza delle domande almeno 19 anni, 6 mesi e un giorno di effettivo servizio utile. Per il computo del servizio effettivo utile a pensione si considerano anche i servizi e i periodi pregressi computati e quelli computabili di ufficio.

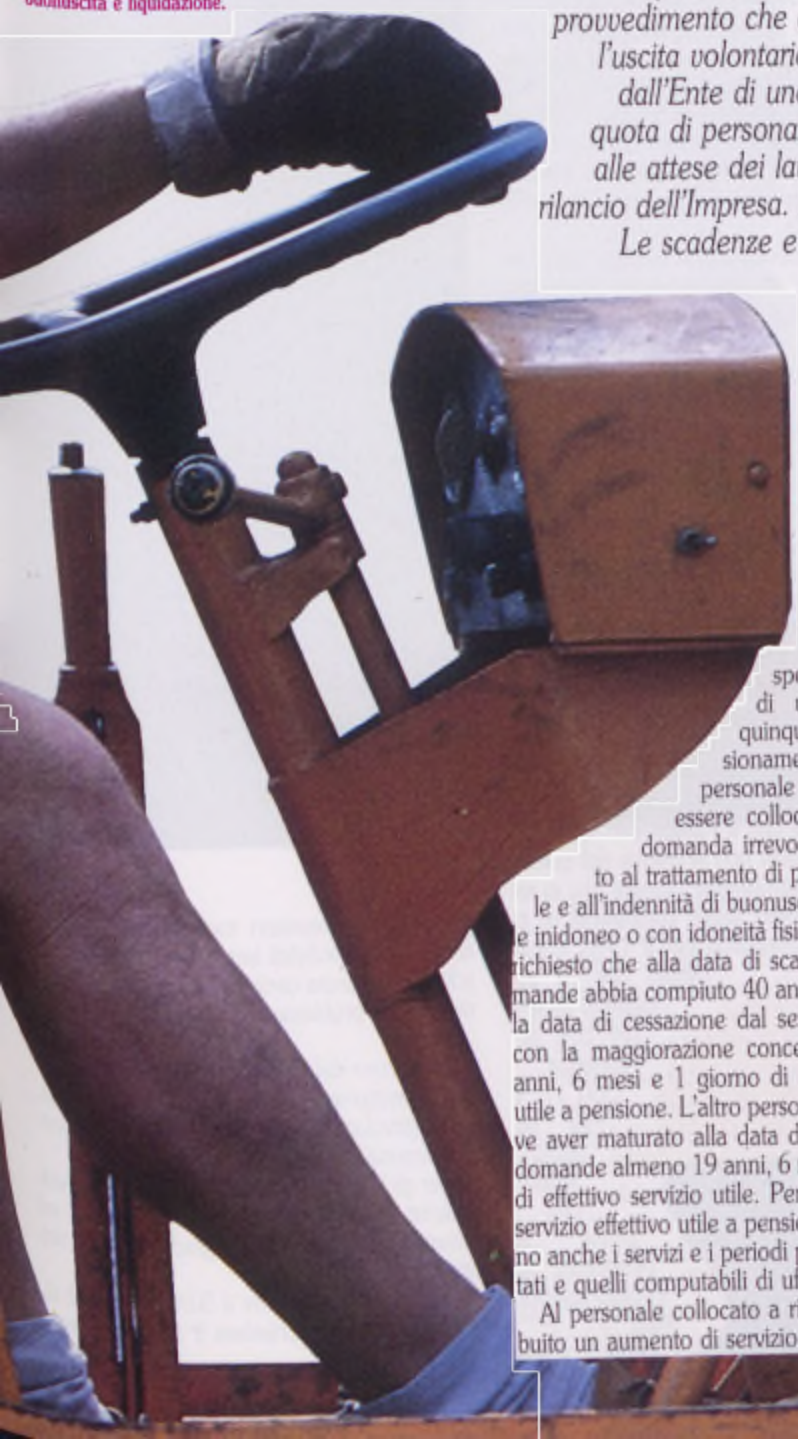
Al personale collocato a riposo viene attribuito un aumento di servizio fino a un massimo di sette anni, valevole come servizio effettivo e ai fini della misura della pensione e della indennità di buonuscita e della relativa liquidazione.

In ogni caso l'aumento degli anni di servizio deve essere attribuito in misura tale da far conseguire una anzianità di servizio non superiore a quella conseguibile alla data del compimento dei limiti di età e di servizio previsti per la risoluzione del rapporto di lavoro dalle vigenti norme contrattuali. L'Ente FS è tenuto, per la quota a carico dei dipendenti, al versamento del contributo mensile all'OPAFS e al Fondo Pensioni.

Il personale che presenta domanda è incluso in graduatorie distinte per settori e sedi di appartenenza, compartimentali e centrali, ad eccezione del personale con qualifiche dirigenziali, il quale viene collocato a riposo sulla base di una graduatoria unica nazionale. In ogni settore è data precedenza ai dipendenti: dichiarati fisicamente inidonei o con riconosciuta idoneità fisica limitata; la collocazione in graduatoria avverrà secondo l'ordine di maggiore anzianità di età. L'Ente Ferrovie è tenuto ad accogliere le domande nei limiti delle eccedenze stabilite.

I criteri e le modalità di applicazione della legge, anche relativamente alla fissazione dei termini di presentazione delle domande per ciascun anno di attuazione del programma sono definiti con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del lavoro e della previdenza sociale e del tesoro, su proposta dell'Ente FS, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge.

Per quanto riguarda le domande di pensionamento volontario anticipato per il 1990, i termini di presentazione sono stati fissati dal 20 luglio al 18 agosto. I ferrovieri che vedranno accettate dall'Ente le loro domande, cesseranno dal servizio con l'unica decorrenza del 1° novembre 1990.



Al personale collocato a riposo viene attribuito un aumento del periodo di servizio fino a sette anni, valevole come servizio effettivo utile ai fini della misura di pensione, buonuscita e liquidazione.

EMILIO VENTRE
DIPARTIMENTO
ORGANIZZAZIONE

«UNA LEGGE IN LINEA CON LE ESIGENZE D'IMPRESA»

Criteri, modalità e requisiti della legge sul prepensionamento volontario in ferrovia. Le motivazioni e le caratteristiche dell'importante provvedimento. Ce ne parla il Dirigente Generale Emilio Ventre del Dipartimento Organizzazione FS, responsabile sin dall'inizio del "Progetto Prepensionamento".

Il provvedimento sui prepensionamenti è un'operazione abbastanza innovativa per le Ferrovie. Come s'inquadra nei piani di ristrutturazione dell'Ente?

L'operazione di pensionamento anticipato è uno strumento di politica attiva del personale, ma anche un'azione di ristrutturazione aziendale finalizzata al risanamento e allo sviluppo dell'Ente.

È parte di un più ampio progetto che comprende la determinazione dei fabbisogni, la mobilità, la riqualificazione professionale e persegue l'obiettivo di una riorganizzazione del fattore lavoro in senso flessibile, professionale e premiante.

Quali sono state, dott. Ventre, le maggiori difficoltà incontrate?

L'iter legislativo è stato faticoso anche perché si è dovuto trovare una formulazione della legge coerente con il quadro della normativa e dei principi comuni che regolano i rapporti di lavoro pubblico e privato. Cioè un equilibrio nei benefici concessi, comparati con le altre categorie di lavoratori, ma avendo presente la specificità del rapporto di lavoro dei ferrovieri.

Si può ora affermare che la legge risponde adeguatamente sia alle esigenze di impresa sia alle aspettative dei lavoratori.

Il beneficio di maggior anzianità - che viene concesso nella misura massima di sette anni e comprende la relativa indennità integrativa speciale - risulta congruo. Va sottolineato inoltre che la legge pone a carico dell'Ente anche le quote di contributi al Fondo Pensioni ed all'OPAFS che normalmente vengono pagati dai lavoratori.

Quali sono state finora le reazioni del personale? E soprattutto, che previsioni è possibile fare per il futuro?

Da parte dei lavoratori è stata manifestata un'ampia adesione come dimostrato da due sondaggi.

Soprattutto significativo è da ritenere quello di maggio quando cioè era già noto il contenuto della legge che il Parlamento stava per approvare. Sia pure con le riserve del caso si può ragionevolmente ritenere che ci sarà un numero molto consistente di richieste, soprattutto per il 1990, considerato che gli aumenti di stipendio con decorrenza 1991 e 1992 saranno applicati anche ai pensionati del triennio contrattuale.

Nella scelta del tempo i lavoratori metteranno in conto anche la disponibilità immediata della buonuscita, una somma certamente utile per risolvere qualche problema familiare o personale.

All'interno del provvedimento una particolare attenzione è stata rivolta agli inidonei. Che agevolazioni sono state concesse a questo personale?

Per gli inidonei e parzialmente idonei è sufficiente una minor anzianità di servizio ed avranno precedenza nelle graduatorie di settore.

È per questo che oltre il 50% di essi si è dichiarato pronto a chiedere il pensionamento anticipato.

Ferrovieri al lavoro in stazione e sulle linee. L'introduzione del prepensionamento volontario, dai primi sondaggi è stata accolta positivamente dal personale. L'Ente prevede che vi saranno numerose richieste. Soprattutto per il 1990.

ANTONIO MICHELI/FOTOTECA FS

FOTOTECA FS

Che previsioni si fanno sulle fasi di applicazione del provvedimento?

La legge consente un programma quinquennale ma si punta soprattutto al '90. Nella prima applicazione della legge le domande degli inidonei e idonei limitati saranno accolte totalmente mentre quelle degli idonei saranno soddisfatte nella quantità corrispondente alle eccedenze di personale determinate nel programma di prepensionamento.

Gli esodi per l'anno '91 e successivi saranno quantitativamente limitati, perché ci troveremo di fronte ad eccedenze molto più basse anche a seguito di assestamenti di mobilità, e saranno subordinati a disponibilità finanziarie molto inferiori a quelle del '90 non essendo previsti al momento altri contributi da parte dello Stato.

A proposito di prepensionamenti lei ha parlato di politica attiva del personale. Può spiegare meglio questo concetto?

Politica attiva delle risorse umane significa anche non potersi consentire sacche di inutilizzazione: si cercherà perciò di convogliare le eccedenze verso le carenze e si può pure prevedere che gli inidonei ed i parzialmente idonei siano risottoposti a visita subito dopo la prima fase di esodo per recuperarli il più possibile all'esercizio.

Che tipo di collaborazione c'è stata, e ci sarà, con le Organizzazioni sindacali?

C'è stato coinvolgimento delle OS fin dalla formulazione dei criteri e dei contenuti principali della legge e ci sarà la loro partecipazione nella fase di realizzazione del programma.

Che impegno sul piano organizzativo ha richiesto all'Ente il varo di questo provvedimento?

Certamente è stato necessario mettere in piedi una macchina organizzativa complessa, sia per la gran quantità di operazioni amministrative e contabili da effettuare, sia per il numero di uffici (alcuni esterni all'Ente) che devono intervenire.

Il lavoro è stato predisposto in modo che anche in questa eccezionale occasione chi lascia il servizio abbia fin dal primo mese di riposo il trattamento economico di pensione e la liquidazione di buonuscita entro i tempi normali.

L'uscita dal ciclo produttivo di un gran numero di ferrovieri potrà determinare, presumibilmente, qualche problema nell'esercizio. Come si pensa di fare fronte a tale situazione?

La prima uscita dei lavoratori in prepensionamento non causerà difficoltà all'esercizio: anzitutto perché ci muoveremo nell'ambito delle eccedenze accertate e perché gli esodi saranno localmente concentrati ma distribuiti in piccole quantità nei vari impianti ed uffici dell'intera rete.

Non sarà impossibile per i Compartimenti - che sempre partecipano con la sede centrale all'elaborazione e definizione dei programmi - porre in essere tempestivamente i provvedimenti necessari per mandare avanti ugualmente bene l'attività quotidiana.

Per concludere, chi saranno i primi ad essere beneficiati dal provvedimento?

Lei mi chiede un pronostico su chi riuscirà ad andar via nel '90?

Considerato che le domande degli inidonei saranno tutte accolte, fra gli idonei sono gli ultracinquantenni che avranno più probabilità di usufruire del prepensionamento; dipenderà dalle eccedenze e quindi dai numeri disponibili per ogni graduatoria.

COSA DICE LA LEGGE

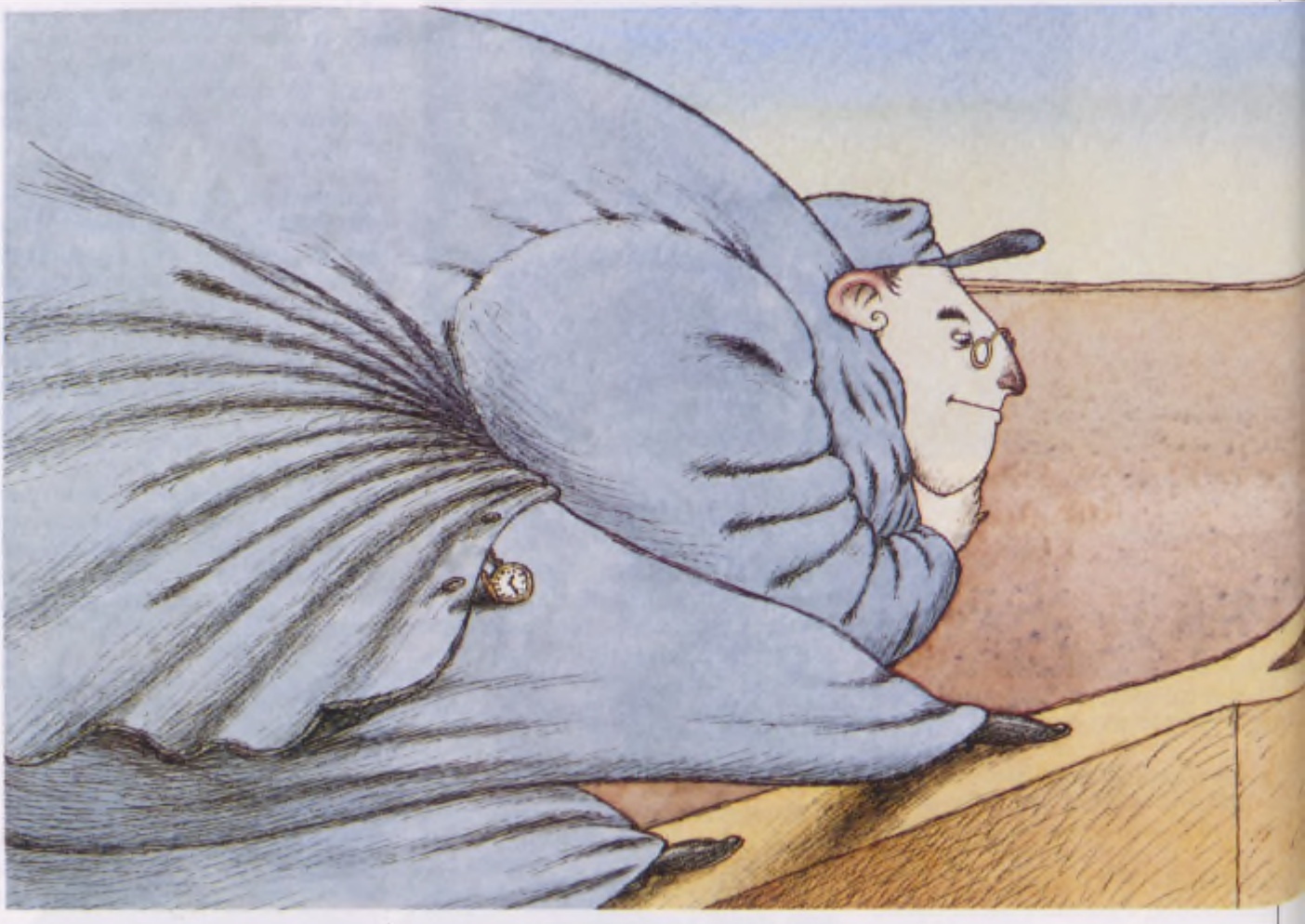
Tedeschi e Bellini

di AURELIO MINONNE

ILLUSTRAZIONE DI **PEDRO SCASSA**

Un brivido d'eccitazione e insieme di panico corse per la schiena di Vittorio Tedeschi. Distolse gli occhi dal foglio che gli aveva passato il titolare - «ci scrivi sì o no e me lo restituisci» aveva aggiunto - e ringraziò tra sé l'ennesimo treno che si annunciava tutt'altro che discretamente sul quadro luminoso. Ruotare le leve dell'apparato e controllare che tutto funzionasse a dovere gli concedeva qualche altro istante di riflessione. Un sì o un no: un referendum sul tuo futuro, sulla tua vita, mica un caffè in più o in meno, una gita fuori porta o la partita in tivù, un viaggio a Leningrado o il salotto nuovo. «Tra quattro o cinque giorni, al prossimo turno», stava concedendo il titolare, che doveva aver colto qualche indizio dello strazio di cui era preda il suo uomo di maggior esperienza. «Ne parlo un attimo a casa e te lo so dire», mitragliò Vittorio alla schiena del titolare che s'allontanava e tirò, per l'una o per l'atra ragione, un lungo respiro di sollievo. Se ne sentì un altro, da un altro punto dell'ufficio. E poi lo sghignazzo: «Anche i Tedeschi piangono». «Non credere che non riguardi anche te, bimbo!» replicò Vittorio al suo ausiliario. Ma Alfio Bellini, ventisette anni, pancia e barba alla Bud Spencer, che già usciva per presenziare il passaggio del treno, gli fece l'attenti e strillò: «lavòl... papà».

C'era scritto *Censimento del prepensionamento* e richiamava una circolare dallo stesso titolo che ancora campeggiava in bacheca. «È esigenza tassativa dell'Ente», recitava il frontespizio, «conoscere al più presto, non oltre il 15/4 p.v., il numero esatto dei lavoratori aventi i requisiti richiesti che in ciascun impianto intenderebbero accedere ai benefici di legge nell'arco del primo triennio di validità del programma (1990/92)». E Vittorio i suoi 19 anni, 6 mesi e 1 giorno, più 3 e qualche spicciolo, più i due da impiegato nell'industria se li era già fatti. «... a raccogliere e trasmettere al Dipar-



timento Organizzazione - Staff del Direttore gli elenchi nominativi dei dipendenti interessati che intendessero usufruire del provvedimento, distinti per profilo e fra idonei, inidonei ed idonei con annotazione». Idoneo, idoneo, pensò Vittorio raddrizzando la schiena e ridacchiando d'orgoglio. «Agli interessati occorre precisare che la dichiarazione di interesse al provvedimento non costituisce domanda e non è vincolante per loro né per l'Ente ma servirà come indicazione per predisporre in tempo utile le domande nella limitata quantità possibile in ciascun anno, tenuto conto che nel primo anno di applicazione esiste già una buona disponibilità finanziaria». Tempo utile, limitata quantità, buona disponibilità, sillabò Vittorio e continuò a chiedersi quando e quanto. «Gli elenchi dovranno essere predisposti secondo il modello allegato»: Quello che si rigirava tra le mani, che in quattro - in quella stazione - avevano atteso di poter vedere e che ora li metteva davanti alla scelta. Un sì o un no. Semplice ed eroico. Tragico e banale. Dilaniante. Definitivo. Lo scosse e l'impressionò la vista di Bellini che gli correva incontro brandendo l'estintore. «Che c'è?», esalò, guardando a destra e a sinistra, e guardando ancora. «Comincia a fumarti il cervello, capo. A forza di pensarci», rise Alfio rimettendo a posto la bombola. Rise anche Vittorio e sospirò: «Avessi la tua età!» e poi concluse: «No, non ti riguarda proprio».

Il pomeriggio, Vittorio non riuscì a riposare come avrebbe voluto per prepararsi al meglio per il turno di notte. Continuava a voltarsi nel letto e a rimuginare sul censimento, sul prepensionamento. Il suo lavoro di dirigente movimento era logorante. Faceva fatica, sempre più fatica, a stare al passo col traffico, coi regolamenti, con la tecnologia, coi pomeriggi-mattina-e-notte che implacabili succedevao l'uno all'altro. Mollare tutto, con l'abbuono di sette e passa anni, era una tentazione a cui nemmeno Sant'Antonio avrebbe saputo resistere. Ma era davvero il demonio a offrirla, quella chance? Vandelli e Pascadopoli, i due ausiliari più anziani, avevano uno il podere e l'altro la drogheria della moglie. Avevano già sbandierato ai quattro venti la gioia con cui avrebbero compilato la domanda: una volta in pensione si sarebbero impegnati a tempo pieno in quelle attività che già con tanto interesse, forzosamente saltuario, coltivavano. De Feis, il dirigente di qualche mese più giovane di lui, era stato meno risoluto, ma aveva ugualmente lasciato capire che un oliveto e un barcone da pesca nel basso Adriatico gli avrebbero riempito a dovere le giornate. Vittorio, invece, non aveva né poderi né barconi, né drogheria né oliveti: solo una casa in affitto, una moglie impiegata e una figlia felicemente sposata con un grossista spezzino, qualche centinaio di chilometri a ovest di casa sua. Aveva avuto, un tempo, un diavolo biondo per amica, ma l'aveva già esorcizzato. Ancora prima, s'era buttato in un'intensa vita di sezione ma se n'era allontanato, sconcertato dalle incertezze dei giovanotti che frequentavano gli attivi, appena in tempo per sottrarsi a un altro pronunciamento per un sì o per un no. Che cos'avrebbe fatto, ancora valido nel corpo e non ancora spento nello spirito, di tanto tempo tutto per sé. Ne aveva visti, in quesi ventitré anni di turni, di ferrovieri in borghese, come le pie donne ai sette sepolcri, sottoporsi ad un mesto pellegrinaggio negli impianti, chieder notizie del tale (di riposo) o del talaltro (traslocato) e poi scusarsi, impacciati e rassegnati: «Sa, ci ho lavorato a questo banco. Fino a otto mesi fa». Tornavano, ancora, due o tre mesi più tardi, rispondevano «come dei poveri vecchietti» se t'informavi del loro stato e chiedevano, ancora, del tale (di riposo) sempre più impacciati, sempre più rassegnati. Per non parlare di quelli che se ne andavano dal mondo, letteralmente, a godersi la pensione, dopo pochissimi mesi di sopravvivenza, sotto due metri di terra. Meglio andarci prima, allora: o era proprio l'inizio della quiescenza (come la chiamavano su *Voci della Rotaia*) il punto di non ritorno?

Vittorio scacciò con fastidio quei pensieri. Tra sé e sé accettò un compromesso: avrebbe chiamato Mugnaini l'indomani. Era un buon ragazzo, un delegato sindacale molto sensibile. E poi aveva una tale destrezza coi codici stipendiali, le riparametrazioni, gli scatti all'otto e quelli al due da poter dare dei numeri (sorrise all'involontaria battuta) a quelli del Finafer. Si sarebbe fatto fare i calcoli, gli avrebbe chiesto un consiglio, avrebbe valutato l'opportunità, al convenienza, l'interesse a uscir precocemente di scena. Se sì o no doveva essere, fosse il meno emotivo possibile. Finalmente pacificato, Vittorio Tedeschi dormì.

La notte, mentre si rigirava tra le mani il modello per il censimento, Alfio Bellini gli si rivolse con insolita serietà: «Scrivi sì, capo. Tanto il foglio dice che non è impegnativo né per te né per l'ente. Quando verrà il giorno, potrai sempre dire di no e non ti sarai fatto venire nessun rimpianto». Pascal non l'avrebbe spiegata meglio, sorrise Vittorio e scrisse sì, che era interessato al provvedimento di prepensionamento. Alfio gonfiò il petto, inclinò la testa di tre quarti, inarcò le sopracciglia, spinse in fuori le labbra e ne stirò gli apici. Sembrava Zarathustra dopo aver parlato. «Non darti delle arie, Bellini!». E risero tutti e due, sul far dell'alba.

GIANFRANCO GIOVANNELLI/FOTOTECA FS

Una migliore articolazione dell'offerta commerciale

LE OFFERTE DELL'ORARIO

in funzione dell'evoluzione del mercato, un servizio complessivamente più qualificato per i viaggiatori e una serie di iniziative volte a incrementare lo strategico settore delle merci, attraverso il traffico combinato e containerizzato. L'accettazione di una sfida che viene dagli altri modi di trasporto e dagli standard delle reti europee. Un dialogo con il cliente fatto di richieste ma soprattutto di chiare e più affidabili risposte.

Nello scorso numero abbiamo pubblicato un ampio servizio sulle principali novità introdotte con l'orario estivo. Attivazione di nuovi servizi, un maggior numero di corse e una diversa articolazione dell'offerta, un servizio complessivamente più qualificato per i viaggiatori e, soprattutto, una serie di iniziative mirate a incrementare significativamente il settore merci, con particolare riguardo al traffico combinato e containerizzato. Queste le maggiori novità ma anche le linee strategiche di un'azione che, pur fra varie difficoltà e ostacoli, prefigura lo scenario del prossimo futuro e cerca di adeguare la struttura dell'offerta alla presumibile configurazione del mercato.

L'universo ferroviario, infatti, non è più un universo chiuso, un mondo senza porte e finestre, dove è possibile agire magari limitandosi a migliorare l'esistente indipendentemente da ciò che avviene all'esterno. L'universo ferroviario è invece un organismo dinamico, permeabile alle sollecitazioni e alle richieste del mercato, un soggetto protagonista del comparto dei trasporti che deve puntare all'integrazione con gli altri vettori e anche con realtà tradizionalmente considerate estranee al fare ferrovia.

La creazione di nuovi soggetti istituzionali e sociali, un'approfondita analisi previsionale degli investimenti produttivi, ma soprattutto un cambiamento di criteri e mentalità rispetto ai modi e ai contenuti del marketing operativo, sono alcuni degli aspetti principali su cui si punta per un rilancio effettivo dell'Ente. Un Ente che ha cambiato binario e che dichiara di non voler più «offrire» all'utenza un servizio di trasporto, bensì «vendere» alla clientela il servizio che viene richiesto.

Del resto non si tratta di una scelta casuale ma l'accettazione di una sfida che viene dagli altri modi di trasporto, dagli standard delle altre reti europee.

Ecco, allora, in nome di questa sfida, farsi largo nuovi concetti, nuovi termini operativi.

Ponte di comando di questa filosofia commerciale è naturalmente il Dipartimento Promozione e Vendita. Un Dipartimento di «line», dotato cioè di mezzi umani, finanziari, operativi, per agire davvero, in modo concreto, con offerte e strategie, sul mercato dei trasporti e in confronto diretto con la concorrenza.

Nello scorso numero il Direttore del Dipartimento, Giuseppe Pinna, ha parlato delle varie problematiche sul tappeto e dei vari strumenti predisposti per affrontarle e risolverle. Problematiche di così vasta portata che abbiamo deciso di approfondirle ulteriormente, ascoltando sia il Direttore Centrale viaggiatori che il Direttore Centrale Merci. Dalle due interviste emerge una realtà che fa del viaggiatore, meglio del «cliente», un soggetto sempre e comunque protagonista, un soggetto da non lasciare solo con se stesso, ma da seguire con attenzione e intelligenza, stabilendo con lui un dialogo fatto di richieste, certo, ma anche e soprattutto di chiare e affidabili risposte.

Chiude il servizio un articolo su un'interessante iniziativa promossa dalla Filiale Viaggiatori di Genova, che ci sembra prefiguri un tipo di collaborazione tra ferrovie e territorio sicuramente da tenere presente.

ANTONIO DENTATO
DIRETTORE CENTRALE
VIAGGIATORI

«VIAGGIATORI: UN PROGRESSO CONCRETO»

Come si modifica la domanda viaggiatori in rapporto alle condizioni ambientali e all'evoluzione delle mode e della cultura. L'abbandono di vecchie abitudini e la formazione di nuove esigenze. Il successo dei collegamenti veloci e dei servizi dedicati sulle brevi distanze e senza fermate intermedie.

Come è andata modificandosi la domanda dei viaggiatori nell'ultimo periodo?

Vorrei subito precisare che la domanda della clientela è in continua evoluzione: muta in rapporto alle condizioni ambientali, alle evoluzioni culturali, economiche, sociali. Muta in rapporto allo sviluppo dei mezzi alternativi (aereo, autobus, autovetture private). Muta anche in rapporto ai servizi che riusciamo ad offrire. In pratica, l'istituzione di taluni servizi evidenzia che la clientela, a volte, sceglie questi e abbandona quelli precedentemente esistenti. Ad esempio, l'istituzione dei treni diurni a maggior comfort e a più elevata velocità, sia sulle lunghe relazioni interne che internazionali, sta evidenziando che la clientela, in molti casi, preferisce queste al viaggio di notte. Ma evidenzia anche che la clientela che sceglie invece la notte, vuole un maggior comfort. Non basta infatti avere un posto per dormire, vengono richiesti servizi aggiuntivi che completino l'offerta. Il che implica che bisogna cambiare tipologia di vetture sia per la gamma alta del trasporto notturno che per la gamma dei servizi «cuccetta».

E lo stesso per i trasporti sulle brevi distanze. Sui treni pendolari, la clientela non è più quella di dieci, venti anni fa, che si contentava del puro trasporto. Oggi domanda la climatizzazione, domanda un minimo di servizio di ristoro, domanda vetture diverse, vuole che sia vietato fumare.

Si sente sempre più parlare di servizi dedicati, sulle brevi distanze. Di che si tratta?

La terminologia è nuova, ma i servizi sono già sperimentati. Si tratta di treni che collegano due località vicine, senza fermate intermedie, dedicati ad un particolare tipo di clientela. Diciamo, per comprenderci, Intercity a breve distanza. Si pensi al servizio di collegamento Pisa Aeroporto-Firenze, al servizio Fiumicino Aeroporto-Roma Ostiense.

Per quanto riguarda i servizi viaggiatori nelle stazioni e fuori, quali sono le innovazioni più importanti?

L'obiettivo cui miriamo è quello di facilitare l'acquisto dei nostri servizi da parte della clientela. Stiamo seguendo la via della più diffusa informatizzazione delle biglietterie. Ciò dovrebbe attenuare un po' la fatica del nostro personale alle biglietterie, rendere meno onerose tutte le operazioni amministrative e contabili e far perdere meno tempo alla clientela. Contemporaneamente, stiamo ampliando la presenza, nelle stazioni, di sistemi di informazione di biglietteria self-service. La logica della informatizzazione deve marciare di pari passo presso le Agenzie di viaggio abi-

FOTOTECA FS

Viaggiatori in attesa. Negli ultimi tempi si è molto puntato a facilitare l'acquisto dei servizi ferroviari attraverso una più diffusa informatizzazione delle biglietterie.

litate all'emissione dei biglietti FS.

Intanto sono già pronte macchine che, a breve, saranno installate sui marciapiedi delle più grandi stazioni per la riservazione dei posti fino all'ultimo minuto, prima della partenza del treno.

Aggiungo che il sistema della bigliettazione informatizzata si va diffondendo anche sui treni. D'ora in poi, anche il personale che fa i biglietti in treno verrà dotato di una piccola macchina con cui poter fare il suo lavoro senza ricorrere a prontuari, moduli e penna. Fra poco entreranno in funzione 1500 di tali apparecchiature e via via il servizio sarà sempre più diffuso.

Quali sono state le reazioni della clientela a tali innovazioni?

All'inizio la clientela era incredula, il cambiamento in atto nelle ferrovie le sembrava fantascienza, ma fantascienza non era, era tutto vero e oggi stiamo ricevendo numerosissime richieste di servizi, perché via via la gente comincia ad avere fiducia in ciò che offriamo.

Quali sono le prossime scadenze nell'opera di riqualificazione?

Diciamo che c'è una generale attenzione a realizzare tutti questi servizi migliorativi o innovativi ma credo che rispetto ai nostri obiettivi, oggi abbiamo realizzato soltanto il 20%. Comunque, andiamo con ottimismo verso il '92, anche se molti provvedimenti che, finora, abbiamo adottato in una pura logica nazionale, vanno ora meglio studiati e integrati in una più vasta dimensione internazionale. Frequentissimi sono gli incontri con i miei colleghi Direttori Commerciali Viaggiatori delle altre Reti europee per una azione comune su questo fronte. Tutte le commissioni internazionali in seno all'UIC lavorano con questo obiettivo. E per questo dobbiamo fare un ulteriore sforzo per recuperare, in breve tempo, ritardi e carenze che sono di decenni. Dobbiamo anche avere le giuste autorizzazioni per poter livellare le nostre tariffe a prezzi più competitivi, mentre oggi siamo come il cane che si morde la coda: non abbiamo introiti sufficienti per migliorare i servizi, non possiamo migliorare i servizi perché gli introiti non sono sufficienti. In ogni caso, rispetto a tutte queste problematiche c'è un valore di fondo che noi cerchiamo di difendere ed è quello di migliorare l'offerta complessiva che riguarda la clientela fondamentale: quella dei lavoratori, degli studenti e dei militari. Quella che costituisce la fascia più grande e permanente della nostra clientela. Per questo, nella nostra nuova offerta, come ho già detto e mi pare giusto ripetere, vogliamo privilegiare i servizi a media e breve distanza. I treni cosiddetti pendolari non sono, infatti, treni di terza categoria ma sono treni essenziali, che devono avere caratteristiche di comfort tali da soddisfare meglio questa nostra clientela «di base». Pur senza dimenticare che gli Intercity o gli Eurocity, sarranno proprio i treni che daranno continuità ai flussi e deflussi della clientela in arrivo nei grandi centri.

LE OFFERTE DELL'ORARIO

COSTANTINO BAGNAI
DIRETTORE CENTRALE MERCI

«MERCI: LAVORARE PER LA TERZA MODALITÀ»

Numerose novità nel settore merci, in un quadro che denota una sempre maggiore internazionalizzazione del mercato. Tra i servizi varati, l'Eurailcargo, come immagine di una ferrovia unica e senza frontiere, ed Eurofresh 2000, trasporto combinato «porta a porta» per prodotti deperibili.

Dott. Bagnai, il Dipartimento Promozione e Vendita, ha varato in questo periodo numerose iniziative. Ci può dire, innanzitutto, per quanto riguarda il settore merci, come si è andata modificando la domanda della clientela?

Penso che la modifica della domanda sia legata ai seguenti fattori che dominano il mercato presente e futuro: una diminuzione del traffico pesante a favore di una progressione di quello leggero; il carattere sempre più internazionale dei «mercati» e pertanto l'adozione di politiche non più nazionali ma internazionali; la richiesta di rifornimenti rapidi «just in time» per abbattere i costi di stockaggio; e infine la richiesta di un servizio completo che preveda anche la soluzione di problemi logistici.

Tenuto conto di tali elementi, le FS si preparano al '93 privilegiando i settori internazionale, intermodale e logistico.

Sul precedente numero di «Voci» abbiamo presentato ai nostri lettori le ultime novità sul TRES e le caratteristiche del nuovo servizio «24 ORE». Ci sono altre novità che è possibile anticipare?

Da quest'anno è stata avviata la «Comunità di Interessi Automobili», nata da una proposta italiana, che rappresenta un concreto strumento di cooperazione ferroviaria internazionale capace di concepire, offerte di trasporti integrate e commercializzate in maniera coordinata, espressione di una reale comunità di interessi e di intenti fra partners diversi.

Dal punto di vista del cliente, una delle caratteristiche più interessanti ed attese di questo nuovo modo di concepire e proporre la nostra offerta di servizi, è costituito dal fatto di poter trattare prezzi e prestazioni con un unico interlocutore. I criteri ispiratori della Comunità di Interessi, sono già operativi per il trasporto di automobili nuove, ed in buona fase di messa a punto per i trasporti combinati.

Per rendere sempre più marcata, nei confronti della clientela, l'immagine di una ferrovia unica, senza frontiere, è stato creato a livello europeo e in analogia con la rete Eurocity, nel traffico viaggiatori, Eurailcargo, un marchio di qualità che identifica relazioni di traffico internazionali a treni completi multiclienti con un mix prezzo/qualità, compresa la garanzia della resa, particolarmente vantaggiose per la clientela.

Per il settore dei raccordi ferroviari privati, un segmento di mercato che rappresenta una quota rilevante del traffico merci complessivo, è stata definita una nuova politica di incentivazione accompagnata da una più efficace comunicazione commerciale attraverso la realizzazione di Promo-1, un package informatico interattivo per fornire ai clienti, con l'ausilio di un semplice Personal Computer, un'informazione completa e di facile accesso sui Raccordi ferroviari.

«Eurofresh 2000» è il nuovo servizio di trasporto combinato che realizza il «porta a porta» per i prodotti deperibili. Il nuovo sistema, basato sulla tecnica della cassa mobile frigorifera, rappresenta una concreta alternativa al trasporto stradale puro e soddisfa le esigenze di maggiore economicità e razionalizzazione

ANDREA MELLONI/FOTOTECA FS

del servizio.

Le FS e le altre reti interessate (germaniche, svizzere e austriache), consapevoli della necessità di realizzare un'offerta capace di arginare le continue flessioni del vettore ferroviario nel comparto agroalimentare, hanno sostenuto tale iniziativa nata dalla cooperazione di imprese specializzate, con la Società Interfrigo, che sta riconvertendo il proprio parco - costituito dai tradizionali carri bianchi - adattandolo alle crescenti esigenze della logistica distributiva.

«Eurofresh 2000» è al tempo stesso il nome della joint venture fra Interfrigo e le più qualificate case di spedizioni europee nel settore ortofrutticolo, ed una nuova e più evoluta offerta di servizi in questo settore.

Queste sono le più significative offerte di servizi, ma vorrei segnalare in quanto non meno importante, l'attivazione di un Ufficio Comune FS/FFS a Domodossola.

Tale Ufficio ha il compito, fra le altre cose, di garantire, cosa importantissima, la fluidità dei traffici al confine italo/svizzero.

Quali sono state le reazioni della clientela a tali innovazioni?

Devo ritenerle senz'altro favorevoli, ce lo conferma la costante crescita della domanda. I risultati positivi registrati nell'87 confermati e superati nel 1988 con livelli di vendita in termini assoluti mai prima toccati, consolidati infine nell'89, evidenziano l'inversione di tendenza nel traffico merci facendo attestare le FS a livelli di crescita superiori alla media europea.

Tali risultati sono significativi non solo a livello quantitativo ma sottolineano la capacità FS di «stare sul mercato» malgrado la crisi di alcuni settori come quello della siderurgia, utilizzatore privilegiato del vettore ferroviario.

Oggi è di moda il trasporto combinato. Se ne è parlato a Bruxelles in occasione di Euromodal ed a Venezia nell'incontro promosso dal Ministro dei Trasporti in vista della Presidenza Italiana della CEE dal 1° luglio. Quali sono le prospettive del trasporto combinato in Italia? E in che modo le FS pensano di coniugare gli interessi aziendali con quelli dell'autotrasporto in generale?

Sì, è vero, l'argomento «Trasporto Combinato» è il tema conduttore dei numerosi convegni organizzati sia a livello nazionale che internazionale. In effetti l'obiettivo principale di Euromodal è stato quello di creare una «cultura» più allargata sul combinato ed anche di far conoscere meglio il ruolo fondamentale che la ferrovia svolge nella complessa catena di trasporto intermodale. Ciò risponde anche all'intento di realizzare forme sempre più evolute e trasparenti di collaborazione tra ferrovia e strada per rendere sinergiche le prestazioni dei due vettori ed offrire alla clientela un servizio «porta a porta» efficiente ed economico. Le FS sono particolarmente interessate allo sviluppo di questa nuova modalità; potremmo dire «terza modalità». Basti pensare che le FS nel combinato internazionale sono seconde in Europa, dopo le Ferrovie Federali Germaniche la cui quota raggiunge il 45%.

Lo sviluppo del traffico intermodale, purtroppo, è ancora ritardato da vari vincoli di ordine normativo, tecnico, strategico, finanziario. Le FS tuttavia sono impegnate a perseguire sempre ulteriori incrementi migliorando le prestazioni sia a livello di accelerazione di treni intermodali, impostando la velocità di alcuni treni a 120 Km./h anziché a 100; predisponendo nuovi e qualificati servizi terminali, specializzando alcuni impianti, prevedendo collegamenti rapidi ed affidabili tra porti e interporti, investendo in nuovi vagoni specializzati per questa tecnica di trasporto.

In attesa dell'importante scadenza del '92, quali risultati è possibile attenderci, a livello di trasporto merci per ferrovia?

Realisticamente il primo risultato è di restare al passo con i tempi e non essere emarginati tenuto conto che operiamo in un mercato estremamente competitivo e già avviato, da tempo, verso una completa liberalizzazione, direi addirittura deregolamentazione. Il secondo, più ambizioso, è di recuperare quote di mercato proponendosi come un'impresa in grado di assumersi il «problem solving» del cliente e risolverlo con prestazioni logistiche complete, integrate, se necessario, da prestazioni anche delle società partecipate, mi riferisco in particolare a INT e CEMAT.

Il fatto inoltre, di adottare già oggi per le nostre tariffe internazionali l'ECU, moneta ormai diffusa in quasi tutte le transazioni finanziarie interferroviarie, dimostra che per noi il '93 è una realtà che tendiamo addirittura ad anticipare.

LE STAZIONI DEL MARE

A più riprese su queste stesse colonne si è parlato delle Filiali Commerciali, sia Merci che Viaggiatori, nella nuova strategia di approccio al mercato. Analizziamo un'interessante iniziativa della Filiale Viaggiatori di Genova a favore del turismo nel Levante Ligure.

di CARLO PINO

LE OFFERTE DELL'ORARIO

Una regione con vocazione turistica come la Liguria, con un territorio per la massima parte abbarbicato su costiere a strapiombo sul mare, con località che presentano oggettive difficoltà di accesso per le auto anche a causa di caotici ingorghi di traffico, rappresenta un banco di prova indubbiamente interessante per verificare la possibilità di promuovere l'alternativa del vettore treno. La filosofia che sta alla base di ogni operazione delle Filiali è che un intervento per essere efficace deve necessariamente essere mirato. Nel caso in questione non si poteva considerare tutta la regione come oggetto di intervento sperimentale, ma era necessario prendere a campione un territorio limitato sul quale poter agevolmente controllare la giustezza dell'ipotesi di partenza quantificando i risultati eventualmente raggiunti.

La Filiale Commerciale Viaggiatori di Genova ha scelto per operare questo primo esperimento il territorio dei Comuni di Recco, Camogli, Santa Margherita Ligure, Portofino, Rapallo già interessati da notevoli flussi turistici durante la stagione estiva ma poco frequentati, relativamente alle disponibilità ricettive, durante gli altri periodi.

Il Venditore incaricato di seguire il progetto ha dovuto per prima cosa confrontarsi con le realtà amministrative e gli indirizzi di politica turistica esistenti in ognuno di questi Comuni. Il primo dato significativo emerso da una analisi di quelle realtà è stato la presenza di una frammentarietà di interessi locali, accompagnati da un esasperato cam°anilismo, che da sempre ha impedito la messa in cantiere di progetti territorialmente coordinati atti, per esempio, a favorire lo sviluppo nella zona di un turismo fuori stagione.

L'esistenza in ogni Comune del comprensorio di una Pro-loco o di una A.A.S.T. che hanno operato in passato soltanto su obiettivi parziali, a volte in aperto contrasto di interessi con quelli dei vicini, ha favorito la spinta ad una eccessiva caratterizzazione per settori particolari dell'offerta turistica. L'anacronismo di questa formula, sicuramente non vincente perché incapace di formalizzare una offerta di servizi integrati, è risultata evidente anche agli occhi dell'Ente Regionale per il Turismo: in un prossimo futuro, infatti, è già stata prevista la costituzione di un'unica Azienda di Promozione Turistica che possa coordinare le attività promozionali e l'offerta in generale.

Individuati gli interlocutori la Filiale Viaggiatori di Genova ha promosso alcune riunioni dalle quali, proponendosi come elemento al di sopra delle parti, è riuscita a far scaturire l'interesse per un progetto che trovasse partecipi gli operatori di tutto il territorio.

«Le stazioni del mare», questo è il nome che è stato dato all'iniziativa che prenderà le mosse il 22 di novembre 1990 e che terminerà il suo periodo di prova il 22 marzo 1991, con l'esclusione del periodo natalizio, prevede la confezione di un pacchetto di offerta coordinato da un tour-operator di primaria importanza che comprende: viaggio in treno; sistemazione alberghiera; ristorazione; possibilità di fare acquisti presso negozi convenzionati; accesso a strutture sportive, ricreative o culturali, ecc., il tutto a prezzi scontati.

Il materiale pubblicitario che farà da supporto al programma è già in fase di realizzazione. Verranno distribuiti presso le agenzie di viaggio di tutta Italia 20.000 depliants e pieghevoli illustrativi con la descrizione delle cinque località interessate all'incoming e con le indicazioni relative al mezzo più comodo per raggiungerle: il treno. Nelle stazioni ferroviarie verrà affisso un manifesto in stile liberty che inviterà gli interessati a servirsi del treno, per poter gustare al meglio le suggestioni di un viaggio in ferrovia fra le colline e il mare.

La stampa regionale si è già interessata a questa iniziativa che rappresenta una novità quasi assoluta nel panorama turistico italiano perché vede impegnati in prima linea soggetti privati ed Enti pubblici. Per la Liguria sarà anche una importante prova in vista dei festeggiamenti previsti per le Colombiadi del 1992; in quella occasione su Genova si riverserà presumibilmente un flusso turistico che non potrà essere contenuto entro i limiti cittadini e che sarà gioco-forza distribuire sulle due Riviere. Una mole di traffico eccezionale, difficilmente gestibile sulle arterie stradali, creerà le condizioni per l'utilizzo sistematico del treno per gli spostamenti verso il centro di Genova. Coniugare gli interessi della città con quelli degli operatori turistici delle riviere sarà compito primario per le Ferrovie liguri.

BRUNO DI GIULIO/FOTOTECA FS

«IL RUOLO DEL TRENO»

Intervista ad Andrea Fustinoni
Commissario dell'Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo di Santa Margherita Ligure

Signor Fustinoni, cosa pensa della collaborazione iniziata con le FS nel territorio del Levante ligure?

Per prima cosa vorrei dire di un certo stupore quando dalle FS mi è giunta la proposta di lavorare insieme per la realizzazione di progetti turistici che prevedessero la confezione di pacchetti di offerta comprensivi del trasporto ferroviario. Ero da sempre abituato all'idea di una struttura ferroviaria un po' statica, non operante in maniera attiva sul mercato nel senso della ricerca del cliente.

Una volta superato lo stupore, ho accettato senz'altro la proposta di collaborare con le ferrovie perché credo che soltanto con il loro apporto sarà possibile sviluppare ulteriormente il turismo su un territorio giunto ormai al limite massimo di sopportazione del traffico automobilistico. Recco, Camogli, Santa Margherita Ligure, Rapallo, per non parlare di Portofino, non sono più raggiungibili con mezzi di trasporto privati durante le giornate festive. E non voglio neppure affrontare il tema della salvaguardia dell'ambiente dal punto di vista ecologico.

Con la Filiale di Genova ci siamo subito intesi anche perché i nostri interessi erano gli stessi: portare in treno la gente nelle nostre stazioni turistiche soprattutto in periodi di bassa stagione. Le Ferrovie potranno utilizzare al meglio la loro disponibilità di posti sui treni e noi potremo riempire alberghi e creare opportunità di lavoro agli operatori economici.

Pensa che le Ferrovie possano veramente produrre un cambiamento di rotta nell'abitudine ormai consolidata di utilizzare il mezzo privato per raggiungere le località turistiche?

Io penso sinceramente che non saranno le Ferrovie a produrre questo cambiamento nelle abitudini della gente; credo piuttosto che saranno fattori oggettivi a creare una inversione di tendenza che favorirà in generale l'utilizzo del mezzo pubblico al posto di quello privato per gli spostamenti durante periodi di riposo. L'uso quotidiano dell'auto per recarsi al lavoro o addirittura per lavorare finirà per nauseare l'individuo costretto a micidiali code sulle strade. Adoperare il treno per gli spostamenti in occasione di vacanze o di fine settimana per non trovarsi a rivivere le situazioni di stress da traffico, per viaggiare rilassati mentre altri «guidano» al nostro posto, questa dovrebbe essere senz'altro la scelta che prima o poi saremo portati a fare. Non dimentichiamo che località turistiche rinomate, come Santa Margherita Ligure, vivono nei giorni festivi situazioni di traffico peggiori di quelle che si registrano nei centri delle grandi metropoli durante gli altri giorni della settimana. Per alcuni sarà fattore non secondario per giungere a questa decisione il risparmio in termini di spesa rappresentato dall'utilizzo del treno: penso ai sempre più numerosi viaggiatori della «terza età». Per il turista che noi cerchiamo di richiamare in Liguria, un turista che deve venire anche fuori stagione, sarebbe fuori luogo utilizzare il mezzo automobilistico. Le Ferrovie dovranno essere in grado di soddisfare le sue esigenze con orari e servizi adeguati.

C.P.

L'EVOLUZIONE DEL MESSAGGIO.

Saltando nell'acqua il delfino "parla" con il branco, emettendo una gamma di suoni e di ultrasuoni. Usa così un codice sonoro, avvalendosi del canale acustico. L'uomo esige strumenti di comunicazione ancora più evoluti, per poter trasmettere non solo parole, ma anche immagini e dati. Questa è la realtà di Telettra, azienda leader nei sistemi avanzati di telecomunicazioni. Telettra opera con un know-how totalmente proprio, realizzando sistemi per reti pubbliche e private, in Europa come in Australia, negli Stati Uniti e in Sud America come in Africa. Telettra è un gruppo internazionale che nell' 89 ha fatturato 1600 miliardi. Oltre 230 miliardi di investimenti e 1800 tecnici sono impegnati per progettare e realizzare sistemi sofisticati, fino ai traguardi delle nuove reti integrate. Innovazione e qualità globale per superare ogni barriera, per favorire il vivere sociale. **Telettra – Communication in progress.**

Telettra
GruppoFiat

TELETTRA • SISTEMI DI TELECOMUNICAZIONI PER FONIA, DATI, IMMAGINI.
SEDE IN MILANO • 18 POLI INDUSTRIALI IN ITALIA, SPAGNA, NORVEGIA, USA, MESSICO, ARGENTINA.

VADO IN VACANZA, QUINDI SONO

TUTTI UGUALI DAVANTI ALLE VACANZE, PROFESSIONISTI E IMPIEGATI, STUDENTI E OPERAI. MA CON QUALCHE DIFFERENZA REGIONALE E QUALCHE SORPRESA

di SERGIO RIVOLTA LIPPO

Gli italiani e le vacanze, gli italiani e il viaggio. Temi evidentemente suggestivi, discussi, innumerevoli volte indagati e pur sempre attuali e per certi aspetti «misteriosi». Qualche anno fa, infatti, in periodi di congiuntura sfavorevole, gli analisti prevedevano e pronosticavano una diminuzione dei flussi turistici interni e un calo degli spostamenti. Poi, a fine agosto, nel momento dei bilanci, queste pessimistiche previsioni venivano puntualmente smentite. Il motivo? Semplice, gli italiani, per cultura e tradizione sono disposti a rinunciare a molte cose ma, certamente, non al più o meno lungo periodo di ferie. E quest'assunto vale, in diverse proporzioni, per tutti, occupati e disoccupati, imprenditori e liberi professionisti, dirigenti e impiegati.

La vacanza e il viaggio annuale sono sacri, intoccabili, e valgono qualsiasi rinuncia o sacrificio. Lo dimostra del resto una documentatissima indagine dell'ISTAT che ha analizzato in un volume di 300 pagine l'argomento. Le sorprese e le novità ad una lettura attenta dei dati non mancano.

Nel 1985 si sono recati in vacanza 26 milioni e 85mila italiani, pari al 46% della popolazione, per un totale di 560 milioni e 937mila giornate, corrispondenti a 21,5 giorni di vacanza in media per persona. Sono naturalmente considerati in questi dati, anche quei 3 milioni di italiani, certo fortunati, che nel corso dell'anno hanno usufruito di due o più periodi di vacanza.

Dal confronto con i dati rilevati nelle precedenti indagini si ha conferma della tendenza all'aumento del fenomeno, che nell'intervallo di tempo dal 1959 al 1985 ha registrato una crescita considerevole, passando da una percentuale di persone andate in vacanza del 13,2% ('59) al 46% ('85), con un incremento in valore assoluto di 19 milioni e mezzo di individui. Una lieve diminuzione si è verificata invece nella durata media delle vacanze per persona: 23,2 giorni nel 1959 a fronte dei 21,5 registrati nel 1985.

Ma chi va in vacanza? Soprattutto i giovani che studiano (60,2%) e le persone che lavorano (53,2% degli occupati). Seguono le casalinghe, le persone in cerca di occupazione ed infine quelle ritirate dal lavoro. E qui c'è la prima grande sorpresa. All'estremo opposto di questi dati si trovano le persone catalogate sotto la voce «altra condizione», e cioè i benestanti, gli inabili al lavoro e coloro che non hanno indicato la loro condizione. Ebbene, tra costoro (in cui sono compresi anche i benestanti) appena il 21,8% usufruisce di periodi di vacanza.

Gli italiani quando viaggiano preferiscono spostarsi in automobile sia propria sia di parenti o di amici. Su 30 milioni circa di viaggi effettuati, l'automobile ha costituito il principale mezzo di trasporto in 22 milioni di casi. Gli altri mezzi di trasporto presenti in misura molto più contenuta con valori che vanno dal 10,1% per il treno al 2,9% per la nave, l'aliscafo ed altri mezzi via mare.

Se si considera l'andamento del fenomeno nel tempo, si nota una sempre maggiore predisposizione all'uso del mezzo aereo rispetto agli altri mezzi di trasporto: infatti dal 1975 in poi il numero dei viaggi in aereo si è più che triplicato, passando da 355 mila ad 1 milione e 129 mila. Questo incremento, che risulta percentualmente consistente, si contrappone alla flessione verificatasi nel più diffuso uso del treno che si presenta, al contrario, con un saldo negativo, in dieci anni (1975-1985), di ben 7 punti percentuali.

Vediamo, infine, chi sono i più «incalliti» vacanzieri. Per operare confronti significativi tra regione e regione, l'ISTAT ha calcolato il rapporto esistente tra le persone recatesi in vacanza e il totale della popolazione residente in ciascuna regione. Da questa analisi risulta che la regione a maggior concentrazione di vacanzieri è la Lombardia (62,6%) seguita dal Piemonte (57,7%) e dal Lazio (56,7%).

In generale, tutta l'Italia del nord, ad eccezione del Friuli-Venezia Giulia, presenta valori superiori alla media nazionale, che ricordiamo è del 46%, mentre al centro si registrano differenze assai marcate tra regione e regione.

L'Italia meridionale e insulare è viceversa caratterizzata, ovunque, da una presenza più contenuta del fenomeno, che si attesta su valori al di sotto della media nazionale. La più bassa percentuale di persone andate in vacanza viene registrata in Sicilia (24,5%), dove appena un abitante su quattro ha dichiarato di aver trascorso periodi di vacanza.

La classifica subisce qualche variazione, anche notevole, rispetto alla durata delle vacanze. Sempre in testa la Lombardia con 23,9 giorni in media. Seguono i pugliesi (22,8 giorni) e i campani (22,5 giorni). All'estremo opposto si trova l'Umbria, i cui residenti vanno in vacanza in media per 16,4 giorni l'anno.

Infine, in fatto di vacanze, restiamo un popolo molto campanilista. Infatti, l'89% degli italiani trascorre le vacanze in Italia. E questo non è un male, visto che il nostro paese è, sicuramente, tra i più belli e convenienti del mondo.

PERSONE CHE SI SONO RECATE IN VACANZA

(Per regione e classe di ampiezza demografica dei comuni di residenza. Anni 1975-85. Dati in %)

	1975	1978	1982	1985
Regioni di residenza				
Piemonte	48,1	49,3	53,2	57,7
Valle d'Aosta	34,5	44,2	43,4	50,4
Lombardia	53,8	57,4	59,5	62,6
Trentino-Alto Adige	37,6	41,3	49,6	47,7
Bolzano-Bozen	*36,0*	*41,7*	*53,5*	*47,1*
Trento	*39,2*	*40,9*	*45,7*	*48,2*
Veneto	36,0	38,6	41,4	50,7
Friuli-Venezia Giulia	33,9	42,8	42,3	42,9
Liguria	36,5	38,8	39,5	48,4
Emilia-Romagna	44,3	45,8	47,2	52,2
Toscana	42,1	42,3	47,3	47,4
Umbria	26,6	32,2	41,8	40,9
Marche	18,8	19,9	23,2	34,6
Lazio	43,6	45,7	56,7	56,7
Abruzzi	16,8	18,7	27,2	30,6
Molise	19,2	23,9	21,0	34,9
Campania	21,8	27,4	38,2	42,0
Puglia	24,5	25,1	27,8	32,5
Basilicata	22,5	23,2	26,2	27,3
Calabria	20,8	20,9	22,3	30,1
Sicilia	17,5	18,9	27,6	24,5
Sardegna	18,6	22,6	28,9	27,9
Classi di comuni				
Fino a 20.000 abitanti	26,4	28,5	33,6	38,7
da 20.000 a 100.000	37,4	39,7	46,1	48,5
oltre 100.000	48,7	52,5	55,5	56,6
Totale	**35,4**	**37,8**	**42,8**	**46,0**

La valigia ci guarda

di PATRIZIA CIMINI

C'è mai stato un decalogo del buon viaggiatore? Forse no, ma fin da quando l'uomo ha fatto un fagottello delle sue cose e ha infilato le cocche del fazzoletto in un bastone mettendoselo in spalla, c'è stato un bagaglio e un viaggiatore.

Per il decalogo vero e proprio non c'è stato né tempo né voglia. In fondo, in fondo, ci hanno pensato anni e anni di spostamenti umani a crearlo. Per tutti quelli che viaggiavano per necessità (emigranti, arruolati, disoccupati, prigionieri, fuggitivi) il bagaglio non costituiva certo un problema, né una preoccupazione. Per molti il bagaglio era «presso» e portato d'ufficio, per altri addirittura assente.

Sfumata definitivamente l'epoca delle favole, in cui poteva accadere che un baule seguisse sottoterra la protagonista, facendo viaggiare in maniera misteriosa bellissimi vestiti d'oro e d'argento (come succedeva nella favola «Pelle d'Asino» di Perrault) non rimaneva che la semplice, esatta realtà. Si viaggiava con un bagaglio più o meno discreto a seconda del tipo di viaggiatore. Se l'uomo in viaggio era un tipo alla Phileas Fogg, personaggio creato dalla fantasia di Jules Verne, certo il bagaglio doveva essere leggero. Per Fogg sono sufficienti 80 giorni e alcune lettere di credito per fare il giro del mondo. Se il viaggiatore è l'eroe di Jerome K. Jerome, ci sono poche speranze che il viaggio cominci mai. Nel suo libro «Tre uomini in barca» per non parlar del cane, Jerome descrive varie sindromi del viaggiatore, di cui quella meglio disegnata è relativa proprio a come il viaggiatore inetto non riesca ad avere ragione del suo bagaglio. E la colpa non è della valigia. Anzi le valigie nei secoli si sono sempre docilmente adattate agli umori, desideri, e capricci dei viaggiatori.

La valigia è un contenitore che ha fatto da contrappunto al bagaglio, facendone parte, servizievole e flessibile, discreta. All'inizio fu di stoffa, poi si arricchì mano a mano di cerniere e lacci, poi fu di vari materiali: cuoio, stoffa e pellame, materiali cartonati e infine fibre poliuretaniche. È dell'inizio degli anni novanta la campagna pubblicitaria sferrata dalla Delsey per la sua valigia in fibra poliammidica «Assioma»: lo afferma «Le Monde» quotidiano parigino. La Delsey di Bobigny, in Francia, vuole conquistare altre fette di mercato, di quello stesso mercato che vede Vuitton produttore di nuove linee di bagagli in cuoio conciato solo con essenze vegetali e senza l'ormai imitatissimo monogramma. Quello che qualifica un prodotto Vuitton non è il monogramma, ma la progettazione dell'oggetto e la grande esperienza in articoli di classe. La valigia dunque è nella grande onda della moda e dell'abbigliamento. Articolo accessorio del vestito, è indispensabile arredamento del viaggio più di ogni altra cosa. La valigia qualifica il viaggio e lo identifica: valigia grande, di cuoio pesante, viaggio lungo e d'affari; valigia piccola, di stoffa o altro materiale leggero, viaggio breve, per appuntamento d'affari, o magari incontro sentimentale e romantico.

James Bond aveva una valigia attrezzatissima e micidiale, Charlot aveva sempre una piccola valigia da agganciare con il suo bastone di bambù nei momenti di distacco, Herman Hesse in «Piccole gioie» dedica alla valigia una accorata lettera affettuosa, Francis Ponge, autore di «Il partito Preso delle Cose», in un divertente elogio della valigia dichiara che questa «per l'uomo moderno resta un

ILLUSTRAZIONE DI
FABIÁN NEGRIN

avanzo del cavallo», Nicolaj Gogol, nelle «Anime Morte», parla della valigia come di un grosso oggetto testimone strapazzabile dei viaggi padronali... «un valigione di cuoio bianco, abbastanza sciupatello, che non per la prima volta dimostrava di trovarsi in viaggio». «Portavano il valigione — scrive Gogol — il cocchiere Selipàn, un ometto in pelliccia corta di pecora, e il servitore Petruska, un giovane sulla trentina, in un largo soprabito di seconda mano, scartato evidentemente dal padrone: un giovane un po' imbronciato d'aspetto con labbra e naso assai grossolani. Dopo la valigia portarono su un cofanetto di mogano, con riporti di betulla di Carelia... ». Mark Twain era sicuramente un gran viaggiatore. Il suo pseudonimo di scrittore è la cifra del suo viaggiare, «Marca due» era il grido dello scandagliatore del fondo del fiume, del barcone traghettatore sul quale lo scrittore viaggiava. Un aneddoto racconta che in un albergo canadese in cui si trovava per una conferenza, Mark Twain al momento di registrarsi, per contrapporsi ad un arrogante congressista che lo aveva preceduto con la firma di «Barone Von Blanck e cameriere», scrisse «Mark Twain e valigia». La valigia è un concetto, e come tale è plastico. Gli impulsi e i desideri lo modificano. Niente è più mobile di una valigia. Eccola, quindi, trasformarsi in «beauty case», per traslocare dalla casa all'albergo il sostegno alchemico della bellezza delle dive anni cinquanta, eccola astuccio per pipe, contenitore di tastiere per musicisti in continuo esercizio, e trasporto a mano per gattofili e cinofili. In valigia sono state portate vasche da bagno e letti, raffinati set da biliardo e preziosi violini, strumenti da chirurgia e da pronto soccorso. Un romanzo di fantascienza americano, di Philip Dick, uno dei migliori autori del genere, parla di una «valigia-medico». E in un ferragosto romano di qualche anno fa, in una valigia se ne è andato addirittura un famigerato criminale nazista. Questa valigia dimenticata da un viaggiatore del tempo nella nostra epoca, sa fare da sola operazioni difficilissime. La valigia è un computer che guida gli strumenti contenuti nelle sue valve. Perderà potere perché usata per un omicidio, verrà soppressa dal futuro, quando una luce rossa indicherà al distratto medico-viaggiatore, che ormai quella è una valigia assassina.

La valigia è anche un segnale. Di partenza o di arrivo, avverte gli altri che il possessore è sul punto di compiere qualcosa di importante: un viaggio. Nello spazio, nel tempo, nel passato o nell'avvenire, la valigia è un mezzo per comunicare. Affrancata come una cartolina con le etichette degli alberghi negli anni venti, oggi è più discreta (ad eccezione delle rumorosissime rotelline), morbida e manipolabile, amica.

Mentre i viaggiatori, figli del privilegio, girano il mondo combinando affari e incrociando appuntamenti e occasioni forniti di piccolissimi astucci a doppio fondo, guarniti semmai da serie interminabili e colorate di carte di credito, per assurdo diventano sempre più grandi e ingombranti altri tipici accessori del non-viaggio. Le radio portatili, enormi, e fornite di casse più grandi delle valigie, gli zaini e le sacche, le maxi-cartelle rigide o a soffietto per manager e quadri, i cappotti con tascone e i mantelloni a ruota, gli shopper. Viaggiare è sempre più facile. Più scomodo è restare.

RUGGERO ORLANDO

IN TRENO È UN'ALTRA COSA

A dieci anni era una piccola peste che faceva il vuoto attorno a sé nei treni verso la Sicilia. È cominciata così la lunga amicizia tra Ruggero Orlando e la ferrovia. Ferrovie e stazioni italiane, francesi, inglesi. E, naturalmente, americane. Gli Stati Uniti, Orlando, li ha scoperti in treno. Treni dotati di tutti i comfort, dal vagone bar ai saloni di intrattenimento. Che favoriscono incontri, solidarietà, affari. E dove viaggiare è come partecipare a un club.

di LUISA MOSELLO

Ruggero Orlando, uno dei giornalisti televisivi più amati dal pubblico italiano, ha lavorato per quarant'anni in Inghilterra e negli USA. Usando spesso il treno.

Il tono cadenzato della voce è sempre quello, inconfondibile, di quando appariva sui teleschermi e annunciava: «Qui Nuova York. È Ruggero Orlando che vi parla... ». La stessa «erre moscia» di allora, la stessa compostezza di linguaggio, lo stesso sguardo vispo da cronista ingordo di fatti da raccontare, di notizie da diffondere, di verità da cercare. Come dire, un concentrato di curiosità quasi infantile e di provata deontologia professionale che fa di Ruggero Orlando un «giornalista di coscienza», come lui stesso ama definirsi.

Conversatore infaticabile, parlare con lui è come visitare gran parte del mondo in un colpo solo, viaggiare con la mente sulle rotaie della storia... Come non chiedergli, allora, di regalarci qualche ricordo legato ai binari, a un treno, a una stazione, lui che ha fatto delle partenze e degli arrivi il *leitmotiv* di una vita consacrata all'esplorazione della realtà? Un aneddoto che viene, una citazione che va, l'intervista si tramuta ben presto in un vero e proprio *amarcord* di flash italo-anglo-americani (per quasi quarant'anni, dal 1937 al 1972, Ruggero Orlando è stato corrispondente per la Rai da Londra e da New York).

Nella sua casa romana di via del Corallo, dietro piazza Navona, si respira davvero un'aria cosmopolita. Tanti giornali provenienti da tutto il mondo; tanti libri (su un tavolino campeggia una copia della sua ultima fatica letteraria: «Ruggero Orlando. Cinquant'anni di giornalismo», volume di memorie pubblicato recentemente da Sugarco); tante foto qua e là, scattate in Inghilterra, in America, in Italia. Fra tutte, uno splendido ritratto a due con Giuseppe Ungaretti. Poi moltissime istantanee del figlio, della nuora (una pianista malaisiana) e dell'unico nipotino, amatissimo, Michele (Huiming in cinese che significa «saggezza luminosa»). In casa Orlando, insomma, dall'Oriente all'Occidente, dall'Europa agli Stati Uniti, il passo è veramente breve e molto spesso è proprio grazie alle rotaie che le distanze si accorciano. Frequenti viaggi di lavoro, per lo più. Ma non solo. Le occasioni per salire in carrozza sono innumerevoli per un uomo così «scattante». Oggi come ieri.

Ma «partiamo» dall'inizio, da qualche ricordo d'infanzia legato a un viaggio in treno, per esempio. Gli occhi di Ruggero Orlando ora brillano di tenerezza. Le sue schegge di vita vissuta cominciano a cadere lentamente nella rete della memoria. «Era un'avventura — rammenta il giornalista —. Il viaggio da Roma a Caronia, in Sicilia, dove era nato mio padre. Avevo dieci anni, era estate. Con i miei genitori e i fratellini, vivevo quel trasbordo' con entusiasmo. Ero affascinato dalla strada ferrata, dal rumore cantilenante, dal paesaggio sempre nuovo che scorreva davanti ai miei occhi. Ricordo che per riuscire a conquistare uno scompartimento intero, il papà diceva alla mamma: Metti in evidenza i bambini, così la gente non si azzarda a entrare'. Eravamo davvero delle piccole pesti».

«Crescendo — continua Ruggero Orlando — il mio amore per i treni è andato via via aumentando. Le stazioni, per esempio. Non mi hanno mai intristito, al contrario: le ho sempre considerate affascinanti crocevia di desti-

FREZZA/WORLD PHOTO

ni, luoghi di movimento, di scambio, di libertà. Quella di Firenze mi fa tornare alla mente il periodo in cui, giovanissimo, collaboravo alla *Nazione*. E ancora, le stazioni di Parigi e di Londra, veri e propri capolinea dell'Europa e del mondo... L'America? Appena sono arrivato l'ho perlustrata da cima a fondo, e proprio in treno. Da New York a Miami. O da Chicago a Los Angeles, attraverso i Canyons del Colorado. Splendidi paesaggi, di incredibile suggestione che dall'aereo è impossibile godere appieno. I treni americani, poi, erano davvero inconfondibili: vagoni bar, vagoni ristorante, vagoni di intrattenimento. Viaggiare era come partecipare a un club: si formavano solidarietà di amicizia o di affari, si incontrava gente di ogni tipo, si intrecciavano le storie più disparate». Per Ruggero Orlando, insomma, la strada ferrata ha sempre rappresentato un'occasione in più per conoscere dal di dentro nuovi paesi, nuove realtà, nuovi scenari umani.

«Il treno, inoltre, presenta dei vantaggi enormi rispetto all'automobile — continua il giornalista —. Professionisti, dirigenti, insegnanti, in carrozza possono leggere, studiare testi, documenti, cosa che in macchina non riuscirebbero a fare. Il tempo è comunque bene impiegato, sia che si chiacchieri con i compagni di viaggio, sia che si gusti il panorama dal finestrino. A questo proposito, l'Italia è una miniera di paesaggi da scoprire: i piccoli centri, le cittadine della provincia sono dei gioielli purtroppo ancora penalizzati dalla mancanza di una rete ferroviaria accessibile e capillare. Se le ferrovie fossero state valorizzate dal mondo politico al pari delle autostrade, forse oggi le metropoli sarebbero meno congestionate e il decentramento urbano finalmente possibile. Se fossimo entrati, già dal dopoguerra, nella mentalità ferroviaria comune a molti altri paesi europei, ora non dovremmo affrontare i gravi problemi legati all'inquinamento. Mi riferisco alle difficoltà avanzate dalla Svizzera e dall'Austria al passaggio dei Tir italiani. Se gran parte delle merci viaggiasse su rotaia e non su gomma, avremmo maggior facilità di esportazione. Oltre, naturalmente, ad avere un'aria più respirabile... E sì, credo proprio che, nei confronti delle ferrovie, il governo italiano debba cominciare a recitare un ricco *mea culpa*».

Un finale polemico e l'intervista-amarcord con Ruggero Orlando giunge a destinazione.

LÀ DOVE IL FIUME TUONA

L'Africa ci riesce più facile immaginarla popolata di elefanti, giraffe e leoni, piuttosto che di cavalli d'acciaio. Eppure, costruire ferrovie tra bush e savane, e sotto il costante pericolo delle belve feroci, è stata una delle attività preferite dai colonizzatori agli inizi del secolo. È attraverso il treno che si è realizzato lo sviluppo più significativo dello Zambia, paese di incomparabile bellezza che sconvolse e attrasse intere generazioni di esploratori. Il bellissimo museo di Livingstone testimonia oltre 70 anni di storia ferroviaria, con una collezione unica nel suo genere.

testo e foto di DANIELA DI MONACO

Uno straordinario scenario africano e, nella foto piccola, particolare delle targhe conservate nel museo ferroviario di Livingstone. Le prime ferrovie africane furono costruite per trasportare i minerali estratti dalle miniere dell'interno.

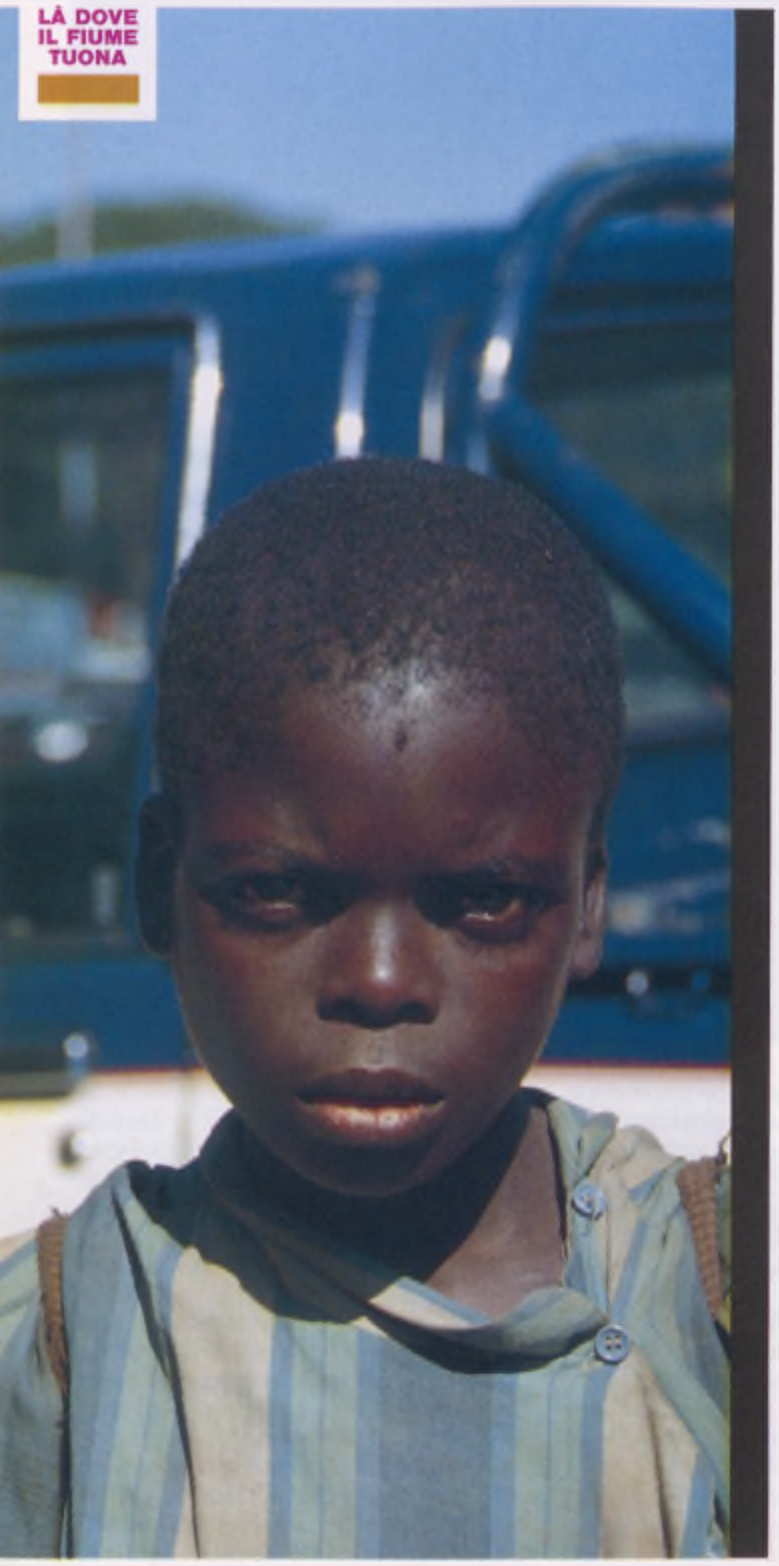
Mentre il moderno ATR 42 della Zambia Airways discende in perfetto orario sull'aeroporto di Livingstone, non si può evitare di riflettere su quale sconvolgimento — per il bene e per il male — sia stato apportato all'Africa da ritmi di sviluppo forse troppo veloci per il cuore e per il passo di questo continente. Aereo, macchina, treno; dove più, dove meno, dove niente. Il Colibrì tocca gentilmente la pista e penso che 150 anni fa — nel 1841 — non certo così giungeva in Zambia per la prima volta David Livingstone, missionario scozzese, esploratore avventuroso che percorse a piedi la più parte di questo «golden heart of Africa». A piedi, sul dorso di qualche bovino compiacente, sui carretti, Livingstone raggiunse nel 1855 (o '57 dicono altri documenti) quel villaggio che oggi porta il suo nome e villaggio non è più, ai piedi della impareggiabile bellezza di Mosi-oa-Tunya: «Il fumo che tuona» come dicono gli indigeni, le Cascate Vittoria come vennero ribattezzate a uso e consumo europeo. Dopo di lui, altri missionari, esploratori, cacciatori hanno viaggiato attraverso il paese, ma — a cominciare dai primi anni del secolo — in treno. È, infatti, soprattutto grazie al romanzato cavallo d'acciaio che ha luogo lo sviluppo più significativo dello Zambia, allora Rodesia del Nord. Mentre Cecil Rhodes fa piani per estendere i domini dell'impero dal Cairo al Capo e le bandiere britanniche sventolano anche sul protettorato della Rodesia del nord nel 1911, nelle viscere più profonde del paese vengono scoperti alcuni minerali, comincia lo sfruttamento dei giacimenti e, contemporaneamente, si sviluppa lungo un'asse nord-sud, la strada ferrata. Costruire ferrovie attraverso bush e savane, durante i primi anni del secolo, era una delle attività preferite dei colonizzatori (inglesi, tedeschi ecc.), i quali fin dal 1880 nello spartirsi l'Africa, per garantirsi il controllo delle proprie posizioni strategiche, progettano una prima ferrovia Mombasa-Victoria Lake: 20 anni di lavoro costati assai cari in termini di vite umane (indigene, beninteso) tra malaria, dissenteria e assalti dei leoni. Nel 1904, nell'Africa australe, la ferrovia raggiunge anche le rive dello Zambesi.

In un anno di tempo la Cleveland Bridge Company di Darlington, per sole 72.000 sterline, crea la bella struttura in filigrana di acciaio che, con una serie di alti, eleganti archi, supera il fiume, vicinissima alle cateratte, al punto che — proprio come voleva Cecil Rhodes — il fitto pulviscolo di umidità appanna i vetri delle carrozze del treno. Una volta superato il fiume, la strada ferrata proseguiva in direzione nord fino a Kalomo, centro amministrativo della regione. La prima locomotiva a prendere servizio in quella zona fu la storica «Jack Tar», il cui motore da 19 tonnellate venne smontato e trasportato pezzo a pezzo attraverso le gole del fiume, grazie a un meccanismo di carrucole aeree chiamato Blondin, dal nome del famoso scalatore. Oggi, questo sacro mostro è custodito quale ospite d'onore nel museo di Bulawayo in Zimbabwe. La ferrovia proseguiva oltre Kalomo con altri 400 km di binari (costruiti in 277 giorni di lavoro), diretta alle miniere, ai depositi di piombo e zinco di Broken Hill, l'attuale Kabwe, dopo aver scavalcato il più modesto fiume Kafue.

Siamo nell'anno 1906, quando il trasporto nonchè l'esportazione dei minerali ha inizio grazie a questa unica, vitale arteria che percorreva la Rodesia da nord a sud e altre ancora. Il rame era appena stato scoperto e già si formava la Copperbelt, una cintura mineraria che univa le zone dal sottosuolo più ricco. Nel dicembre 1909 alcuni vagoni-merci carichi del prezioso rame, passavano la frontiera di Sakania, diretti in Katanga (allora Congo Belga e attuale regione dello Shaba, Zaire odierno). Era ormai iniziata una nuova era, non solo per la promessa di prosperità contenuta nel sottosuolo rodesiano, ma per il diverso ritmo di vita imposto al paese da questo rivoluzionario mezzo di trasporto. La strada ferrata diventa polo magnetico di attrazione e lungo la ferrovia si addossano i villaggi, le attività, i mercati, pulsa la vita stessa, allora come oggi; perché per un paese che non ha sbocco sul mare e vive solo di trasporti di superficie, il treno significava commercio, ricchezza.

E non è un caso che proprio a Livingstone esista da alcuni anni un ricco e completo Museo delle Ferrovie, sorto lungo il Chishimba Falls, in un luogo storico: laddove esistevano le Ferrovie delle Segherie dello Zambesi. La ZSR — Zambesi Sawmills Railway — era ritenuta per quell'epoca la più importante e la più lunga linea ferroviaria privata di tutta l'Africa, certamente, e forse del mondo.

Parliamo degli anni '20, quando la società inglese Young & Smith, al fine di sfruttare le ricche riserve di legname «mukushi» nel nord del paese, costruì la stazione di testa di questo tronco ferroviario speciale, completa di baracche, edifici e capannoni proprio qui dove oggi sorge il museo. Originariamente il legname veniva utilizzato per costruzioni e arredi e in seguito per la strada ferrata. Quando nel 1970 la Società Young & Smith decise di trasferire uffici e personale all'interno del paese, il governo



Primo piano di un bambino africano. A destra, dall'alto, la "Principessa di Mulobezi", star del Museo ferroviario di Livingstone, e celebre alcova su rotaia; un'alba dai colori irreali e l'architettura déco del Capitol, il cinema di Livingstone.

dello Zambia intervenne attraverso la Commissione per la salvaguardia dei monumenti nazionali e rilevò l'intera area, ristrutturandola e adattandola alla sua nuova destinazione di museo. Il quale, sebbene ancora suscettibile di modifiche ulteriori, è assolutamente completo nella sua parte storica e ricchissimo di pregevoli pezzi d'epoca — locomotive, vagoni-merci e carrozze passeggeri — sparsi su una vasta superficie, tra binari, scambi, sale di attesa, piattaforme, capanni, i quali suggeriscono l'idea di una attiva stazione ferroviaria di una città provinciale benestante.

La collezione, unica nel suo genere, di locomotive a vapore e diesel che hanno viaggiato nel paese tra il 1905 e il 1978, è stata messa insieme grazie al fatto che, per anni, la ZSR ha mantenuto l'originale vezzo — se così lo possiamo definire — di acquistare e utilizzare locomotive di seconda mano tra le più varie, per pregio, potenza, costi etc. Nel 1963 pagò 1200 sterline per la locomotiva n. 96 (9ª classe), mentre nel 1925 ne aveva pagate ben 2000 per la locomotiva n. 70 (7ª classe) ambedue acquistate dalle ferrovie della Rodesia. Queste splendide macchine hanno, tutte, un passato aristocratico e avventuroso nello stesso tempo, dai nomi altisonanti: Ferrovie Imperiali Militari; oppure la Principessa di Mulobezi, che aveva una reputazione ragguardevole di lussuosa alcova su rotaie. E ancora, le due locomotive n. 181 e n. 401 costruite tra Glasgow e Manchester, forti divoratrici di carbone, da 190 tonnellate l'una, mantengono i vezzeggiativi guadagnati nei loro anni ruggenti: «Glamour Girl» e «Greyhound». E per restare in tema di originalità, il museo conserva con devozione quasi religiosa la locomotiva a legna n. 70; è la più antica e venne costruita nel 1900. Per non parlare di alcune «vecchie signore» provenienti dalle strade ferrate del sud Africa e del Nyasaland (attuale Malawi) acquistate dalla ZSR e pagate un più che rispettabile prezzo. Tutte queste locomotive hanno continuato a prestare servizio sotto il nuovo padrone (ZSR), del quale ancora oggi portano insegne e nome, a trascinare treni, carrozze passeggeri, vagoni merci che trasportavano altri treni e materiali necessari a costruire nuovi tratti di strada ferrata.

Indiscusse star del museo sono anche le due locomotive Beyer-Garretts, grosse e potenti, adottate nelle ferrovie dello Zambia, in particolare, perché ideali per lavorare sullo scartamento ridotto. E si può chiudere la visita con una doverosa fermata davanti alla più grande locomotiva conservata nel Museo: un'altra Beyer-Garrett (serie 20) da 235 tonnellate, la più pesante in assoluto che abbia mai cavalcato le rotaie del paese. Nella stazione tranquilla, su un binario un po' distante e isolato, questa «dark lady» con la sua livrea rigorosamente nera, appena spruzzata di argento, ha un'aria austera e un po' sdegnosa; sembra quasi pronta a partire, ancora una volta, verso un ultimo tramonto africano.

Osservatorio

Prospettive incerte, se non oscure, per la linea ad alta velocità tra Londra e il tunnel sotto la Manica. Il governo britannico ha deciso che non contribuirà finanziariamente al progetto elaborato dal consorzio pubblico-privato European Rail Link, costituito al 50% da British Rail (le Ferrovie britanniche) e dai gruppi Trafalgar House e BICC. La mancata partecipazione governativa all'impresa, annunciata il 14 giugno dal ministro dei Trasporti Cecil Parkinson alla Camera dei Comuni, rende estremamente improbabile, se non si troveranno altri partner, la realizzazione di un collegamento ad alta velocità tra Londra e Folkestone analogo a quello che, sul continente, unirà Calais a Parigi nel giugno 1993, data prevista per l'inaugurazione del tunnel. Il consorzio «Eurail» chiedeva un finanziamento di quasi 1,5 miliardi di sterline (circa 3,200 miliardi di lire) su un costo totale della linea, lunga 110 km, salito nei preventivi a 3,9 miliardi di sterline (8.300 miliardi di lire), soprattutto a causa delle modifiche per la tutela dell'ambiente - maggiori tratti in galleria o in trincea, barriere antirumore, ecc. - sollecitate dagli abitanti dei sobborghi londinesi e del Kent. Parkinson ha comunque annunciato un piano, che prevede investimenti pubblici per oltre un miliardo di sterline, per migliorare le infrastrutture esistenti (nuovi terminal nelle stazioni Waterloo e King's Cross, depositi, ammodernamento della linea). Resta il fatto che, se non si individueranno altre soluzioni, i TGV provenienti dalla Francia dovranno, all'uscita in superficie, immettersi in una rete già satura, inserendosi tra convogli per pendolari e merci. La decisione del governo di Londra - in linea con le posizioni liberistiche del primo ministro Margaret Thatcher e con l'atto costitutivo di Eurotunnel, che vieta contributi pubblici per l'opera - è stata fortemente criticata dall'opposizione laburista e dagli industriali. Il ministro «ombra» dei Trasporti, John Prescott, ha detto che così si «relega la Gran Bretagna alla periferia dell'Europa»; mentre secondo John Banham, direttore generale dell'associazione industriali, il Paese «si affaccerà al prossimo secolo con la peggior infrastruttura di trasporto dell'Europa settentrionale». Le Ferrovie britanniche, d'altra parte, hanno registrato nel 1989 un deficiti di esercizio di 26 milioni di sterline (circa 55 miliardi di lire) - il primo bilancio in «rosso» dopo cinque anni - che il loro presidente, Sir Robert Reid, ha attribuito alla situazione economica generale ed agli scioperi dell'estate scorsa. In particolare la rete sudest (una delle cinque divisioni di BR), che gestisce tra l'altro il traffico verso la Manica, ha chiuso con una perdita di 138 milioni di sterline.

Si intensifica la partecipazione italiana al processo di ammodernamento e ristrutturazione del sistema ferroviario sovietico. Ansaldo (gruppo IRI-Finmeccanica), Fata European Group e Sojuzzheldoravtomatizacija (ente del ministero delle ferrovie dell'URSS) hanno costituito una società mista, denominata Sovitas, che produrrà impianti di segnalamento, telecomando e automazione scali, sistemi di guida e blocco automatizzato, ripetizione dei segnali in cabina. La Sovitas, che avrà sede a Mosca e si propone di operare anche in Paesi terzi, svolgerà un ruolo di coordinamento e armonizzazione di tutte le imprese sovietiche del settore, al fine di uniformare progressivamente il segnalamento nella rete ferroviaria (circa 150.000 km) del Paese. Un'altra società mista italo-sovietica è stata messa in cantiere da Ansaldo Trasporti e NPO Dinamo Mosca, nel campo della automazione e sistemi di trazione per metropolitane e filobus. In America del Sud, il consorzio Intermetro (ne fanno parte tra gli altri Ansaldo Trasporti, Breda Costruzioni Ferroviarie, Fiat Ferroviaria) si è aggiudicato la commessa (oltre 200 miliardi di lire) per la realizzazione del secondo tronco (12 km) della metropolitana di Lima. Nel 1993 la capitale peruviana sarà collegata con una linea di 38 km al porto di Callao.

Primo collegamento ferroviario diretto tra Mosca e Madrid. Partito il 25 giugno dalla capitale sovietica, il «treno della perestroika» (per il momento, in realtà, solo un vagone) - come lo ha definito un responsabile delle Ferrovie spagnole - è giunto quattro giorni dopo a Madrid. Il collegamento - il più lungo per passeggeri in Europa (4.300 km) - durerà per tutta l'estate, ma se avrà successo verrà mantenuto anche in seguito, e potenziato con altre carrozze. Le partenze avvengono il lunedì e il sabato da Madrid.

(a cura di Guido Di Giammatteo)

SOSPENSIONE DELL'INDENNITÀ INTEGRATIVA SPECIALE

NOVITÀ NELLE NORME APPLICATIVE IN TEMA DI INDENNITÀ INTEGRATIVA. UNA SENTENZA DELLA CORTE COSTITUZIONALE. LA CORRISPONDENZA CON I LETTORI.

di G.B. PELLEGRINI

Riallacciandomi all'impegno preso nel decorso mese di maggio, ritorno sull'argomento in oggetto — trattato in via generale in quella rubrica — dato che di recente sono state emanate da parte del Ministero del tesoro le preannunciate norme intese a dare applicazione, nella subietta materia, alla sentenza costituzionale n. 566 del 22 dicembre 1989, della quale ho dato notizia, appunto, nella stessa occasione.

Come ho già scritto a maggio, la citata sentenza ha dichiarato la illegittimità costituzionale della norma contenuta nell'art. 99, quinto comma, del T.U. 29 dicembre 1973, n. 1092, che prevede la sospensione dell'indennità integrativa speciale nei confronti dei pensionati del settore pubblico che prestino opera retribuita, sotto qualsiasi forma, presso lo Stato, le amministrazioni o gli enti pubblici, anche se svolgono attività lucrativa.

In merito agli effetti sostanziali ed ai limiti temporali di efficacia della cennata sentenza, la Ragioneria generale dello Stato ha fornito le precisazioni che qui di seguito si riportano.

Innanzitutto ha osservato come la motivazione della dichiarata incostituzionalità della norma derivi dalla circostanza che la stessa, stabilendo la sospensione della corresponsione dell'indennità integrativa speciale nei confronti dei titolari di pensioni che prestino opera retribuita, non dà rilievo alla misura dell'emolumento percepito per la nuova attività. Di conseguenza, sono state ritenute illegittime le norme che implicano una sostanziale decurtazione del complessivo trattamento pensionistico senza stabilire il limite minimo dell'emolumento relativo all'attività esplicata, in rapporto al quale tale decurtazione deve diventare operante. Tuttavia, la fissazione di detto limite, secondo la Corte Costituzionale, compete al legislatore, al cui intervento è rimessa la riformulazione della norma (art. 99, quinto comma, T.U. n. 1092 del 1973).

Peraltro, è stato rilevato come la Corte costituzionale, nella propria sentenza, non abbia fatto alcun riferimento alla disposizione di cui all'art. 17, primo comma, della legge 21 dicembre 1978, n. 843, la quale ha sancito, con carattere di generalità, il divieto di cumulo della indennità integrativa speciale annessa alla pensione «con la retribuzione percepita in costanza di rapporto di lavoro alla dipendenza di terzi».

A parere della Ragioneria generale dello Stato, nell'estendere il divieto di corresponsione dell'indennità integrativa speciale ai rapporti di lavoro subordinato, costituiti con soggetti non appartenenti alla pubblica amministrazione, attraverso il citato art. 17 della legge del 1978, il legislatore abbia inteso disciplinare in maniera uniforme i casi di prestazioni rese alle dipendenze di terzi, sia pubblici che privati, senza considerare l'attività svolta sotto altre forme nel settore privato.

In relazione a quanto precede, si è ritenuto che la declaratoria d'incostituzionalità assuma rilevanza solo nei confronti dei pensionati che rendono prestazioni configurabili quale lavoro autonomo regolato dall'art. 2222 e seguenti del codice civile rese nel settore pubblico, non sembrando ipotizzabile che il giudice delle leggi abbia voluto dichiarare l'illegittimità della norma che stabilisce la sospensione dell'indennità integrativa speciale per i rapporti di lavoro subordinato svolti nel settore pubblico senza tener conto della medesima situazione prevista per i rapporti di lavoro resi alle dipendenze di terzi privati.

Da ultimo, è stato espresso l'avviso che, nei casi di sospensione della indennità integrativa speciale derivanti da prestazioni di lavoro autonomo rese a favore di pubbliche amministrazioni, l'indennità predetta vada ripristinata a decorrere dal 28 dicembre 1989, giorno successivo a quello della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale della sentenza in argomento. Per quanto concerne le situazioni pregresse, in attesa della riformulazione della normativa richiesta dalla Corte costituzionale, è stato raccomandato di non prendere iniziative di sorta rimanendo le stesse impregiudicate.

In rapporto ai surriportati criteri interpretativi, le Direzioni provinciali del tesoro sono state invitate ad attenersi alle seguenti istruzioni:

1) l'indennità integrativa speciale deve rimanere sospesa nei confronti dei titolari di pensioni ordinarie che prestino opera retribuita alle dipendenze di terzi, sia pubblici che privati, in ossequio al richiamato generale divieto di cumulo previsto dall'art. 17, primo comma, della legge 21 dicembre 1978, n. 843, tuttora in vigore in quanto non censurato con la citata sentenza costituzionale n. 566 del 1989. Resta salvo naturalmente l'importo di detta indennità occorrente ad assicurare il trattamento minimo dell'INPS;

2) con effetto dal 28 dicembre 1989, l'indennità integrativa speciale va invece corrisposta anche ai pensionati che, a tale data, svolgano presso amministrazioni pubbliche attività lavorative configurabili come prestazioni di lavoro autonomo, di cui all'art. 2222 e seguenti del codice civile. A tal fine, coloro ai quali l'emolumento in questione sia stato sospeso in applicazione del soppresso quinto comma dell'art. 99 del T.U. 29 dicembre 1973 n. 1092 e che si trovino nelle condizioni suindicate, dovranno produrre alle competenti Direzioni provinciali del tesoro apposita domanda di ripristino, corredata di idonea certificazione probatoria del carattere autonomo dell'attività resa, rilasciata a data attuale dall'amministrazione destinataria della prestazione. In proposito, è stato sottolineato che tale onere va osservato anche nei casi in cui analoga documentazione sia stata già acquisita dalla Direzione competente all'atto della sospensione del beneficio, onde ovviare all'eventualità che si faccia luogo al ripristino prendendo in considerazione situazioni che potrebbero essere nel frattempo mutate. Inoltre, è stato fatto presente che, in adesione alle direttive contenute nella circolare della Presidenza del Consiglio — Dipartimento della funzione pubblica — n. 26779 del 20 dicembre 1988, i richiedenti potranno attestare le proprie posizioni lavorative anche mediante dichiarazione sostitutiva di atto notorio, resa ai sensi dell'art. 4 della legge 4 gennaio 1968 n. 15, a condizione che il testo della dichiarazione stessa contenga inequivoci elementi obiettivi di riscontro del carattere autonomo dell'attività lavorativa svolta.

Nell'occasione è stato precisato che nel caso di medici titolari di pensione a carico dello Stato o della Cassa pensioni sanitari, i quali prestino opera libero-professionale in rapporto di convenzione con il Servizio sanitario nazionale, in base ad accordi collettivi nazionali stipulati ai sensi dell'art. 48 della legge 23 dicembre 1978, n. 833, del disposto ripristino dell'indennità integrativa speciale dovrà darsi comunicazione alle Istituzioni sanitarie interessate, ai fini della (eventuale) contemporanea sospensione delle quote mensili di caro-vita, non più dovute ai medici pensionati che fruiscano della detta indennità sul trattamento di quiescenza;

3) in relazione alla manifestata esigenza di lasciare «impregiudicate» le situazioni pregresse, nell'attesa che la materia venga ridisciplinata secondo le indicazioni del giudice costituzionale, le Direzioni provinciali del tesoro, nei casi di ripristino di cui al punto 2) dovranno astenersi in via transitoria dal corrispondere le rate arretrate di indennità integrativa speciale relative al periodo precedente alla data di pubblicazione della già menzionata declaratoria di incostituzionalità. Così pure, in sede di ammissione a pagamento di partite di pensioni aventi decorrenza anteriore, la detta indennità verrà provvisoriamente liquidata soltanto dal 28 dicembre 1989, qualora i ti-

tolari ne abbiano acquisito il diritto per effetto della ripetuta decisione n. 566. Circa le situazioni debitorie costituitesi sotto l'imperio della disposizione legislativa ora caducata, le Direzioni medesime, fermo restando il ripristino, a domanda, del beneficio in questione a partire dalla data sopra indicata, terranno presente che, nei casi di recuperi tuttora in atto, le trattenute in corso dovranno per il momento essere comunque proseguite fino alla concorrenza dell'ammontare dei crediti accertati; del pari, non dovrà farsi luogo al rimborso di debiti della specie già integralmente soddisfatti. Infine, è stato disposto che, successivamente al giorno 28 dicembre 1989, dal quale ha avuto effetto la più volte richiamata sentenza n. 566, non può più farsi luogo a provvedimenti di addebito relativamente a situazioni di incompatibilità dell'indennità integrativa speciale, derivanti da prestazioni di lavoro autonomo rese nel settore pubblico, essendone venuto a cadere il presupposto giuridico a seguito della dichiarata illegittimità costituzionale della norma in discorso. Tali situazioni debitorie, accertate ora per allora, verranno peraltro tenute in evidenza, in vista di una successiva definizione, nell'ambito della preannunciata regolazione legislativa dei rapporti pregressi alla detta declaratoria d'incostituzionalità.

Con riferimento a quanto in dettaglio riportato, risulta evidente che si è verificato ciò che succintamente si era anticipato lo scorso maggio e cioè che il Ministero del tesoro ha inteso dare una prima attuazione al giudicato costituzionale, nell'attesa della nuova disciplina dell'indennità integrativa speciale che tenga conto del principio affermato nella detta sentenza.

Il discorso su questo tema deve intendersi temporaneamente concluso, sarà ripreso soltanto allorché verrà emanato (ma quando avverrà!) il nuovo testo del quinto comma dell'art. 99 del T.U. n. 1092 del 1973, che al momento deve ritenersi cancellato dall'ordinamento pensionistico regolato dal succitato T.U.

BIGLIETTI SERIE BKC4

Lo scorso mese di giugno ho riferito le innovazioni introdotte dall'Ente FS nelle modalità di utilizzazione del biglietto chilometrico concesso al personale in quiescenza.

Qui mi preme unicamente aggiungere due brevi precisazioni.

In primo luogo va detto che, poiché le nuove disposizioni sono entrate in vigore dall'1 maggio di quest'anno, è chiaro che i biglietti chilometrici BKC4 relativi all'emissione 1989-1990, se finora parzialmente adoperati, continuano ad essere fruibili per l'anno in corso secondo le norme anteriormente in uso e cioè nell'ambito della disponibilità chilometrica e previa vidimazione da effettuarsi presso le biglietterie di stazione o le agenzie FS, ovvero in corso di viaggio, secondo le disposizioni all'uopo previste, dal personale di controlleria.

Va ancora ricordato che, oltre ai trenta viaggi gratuiti di corsa semplice, il biglietto BKC4 consente l'acquisto di altri quattro biglietti di corsa semplice a prezzo ridotto (tariffa 4), in entrambi i casi sempre senza limitazione di percorso.

PREPENSIONAMENTO

La G.U. — serie generale — n. 135 del 12 giugno s.m. ha pubblicato la legge 7 giugno 1990, n. 141, concernente i *criteri, modalità e requisiti per il prepensionamento volontario di una quota del personale dell'ente «Ferrovie dello Stato»*.

Si tratta di un provvedimento che interesserà un notevole numero di dipendenti in attività, i quali accederanno ai benefici disposti dalla legge dianzi citata nell'ambito di un programma quinquennale di pensionamenti anticipati sulla base delle eccedenze di personale rilevate nell'arco dello stesso periodo.

È prevedibile, peraltro, che la legge in questione solleciti in una certa misura richieste di chiarimenti e puntualizzazioni, donde, anche al fine di venire incontro a tali richieste, desidero anticipare che questa rubrica quanto prima illustrerà nei dettagli il provvedimento legislativo.

Il rinvio è suggerito dal decimo comma dell'articolo unico di cui è composta la legge. Tale comma, infatti, recita testualmente: «i criteri e le modalità di applicazione della presente legge, anche relativamente alla fissazione dei termini di presentazione delle domande per ciascun anno di attuazione del programma, sono definiti con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del lavoro e della previdenza sociale e del tesoro, su proposta dell'ente «Ferrovie dello Stato», da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge».

È ovvio che solo con la pubblicazione del citato decreto interministeriale sarà completato il quadro normativo per l'applicazione della legge di esodo ed è per questo motivo che se ne procrastina la relativa trattazione, in modo che essa possa essere esauriente e soddisfattoria.

E QUI RISPONDO A...

Ai fini del diritto all'assegno per il nucleo familiare, il figlio maggiorenne, salvo che non sia inabile, non può considerarsi facente parte del nucleo medesimo; pertanto, il sig. *Doviglio Accomero* da Asti può accertare la propria posizione nei riguardi di questo emolumento, relativamente all'anno 1 luglio 1989-30 giugno 1990, consultando l'apposita tabella pubblicata sul numero dello scorso luglio e tenendo conto del reddito complessivo usufruito nel 1988 dai due coniugi.

I limiti di reddito segnalati dal sig. *Ercole Mangano* da Foggia non lasciano alcun dubbio circa il di lui titolo a percepire l'assegno per il nucleo familiare sulla base della terza fascia e cioè quella realtiva al nucleo in cui sia presente un soggetto riconosciuto quale invalido civile al 100%; all'uopo è necessario che si rechi presso la locale Direzione provinciale del tesoro per compilare la domanda sull'apposito modulo esistente presso il predetto Ufficio.

In base al reddito complessivo usufruito nel 1988, il sig. *Dante Arcangeli* da Cura non può conseguire l'assegno per il nucleo familiare in favore della di lui moglie per il periodo 1/7/1989-30/6/1990.

A parte la considerazione che il sig. *Domenico Camero* da Bari non ha segnalato il reddito complessivo lordo conseguito dal suo nucleo familiare negli ultimi anni, la circostanza che fin da quell'epoca gli sia stata negata l'allora vigente quota di aggiunta di famiglia per la moglie, lascia verosimilmente intendere che egli non si trovi nelle condizioni di giovarsi del nuovo assegno; d'altronde, egli stesso può accertare la propria posizione esaminando la tabella pubblicata lo scorso luglio, di semplice consultazione.

Per tutti costoro aggiungo che in uno dei prossimi numeri riprenderò l'argomento del trattamento di famiglia in via generale, dato che dall'1 luglio di quest'anno sono mutati sia il periodo di riferimento per individuare il reddito sia l'ammontare delle fasce di reddito a ognuna delle quali corrisponde una diversa misura dell'assegno e pubblicherò la tabella valida per l'intero periodo 1 luglio 1990-30 giugno 1991, cosicché ognuno potrà autonomamente verificare la propria posizione rispetto a tale emolumento accessorio.

Quanto ho ampiamente riferito sul numero dello scorso febbraio in tema di applicazione della sentenza costituzionale n. 504 del 1988, concernente i più favorevoli benefici concessi al personale a riposo della scuola in ordine all'anzianità pregressa, naturalmente vale anche per *Mariano Insana* da Messina, *Innocente Mandelli* da Paderno d'Adda, *Silvio Marchi* da Stradella, *Giuseppe Matrisciano* da Salerno, nonché per *Marcello Oliva* e *Artemio Topi* entrambi da Roma.

Informo il sig. *Angelo Iannella* da Calitri, titolare di pensione di riversibilità quale orfano maggiorenne inabile di ferroviere deceduto, che la certificazione medica attestante lo stato di inabilità a proficuo lavoro preordinata al riconoscimento del beneficio predetto di solito non contiene l'indicazione della percentuale cui l'inabilità stessa può essere ragguagliata. Tuttavia, anche se comprendesse tale indicazione, essa non avrebbe alcun effetto ai fini dell'invalidità civile, al cui riconoscimento sono preposte le Commissioni mediche periferiche per le pensioni di guerra e d'invalidità civile di recente istituite presso ogni Provincia, alla quale va inoltrata l'apposita domanda redatta in conformità allo schema predisposto dal Ministero del tesoro rinvenibile presso le citate Commissioni mediche ed allegando l'idonea documentazione ivi indicata da prodursi in carta semplice.

IN TRENO ALLO STADIO

di NICO REDI

3.519, 4.731. E così via. A ogni partita dell'Olimpico, i convogli speciali sulla linea di cintura nel tratto per il collegamento stazione Tiburtina-Stadio Olimpico hanno visto crescere il numero dei viaggiatori. Fino a un totale di 60.000 persone trasportate. E senza incidenti. Un successo.

Tifosi della Nazionale escono dalla fermata Olimpico per recarsi allo stadio. Sotto un momento della finale Germania-Argentina. A destra, i vetri a specchio sulla facciata della fermata Olimpico.

Debutto alla grande a Roma del «treno per lo stadio». Nelle prime quattro partite dell'Italia e, poi, della finale Argentina-Germania il nuovo collegamento ferroviario ha portato all'Olimpico più di 60.000 persone nei dei sensi. Un successo reso ancora più importante dal fatto che il servizio ha cominciato a funzionare senza grosse pubblicizzazioni, salvo quelle fatte dai giornali romani lo stesso giorno in cui si giocava Italia-Austria, la prima partita degli Azzurri.

C'era poi da superare l'altra grossa incognita di come avrebbero retto le attrezzature e gli impianti, ultimati proprio alla vigilia dell'inaugurazione della linea per lo stadio. E senza la possibilità di svolgere un congruo preesercizio la prova generale degli impianti è avvenuta in pratica sul campo. Va ricordato infatti che la San Pietro-Olimpico-Vigna Clara è stata realizzata in meno di un anno (per i noti problemi legati ai ritardi del decreto governativo sui Mondiali) dai due consorzi che hanno operato su questo tratto della linea di cintura. (Ferrofir, Astaldi, Di Penta e Lodigiani, e Anfer, capofila la Fioroni di Perugia).

Malgrado queste obiettive difficoltà tutto è filato liscio, salvo un «buco» di venti minuti circa nei passaggi dei convogli in occasione di Italia-Usa, provocato da un gruppetto di pendolari della Roma-Viterbo che non sopportavano di dare la precedenza ai treni dei tifosi. Poi i 12 convogli speciali hanno ripreso a passare regolarmente, anche nelle altre partite, ogni 8 minuti tra la stazione Tiburtina e l'Olimpico. «Abbiamo assistito a un crescendo continuo di viaggiatori — dice l'ing. Antonio Pacelli del Dipartimento Potenziamento e Sviluppo FS — che ci ha gratificato degli sforzi che, insieme alle imprese, abbiamo profuso per rispettare la scadenza piuttosto risicata dei 365 giorni.

Il lungo serpentone di tifosi che arrivava allo stadio dalle altre stazioni romane, dall'hinterland, dalle altre città e finanche dall'estero, con l'interscambio a Ostiense del treno in arrivo dall'aeroporto di Fiumicino, s'ingrossava a ogni partita a blocchi di mille viaggiatori in più. Dai 3.519 della prima partita, siamo passati ai 4.731 della seconda e così via; il bilancio finale nei due sensi parla di oltre 60.000 passeggeri.

Il tutto senza neanche un incidente, fugando così le pessimistiche previsioni della vigilia. Gli agenti della Polizia ferroviaria sono rimasti inattivi, come i loro colleghi della Questura che operavano tra la stazione e lo stadio Olimpico».

Anche le sofisticate attrezzature di Olimpico-Farnesina hanno risposto al meglio in occasione del battesimo. «Ventidue telecamere — spiega l'arch. Alberto Corallini, direttore tecnico dell'Anfer — rimbalzavano le immagini sui monitor delle sale controllo della Polfer e delle Ferrovie.

L'occhio elettronico entrava in funzione al momento dell'arrivo del treno a Olimpico-Farnesina e poi seguiva i viaggiatori che si disseminavano lungo le tre gallerie pedonali.

Le informazioni venivano date via radio anche nelle altre lingue, mentre l'impianto di condizionamento ha funzionato al meglio. I tornelli «contapersone» e i semafori che si bloccavano automaticamente al raggiungimento di 1.200 viaggiatori hanno superato brillantemente la prova. Nuovo anche l'impianto antincendio e di aspirazione dei fumi in galleria».

Molto bella, infine, la facciata esterna della nuova fermata realizzata con vetri a specchio che riflettono il verde circostante e impreziosita dall'impiego del tufo romano nel rivestimento della volta esterna della galleria.

SOS DI DON MAZZI

PROGETTO EXODUS A MILANO CENTRALE

Si chiama «Sos Centrale» il nuovo ufficio del progetto «Exodus» di don Antonio Mazzi, inaugurato all'inizio del mese di maggio all'interno della più importante stazione di Milano. L'iniziativa è stata possibile grazie alla collaborazione delle Ferrovie dello Stato che hanno offerto i locali a titolo gratuito per la specifica assistenza ai tossicodipendenti. Questi sono soprattutto giovani, che «vivono» all'interno della stazione di Milano Centrale la loro tragica situazione personale. Il grande impianto ferroviario milanese, come del resto le stazioni ferroviarie di molte città italiane, è spesso l'unico e l'ultimo rifugio per gli sbandati e gli emarginati, tra cui moltissimi sono i drogati. Quante sono a Milano Centrale queste persone da cui tutti rifuggono? Un migliaio, forse di più, secondo le stime delle associazioni di assistenza, tutte del volontariato cattolico. E il fondatore di «Progetto Exodus», don Mazzi, si rivolge soprattutto al mondo delle parrocchie e delle associazioni ecclesiali milanesi per chiedere ed ottenere collaborazione in questo impegno difficile ma non impossibile. L'ufficio a Milano Centrale, con la presenza di una Unità mobile per offrire assistenza sanitaria ai tossicodipendenti in difficoltà, è il punto terminale di questo impegno. «Per la droga abbiamo sempre cercato soluzioni moderne, all'altezza della situazione, di fronte a certe immagini e a certe scene c'è l'impossibilità di chiudere gli occhi» ha detto recentemente don Mazzi «e così è nato Exodus». Una piccola ma significativa porzione di questo progetto per restituire dignità alle persone in preda alla droga ha trovato sistemazione sotto le volte di Milano Centrale dove la gente ha sempre fretta e corre in continuazione. L'ufficio «Sos Milano Centrale» offre una prima assistenza ai tossicodipendenti e svolge un prezioso compito di indirizzo e di orientamento verso le strutture specializzate che possono dare una mano ad uscire dal tunnel della droga. «Exodus» vuol dire passaggio, cammino verso qualcosa, verso un modo migliore e più vero di vivere, anche calpestando i marciapiedi e i pavimenti di Milano Centrale.

Gian Battista Rodolfi

18 CITTÀ PIÙ UNA

LOMBARDIA '90: I COLLEGAMENTI REGIONALI

È comunque il vettore ferroviario a fornire le prestazioni migliori, almeno dal punto di vista dei tempi di percorrenza, per quanto riguarda il trasporto pubblico tra Milano e i principali centri della Lombardia. È il dato più evidente che emerge da una recente analisi promossa dall'Associazione Utenti del Trasporto pubblico aderente al Movimento dei Consumatori e mirata ai collegamenti regionali ferroviari in Lombardia. Il documento riassuntivo, presentato e ripreso dai mass media regionali, illustra la situazione dei collegamenti su rotaia tra il capoluogo regionale ed altre 18 città. Località collocate mediamente a 50 chilometri da Milano oppure periferiche al territorio regionale come Luino, Sondrio, Mantova e Desenzano del Garda (che dal punto di vista ferroviario appartiene al Compartimento di Verona). Il servizio «strategicamente» più importante è quello ferroviario si diceva, sia quello delle FS, sia quello delle Ferrovie Nord Milano, specie nelle province di Como e di Varese. Altre città come Bergamo o Pavia sono collegate con Milano da un sistema misto treno + bus di reciproca integrazione. È stata compilata una pagella ideale sui collegamenti regionali pur sottolineando che in Lombardia mancano presupposti fondamentali per la effettiva presenza di un servizio ferroviario regionale: infatti occorre completare il «Passante di Milano» e procedere ai necessari quadruplicamenti di alcune linee ferroviarie della Rete commerciale. La città di Luino è quella che sta peggio: è collegata con Milano da scarsi treni locali, dall'altra parte della classifica sta Brescia grazie alla sua posizione strategica lungo la linea ferroviaria per Venezia. Tra le due città, le altre 16 prese in esame: Bergamo, Busto Arsizio, Desenzano, Como, Cremona (il capoluogo di provincia «Cenerentola» secondo i dati del Movimento consumatori), Gallarate, Lecco, Lodi, Luino, Magenta, Mantova (altro capoluogo di provincia non ben collegato con Milano), Pavia, Sondrio, Treviglio, Varese, Vigevano e Voghera. L'analisi sottolinea la necessità di rivedere alcune cose ma anche di razionalizzare il trasporto pubblico. Spesso, sulla stessa relazione ci sono linee ferroviarie e linee di bus che fanno lo stesso servizio e magari non in modo integrato. Il documento evidenzia poi la mancanza di collegamenti tangenziali di tipo ferroviario intorno a Milano, ma anche per il settore del trasporto pubblico su gomma. Ci sono già due tangenziali su rotaia, entrambe sono linee a semplice binario elettrificate: la Como-Seregno-Bergamo-Brescia che collega la linea internazionale per Chiasso con quella per Venezia e la Bergamo-Treviglio-Cremona. La prima è stata definita la «Pedemontana» su ferro in alternativa alla programmata autostrada, di cui si parla da anni, per collegare la Lombardia Orientale con la Svizzera passando per Bergamo, Como e Varese. A corredo dello studio e delle proposte una serie di dati sulle velocità medie dei convogli: dai 45 chilometri orari dei treni locali sulla Milano-Como ai 108 chilometri orari di media sulla Milano-Piacenza-Bologna e sulla Milano-Brescia-Venezia.

G.B.R.

E LE SPIE STANNO A GUARDARE

Chi saranno i nuovi nemici? Ora che non è più tempo di guerra fredda, il cinema sta riciclando vecchi stereotipi e inventando nuove crudeltà. Come nell'ultimo film di Luc Besson, «Nikita»

di PIERO SPILA

Le uniche, autentiche sorprese di questo straordinario fine millennio continuano a provenire dal mondo della politica. Non certamente la politica che si consuma nei corridoi e alla buvette del nostro Parlamento, ma viceversa la dirompente politica che sempre più si afferma sugli scenari internazionali, dove di colpo cadono regimi e simboli considerati intramontabili, sistemi di potere, unità monetarie, ideologie. Un colpo di scena dopo l'altro, niente sembra più essere immutabile, e neppure il più fantasioso ed eccessivo sceneggiatore cinematografico avrebbe, ad esempio, immaginato l'invito della Nato a Gorbaciov a partecipare ad una riunione dell'alleanza atlantica. È un evento che in altri tempi sarebbe stato giudicato epocale, e che invece è stato registrato dai giornali con una certa sufficienza, quasi già con la malavoglia della routine.

Dire però che cinema o letteratura non avrebbero saputo immaginare di più, significa ancora poco. Se è vero che di questo dirompente mutamento di alleanze ed equilibri politici, i primi a farne le spese sono gli apparati militari e i servizi segreti (che di fatto si guardano bene dallo smobilitare), ancora più vero è che il settore che dovrà invece avviare una radicale e rapida riconversione di temi e stereotipi, di modi di raccontare e interpretare la realtà, è proprio la fiction cinematografica e letteraria (*spy-story* e *mistery* politico). Decenni di convenzioni narrative e modelli di comportamento buoni per ogni occasione (il KGB bieco e corrotto, la Cia cinica e crudele, l'Intelligence Service efficiente ma ambiguo, e poi gli intrighi interminabili per il possesso dei segreti atomici, gli scambi di spie a Berlino, i codici segreti, l'oriente contro l'occidente), tutto diventa improvvisamente inservibile. Se i nemici di sempre non ci sono più, bisogna inventarsene di nuovi e bisognerà farlo in fretta.

Interessante, allora, vedere come proprio la spy-story ricicli se stessa come «genere», o meglio come cerchi di rinnovarsi continuando a percorrere le strade di sempre. Gli amanti del «genere», infatti, non amano sorprese e colpi di coda, e la battaglia dunque è tutta in salita. Non è un caso, credo, che il «genere» spionistico non sia affatto in crisi e che, anzi, molti film annunciati per la prossima stagione cinematografica raccontino proprio — ambiguità per ambiguità — questa straordinaria fase di incertezza che stiamo vivendo, dove mentre scompaiono le vecchie ideologie riemergono, invece, gli immutabili valori di sempre (l'amore, l'ambizione, l'istinto di salvezza, la dignità personale, la solidarietà umana), una fase cioè in cui sono soprattutto gli esseri umani in quanto tali, uomini e donne che si incontrano e si amano, o che semplicemente vogliono vivere in pace, a lottare contro quei poteri (occulti, ma non tanto) che vogliono perpe-

Alcuni momenti di «Nikita», del francese Luc Besson. Una spy-story che deve molto all'interpretazione di Anne Parillard, una giovane attrice perfetta nel ruolo della dark-lady feroce e spietata.

tuare una guerra ormai finita. Che è poi il tessuto connettivo di ogni spy-story: niente cambia e cambierà fino in fondo.

Primo clamoroso segnale di questo nuovo modo di porre le cose è stato forse *La casa Russia*, l'ultimo best-seller di John Le Carré, con il racconto dell'amour fou fra il vecchio agente dei servizi segreti britannici e l'affascinante Katia. In attesa di vedere la versione cinematografica del romanzo, interpretata da Sean Connery, il recente Mystfest di Cattolica ha addirittura dedicato una sezione ai film di spionaggio che, più o meno faticosamente, provano a raccontare il tramonto della guerra fredda. L'impressione complessiva non è allegra. In *L'infiltrato* di Bobby Roth, il protagonista si fa passare per giornalista senza scrupoli per conoscere e denunciare la losca attività di un giornale irresponsabilmente scandalistico (che compromette politici e amministratori pubblici, non si sa bene ormai per conto di chi). In *Le Coq rouge*, il protagonista è un reduce disilluso delle stagioni della contestazione. Grazie alle sue frequentazioni con gli ambienti dei comitati di solidarietà filopalestinese, la Cia dopo averlo addestrato militarmente lo spedisce in Libano. Indovinate a far cosa.

Più complesso e stilisticamente più risolto, *Nikita*, di Luc Besson (in uscita nelle prossime settimane), propone il tema in maniera indubbiamente suggestiva. Per la verità, qui la guerra fredda sembra non entrarci nulla, poiché il film è tutto ambientato nella criminalità e nella violenza delle nostre metropoli; eppure nel film c'è l'inconfondibile look, lo spaesamento esistenziale, la cupa disperazione di chi non ha più niente in cui credere, e niente più che valga la pena desiderare. I personaggi di *Nikita*, poliziotti e gangster, vittime e malvagi, sono assolutamente intercambiabili e agiscono in un clima tipico da post guerra-fredda (appunto, se i nemici di sempre non ci sono più, dobbiamo inventarceli o comunque dobbiamo prepararci per quando ritorneranno di nuovo).

Nikita, la protagonista femminile del film, viene arrestata nel corso di una rapina a cui lei ha partecipato insieme a una banda di punk, uccidendo a sangue freddo e in maniera particolarmente efferata un poliziotto. È proprio il suo sangue freddo, quell'odio cieco, quell'assoluta mancanza di radici ad attirare l'attenzione di un superpoliziotto, uno stranissimo e cinico Pigmalione che decide di fare della ragazza un agente segreto, regalandole dunque un'ultima chance da giocarsi con il crimine. Il film racconta la ricostruzione «amorale» della protagonista, che alla fine della cura si ritroverà, moderna Dr. Jeckill sempre pronta a diventare Mr. Hyde, a vivere una doppia identità, feroce e legalizzata: da una parte, una ragazza felice e spensierata, dall'altra una Erinni pronta a «giocare a tutto campo», a cui vengono affidate le missioni più disperate, nei momenti più impensabili.

Le domande poste dal film sono ovvie. Fin quanto potrà durare questa scissione? E da che parte deciderà di stare, alla fine, Nikita? Le domande insite nel «genere» a cui il film si ispira sono invece meno ovvie. Fin quanto durerà questo stato di post-guerra fredda, in cui è necessario addestrare questi orridi replicanti pronti all'azione? E in attesa di nuovi bersagli, fin quanto sarà ancora possibile ironizzare su una situazione politica che costringe un «genere» popolare, come lo spionistico, a giocare in surplace? Al di là dei giudizi di merito (*Nikita* è tutt'altro che un capolavoro) il film svolge il suo ruolo benissimo. Sospeso fra patologia e normalità, trasgressioni e provocazioni gratuite, orrore truculento e bieco qualunquismo, più fumetto per adulti che thriller, *Nikita* rappresenta un mondo tetro e insensato, in cui la criminalità si esercita ormai attraverso delle simulazioni e quasi per gioco, e comunque mai per una motivazione psicologica o sociale. Almeno in questo è indubbio che le frontiere del *mistery* si spostino sempre un po' oltre.

Al di là di queste non allegre considerazioni, *Nikita* è un film sicuramente piacevole, per il senso del ritmo e soprattutto perché ispirato da un'eccezionale presenza femminile: la protagonista Anne Parillard, autentica giovane *dark lady* del nuovo cinema francese, dotata di un magnetismo naturale cui la macchina da presa sembra incapace di sottrarsi.

Un'attrice assai brava che, alle prese con un ruolo difficile e scostante, riesce a donare tratti di tenerezza e complicità anche a una materia aspra e assolutamente disumana.

LIBRI A SEGUIRE

L'estate editoriale non delude. Streghe, chimere, miti, passioni, per una vacanza letteraria all'ombra di libri importanti. Ricerche storiche, diari, epistolari, ma sempre, soprattutto, letteratura

di MARINA DELLI COLLI

Chi entra in libreria in questi giorni ha soltanto l'imbarazzo della scelta. Comincerei innanzitutto da Einaudi e dal suo *La chimera* di Sebastiano Vassalli. Il libro, che ha vinto il «Premio Strega 1990», racconta la storia di Antonia, una ragazza di Zardino, piccolo paese in provincia di Novara, che visse tra il 1590 e il 1610 e che fu condannata al rogo come strega dopo un lungo e tormentoso processo. Una storia appassionante che cattura e coinvolge fin dalla prima riga. E non solo per la vicenda che narra ma soprattutto per l'ambiente e il periodo storico in cui questa vicenda è inserita. L'Italia del 600 è infatti splendidamente rappresentata da Vassalli. Un'Italia di abusi e di violenze, un'Italia di «esposti», di «camminanti», di schiavi delle risaie, di «quistoni». Un'Italia che brancola alla disperata ricerca di un'identità e di una dignità che sembrano ormai perdute per sempre.

E ancora streghe anche per la proposta della Garzanti che si intitola appunto *L'avvocato delle streghe* e di cui è autore lo storico danese Gustav Henningsen. Il periodo storico è lo stesso di quello scelto da Vassalli: i primi del 600. Ma qui il teatro non è l'Italia bensì i Paesi Bassi spagnoli che proprio in quegli anni furono il teatro di un vero e proprio delirio di stregoneria. Migliaia di imputati furono trascinati in tribunale, migliaia di processi furono celebrati, ma nella maggior parte dei casi le «streghe» furono assolte. Un risultato, sorprendente davvero in un'epoca di cieco fanatismo, dovuto a un inquisitore illuminato.

Accuratamente documentato grazie ai memoriali e ai verbali conservati negli archivi dell'Inquisizione che Henningsen ha potuto consultare, il libro non si legge come un saggio bensì come un romanzo, un appassionante, avvincente/romanzo.

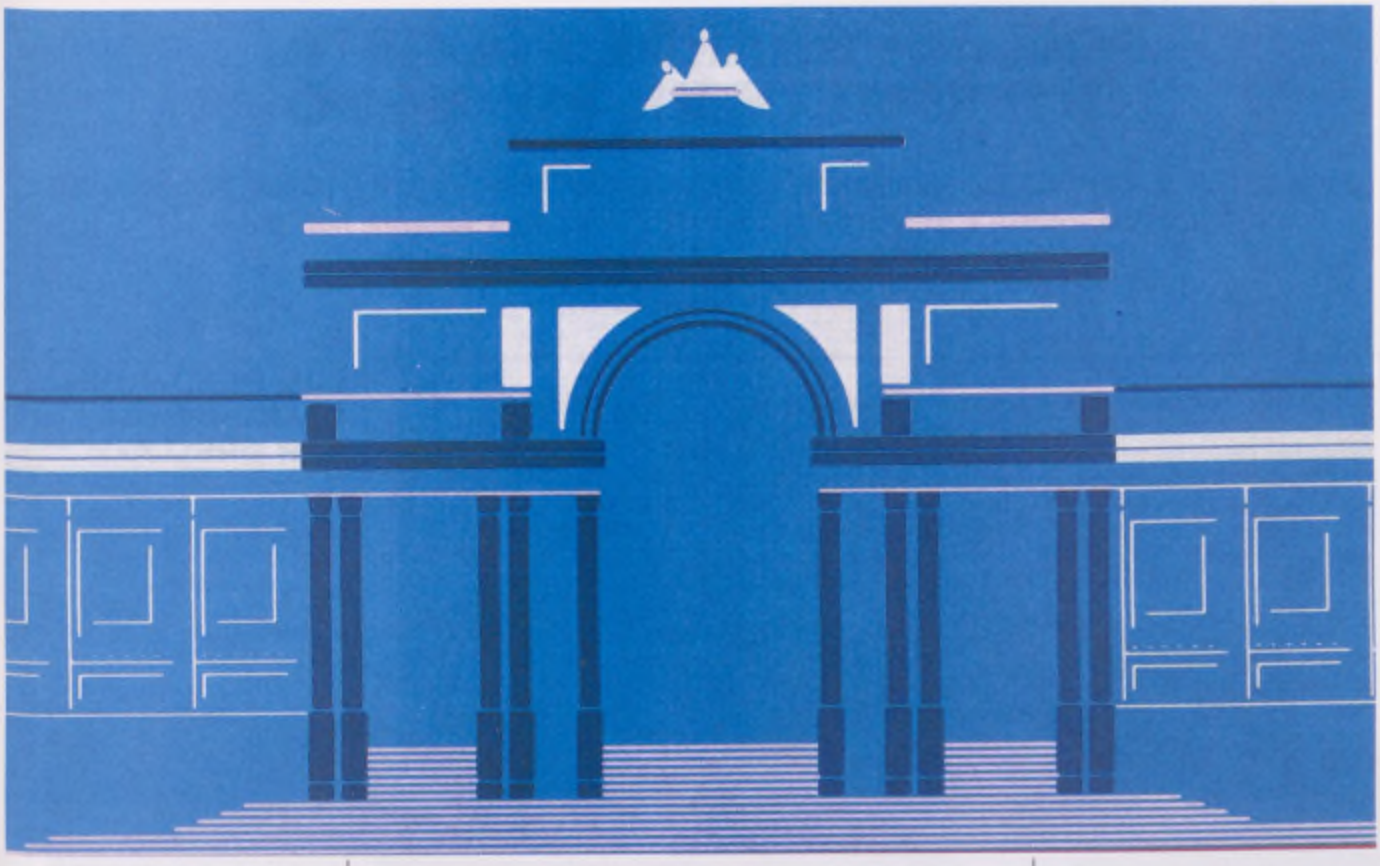
E dai Paesi Bassi del 600 alla Russia del 900 con il secondo volume dell'epistolario di Marina Cvetaeva, *Deserti luoghi* (il primo, sempre di Adelphi, era «Il Paese dell'Anima»). Bellissima la prima e bellissima anche questa seconda raccolta che copre gli ultimi anni della vita della grande poetessa russa. Libro di dolore, di odio, di passione, libro d'amore, questo epistolario della Cvetaeva è davvero una lettura straordinaria. Da Berlino a Praga, da Parigi a Mosca, da una solitudine all'altra, da una disperazione all'altra, il romanzo di questa «predatrice di anime» si dipana affannosamente, appassionatamente, misteriosamente.

E da un grande poeta a un grande scrittore, Aleksej Maksimovic Peskov che assunse lo pseudonimo di Gorkij (l'Amaro), di cui la De Agostini presenta la biografia, *Il vagabondo e le stelle*, di Curzia Ferrari. La vita di Gorkij, di questo «vagabondo» che toccò i vertici della gloria, è narrata dalla Ferrari con preciso e documentato rigore storico ma anche con appassionato e felice gusto narrativo. Orfano, cresciuto in una famiglia povera e violenta, Gorkij non si sottrasse ad alcun tipo di esperienza, ma nessuno come lui raggiunse in vita una fama senza eguali, nessuno fu più osannato, pagato, amato di lui. E non solo in Russia ma anche all'estero e soprattutto in Italia dove soggiornò complessivamente 14 anni. E dove forse trovò quella pace spirituale inseguita sempre con tanto affanno e capace di dissipare gli incubi e i fantasmi che popolavano il suo mondo.

E dalla solare Capri, meta preferita di Gorkij, all'altrettanto solare Grecia di Apollo dove Grytzko Mascioni ambienta il suo ultimo libro, *La notte di Apollo*, edito da Rusconi, che si è aggiudicato il secondo posto al «Premio Strega». Sì, una Grecia dove i miti che riguardano Apollo sono pressochè infiniti. Apollo, il dio splendido, armonioso, ricco di calore vitale, il dio che afferra e gode l'attimo fuggente perchè per l'uomo non esiste un futuro, non esiste un empireo dove si realizzino l'ordine e la giustizia. E infatti «la notte di Apollo» è per l'autore quella che regna nel mondo da quando l'uomo ha inventato l'anima e con l'anima il concetto di un bene e di un male che non hanno mai fine. Sulle tracce di Heine, di Goethe, di Nietzsche, di D'Annunzio, Mascioni crea un viaggio affascinante, inquieto e doloroso, un viaggio che gira all'infinito intorno a se stesso nella consapevolezza che esiste solo il presente e che solo per il presente si deve vivere.

E per finire l'ultimo libro di Mario Soldati, *Rami secchi*, edito da Rizzoli. Un libro che non è un romanzo ma una raccolta di scritti che contengono i ricordi, i sogni, i fantasmi di questo ottuagenario della letteratura. Scritti che si muovono nello spazio e nel tempo, da quando Soldati studiava alla Columbia University e voleva diventare cittadino americano a una notte di luna piena dell'estate del 1929 in Val di Susa. Pagine bellissime sono dedicate a Roma, «pozzo senza fondo di ricordi», città «eterna perché meglio di tutti gli altri luoghi della terra comunica il senso dell'eterno, che è poi solo il senso del nulla». E il nesso che unisce tutti gli scritti del libro è proprio questo autobiografismo che a un certo punto si spoglia di se stesso e diventa universale. Diventa la storia di quelle piccolissime formiche, murmēkion dal titolo di uno dei brani, che sono poi gli esseri umani con le loro miserie, i loro affanni, i loro grandi e inutili dolori.

Sebastiano Vassalli, **La chimera**, *Einaudi, pp. 303, lire 26.000*
Gustav Henningsen, **L'avvocato delle streghe**, *Garzanti, pp. 313, lire 39.000*
Marina Cvetaeva, **Deserti luoghi**, *Adelphi, pp. 564, lire 40.000*
Curzia Ferrari, **Il vagabondo e le stelle**, *De Agostini, pp. 224, lire 25.000*
Gritzko Mascioni, **La notte di Apollo**, *Rusconi, pp. 303, lire 32.000*
Mario Soldati, **Rami secchi**, *Rizzoli, pp. 164, lire 26.000*



PICARO BATTE RUBENS

di ANNA D'ANGELO

Elaborazione grafica della facciata del Palazzo delle Esposizioni. Ristrutturato su progetto di Costantino Dardi, il grande edificio è diventato uno spazio moderno dedicato alle arti.

Bianchissimo, semplice, rigoroso nella geometria degli spazi, dopo sette anni di lavori di restauro, il piacentiniano Palazzo delle Esposizioni di Roma è tornato a vivere. C'è voluto l'intervento finanziario del Gruppo Jacorossi perché la capitale fosse dotata di un'area espositiva finalmente a livello europeo e non solo, sia per filosofia progettuale che per impianto tecnologico. Non più quindi un museo come grande sistema di depositi, di uffici, di sale di esposizione, costruito attorno a una collezione di opere d'arte, ma una struttura «intelligente», polifunzionale, pensata attorno a nuovi modi di fruizione: paradossalmente, nell'era della riproducibilità, il ruolo del museo invece che ridursi si è arricchito di nuove potenzialità. Intanto non solo arte ma anche cinema, teatro, musica, danza, un archivio storico e una fototeca con materiale documentario e fotografico sull'attività di artisti e gallerie romane pubbliche e private dal 1945 a oggi e, ancora, una serie di optional ricreativi come un bar-caffetteria, un ristorante sulla terrazza, una nursery, un guardaroba elettronico. Ma la vera trasformazione subita dal Palazzo riguarda il sistema informativo: una rete telematica che oltre a garantire sicurezza e sorveglianza, diviene strumento concettuale di guida, analisi e interpretazione, per un comportamento finalmente attivo del visitatore. È così che il giorno dell'inaugurazione, con tre grandi mostre in contemporanea - Rubens, La grande Roma dei Tarquini e Mario Schifano 1990 - la curiosità e l'interesse maggiore l'ha suscitato Picaro: un informatore museale telematico, realizzato su modello di quelli operanti nei grandi musei parigini e americani, dalla Sigma Plus, una società partecipata delle FS. Con la semplice pressione digitale, sullo schermo compaiono, in inglese o in italiano, tutte le informazioni su attività e servizi del Palazzo nonché quelle relative alla mostra in corso, in una sorta di catalogo elettronico: testi, videografica, immagini di eccellente qualità consentono una radiografia dettagliata delle opere esposte, del contesto artistico in cui sono nate, delle tecniche realizzative, fornendo anche un'ampia panoramica sulla vita degli autori. Uno strumento, Picaro, che permette al visitatore di attuare una specie di aggressione conoscitiva all'opera d'arte, aggressione che vuol compiere e imparare a fare lui stesso. Ma il ventaglio delle informazioni che Picaro fornisce è ancora più vasto: in costante aggiornamento, le notizie su piccole e grandi mostre della capitale, corredate delle opportune indicazioni logistiche. Abbiamo finito col dedicare al Palazzo più spazio che a Rubens, alla Roma dei Tarquini, a Mario Schifano. Torneremo a parlarne.

Riapre alla grande il Palazzo delle Esposizioni di Roma. Non più solo Museo, ma struttura intelligente, arricchita di nuove funzioni, con un eccezionale padrone di casa: Picaro, l'informatore telematico. E tre grandi mostre.

POLLINI: GRANDE PIANISTA, INTERPRETE UN PO' MENO

Saper suonare il pianoforte non basta, occorre anche saper interpretare, piegare la propria personalità alla melodia. Tecnica e sentimento: non sempre i «primi della classe» ne possiedono

di GIANFRANCO ANGELERI

Quando si dice «Amadeus» il pensiero corre subito al grande salisburghese che con tale nome, insieme con quello di Wolfgang, fu battezzato. Data la grandezza e la notorietà universale del personaggio, Amadeus è divenuto nome emblematico della musica. La De Agostini-Rizzoli da quattro mesi pubblica un mensile di notizie e critica musicali illustrato ed accompagnato da un CD di buona fattura, prodotto dalle più rinomate case discografiche. Intendiamoci, non si tratta di novità ma di vecchie registrazioni che però sono molto curate.

Questa lodevole iniziativa editoriale con appropriatezza prende il nome di «Amadeus». Il disco allegato al numero tre, prodotto dalla D.G.G., è dedicato al pianista Pollini e contiene la «Wander Fantasie» (Fantasia del viandante) di Schubert, la sonata n. 28 op. 101 di Beethoven e la fantasia op. 17 di Schumann. Programma molto denso che ci tiene impegnati nell'ascolto per un'ora e dodici minuti. È la prima volta, credo, che scrivo su questo pianista e il perché, va detto subito, sta nella mia, forse errata, opinione, che il Pollini non sia quel grandissimo interprete quale la pubblicistica ci presenta. È indubbiamente un ottimo pianista ma i due attributi, interprete e pianista, non sono sinonimi, anzi. Quando in un esecutore essi coesistono si ha il vero artista. Ed in Pollini non sempre mi riesce di individuare quella coesistenza. Egli è stato, in gioventù, un primo della classe, ha vinto concorsi, ha tenuto concerti tanto da indurre case di incisione illustri a concludere con lui contratti prestigiosi. E si sa che quando una casa lancia un protagonista non bada a lodi e spese per affermare il valore dell'acquisto.

Rammentai recentemente l'affermazione di un pianista polacco secondo la quale gli italiani non sanno suonare il pianoforte. «Saper suonare» secondo lui vuol dire essere vero pianista e buon interprete. Se ci riferiamo per es. ad un Benedetti Michelangeli, l'autore dell'affermazione ha torto marcio. Se ci poniamo all'ascolto di Pollini...

La «fantasia del viandante» di Schubert è un'opera quadripartita molto complessa ed elaborata, svolgentesi attorno al tema iniziale che viene via via trasformato e adattato ai tempi propri delle singole parti. L'allegro d'apertura traccia il tema con forza cui seguono elaborazioni aventi carattere quasi virtuosistico. Dico quasi perché Schubert non fu un virtuoso e non si sentì quindi portato ad esprimersi con modi a lui estranei. Pollini attribuisce alta drammaticità al brano, da un lato cercando di creare un intento virtuosistico in quei passi distinti da rapidi arpeggi e scale veloci e dall'altro percuotendo i tasti degli accordi in fortissimo con tocco crudo quasi urtante. L'esecuzione tende ad avvicinare questa fantasia al Beethoven delle sue migliori sonate. Eppure Schubert non tentò mai di seguire le orme del grande di Bonn e tutta la sua musica si distingue nettamente da quella di quest'ultimo. Anche la sua decima sinfonia, la «grande», composta quando ormai Beethoven era morto, di grandi dimensioni, monumentale nei temi e nella struttura non ha nulla di beethoveniano. Anche questa fantasia è soltanto schubertiana e come tale andrebbe eseguita. L'adagio è tratto dal lied omonimo scritto sei anni prima. È un'esposizione pacata, più o meno elaborata e con vigore più o meno intenso. Vi sono momenti di delicata e sognante melodia, tutta schubertiana, capace di produrre intensa commozione dalla quale si è risvegliati da improvvisa mutazione distinta da rapide scale che riconducono al tema originario. Il «presto» riprende e ripete il tema del primo movimento alternando momenti di atmosfera turbolenta ed irrequieta a momenti di dolcezza e serenità. Nell'allegro finale Schubert vuole dare dimostrazione della sua valentia esercitandosi in un fugato esemplarmente costruito.

MICHEL FOLON

Della op. 101 Beethoven che segue si può dire che non è delle sue migliori sonate. È uno dei primi pezzi del Beethoven in cammino sul viale della sordità completa, dell'ultimo Beethoven, di approccio più difficile se non impossibile. Qui il Pollini si trova più a suo agio... ma lo spazio a mia disposizione è finito e lascio a voi l'ulteriore giudizio.

LOU REED-JOHN CALE: «SONGS FOR DRELLA»

I Velvet Underground sono stati una delle band «mito» dell'universo musicale degli anni sessanta, costituendo indubbiamente un punto di riferimento culturale-musicale nella storia della musica moderna. La loro è stata una carriera oltremodo breve ma assai significativa: da una parte il gruppo, con talenti quali Lou Reed, John Cale e successivamente la cantante Nico, dall'altra Andy Warhol, guida spirituale ed intellettuale dei Velvet Underground, che finirono presto per disgregarsi per dei disaccordi prima fra Cale e Reed e poi fra quest'ultimo e Andy Warhol. In seguito ognuno di questi personaggi ha percorso una strada ben definita che li ha portati ad esperienze artistiche eterogenee, ricche di successi personali e di fama, ma anche, come nel caso di Warhol, di episodi clamorosi e drammatici. Nonostante i rancori e le incomprensioni, Lou Reed e John Cale si sono ritrovati su un comune progetto inizialmente nato esclusivamente in dimensione teatrale e poi trasformatosi anche in lavoro discografico, *Songs for Drella*, che è insieme un omaggio, un epitaffio e la rilettura della vita di Andy Warhol sotto i profili personale ed artistico in chiave musicale. *Songs for Drella* (nomignolo di Warhol nell'ambiente culturale) è un album diviso in due parti: nella prima è narrato l'arrivo di Warhol a New York e la sua progressiva notorietà, nella seconda alcuni episodi che segnarono il rapporto artistico e di amicizia di Warhol con Reed e Cale, compreso il saluto di Reed a Warhol, *Hello It's me*.

Questa è senz'altro musica che esce dai consueti schemi del rock'n roll, è un tentativo di riproporre quello che è stato il modo di essere musicale dei Velvet Underground.

Un risultato interessante.

Roberto D'Amico

UNA FOTO, UN TRENO

MARIO DONDERO
«MACCHINISTI A VAPORE»

La fine degli anni quaranta segna, per il nostro paese, l'inizio di una fase di profonda radicalizzazione. Le elezioni politiche del 18 aprile 1948 hanno praticamente diviso l'Italia in due e il conflitto tra clericali e masse popolari si fa sentire in vasti settori della vita pubblica. Anche la fotografia, che riceve in quegli anni una forte spinta in avanti, risente di questa conflittualità attestandosi, da un lato, sul conformismo giornalistico di alcune testate, come i rotocalchi settimanali, dall'altro esprimendo una forte opposizione specie da parte di quei fotografi che hanno più vivo il senso dell'impegno personale e ideologico.

In quegli anni un fotografo che la pensasse diversamente moriva di fame. La domanda, infatti, è quella a tinte forti e rosa degli scandali, dei processi e dei re in esilio. I più coraggiosi decidono pertanto di far fagotto e cercare fortuna altrove. Tra questi Mario Dondero, oggi quasi sessantenne, milanese di formazione, che dopo un rodaggio goliardico tra i tavolini del bar Giamaica in via Brera, se ne va a Parigi dove elegge il suo nuovo riferimento.

Dalla sua vastissima produzione giornalistica abbiamo estratto questi due «macchinisti di vapore», forse in omaggio alle 40 locomotive che, secondo alcune indiscrezioni, sarebbero tenute ancora in pressione nei nostri scali, e allo spirito di corpo che ha sempre contraddistinto il nostro personale di macchina.

Di Mario Dondero, colleghi di lavoro, storici e studiosi, hanno sempre espresso un giudizio concorde: un fotografo della cosiddetta generazione di mezzo, sempre coerente con se stesso e con un forte impegno sociale. Proprio per questo, quei fotografi che hanno sempre tentato di ragionare con la propria testa, sono spesso rimasti dei poveri diavoli.

a cura di PIERO BERENGO GARDIN

IL PROSSIMO NUMERO

VdR

Periodico mensile dell'Ente Ferrovie dello Stato
Anno XXXIII - N. 7-8/1990

Direttore responsabile
Francesco Pellegrini

Redattore capo
Piero Spila

Redazione
Anna D'Angelo, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Impaginazione
Fausta Orecchio Daniele Fusacchia

Segretario di Redazione
Aldo La Rosa

Amministrazione
Graziella Luzzitelli

Abbonamenti
Rita Montuschi, Renzo Ramiconi, Adalisa Vicino

Hanno collaborato a questo numero
per i testi: Gianfranco Angeleri, Costantino Bagnai, Piero Berengo Gardin, Marcello Buzzoli, Patrizia Cimini, Roberto D'Amico, Antonio Dentato, Daniela Di Monaco, Luisa Mosello, G.B. Pellegrini, Carlo Pino, Sergio Rivolta Lippo, G.B. Rodolfi, Emilio Ventre.

per le foto: Fototeca FS, Daniela Di Monaco.

La foto di copertina è di Antonio Micheli

per le illustrazioni: Fabián Negrin, Pedro Scassa.

Redazione: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma; tel. (SIP) 06/8415667 - (FS) 8490/2749

Abbonamenti e Amministrazione: tel. (SIP) 06/8442356 - (FS) 8490/3210.

Telefax: 06/8831108.
Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 novembre 1957.
Associato all'USPI - Unione Stampa Periodica Italiana e all'ASAI - Associazione Stampa Aziendale Italiana.

FOTOTECA/FS

I Mondiali sono finiti. Viva i Mondiali. Ma qual è il bilancio della grande avventura mondiale? Le dodici città sede di campionato sono state oggetto di un turismo più intenso nel periodo delle gare oppure, come è emerso dai primi risultati, l'effetto mondiale è stato un boomerang che ha tenuto lontano stranieri che altrimenti sarebbero venuti volentieri in Italia.
La questione non è per nulla pacifica. Ma qualche dato certo, qualche decisa linea di tendenza tenteremo di tracciarla, almeno per quanto riguarda la ferrovia. Attraverso commenti, interviste, servizi, faremo il punto sugli esiti di alcune iniziative dell'Ente FS mirate proprio all'evento Italia '90 e, più in generale, faremo un rendiconto della «borsa» commerciale viaggiatori nella prima tranche dell'estate.
Il turismo, insomma, è sempre meno improvvisazione e sempre più programmazione, professionalità. In un ampio servizio parleremo degli aspetti più sottovalutati della prima risorsa economica del nostro Paese.
Ma un turismo efficiente dipende anche da un sistema di trasporti ferroviari efficienti. Sul numero di settembre parleremo anche della formazione professionale, uno dei punti forti della riqualificazione delle ferrovie italiane.
I «binari nel mondo» e le solite rubriche completeranno il numero.

Contributo annuo per l'invio a domicilio: Ferrovieri in servizio L. 4.000 (con trattenuta a ruolo); pensionati L. 2.000; privati: L. 10.000; per l'estero L. 20.000 - Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato a Ente Ferrovie Stato-Ufficio Tesoreria e Cassa - Conto Voci della Rotaia - 00100 Roma.

Fotocomposizione e preparazione: Fotocomposer Sud, Via Quarto Negroni 15/17, Ariccia.

Stampa: Rotoeffe s.r.l., Via Variante di Cancelliera - Ariccia (Roma) - Tel. 9344302-9344273.

XXIII CONCORSO LETTERARIO NAZIONALE «PENNA D'ORO FERROVIARIA 1990»

La Direzione Centrale Relazioni Industriali indice e la Sezione D.L.F. di Ancona organizza, con il patrocinio della Banca Nazionale delle Comunicazioni e la collaborazione del periodico aziendale «Voci della Rotaia», un Concorso Letterario Nazionale denominato «Penna d'oro ferroviaria 1990». Il Concorso si articolerà in due Sezioni: «Narrativa» e «Poesia».

REGOLAMENTO

Art. 1

Sono ammessi al Concorso i ferrovieri in attività di servizio o in quiescenza, purché iscritti al Dopolavoro Ferroviario per l'anno 1990.

Art. 2

La partecipazione alla sezione «Narrativa» comporta la presentazione di una sola composizione letteraria in prosa, di argomento libero, per un testo non superiore alle otto cartelle dattiloscritte (trenta righe da sessanta battute a spazio due).

La partecipazione alla sezione «Poesia» comporta la presentazione di un componimento poetico di argomento libero. Detto componimento non dovrà superare cinquanta versi.

È consentita la partecipazione, da parte di ciascun concorrente, ad entrambe le sezioni. In tal caso i concorrenti debbono provvedere ad inviare *separatamente* gli elaborati relativi alle sezioni stesse indicando, per ciascuna di esse, un diverso motto, secondo le modalità indicate all'art. 4.

Art. 3

Possono essere presentate al Concorso soltanto composizioni inedite.

Art. 4

Ogni composizione deve essere rappresentata in *otto* copie (in fotocopia o dattiloscritte) *non firmate*, ma contrassegnate da un motto apposto sulla prima pagina del testo (in alto a destra). Gli elaborati debbono essere messi in busta, insieme ad altra busta, di formato minore e non trasparente recante all'esterno il «motto» di cui sopra; nell'interno di tale seconda busta piccola deve essere riposto un foglio sul quale siano riportati i seguenti dati:

a) motto prescelto;

b) nome, cognome e qualifica del concorrente;

c) Ufficio o impianto di appartenenza (solo se trattasi di dipendente in servizio);

d) numero della tessera del Dopolavoro Ferroviario per l'anno 1990;

e) Sezione D.L.F. di appartenenza;

f) indirizzo privato e numero telefonico.

Tale busta minore deve essere chiusa e collocata, come già indicato, insieme con gli elaborati nella busta più grande. Il plico, così completo, deve essere inviato, *chiuso e senza indicazioni relative al mittente*, al seguente indirizzo:

DOPOLAVORO FERROVIARIO
(Concorso «Penna d'oro ferroviaria 1990»)
Via Marconi 46/A - 60125 ANCONA
(Tel. SIP 071/204165 = Tel. FS 926/3489)

Art. 5

Gli elaborati devono essere inviati alla Sezione D.L.F. di Ancona, a mezzo plico raccomandato, entro il *24 settembre 1990*. Farà fede la data del timbro dell'Ufficio Postale di partenza. Saranno comunque esclusi dal Concorso - per motivi di ordine organizzativo - i plichi spediti in tempo utile ma arrivati dopo il *28 settembre 1990*.

Art. 6

Un'apposita Commissione Giudicatrice, il cui operato è insindacabile, provvederà all'assegnazione dei premi.

Art. 7

La Commissione Giudicatrice sarà nominata dalla Direzione Centrale Relazioni Industriali su proposta della Sezione organizzatrice e sarà composta, oltre che da un socio della sezione D.L.F. di Ancona, con funzioni di Segretario e senza diritto al voto, da sette membri di matrice aziendale e non aziendale dei quali dovranno comunque far parte:

- un rappresentante della Direzione Centrale Relazioni Industriali;
- un rappresentante della Sezione D.L.F. di Ancona;
- un rappresentante della Banca Nazionale delle Comunicazioni;
- un rappresentante della Direzione Centrale Relazioni Esterne - «Voci della Rotaia».

Art. 8

La Commissione Giudicatrice si riunirà *sabato 27 ottobre 1990, alle ore 8.30*, presso gli Uffici del D.L.F. di Ancona e si intenderà validamente costituita ove siano presenti i 4 rappresenti di cui all'Art. 7, e, complessivamente almeno 5 membri.

Nella prima riunione la Commissione provvederà ad eleggere il proprio Presidente nella persona di uno dei suoi membri.

In caso di parità di votazione il voto del Presidente sarà preponderante.

Il Segretario avrà il compito di redigere il verbale relativo alla graduatoria.

Art. 9

A) Agli autori delle migliori composizioni presentate per la sezione «Narrativa» verranno assegnati i seguenti premi:

1 Cl.: a) una stilografica placcata in oro e una targa;

b) L. 500.000 in quote sociali della B.N.C.

2 Cl.: a) una rotaia d'argento e una targa;

b) L. 350.000 in quote sociali della B.N.C.

3 Cl.: a) una rotaia d'argento e una targa;

b) L. 250.000 in quote sociali della B.N.C.

Le composizioni classificate al 1 ed al 2 posto saranno pubblicate anche su «Voci della Rotaia» con la corresponsione all'Autore del relativo compenso.

B) Agli autori delle migliori composizioni presentate per la sezione «Poesia» verranno assegnati i seguenti premi:

1 Cl.: a) una stilografica placcata in oro e una targa;

b) L. 500.000 in quote sociali della B.N.C.

2 Cl.: a) una rotaia d'argento e una targa;

b) L. 350.000 in quote sociali della B.N.C.

3 Cl.: a) una rotaia d'argento e una targa;

b) L. 250.000 in quote sociali della B.N.C.

Le composizioni classificate al 1 ed al 2 posto saranno pubblicate anche su «Voci della Rotaia» con la corresponsione all'Autore del relativo compenso.

Art. 10

Alla migliore composizione di argomento ferroviario tra quelle non classificate, rispettivamente per la sezione «Narrativa» e per la sezione «Poesia», verrà assegnato il Premio Speciale «Lirio Arena», consistente in un quadro offerto dalla Società Nazionale di Mutuo Soccorso tra Ferrovieri e Lavoratori dei Trasporti ed in una targa.

Art. 11

La Direzione Centrale Relazioni Industriali si riserva l'utilizzazione, a suo insindacabile giudizio e a titolo gratuito, dei testi premiati e segnalati la cui proprietà artistico-letteraria resterà agli autori.

Art. 12

La partecipazione al Concorso comporta l'accettazione incondizionata del presente regolamento.

La competenza a risolvere controversie è riservata alla Direzione Centrale Relazioni Industriali - Ufficio 5° Settore D.L.F.

Art. 13

La proclamazione dei vincitori e la consegna dei premi si effettueranno nel corso di una cerimonia che avrà luogo ad Ancona l'*1 dicembre 1990*. I concorrenti premiati saranno ospiti, ad Ancona, della Sezione Organizzatrice.

PREMIO 1989

Ai possessori di quote di partecipazione al capitale della Banca Nazionale delle Comunicazioni, riconosce per il 1989 un premio di importo pari al 12% (al lordo delle ritenute di legge) della quota di capitale sottoscritta.

Il "Premio" potrà essere riscosso presso i nostri sportelli a decorrere dal 1° giugno 1990, esclusivamente dietro presentazione dei certificati rappresentativi delle quote di capitale sottoscritte al 31.12.1989.

BANCA NAZIONALE delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BANCASSICURAZIONE.

VdR

voci della rotaia

PERIODICO MENSILE
DELLE
FERROVIE DELLO STATO

n. 9 ANNO XXXIII
settembre 1990

Redaz.: P.zza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma/Sped. in abb. post. gr. III - 70%

IL VIA AGLI INVESTIMENTI

PREPENSIONAMENTI
SI VA AVANTI

BNC

SEI MILIONI
allo "scoperto"...

I dipendenti dell'**Ente Ferrovie dello Stato** possono ora effettuare prelevamenti, dal loro conto corrente acceso presso la BANCA NAZIONALE delle COMUNICAZIONI, fino ad uno "scoperto" di **Lire 6.000.000**, previo rilascio di delega per l'accreditamento delle competenze.

BANCA NAZIONALE
delle **COMUNICAZIONI**
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BANCASSICURAZIONE.

QUESTO MESE

4 INVESTIMENTI
PRIMI IMPEGNI PER UNA NUOVA FASE
6 UNA LETTURA IN CONTROLUCE
a cura di Anna D'Angelo

8 PREPENSIONAMENTI
UN OBIETTIVO COMUNE
a cura di Tiziana Gazzini
10 MI DISPIACE, MA SON CONTENTO
10 LA PAROLA AI SINDACATI
11 UN'OCCASIONE IRRIPETIBILE
di Renzo Pocaterra

12 ESTATE FS
SI PUÒ FARE DI PIÙ
a cura di Marina Delli Colli

15 LETTERE

16 CRONACHE ITALIANE
ITALIA 90: NON FINISCE QUI
di Aurelio Minonne

20 TRASPORTI & TURISMO
ITALIA: TURISMO PER CASO
di Marcello Buzzoli

26 BINARI NEL MONDO
UN TRENO CHIAMATO CORAÇÃO
di Romano Vecchiet
29 OSSERVATORIO
30 I TRAM DI LISBONA
di Tiziana Gazzini

32 NUOVE ABITUDINI
UNA GIOVINEZZA SPERICOLATA
di Patrizia Chiodi

34 AMICI IN PENSIONE
di G.B. Pellegrini

36 DALLA RETE
PARTE UNA LITTORINA...
di Carlo Pino

40 TUTTARETE
41 UN TRENO NEL CASSETTO

44 TEMPO LIBERO
44 CINEMA **E IO ALLORA, MI VENDICO**
di Piero Spila
46 LIBRI **AH SE IMMORTAL IO FOSSI!**
di Marina Delli Colli
47 MOSTRE **EMOZIONI A PORTATA DI MANO**
di Anna D'Angelo
48 MUSICA **I PADRI DELLA DODECAFONIA**
di Gianfranco Angeleri

49 UNA FOTO, UN TRENO
di Piero Berengo Gardin

FOTOTECA FS

Quello della mobilità e dei fabbisogni è stato uno dei temi più dibattuti nelle negoziazioni sindacali degli ultimi anni.
La legge sul prepensionamento ha dato a molti la possibilità di scegliere. Come forse era prevedibile, molte domande sono arrivate dal personale femminile.

Questo numero è stato chiuso in tipografia il 28 settembre 1990

SUPERARE L'EMERGENZA

In un momento in cui l'Ente FS è ancora impegnato in una profonda e impegnativa trasformazione — istituzionale, organizzativa e gestionale del servizio — indispensabile al raggiungimento di quegli obiettivi di efficienza ed economicità da tutti attesi, aver riaperto la linea degli investimenti rappresenta una dichiarazione di fiducia nel proprio ruolo all'interno del mercato dei trasporti e dunque nel proprio futuro.
Indipendentemente dall'entità del finanziamento, il provvedimento è un segnale importante proprio perchè interrompe un lungo periodo di stasi e, soprattutto, perchè si pone come il primo di una serie di interventi che con continuità dovranno ridisegnare la realtà ferroviaria del Paese. Nei piani dell'attuale vertice dell'Ente, questo processo dovrà avvenire attraverso una programmazione rigorosa degli investimenti e nel quadro di una visione complessiva e non frammentata dei fattori che condizionano lo sviluppo e il risanamento del trasporto ferroviario.
È insomma un modo di concepire la politica di ristrutturazione e sviluppo del sistema ferroviario che tiene conto delle emergenze ma non se ne fa condizionare, che si pone il problema del nuovo assetto istituzionale, delle tecniche di gestione, dell'individuazione degli obiettivi, della dimensione e della cadenza degli investimenti, ma con la consapevolezza che la soluzione integrata di tali problematiche avrebbe poco senso se non fosse mirata all'efficienza e all'affidabilità del servizio.
Investimenti programmati e mirati al raggiungimento di precisi obiettivi di riqualificazione e funzionalità, nella consapevolezza che economicità della gestione, efficienza dell'impresa, ottimizzazione delle risorse, competitività sul mercato, non sono in ferrovia valori astratti e indipendenti.
Operare tenendo conto di tutto questo, aver iniziato ad agire contestualmente e fuori della cosiddetta «emergenza ferroviaria», aver dato avvio a un primo segmento operativo di interventi, segnala certamente una svolta importante.
Una svolta che colloca l'Ente oltre l'emergenza e l'avvia verso la normalizzazione dell'assetto organizzativo, del servizio, della gestione.

PRIMI IMPEGNI PER UNA NUOVA FASE

Duemila miliardi di lire sono un buon inizio. Soppressione di passaggi a livello, revisione dei "rami secchi" e poi, migliorie, rinnovi, acquisto di materiale rotabile, navi traghetto... La "lista della spesa" di una ferrovia che punta a migliorare gestione ed esercizio per accrescere i livelli di regolarità, sicurezza ed economicità. Una dichiarazione di fiducia nel proprio ruolo e nel proprio futuro in linea con il Piano di Ristrutturazione dell'Ente. Ma soprattutto una svolta importante, oltre la logica dell'emergenza.

FOTOTECA FS

Il 30 agosto, l'Amministratore Straordinario dell'Ente FS, Lorenzo Necci, ha firmato la delibera che stanzia 2.085, 806 miliardi d'investimenti, nel quadro degli interventi previsti dal Piano di Ristrutturazione, Risanamento e Sviluppo dell'Ente FS.

Questa cifra è destinata a un primo gruppo organico d'interventi tecnologici, di rinnovo e migliorie ed acquisto di materiale di esercizio, di revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico e di soppressione di passaggi a livello. L'attuazione di questi interventi è finalizzata a un miglioramento delle condizioni di esercizio, a un elevamento dello standard del servizio offerto, a significative economie di gestione, connesse all'ottimizzazione dell'impiego di personale.

La delibera comprende cinque articoli che definiscono la materia, la consistenza, le responsabilita di ogni investimento.

L'articolo 2 riguarda un programma di soppressione di P.L per un importo di 300 miliardi. Il programma relativo ad una prima fase degli interventi finalizzati al conseguimento di economie di personale è invece oggetto dell'articolo 3 che stanzia a tal fine 530, 926 miliardi. Della revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico di interesse locale (con una spesa complessiva di 204,88 miliardi) tratta l'articolo 4. La cifra più consistente, 1.050 miliardi, è destinata all'esecuzione di opere di rinnovo e migliorie e all'acquisto di materiale rotabile, navi traghetto e materiale di esercizio per rimpiazzi (articolo 5).

Come si vede, questa prima tranche di investimenti è concentrata su alcuni nodi fondamentali della gestione e dell'esercizio (il dettaglio degli investimenti è riportato nel riquadro a lato) e ha il dichiarato obiettivo di migliorare la regolarità e la sicurezza dell'esercizio e una più economica gestione del servizio.

Al di là delle cifre il provvedimento rappresenta un forte segnale e una prima risposta alle esigenze di sviluppo della rete ferroviaria e del risanamento della gestione dell'Ente riassunte nel Piano di Ristrutturazione. Per dare snellezza e maggiore efficacia e tempestività

PER UNA NUOVA FASE

UNA LETTURA IN CONTROLUCE

a cura di ANNA D'ANGELO

Il piano degli investimenti è anche un'eccellente occasione per mettere in discussione modi, comportamenti e certezze che sembravano definitivamente acquisiti. Oltre le cifre, situazioni che, per come verranno affrontate, gestite e risolte, ridisegneranno rapporti non sempre facili. Con i fornitori, con gli enti locali, con i clienti. Ma anche per dimostrare capacità e professionalità nel gestire i programmi.

agli interventi previsti, sono state anche tracciate le linee per nuovi processi operativi da attuarsi decentrando agli Enti Gestori l'approvazione e l'esecuzione dei rispettivi provvedimenti di dettaglio.

La mobilitazione di una cifra di oltre duemila miliardi sull'intera rete, per interventi che riguardano un'ampia gamma di categorie di lavoro e forniture, ha un valore evidente anche nel rilancio dell'Ente FS come volano dell'industria nazionale di settore. Per il momento si tratta di investimenti che assunti singolarmente sono di importo relativamente limitato e che potranno quindi coinvolgere anche le medie e piccole imprese. Ma, come è stato sottolineato, si tratta di un primo segmento di interventi che verranno attuati con continuità e coerenza secondo i piani programmati e le indicazioni provenienti dal mercato. In questo senso tale provvedimento può essere inteso anche come stimolo alla riorganizzazione e alla razionalizzazione del settore dell'industria nazionale. Le Ferrovie dello Stato hanno dunque intrapreso una nuova e decisiva fase della loro storia.

La firma del contratto avvenuta in luglio, il buon esito ottenuto dall'operazione prepensionamenti, e infine l'avvio di una prima fase di investimenti previsti dal Piano di Ristrutturazione, sono la base indispensabile del grande lavoro che impegnerà tutto l'Ente nell'ambizioso — e sempre più indifferibile — progetto di risanamento e sviluppo del sistema ferroviario italiano.

Dopo una lunga fase di analisi, studi e proposte per la ristrutturazione, il risanamento e lo sviluppo dell'Ente, culminata con la deliberazione formale dell'omonimo Piano e sviluppatasi successivamente con l'approvazione, da parte del Ministro dei Trasporti, di un programma decennale di investimenti e rinnovi e di una sua prima articolazione per il triennio '90-'92, si è passati alla fase di avvio a realizzazione dei primi interventi.

Le scelte operate e le decisioni assunte sono tali da configurare alcune delle linee strategiche lungo le quali si svilupperà la gestione del complesso processo di potenziamento e riqualificazione delle infrastrutture e dei mezzi che, appena avviato, ha ancora una lunga strada da percorrere: gli obiettivi sono quelli della costruzione delle precondizioni fisico-operative indispensabili, anche se non sufficienti, per ridare alle ferrovie un ruolo incisivo nel sistema dei trasporti italiano.

In pratica, due sono le grandi tipologie degli investimenti già avviati a realizzazione.

Quelli cosiddetti labour saving, vale a dire finalizzati a realizzare condizioni più avanzate sulle determinanti tecnologiche che influenzano la definizione dei fabbisogni di personale: una linea di tendenza che, sviluppata ulteriormente, darà certamente risultati positivi, sintonizzata com'è, peraltro, con gli impegni assunti dall'Ente in occasione del rinnovo del CCNL e quasi a supporto di essi.

Quelli per i «rinnovi»: ovvero, interventi di ripristino delle condizioni di efficienza di infra-

ANTONIO MICHELI/FOTOTECA FS

GLI INVESTIMENTI IN CIFRE

(miliardi di lire)

1) Soppressione di P.L.			300.000
2) Economie di personale			530.926
3) Revisione delle linee a scarso traffico			204.880
4) Opere di rinnovo e migliore acquisto di materiale rotabile di navi traghetto e di materiale di esercizio:			
a) Rinnovi o rimpiazzi delle infrastrutture		*c) Rinnovi o rimpiazzi del materiale d'esercizio*	
— armamento	346.342	— autoveicoli	5.079
— trazione elettrica	58.819	— attrezzature uffic.	10.665
— telecomunicazioni	41.247	— sistemi informatici	42.931
— segnalamento	14.850	— impianti comunicazione	4.624
— illuminazione	17.613	— mezzi speciali	20.702
— fabbricati	78.801	— macchinari officina	20.544
— corpo stradale	68.476	— attrezzature mense	2.729
— antinfortunistica	35.708	— attrezzatura sanitaria	2.415
— meccanismi fissi	7.674	— attrezzatura a bordo	3.790
— impianti idrici e termici	9.075	— attrezzatura personale	6.777
— varie	3.600	— adeguamento obblighi di legge	3.834
Totale	*628.205*	*Totale*	*124.090*
b) Rinnovi o rimpiazzi del materiale rotabile delle navi traghetto		*d) Riserva tecnica*	*40.790*
— materiale rotabile	196.615	Totale	1.050.000
— navi traghetto	6.300		
Totale	*202.915*	Totale generale	2.085.806

strutture e mezzi da cui dipende buona parte della qualità del servizio. Il fatto che anche nel campo dei «rinnovi» ci sia stata una marcata finalizzazione riguardo agli ambiti di intervento, rappresenta un decisivo passo in avanti rispetto a vecchie prassi secondo le quali una non ben definita caratterizzazione, influiva negativaemtne sugli esiti, non assicurando sempre il miglior rapporto tra spesa e qualità del servizio.

Più in generale, innovativo anche il modo con cui l'Ente si è rapportato alle decisioni ministeriali in materia di investimenti: un'accettazione doverosa, che denota tuttavia una posizione «attiva», non certamente da esecutore burocrate, nel tentativo, riuscito, di conciliare quelle decisioni con gli obiettivi di merito che, in termini più diretti ed immediati, l'Ente si è dato.

Una posizione non polemicamente differenziata, quindi, rispetto alle decisioni dei pubblici poteri ma, una posizione che, assumendole, le sviluppa al proprio interno recuperando e pienamente utilizzando uno spazio di autonomia imprenditoriale.

Dalla lettura in controluce delle prime decisioni operative sul nuovo piano di investimenti, emerge un altro aspetto rilevante: l'avvio di un discorso «nuovo» rivolto al mondo dei fornitori. Un mondo che, da sempre protetto dalla concorrenza internazionale, non è mai stato stimolato abbastanza a raggiungere maggiori livelli di efficienza.

Oggi, il piano degli investimenti si pone come un'eccellente opportunità per chi, ristrutturandosi, potrà presentarsi agli appuntamenti del Mercato Unico Europeo nelle condizioni più utili per vincere la sfida della concorrenza internazionale che l'Ente FS non potrà non stimolare.

L'affidabilità dei programmi d'investimento e le certezze sulle loro caratterizzazioni e finalizzazioni che l'Ente dà con l'avvio dei programmi già decisi, fornisce, a chi vorrà coglierli, i primi stimoli e le prime occasioni per cimentarsi.

Un'ultima considerazione va fatta con riferimento ai «mondi» esterni all'Ente.

Si tratta del rapporto fra Ente FS ed i pubblici poteri locali.

È evidente, infatti, che intervenire sulle infrastrutture ferroviarie significa intervenire sul territorio, quindi «colloquiare» con i suoi gestori che sono gli Enti Locali.

Nei programmi appena avviati, questo rapporto riguarda un aspetto particolarissimo e di dimensioni quantitative minori: il piano di soppressione dei passaggi a livello.

Il modo con il quale esso verrà affrontato e risolto sarà tuttavia emblematico per i suoi futuri sviluppi su problematiche infrastrutturali di ben più ampia e decisiva dimensione.

L'esperienza ci fa ricordare colloqui spesso difficili ma sempre proficuo. Se in futuro, a cominciare dagli interventi per la soppressione dei P.L., ci saranno minori difficoltà, aumenterà la proficuità del rapporto. E questo a tutto vantaggio degli importanti impegni futuri che attendono l'Ente e dai quali il Paese si aspetta molto.

Per concludere, qualche considerazione sul piano interno.

Le decisioni assunte dovrebbero porre fine all'opinione, abbastanza diffusa, secondo la quale, mentre venivano condotte analisi e studi in abbondanza le ferrovie, grande ammalato, continuavano a deperire.

Ora la «cura» è cominciata anche sul versante investimenti.

Lo sforzo dei gestori dei programmi deve essere, quindi, tutto finalizzato alla loro puntuale esecuzione per quanto riguarda i tempi, alla loro migliore realizzazione per quanto riguarda la qualità dei risultati, alla loro più efficiente gestione per quanto riguarda i costi.

Più terreni d'impegno, tutti importanti in pari misura.

Un'occasione per dimostrare capacità e professionalità nel gestire programmi seri, orientati e finalizzati, ben controllati nei costi e nei risultati.

UN OBIETTIVO COMUNE

Dopo l'intesa appena firmata tra Ente, sindacati unitari e Fisafs, perplessità, dubbi, incertezze sono ormai caduti. Per i 29.000 aspiranti pensionati le risposte e le garanzie ci sono tutte. E per chi non avesse presentato la domanda, i termini sono stati prorogati fino al 31 ottobre prossimo. Dal '91 poi si riapriranno le procedure per altri volontari. VdR ne parla con Emilio Ventre, Responsabile del Progetto Prepensionamento.

a cura di TIZIANA GAZZINI

Un'intesa firmata l'11 settembre da Ente, Sindacati unitari e dalla FISAFS, ha dato la prima risposta definitiva alla questione «prepensionamenti». Le 29.000 domande pervenute, mentre da un lato avevano segnalato il successo dell'iniziativa, dall'altro ponevano l'Ente nella necessità di definire in tempi brevi regole, principi, scadenze per l'accoglimento delle domande, tenendo conto di due obiettivi: rispondere positivamente alle attese del personale che la sua scelta l'aveva fatta e salvaguardare al contempo le esigenze del servizio in una prospettiva di riequilibrio e sviluppo qualitativo della forza lavoro. La trattativa con i rappresentanti del personale è stata condotta dal Direttore del Dipartimento Organizzazione, Cesare Vaciago e dal Responsabile del Progetto Prepensionamento, Emilio Ventre. VdR ha chiesto al dott. Ventre di illustrare alcuni dei punti più significativi del documento.

Il documento firmato l'11 settembre stabilisce tempi e modi del prepensionamento di tutti i ferrovieri che ne avevano fatto domanda. Come è stato possibile arrivare a questa soluzione se le eccedenze concordate in sede contrattuale erano solo 15.000?

Bisogna subito sgombrare il campo da un equivoco. Se l'Ente entro il 1991 riuscirà a prepensionare circa 30 mila ferrovieri, lo farà non solo per accontentare gli agenti che hanno manifestato la volontà di andarsene, ma soprattutto perché questo esodo coincide con le esigenze dell'Ente, riassunte negli obiettivi sottoscritti anche dal sindacato: e cioè ottimizzare i fabbisogni; rimuovere le aree di squilibrio tra consistenza e fabbisogno attraverso

BONAVENTURA PELLUCCHINI/FOTOTECA FS

una politica concertata di riconversione e di sviluppo professionale e di mobilità.

Intanto, entro il 1° novembre 1990 ci saranno 10.000 prepensionamenti: tutti gli agenti inidonei e quelli del settore uffici, oltre agli agenti dell'esercizio in eccedenza rispetto ai fabbisogni negoziati (previa verifica compartimentale). Per gli inidonei e per gli eccedentari degli uffici, sarà possibile, in via straordinaria, fare domanda di prepensionamento fino al 31 ottobre prossimo. Il loro esodo avverrà entro l'anno.

È stata difficile l'intesa coi sindacati?

Direi di no. D'altra parte in questa trattativa gli obiettivi erano davvero comuni e il rispetto della volontà dei lavoratori coincide con i piani dell'Ente.

Ma nel documento non c'è una contraddizione? Da un lato si parla di 30.000 prepensionamenti e dall'altro di assunzioni...

Assunzioni mirate e nelle aree di carenza. Nell'Ente si aprono spazi per nuove professionalità al momento non disponibili all'interno. Pensiamo di rivolgerci in questo caso a scuole specializzate e a Enti che provvedano anche alla preformazione e, per alcune qualifiche, anche al collocamento. E poi, se il piano prepensionamento procederà come previsto, l'Ente potrebbe trovarsi con un organico di qualche migliaio di unità inferiore alle 170mila unità individuate come fisiologiche. Non si tratta comunque di un baratto prepensionamenti/nuovi assunzioni. Certe assunzioni vanno fatte a completamento del processo di riconversione e mobilità.

L'operazione prepensionamento ha avuto un successo inaspettato. E anche la trattativa con i sindacati, ispirata ad obiettivi comuni e al rispetto della volontà dei lavoratori, sta portando alla definizione dei fabbisogni '91.

C'è già l'impegno di definire i fabbisogni per il '91: quali novità potranno esserci rispetto al fabbisogno concordato per il '90?

La revisione dei fabbisogni per l'esercizio '91 si svolgerà fra il 1° ottobre ed il 1° dicembre prossimi ed avverrà sulla base dei progetti approntati dai Direttori Compartimentali contenenti proposte «creative» in materia di organizzazione del lavoro, introduzione di tecnologie e quindi utilizzo delle risorse umane. La determinazione dei fabbisogni '90 era stata in un certo senso condizionata dalla situazione del momento. La trattativa sui fabbisogni '91, invece, sarà più «affinata» rispetto a quella precedente perché Ente e Sindacati hanno ormai minori preoccupazioni sul destino degli eccedenti. In questa occasione l'Ente, sentite le OOSS, privilegerà l'allocazione nel Mezzogiorno di infrastrutture di riparazione, manutenzione e servizi vari.

Parliamo adesso, dott. Ventre, delle 18.000 domande da soddisfare entro il 1991. Cosa prevede l'intesa?

Gli agenti che risulteranno man mano disponibili saranno avviati in prepensionamento e mobilità verso la Pubblica Amministrazione a partire dal gennaio '91. Sempre dall'inizio del prossimo anno saranno riaperte le procedure per l'inoltro delle domande: anzitutto per avere la conferma da chi la domanda l'aveva già fatta ed anche per dare una possibilità a chi ha maturato solo dopo il 20 agosto i requisiti e la volontà per chiedere il prepensionamento. Possono poi essere concordate graduatorie per singoli profili o per unità di produzione così da soddisfare domande di prepensionamento provenienti da unità in esubero sui fabbisogni senza aggravare certe carenze. Ricorreremo anche ad altri strumenti per «liberare» prepensionamenti: riconversione verso profili carenti, mobilità geografica volontaria incentivata (la trattativa con i sindacati sugli incentivi è ancora aperta) e poi nuova organizzazione del lavoro, introduzione di nuove tecnologie, esternalizzazione, internalizzazione o diversa allocazione di determinate attività.

Sì, l'obiettivo di prepensionare tutti coloro che ne hanno fatto domanda entro il 1991 è un obiettivo realistico. Anche perché l'opera di ristrutturazione che l'Ente inizierà a svolgere nel prossimo anno trova nella piena attuazione dell'operazione prepensionamento una delle condizioni che la renderà possibile.

ROMA

MI DISPIACE, MA SON CONTENTO

A spingere ad andar via sono per lo più esigenze personali, quasi mai disaffezione nei confronti del lavoro. Il prepensionamento come necessità.

UN OBIETTIVO COMUNE

Una cosa emerge dal nostro breve giro d'opinioni tra alcuni ferrovieri degli impianti romani e della Direzione Centrale. L'uscita dall'Ente, usufruendo delle norme per il prepensionamento, è dettata soprattutto dalle diverse situazioni personali, ma mai da disaffezione nei confronti del lavoro. Se il nostro piccolo campione può essere in qualche modo significativo, bisogna dire che non c'è motivo di allarmismo: le 29.000 domande non sono un segnale d'allarme e la tradizionale affezione alla ferrovia sembra non essere venuta meno.

Nel caso di Angelo Ciccone, Capo Gestione presso la Segreteria di stazione a Roma Termini, 53 anni e 30 di servizio, a far pesare il piatto verso il prepensionamento è stato lo sport. «La passione per lo sport, — dice — è più forte di me. Sono stato da giovane campione italiano di maratona e adesso faccio l'allenatore presso la Federazione Atletica Leggera del CONI. Ho molti ragazzi da seguire e attualmente utilizzo per quest'attività tutto il mio tempo libero. Ma non basta. Anche se mi dispiace lasciare il lavoro in stazione, la scelta è stata facile. Ha vinto l'antica passione».

Bruno Cara, 49 anni, Macchinista inidoneo per motivi di salute (ha avuto un infarto), lascia l'Ente per questi stessi motivi. «Del prepensionamento se ne parlava da un pezzo — commenta — e, quindi, quando è uscita la circolare avevo già preso la mia decisione, dopo aver consultato la famiglia. Così ho fatto subito la domanda. Ma se le condizioni fisiche me lo avessero consentito, farei ancora il Macchinista e sicuramente non avrei lasciato il servizio: il lavoro mi appassionava».

Attilio Astero Scorza, Capo Stazione Sovrintendente, Primo Aggiunto all'Ordine di Manovra di Roma Termini, 60 anni e 34 di servizio, se ne va, invece, perché ha la famiglia in Calabria e dopo 13 anni che lavora a Roma non ha ancora avuto il trasferimento. E i problemi familiari (ha un figlio sordomuto) richiedono la sua presenza costante. «Sono amareggiato — dice Scorza — perché sono costretto a lasciare un lavoro che faccio volentieri. Se avessi avuto il trasferimento non ci avrei proprio pensato ad andarmene dalla ferrovia, a cui sono molto riconoscente. Anzi, avrei fatto domanda per essere trattenuto oltre i termini d'età consentiti... Ma devo tornare a casa e il prepensionamento era l'unica arma».

Alla Direzione Generale c'era da aspettarselo: molte sono le donne che hanno colto al volo l'opportunità del prepensionamento. I figli da seguire, i genitori anziani ma anche, semplicemente, il piacere di reinventnarsi sei ore della propria giornata. Marcella Toti, da circa 30 anni a Villa Patrizi, Segretario Sup. di 1ª classe presso la Direzione Centrale Sviluppo del Dip. Organizzazione: «Sapevo già che non avrei aspettato i 62 anni per andarmene e questi 7 anni li considero 7 anni di vita regalati. Anche se il lavoro che faccio mi dà grandi soddisfazioni e il rapporto con i colleghi è eccellente, francamente non ho particolari rimpianti a lasciare l'Ente; finalmente, forse, realizzerò qualche piccolo sogno: la palestra, l'inglese, i viaggi, forse l'università».

LA PAROLA AI SINDACATI

Il consenso manifestato dai ferrovieri al progetto del prepensionamento volontario conferma la giustezza di un metodo, ma denuncia anche una preoccupante mancanza di tensione nella categoria. Molte cose cambieranno a livello di contrattazione e organizzazione della forza lavoro. Le nuove responsabilità e i nuovi impegni del Sindacato.

Luciano Mancini, segretario generale FILT-CGIL:
«Dal numero delle domande pervenute si registra senz'altro un notevole consenso dei ferrovieri a quanto definimmo con l'Ente e che si è poi tradotto nella legge sul prepensionamento. Ma testimonia anche una mancanza di tensione e una conseguente ricerca di migliori interessi da parte di decine di migliaia di lavoratori delle Ferrovie che deve far riflettere noi e innanzitutto l'Ente. Si apre dunque da oggi nelle ferrovie un periodo e una vertenzialità nuovi, proiettati a valorizzare il lavoro, le professionalità, la produttività, facendo a questa corrispondere un salario e una normativa soddisfacenti. La contrattazione dovrà essere fortemente decentrata, per ristabilire il rapporto diretto e la partecipazione del lavoratore alle fasi di riorganizzazione e ristrutturazione delle ferrovie».

Angelo Evangelistella, Segretario Responsabile FIT-CISL Sett. Ferrovieri:
«Non considero che ci sia da fare del trionfalismo di fronte al fatto che circa 30.000 ferrovieri desiderano lasciare le ferrovie, soprattutto per il fatto che tanta parte di questi non verranno sostituiti. Tuttavia, aver accettato la sfida della produttività comporta l'onere di accettarne le conseguenze e di gestirne le implicazioni. A proposito dell'atteggiamento degli interessati, anche se l'aspirazione non può essere considerata alla stregua di un diritto da soddisfare, si comprende l'a-

STEFANO FRATESI/FOTOTECA FS

BOLOGNA

UN'OCCASIONE IRRIPETIBILE

La voglia di stare con i figli, il desiderio di riconquistare il proprio tempo libero. Occasioni attese da tempo, ma anche qualche amarezza.

di RENZO POCATERRA

Dei circa 15.000 ferrovieri del Compartimento di Bologna, 2875 hanno presentato domanda di prepensionamento.
Fra le più inattese quelle di Luigi Zanni, Capo Settore Stazioni, titolare di S. Donato.

«Avevo già deciso da tempo di non rimanere in servizio fino a 62 anni. Questa è un'occasione favorevole e ho creduto bene di coglierla per fare le cose che avevo rimandato e starmene un po' tranquillo. Credo che non sarà facile riorganizzare il lavoro dopo che saranno stati fatti tutti i tagli programmati. I miei auguri a chi rimane».

Più sofferta la scelta di Benito Barattini, C.S. Sovr., coordinatore del movimento all'Ufficio Dirigenti Centrali, 53 anni di età e 28 di servizio, tutti trascorsi in una continua rotazione di turni fra notti, festività, domeniche e orari incompatibili con la vita degli altri.

«I miei figli stanno finendo l'università, tra non molto potrebbero andarsene di casa e mi accorgo che non sono riuscito a godermeli — dice con amarezza — So che altre società ferroviarie, all'estero, si preoccupano di tutelare la salute del personale che lavora di notte con il passaggio agli uffici, quando vengono raggiunti i 50 anni. Non capisco perché questo non possa avvenire anche nelle F.S.».

Anche nella scelta di Antonio Orlando, Ausiliario Viaggiante, c'è una punta di amarezza. Trentasei anni di età, 13 di servizio, Orlando è inidoneo da otto anni al servizio sui treni. Da allora svolge mansioni di Commesso all'Ufficio Promozione e Vendita.

«Ho fatto domanda perché l'occasione è molto favorevole. Ma vi sono stato anche spinto dal clima di critiche generalizzate che ci fa pesare l'inidoneità come una colpa. Ho sempre cercato di fare al meglio il mio lavoro e chi mi conosce sa che non mi sono limitato ai miei compiti di commesso. Ma per un inidoneo non vale dimostrare capacità e volontà, e questo è molto avvilente».

La gravosità dei turni è invece il primo motivo proposto dagli addetti alle manovre e agli scambi.

Per Tarsillo Prearo, Deviatore Capo di Bologna Centrale, 50 anni di età e 22 di servizio, oltre ai turni troppo pesanti vi è il problema dei carichi di lavoro mal distribuiti. «Questo impedisce il necessario affiatamento e turba l'armonia dell'ambiente».

Giovanni Lanzoni, invece, C.G. Sovr. vice dirigente della Biglietteria di Bologna C.le, dopo 30 anni di servizio, afferma: «La mia decisione è scaturita da un puro conto economico: con la pensione e gli interessi della buonuscita pareggio lo stipendio dei prossimi due anni. Non potevo quindi avere dubbi, anche se mi dispiacerà andarmene. Potrò però stare più vicino alla famiglia e dedicarmi maggiormente a una Società sportiva di cui sono dirigente».

Anna Pizzirani Sanguin è Segr. Sup. all'Ufficio Organizzazione e con i benefici della legge raggiunge il massimo.

«Si tratta di un'occasione irrinunciabile - afferma - e forse irripetibile. Devo anche dire che ultimamente non si lavora più con la soddisfazione di un tempo. Spesso mi ritrovo sconcertata e purtroppo non credo che si tratti di uno stato d'animo soltanto personale».

spettativa ed è opportuno soddisfare il numero maggiore di domande presentate. Contestualmente non potremmo non farci carico dei problemi della sicurezza dell'esercizio, del personale necessario a mantenere ed aumentare la qualità e la quantità del servizio anche con le necessarie assunzioni mirate. Non potremmo accettare che una Riforma per lo sviluppo si trasformi in una ristrutturazione per tagliare l'occupazione.

Con questa premessa considero positivo l'accordo sottoscritto l'11 settembre tra Ente e Sindacati Confederali. Per quanto riguarda in particolare gli strumenti della mobilità volontaria e della riconversione professionale ritengo che debbano essere utilizzati con molta oculatezza avendo presenti le esigenze dell'Ente ma anche l'onere per il personale e il relativo consenso».

Giancarlo Aiazzi, Segretario Generale UILTRASPORTI: «L'accordo sul prepensionamento dei ferrovieri, che segue alla contrattazione dei fabbisogni di lavoro negli impianti ferroviari, lo consideriamo positivo in quanto rispetta quanto previsto dal contratto che, per l'anno 1990, prevede 14.400 esuberi, risolti oltre che con i prepensionamenti stessi, anche con i pensionamenti per limiti di età e con la mobilità verso la pubblica amministrazione: si concretizza pertanto nell'Ente FS quella ristrutturazione aziendale «morbida» e concordata con i sindacati.

Gli altri aspiranti al prepensionamento potranno essere soddisfatti attuando altri aspetti del contratto quali la riconversione e riqualificazione professionale, la mobilità incentivata e volontaria, le assunzioni mirate e soprattutto attuando gli investimenti tecnologici previsti dal Piano di sviluppo 90/92 per le FS.

La battaglia per l'attuazione del Piano diventa pertanto decisiva non soltanto per dotare il Paese di una ferrovia più grande e più efficiente, ma anche per attuare l'innovativo contratto di lavoro in termini di produttività».

Antonio Papa, Segretario Generale della Fisafs/Cisal: «L'alta adesione dei ferrovieri al progetto di prepensionamento volontario nel premiare l'impostazione che il sindacato ha dato al problema, avvalora, altresì, la linea storica della Fisafs/Cisal: "la stabilità del rapporto di lavoro riconfermata contrattualmente, su precisa istanza della federazione autonoma, fa sì che esso possa essere risolto solo per espressa volontà del ferroviere e mai con atti autoritativi come aveva tentato di fare il dott. Schimberni nel febbraio 90 con i famosi 30.000 licenziamenti.

A giudizio della Fisafs/Cisal il confronto con l'Ente dovrà creare, attraverso una seria programmazione, con date certe, l'accoglimento di tutte le domande di prepensionamento avendo cura di salvaguardare l'efficienza del servizio e la vita amministrativa dell'ente».

SI PUÒ FARE DI PIÙ

Complessi e impegnativi sono stati i compiti svolti dal Dipartimento Promozione e Vendita nel corso dell'anno. Ma soprattutto nel corso del periodo estivo, che ha visto oltre al normale aumento di mobilità, anche il grande evento sportivo del Mondiale. Compiti gravosi, difficoltà, ma i risultati sono stati positivi. Sia per il Settore viaggiatori che per quello merci. A Giuseppe Pinna, Direttore del Dipartimento, VdR ha chiesto di tracciare «a caldo» un primo bilancio sull'andamento del traffico estivo. Dati positivi, soprattutto in prospettiva futura.

GIOVANNI ARCONTE/FOTOTECA FS

Rinnovare modi e mezzi di gestione operando con l'esistente. Cambiare e contemporaneamente informare sul cambiamento. Estendere in modo capillare la rete di punti vendita, l'informazione, il contatto con il pubblico. Questi i compiti complessi e impegnativi che il Dipartimento Promozione e Vendita sta portando avanti già da molto tempo e che hanno dato risultati positivi. Anche nel corso dell'estate. E proprio sull'andamento del traffico durante il periodo estivo, abbiamo voluto sentire Giuseppe Pinna, Direttore del Dipartimento Promozione e Vendita.

Ormai l'estate è passata. E con la fine dell'estate, il traffico ferroviario è ritornato alla normalità. Possiamo quindi tracciare, Direttore, un primo bilancio del traffico estivo sia viaggiatori che merci?

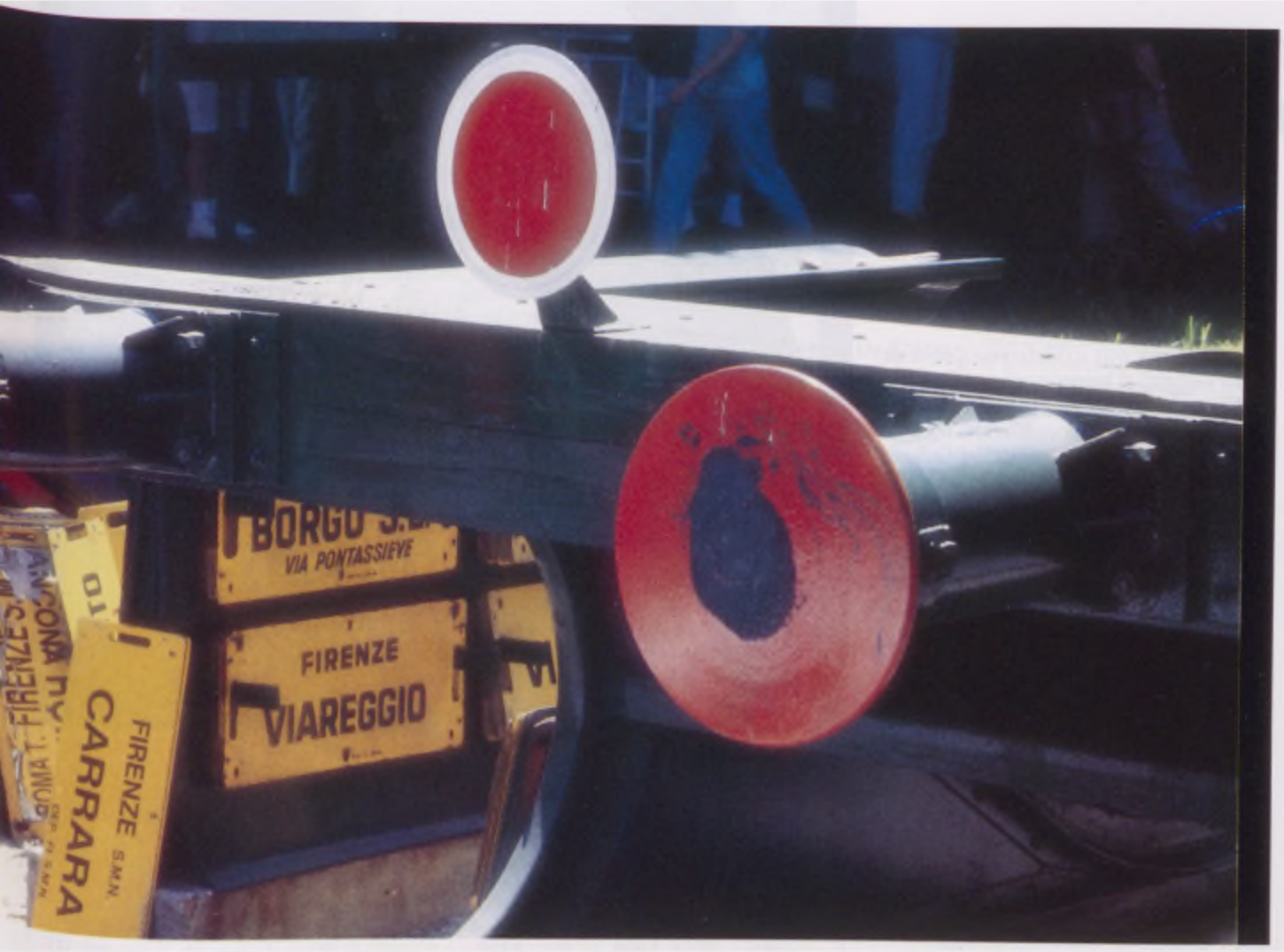
Il periodo estivo ha coinciso con il miglioramento della situazione all'interno delle ferrovie dal punto di vista delle relazioni industriali, in altre parole, sono diminuiti gli scioperi ed abbiamo quindi avuto un adeguamento migliore della circolazione con un aumento sostanziale della nostra offerta che è stata raccolta dalla domanda viaggiatori. Ci attendevamo lo stesso risultato dalle merci, ma in questo caso abbiamo avuto un incremento sul 1989 non significativo come ci aspettavamo. Questo per due motivi: il primo è che la tendenza della produzione italiana aveva già avuto un calo rispetto all'anno passato ed il secondo è che proprio nel mese di agosto è scoppiata la crisi dell'Iraq e il risultato è stato una tendenza alla recessione piuttosto che una tendenza allo sviluppo. Ritengo quindi che le Ferrovie italiane subiranno nei prossimi mesi dei contraccolpi per quanto riguarda il settore merci, mentre invece tenderanno ad incrementare la loro attività nel settore viaggiatori.

Ecco, parliamo più in particolare del traffico viaggiatori. Quali nuovi servizi erano stati predisposti per far fronte alla maggiore mobilità estiva?

Nel periodo estivo vi sono stati dei nuovi servizi programmati per i Campionati Mon-

a cura di MARINA DELLI COLLI

L'andamento del traffico viaggiatori ha registrato un sostanziale aumento nel corso dell'ultima estate. Per quanto riguarda invece il traffico merci l'incremento rispetto all'89 è stato inferiore alle aspettative



diali di calcio. Abbiamo poi reso più flessibile l'utilizzo del Pendolino ed abbiamo aumentato i treni straordinari per le percorrenze da Sud a Nord e da Nord a Sud e questi treni hanno ottenuto, come tutti gli anni, un incremento sostanziale della presenza di viaggiatori. Anche per quanto riguarda i traghetti abbiamo messo a punto, soprattutto sulla Sardegna, un traffico molto sostenuto che ha registrato aumenti consistenti soprattutto sul trasporto delle auto. Grande successo hanno avuto anche le offerte di treni con auto al seguito.

Vorrei ancora precisare che sulle «merci» sono state introdotte nuove offerte che hanno tenuto bene sul mercato e che nel campo della siderurgia, delle auto trasportate, del Garantie Cargo verso l'Europa e del trasporto intermodale abbiamo mantenuto il trend di sviluppo dell'anno scorso, con oltre il 15% di incremento. Comunque, quando parlo di sostanziale stabilità rispetto al 1989, mi riferisco a settori in crisi, per esempio quelli della produzione agricola, della siderurgia di base, della chimica, mentre invece nei settori più ricchi di valore aggiunto, soprattutto nell'intermodale, abbiamo ottenuto risultati molto positivi.

Prima accennava al recente campionato mondiale di calcio. L'effetto «Onda Lunga» del mondiale si è fatto sentire in modo positivo anche nei mesi successivi all'avvenimento sportivo?

SI PUÒ FARE DI PIÙ Indipendentemente dal Campionato di calcio, il turismo italiano e straniero ha avuto un'inversione di tendenze rispetto all'anno scorso, soprattutto sull'Adriatico, dovuto all'assenza di mucillagine.

Per quanto riguarda invece il traffico sulle lunghe percorrenze, questo è stato abbastanza sostenuto anche se non con punte eccezionali. Abbiamo, infine, avuto forti presenze turistiche nelle grandi città tradizionali.

Quindi lei, in complesso, è soddisfatto di questi risultati?

No, e la mia non soddisfazione deriva da diversi elementi di preoccupazione. Uno, che è esterno alla ferrovia ma che può coinvolgere la ferrovia, è senz'altro quello che riguarda la produzione italiana e la crisi del Golfo si aggiunge ad una situazione già di difficoltà nella crescita industriale del nostro Paese. Due, nel campo agricolo senza dubbio battiamo il passo; dobbiamo, quindi, offrire delle nuove soluzioni di trasporto per favorire una crescita della produzione italiana proprio nel campo dell'agricoltura, se lei stessa si aiuta migliorando i suoi prodotti, che non sono più in grado di competere con quelli spagnoli, nordafricani e greci. Tre, dal punto di vista dei viaggiatori, abbiamo bisogno di una qualità maggiore della nostra offerta. Certo, abbiamo recuperato in alcune stazioni in occasione del Mondiale mentre invece, a mio parere, siamo ancora carenti sotto due profili: quello dell'igiene (anche dal punto di vista progettuale e di lay-out dei servizi sia in treno che nelle stazioni e un'indagine ce ne dà conferma) e quello della sicurezza dei viaggiatori.

Siamo molto preoccupati perché dobbiamo fare di più di quello che attualmente facciamo ed anche in fretta, insieme al Ministero degli Interni. Il fatto è che questo non è un problema della ferrovia, ma della società italiana.

E per il prossimo futuro quali saranno le novità su cui si punta maggiormente per incrementare i volumi di traffico?

Per le merci, le previsioni sono senz'altro quelle di proporre un'offerta maggiore puntando soprattutto sul traffico intermodale tra Italia e Germania e Nord-Italia/Sud-Italia.

Per quanto riguarda i viaggiatori, cercheremo invece di offrire un servizio qualitativamente migliore e cercheremo anche di potenziare un'offerta che corrisponda in modo sempre più significativo alla domanda.

GIOVANNI ARCONTE/FOTOTECA FS

VOLUMI DI TRAFFICO NEL PERIODO ESTIVO

(mesi di maggio-giugno-luglio)

(valori in milioni)					
consunto 1989 (a)	*consunto 1990 (b)*	*budget 1990 (c)*	*% consunto 90 consunto 89*	*% consunto 90 budget 90*	*stima agosto 90 % b/a b/c*
viaggiatori (VK)					
11.197	11.964	11.384	+6,85	+5,09	3.992,7 +2,4 +1,3
merci (TK)					
5.491	5.652	6.151	+2,93	-8,12	1.018 +0,01 -12,1
generale (V.T.)					
16.688	17.616	17.535	+5,56	+0,46	

MA IL COMFORT DOV'È?

Spett. Redazione,

ho l'occasione di frequentare sovente la linea Torino - Roma e viceversa. Da poco tempo ho diritto alla riduzione ferroviaria avendo compiuto i 64 anni, e speravo di godermi finalmente la 1ª classe con relativi comfort. Illusione! Mi sono decisa a scrivere dopo numerosi casi, non so se sfortunati o diventati una regola. Faccio riferimento all'I.C. Torino-Roma in partenza da Porta Nuova alle ore 15,12 del 2 /7/90.

1) Per la terza volta consecutiva (casualità?) la vettura ristoro era fuori uso per guasti di giornata (così mi dissero). Così per ben 7 ore, visto che risulta impossibile mantenere l'orario, bisogna accontentarsi del panino distribuito dal carrello.

2) L'80% delle volte gli scompartimenti sono seconde classi alle quali sono stati aggiunti i poggia-testa bianchi.

3) Sull'aria condizionata regna il mistero: c'è e non c'è, e ho finalmente scoperto (sempre che siano scoperte attendibili) che si tratta d'imbattersi nello scompartimento fortunato; in questa occasione io ho preso posto nell'unico che ne era privo, anzi nell'unico vagone difettoso.

4) il 90% delle volte molti scompartimenti sono privi di tendine alle porte e di serrande alle finestre, cosa indecente con il sole di luglio.

Figuriamoci che buon viaggio, a queste temperature e per la spesa di L. 66.600, già ridotte dalla carta d'argento!

L'I.C. godeva di molte speranze per il minor numero di ore da passare in treno. Ma purtroppo, e non voglio dire che la colpa sia vostra, l'orario esiste soltanto sulla carta.

Maria Teresa Lajolo - Roma

Noi non crediamo che in ferrovia tutto funziona alla perfezione, però rimaniamo sempre un po' perplessi davanti a chi dice che tutto va a scatafascio. In questi casi il sospetto del partito preso, del pregiudizio duro a morire, è forte. Intendiamoci, situazioni di disservizio sono frequenti e innegabili, in particolare poi su linee come la Torino-Roma, sottoposte a numerose soggezioni per impegnative opere di potenziamento e manutenzione. Ma dire, come fa la nostra cortese lettrice, che ogni viaggio o quasi, sulla linea in questione, è una specie di martirio, con WR che non funziona,aria condizionata che manca (però in un solo scompartimento!), tendine e serrande divelte, ci sembra francamente eccessivo.

La verità è, dai dati a nostra disposizione, dalle altre lettere che ci pervengono (l'ultima è del Sig. Cesare Bucchi De Giuli di Domodossola, che riempie le ferrovie e i ferrovieri di complimenti), dalle indicazioni della clientela e delle associazioni degli utenti, che le cose in ferrovia stanno lentamente migliorando. Certo, c'è ancora tantissimo da fare, e tutti, i ferrovieri in primo luogo, dovranno impegnarsi a fondo e a lungo per raggiungere un apprezzabile standard qualitativo nel servizio. Ma c'è bisogno anche dell'aiuto, della comprensione e della pazienza dei viaggiatori. Le critiche sono sempre bene accette, no i giudizi sommari.

IL SALUTO DEL DOTT. GIOVANNI DE CHIARA

Nel momento in cui lascio l'incarico di Direttore Generale dell'Ente FS, avverto l'esigenza, attraverso le pagine di «Voci della Rotaia», di stringere la mano a tutti i ferrovieri e porgere loro un grazie di cuore per il lavoro che essi svolgono per l'Ente, per il sistema trasportistico italiano ed, essenzialmente, per loro intima soddisfazione.

Auguri sinceri per una ferrovia, come l'ho sempre concepita, autonoma, libera e rivolta al mercato.

Giovanni De Chiara

È con calore e particolare affetto che «Voci della Rotaia» saluta il Dr. Giovanni De Chiara, nel momento in cui lascia l'incarico di Direttore Generale dell'Ente Ferrovie dello Stato.

Per anni, nell'intero arco della sua lunga e prestigiosa carriera, il Dr. De Chiara è sempre stato per il periodico aziendale un amico sincero e, spesso, un preziosissimo e paziente collaboratore. Soprattutto nell'ultimo periodo, in una fase particolarmente delicata per la vita dell'Ente (e quindi per l'attività del giornale che doveva riferirne), non sono mai mancati la guida e il consiglio del Direttore Generale.

È anche pensando a tutto questo che la direzione e la redazione di «Voci» rivolge al Dr. De Chiara il più sentito ringraziamento e un caloroso augurio di ogni felicità.

LAVORI AL BINARIO

A VdR,

sono un tecnico di linea, dipendente del Compartimento di Bari ed in forza al Tronco 41,5 di Francavilla F. come Dirigente di cantone sulla tratta Brindisi-Taranto.

Le espongo quanto segue: con una circolare di servizio del 1989 venne consegnata a tutti i tecnici una tabella dei lavori parametrabili sistematici che esegue il personale di linea. In questa tabella sono indicati i tempi unitari di lavoro per ogni unità di misura. E fino a questo punto tutto bene.

Non vedo chiaro invece che negli indicati tempi unitari sono previste anche le ore di impiego per la Protezione cantiere, ed i relativi perditempo dovuti a qualsiasi motivo.

Per i miei anni di esperienza di lavoro e di preparazione professionale vorrei mettere in evidenza, e ci tengo molto a puntualizzarlo, il relativo codice I.S.V.P.C.

Quando si eseguono lavori al binario o alla sede stradale si deve sempre attuare una predisposizione organizzativa per rendere tempestivamente libero il binario al passaggio dei rotabili, con piena garanzia della circolazione oltre alla incolumità delle maestranze addette ai lavori: se tali agenti sono impiegati a questo delicatissimo e impegnativissimo servizio, soprattutto quando si attua il regime di Protezione su avvistamento (con vedette), come si possono includere le ore di Protezione nella produzione effettiva dei lavori, e non scaricare questo codice nella prestigiosa bolla 201 L?

Francesco Solito - Taranto

Il Dipartimento Produzione, da noi interessato, ci ha così risposto: «La tabella dei lavori parametrabili cui il lettore si riferisce, è stata predisposta allo scopo di fornire ai dirigenti dei Tronchi una indicazione circa i tempi necessari a produrre l'unità di lavoro, relativamente alle attività sistematiche, da eseguire con personale della linea.

La tabella è stata elaborata, sulla base di dati medi statistici, unitamente allo scopo di uniformare il metodo di formulazione dei programmi annuali ed è stata trasmessa agli Uffici periferici con lettera circolare che ne indicava chiaramente l'uso ai soli fini della programmazione.

Pertanto, le perplessità manifestate, evidentemente dettate dalla preoccupazione che le ore-uomo impiegate nel servizio di protezione, causino una errata valutazione (in difetto) della resa del lavoro, non hanno motivo di sussistere poiché i tempi da prendere in considerazione, ai fini della determinazione del compenso del cottimo, sono al netto delle ore consunte per perditempi e protezione cantiere, così come disposto dalla circolare 244/1.3 del 30-5-73 in vigore a tutt'oggi».

ITALIA '90: NON FINISCE QUI

Un evento memorabile per i risultati e le polemiche. E anche per qualche delusione agonistica. Tra le perplessità di chi, malgrado tutto, continua a non voler capire il calcio e i tifosi, e gli entusiasmi degli addetti ai lavori, a vincere alla fine è stato lo spettacolo: lo sguardo di Schillaci, le trecce di Gullit, il pianto di Maradona. Ad assistere, 25 miliardi di telespettatori. Un successo d'immagine per l'Italia e una dimostrazione di capacità organizzativa. Un evento collettivo a cui hanno contribuito le principali aziende nazionali. Anche le Ferrovie dello Stato. Eravamo sullo spigolo destro inferiore del teleschermo.

di AURELIO MINONNE

In provincia di Grosseto, a poco più di duecento metri sulle alture maremmane, una bella porta senese chiude una cinta di mura quattrocentesche. Per di là, si entra e si esce da Capalbio, un castello della vecchia abbazia delle Tre Fontane, poi feudo degli Aldobrandeschi e degli Orsini, meta infine e residenza estiva di uomini politici e d'intellettuali di spicco dei nostri giorni. Rimarrà negli annali della ormai passata edizione della Coppa del Mondo di calcio, come in altri momenti della storia altre città sono divenute proverbiali e sono entrate, per antonomasia, a far parte della fraseologia corrente: Canossa, Mauthausen, Voghera, Caporetto. Capalbio, d'ora in poi, significherà isola (o campo di concentramento) degli snob, estremo baluardo opposto dall'intelligenza al fanatismo e all'intolleranza di un intero mondo di appassionati di calcio.

Di intolleranza e di fanatismo s'occuparono poco più di due secoli fa gli illuministi francesi, e una vibrata dissertazione su quest'ultimo fenomeno di massa svolse nella più famosa delle Enciclopedie il filosofo Alexander Deleyre, giovane e indignato allievo di Diderot. Una delle fonti specifiche del fanatismo, annotava Deleyre, risiede nella «confusione dei doveri» e spiegava: «Quando idee che non sono altro che capricci si sono consolidate in precetti e lievi omissioni sono chiamate crimini gravi, l'uomo su cui incombe una folla contraddittoria di obblighi non sa più a quali dare la sua preferenza: si trova a violare i doveri essenziali per rispetto ai minori». Gli appassionati di calcio incorrono, con frequenza sempre più preoccupante, in tale confusione dei doveri e le conseguenze, appena mitigate da un impotente schieramento di polizia, si sono potute (si fa per dire) apprezzare nel corso dei mondiali '90. Vogliamo ricordare i chiassosi cortei notturni organizzati per festeggiare i successi della squadra nazionale in totale disprezzo del diritto alla quiete e al riposo di chi per il calcio non ama perdere il sonno o di chi (ferrovieri compresi) deve capitalizzarne il più possibile in vista di faticosi e delicati turni di lavoro? Vogliamo ricordare Cagliari, Bologna, Rimini, Milano, Torino, tutte civilissime città trasformate in estremi fronti di resistenza alla calata delle orde barbare dei Britanni e degli Unni? E si potranno dimenticare le umilianti limitazioni all'umana libertà di vendere e acquistare vino, birra, Cuba Libre e Anicione Casoni o di avvicinarsi in auto alle zone attorno agli stadi? I tifosi a tutto ciò non hanno minimamente pensato e se ci hanno pensato non ci hanno trovato nulla, ma proprio nulla di strano, il che è ancora peggio. «Non amo il tifoso», scriveva Umberto Eco in una sua rubrica del settimanale *L'Espresso* a mondiali appena avviati, «perché ha una strana caratteristica: non capisce perché tu non lo sei, e insiste nel parlare con te come se tu lo fossi. Non è che a lui non importi niente che a me non ne importi niente. È che non riesce a concepire che a qualcuno non ne importi niente. Non lo capirebbe neppure se avessi tre occhi e due antenne sulle squame verdi dell'occipite». Così dovevano però apparire quelli di Capalbio alla coscienza critica della tifoseria, a quella stampa sportiva specializzata che grazie ai mondiali, all'enorme platea televisiva che hanno mobilitato, alla profondissima emozione collettiva che hanno suscitato, alla solidissima presa popolare che hanno catturato, s'è presa non poche rivincite sull'altra stampa, quella che non riesce mai a togliersi la puzza dal naso, perfino tra campi di lavanda e filari di gelsomino. Rivincite, dicevamo: ma quanto a eleganza e buongusto hanno il valore dei primi successi di Pirro contro i Romani. Preludi alla disfatta.

Un'immagine dall'alto del passaggio per il Terminal ferroviario di Roma Ostiense. I mondiali di calcio sono stati l'occasione per una dimostrazione di grande potenza tecnologica. Le televisioni di tutto il mondo hanno seguito l'avvenimento in diretta e praticamente senza interruzione.

Sergio Redaelli, sulla *Notte*, presentava i mondiali così: «Che pacchia ragazzi! da domani Argentina-Camerun alle 18 su Raidue, tutti davanti al video con panini imbottiti, birra e bandiere. Viva l'Italia. Poi ci aspettano il mare e le montagne. Che altro chiedere alla vita? Qualcuno tra i lettori ricorda certi discorsi sull'oppio dei popoli? La religione potrà stupefare i popoli arabi, ma in Europa e in Italia gli dei hanno le mani di Maradona, lo sguardo di Schillaci, le trecce di Gullit, i baffi di Voeller e gli artigli di Lineker. La palma della signorilità va però a Paolo Granzotto che sul *Giornale* ricostruiva l'attesa dell'esordio italiano contro l'Austria con delicati echi leopardiani: «Se il viandante avesse appoggiato l'orecchio all'uscio della casa di un noto esponente politico avrebbe udito un grido. Questo: «Aureliana, smettila di baciarmi e porta la birra. Le squadre sono già in campo». Ogni commento è superfluo.

Se questo è folklore, altri interventi sono invece rancorosi colpi di clava a qualsiasi dissenso. Per un Gad Lerner che cerca di ricontestualizzare il calcio nella società civile, chiama in ballo i mass media come corresponsabili della violenza che mina la pratica sportiva e tuttavia conclude che al di là delle responsabilità dei mass media resta «la scoperta di una inedita, spontanea disponibilità al pestaggio tutte le volte che le circostanze offrono un qualche pretesto di legittimazione. Menare le mani piace a molti, ed è più facile infiammarsi quando attorno s'avverte consenso sociale, in difesa da un pericolo pubblico. Contro gli inglesi e i te-

GIOVANNI ARCONTE/FOTOTECA

deschi, così come contro i viados e gli immigrati. Forse i minatori di Bucarest non sono una realtà dell'altro mondo». Candido Cannavò, direttore della *Gazzetta dello Sport* , lancia una sorta di manifesto del tifoso militante. «Denigratori, catastrofisti, piagnoni, disfattisti d'Italia, sospendete i lavori. Oggi parte il Mondiale. Immagino la vostra delusione, le avete tentate tutte, avete raccattato in ogni pattumiera nazionale, ma ormai non c'è nulla da fare: si comincia davvero». Per un Andrea Barbato che scrivendo una lettera aperta a Maradona annota: «E poi, perché stupirsi se i ragazzotti della curva sud hanno pensato di vendicare l'Italia a suon di fischi? Nessuno ha indicato loro la via della moderazione e quei patetici bambini con la bandiera gialla del «fair play, please» erano poca cosa. Se un pensatore calcistico come Gianni Brera scrive di suoi «rapporti con la camorra»; se Matarrese dice che lei è un parolaio cui è stato perdonato troppo; se Franco Carraro, con la sciarpa tricolore di sindaco, dice che lei è un «provocatore che semina vento», perché non dovrebbero seguirli, sulla strada del torto marcio, i tifosi di Voeller, i difensori di Trigoria?». Italo Cucci dalle colonne del *Corriere dello sport - Stadio* denuncia: «C'è un gruppo di imbecilli intelligenti (gente che capisce di essere imbecille e usa professionalmente questo eccezionale talento) molti dei quali si esibiscono sui giornali e sui teleschermi invece di nascondersi — come avevano promesso — a Capalbio. Si tratta degli ironici, dei satirici, dei castigamatti, dei fustigatori di costume, dei conformisti dell'anticonformismo». Per un Osvaldo Soriano, di professione scrittore e di nazionalità argentino, che commenta Brasile-Argentina pescando nella storia: «Fin dalla guerra del 1827, nella quale un ammiraglio argentino vendette la sua nave, cannoni compresi, al nemico portoghese, l'unica ipotesi di conflitto per l'esercito del Brasile è stato sempre sul confine sud con l'Argentina»; Alfio Caruso, ancora sulla *Gazzetta*, tuona contro il «culturame», termine lanciato da Scelba, su cui storicamente delucida: «Per chi ha vent'anni nel '90: Scelba fu ministro dell'Interno nei primi anni Cinquanta; democristiano, conservatore, ma con le idee e i manganelli chiari». Così, fra nostalgie del manganello e insulti a go-go, la stampa italiana ha dibattuto su un evento comunque storico. Candido Cannavò, fra tante tesi discutibili, ha tuttavia enunciato una verità incontrovertibile quando ha sostenuto che i mondiali del 1982 (vinti dall'Italia di Zoff, Gentile, Cabrini, ecc.) sono stati il massimo evento popolare del xx secolo. Quelli del '90, se l'Italia avesse vinto, l'avrebbero oscurato.

L'audience raggiunta dalla televisione ha sfiorato, in tutto il mondo, i 25 miliardi di spettatori. In Italia, all'incontro Italia-Argentina, top dell'ascolto televisivo, l'Auditel ha calcolato abbiano assistito oltre 24 milioni di spettatori, mezza Italia ma senza la tradizionale separazione tra maschi tifosi e femmine marginalizzate, a nome delle quali Rita Pavone si chiedeva negli anni '60 «perché, perché, la domenica mi lasci sempre sola?». Se nel 1934, l'anno dei mondiali italiani vinti dall'Italia del commissario Vittorio Pozzo, si canticchiava «La donzelletta vien dalla campagna / leggendo la Gazzetta dello Sport e intanto lei

ROBERTO FUSCONI/FOTOTECA FS

va pazza per Meazza / che fa reti a tempo di fox-trot» più per parafrasare irriverentemente il grande poeta recanatese che non per fotografare una realtà sociale degna di sottolineatura, nel 1990, dei 24 e passa milioni di spettatori di Italia-Argentina 12.353.000 erano maschi e 12.100.000 erano donne. Le analisi potrebbero correre lungo decine di direzioni, dall'interesse femminile per Totò Schillaci, che scrive Daniela De Blasio sul *Corriere dello Sport*, «riesce a dare una immagine di potenza eppure stimola l'istinto materno», all'interesse femminile «per qualcosa che è fatto dagli uomini», come vuole Vittorio Sgarbi, il quale a proposito di Schillaci ha un'altra tesi: «Ma quali sentimenti materni, ma quale tenerezza. La faccia di Schillaci piace alle donne perché rappresenta la pura essenza della virilità». Resta il fatto: metà della platea televisiva del calcio mondiale è femminile.

Verso il calcio di livello diverso, invece, le donne sono enormemente più refrattarie. Primo sport preferito dai maschi, seguito da tennis e nuoto, il calcio, stando ad un'indagine ISTAT sulle spese, i consumi, gli interessi degli italiani dal 1980 al 1989, è scarsamente citato dalle femmine, che preferiscono la ginnastica, l'attrezzistica, la danza, gli sport acquatici e, tra gli sport di squadra, pallacanestro, pallavolo e pallamano.

Gli stadi di Italia '90, per l'allestimento dei quali sono stati finora spesi oltre 1193 miliardi di lire e 679 infortuni sul lavoro (25 mortali), hanno fatto una bella figura in televisione e in sala stampa ma un po' meno, come dire?, sul campo, essendosi verificati seri problemi di visibilità dagli spalti, di tenuta stagna del prato, di protezione dagli agenti atmosferici delle coperture. Il gioco che essi hanno ospitato è stato francamente deludente, avendo mostrato una sola piacevole novità: il livello più che dignitoso del calcio africano, camerunense in particolare. Gli arbitri chiamati a uniformare il gioco alle norme regolamentari e disciplinari in vigore hanno collezionato cantonate in impressionante successione tanto da fondare i sospetti generalizzati di una gestione tutt'altro che imparziale della federazione internazionale, la FIFA. Eppure, qualche cosa di buono e di positivo i mondiali l'hanno mostrato e talvolta determinato. L'organizzazione, ad esempio, ha funzionato egregiamente, al punto che la FIFA ha rivolto ai suoi responsabili l'invito formale a collaborare anche ai mondiali del 1994, in un paese, gli USA, tutt'altro che arretrato da questo punto di vista. Gli analisti concordano nel ritenere che il successo dell'organizzazione è dipeso in larga misura dal coinvolgimento diretto di grandi aziende italiane accanto agli sponsor internazionali, il cambio dell'esportazione pubblicitaria del marchio presso un pubblico (e torniamo a citare solo quello televisivo) di 25 miliardi di persone. E così non è stato solo il mondiale della Coca-Cola, ma anche quello della FIAT, dell'Olivetti, dell'Alitalia e delle nostre Ferrovie dello Stato. Eravamo sullo spigolo destro inferiore del teleschermo, sul lato corto del rettangolo di gioco, se ricordate le telecronache di Bruno Pizzul. Il bilancio aziendale dei nostri mondiali lo troverete presumibilmente altrove in questo stesso numero, ma di certo, accanto a opere ancora da ultimare (come il terminal di Roma Ostiense), abbiamo una dozzina di stazioni, tra le più importanti della rete, rimesse a nuovo e, quel che più conta, dotate di un apparato informativo finalmente attuale e completo e di servizi a terra finalmente moderni e razionali. Si poteva fare di più? Sicuramente sì, ma sarebbe occorsa una mobilitazione di forze e di risorse superiore a quella su cui possono attualmente contare le Ferrovie dello Stato. Altrove, invece, sul volano ferroviario si fa leva per chiedere l'onore dell'organizzazione del mondiale. La Francia, che si è candidata per ospitare l'edizione 1998, ha rappresentato un simbolo grafico che mostra una fotografia della terra con la Francia in bella evidenza e un pallone che le ruota attorno. Ma il suo simbolo più «concreto», aggiunge una nota d'agenzia che riferisce la notizia, «è invece uno dei treni ad alta velocità (TGV) le cui linee, secondo i piani di sviluppo francesi, fra otto anni potranno collegare le città "mondiali" più distanti fra loro in poco più di quattro ore».

Capalbio, naturalmente, nonostante queste ultime straordinarie apparenze, sta ancora in Maremma e Cannavò, nonostante l'assimilabile fonia del nome, non è mai stato un giornalista transalpino.

Il soffitto della Sala Vip della stazione di Milano Centrale. In occasione del Mondiale, le stazioni delle dodici città sedi delle partite sono state oggetto di importanti lavori di ammodernamento.

ITALIA: TURISMO PER CASO

Settimane bianche e week end lunghi, agriturismo e soggiorni termali, tour giovanili e villaggi sul mare: il culto delle vacanze è in piena espansione e vive una radicale evoluzione. Eppure l'industria del turismo mostra allarmanti segnali di usura. È un problema nazionale che produce importanti riflessi sul settore dei trasporti. Il futuro del treno passa anche per una intelligente diversificazione della domanda. Ma le strutture turistiche nazionali sono inadeguate alle nuove richieste del mercato. È ora di correre ai ripari.

di MARCELLO BUZZOLI

In inglese *cocoon* significa bozzolo. Alludendo al baco da seta che sta beatissimo nel suo bozzolo, gli inglesi chiamano *cocooners*, quelli che, per libera scelta, trascorrono le vacanze nella propria abitazione. La metafora è ardita. Ma anche la vacanza in casa è l'estremo limite dell'originalità e della personalizzazione del comportamento turistico. Però, a scanso di equivoci, chi sono questi «sacerdoti» del santuario domestico? Non pensate a volenterosi epigoni di Xavier de Maistre che scrisse il famoso *Viaggio intorno alla mia camera*. Escludete altresì gli indigenti che la miseria imprigiona in casa anche nel giorno di ferragosto. I *cocooners*, questi modernissimi «turisti-residenziali», chiamiamoli così, appartengono alle classi sociali più elevate e abitano case da nababbi. Case superaccessoriate, con regolazione della temperatura, palestra per mantenersi in forma, vasca per l'idromassaggio, solarium, sala cinema, sala giochi, biblioteca, discoteca, salotto con frigobar, giardini pensili ecc. Capitani d'industria, finanzieri d'altissimo bordo, attori di successo superpagati, insomma i padroni della Terra, abitano queste dimore da mille e una notte. Tutta gente che, per gli impegni di lavoro e i frequenti viaggi di affari, può stare pochissimo tempo in casa. Perciò è logico che voglia goderne le infinite comodità in occasione delle vacanze, rifiutando la promiscuità degli alberghi e gli obblighi della mondanità.

Dove si può raggiungere il miglior relax fisico e mentale, se non tra le mura amiche della propria casa in una cornice di lussuosa comodità e di comfort programmato?

Tuttavia, dall'ultima indagine Doxa risulta che in Italia i *cocooners* sono appena l'1,74 per cento di coloro che vanno in vacanza. Si tratta dunque di un'*élite* snobistica e striminzita che però sta a dimostrare l'ampiezza del fenomeno di frantumazione della domanda turistica. Quest'ultima si é scomposta all'inizio degli anni ottanta con l'affermarsi delle vacanze invernali e dei week end e con lo sviluppo dei segmenti nuovi, quali l'agriturismo, il «villaggio» sul mare, i tour giovanili, il turismo fieristico, le vacanze di cura ecc.

Un tempo le vacanze di cura consistevano nella frequentazione di stabilimenti termali per ingollare bibitoni disgustosi o sottoporsi a bagni di fango, come dannati danteschi. Oggi, alle terme tradizionali si affiancano prestigiose «cliniche-albergo» che promettono il recupero delle forze vitali con diete particolari e gli speciali trattamenti della medicina esoterica. E l'agriturismo? In fondo,

Turisti stranieri in attesa di prendere il treno. Mentre la quota di coloro che vanno in vacanza è in costante crescita, le statistiche indicano una pericolosa flessione per il flusso turistico proveniente dall'estero.

è una riverniciatura delle «vacanze in campagna» che erano la cenerentola della villeggiatura ed oggi vedono rivalutato il loro ruolo con il diffondersi della cultura ambientalistica e la difesa del verde.

Quanto al «villaggio» marino, questa formula si è impiantata su quella tradizionale della crociera. Con la differenza che la nave diventa metafora dell'isola, uno degli archetipi dell'immaginario turistico nelle varie versioni (l'isola fortunata, l'isola del mistero, l'isola felice ecc).

Senza analizzarle una per una, possiamo concludere che le nuove articolazioni della domanda riflettono in prevalenza mode e aspirazioni più o meno transitorie. Ma è dubbio che siano o possano diventare vere e proprie componenti evolutive, suscettibili di grossi sbocchi sul mercato.

La nostra attenzione deve rivolgersi ad altri aspetti che finora sono rimasti un po' in ombra.

Da una recente indagine del CENSIS *(Dossier turismo, la sfida dell'offerta)* emerge che nel 1980 gli introiti in valuta dell'Italia per viaggi di stranieri nel nostro Paese erano di 7.032 miliardi di lire, per i turisti italiani all'estero, erano di 1.634 miliardi di lire: oltre quattro volte di meno. Nel 1989 la distanza si è ridotta a meno di due volte. Infatti, i valori anzidetti sono cifrabili rispettivamente in 16.442 e 9.291 miliardi di lire. Tranne inversioni di tendenza, per ora poco probabili, entro breve tempo l'Italia dovrà registrare un deficit con l'estero in valore assoluto nel settore turistico.

GIOVANNI ARCONTE/FOTOTECA FS

STEFANO FRATESI/FOTOTECA FS

Una turista a bordo di una carrozza di seconda classe. Il turismo giovanile è in continua espansione e viene agevolato dalle Reti europee con numerose offerte speciali. In Italia ha avuto particolare successo la «Carta verde».

ITALIA: TURISMO PER CASO

Le rilevazioni statistiche sulla mobilità delle persone vengono, da un'altra angolazione, a confermare queste notizie.

Secondo l'European Travel Monitor (ETM), i viaggi in Italia dei turisti europei sono passati dai 18,7 milioni del 1988 ai 18,1 milioni (-3,5%) del 1989 e i soggiorni per vacanze, sempre nei due anni considerati, sono diminuiti da 15,7 a 13,3 milioni (-15,6%). Inoltre l'ISTAT ci informa che il numero degli italiani diretti all'estero è salito dai tre milioni del 1985 agli oltre sei milioni del 1989.

Che cosa induce i nostri connazionali a varcare le frontiere? Quali paradisi cercano al di là delle Alpi? Non è il richiamo del Louvre, il fascino dell'Alhambra, o l'austera bellezza dell'abbazia di Westminster. La verità nuda e cruda è più prosaica. Malgrado il mito della Sardegna, gli italiani affollano le spiagge straniere perché attratti da un soggiorno di buon livello a prezzi contenuti con mare non inquinato o comunque meno inquinato di quello che si frange sulle nostre coste. Per reagire a questo vistoso dirottamento, sarebbe stato necessario un progetto organico inteso a risanare integralmente la balneazione. Si è preferito invece varare alcune contromisure in ordine sparso. Nel Friuli è stato istituito un osservatorio del mare che tiene sotto controllo la qualità delle acque. Pochi ne hanno parlato. Maggiore curiosità hanno suscitato le barriere galleggianti che sono di due tipi: le prime costituiscono una difesa «passiva» contro le alghe, mentre le seconde svolgono un'azione di monitoraggio. Sul piano cartaceo, opuscoli, dépliant, campagne d'immagine sono state lanciate dalle Regioni competenti, sia a favore del litorale adriatico che di quello tirrenico.

Le vacanze al mare, pur assorbendo una consistente fetta della domanda turistica, non la esauriscono. Lo stesso può dirsi di altre occasioni di mercato contingenti, quali le fiere, le mostre e i recentissimi campionati mondiali di calcio. Però la nostra penisola può vantare attrattive che, in certo senso, sono di carattere permanente. Come le numerose città d'arte con il loro prezioso patrimonio storico e architettonico.

L'UNESCO ha calcolato che il 30% dei beni culturali mondiali si trova in Italia. Come si spiega allora la disaffezione degli stranieri? Non ci riferiamo, ovviamente, alle orde scarmigliate e sudaticce che bivaccano nelle strade e nelle piazze, ma alle correnti turistiche più qualificate. Per la recezione delle quali, l'infrastruttura di fondo essenziale è l'albergo.

Ancora due secoli fa, le camere d'albergo non avevano la serratura. Non vi erano prezzi prestabiliti e il cliente pagava il conto soltanto se era soddisfatto. I rivenditori di generi alimentari pagavano in natura: un cappone, due fiaschi di vino.

Con la diffusione dei trasporti su rotaia, cominciò, attorno alla stazione ferroviaria, la nascita delle città e degli alberghi che dovettero attrezzarsi per servire una clientela assai più numerosa ed esigente di quella che viaggiava con le carrozze a cavalli.

Attualmente vi sono in Italia circa 35 mila esercizi alberghieri. Il 90% è di piccole dimensioni, con un massimo di cinquanta stanze. La

dimensione media è di 45 stanze, mentre in Paesi come la Francia, la Germania, l'Austria, la Spagna oscilla tra le 60 e le 80 stanze; nel Portogallo è di 100 stanze e nella Grecia di 75. Circa gli standard qualitativi, sarebbe ingenuo affidarsi alla classificazione tradizionale (con la simbologia delle stelle) che il più delle volte è ispirata da criteri di promozione commerciale, variabili da regione a regione, e non sempre rispettosi della realtà. Sta di fatto che servizi come l'aria condizionata, la lavanderia e il guardaroba, la sala congressi, la televisione in camera e il frigobar sono disponibili in un numero di alberghi che non supera il 10% del totale. L'unico servizio ormai generalizzato è il ristorante interno all'albergo (71%).

In definitiva l'hôtellerie italiana, per la polverizzazione degli esercizi e la prevalente gestione di tipo familiare, non è in grado di corrispondere ad una domanda che sempre più è orientata verso la qualità. La CIGA, il gruppo italiano che dispone nella penisola di 33 alberghi con complessive 5450 stanze, è soltanto al sedicesimo posto nella graduatoria europea delle maggiori catene alberghiere. In vetta c'è il gruppo TRUSTHOUSE- FORTE che dispone di 74.800 stanze, tredici volte di più di quelle della CIGA.

Accanto agli alberghi, un altro elemento trainante dell'industria del turismo sono (o meglio dovrebbero essere) le Agenzie di viaggio.Invece, con un giro di affari che nel 1989 è stato di 80 mila miliardi, il turismo che passa attraverso le Agenzie italiane, con proposte «tutto compreso», è solo l'8% del totale, contro il 14% della Francia, il 20% dell'Inghilterra, il 25% della Germania.

LA FIVE INTERNATIONAL, braccio turistico della FININVEST, ha istituito, all'interno dei magazzini Standa, punti di vendita di viaggi e vacanze. Per l'Italia è una novità, mentre all'estero è ordinaria amministrazione. In Germania, ad esempio, il turismo di massa è stato incentivato dalla catena dei supermercati Neckermann.

Dopo la Standa, anche la Rinascente e la Upim si sono messe cautamente sulla stessa strada, peraltro con iniziative ancora parziali e limitate alle sedi dell'area milanese.

Poi è arrivato il fulmine a ciel sereno. La Fiavet, la federazione che rappresenta duemila Agenzie di viaggio presenti in Italia (su un totale di circa quattromila) è insorta contro l'operazione grandi magazzini, parlando di concorrenza sleale, indebita interferenza commerciale e svilimento della professione. Chi vuole mettersi nel turismo, deve attenersi alle regole.Non è decoroso vendere viaggi accanto al prosciutto, alla carne surgelata e ai barattoli di conserva. La FININVEST replica che, nell'ambito dei magazzini Standa, non si svolge una vera e propria attività di Agenzia. Si cerca soltanto di agganciare il cliente, proponendogli alcune opportunità di vacanza. Una volta che il cliente ha scelto, si provvede a passare l'ordinativo alle normali Agenzie di viaggio. Si tratta di promozione dice la FININVEST. Nossignori, si tratta di prenotazioni, polemizza la FIAVET. Dalle parole ai fatti: la controversia è finita sul tavolo del pretore.

Al di là delle decisioni di competenza del magistrato, non bisogna perdere di vista la questione essenziale che è incentrata sulla eccedenza delle Agenzie (circa quattromila, l'abbiamo detto) e sull'impiego delle nuove tecnologie.

Il personal-computer, che costituisce oggi la minima dotazione informatica, alla portata anche delle casalinghe, manca nel 30% delle Agenzie di viaggio che lavorano con sistemi artigianali, carta, penna e tutt'al più qualche scassata macchina per scrivere. Il 26% delle Agenzie ha un'attrezzatura informatica minima, ossia il personal computer e basta. Queste piccole aziende hanno in media dai tre ai sei addetti, applicano l'informatica in maniera limitata e non hanno compiuto ancora il passaggio verso la telematica. C'è poi una fascia di Agenzie (17%) che dispone dei collegamenti telematici, ma li utilizza soltanto per le teleprenotazioni. Singolare è poi la situazione di quelle aziende (16%) che dispongono sia di un collegamento telematico, sia delle ulteriori strutture informatiche. Però i due comparti non sono integrati e viene meno qualsiasi possibilità di sinergia. Per concludere, risultano idonee allo svolgimento di un servizio ad alto livello soltanto il 13% delle Agenzie di viaggio italiane. Esse hanno in media: una ventina di impiegati; un centralino e almeno dieci linee telefoniche; un collegamento telematico; quattro o più personal computer; tre stampanti; un software prodotto all'interno.

Abbiamo parlato degli alberghi e delle Agenzie. Questi due argomenti non esauriscono certamente il tema, perché l'offerta turistica è un prodotto composito nel quale, in maniera più o meno diretta, entrano in gioco molteplici fattori. Conseguentemente compete all'Autorità pubblica promuovere una vera e propria politica turistica e coordinarne i diversi momenti, pur senza comprimere le iniziative e le competenze in ambito regionale.

Non sappiamo se il ministero del turismo sia attualmente nelle condizioni di pilotare e

LE FS PER IL TURISMO

Da sempre le Ferrovie sono impegnate a sostenere il turismo che è un fattore di equilibrio economico, di ridistribuzione del reddito e di valorizzazione delle risorse di lavoro, culturali e ambientali. La promozione dei servizi ferroviari che favoriscono il turismo si è andata accentuando negli ultimi anni anche in vista della formazione di un mercato comune unificato.

Le FS hanno istituito (autonomamente o d'intesa con le maggiori Reti europee) molteplici agevolazioni di viaggio e tariffarie mirate per le diverse fasce di clientela. Si va dalla Carta Verde, per i giovani dai dodici ai ventisei anni,ai Biglietti turistici di libera circolazione (BTLC), attraverso una gamma di offerte molto articolate e tali da soddisfare qualsiasi esigenza.

Ogni anno, nel periodo di punta compreso tra il 2 giugno e il 29 settembre, vengono effettuati sulle principali relazioni turistiche centinaia di treni straordinari in traffico interno e internazionale. I treni turistici d'Agenzia e i convogli «charter» internazionali, due recenti realizzazioni, hanno incontrato notevole favore.

L'Ente FS è azionista di maggioranza della Compagnia Italiana Turismo (CIT), una struttura moderna con uffici e corrispondenti in Italia e nel mondo che organizza viaggi per tutte le destinazioni e con tutti i mezzi (treno, pullman, aereo, nave). Mentre è in preparazione un rilancio della CIT, le filiali commerciali viaggiatori e le rappresentanze all'estero FS hanno messo in atto alcune misure per incentivare il turismo, specialmente quello scolastico.

L'Osservatorio Commerciale FS, un ufficio di recente istituzione che studia e controlla la tipologia dei viaggi degli italiani, segue con particolare cura la componente vacanze/turismo.

Con la sigla Europabus, le FS e le Ferrovie di altri Paesi esercitano un certo numero di autolinee turistiche.

M.B.

ITALIA: TURISMO PER CASO

coordinare un'azione che coinvolge non meno di sei ministeri: Trasporti, Ambiente, Beni Culturali, Protezione Civile, Partecipazioni statali, Interno.

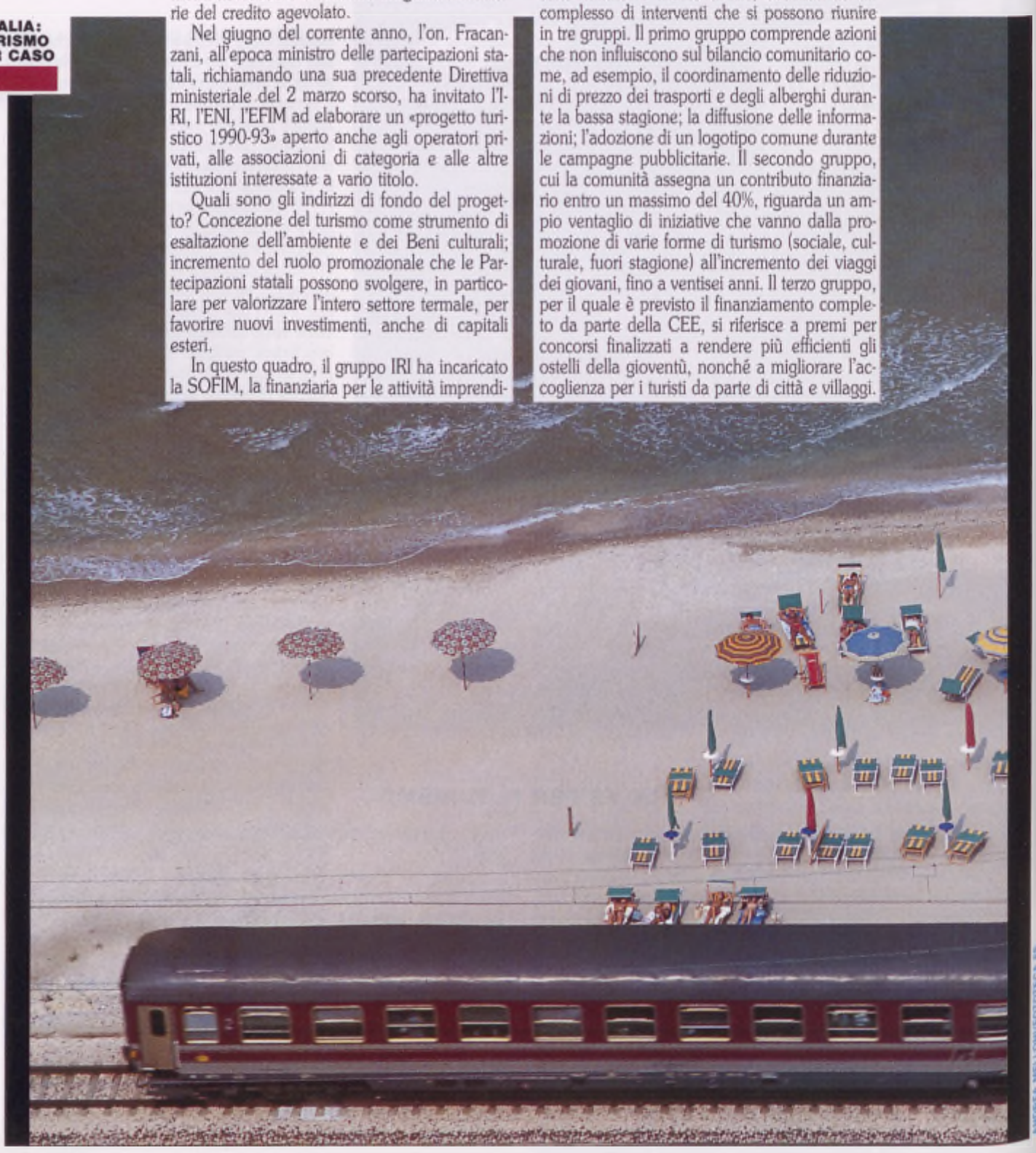
Il decollo della legge-quadro, varata nel 1983 non è mai avvenuto, come ammettono le stesse fonti ufficiali. È sulla rampa di lancio un provvedimento di revisione che prevede l'inserimento del turismo nella programmazione economica nazionale; nel contempo appositi strumenti dovrebbero consentire erogazioni ordinarie del credito agevolato.

Nel giugno del corrente anno, l'on. Fracanzani, all'epoca ministro delle partecipazioni statali, richiamando una sua precedente Direttiva ministeriale del 2 marzo scorso, ha invitato l'IRI, l'ENI, l'EFIM ad elaborare un «progetto turistico 1990-93» aperto anche agli operatori privati, alle associazioni di categoria e alle altre istituzioni interessate a vario titolo.

Quali sono gli indirizzi di fondo del progetto? Concezione del turismo come strumento di esaltazione dell'ambiente e dei Beni culturali; incremento del ruolo promozionale che le Partecipazioni statali possono svolgere, in particolare per valorizzare l'intero settore termale, per favorire nuovi investimenti, anche di capitali esteri.

In questo quadro, il gruppo IRI ha incaricato la SOFIM, la finanziaria per le attività imprenditoriali nel Mezzogiorno, di preparare specifici progetti nel campo della ricettività (alberghi e poli turistici integrati) e in quello delle attività e dei servizi connessi. Inoltre IRI ed ENI dovrebbero agire di concerto per determinati interventi d'interesse turistico. A quanto pare, non si tratta di aria fritta.

Sul piano internazionale, la CEE, che ha proclamato il 1990 «anno europeo del turismo», ha stanziato cinque milioni di ECU (circa sette miliardi e mezzo di lire) destinati ad un complesso di interventi che si possono riunire in tre gruppi. Il primo gruppo comprende azioni che non influiscono sul bilancio comunitario come, ad esempio, il coordinamento delle riduzioni di prezzo dei trasporti e degli alberghi durante la bassa stagione; la diffusione delle informazioni; l'adozione di un logotipo comune durante le campagne pubblicitarie. Il secondo gruppo, cui la comunità assegna un contributo finanziario entro un massimo del 40%, riguarda un ampio ventaglio di iniziative che vanno dalla promozione di varie forme di turismo (sociale, culturale, fuori stagione) all'incremento dei viaggi dei giovani, fino a ventisei anni. Il terzo gruppo, per il quale è previsto il finanziamento completo da parte della CEE, si riferisce a premi per concorsi finalizzati a rendere più efficienti gli ostelli della gioventù, nonché a migliorare l'accoglienza per i turisti da parte di città e villaggi.



VI PRESENTIAMO L'ULTIMO TRENO PER ARRIVARE PRIMA.

Davanti ad una delle reti ferroviarie più tortuose e articolate come quella italiana, c'è finalmente chi punta diritto al successo: il nuovo ETR 450, elettrotreno ad assetto variabile ad alta velocità, prodotto dalla Fiat Ferroviaria. L'assetto variabile, cioè la possibilità di inclinare le casse verso l'interno delle curve, è il mezzo che consente all'ETR 450 di mantenere una velocità elevata anche in curva e di ottenere un incremento della velocità commerciale del 15-25% sugli attuali e complessi tracciati senza onerosi interventi sulle infrastrutture. L'alta velocità che l'ETR può raggiungere, fino a 250 km/h., è invece permessa dall'alleggerimento generale del treno, dall'aumento delle prestazioni di accelerazione e frenatura, oltre che dall'applicazione delle più avanzate tecnologie e del know-how della Fiat Ferroviaria. Ma velocità e prestazioni viaggiano insieme a comfort e sicurezza: l'ETR 450 offre ai suoi passeggeri aria condizionata, sedili reclinabili e ruotanti, alto isolamento termico ed acustico. Un piacere che, tuttavia, dura soltanto 3 ore e 55 minuti: il tempo impiegato dai primi ETR 450 entrati in servizio dal 1988 sulla tratta Milano-Roma.

FiatFerroviaria

ROMANO VECCHIET

La circolarità di un viaggio in ferrovia si ha quando, partiti da una determinata stazione, si ritorna ad essa dopo un tragitto che non ripercorre, almeno per un suo breve tratto, lo stesso cammino dell'andata.

Graficamente questa circolarità ferroviaria potrebbe assumere la forma di un ovale quasi perfetto; più spesso riprende quella di un «cappio» tanto più ampio rispetto al segmento iniziale quanto più breve è il percorso comune tra andata e ritorno. In questo caso il «cappio ferroviario» ha perimetrato la parte centro settentrionale della penisola Iberica, Portogallo compreso, partendo da Narbonne, in Francia, e qui ritornando due settimane dopo per riprendere il percorso iniziale verso l'Italia. Non ci sono calcoli economici dietro questo concetto di circolarità, almeno nel nostro caso: i biglietti non ci sarebbero nemmeno stati venduti con uno sconto equivalente a quello usufruibile sulle ferrovie italiane con gli ormai dimenticati «biglietti circolari». Ma la circolarità di un treno è, più che un cammino geometrico, un percorso della ragione: ritorniamo allo stesso punto da cui eravamo partiti perché non abbiamo un'unica meta, ne abbiamo tante. Non scegliamo il percorso più breve e il mezzo di trasporto più veloce perché non dobbiamo arrivare in una città soltanto. L'esperienza è il viaggio, i punti da toccare sono molti, possibilmente una volta sola. Ecco, questa è la circolarità, tanto simile a quella del trenino a molla che, per dirla con Fernando Pessoa, gira e rigira in tondo a intrattenere la ragione, ma è al tempo stesso un trenino chiamato *coração*, semplicemente cuore.

In un viaggio non miniaturizzato il treno/coração non è uno solo, ce ne sono, ce ne saranno molti. Si comincia con la tranquilla e un po' scontata cuccetta SNCF del Roma-Irun (via Ventimiglia-Narbonne-Lourdes-Hendaye) che percorre nella notte tutta la Francia meridionale. A Irun si cambia tutto, anche lo scartamento oltre alla valuta, alla lingua e al treno. Sulla costa cantabrica il treno scherza di continuo col turista non concedendogli mai dei paesaggi uguali e sempre difficilmente fotografabili. La prospettiva, data la tortuosità della linea, cambia di continuo; il mare si vede, s'indovina, poi scompare di nuovo. Solitarie stazioni baciate dal sole al tramonto nascondono piccoli campeggi arroccati sulla costa scoscesa e franante sul mare, come tra Pesués e Pendueles. Gli incroci con le piccole automotrici Man e Caf della Feve non sono più così frequenti e l'imbrunire ci sorprende nascondendo tutto uniformemente già molto prima di Oviedo. I pochi pendolari sono scesi tutti a Torrelavega, e su questo trenino che percorre la più lunga rete a scartamento ridotto d'Europa siamo rimasti in pochi: le stazioni si sono fatte deserte, i pochi turisti scendono, l'automotrice è sempre più vuota.

A Oviedo, per proseguire fino a El Ferrol, occorre cambiare stazione. Ma il cambio è vantaggioso se non ci si scandalizza di fronte a una forse eccessiva trascuratezza degli impianti: tre binari di testa, di cui uno di servizio, infangati di olio e di nafta, qualche ciuffo d'erba qua e là e le piccole automotrici Man a scartamento metrico grigie e filettate di rosso in solitaria attesa. Alle pareti di questo cadente scalo, tutto di legno, con un fatiscente sovrappasso ormai chiuso, resistono da decenni con colori tuttora vivacissimi molti pannelli pubblicitari di ceramica solo raramente sbrecciati. Pubblicizzano marche di liquori locali e cioccolate, distillerie e officine meccaniche forse ormai tutte scomparse.

Ma su questo tracciato tra Asturie e Galizia, che si inaugurò nella sua interezza soltanto nel 1972 e dunque non poi così vecchio e malandato, che si snoda anch'esso fra splendide baie e bo-

UN TRENO CHIAMATO CORAÇÃO

Un viaggio in treno attraverso la Spagna e il Portogallo può diventare, per dirla con Fernando Pessoa, un percorso della ragione. A patto di non tornare mai suoi propri passi. Da Irun a Oviedo a El Ferrol, da Vigo a Cascais, il punto più occidentale dell'Europa ferroviaria, tra splendide baie e boscosi rilievi, Asturie e Galizia, lo stile manuelino della stazione del Rossio a Lisbona e gli azulejos della stazione di Porto. Dimenticando i ritmi della vita di oggi, per abbandonarsi alle intermittenze del cuore, alle suggestioni della circolarità.

di ROMANO VECCHIET

ALFREDO SALA

La facciata in stile manuelino della stazione del Rossio, a Lisbona. Nella pagina a fianco, la stazione di Viana do Castelo e, in alto, vecchie pubblicità in ceramica alla stazione di Oviedo per El Ferrol.

scosi rilievi mai troppo lontani dal mare, qualcuno si accorse che poteva circolare qualcosa di più di due semplici automotrici accoppiate. Nacque nell'83 «El Transcantabrico», un treno di lusso per turisti non indigenti, la cui composizione (quattro vagoni letto con docce, due carrozze salone, una carrozza bar e una pub, oltre a due vagoni di servizio) rimanda direttamente alla filosofia del viaggio esclusivo, totalmente organizzato che, partendo da Leòn, giunge dopo una settimana a El Ferrol e quindi a Santiago de Compostela passando per la bellissima Santander e le incantevoli marine di Llanes e Vivero.

Ma per chi rifugge, per amore o per forza, queste ricche e un po' artefatte crociere su ferro e preferisce il treno di tutti i giorni, quello che senza rischio può prendere senza prenotazione, lasciando al caso tutto ciò a cui l'agenzia premurosamente provvede, i treni portoghesi, i *comboios portugueses* sono quanto di più indicato possa desiderare. Proviamo a tracciare una sorta di fenomenologia del viaggiare in treno portoghese?

Prima di tutto i treni (e tutto quanto si scorge già alla stazione spagnola di Vigo), appaiono sempre come immancabilmente e indubbiamente portoghesi, tanto da distinguersi anche agli occhi di un profano dai loro cugini spagnoli. È quanto la «CP» e i portoghesi desideravano? Forse, fatto sta che sono riusciti proprio bene nel loro intento. Dalle fiancate di tutte le carrozze e le elettromotrici, in acciaio inossidabile con forti scanalature di rinforzo, all'ottone lucente usato per la vecchia, ellittica sigla della compagnia ferroviaria di Stato, dai frontali di quasi tutti i treni, a strisce diagonali bianche e arancio, quasi segnali perenni di mobili lavori in corso. Sulle automotrici che da Vigo partono per Viana do Castelo e Porto con rombanti ma regali motori Rolls-Royce, la vista del viaggiatore domina sull'interno del treno vasto e popolato: i sedili hanno poggiatesta bassi e l'occhio può spaziare tra i viaggiatori e i loro bagagli. Sono riservati, questi portoghesi sul treno, ma al tempo stesso prodighi di informazioni se qualcuno gliene richiede.

Davvero numerosissimi i *comboios* dove è ricavata, alla sinistra della cabina di guida, una panchina per chi vuole godere frontalmente il proprio viaggio. Un effetto «Settebello», ottenuto sacrificando, anche in questo caso, la cabina con l'unico macchinista assegnatario del treno. Una rotaia che viene ingoiata dal treno in corsa non è un'immagine troppo consueta per il viaggiatore treno-dipendente, ma in Portogallo evidentemente lo è. Così tra Lisbona, Belém, Estoril e Cascais, dove il treno percorre la ferrovia più occidentale d'Europa, ci si incrocia ripetutamente con altri «suburbanos» ed è simpatico scorgere la lucida cabina d'acciaio della motrice che ti si sta avvicinando assiepata per metà da ragazzini incantati e per l'altra metà abitata da un compassato macchinista in divisa. Il treno, da questa prospettiva, avanza diritto verso la sua ultima meta, Cascais - una modesta stazione dall'architettura infelice - e l'oceano, ormai non più foce del Tago, sfugge ai lati senza farsi notare, seminascosto dai frequenti stabilimenti balneari o dalle bianche costruzioni cementizie che anche qui sono uguali alle solite residenze estive di tutti i mari d'Europa.

Questa baia, che ha visto cinque secoli fa partire le navi di Vasco de Gama e quelle di

UN TRENO CHIAMATO CORAÇÃO

tanti altri importanti navigatori, concede al treno un ruolo chiaramente secondario, metropolitano e pendolare. Occorre proprio consultare una carta geografica per capire che Cascais è il punto ferroviario più a Occidente d'Europa, una sorta di Cabo de Finisterre *by train*, perché niente lo farebbe presagire.

Ma pure Santa Apolònia, la stazione internazionale di Lisbona, delude un po'. Due binari di testa appena, meno ancora della piccola stazione delle Feve a Oviedo, un casermone rosso mattone di tarde forme neoclassiche che racchiude quei due binari su tre lati, lontano dal centro della «Baixa» e un po' assente. Molto più suggestiva, se proprio dobbiamo fare dei paragoni, Porto Sao Bento, altra stazione di testa, ma nel cuore della città di Porto, con una ricchissima decorazione interna di *azulejos* che ripercorrono epicamente la storia delle ferrovie portoghesi, e un gran modello di locomotiva sottovetro che, a monetine, si mette a stantuffare per pochi minuti sotto gli occhi incuriositi di tutti. O, tornando a Lisbona, meglio la famosissima Estacao do Rossio, centralissima, di un neo manuelino così raffinato e prezioso da apparire più una residenza regale che una stazione di traffico esclusivamente locale.

Anche il Portogallo ferroviario non è, non vuole essere, un paese dalle sensazioni forti e scontate, ma soltanto se stesso, imprevedibile e personalissimo. Modesto quando lo immagineresti trionfante, prezioso quando lo vorresti povero, mai anonimo, sempre paziente: come quando, davanti al monastero dei Jerònimos a Belém, uno dei massimi monumenti di Lisbona, chi cerca di attraversare la ferrovia per Cascais ed arrivare al mare trova, sotto la croce di Sant'Andrea, il cartello «Perigo. Um comboio pode esconder outro». Nessun divieto tassativo, solo un saggio e paziente consiglio a chi a piedi voglia attraversare il doppio binario della Lisbona-Cascais.

A Entroncamento di binari da attraversare ce ne sono molti: la stazione sorge infatti a cavallo di una diramazione importante. Da un lato i binari per Porto, dall'altro quelli per Valencia de Alcantara e Madrid, alle spalle la linea per Lisbona. Nessuno si scompone, i treni procedono tranquilli, tanto devono tutti fermarsi. Così si attraversano i binari uno dopo l'altro, senza fretta, finché se ne trova uno, l'ultimo, dove una vecchia vaporiera fa da sola il monumento a se stessa. È una C.P. 135, a tre assi accoppiati, di costruzione francese, forse con più di cent'anni di vita. Un basamento ricoperto di *azulejos* la celebra e l'impreziosisce, una catenella tutt'attorno la preserva da atti impropri, peraltro alieni dall'assai poco vandalico spirito portoghese. Il binario non può più essere attraversato, ma solo perimetrato per ammirare quel mezzo. Qui la vecchia locomotiva non ne nasconde altre in arrivo.Si fa contemplare con una punta di affetto e di sensibile attenzione, la stessa che gli autori di uno splendido libro sulle ferrovie portoghesi - Francisco José Viegas e Maurìcio Abreu - hanno tributato al loro treno. Un libro dal sottotitolo significativo, *«um guia sentimental»*, guida sentimentale alla conoscenza di quelle ferrovie. È l'atteggiamento più spontaneo con cui si può legittimamente guardare non solo alle ferrovie portoghesi, ma al mondo che queste evocano, al Portogallo tutto, un guardare che è fatto di tristezza e di rispetto verso un passato colto e glorioso, e un presente che, dopo i lunghi anni della recessione, dell'isolamento e della dittatura, tenta oggi un faticoso ma vincente recupero economico e ideale verso l'Europa.

Però da Santa Apolònia per Madrid, verso l'Europa, di treni non ce ne sono che due, un Talgo spagnolo, il «Luìs de Camoës», diurno, e un rapido notturno con materiale portoghese, il «Lusitania Express». Impiegano rispettivamente nove ore e diciassette minuti, e undici ore e trenta. C'è poi un solo treno diretto per Parigi via Salamanca (il Rapido «Sud- Expresso») che viaggia per 27 ore e dieci minuti

ALFREDO SALA

Uno scorcio panoramico della linea a scartamento ridotto Santander-Bilbao. Il vero turismo ferroviario preferisce le linee minori e lente alle Direttissime.

tra le due capitali. Il cerchio sta per chiudersi. Dopo il lento «Lusitania» per Madrid, il moderno Talgo «Pau Casals» Barcellona-Milano tutto letti e con carrozza ristorante e bar, nuovo simbolo di progresso fra due capitali morali da sempre in amicizia fra loro, certo il più comodo collegamento che si poteva ideare, corre verso Narbonne allo scoccare della mezzanotte del sedicesimo giorno di viaggio.

Il *puding de pescado* per 1000 pesetas è servito su una candida tovaglia di lino.

Peccato che il pane sia ancora nel cellofan e con esso, ahimé, l'effetto mensa. Ma per i fast food, per la vita igienica di sempre, c'è ancora tempo.

Peccato che questo Eurocity, con un particolare, ce lo ricordi così presto.

Osservatorio

Opposizione al TGV in Provenza. Conteso e vezzeggiato nel centro-nord della Francia, il primatista mondiale di velocità su rotaia non è altrettanto benvoluto nel Midi. Il progetto di estendere fino a Marsiglia e Nizza nel sudest, Montpellier e Perpignano nel sudovest, la linea AV che collega da nove anni Parigi e Lione sta suscitando proteste tra le popolazioni locali. «Non vogliamo sacrificare la nostra qualità della vita per risparmiare qualche minuto», affermano gli oppositori, che paventano l'impatto ambientale dell'opera. In realtà non si tratta di «qualche minuto», in quanto, ad esempio, il viaggio tra la capitale e Marsiglia verrebbe ridotto a tre ore, contro le 4.40 attuali. In caso, i critici del TGV Méditerranée temono che esso provochi danni irreparabili alle colture (frutteti e vigneti pregiati), alle ricchezze storiche e artistiche, al paesaggio di una delle più belle regioni della Francia. Riuniti nel CARDE (Coordinamento associativo regionale di difesa dell'ambiente) e appoggiati da politici locali e associazioni di categoria, i contestatori, dopo diverse manifestazioni minori, si sono mobilitati il 18 agosto, occupando, tra Valenza e Fréjus, nove stazioni ferroviarie e alcune strade. La dimostrazione — scrive «Le Monde» — ha lasciato tutti contenti: i promotori, per il clamore dell'iniziativa, che ha bloccato per ore circa 20.000 passeggeri; le Ferrovie, perché i manifestanti non hanno superato i 4.000; le forze dell'ordine, perché non ci sono stati incidenti. A margine della vicenda, un episodio doloroso, non si sa quanto ad essa collegato: il suicidio, il 15 agosto a Aix-en-Provence, di un ingegnere di 37 anni, Jean-Marie Dupuy, vicedirettore del progetto TGV in Provenza. Alle proteste degli oppositori, la SNCF replica che nella realizzazione della linea si terrà nel massimo conto la salvaguardia ecologica ed economica, e che comunque i tracciati definitivi, allo studio di una apposita commissione, non sono ancora stati decisi. Verranno protetti i siti di interesse archeologico, culturale e paesaggistico; l'agricoltura sarà tutelata con accorgimenti costruttivi e indennizzi; l'inquinamento acustico verrà fronteggiato con trincee e barriere anti-rumore. «Per ingombro, impatto ambientale, inquinamento e consumo d'energia il TGV batte tutti gli altri modi di trasporto», dichiara il presidente della SNCF, Jacques Fournier. Il consumo per passeggero trasportato equivale a un litro e mezzo di carburante per 100km, mentre i sette ettari per chilometro «mangiati» da una nuova linea, se non pochi, sono comunque meno di quelli richiesti da un'autostrada. Del resto non mancano le voci favorevoli al TGV Méditerranée: tra queste, la Federazione nazionale delle associazioni utenti del trasporto (FNAUT) e la Federazione Rhône-Alpes per la protezione della natura (FRAPNA).

D'altra parte, le Ferrovie giudicano improponibile, se si vuole davvero competere con l'aereo, la richiesta di far correre il TGV sulle linee esistenti, tortuose e congestionate. Nell'attesa di una decisione definitiva, che dovrebbe essere presa entro l'anno, il ministro dei Trasporti, Michel Delebarre, così commenta l'atteggiamento generale verso il TGV: «Tutti vogliono le stazioni, nessuno le linee».

Le Ferrovie britanniche stanno studiando la possibilità di introdurre, per i servizi Intercity, un treno ad assetto variabile, che potrebbe essere il Pendolino. Lo hanno reso noto in risposta ad un autorevole centro di studi economici londinese, l'«Adam Smith Institute», che, in un rapporto pubblicato in agosto, suggerisce l'adozione proprio del treno italiano per realizzare l'alta velocità utilizzando le linee esistenti.

L'istituto propone in particolare un sistema misto, in cui la titolarità delle infrastrutture sia distinta dalla proprietà e gestione del materiale rotabile; e giudica tecnicamente ed economicamente praticabile l'adattamento del Pendolino alle specifiche di alimentazione elettrica e ingombro richieste dalla rete britannica. British Rail, pur mostrando cautela (forse anche per il fallimento, nel 1981, del suo convoglio a cassa inclinabile «Advanced Passenger Train», che portò all'abbandono del progetto alta velocità, da 40 milioni di sterline), si prepara a ricevere nei prossimi mesi offerte per un treno passeggeri di nuova generazione, capace di correre a 250 km/h. Esso verrebbe impiegato in primo luogo sulla maggiore dorsale ovest, da Londra alla Scozia, e potrebbe essere un convoglio ad assetto variabile di progettazione straniera.

(a cura di Guido Di Giammatteo)

I TRAM DI LISBONA

FINESTRA MOBILE

Dalla Baixa al Bairro Alto, dal Rossio all'Alfama, la capitale del Portogallo è attraversata da pittoreschi, colorati, romantici tram. Eredi di un'antica tradizione, offrono un inedito punto di vista su strade, atmosfere, colori della città bianca.

di TIZIANA GAZZINI

Lisbona è una città facile, accogliente. Un sistema di trasporti capillare ed efficiente mette la capitale portoghese alla portata anche del turista più sprovveduto. Un aeroporto alle soglie del tessuto urbano, un esercito numeroso di taxi (economici, frequentissimi, con tassisti di squisita gentilezza), una metropolitana che collega i punti principali della città, naturalmente una flotta di autobus e, infine, quello che può essere considerato il più caratteristico e pittoresco mezzo di trasporto cittadino: il tram. Una fitta rete di binari attraversa e lega i quartieri di Lisbona in un saliscendi continuo che consente di percorrere in tempi brevi un circuito ideale della città. I tram di Lisbona. Un modo romantico per girare in una delle città più romantiche e struggenti d'Europa. I tram di Lisbona. Una finestra mobile su persone, strade, monumenti, sapori, odori, colori, atmosfere. Ma facciamo un esempio.

A destra, il 28 sullo sfondo della Cattedrale. Sotto, due immagini dei variopinti tram di Lisbona che, in un saliscendi continuo, attraversano la città nei suoi luoghi più tipici. Nella pagina a fianco, uno dei tram che costeggiano il Tago.

A pochi passi dalla stazione ferroviaria do Rossio, su cui termina la lunga prospettiva dell'Avenida da Libertade, costeggiata Piazza Don Pedro IV, si trova l'Elevador de S. Justa. Un ascensore d'epoca che in una lenta salita copre il forte dislivello tra la Baixa e il Bairro Alto. Più esattamente, l'Elevador termina la sua ascensione davanti alle rovine del Convento do Carmo (oggi sede del Museo Archeologico), un capriccio gotico che lascia abside, facciata, nervature a ogiva, a cielo scoperto. Sulla Piazza do Carmo, tra giardini e spazi molto «parigini», si trova un capolinea di tram tra i piu suggestivi d'Europa. Il capolinea del 24. In una quarantina di minuti, a passo lento, il 24 compie il giro della città. E sfiora anche l'Alfama, il caratteristico quartiere che sorge a corona del Castello (altre linee penetrano nel quartiere, i cui stretti vicoli stentano a contenere gli sferraglianti convogli).

Lisbona è una città facile, accogliente. Una città antica e bianca, nobile e gentile, orgogliosa e mai volgare, dove la luce dell'Oceano illumina e rende omogenei i vicoli dell'Alfama e la Torre di Belem, il Monastero dos Jeronimos e le mura del Castello. Una città dove ci si muove bene. E non da oggi. Il Museo delle Carrozze, nel quartiere di Belem, esibisce una collezione straordinaria, testimone di antichi sfarzi. Anche se i fasti di una volta sono ormai lontani, qualcosa della loro memoria sopravvive nei tram di oggi, anche nel 15, nel 16 e nel 17 che ci lasciano alla porta del Museo. Sopravvivono certi panorami, certi tagli di luce. Certamente l'Oceano che, proprio a Belem, si confonde, ora come allora, con le acque del Tago.

DANIELA DI MONACO

Una giovinezza spericolata

di PATRIZIA CHIODI

Per il futuro non più rughe, acciacchi, perdita di tono muscolare, diminuzione della vitalità. Tutti giovani, sani e belli. Escludendo, naturalmente, eventuali forme di patto con il diavolo, l'ultima novità venuta fuori dal cilindro magico della ricerca scientifica americana, sempre così varia nella sua sperimentazione, è la probabilità di bloccare il processo di invecchiamento, di inventare, insomma, l'elisir di eterna giovinezza.

Una luce maliziosa ha acceso lo sguardo dei giovani e dei meno giovani in questa estate '90. Dal mare ai monti, tutti ne hanno parlato, a ragione o a sproposito, citando documentazioni specifiche che hanno riempito le pagine dei rotocalchi e dei quotidiani. Si è discusso sugli effetti positivi provocati dalla somministrazione dell'«ormone della crescita» (elemento insostituibile della cultura del 2000), effetti che da scientifici hanno assunto caratteristiche fantascientifiche, probabilmente ad opera di una stampa troppo compiacente. Ecco, comunque, che in ognuno di noi si va alimentando la speranza di poter, di qui a poco, andare in farmacia e comprare, assieme all'aspirina, qualche fialetta di magica pozione. Per il momento il ringiovanimento si assicura solo dai sessant'anni in poi ma perfezionando la ricerca anche per i quarantenni potrebbe esserci la possibilità di tornare ai trenta!

Paradossi a parte, non c'è da meravigliarsi di come l'euforia del «cala-venti» abbia coinvolto tutti, di ogni età e di ogni provenienza sociale e culturale. Viviamo in una società che privilegia al di sopra di ogni altro valore l'immagine, l'esteriorità. Un senso estetico esasperato è alla base delle scelte dell'uomo d'oggi: dalla cura di se stesso a quella degli ambienti in cui vive, dall'acquisto degli oggetti personali ai viaggi che intraprende. Tutto è finalizzato al culto dell'immagine. Più che vivere ci si rappresenta. Si entra e si esce dalla scena della propria vita, spesso con il compiacimento di essere protagonista del migliore degli spettacoli. Naturalmente, più si sale nella scala sociale e più tutto ciò è evidente. E non perché l'estetismo esasperato sia un'aspirazione da ricchi ma perché si tratta di scelte di vita dispendiose.

Fino a qualche anno fa la cura del proprio corpo sembrava essere un'esigenza tipicamente femminile: creme antirughe, anticellulite, saune, massaggi, lifting e via dicendo. Recentemente, invece, anche la cultura maschile sta esprimendo la volontà di mantenere, per quanto possibile, un godibile aspetto esteriore. Trascurando l'affollamento delle palestre di body building per uomini, basta evidenziare il boom della cosmesi maschile, che si va perfezionando in creme per il viso e tinture per i capelli. L'uomo degli anni '90 si propone come un uomo vanitoso, ricercato nel proprio vestire come nella cura dei capelli e del proprio corpo. Di aspetto solitamente abbronzato (strepitoso successo delle lampade U.V.A.), non disdegna qualche tocco casual nell'abbigliamento, che fa tanto ragazzino, e non rinuncia a un accessorio che fa tanto moda: le scarpe da barca.

Al femminile, il fenomeno è portato all'ennesima potenza. La donna anni '90 è una vera e propria vittima del proprio aspetto esteriore. Ore di crudele fatica consumate in palestra, levatacce mattutine per acrobazie solitarie sulla cyclette di casa, chili di creme unte spalmate nei punti di maggiore degrado, e per finire cibi senza sale, pane nero e molta, molta acqua, possibilmente non gasata. Per le più solide economicamente anche varie sedute in sala operatoria per qualche intervento di chirurgia plastica.

È proprio vero che per essere belli bisogna soffrire. In fatto di sacrifici una sorprendente proposta viene da una nuova corrente medica: la naturopatia. Per rigenerare e purificare tutto l'organismo, per migliorare la serenità interiore e la lucidità mentale, per potenziare i riflessi e l'intuito, per conferire più lucentezza alla pelle e intensità allo sguardo, bisogna astenersi completamente dal cibo. Ovvero trascorrere da uno a dieci giorni, bevendo solo acqua, secondo la sete o la necessità anche psicologica. Fa un certo effetto, indubbiamente, pensare che la odierna società occidentale, vorace e consumistica, proponga la cultura dell'astinenza sostituendola a quella del benessere e dell'abbondanza. Un contrappeso naturale, dettato, forse, dall'esigenza di espiare, di mortificarsi, purificandosi con antiche tradizioni orientali. Rinnovarsi, tornare indietro.

Nell'ottica di fermare per quanto possibile il tempo sul nostro corpo e sulla nostra mente le punture di ormone della crescita non potevano godere di un impatto migliore.

Ma non basta il massimo nell'efficienza fisica, si deve anche avere il massimo in capacità mentale. Ed ecco un gran fiorire di pasticche, bustine, tavolette, sostanze chimiche o vegetali che potenziano l'attività cerebrale. Insomma tengono svegli, vispi e intelligenti. Cominciano gli studenti con sostanze che potenziano la memoria e la concentrazione, tipo fosforo, acido gluttamico e sali minerali, fino ad arrivare, crescendo, a preparati per manager, dagli strani composti eccitanti.

Nei casi estremi e negli ambienti «in», dove il tempo per dormire non c'è affatto, una sniffatina di coca è sempre il migliore dei rimedi.

Eppure, pare sia trascorso così poco tempo da quando era ancora importante dormire, rilassarsi, riposarsi, liberarsi dall'ansia. Nella valigia delle vacanze non più tranquillanti e sedativi ma pasticchette eccitanti e corroboranti, bustine e soluzioni liquide che conferiscono il massimo dell'efficienza fisica e mentale. Per divertirsi, come per fare attività sportiva o trascorrere l'intera nottata nei locali alla moda non si può e non si deve essere stanchi.

Prima di partire per un lungo viaggio si prende una pasticca: se è in macchina per essere più vigili alla guida, se è in treno o in aereo per disporsi al meglio rispetto all'affaticamento del viaggio. Prima di parlare in pubblico, prima di un incontro importante, prima di un convegno amoroso... sempre sulla cresta dell'onda.

Ci siamo imposti di essere, a costo di qualsiasi sacrificio, belli, sani e mentalmente efficienti.

L'ultimo decennio del ventesimo secolo si apre dunque con la prospettiva del «per sempre giovani». Ma da qualche parte il tempo dovrà pure passare.

Per questo si raccomanda un occhio sempre vigile ad eventuali ritratti sulle pareti di casa... Potrebbero essere loro ad invecchiare per noi!

ILLUSTRAZIONE
DI STANISLAW FERNANDES

I NUOVI LIMITI DI REDDITO RELATIVI ALL'ASSEGNO PER IL NUCLEO FAMILIARE

di G.B. PELLEGRINI

Dall'I luglio di quest'anno, per la corresponsione dell'assegno per il nucleo familiare, sono cambiati sia il periodo di riferimento per individuare il reddito sia l'ammontare delle fasce di reddito a ognuna delle quali corrisponde una diversa misura dell'emolumento.

Il principio della indicizzazione annuale dei limiti di reddito è stato introdotto dalla legge n. 153 del 1988 (di conversione del D.L. n. 69 s.a.), che stabilisce la rivalutazione annua dei livelli di reddito familiare e delle relative maggiorazioni in misura pari alla variazione percentuale dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati intervenuta tra l'anno di riferimento dei redditi per la corresponsione dell'assegno e l'anno immediatamente precedente.

In base ai calcoli effettuati dall'Istituto nazionale di statistica, la variazione anzidetta tra il 1989 ed il 1988 è risultata pari al 6,6 per cento. In relazione alla suindicata rivalutazione si è proceduto ad aggiornare nella stessa misura i livelli di reddito delle vari fasce - arrotondati alle 1000 lire superiori - come chiarisce la tabella a parte riportata.

PERIODO DI RIFERIMENTO

Secondo la normativa regolante l'istituto in argomento, il reddito del nucleo familiare conseguito nell'anno solare precedente l'I luglio di ciascun anno deve valere per la corresponsione dell'assegno fino al 30 giugno dell'anno successivo. Consegue che per il periodo I luglio 1990 - 30 giugno 1991 si deve fare riferimento al reddito prodotto nel corso del 1989 e dichiarato al Fisco lo scorso maggio.

Poiché numerosi amici (*Dedalo Bertellotti* da Forte dei Marmi, *Pasquale Campilongo* da Cosenza, *Giuseppe Cardone* da San Severo, *Ernesto Di Tommaso* da Foggia, *Vincenzo Esposito* da Napoli, *Aurelio Gambetta* e *Fulvio Marinelli* entrambi da Roma, *Bartolomeo Pocorobba* da Postal, *Pietro Senno* da Mestre e *Giuseppe Turiello* da Voghera) hanno proposto quesiti inerenti alla materia che ne occupa, ritengo utile riprendere alcuni specifici punti della normativa, che, più degli altri, possono sollevare dubbi, perplessità ed incertezze interpretative. Naturalmente, ove il quesito posto non trovi la soluzione in quanto mi accingo a riferire, sarà mia cura dare gli ulteriori ragguagli necessari.

Innanzi tutto va ricordato che dal 1988 le quote di aggiunta di famiglia sono state sostituite dall'assegno per il nucleo familiare, non più determinato in relazione ai singoli familiari a carico, ma alla complessiva consistenza numerica e reddituale del nucleo stesso.

NUCLEO FAMILIARE

Rispetto alla disciplina in vigore prima del 1988 il nucleo familiare risulta più circoscritto, essendo stati esclusi dal trattamento di famiglia i figli maggiorenni studenti o apprendisti nonché i genitori.

Il nucleo familiare preso in considerazione è così composto:

1) richiedente l'assegno;

2) coniuge non legalmente ed effettivamente separato;

3) i figli ed equiparati di età inferiore ai 18 anni compiuti;

4) i figli maggiorenni ed equiparati, i quali, a causa di infermità o difetto fisico o mentale, si trovino nell'*assoluta e permanente impossibilità di dedicarsi ad un proficuo lavoro*. Naturalmente i figli, sia minorenni che maggiorenni inabili a proficuo lavoro, vengono esclusi dal nucleo familiare se coniugati;

5) fratelli, sorelle e nipoti di età inferiore ai 18 anni compiuti ovvero, senza limiti di età se si trovino, a causa di infermità o difetto fisico o mentale, nell'*assoluta e permanente impossibilità di dedicarsi a un proficuo lavoro*, sempreché siano orfani di entrambi i genitori e non abbiano conseguito il diritto alla pensione di reversibilità. Anche per loro opera l'esclusione dal nucleo familiare in caso di matrimonio.

È proprio in rapporto alla particolare disposizione riguardante i figli maggiorenni che numerosi si chiedono quale grado d'invalidità dia titolo alla qualifica di figlio maggiorenne inabile. In proposito si premette che il problema va risolto in base alla disposizione dettata per la suddetta materia, senza possibilità di mutuare la soluzione attraverso l'applicazione di disposizioni analoghe vigenti in altri settori. Di poi, dopo aver interpellato per le vie brevi il competente Ufficio del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, può definitivamente dirsi che la condizione dell'assoluta e permanente impossibilità di dedicarsi ad un proficuo lavoro si realizza in presenza di una certificazione, rilasciata dalle competenti Commissioni sanitarie delle U.S.L. ovvero dalle Commissioni mediche periferiche per le pensioni di guerra e d'invalidità civile nonché dalle preesistenti Commissioni sanitarie provinciali, attestante la totale inabilità (invalidità al 100%) del soggetto menomato oppure mediante la copia autenticata del certificato di pensione per i titolari di pensione di inabilità o del certificato della rendita per inabilità permanente assoluta a carico dell'I-NAIL. E ciò, nonostante la iniziale maggiore apertura affermata dal Ministero del tesoro nella circolare di commento alla normativa istitutiva dell'assegno per il nucleo familiare, che, peraltro, è stata disattesa all'atto pratico, come ben sanno coloro che si sono visti denegare il beneficio da parte delle Direzioni provinciali del tesoro nelle ipotesi di invalidità inferiore al 100 per cento.

FASCE DI REDDITO

Sono previste 12 fasce di reddito, differenziate con scaglioni di circa 3 milioni, da un minimo di lire 13.432.000 ad un massimo di lire 47.011.000 ed oltre. A seconda del reddito familiare complessivo e del numero delle persone a carico, il richiedente può aver diritto ad un assegno di 20 mila lire fino ad un massimo di 440 mila lire mensili.

Le fasce di reddito sono elevate dal luglio di quest'anno:

a) di lire 2.239.000 annue se il/la richiedente sia vedovo/vedova, divorziato/divorziata, separato/separata, celibe o nubile. In proposito va precisato che questa particolare forma di tutela riconosciuta alle famiglie «monoparentali» è stata estesa dalla giurisprudenza anche alla famiglia del «coniuge abbandonato». In tal caso, i soggetti interessati devono segnalarlo espressamente alla Competente Direzione provinciale del tesoro, allegando idonea documentazione (certificazione anagrafica, documento dell'autorità giudiziaria o di altra pubblica autorità);

b) di lire 11.193.000 annue, nell'ipotesi in cui nel nucleo familiare siano compresi soggetti che si trovino, a causa di infermità o difetto fisico o mentale, nell'*assoluta e permanente impossibilità di dedicarsi ad un proficuo lavoro* ovvero, se *minorenni*, che abbiano *difficoltà persistenti a svolgere i compiti e le funzioni proprie della loro età*. Invero, per la prima ipotesi valgono le osservazioni formulate in tema di riconoscimento dei figli maggiorenni inabili, mentre per il caso dei minorenni in questione, l'esistenza delle difficoltà persistenti a svolgere i compiti e le funzioni proprie della loro età va comprovata mediante la certificazione, sempre rilasciata dalle competenti Commissioni sanitarie delle U.S.L. ovvero dalle Commissioni mediche periferiche per le pensioni di guerra e di invalidità civile nonché dalle preesistenti Commissioni sanitarie provinciali, da cui risulti il riconoscimento delle condizioni per il conseguimento dell'indennità di accompagnamento concessa agli invalidi civili totalmente inabili che si trovino nella impossibilità di deambulare senza l'aiuto permanente di un accompagnatore o che, non essendo in grado di compiere gli atti quotidiani della vita, hanno bisogno di un'assistenza continua ovvero il riconoscimento delle condizioni per il conseguimento dell'assegno concesso ai minori non deambulanti. Appare evidente come le condizioni richieste nel caso dei minori siano più severe di quelle volute per i maggiorenni, che fanno riferimento esclusivamente all'assoluta e permanente impossibilità di dedicarsi ad un lavoro e non alla totale inabilità intesa nel senso più ampio

TABELLA PER LA DETERMINAZIONE DELL'IMPORTO MENSILE DELL'ASSEGNO FAMILIARE

Reddito familiare (migliaia di lire)				Numero dei componenti del nucleo familiare						
I	II	III	IV	1*	2	3	4	5	6	7
Fino a 13.432	Fino a 15.671	Fino a 24.625	Fino a 26.864	60.000	90.000	160.000	230.000	300.000	370.000	440.000
13.433 16.790	15.672 19.029	24.626 27.983	26.865 30.222	20.000	70.000	140.000	200.000	280.000	360.000	420.000
16.791 20.148	19.030 22.386	27.984 31.341	30.223 33.579	–	50.000	110.000	170.000	250.000	350.000	400.000
20.149 23.506	22.387 25.744	31.342 34.699	33.580 36.937	–	20.000	80.000	140.000	220.000	330.000	380.000
23.507 26.864	25.745 29.102	34.700 38.057	36.938 40.295	–	–	50.000	110.000	200.000	320.000	360.000
26.865 30.222	29.103 32.460	38.058 41.415	40.296 43.653	–	–	20.000	80.000	170.000	300.000	340.000
30.223 33.579	32.461 35.818	41.416 44.772	43.654 47.011	–	–	–	50.000	120.000	270.000	310.000
33.580 36.937	35.819 39.176	44.773 48.130	47.012 50.369	–	–	–	20.000	70.000	240.000	280.000
36.938 40.295	39.177 42.534	48.131 51.488	50.370 53.727	–	–	–	–	20.000	210.000	260.000
40.296 43.653	42.535 45.892	51.489 54.846	53.728 57.085	–	–	–	–	–	100.000	230.000
43.654 47.011	45.893 49.250	54.847 58.204	57.086 60.443	–	–	–	–	–	–	100.000
oltre 47.011	oltre 49.250	oltre 58.204	oltre 60.443	–	–	–	–	–	–	–

* *L'ipotesi di unico componente il nucleo familiare ricorre nel caso di figlio minorenne o maggiorenne inabile, titolare di pensione di riversibilità da lavoro dipendente.*

della dipendenza dal soccorso altrui;

c) di lire 13.432.000 annue, qualora nel nucleo familiare sussistano entrambe le condizioni sopra descritte, comportanti le due maggiorazioni dei limiti di reddito, dato che le dette maggiorazioni sono fra loro cumulabili. Ancora si informa che presso le citate Direzioni provinciali del tesoro sono rinvenibili i nuovi modelli di domanda aggiornati sulla base dei modelli 101, 201 e 740 del 1990.

NUMERO DEGLI ASSEGNI

Per lo stesso nucleo familiare non può essere accordato più di un assegno; viene, pertanto, preclusa la possibilità di duplicare l'assegno, sia quando venga richiesto a diverso titolo (pensionato che continua a lavorare come dipendente) sia che venga chiesto da più soggetti (entrambi i coniugi, uno lavoratore dipendente e l'altro pensionato).

RAGGUAGLI INDIVIDUALI

Esaurita la parte di più comune interesse, mi accingo a rispondere alle questioni particolari poste dai summenzionati amici.

La norma segnalata, secondo cui le somme corrisposte a titolo di arretrati per prestazioni di integrazione salariale riferite ad anni precedenti a quello di erogazione non sono computate nel reddito ai fini dell'assegno per il nucleo familiare con effetto dall'1 luglio 1989, è chiaramente una disposizione eccezionale, la quale, come tale, è insuscettibile d'interpretazione analogica e, quindi, non è applicabile a casi fuori dall'espressa previsione della legge. D'altra parte, in linea generale, alla formazione del reddito familiare concorrono i redditi di qualsiasi natura assoggettabili all'IRPEF, ivi inclusi gli emolumenti pensionistici arretrati soggetti a tassazione separata. Invero, i redditi non computabili devono essere indicati esplicitamente dal legislatore, senza possibilità d'interpretazione estensiva.

La prima colonna si riferisce alla generalità dei dipendenti
La seconda colonna è quella aumentata di L. 2.239.000 annue
La terza colonna è quella aumentata di L. 11.193.000 annue
La quarta colonna è quella aumentata di L. 13.432.000 annue.

Di certo gli arretrati di pensione conseguiti per effetto della valutazione dell'anzianità pregressa «pesano» soltanto per l'anno successivo a quello della loro riscossione, valendo in materia il criterio di cassa evidenziato dal mod. 201; per gli anni successivi tali arretrati non esplicano più alcuna efficacia.

In presenza di un riconoscimento da parte della Commissione sanitaria provinciale di una permanente e totale inabilità al lavoro congiunta ad una percentuale d'invalidità pari all'80% le Direzioni provinciali del tesoro, purtroppo, si trovano in difficoltà proprio per i motivi dianzi prospettati. Sarebbe opportuno che l'interessato, ove non possa ottenere la percentuale massima d'invalidità, chieda alla Commissione sanitaria adita di dichiarare esplicitamente che il soggetto, ai fini della determinazione dell'assegno per il nucleo familiare, si trova, a causa delle sue infermità, nell'assoluta e permanente impossibilità di dedicarsi ad un proficuo lavoro, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2 del D.L. 13 marzo 1988, n.69, nel testo delle legge di conversione 13 maggio 1988, n.153. Ritengo, infatti, che una certificazione siffatta potrebbe superare la dicotomia ora rilevabile dal certificato esibito.

È proprio per rispondere ad altra domanda che ho riportato per esteso gli estremi della norma istitutiva dell'assegno in argomento, pubblicata sulla G.U. n.143 del 20 giugno 1988.

Un reddito annuo di lire 22.800.000 usufruito nel 1988 non ha dato luogo ad alcun assegno per il periodo 1 luglio 1989 - 30 giugno 1989 in favore di un nucleo familiare composto dai soli coniugi, rientranti nelle condizioni normali (1ª colonna della tabella pubblicata sul n.7/1989 di «VdR»).

Non vi è dubbio che la riconosciuta invalidità civile del 100% dia titolo ai limiti di reddito maggiorati indicati nella terza colonna della tabella, l'interessato però non ha addotto la composizione del proprio nucleo familiare, in quanto se vivesse da solo il detto riconoscimento sarebbe inconferente ai fini di cui ci si occupa.

In ordine alla ripetizione delle quote di aggiunta di famiglia già corrisposte per la moglie disposta nei confronti di ferroviere durante l'attività di servizio a decorrere dalla data di separazione legale dei coniugi derivante da sentenza passata in giudicato, ricordo che l'art. 8 della legge 8 aprile 1952, n.212, disponeva che il presupposto essenziale perché si potesse far luogo alla concessione della quota di aggiunta di famiglia in rapporto al coniuge separato consisteva nel fatto che il dipendente avesse l'obbligo, sancito dalla sentenza giudiziaria, di corrispondere al coniuge stesso un assegno alimentare con carattere di periodicità (mensilmente, trimestralmente, ecc.) d'importo almeno uguale all'ammontare della quota da attribuire. Si richiama, altresì, che il dipendente non poteva comunque aver titolo all'aggiunta di famiglia qualora il coniuge separato fosse provvisto di un reddito di lavoro superiore a lire 10 mila mensili.

Inoltre l'aggiunta di famiglia non poteva corrispondersi se il dipendente all'atto della separazione avesse erogato al coniuge separato - in luogo ed in sostituzione dell'assegno alimentare - una somma forfettaria, a totale soddisfazione e tacitamento di ogni pretesa del coniuge medesimo.

Il motivo perché l'assegno in questione viene accordato soltanto se almeno il 70 per cento del reddito familiare proviene da lavoro dipendente discende dalla considerazione che, al di sotto di detta aliquota, il soggetto non viene più riconosciuto come lavoratore dipendente bensì come lavoratore autonomo.

PARTE UNA LITTORINA...

Un vecchio mezzo ferroviario dimenticato in un deposito e un ricchissimo finanziere americano vinto da un'inesauribile passione per i treni: un amore a prima vista. La leggendaria Littorina, perfettamente restaurata, parte per le Americhe. A Miami, sarà il pezzo forte di un museo per molti versi unico al mondo.

di CARLO PINO

Due importanti appuntamenti per salutare un pezzo di storia ferroviaria italiana che parte per l'America. Il giorno 20 giugno alle ore 18 presso la Sala presidenziale della stazione di Milano Centrale e alla stessa ora del 22 giugno presso la Sala Disco Verde di Genova Brignole si sono tenute due cerimonie in occasione della esposizione di una Littorina, automotrice leggera a nafta della serie 56 a cremagliera del 1937, restaurata e perfettamente funzionante, che verrà trasferita al Museo delle Ferrovie di Miami, il «The Gold Coast Railroad Museum».

Le due manifestazioni, organizzate entrambe dalle Ferrovie italiane e dalla «The Wolfsonian Foundation», hanno registrato l'ampia partecipazione di un pubblico di appassionati che ha potuto visitare l'ALn.

A Milano hanno preso la parola per celebrare questo addio alla Littorina: l'Ing. Muscolino delle Relazioni Esterne, il signor Wolfson, che ha spiegato i motivi che lo hanno indotto all'acquisizione; il Cav. Mundi, che ha fatto gli onori di casa a nome del Direttore Compartimentale Ing. Rizzotti impossibilitato a partecipare per impegni di lavoro.

A Genova il pubblico era numerosissimo, più di 300 persone, e qualificato: Prefetto, Assessore Regionale al Turismo, Consoli, e altre alte autorità non hanno mancato all'invito delle Ferrovie. Dopo l'introduzione dell'Ing. Muscolino, ha fatto gli onori di casa il Dott. Chiossone, dell'Ufficio Promozione e Vendita, che ha sostituito il Direttore Compartimentale Debarbieri, impegnato in una vertenza sindacale. Mister Wolfson e la critica d'arte Cristina Belloni (vedi articolo a parte) hanno completato il numero degli interventi.

La littorina, acquistata nel 1988 dalla Wolfsonian Fundation, era stata relegata, in grave stato di degrado, in un deposito ferroviario di Paola, in Calabria. Affidata alle cure della ditta Metalmeccanica Milanesio S.p.A. di Moretta (Cuneo) è ritornata all'antico splendore, riacquistando le originali caratteristiche tecniche e di design. Ora è stata imbarcata il 2 luglio, a La Spezia su una nave della Costa Container Lines per la sua ultima destinazione.

Incuriositi, abbiamo voluto sapere qualcosa di più sul signor Wolfson, miliardario americano con la passione dei treni.

Mitchell Wolfson Jr. è il Presidente della Wolfson Iniziative Corporation e della Novecento Corporation, che si occupano di investimenti e di immobili, con interessi a Miami (Florida) e Genova.

Mister Wolfson è nato il 30 settembre del 1939 a Miami; è stato dal 1966 al 1970 in servizio presso il Dipartimento di Stato degli U.S.A. prima a Washington e poi come Vice Console a Genova e Torino. È appassionato di arti decorative; possiede una vastissima collezione di opere del periodo 1875-1945; presiede la Fondazione Wolfson di Arti Decorative e di Propaganda che pubblica con cadenza trimestrale una rivista d'arte specializzata. È Presidente, altresì, di una società, la Hampton Roads Corporation, che possiede due vagoni ferroviari privati costruiti negli anni Venti, che egli utilizza personalmente per effettuare viaggi sul territorio americano.

Ricopre importanti cariche in Associazioni ed Enti vari e nel 1986 ha offerto 5 milioni di dollari a tre Istituzioni del Sud della Florida (The Greater Miami Opera, il Museum of Science and Space Planetarium, l'Historical Museum of Sauthern Florida) per le celebrazioni del Cinquecentesimo anniversario della scoperta dell'America. Divide il suo tempo fra Miami, Genova e i viaggi in treno.

ALN 56/1903: UNA LITTORINA NELLA STORIA DELL'ARTE

Secondo le teorie di Walter Gropius, architetto tedesco fondatore nel 1919 della Bauhaus, la scuola di design destinata a conferire connotazioni moderne ai concetti del disegno industriale, è il dinamismo delle funzioni a determinare la forma degli oggetti.

Cosa si intende o cosa intende Gropius per «dinamismo delle funzioni»: Gropius intende l'individuazione delle esigenze obiettive per le quali l'oggetto o l'edificio viene concepito. Queste esigenze obiettive - nella storia sempre in progressione, mai statiche - sono le cause che devono necessariamente dare luogo a deduzioni logiche sulla gamma di comportamenti che coinvolgono o potranno coinvolgere l'oggetto stesso; e da queste considerazioni nasce, deve nascere una razionalità delle forme che soddisfi appieno gli assunti perché si realizzi fattivamente la funzionalità oggettiva. Quindi esigenze obiettive alle quali corrispondere con funzionalità oggettive. Stiamo parlando di un periodo storico preciso: il periodo tra il primo ed il secondo conflitto mondiale, nel quale l'industria rappresenta l'interlocutore primario non solo nello sviluppo della società ma proprio della sintesi creatività-logica, binomio che si eleva per contrasto ed a risposta dal disordine politico e sociale nel quale si trova l'Europa in quel momento.

La Littorina acquistata dalla The Wolfsonian Foundation. Il famoso mezzo delle ferrovie italiane rappresenta anche una interessante testimonianza delle concezioni artistiche degli anni Trenta.

E in questo senso si esprime non solo la creatività legata all'industria ma l'Arte più in generale, anche laddove l'espressività non viene strettamente collegata ad una utilità pragmatica.

Vengono quindi abbandonati progressivamente gli strascichi allegorici e rappresentativi di quel «Romanticismo» terminale, in un certo senso barocco e decadente che pur possedeva una forte carica di affascinazione e valori propri, come del resto accade per ogni decadenza; romanticismo, spirito romantico, che aveva visto ancora adornare gli oggetti per abbellirli, per specifica situazione culturale e storica, naturalmente, che ancora non riusciva ad accettare la forma nella sua essenzialità come espressione dell'Estetica-estetica: dal greco aisthetikos, della coscienza sensibile - e che in campo sociale ha corrisposto - per grandi linee - ad una idealizzazione estrema delle istanze, di tutte le istanze, portando alla rottura degli equilibri e conseguentemente al conflitto aperto della guerra ed alla chiusura di un'intera epoca.

Ora l'Arte riassume o se vogliamo riconosce come metodo di pensiero la razionalizzazione dell'esperienza sensoriale, come già era stato per l'avanguardia impressionista, la quale identificava nell'analisi dell'esperienza visiva un metodo scientifico di sviluppo cosciente nell'arte.

Ora spingendosi oltre, l'arte diviene azione che si compie e analisi dell'azione che si compie, ponendo l'accento sul fatto comunicativo.

Azione come fatto comunicativo. Questo assunto resterà alla base di tutta la ricerca artistica posteriore, sia pure con vari sviluppi, sino al contemporaneo. Così vale per la scomposizione cubista e oltre sino al Dadaismo.

La forma artistica viene ad essere considerata quale «risultato logico del problema ben impostato» e l'Estetica la forma ottimale della comunicazione stessa proprio perché espressione formale, reale, oggettiva di quel «sentire» greco portato fuori per divenire patrimonio comune. Qui più di prima l'estetica richiede dunque chiarezza distributiva e formale e questo avviene, malgrado le apparenze superficiali, per la pittura e per la scultura di questo periodo e dei periodi successivi; nel senso a cui mi riferivo prima: comunicazione interno-esterno ed anche viceversa.

E nello stesso tempo l'Estetica si pone quale affermazione, in quanto corrispondenti ai suoi canoni, dei valori presenti nell'essenzialità funzionale degli oggetti senza il bisogno di ulteriori arricchimenti. La comunicazione presuppone anche la valutazione degli interlocutori, non esiste comunicazione unilaterale, quindi per quanto riguardi la progettazione dello spazio, appunto della funzionalità degli spazi abitativi o d'uso, vengono ora tenuti presente in primo luogo i bisogni e le esigenze dei fruitori - necessità obiettive - nel divenire, nel dinamismo delle funzioni.

Come del resto viene ben puntualizzato dalla littorina AL 56, costruita nel 1936 dalla FIAT per la linea Paola-Cosenza, che oltre ad avere particolari requisiti tecnici per permettere la trazione su una linea in forte dislivello, corrisponde appieno ai criteri di valutazione in fase progettuale della funzionalità dell'oggetto.

Vediamo quali siano questi criteri. Innanzi tutto l'identificazione dei caratteri dello spazio, in questo caso lo spazio calibrato del trasporto ferroviario che chiama in causa sia il principio organizzativo, dovendo articolare varie funzioni e rispondere a sollecitazioni con la maggior semplificazione dei procedimenti, in fase costruttiva come in fase d'uso, come praticità d'uso; ed un altro principio emergente dalle valutazioni proprie di questo periodo: la standardizzazione e modulazione delle forme, ancora in campo produttivo, sia sociologicamente per determinare la forma più appropriata per la fruizione. Senza naturalmente perdere di vista l'aspetto di servizio sociale che viene comunque ad essere privilegiato e puntualizzato come scopo da una vasta schiera di progettisti, non solo in questo contesto specifico, ma metodologicamente nelle analisi e valutazioni degli schemi distributivi dello spazio.

Concludendo, se per la Littorina AL 56 non si può parlare di poesia nel senso romantico del termine, così come viene evocata dalle grandi locomotive a vapore che nel nostro immaginario rappresentano il treno per eccellenza; le sue linee essenziali, appropriate, la rigorosità delle rifiniture, il predisposto ed attrezzato riassumere in un unico contesto diverse risposte funzionali: il pilotaggio vero e proprio, il trasporto del pubblico ed il trasporto postale, e questo sorprendente avvicinarsi metodologico e formale alle concezioni attuali - per certe caratteristiche si avvicina al moderno Pendolino - , tutte queste considerazioni fanno realmente apprezzare l'impostazione della littorina del punto di vista estetico oltre che come indubbia testimonianza storica.

Cristina Belloni

INIZIATIVE

COLORIAMO MILANO

La «Torre Arcobaleno» e il «Passaggio a Nord-Est», i due interventi di restauro creativo realizzati su altrettante strutture ferroviarie. Di particolare significato l'impiego del colore e di alcuni originali giochi di luce.

Due strutture ferroviarie, un vecchio ponte ed una anonima torre dell'acqua ormai in disuso, sono state scelte da uno Studio di design milanese per verificare la possibilità di realizzare un ambizioso progetto: ridipingere Milano per recuperare e rivalutare il patrimonio architettonico esistente in città, reinventando esteticamente strutture e manufatti deteriorati dal tempo o dall'incuria.

La scelta del materiale utilizzato, la ceramica, ha radici antiche nella tradizione italiana e soprattutto lombarda - come hanno sottolineato i creativi autori durante la presentazione del progetto - mentre l'impiego del colore come movimento risponde all'esigenza estetica di ringiovanire e rinnovare le città.

Il primo intervento dello Studio Original Designers 6 R 5 ha interessato il ponte ferroviario a tre arcate in viale Forlanini, costruito intorno al 1925.

Privo di elementi di richiamo e annerito dai fumi del traffico automobilistico, è la porta d'accesso alla città per chi arriva da Linate e dalla periferia est di Milano percorrendo quel lungo rettilineo che collega l'aeroporto al centro della città.

Sopra sfrecciano i treni delle linee Milano-Bologna e Milano-Genova che in quel tratto, tra Lambrate e Rogoredo, viaggiano affiancate.

Dopo un accurato lavoro di pulitura delle volte, di impermeabilizzazione e di rifacimento dell'impianto di illuminazione e dopo aver tolto gli ingombranti cartelloni pubblicitari che in parte lo rico-

privano, il ponte è stato ridipinto usando effetti cromatici che ne sottolineano i contorni, le colonne ed i capitelli. Nel frontale sono stati aggiunti elementi decorativi in cotto (altra tradizione milanese) e piastrelle in ceramica; i fianchi interni sono stati colorati con vivaci mosaici policromi in ceramica.

Elementi grafici e giochi cromatici creano l'impressione di «rincorrere» le macchine ed i pedoni che passano.

L'intervento ha ottenuto l'effetto di trasformare un grigio ingresso alla città in una allegra porta d'accesso, quasi una colorata cartolina di benvenuto.

Per l'occasione anche il nome del vecchio ponte, che la gente del posto chiama «tri pont», è stato trasformato in un divertente «Passaggio a Nord-Est».

Se nel caso del ponte l'intervento è stato di un raffinato e delicato gusto estetico, nella «Torre Arcobaleno» la spettacolarità ha preso il sopravvento.

Il serbatoio dell'acqua della stazione di Porta Garibaldi, trentacinque metri di cemento a forma di torre svasata, venne costruito nei primi anni '60 insieme alla stazione per alimentare gli ultimi treni a vapore della linea Milano-Torino, le bocchette di lavaggio e le fontanelle della stazione.

Svettava anonimamente a lato del Ponte della Sorgente (il nome deriva da un fontanile che una volta occupava la zona), il cavalcavia che oltrepassa il fascio di binari, unendo il centro della città con il quartiere dell'Isola.

L'intervento sulla torre, oltre nel restauro della struttura, è consistito in un completo rivestimento delle pareti esterne con ceramiche vivacemente colorate.

L'effetto ottenuto è sorprendente e rimanda all'immagine di

Il ponte ferroviario a tre archi, costruito intorno al 1925, che è stato oggetto di un'originale opera di restauro.

schede elettroniche o ai disegni prodotti dalla grafica computerizzata. Le 22 fasce di 14 diversi colori tessono un mosaico di grande suggestione che si accentua di notte grazie ad una sapiente illuminazione.

Il nuovo «vestito» ha trasformato la torre in un elemento di arredo urbano che caratterizza l'intera zona dimostrando come un semplice intervento con ceramica e pittura possano ridisegnare angoli periferici o privi di identità di una Milano che pur essendo considerata capitale mondiale del design e della moda è ancora indicata da qualcuno come una delle più «brutte» città del nostro Paese.

Le due opere, che sono intitolate appunto «OMAGGIO A MILANO», dimostrano come si possa intervenire senza ricorrere a drastiche distruzioni e come un lavoro accurato, eseguito con alta professionalità, possa dare risultati eccellenti.

Gli interventi alla «Torre Arcobaleno» e al «Passaggio a Nord-Est» sono stati realizzati con la collaborazione, oltre che della Direzione Compartimentale FS di Milano, dell'Assessorato allo Sport e al Tempo Libero del Comune di Milano e dell'Ufficio milanese di coordinamento per Italia '90 ed hanno avuto come sponsor-esecutori un pool di rinomate aziende italiane: Mapei, Ceramiche Marazzi, Tempini, Tekma e Disano.

La Torre Arcobaleno è stata inserita anche nella spettacolare esposizione «Il Mondo delle Torri: da Babilonia a Manhattan» che ha proposto un itinerario fantastico nell'architettura, nell'arte e nel cinema.

Beppe Bertoli

RESTAURI

PALAZZO LITTA DIMORA TOP

Anche Palazzo Litta, sede della Direzione Compartimentale di Milano viene recensito nella prestigiosa guida 1990 del «Fondo per l'ambiente italiano» che illustra e presenta 130 tra ville, palazzi e castelli rappresentativi della Lombardia. Il fondo ha scelto proprio Palazzo Litta per la conferenza stampa di presentazione del volume. La pubblicazione, corredata da splendide fotografie, presenta tutte le informazioni utili per visitare i palazzi e i castelli con gli indirizzi, i recapiti telefonici, le possibilità ricettive di alcuni di questi edifici per incontri, convegni, dibattiti. La stampa lombarda, nel dare ampio risalto all'edizione e all'avvenimento, ha elogiato all'unanimità le Ferrovie dello Stato per la cura e gli investimenti attuati per Palazzo Litta, specie nel settore del restauro conservativo. Dopo la sistemazione della facciata principale che dà su Corso Magenta, opera dell'architetto Francesco Maria Richino, sono iniziati i lavori di pulitura e di restauro conservativo del cortile d'onore, «un severo cortile seicentesco» come cita testualmente la guida annuario del F.A.I. La «sala degli specchi» nel piano di rappresentanza, dove oggi sono ubicati gli uffici del Direttore Compartimentale è uno dei più alti esempi del rococò milanese. «Palazzo Litta» è visitabile tutto l'anno, previo appuntamento dalle ore 15 alle ore 17, dal lunedì al venerdì con ingresso libero. Durante la conferenza stampa di presentazione della guida delle 130 dimore «top» della Lombardia è intervenuto l'ing. Silvio Rizzotti, Direttore Compartimentale di Milano, che ha espresso la sua soddisfazione per l'attenzione e l'importanza anche culturale ed artistica che Palazzo Litta continua ad avere nei confronti della città di Milano e dell'intera regione lombarda. Un palazzo nato da una vecchia idea del conte Bartolomeo Arese, presidente del Senato Spagnolo nella seconda metà del XVII secolo.

G.B. Rodolfi

NUOVI SERVIZI

UN ELIPORTO A MILANO

Si chiama «Migar» ed è il primo eliporto realizzato a Milano sulla terrazza antistante il grattacielo FS di Milano Porta Garibaldi, sopra il parcheggio degli autoveicoli. Una idea diventata realtà grazie alla collaborazione della Regione Lombardia, del Comune di Milano e delle Ferrovie dello Stato e gestita da «Avionord» la società controllata dal Gruppo «Ferrovie Nord Milano Spa» nata per gestire lo sviluppo e il coordinamento del servizio elicotteri in Lombardia. «Migar» sarà utilizzata soprattutto dalle Forze dell'Ordine, dai Vigili del Fuoco, dagli elicotteri della Protezione Civile, del pronto soccorso sanitario e da quelli privati. La sua posizione centrale in Milano consente a «Avionord» di garantire un servizio di *elicotteri* in «pieno centro metropolitano» con enormi vantaggi soprattutto in caso di urgenze varie. Da «Migar» potranno decollare ed atterrare anche regolari servizi di collegamento in elicottero con alcune località lombarde (ad esempio gli aeroporti di Linate e della Malpensa). Il servizio sarà operativo tutti i giorni dalle ore 7.00 alle ore 20.30. Tramite «Avionord» è anche possibile noleggiare elicotteri per usi civili e sanitari. Intanto sorpresa e festa per il primo elicottero che qualche giorno fa si è posato sulla piazzola, all'ombra dei treni e dei grattacieli (uno pronto, l'altro in costruzione) delle FS.

G.B. Rodolfi

La piazzola d'atterraggio realizzata sopra il parcheggio del grattacielo di Milano Porta Garibaldi. Il nuovo servizio di elicotteri svolgerà in particolare funzioni di intervento civile.

Giulio Bianchi e Fulvio Pellicani
VIAGGIARE - GUIDA ALLA LETTURA DEGLI ORARI DEI MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO
Zanichelli, lire 16.000

Se non c'è l'abitudine a viaggiare, già l'idea di muoversi, di andare da un posto all'altro, crea ansia, preoccupazione, angoscia. E allora ci si comincia ad agitare, si chiamano gli esperti di viaggio, ci si rivolge agli Uffici Informazione. E qui spesso si incontrano serie difficoltà. Del resto, come è possibile rispondere in modo corretto a migliaia, milioni di persone, che vogliono avere informazioni su tutto: arrivi, partenze, alberghi, prezzi, servizi ecc.? Come creare una cultura dell'informazione? Come evitare che chi viaggia debba soggiacere alla sudditanza di chi detiene l'informazione e la elargisce secondo le disponibilità personali? E poi come si fa ad avere le informazioni giuste? Quali cataloghi sfogliare? E questi cataloghi come si leggono? Da dove cominciare? Insomma, c'è una letteratura delle informazioni fatta di Orari, Guide, strumenti di informazione di varia tipologia, che è conosciuta da pochissimi. E se qualcuno si accosta alla lettura di questi «strumenti» trova difficoltà nella consultazione. Ci sono simboli, rinvii, caratteri tipografici, colori, che hanno speciali significati.
Per ovviare a tutte queste difficoltà c'è oggi un libro, *Viaggiare - Guida alla lettura degli orari dei mezzi di trasporto pubblico*, che ci insegna come si legge un orario ferroviario, come si consulta una guida internazionale, dove sono certi uffici e così via. E non sarebbe una cattiva idea se il Ministero della Pubblica Istruzione lo adottasse come libro di testo nelle scuole. Sarebbe infatti senz'altro positivo inserire nei vari corsi scolastici, a tutti i livelli, uno spazio per acquisire la cultura dell'informazione. Cioè sul come non essere più «sudditi» e diventare invece davvero protagonisti della propria libertà di muoversi nello spazio e nel tempo.

ANCONA

PENSIONAMENTI - Auguri vivissimi da parte di tutti i colleghi del Dipartimento ai pensionati: Americo Priori, Ausiliario Viagg. del D.P.V. di Ancona; Luciano Brecciaroli, Ausiliario della Squadra Rialzo di Ancona; Igino Boldrini, Capo Treno del D.P.V. di Fabriano; Mario Angeloni, Ausiliario Viaggiante del D.P.V. di Fabriano; Augusto Giuliani, Deviatore di Falconara M.ma; Partenio Diviziani, Tecnico del 10 Tronco Lav. di Pescara; Sante Moretti, Capo Tecnico Sup. del 32 Tronco Lav. di Tolentino; Assunta Santarelli, Guardiano di Matelica; Guido Piaggesi, Capotreno del D.P.V. di Ancona; Lidio Santarelli, Macchinista del D.L. di Ancona; Paolo Simpatici, Macchinista del D.L. di Ancona; Angelo Barbaro, Capo Tecnico Off. G.R. di Foligno; Mario Cingolani, Macchinista T.M. della Rimessa Loc. di Terni; Fernando Cioccoloni, Op. Qual. della Squadra Rialzo di Foligno; Lamberto Befera, Op. Qual. to del 7° Tronco Lav. di S. Benedetto del Tronto; Domenico Barchi, Ausiliario dell'Officina G.R. di Foligno.

NOZZE - L'Ispettore Capo Agg.to Ilarione Lotito è felice di annunciare il matrimonio del proprio figlio Giovanni con la sig.na Cristina Filipponi. Agli sposi auguri di tanta felicità.

NOZZE DI DIAMANTE - Attorniati da tanto affetto e simpatia, i coniugi Celestina Polidori e Fulvio Raponi, ex Operaio I.E., residente a Macerata, hanno festeggiato la ricorrenza del loro matrimonio avvenuto nel lontano 1930. Auguri affettuosi anche da parte della redazione di VdR.

BARI

LAUREE - Loredana Caradonna, figlia del Segr. Sup. 1 Cl. Michele, Capo Rep. Uff. Produzione, si è laureata in Scienze dell'Informazione con 110 e lode. Rino Brancaccio, figlio dell'A. Macch. a riposo Vincenzo, si è laureato in Giurisprudenza col massimo dei voti. Congratulazioni ed auguri.

ORGANIZZATA DAL D.L.F. - si è tenuta a Lecce una mostra su «La ferrovia in Italia» attraverso immagini, disegni e modelli. Complimenti.

QUIESCENZE - Sono stati collocati a riposo: il Tec. Nicola Sgobba della Zona IE.22.1 di Bari; l'Ass.te Alessandro Moccia della staz. di Oria; il Macch. Serafino Mancini, il Csq. Manovr. Vincenzo Rossetti e il Tecn. Francesco Mangini del D.L. di Foggia; il Cond. Vito Manfredi del D.P.V. di Lecce; l'Oper. Qualif. Piero Saddi e il Tecn. Vito Frulli della Zona 24.3.IS di Taranto; il Guard. Filippo Carbone della staz. di Bernalda; il Macch. T.M. Donato Sgaramella del D.L. di Bari; il Macch. Cosimo Lanotte della Rim. Loc. di Barletta; il Segr. Nicola Scardigno del 2° Eserc. Traz.; il Tecn. Antonio Lepore della Zona 12.1/TE di Foggia; l'Appl. Vitantonio Spada del rep. Coord. IE di Bari. A tutti auguri di serena quiescenza.

FIRENZE

LAUREE - Mauro Papi, Segretario Tecnico Superiore della Direzione Centrale Materiale Rotabile, ha conseguito una brillantissima laurea in Ingegneria Elettronica presso l'Università di Firenze. Giulia Bucalossi, figlia di Giuliano - già Tecnico I.E. di Cascina - si è laureata con 110 e lode in Pedagogia. Monica Valentini, figlia di Rolando - già Capo Gestione Sovrintendente - si è laureata, sempre con 110 e lode, in Filosofia. A tutti tanti auguri e complimenti, che estendiamo anche a Andrea Goretti, Capo G. a S. Giovanni Valdarno e figlio del C.G. Sup. di Arezzo Giovan Battista, che si è brillantemente laureato in Economia e Commercio.

GENOVA

NASCITE - In casa dell'Operaio del 9° Tronco Lavori di Genova Sampierdarena Nadia Riva, è nato il primogenito Alessandro; l'Operaio Qualificato Agostino Gaggino è diventato padre con l'arrivo di Serena. A tutti i migliori auguri.

NOZZE - L'Operaio Qualificato Pietro Canepa del 22° Tronco Lavori di Alassio ha sposato Maria Grazia Vruna di Caltanissetta. Congratulazioni vivissime.

LAUREE - Complimenti ed auguri a Raffaele, figlio dell'Assistente Capo Nunzio Vecchione della stazione di Novi San Bovo per il conseguimento della laurea in Economia e Commercio con 110 e lode. Complimenti che estendiamo anche ad Elisabetta, figlia del Macchinista a riposo Mario Freccieri per la laurea in Lingue e Letterature Straniere, ugualmente con 110 e lode e a Lelio Gavazza, figlio del Vice Presidente del D.L.F. per la brillante laurea in Ingegneria Chimica.

PENSIONAMENTI - Salutiamo affettuosamente e formuliamo i nostri migliori auguri al Commesso dell'Ufficio Organizzazione Antonio Cippini che recentemente è stato collocato a riposo.

DECESSI - Sentite condoglianze al Tecnico Giampaolo Goso della 22ª Squadra Lavori di Alassio e alla sorella Lionella, Operaio Qualificato del 21° Tronco Lavori di Finale Ligure per il decesso del padre Giuseppe.

NAPOLI

NOZZE D'ORO - Il C.S. Sup. a riposo Pietro Addeo e la moglie sig.ra Amelia hanno festeggiato le nozze d'oro. Auguri vivissimi.

FERROVIERI PITTORI

Giuseppe Bandolo, operaio qualificato presso l'impianto 39° di Vittoria, è un ferroviere che come tanti altri si diletta di pittura. Ma è uno dei pochi che, lentamente, con dedizione e capacità non comuni, è riuscito ad emergere, a formarsi uno stile personalissimo, a trasformare un semplice hobby in una vera ossessione artistica. I risultati non mancano.
Il più recente successo è stato il primo premio ottenuto al concorso nazionale di pittura indetto dalla BNC. Il titolo dell'opera è «Il viaggio», un suggestivo olio che tradisce chiaramente l'indole e i riferimenti culturali dell'artista: una rappresentazione di tipo figurativo ma rimeditata sull'onda della memoria, un'atmosfera trattata realisticamente ma collocata poi un po' fuori del tempo.
Bandolo, 40 anni, carattere aperto e gioviale, ha sempre disegnato, fin da ragazzo.
Ma solo dal 1986 è passato alla pittura ad olio, ottenendo premi e riconoscimenti nazionali e internazionali.
«Come sono i rapporti con i colleghi ferrovieri?». «Ottimi, ma sono nei guai. Perché tutti gli amici mi chiedono un quadro. E di amici ne ho tanti. Per fortuna dipingo perché mi piace, non per fare commercio».

(PS)

«Maluan», al secolo Maria Luisa Annunziata, è una pittrice che lavora in ferrovia, e precisamente a Villa Patrizi. È in arte da molti anni. Ha già partecipato, riscuotendo vasti e numerosi consensi, a varie collettive ed ha esposto delle personali presso diverse accademie.
«Maluan» fa parte della cerchia, ancora ristretta, dei «pittori ecologici».
Ha partecipato a tutte le rassegne della loro associazione. Quello della natura è in effetti il tema dominante delle sue opere, trattato con stile sobrio ed efficace, privo di trasformazioni e interventi troppo fantasiosi e spesso artificiosi.
Secondo il critico Leonardo Zonno, tratto tipico di Maluan è dato anche dalla corrente dei «macchiaioli», che danno il colore con grande spontaneità, creando un magico gioco di luci, con contrasti ed effetti suggestivi e particolari.

(CTZ)

UN TRENO NEL CASSETTO

Gambettola 1932. Una stazione negli anni '30. Una stazione e la sua gente. Uscita dal cassetto del Capo Stazione Superiore a riposo, Antonio Conti, questa foto ci racconta di un'altra «Dynasty» ferroviaria. Antonio Conti, infatti, è il figlio del manovale Tommaso Conti che vediamo nella foto (è il secondo da sinistra in piedi). Gli altri protagonisti dell'immagine, come ci fa notare Renzo Pocaterra che ha fatto da intermediario per il recapito in redazione della foto, hanno tutti visi tipicamente romagnoli, ma dall'aria insolitamente severa. Anche il piccolo Gianni Francesconi, figlio del titolare, con le sue scarpette alla «bebè», l'onda ben riportata sulla fronte e un paio di ragguardevoli orecchie a sventola, ha assunto un'aria molto compresa e ufficiale. Se non fosse per i calzoni corti, potrebbe ben essere anche lui un membro dello staff della stazione di Gambettola. Il piccolo Gianni fa quasi concorrenza a suo padre, in quanto a serietà. Ma suo padre non è il ferroviere che lo ospita su un angolo della sua stessa sedia: quello è Battista Lecci il Sotto Capo. Suo padre è il Capo Stazione Titolare, seduto a braccia conserte a sinistra della foto. Come d'altra parte si arguisce per via del berretto che inalbera le insegne del grado.

Alla serietà del Capo, fa eco una certa aria sbarazzina del sottocapo che non ha esitato ad accogliere vicino a sé il figlio del collega e che, unico del gruppo, accenna a un sorriso (a proposito di facce: non vi pare che assomigli enormemente a Maurizio Ferrini, il popolare comico romagnolo?), ed esibisce dei calzini piuttosto particolari. I quattro ferrovieri in piedi, il Manovale Conti e i suoi colleghi, hanno scelto la stessa posa, mani sui fianchi. A cambiare molto è il vestiario. Ogni qualifica ha il suo. E soprattutto ogni qualifica ha il suo cappello. Un accessorio a cui nessuno ha rinunciato, tranne il sottocapo. Ma, l'abbiamo detto, quell'uomo era un po' sbarazzino. C'è poi da fare una notazione più legata alla tecnica fotografica, suggerita, anche in questo caso, da Renzo Pocaterra.

Alla nitidezza del gruppo in primo piano fa eco uno sfondo sfocato, che si perde all'orizzonte. Non pensiamo a una impreparazione tecnica del fotografo, piuttosto siamo del parere che in questo ritratto d'occasione ci sia anche una metafora della ferrovia. In questo organismo complesso non sempre tutti gli elementi che lo compongono possono essere in primo piano, a fuoco. A volte tocca ai ferrovieri, come è nel caso della nostra foto. A volte, tocca alle macchine, alla strada ferrata, ai viaggiatori. Viaggiatori e strada ferrata, quel giorno del 1932, a Gambettola, erano solo uno sfondo. Gli eroi, per l'attimo di un clic sono stati solo loro, gli uomini della stazione.

(a cura di Tiziana Gazzini)

ONORIFICENZE Con decreto del Presidente della Repubblica di Segr. Sup. 1 Cl. dell'Ufficio Organizzazione di Napoli Vito Notamicola è stato insignito dell'onorificenza della «Stella al Merito del Lavoro». Congratulazioni.

COMMIATI - Hanno lasciato l'Ente per raggiunti limiti di età e di servizio: il C. Treno del D.P.V. di Napoli C/le Mario Penna; il Guardiano della stazione di S. Lorenzo Maggiore Giuseppina Simeone; l'Op. Qual. del D.L. di Salerno Vincenzo Canosa; il Guardiano della stazione di Scafati Pasquale Morra: l'Ausiliario della Squadra Rialzo di Napoli C/le Salvatore Liguori; l'Ausiliario del Mag. C/le Log. Na P.R. Domenico Matrone: il Guardiano della stazione di Campobasso Mario Di Stefano; il Tecnico del Tronco di Linea di Napoli C/le Luigi Pappalardo; l'Op. Qual. del Tronco di Linea di Caserta Michele Perrone; il Macch. del D.L. di Napoli Smist/to Francesco Ambrosio; il Tec. del Tronco di Linea di Napoli Smist/to Domenico Balsamo; il Segr. Sup. dell'ufficio Produzione Giovanni Chiusolo; l'Aus. dell'Officina G.R. di S. Maria la Bruna Saverio Colindo e il Manovr. della stazione di Cancello Giuseppe Fontano. A tutti auguriamo lunga e serena quiescenza.

DECESSI - Sono improvvisamente venuti a mancare: il C. Tec. Sup. del Tronco di Linea di Baragiano Giacomo Gambale; il Macch. del D.L. di Napoli C.F. Mario Basilio; il C.G. della stazione di Mergellina Antonio Buonario e il Macch. del D.L. di Napoli Smist/to Vincenzo Matrone. Le nostre sentite condoglianze.

ROMA/IMPIANTI

NOZZE - Si sono uniti in matrimonio: Marco Strano, Autista presso D.C. Informatica

Maurizio Panconesi
IL BINARIO RACCONTA - STORIA DI TRENI E DI FERROVIERI
pag. 148 - Editrice Ponte Nuovo
Bologna, L. 32.000

Maurizio Panconesi è ormai un nome noto fra gli appassionati di cose ferroviarie. «Cara Porrettana» e «Cara Faentina» i libri che ha dedicato alle due note linee appenniniche hanno avuto una ottima accoglienza tanto da essere entrambe ristampate. Panconesi inoltre collabora da tempo con articoli di storia delle ferrovie a riviste specializzate. Esce ora la sua terza opera: «Il binario racconta - storie di treni e di ferrovieri» dedicata ai centocinquant'anni delle ferrovie italiane. Per questa ricorrenza Panconesi ha evitato la rievocazione celebrativa delle vicende più importanti preferendo ripercorrere questo secolo e mezzo attraverso dodici storie di vita minore, la vita di tutti i giorni dei ferrovieri fin dai tempi lontani delle prime costruzioni, attraverso le guerre, le ricostruzioni, i lontani dimenticati mestieri, i ricordi dei vecchi dove non sai mai quanto posto la verità lasci alla favola. Rifacendosi a storie vere, documentabili, Panconesi ha dato vita a personaggi immaginari collocati in luoghi anonimi ma spesso riconoscibili. Quanti macchinisti hanno visto i fantasmi lungo le strade ferrate nelle notti senza luna, quanti cani abbandonati hanno trovato casa e famiglia in mezzo ai binari, quanti ferrovieri hanno dato la vita per il «servizio» fra l'indifferenza dei «signori viaggiatori»?
Il volume è corredato da 27 illustrazioni a colori, riproduzioni di dipinti, antiche stampe e giornali e oltre cento in bianco e nero, per lo più disegni di vecchie locomotive.

Renzo Pocaterra

Per i lettori di VdR rivolgendosi direttamente all'autore (Maurizio Panconesi, via B. Marcello 24, 40141 Bologna - tel. 051/6233915) verrà praticato lo sconto del 25%: L. 24.000 più le spese di spedizione.

TRADIZIONI NOSTRE

Per eccezionale comportamento in servizio il Direttore Generale dell'Ente FS ha conferito gli Elogi e gli Encomi seguenti:

ELOGI

ACCILI Renato *Capo Staz. Sovr.te (454138)*
ADAMI Massimo *Tecnico (757396)*
ALBER Siegmar *Ausiliario di Staz. (882259)*
ALBERTI Emilio *Conduttore (508250)*
ALEOTTI Aldo *Conduttore (859218)*
ARA Laura *Capo Gestione (873652)*
BARRECA Giovanni *Capo Tecnico (856455)*
BEDOSTI Augusto *Conduttore (502231)*
BERTI Roberto *Macchinista (541426)*
BICHI Roberto *Macchinista (487201)*
BORSOTTI Sante *Deviatore Capo (757135)*
BRACCIA Michele *Operaio Qualif. (530825)*
BULFONE Angelo *Manovratore (508766)*
BURACHI Nello *Capo Staz. Sup. (482508)*
CACCAMO Giuseppe *Capo Gestione (862054)*
CALDARERA Michele *Segret. Sup. 1° cl. (478351)*
CANZIO Gianfranco *Capo Staz. (513272)*
CARDACIOTTO Emilio *Operaio Qualif. (838721)*
CAVINATO Attilio *Capo Staz. (809801)*
CELANO Onofrio *Ispett. Capo Agg.to (847348)*
CEPRANO Giuseppe *Capo Staz. (895313)*
CERBIONI Roberto *Capo Tecnico Sup. (442661)*
CERCHIONE Alfredo *Tecnico (797861)*
CESSATI Corrado *Capo Gest. (858100)*
COLABELLO GIUSEPPE *Operaio Qualif. (822636)*
COLACCI Antonio *Conduttore (768516)*
COLETTO Roberto *Manovratore (754910)*
COLIN Bruno *Capo Treno (544150)*
COLOMBO Mauro *Tecnico (494508)*
COLUSSI Severino *Conduttore (812677)*
COSCIA Gian Piero *Controll. Viagg. (483633)*
COSTA Mario *Deviatore (810839)*
D'AGOSTINO Giuseppe *Tecnico (764159)*
DALLA VIGNA Liviana *Conduttore (864654)*
DALMASSO Davide *Ausiliario di Staz. (893483)*
DE CARLI Romolo *Controll. Viagg. (493464)*
DE FRANCESCO Primo Antonino *Marinaio (806381)*
DEGANI Carlo *Macchinista (884161)*
DEL GRANDE Tonino *Macchinista i.p. (850011)*
DELIO Francesco *Capo Staz. (539557)*
DELL'UNTO Quintilio *Operaio Qualif. (817421)*
DENARO Giuseppe *Capo Motorista (493021)*
DE SANTIS Mario *Conduttore (862498)*
DOMENICONI Francesco *Capo Staz. Sovr.te (452513)*
FERRARI Mario *Operaio Qualif. (869185)*
FILIPPI Amerigo *Conduttore (775528)*
FIORENTINI Adolfo *Conduttore (897233)*
FORLANO Giovanni *Capo Gest. (854751)*
FRANCHIN Giancarlo *Verificatore (517606)*
FRASSICA Antonino *Ausiliario di Staz. (859449)*
FREGATA MARIO *Conduttore (752764)*
GATTI Stefania *Conduttore (891548)*
GENNARO Domenico *Capo Dep. Sup. (786571)*
GIACCHELLO Roberto *Capo Treno (511155)*
GIACOMINI Giorgio *Operaio Qualif. (784330)*
GIUNCHI Pasquale *Assist. di Staz. (886276)*
GOBBI Franco *Conduttore (876977)*
GRIMALDI Amedeo *Capo Staz. (897600)*
GUERRINI Giuseppina *Capo Gest. (787503)*
IANNI Alessandro *Tecnico (442399)*
IANNI Nunzio *Marinaio (810059)*
IEZZI Giuseppe *Deviatore (762746)*
LAMOTTA Giuseppe *Capo Tecnico Sup. (542515)*
LANZONI Adolfo *Capo Staz. (547399)*
LIGUORI Massimo *Controll. Viagg. Sup. (468107)*
MANCINI Mario *Macchinista (490715)*
MARCOLIN Adamo *Ausiliario di Staz. (770080)*
MARSELLA Antonio *Capo Tecnico Sup. (542084)*
MARZILLI Salvatore *Ausiliario (829343)*
MASTRANDREA Vincenzo *Capo Staz. Sup. (845205)*
MAZZARA Onofrio *Operaio Qualif. (807212)*
MEZZOMO Renato *Macchinista (476861)*
MILANI Sirio *Motorista (840172)*
MILIZIA Remo *Tecnico di Staz. (763347)*
MONETTI Ferdinando *Operaio Qualif. (814460)*
MORABITO Giuseppe *Marinaio (894584)*
MORONCELLI Enzo *Ausiliario (822418)*
MORONI Irvando *Tecnico (542539)*
MURACA Domenico *Capo Gest. (794339)*
NATI Giovanni *Tecnico (472365)*
NETTIS Domenico *Assist. di Staz. (840291)*
PAONE Armando *Deviatore (545849)*
PARENTE Mario *Ausiliario di Staz. (854817)*
PASQUARIELLO Rocco *Capo Treno (823664)*
PAVEGLIO Renzo *Commesso (815435)*
PECORARO Vito *Conduttore (512584)*
PELLEGRINI Francesco *Conduttore (781171)*
PIERLUIGI Filippo *Deviatore (530156)*
PIZZOFERRATO Sabatino *Ausiliario di Staz. (834451)*

CCL S. Bibiana e la sig.na Nicolina Penna; Franco Cipriani, Assistente di Staz. e la sig.na Anna Maria Di Marcello; Domenico Pio Sansone, Assistente Uff. Bagagli Roma Termini e la sig.na Fernanda Pisegna. Molti auguri anche all'ing. Fabrizio Imperatrice, Capo Unità Produzione Roma Cintura che si è recentemente sposato.

QUIESCENZE - Ai segenti colleghi da poco in pensione gli auguri sinceri da parte dei molti amici: Capo Gest. Nicola Ferrazzano; Assist. Domenico Di Vanna; Tecnico di Staz. Silvio Anniballo di Roma Termini.

LUTTI - Sono deceduti il padre Gennaro del Manovratore Giuseppe Marino, il fratello del Tecnico di Staz. Germano Attiani dell'Ufficio Corrispondenza, la madre Clotilde del C.G. Sup. Marino Giorgetti dell'Ufficio Bagagli di Roma Termini e a distanza di pochi giorni entrambi i genitori, David ed Alessandra, dell'Assist. Capo Domenico Napoleoni. Ai colleghi le nostre più sentite condoglianze.

NASCITE - Auguri di vita felice a Jessica figlia del Manovr. Pasquale Nora.

TRIESTE

ESODI - Hanno lasciato il servizio, a Trieste C.le: Giovanni Battista Perosa, Deviatore; Arnaldo Fabris, Conduttore al D.P.V.; Giordano Furlan e Carlo Maier, Verificatori alla Squadra Rialzo; Natale Mozenich e Paolo Pizzin, Tecnici del 1° Tr.; Silvio Zampedri, Macchinista al D.L. Ed inoltre Nevio Pregarz, Ass.te di St. a TS Aquilinia e Virgilio Claudio, Deviatore a Bivio Aurisina. Vilma Baldassi, Ausiliario di St. a Portogruaro e Rolando Casasola, Op. Qual.to al 6° Tr. A Udine: Giuseppe Anzil, Renzo Rossi e Ino Varutti, Manovratori; Sergio Brusaferro, C. Sq. Manovali; Giovanni Digiovanni e Renzo Vecchiet, tecnici all'Off. ex Lavori; Angelo Burelli, Manovratore al D.L.; Dario Zuliani, Tecnico alla Squadra Rialzo, e Roberto Gelmi, Tecnico alla Zona 16.1. Luigi Saccavino, Deviatore a Palmanova e Gilberto Forte, Ausiliario di St. a Pontebba; Mario Berenini, Segr. Sup. 1° Cl. dell'Ufficio Organizzazione; Carlo Padovan, Segr. Sup. 1ª Cl. dell'Ufficio Produzione; Bruno Fragiacomo, Tecnico della Squadra Rialzo di Trieste C. Marzio; Rivio Pauri, Capo Gestione Sup. a Villa Opicina; Claudio Pelco, Deviatore Capo a Trieste C.le. A Udine: Mario Tonasso, Assistente C. di St.; Luciano Chiabudini e Angelo Leita, Macchinisti al D.L.; Italo Cimadon, Tecnico alla 2ª Unità Sp.; Luciano Lesa, Ass.te di Mag. al rep. 13 I.E.; Valentino Monaco, Capo Tecnico Sovr.te alla Squadra Rialzo; Severino Simeoni, Tecnico alla zona 15.1 e Adriano Buttacavoli, Manovratore al D.L.F.; Leone Portelli, Macchinista T.M. alla R.L. di Gorizia. A Tarvisio: Alberto Tassinari, Manovratore C. e Gianni Macor, A. Macchinista T.M. della R.L. Alice Pecol, Guardiano ad Artegna. A tutti l'augurio cordiale di amici e colleghi.

NASCITE - Congratulazioni ed auguri a Giorgio Rotta, Assistente di St. presso l'Ufficio Promozione e Vendita, per la nascita del figlio Mattia; a Orazio Tomasi, Capo Gestione Sup. della Filiale Viaggiatori di Trieste, per la nascita di Stefania; a Francesco Falcone, Ausiliario a Trieste C.le, per la nascita del secondogenito Mathias.

LUTTI - È mancato Francesco Gubiani, Macchinista della R.L. di Tarvisio. Alla famiglia esprimiamo le nostre condoglianze.

VENEZIA

PENSIONAMENTI - Sono numerosissimi i colleghi che nei mesi scorsi hanno concluso il servizio nell'Ente. Ricordiamo i loro nomi: Capo gest. Franca Franzago della stazione di Vittorio Veneto, Op. Qual. Raffaello Tonion della Squadra Rialzo di Venezia-Mestre, Commesso Giovanni Zamengo dell'Ufficio Organizzazione, Manovrat. Carlo Bordin della stazione di Cornuda, Segr. Sup. 1ª Cl. Vittorino Denat dell'Ufficio Produzione, Manovrat. Bruno Giust della stazione di Sacile, Macch. Federico Montagnini e Macch. Marcello Golfetto del D.L. di Venezia, C.S. Sup. Pietro Pizzolato della stazione di Mestre, Macchinisti Mario Pontello, Gianfranco Andreatta ed Erardo Dall'Anese del D.L. di Treviso, Gestore Capo Angelo De Vecchi della stazione di Cordovado, Tecnici Mario Fracca e Bruno Palazzi del Tronco 5° Lavori di Grisignano, Cond. Franco De Pieri del D.P.V. di Treviso, Tecnico di Staz. Umberto Boscarato di Venezia S. Lucia, Ausiliario Mario Gasparini del D.L. di Mestre, C. Tecnico Sup. Edoardo Vanin e Tecnico Angelo Vecchies della Squadra Rialzo di Mestre, Tecnico Gianni Zulian della Zona 15.2 di Treviso, Operaio Qual. Ottorino Michelin del 17° Tronco Lavori di Treviso, Dev. Capo Franco Poggiana della stazione di Padova, Op. Qual. Nerio Pontoni del 21° Tronco Lavori di Codroipo, Tecnico di Stazione Bruno Ambrosini di Venezia-Mestre, A. Macch. r.e. Gian Paolo Fratter del D.L. di Mestre, Guard. Rendimira Lazzari della stazione di Venezia S.L., Capo Treno Giancarlo Santinello e Cond. Enea Miclerio del D.P.V. di Padova, Verificat. Rocco Del Conte della Squadra Rialzo di Mestre, Guard. Vittorino Bettuzzi della stazione di Codroipo, Tecnico Elio Zavan dell'8° Tronco Lavori di Mestre, Op. Qual. Mario Moro del 9° Tronco Lavori di Bassano, Tecnico Bruno Zanon del 12° Tronco Lavori di S. Donà di Piave, Tecnico di Stazio-

POGGI Attilio *Conduttore (783314)*
PORTOGALLO Eugenio *Ausiliario di Staz. (887440)*
PUOPOLO Antonio *Manovale (902480)*
QUINZIATO Lorenzo *Conduttore (863060)*
RAGAZZINI Mario *Macchinista (433319)*
RAIA Pasquale *Capo Gest. (816174)*
REALE Luigi *Guardiano (879096)*
RIVA Angelo *Capo Treno (455607)*
ROBAZZA Armando *Conduttore (813744)*
ROMEO Antonino *Conduttore (860811)*
SACCO Massimo *Ausiliario di Staz. (847734)*
SAFINA Giacomo *Capo Treno (528154)*
SAITTA Giovanni *Conduttore (752180)*
SANPIETRO Maurizio *Conduttore (526377)*
SANTIONI Giancarlo *Macchinista (825666)*
SASSO Ennio *Capo Staz. Sovr.te (384009)*
SBRANA Piero *Conduttore (514016)*
SECA Saverio *Manovratore (508591)*
SIGNORINI Osvaldo *Conduttore (783163)*
SIMBOLOTTI Bruno *Verificatore (479322)*
SPINETTI Giulio *Ausiliario di Staz. (820450)*
TOMASSINI Renato Ottavio *Conduttore (542902)*
TORCHIO Francesco *Macchinista (452583)*
TRAVERSONE Renzo *Manovratore (467265)*
TROLLI Ezio *Operaio Qualif. (775743)*
TROYER Franco *Conduttore (755617)*
VANTINI Armando *Operaio Qualif. (762140)*
VENTURATO Franco *Ausiliario di Staz. (866065)*
ZAPPAVIGNA GIUSEPPE *Capo Treno (838296)*
ZAULI GIAN Paolo *Verificatore (785200)*

ENCOMI

ALAGNA Giovanni *Capo Pers. Viagg. (542780)*
ALESSANDRO Salvatore *Manovratore (505654)*
ANASTASINO Rino *Conduttore (783837)*
ARATA Ivana *Tecnico di Staz. (837980)*
BALESTRACCI Luciano *Conduttore (753639)*
BARLAFANTE Giovanni *Manovratore Capo (489581)*
BATISTINI Elio *Conduttore (455238)*
BILEDDO Francesco Paolo *Deviatore (798812)*
BONIFAZIO Giovanni *Operaio Qualif. (861724)*
BONOTTO Bruno *Capo Staz. (514093)*
BUCCI Mario *Conduttore (824512)*
CALDARONE Bruno *Capo Treno (482877)*
CAPILLO Gaetano *Capo Treno (829671)*
CELANI Silverio *Capo Staz. Sup. (415744)*
CIMÒ Giuseppe *Manovratore (513149)*

ne Giuseppe Petenello della stazione di Padova C. Marte, Ass. Staz. Filippo Livio della stazione di Treviso. A tutti i neo-pensionati l'augurio di una lunga e serena quiescenza.

VERONA

NASCITE - Auguri per le nascite di Giada all'Operaio Qual. Enzo Saltori del 1° Tronco Lavori di Trento, di Valentina a Luigi Avesani, di Tatiana a Rino Orlandi, di Sara a Fiorenzo Catazzo, di Iacopo a Damiano Ballini, di Enrico a Silvano Avesani, tutti Operai Qualificati dell'Officina G.R. di Verona. Altri cinque papà presso l'Officina G.R. di Vicenza: Tecnico Emilio Zausa per Elisa, Operai Qualificati Augusto Ornenetto per Sandra, Ivano Carlin per Alessandro, Maurizio Canton per Nicola e Ausiliario Domenico Gavita per Gianluca.

PENSIONAMENTI - Tra maggio e giugno hanno lasciato il servizio il Dev. Capo Antonio Pellizzaro, il Capo Squadra Manovali Mario Ferrerio Marin, i Tecnici Luigi Fracasso e Antonio Gaspari, gli Operai Qualificati Mario Brazzarola, Raimondo Lora, Nicola Mangano e Giuseppe Santacaterina, tutti dell'Officina G.R. di Vicenza:. Poi il Guardiano Dino Balbo della stazione di Montagnana. Dalla stazione di Mantova Frassine l'Assistente Gianni Facincani, da Mantova invece il Manovratore Carlo Lavagnini, il Guardiano Dino Prendin ed il Tecnico Claudio Previdi (Zona IS). Il Guardiano Sergio Peroni della stazione di Casteldario, l'Assistente Capo r.e. Franco Tacconi della stazione di Legnago, mentre dalla Squadra Rialzo di Verona salutano il Capo Tecnico Silvano Caldana, il Tecnico Pietro Calzavara, i Verificatori Leone Corrà e Lino Pigozzo. Il Capo Stazione Sup. Luigi Brissi, il Deviatore Capo Sergio Avesani, il Tecnico Lorenzo Braga, il Deviatore Capo Nello Gianese, l'Assistente Capo St.r.e Franco Perlini, l'Ausiliario Ferdinando Rudari, il Capo Stazione Sovr. Mario Vigato ed il Capo Gestione Sovr. Fabio Verini tutti in servizio presso la stazione di Verona P.N., mentre dal vicino 3° Tronco Lavori hanno lasciato l'Ente il Tecnico Ugo Preto e l'Operaio Qualificato Sergio Provolo.
Sempre da Verona il Tecnico Luciano Grisi e l'Operaio Qualificato Giorgio Fanini delle Officine G.R., il Tecnico Giuseppe Tosoni, i Macchinisti Giuseppe Braga, Gabriele Dalle Vedove e Luigi Zavarise, l'Aiuto Macchinista r.e. Gaetano Carletti e l'Ausiliario Dario Vicentini del Deposito Locomotive, l'Ausiliario Giuseppe Mantovan dell'Officina Lavori, l'Operaio Qualificato Gabriele Marchesini dell'Officina I.E., i Tecnici Renzo Faccincani e Lucio Pallaro della Zona IS e l'Ausiliario Viaggiante Gian Franco Piccoli del Deposito Personale Viaggante, il Macchinista Renato Ferrari del D.L. di Mantova, l'Assistente Capo r.e. Alberto Girardelli della stazione di Rovereto, il Deviatore Sergio Liber della stazione di Trento, il Capo Gestione Sup. Pierauguto Bottoli della stazione di Lonato, il Manovratore Luciano Bozzolo della stazione di S. Bonifacio, l'Ausiliario Cesare Grigoli della stazione di Sommacampagna e l'Ausiliario Francesco D'Effremo e Rina De Santis Capo Stazione entrambi della stazione di Verona Cà di David e, da Vicenza, il Verificatore Ennio Martini e i Macchinisti Claudio Savio e Umberto Guglielmi della Rimessa Locomotive, i Deviatori Capo Attilio Carta e Antonio Pellizzaro, il Deviatore Ivano Guzzonato dell'omonima stazione, nonché gli Operai Qualificati Giuseppe Fracasso e Roberto Meneghello del 4° Tronco Lavori. Nella sede compartimentale amici e colleghi hanno salutato il neo pensionato Antonio Pagan Zecchin, Segretario Sup. 1ª Cl. dell'Ufficio Organizzazione. A tutti auguri vivissimi.

LUTTI - Sono deceduti Danilo Piubelli, ex Capo Settore Uffici, Sergio Zavatta, responsabile del Centro Stampa Comp.le di Verona, Giovanni Terzo, ex Capo Reparto Ragioneria presso l'Off. G.R. di Vicenza, il Capo gestione Sovr. Fabio Varini del Reparto Merci G.I. di Verona e l'Ausiliario Ferdinando Rudari della stazione di Porta Nuova. Alle famiglie le nostre più sentite condoglianze.

SPORT - La squadra del Verona ha vinto il 3° Campionato Italiano di calcio per ferrovieri. Dopo aver battuto il Torino, il Venezia e il Trieste, nella finalissima contro il Genova, la squadra veronese si è aggiudicata il titolo mettendo in rete 5 palloni. Congratulazioni vivissime ai giocatori e all'allenatore, sig. Renato Tavella.

La squadra di calcio CIT Holding che per il secondo anno consecutivo ha vinto il torneo di football D.L.F. che si è svolto a Roma.

UN ORARIO PER AMICO

È un orario ferroviario ma è diverso dai soliti perché integra sapientemente l'orario dei treni con quelli dei bus urbani, delle autolinee extra urbane, dei collegamenti aerei e marittimi. Si chiama *L'Amicorario* ed è una pubblicazione realizzata dal Compartimento di Bari. *L'Amicorario* è stato utilizzato e diffuso in occasione di importanti manifestazioni compartimentali, come ad esempio la sosta a Foggia del Treno Rosa, e ha sempre ottenuto riconoscimenti e apprezzamenti unanimi.

E IO ALLORA, MI VENDICO

Smagliante e spettacolare, strappalacrime e violento, «Revenge» propone panorami incantevoli e valori inaccettabili. Quasi uno spot pubblicitario per dire che non è bello tradire un amico. Ma tra uomini, poi, ci si mette d'accordo. E le donne? Peggio per loro.

di PIERO SPILA

Per quelli che ci hanno fatto la guerra, il Vietnam rappresenta ancora un gran brutto ricordo. Anzi, sembra che quel ricordo, con le sue ossessioni e le interminabili coazioni a ripetere, sia quasi peggiore della stessa realtà vissuta. Cochran, il protagonista di *Revenge*, ultimo film di Tony Scott (opere precedenti: *Top Gun, Beverly Cop II*), è un pilota di jet veterano della guerra del Vietnam che tutto sommato sembra essersela passata abbastanza bene. A parole dice di soffrire solo per il rimorso di aver abbattuto un grande elefante che portava i rifornimenti ai vietcong (però, poi, ha messo l'effigie dell'animale sulla carlinga del suo aeroplano), ma nel profondo non deve proprio essere così, altrimenti non andrebbe a cacciarsi, una volta ritiratosi a vita privata, nelle fauci di una specie di orco chiamato Tiburon (che significa «squalo», tanto per capirci): un vecchio amico messicano potentissimo e feroce che nel suo paese fa il bello e il cattivo tempo, ha al suo servizio un esercito privato, possiede banche e aziende, influenza elezioni e partiti politici. Tiburon (interpretato da un bravissimo Anthony Quinn) è un tipo curioso, capace di uccidere un uomo per un piccolissimo sgarbo e pronto a intenerirsi come un bambino al ricordo di un gesto d'amicizia: ama ciecamente Cochran, perché una volta gli ha salvato la vita.

Il problema del film è che Tiburon ha una moglie giovanissima e bellissima, Myrea, che alla prima inquadratura già fa capire che scatenerà un bel po' di guai. Infatti, passano poco più di 24 ore ed ecco Cochran, ospite di Tiburon, già essere combattuto fra la lealtà verso l'amico e la passione travolgente verso la donna. Una brutta storia, dice un amico dagli Stati Uniti, chiamato per telefono nel cuore della notte («Qui da noi, uno che va con la moglie di un amico lo mandano a fare terapia di gruppo; in Messico lo attaccano al primo palo»). Cochran lo sa, ma procede ugualmente (la sindrome del Vietnam di cui si diceva prima). Quando Tiburon scopre la tresca, fa pestare a sangue Cochran e spedisce Myrea, orrendamente sfregiata, nel peggiore bordello della città. Cochran però non muore, guarisce miracolosamente e, con l'aiuto di qualche coraggioso amico messicano, comincia a mettere in pratica una serie di inevitabili e orride vendette.

Tiburon comincia a vedersela brutta, i suoi scudieri vengono massacrati uno dietro l'altro, e Myrea verrà infine ritrovata in un convento di clausura, ormai morente a causa degli affronti subiti e delle droghe a cui si è assuefatta.

Un po' Matarazzo (*Catene* e *Figli di nessuno*), un po' romanzo e romanzaccio popolare (da «Il conte di Montecristo» a «Topazio»), *Revenge* ripropone abbastanza diligentemente quell'esemplare tipo di film che alla veste smagliante e spettacolare accoppia una serie di valori e un'ideologia morale ed estetica francamente inaccettabili: l'amicizia virile strutturata intorno al culto ossessivo del machismo (pilota spericolato, amante irresistibile, tennista e cacciatore che non vuole perdere), la violenza sfrenata fino al delirio, l'esaltazione della vendetta, e soprattutto un malinteso senso dell'onore, posto davanti a tutto il resto.

In un significativo dialogo del film, Cochran ammette di vivere in una brutta epoca in cui si fanno le

Una drammatica scena di «Revenge», il film di Tony Scott che racconta le avventure di un ex pilota di jet, veterano del Vietnam, alle prese con un amico troppo potente e vendicativo per lui.

Kevin Costner, protagonista di «Revenge», è attualmente uno degli attori di maggiore successo a Hollywood.

guerre (ancora il Vietnam) per «uccidere non si sa chi e perché». *Revenge* sembra quasi voler riparare questa «mancanza» contemporanea, additando chi uccidere (quelli che «tradiscono la fiducia») e perché (le ragioni private al posto degli ideali in crisi).

Intendiamoci, personaggi e sentimenti negativi sono sempre stati raccontati dal cinema. Ethan Edwards (John Wayne), lo straordinario protagonista di *Sentieri selvaggi*, era reazionario e violento, fanatico sudista e acerrimo nemico degli indiani. Ma John Ford raccontava, splendidamente, le gesta di quel personaggio, non ne sposava certo le ragioni (memorabile l'ultima inquadratura di *Sentieri selvaggi*, con la porta che viene violentemente sbattuta sul personaggio che si allontana). Viceversa, Tony Scott racconta e illustra le gesta di Cochran e Tiburon senza nessun distacco, calcando anzi sul pedale dell'enfasi e del trionfalismo. Dopo il massacro, i due uomini si fronteggiano uno contro l'altro, con le armi in pugno. Ma due come loro, perfettamente omologhi nell'esercizio dei loro poteri e nella difesa delle loro prerogative, di certo non si spareranno. «Da uomo a uomo — dice Tiburon a Cochran — chiedimi perdono per avermi portato via la mia donna». E Cochran non ha difficoltà ad accontentarlo. Da uomo a uomo, può senz'altro chiedergli perdono.

Non è per caso che i due saranno gli unici a salvare la pelle: è un «lieto fine» anche questo.

Tony Scott è un affermato autore di spot pubblicitari, e con *Revenge*, in realtà, si comporta come tale. Nella pubblicità importa «vendere» un'immagine, «inventare» un bisogno, guai a interrogarsi sulla qualità e sul valore di ciò che si «vende» e si «inventa». E questa ideologia è perfettamente rappresentata da un film come *Revenge* e da tanti altri che gli assomigliano (un cast notevole, panorami straordinari, effetti di luce strabilianti). E davanti a film così è quasi inutile voler cercare una morale, è però il caso di segnalare qualche tendenza. Nell'ultima polemica politica sorta intorno agli spot pubblicitari che interrompono i film, è stato detto giustamente che la pubblicità non è il «male», che non si contesta la sua esistenza ma semmai l'invadenza. Tutto bene. La pubblicità non è il male, ma per quanto riguarda i meccanismi indotti che la producono e ne derivano (e intendo le abitudini mentali, le logiche sottintese, le sottovalutazioni morali ecc.) i dubbi devono essere più che leciti.

Nel film, accanto al vecchio leone Anthony Quinn, spicca l'interpretazione di Kevin Costner e la bellezza premonitrice della quasi esordiente Madeleine Stowe.

Alcune inquadrature di «Reporter», il film che pubblicizza con notevole presa spettacolare la Buckler, la birra senza alcol. Il film originale è stato adattato per la TV italiana dalla Società Lintas. La regia è di J. Eggermont.

IL TRENO IN UNO SPOT
PROFESSIONE REPORTER

di TIZIANA GAZZINI

Quali sono gli «ingredienti» di un reporter di successo? Cogliere le situazioni usando il mezzo giusto al momento giusto, e poi lucidità, prontezza. Ma un reporter di successo non rinuncia ai piaceri della vita. Per esempio a una birra fresca e gustosa. Preferibilmente una birra senz'alcol, che non abbassi i livelli dell'attenzione. Su questa filosofia è costruito il film «Reporter» che pubblicizza Buckler, la birra senz'alcol. Realizzato in Olanda nel 1989 per la regia di J. Eggermont, lo spot è un po' il manifesto di uno stile di vita attivo e sobrio, dove l'alcol non trova spazio. E dove, invece, trova spazio il treno. La storia di «Reporter» inizia proprio con un treno e una stazione (olandesi tutti e due). Il protagonista ha trovato uno scoop e, appena disceso dal treno, telefona in redazione. E poi, di corsa, in gran fretta, sviluppo delle foto e OK per il servizio. Segue una pausa Buckler e la fine della storia: le foto vengono stampate ed ecco il nostro reporter che sfoglia compiaciuto il giornale che ha pubblicato il suo lavoro, brindando con un'altra Buckler. Una storia di oggi che ha un punto di partenza nel treno. Ancora una volta la pubblicità sottolinea come il viaggio per ferrovia sia un modo di muoversi in linea con i tempi. E in linea con un sistema di vita «senz'alcol», sano, naturale. C'è un vago ammicco ecologico in questa campagna. Una valenza che è confermata da altre iniziative pubblicitarie della Buckler, una marca che punta molto della sua immagine sui mezzi di trasporto non inquinanti. Buckler sponsorizza, infatti, un agguerrito team ciclistico. La bicicletta, il treno. Come dire i mezzi che vanno senza benzina, per una vita senz'alcol. Una linea che ha incontrato i gusti dei consumatori e uno spot che sta riscuotendo un buon successo di pubblico, come ricorda Mirella Savegnago, della LINTAS, l'agenzia che ha curato la campagna televisiva del prodotto. Una birra, un treno e una bella professione: il reporter.

Giacomo Dacquino
PSICOLOGIA DELL'AUTOMOBILISTA
De Agostini, lire 20.000

La crescente importanza assunta dall'automobile nelle relazioni sociali ha ormai condizionato la nostra vita. Considerata uno status simbol, l'automobile si è andata infatti sempre più identificando con il nostro modo di essere e di «presentarci» agli altri. E questo libro, utile e interessante, scritto da uno psicologo, ci insegna appunto un uso equilibrato e responsabile dell'auto nel pieno rispetto dell'individuo e dell'ambiente.

AH, SE IMMORTAL IO FOSSI!

Cinico voluttuoso, intellettuale sofisticato, Milan Kundera torna con un romanzo in cui si mescolano storia, filosofia, banalità quotidiane.

di MARINA DELLI COLLI

Quando uscì, nel 1985, «L'insostenibile leggerezza dell'essere», il successo fu clamoroso. E Milan Kundera, scrittore pressoché sconosciuto in Italia, divenne di colpo famosissimo.

Erano i tempi di «Quelli della notte» e Arbore contribuì moltissimo alla diffusione di quel libro che incuriosiva un po' tutti, non fosse altro che per lo splendido e assai misterioso titolo. Poi, una volta letto, si scopriva che era anche un gran bel libro, da cui in seguito fu anche tratto un film di successo.

Oggi, Milan Kundera ripropone un altro corposo romanzo, *L'immortalità*, sempre edito da Adelphi.

Difficilissimo raccontare la trama perché la trama in realtà non esiste. O per lo meno non esiste la «trama» come si intende comunemente. Comunque, proviamo a riassumerla.

C'è una coppia, Agnès e Paul, che all'apparenza conduce una vita piena e soddisfatta. Ma solo all'apparenza perché quando verrà posta ad Agnès la domanda se in un'altra vita vorrebbe ancora vivere insieme al marito, la risposta sarà: «Preferiamo non incontrarci più». E poi c'è Laura, sorella di Agnès, che passa da un amore all'altro (e sono tutti amori infelici), che alla fine, dopo la morte della sorella, sposerà finalmente Paul di cui è stata sempre innamorata.

E intorno a loro si muove tutta una folla di personaggi: Brigitte, innanzitutto, una ragazzetta di scarso fascino e di ancor più scarsa intelligenza, figlia di Agnès e Paul, Rubens, il pittore venuto dal nulla e pronto nel nulla a scomparire, il professor Avenarius che sventra copertoni d'auto e combatte come può quella che lui chiama la civiltà di Satania. Ma ne *L'immortalità* non ci sono solo personaggi comuni, c'è anche Goethe, il grande Goethe, che non sa come liberarsi da un'ammiratrice troppo importuna, Hemingway che si lamenta delle sue varie mogli, Beethoven.

Il romanzo inizia sul bordo di una piscina dove una vecchia signora sta prendendo una lezione di nuoto da un maestro molto più giovane di lei. L'autore è seduto sul bordo di quella piscina e vede benissimo la vecchia signora che, terminata la lezione, si gira a salutare il maestro con un sorriso e un cenno della mano. E quel sorriso e quel cenno sono da ragazza. In quel magico istante, infatti, la signora non ricorda più quale sia veramente la sua età. Non ricorda più che il suo corpo e il suo viso hanno ormai perduto il fascino dei vent'anni. È solo una frazione di secondo, un lampo, ma in quel lampo lei è fuori del tempo, è ancora e per sempre giovane. E Kundera non potrà chiamarla che Agnès.

Cinico voluttuoso, intellettuale sofisticato, pettegolo scintillante, Milan Kundera si muove tra i suoi personaggi con una naturalezza davvero straordinaria. Mescola storia, cultura, banalità da salotto, interseca spazio, tempo, età, sovrapponendo pressoché di continuo i diversi piani narrativi. E il risultato è infatti un «romanzo nel romanzo», un libro che «assomiglia a un banchetto in cui viene servita una quantità di piatti».

Piatti che sono a volte elaborati, a volte casarecci, ma che hanno tutti un sapore assolutamente genuino. Kundera infatti, nel bene e nel male, è uno scrittore autentico e *L'immortalità* è senza dubbio un libro importante. Soprattutto è un libro che non è facile dimenticare.

E in questo periodo in cui tutto, anche la letteratura, si consuma così in fretta, non mi sembra davvero una cosa da poco.

Milan Kundera,
L'immortalità,
Adelphi, pp. 366, lire 26.000

Pascal Quignard
IL SALOTTO DI WURTTEMBERG
Garzanti, lire 30.000

Non c'è scrittore francese contemporaneo che non abbia nel suo bagaglio culturale qualcosa delle atmosfere, delle suggestioni, delle emozioni proustiane. Paul Quignard però ha decisamente più di qualcosa, tutto il suo romanzo, infatti, è sorretto da una impalcatura che ricorda molto da vicino la «Recherche». La storia raccontata è quella di un musicista franco-tedesco nato e cresciuto nel Württemberg — il Narratore — che porta via all'amico fraterno Seinecé la moglie Isabel. L'avvenimento pone naturalmente fine all'amicizia, ma molti anni dopo il Narratore e Seinecé si rincontreranno e affideranno ai loro ricordi la possibilità di ricreare e addirittura di reinventare un'amicizia che in fondo non era mai morta davvero. Un'amicizia che sopravvive grazie a quel magico strumento che è la memoria, quella memoria che «non contiene verità ma compie invece un lavoro di continua trasformazione», quella memoria che consente di scrivere romanzi che, in ultima analisi, sono soltanto «l'inventarsi un passato arbitrario, falso, come si costruisce un castello di sabbia solo per poi saltarci sopra».

EMOZIONI A PORTATA DI MANO

Al viaggiatore schivo e solitario della grande pittura del Novecento Bologna dedica una mostra straordinaria. Per scoprire che Morandi, quello delle bottiglie, è ormai una sorta di mito.

di ANNA D'ANGELO

«Ritratto femminile», opera giovanile che può essere datata al '12-'13. Nell'opera di Morandi sono rari i ritratti e gli autoritratti.

Il fantasma di Giorgio Morandi — il solitario, lo schivo che non usciva mai dai portici della sua Bologna — si aggira dal novembre dell'88 nei più importanti musei d'Europa: Mosca, Londra, Leningrado, Dusseldorf per approdare, come era naturale, alla Galleria d'Arte Moderna della sua città che gli dedica, in occasione del centenario della nascita, la più grande mostra mai allestita in Italia.

Dipinti, acqueforti, disegni, 280 opere in tutto, per scoprire Morandi non solo genio delle bottiglie, come comunemente viene conosciuto, ma pittore in continua evoluzione, dai primi saggi cèzanniani alle avanguardie futuriste, dalle inquietudini metafisiche all'evanescenza e alla rarefazione delle forme negli ultimi anni.

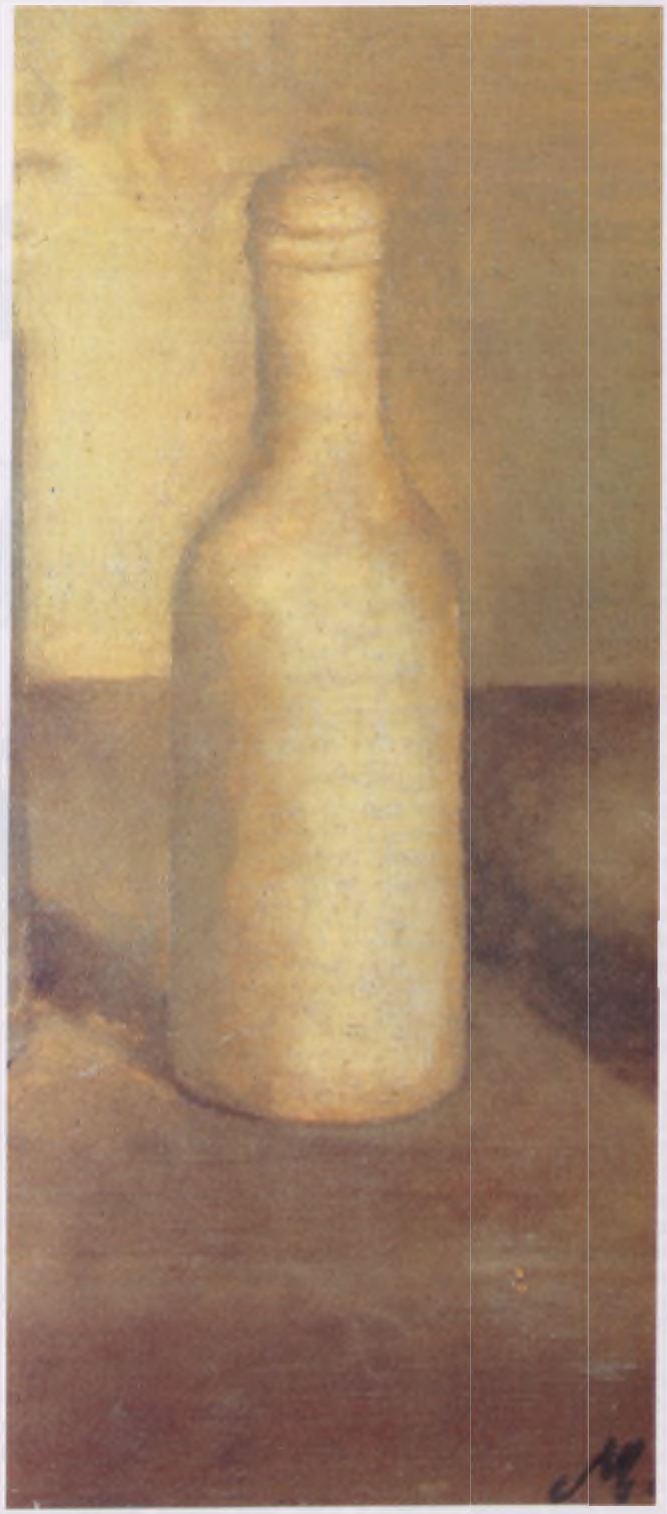
Emarginato dalla critica per lungo tempo, vittima di pregiudizi e luoghi comuni, Morandi ha subito la stessa sorte di altri grandi solitari della storia, fuori dalle apparenze dell'impegno, dentro la realtà più semplice e banale, quella che sopravvive ai modi e alle mode.

A Bologna, nella vecchia casa di via Fondazza, accanto alla madre e alle sorelle consumò tutta la sua vita: con grande modestia si definiva «pittore e incisore di paesaggi e nature morte», come avrebbe detto di sé qualunque artigiano e in nessun conto tenne il danaro.

Lo stesso rigore morale che ritroviamo nella sua pittura: paesaggi o nature morte — rarissime le presenze umane — lo sguardo è sempre fisso su quel quotidiano che è apparentemente senza segreti, eppure capace di determinare emozioni insospettabili. Ecco perché le immagini morandiane, malinconiche e silenziose, sono nella memoria di tutti noi: astrazioni, sogni che muovono da un presente senza durata, a portata di mano eppure lontanissimo. E nel ritrarlo Morandi non è mai uguale a se stesso: in piena luce o in penombra, con precisione del segno o con vaghezza, fino a quando, negli ultimi anni, quelle stesse bottiglie perderanno consistenza fino a diventare una sorta di fantasmi della memoria.

Che Morandi sia uno dei grandi di questo secolo, se non forse il più grande, la mostra bolognese lo dimostra ampiamente e il bel catalogo della Electa ce ne fornisce un eccellente profilo; dall'11 settembre, tra l'altro, Milano ospiterà un'ampia panoramica di oli, acquarelli e disegni mentre da novembre, a Roma, verrà esposta tutta l'opera grafica. Se ancora ce ne fosse alcuna, ogni riserva sulla grandezza di questo artista sarà certamente caduta.

Sotto, particolare di «Natura morta» (1920). La forma dell'oggetto ricorda ancora la fredda perfezione della geometria.



I PADRI DELLA DODECAFONIA

In un interessante CD due impegnativi brani di Schoenberg e Berg, inventori della musica atonale.

di GIANFRANCO ANGELERI

Schoenberg e Berg: due cognomi ostici alle nostre orecchie latine non solo per la sovrabbondanza di consonanti in essi contenute ma sopratutto per la produzione musicale dei loro titolari che, si ha sconvolto la vicenda della musica, all'esaurirsi del romanticismo tedesco, ma che è difficile oggi, concordamente da parte di tutti, essere considerata una componente essenziale della sua evoluzione; tutt'al più una curiosità bizzarra. Entrambi nati nell'ultimo ventennio dell'Ottocento, dapprincipio tentarono la strada intrapresa con successo da Mahler e da R. Strauss, capaci entrambi di sfruttare il retaggio degli ultimi romantici e direi con esito incoraggiante, per poi staccarsi dalla tradizione millenaria ed intraprendere la strada dell'invenzione di un alcunché totalmente nuovo. Dalla fertile totalità, di cui si parla dai tempi di Pitagora, alla musica atonale. Qualcosa che non era frutto dell'ispirazione, espressione di quel che «detta dentro», ma piuttosto uno schema cerebrale programmaticamente precostituito nel quale sviluppare le proprie conoscenze musicali di cui erano molto dotati. Sappiamo tutti che la dodecafonia (ossia la musica seriale o atonale) si è conclusa nel volgere di un trentennio, con scarso successo alla morte dei loro inventori (e non poteva essere altrimenti) sconfessata dagli stessi discepoli le cui invenzioni saranno sonoramente bocciate dal pubblico ascoltatore. Talché oggi si risente parlare di ritorno alla musica di sempre, ovvero quella tonale per ammissione dei critici di avanguardia che esaltarono ed ancora esaltano con iperboli del tutto sproporzionate quelle digressioni dalla strada maestra. L'invenzione di Schoenberg eccitò a suo tempo grande seduzione nei musicisti contemporanei, una seduzione nella quale caddero anche compositori dotati e di fama come lo Strawinsky e lo Sciostakovich ma con rapido e saggio ravvedimento.

Milton Glaser, «Brooklin Center for Performing Arts», 1985

I due autori in questione si trovano accomunati in un CD (ADD) della Supraphon con due composizioni significative: «Notte trasfigurata» (Verklarte Nacht) dello Schoenberg ed il concerto per violino e orchestra del Berg. L'orchestra è la Filarmonica Ceka diretta, nel primo brano, da V. Neumann e nel secondo da K. Ancerl con violino solista J. Suck. Registrazioni del 1976 e del 1967. «Notte trasfigurata» è del periodo precedente l'invenzione della dodecafonia: un esempio di decadentismo portato alle estreme conseguenze, ma espresso con grande capacità compositiva, nel quale appaiono ardite armonie dissonanti e l'abbandono degli accordi di terza in favore di quelli di quarta. Il primo movimento è un andante con il violino che segue una melodìa atonale di effetto non gradevole per l'orecchio assuefatto alla tonalità. Sulle impervie armonie orchestrali il violino vaga tra le dodici note della scala cromatica, apparentemente senza ordine. È apprezzabile il tentativo di Berg di cercare di penetrare nel cuore dell'ascoltatore ma dubito che esso abbia esito positivo.

Un fortissimo orchestrale ci annuncia il secondo movimento, l'allegro, caratterizzato dapprima dalla complessa e vivace tessitura del violino dalla melodia tonalmente incoerente e quindi da un tentativo di slancio lirico del solista ora in assolo ora in dialogo con gli archi dell'orchestra. L'assolo è costituito con frequente ricorso ai suoni sovrapposti di due corde. Pagine di assai difficile esecuzione. Lo slancio lirico è interrotto bruscamente da forti accordi dell'orchestra nei quali dominano gli ottoni. Anche qui è inutile, forse perché illogico, cercare un nesso fra le note. Unico episodio gratificante è l'accordo finale che è... sorprendentemente tonale.

Bravi comunque gli interpreti,sia l'orchestra che il violinista, impegnati nell'esecuzione di una partitura veramente ardua.

THE BLUES BROTHERS BAND IN MONTREAUX

Sono trascorsi quasi dieci anni dall'indimenticabile film di John Landis «The Blues Brothers», una delle tappe della carriera cinematografica di John Belushi e Dan Aykroyd, ma anche di una delle migliori band di rhythm & blues, che attraverso il film e tre successivi album ha avuto l'incontestabile merito di aver riportato in auge alcuni dei più grandi classici della soul music. I Blues Brothers del resto nacquero un po' per scherzo e un po' per passione, diretta emanazione di «Saturday night live», un programma di intrattenimento televisivo che aveva in quel periodo in Belushi ed Aykroyd le maggiori attrazioni. La prima parte della carriera del gruppo fu praticamente fulminea: chiamati dei musicisti di grande levatura come Steve Cropper, Donald Bunn (già con Sam e Dave) ed altri, il film e i tre album si concentrarono nello spazio di un triennio; la prematura scomparsa di John Belushi mise momentaneamente la parola fine a questo periodo. In questi anni il gruppo (la cui immagine è sempre stata associata a quella del film) è apparso casualmente in qualche festival musicale o in qualche ricorrenza, con la presenza saltuaria di Dan Aykroyd accanto a celebri cantanti di rhythm & blues quali Eddie Floyd o Sam Moore. Queste apparizioni hanno fatto sì che il gruppo abbia iniziato praticamente una seconda carriera, costituita da uno spettacolo che, oltre a riproporre l'intero famoso repertorio, ha ampliato lo show con brani a volte interpretati da celebri cantanti soul. «The Blues Brothers in Montreaux» documenta questo secondo periodo della carriera del gruppo. Certo, le differenze sono evidenti, e tutte in negativo. Pur non essendo Belushi ed Aykroyd dei musicisti nel senso letterale del termine, l'essenza e l'anima del progetto Blues Brothers era data dalla loro presenza in un insieme che era allo stesso tempo musicale, cinematografico e cabarettistico. Ora i Blues Brothers sono un gruppo di ottimi musicisti, ma non di più. Nonostante ciò si può accettare pienamente questa nuova fase: l'album contiene degli autentici gioielli, interpretati con classe e bravura, che fanno di quest'album un'ottima antologia di brani e di un genere, il rhythm & blues.

Roberto D'Amico

UNA FOTO, UN TRENO

MICHELE SALVO:
«FERROVIA A TERMINI IMERESE» (1905)

L'attività di molti studi fotografici artigiani, attivi per consuetudine popolare fino alla metà del nostro secolo, è stata spesso documentata, in questi ultimi anni, da un certo numero di ritrovamenti e recuperi.Sono i cosiddetti «fondi fotografici» che vanno ad incrementare, nel migliore dei casi, archivi pubblici ed istituzioni locali, specie quando l'erede che ne viene in possesso non è in grado, per competenza personale o interesse specifico, di preservarne valore e significato.

A Termini Imerese, cittadina della costa tirrenica siciliana tra Palermo e Cefalù, è venuto alla luce questo tratto della ferrovia Palermo-Messina fotografata in località «A lavata 'a lana» toponimo che secondo una diffusa convenzione paesistica lega spesso l'identità di alcuni luoghi con certe loro funzioni. L'originale, su lastra 18x24, fa parte dell'archivio di Michele Salvo, appassionato fotografo semidilettante che, abbandonata la sicurezza borghese di farmacista, si dedicò all'immagine rinunciando persino all'eredità paterna.

Il fondo di Michele Salvo, nato a Termini nel 1876 e morto, quasi cieco, nel 1963, è dedicato principalmente al suo luogo natale e abbraccia i primi trent'anni del novecento, periodo durante il quale è più accentuata la trasformazione del piccolo centro seguita all'avvento della ferrovia e al conseguente incremento dei traffici produttivi.

Delle migliaia di immagini scattate ne restano solo poche centinaia. Molto curate tecnicamente e attente a molti particolari dell'ambiente sono tutte costruite secondo un taglio ancora aderente ai canoni del vedutismo ottocentesco.

a cura di PIERO BERENGO GARDIN

IL PROSSIMO NUMERO

VdR

Periodico mensile dell'Ente Ferrovie dello Stato
ANNO XXXIII - N. 9/ 1990

Direttore responsabile
Francesco Pellegrini

Redattore capo
Piero Spila

Redazione
Anna D'Angelo, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Impaginazione
Fausta Orecchio Daniele Fusacchia

Segretario di Redazione
Aldo La Rosa

Amministrazione
Graziella Luzzitelli

Abbonamenti
Rita Montuschi, Renzo Ramiconi, Adalisa Vicino

Hanno collaborato a questo numero
per i testi: Gianfranco Angeleri, Antonella Antonelli, Paola Bacchi, Cristina Belloni, Piero Berengo Gardin, Marcello Buzzoli, Patrizia Chiodi, Roberto D'Amico, Guido Di Giammatteo, Aurelio Minonne, G.B. Pellegrini, Carlo Pino, Sergio Rivolta Lippo, G.B. Rodolfi.

per le foto: Fototeca FS, Daniela Di Monaco, Alfredo Sala, Romano Vecchiet.

La foto di copertina è di Giovanni Arconte

Redazione: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma; tel. (SIP) 06/ 8415667 - (FS) 8490/ 2749

Abbonamenti e Amministrazione: tel. (SIP) 06/8442356 - (FS) 8490/3210.

Telefax: 06/8831108.
Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 novembre 1957.
Associato all'USPI - Unione Stampa Periodica Italiana e all'ASAI - Associazione Stampa Aziendale Italiana.

FOTOTECA/FS

Ottobre 1990 sarà per le Ferrovie italiane un mese importante. Un mese di novità che coinvolgeranno diversi aspetti della vita aziendale: dalle strategie d'impresa a cui si ispirerà la nuova organizzazione interna dell'Ente al dettaglio della politica commerciale e della strutturazione dell'offerta che, con il nuovo orario invernale, andranno sempre più incontro alle caratteristiche del mercato. La novità più significativa è comunque rappresentata dal fatto che i singoli interventi e le diverse iniziative si presentano sempre più come interdipendenti.
VdR, come sempre, cercherà di dare conto di tali novità, riferendone nel modo più completo e approfondito possibile. Informare sul «nuovo», su quanto avviene in una struttura di lavoro, è uno dei doveri principali di un periodico aziendale. Ma informare come? Sono temi e obiettivi che riguardano le nuove frontiere di una comunicazione aziendale che deve essere sempre più aggiornata ed efficace. VdR parlerà di questo problema. Dal nuovo all'antico. Dagli orizzonti prossimi venturi delle nostre ferrovie ai panorami della ferrovia perduta della mitica Zanzibar. Binari nel mondo, interviste a personaggi di primo piano, le solite rubriche, completeranno il numero.

Contributo annuo per l'invio a domicilio:
Ferrovieri in servizio L. 4.000 (con trattenuta a ruolo); pensionati L. 2.000; privati: L. 10.000; per l'estero L. 20.000 - Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato a Ente Ferrovie Stato-Ufficio Tesoreria e Cassa - Conto Voci della Rotaia - 00100 Roma.

Fotocomposizione e preparazione:
Fotocomposer Sud, Via Quarto Negroni 15/17, Ariccia.

Stampa:
Rotoeffe s.r.l., Via Variante di Cancelliera - Ariccia (Roma) - Tel. 9344302-9344273.

La SIELTE ha partecipato alla realizzazione del nuovo Terminal FS all'Aeroporto di Fiumicino con una propria impiantistica in Fibra Ottica.

Opera dal 1925, anno della sua fondazione, per le Ferrovie dello Stato, ed ha contribuito alla costruzione di importanti impianti TLC.

È oggi particolarmente impegnata con apporto di soluzioni originali, nello sviluppo di sistemi per il trattamento delle informazioni mirato alle esigenze dell'Ente FS, anche nei riguardi del servizio al pubblico.

SIELTE

Ingegneria delle Telecomunicazioni

Capitale Sociale L. 25.000.000.000 interamente versato
Sede e Direzione Generale in
Via Campo Romano 71 00173 Roma
Tel. 06/797711 Fax 7970772 Tlx 6261651 Telegrammi SIELTE

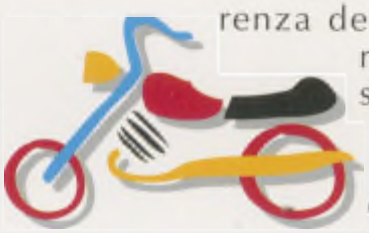
NUOVI MASSIMALI BNC

Il decreto Presidente della Repubblica del 9.2.90 dispone che i nuovi massimali minimi dell'assicurazione obbligatoria di responsabilità civile siano pari a milioni:

Per le autovetture il costo su base annua di tali aumenti è pari all' 8% del premio calcolato sui vecchi massimali di 500/200/50 milioni.

1.500
700
300
per le autovetture

La decorrenza del provvedimento è 1° luglio 1990, qualunque sia la scadenza di polizza.



1.500
700
300
per i motoveicoli di cilindrata superiore a 150 cc.

Ai propri assicurati che a detta data avevano in essere polizze per massimali minori, la Banca Nazionale delle Comunicazioni ha aumentato automaticamente la copertura sino ai nuovi massimali minimi, per cui essi sono in regola con le nuove disposizioni di legge.

1.000
700
per i natanti

La Banca provvederà all'adeguamento del premio ed alla regolarizzazione per il periodo successivo al 1° luglio 1990 solo alla prima scadenza di annualità, o di rata per le polizze senza ritenuta sullo stipendio.

1.000
700
200
per i motoveicoli di cilindrata pari o inferiore a 150 cc

Per i ciclomotori l'adeguamento sia della copertura che del premio avverrà al rinnovo annuale della polizza e sarà pari a quello dei motoveicoli di cilindrata pari o inferiore a 150 cc.

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BANCASSICURAZIONE.

VdR

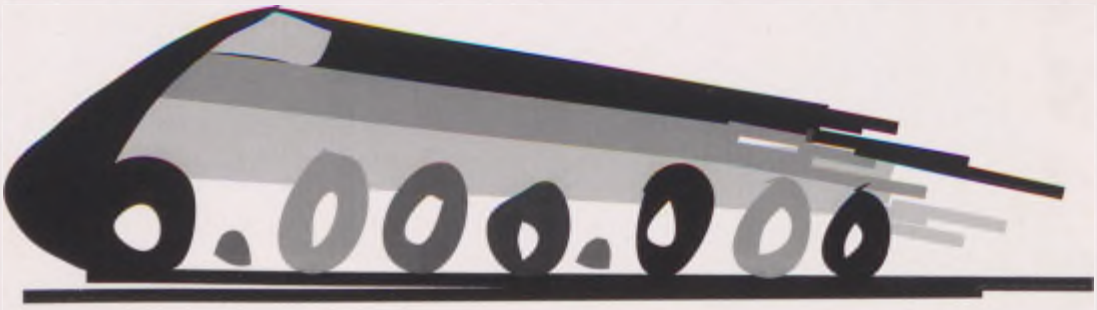
PERIODICO MENSILE
DELLE
FERROVIE DELLO STATO

n. 10 ANNO XXXIII
ottobre 1990

voci della rotaia

LA NUOVA ORGANIZZAZIONE FS

BNC



SEI MILIONI
allo "scoperto"...

I dipendenti dell'**Ente Ferrovie dello Stato** possono ora effettuare prelevamenti, dal loro conto corrente acceso presso la BANCA NAZIONALE delle COMUNICAZIONI, fino ad uno "scoperto" di **Lire 6.000.000**, previo rilascio di delega per l'accreditamento delle competenze.

BANCA NAZIONALE
delle **COMUNICAZIONI**
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BANCASSICURAZIONE.

QUESTO MESE

4 POLITICA DELL'ENTE
UNA STRATEGIA PER IL FUTURO
7 LA NUOVA ORGANIZZAZIONE FS

9 LETTERE

10 LE FERROVIE E L'EUROPA
LA FORZA DELLE COSE
di Piero Spila

16 BINARI NEL MONDO
SCOZIA: ATTRAVERSANDO LE HIGHLANDS
di Stefano Longo
19 OSSERVATORIO
20 MEGLIO UN PONTE CHE UN CIRCO

22 ARGOMENTI
LA QUALITÀ È TUTTO, ANZI DI PIÙ
di Renzo Pocaterra

25 LAVORO & SOCIETÀ
di Sergio Rivolta Lippo

26 ATTUALITÀ
UNA VIOLENZA A SESSO UNICO
di Patrizia Chiodi

28 INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE
CARO UTENTE, TI DICO...
di Marcello Buzzoli

32 DALLA RETE
DA STRESA IL VIA AL TRENO
di Nico Redi

36 AMICI IN PENSIONE
di G.B. Pellegrini

38 IL TRENO IN UNO SPOT
MILANO CENTRALE EFFERVESCENTE NATURALE
di Tiziana Gazzini

40 TUTTARETE
41 UN TRENO NEL CASSETTO

44 TEMPO LIBERO
44 CINEMA **IL TRENO NON ARRIVA DUE VOLTE**
di Piero Spila
46 LIBRI **PENELOPE ALLA GUERRA**
di Marina Delli Colli
47 MOSTRE **FELICI FINO A QUANDO?**
di Anna D'Angelo
48 MUSICA **QUANDO BACH IMPROVVISA**
di Gianfranco Angeleri

49 UNA FOTO, UN TRENO
di Piero Berengo Gardin

ANASTASIO GRILLINI / FOTOTECA FS

UNA STRATEGIA PER IL FUTURO

Il trasporto su rotaia non può essere considerato solo un servizio sociale indispensabile ma è un'opportunità strategica che riguarda l'intero paese e la sua economia. L'Ente FS va ripensato complessivamente come sistemista di trasporti a forte componente ferroviaria. Presentato all'esame del Governo un importante documento elaborato dal vertice FS, in cui si affrontano tutti i temi all'ordine del giorno nel settore ferroviario e si tracciano le linee strategiche per il risanamento e lo sviluppo dell'Ente.

Il risanamento e il rilancio delle ferrovie è una scelta politica che non limiterà i suoi riflessi al solo settore dei trasporti, perché il servizio ferroviario oggi è una opportunità strategica per l'intero Paese, destinata a influire positivamente sia a livello economico e sociale, sia a livello energetico/territoriale.

In estrema sintesi sono questi i contenuti più rilevanti del documento trasmesso al Governo dal vertice dell'Ente FS e che sarà a base della futura attività ferroviaria e degli interventi previsti per il risanamento e lo sviluppo dell'Ente.

Il documento riveste una grande importanza proprio perché affronta praticamente tutti i temi all'ordine del giorno nel settore del trasporto e consente anche di conoscere e approfondire gli orientamenti strategici e le priorità di attuazione relativi al breve e medio periodo.

Nel documento si parte da un'affermazione abbastanza inedita e che comunque rompe con una certa consolidata tradizione di vedere la questione ferroviaria: il trasporto su rotaia non va considerato, nella sua globalità, un servizio sociale indispensabile; viceversa, il servizio ferroviario è contemporaneamente un'opportunità assai favorevole per il riequilibrio economico e territoriale del Paese; un servizio sociale complementare nelle grandi aree metropolitane; un'occasione di impegno imprenditoriale di notevole potenzialità in alcune aree di business (trasporti merci, servizio intercity, servizi accessori ecc.).

È evidente che da tali dichiarazioni di principio discendono alcune dirette conseguenze a livello di scelte operative. L'Ente FS, che esercita il servizio ferroviario, non può essere considerato un'impresa se non si rimuovono alcuni ostacoli di fondo e se non si chiariscono definitivamente i rapporti con lo Stato e gli Enti locali da un lato e con il mercato dall'altro.

L'Ente FS — dice il documento — può essere effettivamente risanato solo se potrà svolgere la propria «missione» (progettista, realizzatore e gestore di infrastrutture e servizi; imprenditore in talune aree di business ecc.) secondo criteri di economicità, efficienza ed efficacia.

Sempre nel documento trasmesso all'esame del Governo viene delineato in maniera circostanziata il ruolo dell'Ente. Le FS devono operare come sistemista di trasporti a forte componente ferroviaria e non come gestore già integrato e comunque autosufficiente. In tal senso, le FS devono ricercare ogni possibilità di integrazione con altri operatori dei trasporti e dei servizi, in modo da garantire alla clientela — Stato, Regioni, Enti Locali, clienti privati, industrie, ecc. — il migliore equilibrio costo-prezzo-servizio.

Per quanto riguarda gli investimenti, le FS gestiranno imprenditorialmente, nel quadro del processo di sviluppo delineato, il piano dei trasferimenti deciso dal Governo.

Una gestione imprenditoriale del piano degli investimenti presuppone però un'efficace programmazione: la prima condizione da realizzare è quindi un accordo con lo Stato, nel quadro del contratto di programma, per la regolazione dei trasferimenti su base almeno triennale.

In particolare saranno studiate forme di partecipazione dell'imprenditoria privata allo sviluppo dell'Alta Velocità, tali da rendere possibile una riduzione significativa del fabbisogno previsto a carico dello Stato nell'ambito del programma decennale degli investimenti.

Un piano degli investimenti aperto anche a forme di partecipazione dell'imprenditoria privata, delle Regioni e degli Enti locali.

Allo stesso fine sarà ricercata la partecipazione delle Regioni e degli Enti Locali allo sviluppo degli interventi sui sistemi urbani e sulle linee locali.

Per quanto riguarda invece la nuova offerta, le FS prevedono di:

- gestire innovativamente i progetti per l'Alta Velocità, come rinnovamento del sistema «intercity», imperniato, oltreché sulle relazioni Nord-Sud ed Est-Ovest, anche sull'«irra-

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

Tra gli obiettivi dell'Ente c'è sicuramente quello di garantire alla clientela il migliore equilibrio costo/prezzo servizio, ricercando ogni possibile integrazione con gli altri operatori dei trasporti.

diazione» dei treni veloci verso le principali città italiane;

- realizzare nelle maggiori aree metropolitane del Paese, un sistema integrato suburbano (tipo S. Bahn) analogo a quello delle grandi città europee e governato da strutture equivalenti (Società o Consorzi), per la ripartizione degli oneri di costruzione e di gestione;

- offrire in diversi segmenti del trasporto merci, in essi compreso il trasporto attraverso i valichi, un servizio completo ed integrato su base nazionale ed internazionale e redditizio per l'Ente, e in grado di contribuire al riequilibrio modale del sistema nazionale del trasporto delle merci.

Naturalmente l'ampiezza e l'importanza dei problemi indicati richiedono anzitutto certezze istituzionali: la prima delle condizioni da perseguire è quindi il superamento dell'amministrazione straordinaria, in un quadro istituzionale riformato che tenga conto delle esperienze di questi ultimi anni.

Verificate le difficoltà di applicazione della legge 210/85, le esperienze italiane nel campo degli enti pubblici economici e quelle europee nel settore ferroviario, la missione affidata all'Ente può essere attuata attraverso un assetto istituzionale che garantisca ed espanda sostanzialmente l'autonomia operativa dell'Ente già formalmente «terzo» rispetto allo Stato, rendendolo così soggetto pienamente e liberamente capace delle proprie scelte strategiche e gestionali; una contrattualizzazione dei rapporti con lo Stato, le Regioni e gli Enti locali, con suddivisione delle responsabilità e degli oneri; un rapporto di lavoro privatistico per i dipendenti, che superi definitivamente il contesto del pubblico impiego e preveda nuovi strumenti per una politica attiva del lavoro; una piena autonomia nella riorganizzazione interna e del Gruppo, secondo la tradizione consolidata degli Enti pubblici economici, che consenta di sviluppare le aree di business, le funzioni aziendali, i settori complementari, accessori ed innovativi, secondo le esigenze di mercato; la eliminazione, in generale, di ogni onere improprio che grava tuttora sull'Ente e appesantisce la sua attività.

In tale contesto, afferma il documento, è possibile costruire un progetto che, rendendo effettivamente «Impresa» l'Ente FS, possa porsi come obiettivi: il suo risanamento sostanziale, sul piano gestionale, entro i termini del primo contratto di programma a regime, per gli anni '93-'98; una chiara individuazione dei ruoli e delle responsabilità sul piano degli investimenti infrastrutturali e logistici; il conseguimento a medio termine delle capacità di produrre reddito d'impresa in alcune aree del trasporto viaggiatori, del trasporto merci, e di business complementari ed accessori; una forte riduzione complessiva dell'onere finanziario a carico dello Stato, con una tendenza alla sua progressiva eliminazione per la parte non inerente agli eventuali obblighi di servizio pubblico.

In conclusione, l'Ente procederà in via immediata:

a) alla messa a punto degli indirizzi di attuazione del Piano Triennale '90-92;

b) alla rielaborazione di un vero e proprio Piano Strategico, considerate le novità intervenute con le decisioni governative relativamente al programma decennale degli investimenti.

LA NUOVA ORGANIZZAZIONE FS

Divisioni operative. Funzioni centrali. Direzioni compartimentali. Le Ferrovie italiane si strutturano in un modo nuovo, più funzionale al raggiungimento degli obiettivi fissati e alla complessa realtà del mercato. Non una trasformazione formale ma un'impegnativa ridefinizione della più grande impresa pubblica del paese.

Non una semplice trasformazione formale ma la complessa e approfondita ridefinizione di una struttura operativa più mirata ai suoi obiettivi e soprattutto alle sue nuove linee strategiche. Questo, in estrema sintesi, è il criterio di fondo che ispira la nuova organizzazione strutturale dell'Ente FS, ufficialmente approvata con decreto n. 171/T del 26 ottobre 1990 dal Ministro dei Trasporti, Bernini.

Nella prima parte della delibera relativa alla nuova organizzazione si prospetta la realtà da cui si parte, e cioè quella della vecchia struttura FS, suddivisa per funzioni, rappresentate dai Dipartimenti e dalle Direzioni centrali, e caratterizzata da una serie di condizionamenti negativi (assenza di orientamento ai risultati, insufficiente dialettica fra istanze di costo e ricavo, scarsa proiezione verso il mercato ecc.). Condizionamenti che, com'è noto, derivano in gran parte da una questione di principio: l'Ente FS, come è stato concepito finora, non «offre/vende» dei prodotti/servizi, ma generalmente «eroga» un servizio ancora inteso come «obbligo pubblico».

Evidente la necessità di modificare radicalmente tale impostazione, con tutte le relative conseguenze di carattere organizzativo. A tale scopo l'Ente FS ha recentemente elaborato un nuovo piano strategico che intende rispondere in maniera più adeguata alla «missione» e agli obiettivi affidatigli con il piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo.

C'è anche da considerare che nell'attuale fase attraversata dall'Ente è indispensabile una più marcata responsabilizzazione sui risultati, e la definizione di un modello gestionale più svincolato dalla tradizione logica del «servizio sociale». In altri termini, le Ferrovie italiane devono gradatamente adeguarsi al modello di un ente economico dinamico e diversificato, capace effettivamente di misurarsi con i risultati raggiunti e soprattutto con l'impegno di tornare a svolgere, nel più breve tempo possibile, il ruolo richiesto dalle attuali condizioni economiche, ambientali, energetiche del paese.

La riorganizzazione delle strutture dell'Ente FS prevede una forte opera di divisionalizzazione e, ove possibile, di societarizzazione, in cui l'Ente stesso si articola in Divisioni operative, Funzioni centrali e Direzioni compartimentali, fermo restando il principio dell'unitarietà della rete.

Più in particolare con la nuova organizzazione vengono istituite le seguenti Divisioni operative:

— la *Divisione esercizio*, che curerà la produzione del servizio ferroviario, gestendo a tal fine le infrastrutture, gli impianti e i mezzi, garantendo la funzionalità della rete e, per la parte corrente, dei mezzi, nel rispetto delle autonomie territoriali ed organizzative, coordinando i Compartimenti al fine di garantire l'unicità dell'esercizio;

— le *Divisioni Commerciali*, distinte in *Merci, Passeggeri, Piccole Partite, Trasporto Locale*, che cureranno la programmazione e la commercializzazione dei vari prodotti/servizi organizzandosi in funzione della domanda proveniente dai diversi, rispettivi mercati;

— la *Divisione Patrimonio*, che provvederà alla valorizzazione del patrimonio immobiliare;

— la *Divisione Informatica*, la *Divisione Navigazione*, ed eventualmente altre, che gestiranno nell'ambito del complessivo sistema

STRATEGIA PER IL FUTURO

FS, segmenti di supporto, connessi e complementari alle attività di trasporto per ferrovia e di esercizio delle infrastrutture, degli impianti e dei mezzi;

— la *Divisione Tecnologie e Sviluppo di Sistema*, che si occuperà dell'ammodernamento tecnologico e infrastrutturale, orientando con la sua azione non solo il sistema interno all'Ente ma anche il mondo imprenditoriale che, per la ferrovia e per il trasporto intermodale, produce infrastrutture, tecnologie, materiale e mezzi in genere;

— la *Divisione Costruzioni*, che curerà la realizzazione degli investimenti in infrastrutture programmate, con obiettivi di tempi/costi/prestazioni, in linea con i migliori standard nazionali ed esteri.

Tali Divisioni operative avranno un proprio conto economico, che assumerà caratteristiche industriali, e saranno responsabili di costi, ricavi, profitti e investimenti. Le Divisioni operative disporranno quindi di autonomia gestionale e amministrativa, nel quadro degli indirizzi generali fissati dal Consiglio di Amministrazione.

È prevista anche l'istituzione delle seguenti *Funzioni centrali*:

— Amministrazione e Controllo;
— Finanza;
— Marketing Strategico;
— Organizzazione;
— Qualità;
— Relazioni Esterne;
— Relazioni Industriali;
— Scuola Superiore dell'Ente Ferrovie dello Stato;
— Strategia;

MASSIMO DENTONI/FOTOTECA FS

— Segreteria Generale e Affari Legali;
— Studi Istituzionali e Internazionali.

Tali funzioni saranno svolte da strutture molto agili, in grado anche di assistere sia il Presidente e il Consiglio di Amministrazione, per la definizione della strategia e delle politiche generali, sia di ricoprire incarichi di consulenza e supporto al Direttore Generale e alle Divisioni operative.

Per quanto riguarda le *Direzioni compartimentali*, esse sono confermate con le funzioni di assicurare, per le linee e gli impianti di competenza, l'attuazione degli indirizzi strategici e operativi dell'Ente, nonché i rapporti con le Regioni e gli Enti locali.

Vengono anche istituiti un Comitato di Direzione, composto dal Direttore Generale e dai responsabili o coordinatori delle principali funzioni centrali e divisioni operative: l'*Advisory Board*, composto da personalità dell'economia, della finanza, dell'industria, dell'organizzazione, dei trasporti, delle scienze, del diritto e, in genere, di ogni disciplina utile ai fini generali dell'Ente; il *Comitato Giuridico*, composto da specialisti della materia.

LE NUOVE NOMINE

A giornale già in macchina sono state ufficialmente formalizzate le nomine dei responsabili delle Funzioni centrali e delle Divisioni operative. Sul prossimo numero di novembre, «Voci della Rotaia» pubblicherà l'intero organigramma del nuovo vertice FS.

BENEDETTO DE CESARIS NUOVO DIRETTORE GENERALE

Il dr. Benedetto De Cesaris è il nuovo Direttore Generale dell'Ente Ferrovie dello Stato.

Il Dr. De Cesaris è nato a Guarcino in provincia di Frosinone (paese di cui è sindaco) nel 1922. È laureato in Giurisprudenza. Da giovane ha partecipato attivamente all'esperienza della rivista «Cronache Sociali» con Dossetti, Lazzati e La Pira, e ha collaborato con Giulio Pastore nel dare vita al movimento sindacale democratico. Nel 1957 ha lavorato presso la CECA in Lussemburgo e ha svolto attività di Assistente ordinario di Diritto del Lavoro presso l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano. Dal 1957 è dirigente dell'ENI, occupandosi in particolare di relazioni industriali di cui è stato responsabile. Sempre all'ENI, nel 1981, viene nominato Direttore Centrale per i problemi del lavoro, del personale, dell'organizzazione e dell'informatizzazione. È stato fondatore dell'ASAP, di cui è attivamente Presidente.

GIANFRANCO GIOVAGNOLI/FOTOTECA FS

Nel 1984 viene nominato presidente della GEPI. In quest'ultimo incarico si è occupato, fra l'altro, di numerose società operanti nei settori dei trasporti, della cantieristica, degli interporti e della logistica.

Benedetto De Cesaris è membro della Commissione Europea di Trasporti (IRU) e ha pubblicato saggi di diritto, economia e politica.

«Voci della Rotaia» rivolge al Direttore Generale Benedetto De Cesaris un caloroso saluto di benvenuto e i migliori auguri di buon lavoro nel nuovo importante incarico conferitogli.

UN VIAGGIO DIFFICILE

Egr. Direttore

anche se in ritardo, sono veramente lieto di potervi dare atto della cortesia e dell'efficienza, che mi sono state dimostrate dal Vostro personale in occasione di un disguido, che mi è capitato il 24 dicembre u.s., mentre mi accingevo a partire con la mia famiglia da Roma per Modena.

A causa di un guasto sulla linea, il rapido 522 Ambrosiano delle ore 9 - sul quale eravamo saliti - è stato trattenuto oltre l'orario; nell'attesa, sono sceso dal treno, che è poi partito appena avuto la via libera, mentre io sono rimasto a terra.

Mi sono rivolto al Capo Stazione Dirigente di turno, il quale immediatamente ha preso nota delle mie generalità, assicurandomi che avrebbe provveduto appena possibile a far avvertire i miei familiari, ormai in viaggio; mi ha consigliato di salire sul Pendolino - che era sul punto di partire - affidandomi al Capotreno che mi ha tenuto al corrente della nostra situazione in rapporto all'Ambrosiano, che abbiamo superato lungo il percorso verso Firenze.

Alla prima fermata del 522, ad Arezzo, un Controllore ha tranquillizzato personalmente i miei familiari, avvertendoli che li avrei raggiunti.

A questo punto c'era ancora un ultimo problema: il Pendolino ferma a Firenze Rifredi e l'Ambrosiano a Firenze S. Maria Novella.

Il Capotreno del Pendolino - valutato il vantaggio che avevamo rispetto al 522 - mi ha indicato un treno in partenza da Rifredi, con il quale sono arrivato pochi minuti dopo a S. Maria Novella.

In questa stazione, mi sono rivolto ad un Capostazione, il quale mi ha confermato che il 522 era ancora in ritardo, per cui mi è stato possibile telefonare alle persone che ci aspettavano a Modena e poi salire sull'Ambrosiano, per raggiungere i miei familiari, riprendendo il viaggio... come da programma originario.

Sono solo spiacente di non poterVi indicare personalmente gli operatori che hanno assistito con tanta spontanea cordialità ed efficienza, perché nella fretta non ho potuto prendere i loro nomi.

Vi sarò grato se vorrete interessarvi per Farvi interpreti del mio, vivissimo riconoscimento.

Nicola Rastello

Lo facciamo con piacere, estendendo il ringraziamento a tutti i ferrovieri che fanno il loro dovere, e anche più.

PIU' SIGNORILITÀ, PREGO

Egregio Direttore, qualche tempo fa ho compilato il tagliando di «VDR» per l'acquisto della videocassetta «....150 anni e un minuto». Dopo qualche giorno una lettera mi informava che la cassetta era disponibile presso la stazione di Bologna C.le, dove in effetti l'ho ritirata, e mi preannunciava l'arrivo della fattura e relativo bollettino di ccp.

Senza aver ricevuto (dovrei dire «naturalmente») alcuna fattura e tantomeno bollettini, mi sono visto arrivare questa incredibile lettera del Dipartimento Finanze e Patrimonio che in un minuto mi ha riportato indietro di oltre 150 anni, con tutto il repertorio di «entro cinque giorni», «pagamento integrale», «comunicando gli estremi del versamento...» per finire con gli immancabili interessi di mora in caso di ritardato pagamento.

Credo che debbano esistere sistemi più semplici, economici, efficaci e garbati di condurre queste iniziative.

Perdoni lo sfogo. Cordialmente.

Renzo Pocaterra
Bologna

Renzo Pocaterra è nostro assiduo e apprezzato collaboratore e sa bene che in merito all'episodio le Relazioni Esterne non hanno alcuna responsabilità. Quanto accaduto è però prezioso perchè permette di richiamare l'attenzione di chi di dovere, affinchè in futuro si usino in casi analoghi modi meno impropri e sbrigativi. È evidente, infatti, che la lettera con la quale si intima il pagamento del dovuto è un fac-simile utilizzato a sproposito.

In termini di politica d'immagine crediamo sia opportuno ridurre al minimo indispensabile, nei rapporti con terzi, l'uso di lettere fac-simile, soprattutto poi quando ci si rivolge a clienti che, come nel caso in questione, hanno dimostrato di gradire i servizi e le iniziative delle FS.

UN DIRITTO NATURALE

Spettabile redazione,

sono un cronista free lance, oltre ad essere un ferroviere, e mi sono ripromesso di scrivere a VdR prima di andare in pensione. Colgo l'occasione per affrontare un aspetto particolare del lavoro del personale di macchina, al quale possono venire chieste prestazioni lavorative anche di sette-otto ore ininterrotte, senza cioè scendere dal locomotore. È stato ora, finalmente, acquisito il diritto al pasto, è vero, ma mi è sempre sembrato sconcertante che ciò non sia stato codificato per diritto naturale.

In ogni caso resta scoperto il periodo dalle ore 22 alle ore 11 del mattino. In tale arco orario occorre chiedere il permesso ad un anonimo capostazione (che teoricamente può ignorare qualsiasi aspetto del lavoro di macchina) per andare a fare colazione o prendere semplicemente un cappuccino.

Non vorrei fare inutili polemiche, ma poiché l'elasticità mentale non è mai stata un piatto forte per il lavoratore dipendente, non è possibile trovare un modo meno umiliante e discrezionale per regolamentare questo sacrosanto diritto?

Quello che io pongo è un piccolo esempio, fra i tanti possibili, che però serve a indicare una strada che a me pare necessaria. Eliminare il più possibile i rapporti gerarchici fra categorie diverse e decentrare la capacità di governo del personale. Il risultato sarebbe sicuramente quello di dare più serenità a chi vuole lavorare sul serio e al riparo dagli inutili e insopportabili assilli della burocrazia.

Cordiali saluti.

Fabio Longo
D.L. Verona

Anche non entrando nel merito dei giudizi espressi, ci sembra di poter dire che la politica del personale dell'Ente stia andando proprio nella direzione di un sempre più marcato decentramento.

NON È FILOSOFIA

Spettabile Redazione, scrivo a proposito della risposta data alla lettera del C.T. Carmelo Greco, su VDR n 3/1990.

La risposta in questione mi pare troppo ottimistica e filosofica. Ottimistica, perché ritiene l'episodio del furto, denunciato nella lettera, raro. Questo non è vero, ho sentito molti casi analoghi e anche chi scrive è stato vittima di un episodio simile. Filosofica, perché si sofferma troppo sulla descrizione di valori come «onestà», «serietà, «senso di responsabilità».

Quello che non capisco è il comportamento dell'Ente. Come può non solo coprire, ma difendere certi individui. Sappiamo bene che con una ricerca approfondita si potrebbero circoscrivere i responsabili e, volendo, anche punirli. Qual è dunque lo scopo dell'Ente? Cambiare «look» per essere realmente al passo con i tempi, e riconquistare il mercato «viaggiatori» e «merci» e stare al passo con l'Europa, oppure continuare ad essere quell'Ente «economico-assistenziale» che è sempre stato? E smettiamola di illudere ferrovieri e clienti, perché in Italia, è ancora di moda la canzone: fin che la barca va...».

Gaetano Depolo - Verona

Francamente non condividiamo quasi nulla delle affermazioni del Sig. Depolo. Per quanto ci riguarda, parole come onestà, serietà professionale, responsabilità, hanno e devono avere ancora un significato ben preciso. Guai se fosse il contrario, specie in un settore vitale e delicato come quello ferroviario. Ciò non toglie, purtroppo, e l'abbiamo scritto anche in quella risposta che il nostro lettore contesta, che esistano anche i ladri, in ogni ambiente, in ogni situazione. Ma cosa c'entra con tutto questo il «look dell'Ente», cosa c'entra la necessità di «stare al passo con l'Europa», e soprattutto cosa significano affermazioni come: l'Ente copre, anzi difende «tali individui»? Questi individui nessuno li difende, vanno isolati, ma con la collaborazione di tutti, anche della stragrande maggioranza dei ferrovieri che lavora con spirito di dedizione e assoluta onestà.

E a proposito di «ottimismo» e «filosofia», è vero: noi preferiamo essere ottimisti e agire di conseguenza, per modificare e migliorare le cose, piuttosto che abbandonarci alle generalizzazioni di maniera e, peggio, al qualunquismo.

Per noi, «Fin che la barca va» è solo una canzone (e non delle migliori), non una filosofia.

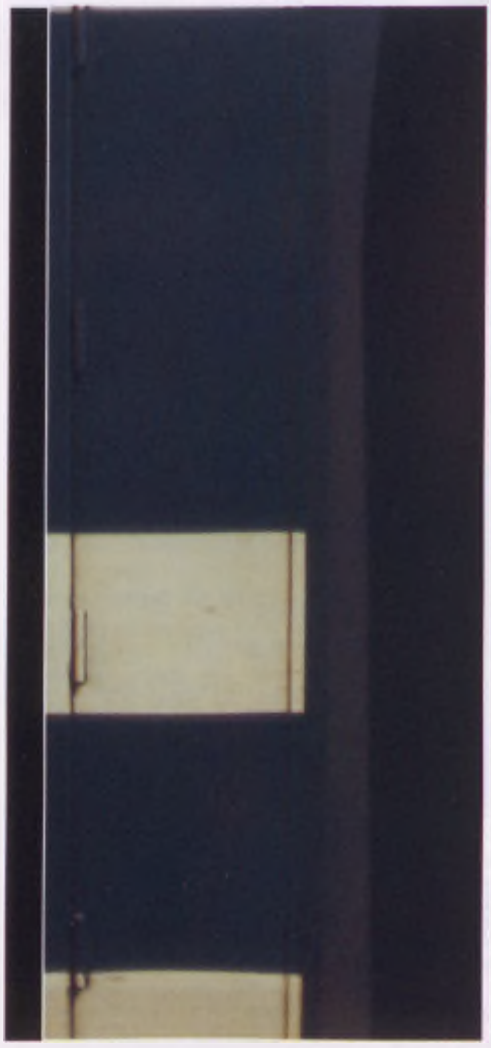
LA FORZA DELLE COSE

Cooperare non è facile, ma è possibile. È emerso più volte nel corso del convegno internazionale dedicato a «Un nuovo sistema ferroviario in un nuovo assetto comunitario», svoltosi recentemente a Roma. Un ottimismo realistico dettato dall'inevitabilità della scelta ferroviaria. Oltre la retorica dei buoni propositi e delle promesse, i vertici ferroviari delle reti europee si sono confrontati su temi concreti e attuali, quali il trasporto merci e l'alta velocità, i collegamenti urbani e i sistemi metropolitani. Con l'obiettivo di passare dall'Europa delle reti alla rete d'Europa.

Saranno soprattutto gli avvenimenti che stanno ridisegnando la geografia e la politica dell'Europa a portare a compimento ciò che finora non sono riusciti a fare i progammi comuni, i protocolli siglati e le intese raggiunte in questi anni. È soprattutto grazie alla forza delle cose se l'Europa diventerà finalmente un continente unito e fortemente integrato nelle alleanze economiche e negli scambi commerciali, nella programmazione dei servizi e in un equilibrato sviluppo del sistema dei trasporti. Non è più tempo di utopie, ma nemmeno di sfide. A ridosso della scadenza 1993 è tempo di passare dalla «retorica dei buoni propositi» alle scelte coerenti.

Di fronte alla difficile situazione economica internazionale, alla precarietà delle fonti energetiche, alla drammatica emergenza della tutela ambientale, è indispensabile realizzare una politica comunitaria mirata a forti economie di scala nel settore dei servizi, a una migliore razionalizzazione delle risorse, e che quindi riaffidi al trasporto ferroviario un ruolo di assoluta centralità.

Sono stati un po' questi i temi che hanno contraddistinto il convegno internazionale sulle prospettive del trasporto ferroviario in Europa (Roma, 9 ottobre 1990), promosso dal Ministro dei Trasporti On. Bernini in concomitanza del semestre di presidenza italiana alla CEE, con il titolo significativo: «Un nuovo sistema ferroviario in un nuovo assetto comunitario». Un titolo che non a caso sottolinea l'elemento dinamico di una ferrovia che deve darsi nuovi obiettivi in funzione delle nuove realtà e delle nuove esigenze europee.



di PIERO SPILA

A livello di trasporti la parola d'ordine più comune è diventata «cooperazione», nel senso di un ormai storico superamento della logica della concorrenzialità. Non si tratta di un cambiamento puramente nominalistico, ma è la ridefinizione di tutti i programmi del settore su degli obiettivi realistici, in cui i diversi vettori possano valorizzare le rispettive peculiarità, integrandosi con gli altri sistemi di trasporto al fine di rendere l'offerta complessiva sempre migliore per il cliente e sempre più competitiva sul mercato.

«È soprattutto su tali basi che esiste un grande margine di sviluppo per il modo ferroviario in Europa», ha detto il ministro Bernini a conclusione del convegno, e ha indicato a titolo d'esempio, quelli che a giudizio unanime sono i settori prioritari in un programma di potenziamento e rilancio: il trasporto intermodale, con un particolare impulso al combinato, il sistema alta velocità viaggiatori sulle relazioni internazionali, il sistema dei trasporti urbani e metropolitani.

Ma al di là delle enunciazioni di principio e dell'individuazione degli obiettivi da raggiungere, il convegno ha consentito di approfondire, ad altissimo livello tecnico, praticamente tutti i temi all'ordine del giorno della politica dei trasporti.

I lavori del convegno, coordinati dal Vice Direttore Generale FS, Ing. Massaro, sono stati aperti ufficialmente dall'Amministratore Straordinario, Avv. Necci, che si è detto felice di «vedere riuniti nell'occasione i più autorevoli *railmen* europei, con i quali sarà necessario condividere la responsabilità di individuare una serie di scelte indispensabili alla salute economica dei nostri Paesi».

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

La fiancata del Talgo, il treno bandiera delle Ferrovie spagnole. Nel convegno di Roma è emersa l'urgenza di un'effettiva integrazione dei sistemi ferroviari europei.

Proprio il settore dei trasporti, e quello ferroviario in particolare — ha detto, tra l'altro, Necci — è un esempio efficace per indicare i vincoli che restano da rimuovere in vista di un obiettivo — la realizzazione del mercato unico europeo — che a parole tutti dicono di voler perseguire. «Nel prossimo futuro — ha proseguito l'oratore — merci e persone esprimeranno una domanda di mobilità su scala europea che non potrà trovare risposta se perdureranno le attuali condizioni delle nostre reti ferroviarie. Di fronte a scadenze ormai così ravvicinate è necessario uscire dalla fase dei documenti e dei progetti di carta e passare all'azione, individuando gli strumenti operativi e le risorse finanziarie necessarie».

«Bisogna essere in grado di porre le condizioni istituzionali per un sistema ferroviario realmente comunitario — ha detto ancora Necci, avviandosi alle conclusioni —; dall'Europa delle reti bisogna passare alla costruzione di una rete per l'Europa. E in tale

Istallazioni video e cartelli in stazione. Nella pagina a fianco, clienti del servizio auto al seguito. In futuro si prevede un forte incremento per i collegamenti internazionali.

LA FORZA DELLE COSE

prospettiva ci sono almeno quattro aree di intervento prioritarie nel settore del trasporto ferroviario: l'armonizzazione delle legislazioni nazionali, la standardizzazione delle normative tecniche, la politica tariffaria, i programmi di ricerca tecnologica su scala comunitaria».

Rodolfos Papaioannou, capo della Direzione Trasporti della Cee, ha trattato: «Gli aspetti della politica generale del trasporto ferroviario nel contesto comunitario». Nel suo intervento, l'oratore ha denunciato lo stato di difficoltà in cui versa attualmente il sistema ferroviario ma ha anche affermato di credere nel detto: dal buio viene la luce. Il grande successo della Grande Vitesse francese è un segnale importante in questo senso e indica che ci sono, in potenza, tutte le premesse per un effettivo rilancio della ferrovia. I concorrenti principali del trasporto su rotaia si stanno però alacremente preparando per la grande Europa (nelle strutture e nelle attrezzature), è quindi quanto mai necessario che anche le ferrovie si adeguino rapidamente e concretamente a livello di programmi e di modalità operative.

Leo Ploeger, Presidente della Comunità delle Reti ferroviarie europee, nello svolgere il tema «La sfida delle ferrovie nel futuro», ha introdotto alcuni elementi di «sano pessimismo». «Negli anni '80 — ha detto — la domanda di mobilità è cresciuta enormemente ed è destinata a crescere ancora, senza però che le ferrovie ne abbiano trovato un apprezzabile giovamento. Anzi, a fronte di questo mercato in continua espansione, si è verificata una progressiva e costante emarginazione del vettore ferroviario.

È evidente che ci sono dei problemi da risolvere e che soprattutto occorra delineare programmi e realizzare interventi che non ripetano gli errori e i risultati del passato». «Una cosa è certa — ha rilevato ancora Ploeger — le reti ferroviarie laddove sono intervenute con efficacia lo hanno fatto solo a livello nazionale e attraverso soluzioni ad hoc; è del tutto mancata invece un'analisi e una programmazione

ROBERTO FUSCONI/FOTOTECA FS

sovranazionale e a lungo termine».

«Si dice cooperare e non farsi concorrenza — ha detto Ploeger — ma bisogna anche riconoscere che è difficile cooperare in presenza di numerosi regolamenti europei che si frappongono e intralciano le migliori e più coraggiose intenzioni».

Franco Capanna, Direttore del Dipartimento Finanze e Patrimonio FS, ha affrontato il tema «Relazioni istituzionali e finanziarie tra Stati e ferrovie nella Cee». Nel suo intervento il Dr. Capanna ha svolto una sintesi degli aspetti più qualificanti e innovativi delle attuali proposte di modifica ai regolamenti Cee (separazione fra esercizio e infrastrutture, libero accesso alle infrastrutture, superamento del sistema delle compensazioni finanziarie, autonomia di gestione) e si è soffermato sul «caso Italia». Un «caso» per molti versi emblematico nella complessa definizione dei ruoli e delle responsabilità fra Stato e impresa ferroviaria, ma anche per valutare «il gap esistente tra gli attuali rapporti istituzionali e l'obiettivo di un effettivo risanamento finanziario».

Dopo che John K. Welsby, Direttore Generale delle Ferrovie inglesi (BR) ha svolto il tema della concorrenzialità nel mercato dei trasporti, ci si è soffermati su alcune esemplificazioni di modelli recentemente attuati nella riorganizzazione di imprese ferroviarie nazionali.

Paul Monserie, Direttore degli Affari Internazionali delle Ferrovie francesi (Sncf) ha descritto in particolare il «contratto di programma» concluso fra l'Ente transalpino e lo Stato per il periodo 1990/1994. Un accordo basato sui principi di autonomia di gestione, libertà commerciale, compensazione degli oneri di servizio pubblico, risanamento finanziario e riconoscimento ufficiale dei vantaggi del trasporto su rotaia in termini di ambiente, sicurezza, risparmio energetico. Tutti principi che la Francia vorrebbe vedere sanciti anche in una futura regolamentazione europea.

Garcia Valverde, Presidente delle Ferrovie spagnole (Renfe), ha illustrato per parte sua il modello di organizzazione ferroviaria introdotto recentemente in Spagna e che sta dando già positivi riscontri.

Ma il convegno di Roma non si è limitato solo alla fase enunciativa e di confronto. Nel serrato calendario dei lavori erano infatti previsti alcuni momenti più «specialistici», in cui sono stati messi a fuoco e dibattuti in maniera approfondita i temi su cui più impellente appare la cooperazione fra le reti. In particolare si sono svolte due tavole rotonde sui temi del trasporto combinato e delle prospettive di sviluppo di una rete europea di treni ad alta velocità.

Sul trasporto combinato sono intervenuti: Peter Langager, Direttore Generale della DSB; Eugenio Belloni, Presidente della U.I.R.R.; Giuseppe Pinna, Direttore del Dipartimento Promozione e Vendita FS; Guy Moynot, Vice Direttore Commerciale SNCF; e Albert Richey, Vice Direttore Commerciale merci DB.

In particolare, il Direttore del Dipartimento Promozione e Vendita ha illustrato le concrete possibilità di armonizzare le condizioni e le caratteristiche tecniche del trasporto combinato in vista di un suo effettivo sviluppo. Partendo dalla considerazione che il trasporto intermodale presenta un'assoluta validità sulle lunghe distanze rispetto al trasporto merci monomodale stradale, Pinna ha messo in evidenza le possibilità di ridurre i costi delle varie fasi che compongono la «catena» del trasporto combinato al fine di aumentarne la competitività anche sulle distanze inferiori.

Nel concludere il suo intervento, Pinna ha avanzato una serie di proposte concrete: utilizzare gli strumenti legislativi e gli incentivi finanziari per un forte indirizzo all'unificazione del sistema (omogeneizzazione delle dimensioni del materiale, standardizzazione e unificazione dei mezzi interessati al trasporto, ecc.); dare impulso alla definizione e alla realizzazione di carri unificati; combattere nelle nuove tecniche del trasporto combinato le pericolose tentazioni cen-

trifughe (ci sono troppe richieste per brevettare prototipi di carri bimodali, che hanno tutti la caratteristica di non essere compatibili fra loro).

Alla tavola rotonda sull'Alta Velocità hanno partecipato: Michel Walrave, Vice Direttore Generale SNCF; Eckart Moritz, Capo del Progetto Alta Velocità DB; Gonzalo Madrid, Vice Direttore Generale Renfe; e Maurizio Cavagnaro, Direttore del Materiale Rotabile FS.

L'Ing. Cavagnaro, nel corso del suo intervento, ha rilevato che le prestazioni ottenibili dal trasporto su ferro in capacità di trasporto, velocità e sicurezza, possono essere eccezionali ma solo a patto di una profonda integrazione fra le reti. È necessaria cioè una progettazione che abbia una visione unitaria per gli aspetti organizzativi, commerciali e tecnici. Per la verità, le diversità tecniche esistenti non sembrano tali da creare ostacoli insormontabili; e non sono neppure le grandi e forse necessarie diversificazioni verificatesi nei rispettivi sviluppi regionali che dovranno essere corrette; dovranno invece essere decisi, con una visione, questa sì, fortemente unitaria, alcuni interventi marcatamente operativi (definizione di una strategia comune di marketing, definizione funzionale della rete, valutazione delle necessarie priorità, definizione di una normativa di esercizio, gestione della qualità totale, ecc.).

Ma al di là delle Tavole rotonde e degli interventi politici, sia che si parlasse di rilancio del trasporto merci o di sfida dell'alta velocità, sia che si affrontassero i complessi problemi delle normative comunitarie o i necessari adeguamenti degli assetti istituzionali, l'impressione forte emersa dal convegno è che il necessario e radicale cambio di mentalità — passare dall'Europa delle reti alla rete dell'Europa — non possa derivare che da una coerente volontà politica, da cui scaturiscano scelte certo non facili,

VIAGGIA IN TRENO IL FUTURO DELL'EUROPA

Le numerose difficoltà operative incontrate in ambito CEE hanno pesantemente condizionato anche la politica dei trasporti.

Fin dalle prime formulazioni programmatiche che risalgono al lontano 1961, l'azione della Comunità si è indirizzata verso tre grandi obiettivi:

1) collocare su un piano di parità i vettori dei diversi modi di trasporto, affinché potessero operare in condizioni di partenza equiparabili;

2) eliminare gli ostacoli di qualsiasi natura alla circolazione di persone e di cose;

3) potenziare la rete ferroviaria internazionale.

A circa trent'anni dalla sua formulazione, il progetto soprarricordato ha conosciuto in alcuni settori un'attuazione più o meno completa, mentre in altri (come, ad esempio, l'imputazione del costo d'uso delle infrastrutture) è rimasto inattuato.

All'equiparazione delle condizioni di concorrenza tra i vettori si ricollegano una serie di provvedimenti normativi nei riguardi delle ferrovie: la regolamentazione degli obblighi di servizio pubblico; la normalizzazione dei conti; la disciplina degli aiuti da parte degli Stati. Tali indirizzi culminano in una Decisione-quadro, la 75/327 del 20 maggio 1975. Questa riconosce un'ampia autonomia gestionale alle ferrovie affinché (operando come Enti economici e attenendosi alle normali leggi dei costi e dei profitti) conseguano gradualmente l'equilibrio di bilancio, mentre con analoga gradualità le sovvenzioni dello Stato dovrebbero decrescere. Sulla scia della Decisione appena menzionata, il Consiglio ha approvato talune norme per il calcolo dei costi delle Ferrovie, secondo parametri uniformi, e per rendere comparabili la contabilità e i conti annuali.

Nel 1982 e nel 1983 il Consiglio ha adottato due Decisioni che accordano alle Aziende ferroviarie l'autonomia commerciale che consenta loro d'intensificare la cooperazione in materia di prezzi e condizioni di trasporto internazionale, viaggiatori e merci. Gli interventi che abbiamo riferito sono però abbastanza marginali. Per contro sussistono notevoli difficoltà per varare i provvedimenti di accompagnamento più significativi concernenti la ripetuta Decisione-quadro che perciò rimane in gran parte puramente teorica. Essa comunque ha influito nella riconsiderazione dei rapporti tra Stato e Ferrovie che in Italia non è ancora giunta ad un punto fermo. Ma in altre nazioni si è tradotta in un nuovo assetto che trova il suo momento essenziale nel contratto di programma.

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

La carrozza letti di un treno internazionale. In tutte le reti europee si sta affermando il principio di regolare i rapporti con i governi nazionali attraverso un contratto di programma

che incontreranno opposizioni e intralci di ogni genere, ma che sono indispensabili a produrre un reale riordino e sviluppo del settore trasportistico continentale.

A tale prospettiva e a questi obiettivi si è rifatto più volte il Ministro Bernini nel suo intervento conclusivo.

La priorità del trasporto su ferro è per tutti ormai un dato indiscutibile — ha detto il Ministro — ma si deve tenere conto di due fatti: l'impetuosa crescita della domanda di trasporto che chiede interventi rapidi e incisivi, e l'entità di investimenti che sono sempre «ingenti» e «urgenti».

L'integrazione europea non può sottovalutare tale realtà. Le risorse per affrontare queste emergenze ci sono e vanno dunque attivate. Di fronte ad attese che non possono più essere trascurate c'è la forza delle cose che spinge a favore di un riequilibrio del sistema dei trasporti e per un rilancio del mezzo ferroviario.

Le leve su cui lavorare, ha concluso il Ministro, sono da un lato le nuove tecnologie, sulle quali si dovrà puntare con adeguati investimenti, e dall'altro una sempre più marcata distinzione di responsabilità tra governo e gestione delle imprese.

Il convegno, assai riuscito per il livello delle partecipazioni e l'impegno degli interventi, si è concluso così, con una decisa presa di posizione a favore del trasporto pubblico e della cooperazione europea e con una diffusa sensazione di ottimismo.

Un ottimismo realistico perchè nasce non dai risultati conseguiti fin qui (che non sono certamente esaltanti) ma dall'impressione che di fronte alle nuove realtà che avanzano in Europa e che spingono tutte verso la direzione dell'integrazione e della facilitazione degli scambi e dei traffici, le ferrovie non possono che tornare ad essere protagoniste. Sarà soprattutto la forza delle cose a promuovere la scelta della ferrovia.

Di recente la CEE ha diffuso tra i partner comunitari una bozza di regolamento che vieta ai Governi di elargire sussidi alle ferrovie a partire dal 1993.

L'eliminazione degli ostacoli alla circolazione, altro obiettivo di fondo della CEE, meriterebbe una lunga trattazione. Qui ci limitiamo ad osservare come la liberalizzazione del trasporto stradale sia in linea con l'appuntamento del 1992. Però, in assenza di un'armonizzazione delle regole di concorrenza tra i vettori, rischia di ritorcersi a danno delle ferrovie.

Lo sviluppo dei traffici combinati strada/rotaia è un altro elemento chiave della politica comune dei trasporti. Alle prime misure del 1975, altre ne sono seguite per incentivare questa tecnica.

E veniamo, infine, al grande tema della realizzazione di una rete ferroviaria europea. La Decisione CEE 78/174 del 20 febbraio 1978 prescriveva una consultazione tra i partner comunitari per armonizzare i progetti infrastrutturali di maggior rilievo. Un rituale del tutto platonico, privo di qualsiasi potere vincolante.

Ancor oggi non esiste nell'ambito CEE un organo istituzionalmente preposto al coordinamento di una materia così importante.

In una tavola rotonda degli industriali (che si tenne, se ricordiamo bene, nell'ottobre 1988) fu affacciata l'idea di creare un'Agenzia europea per le infrastrutture di trasporto. L'iniziativa può essere condivisa o no. È però inderogabile che i Paesi membri e la Comunità (d'intesa eventualmente anche con i Paesi terzi) prendano coscienza dell'urgenza di uno sforzo coordinato per dar vita, nel più breve tempo possibile, ad una rete ferroviaria di respiro continentale all'altezza delle esigenze di mobilità dell'Europa del Duemila.

Le ferrovie hanno presentato fin dal 1988 una proposta tecnica per una rete (30.000 chilometri) ad alta velocità, raccordando i tratti già in esercizio e quelli in corso di costruzione o programmati.

Proposte sono state elaborate anche da parte dell'Esecutivo di Bruxelles e di altre organizzazioni internazionali.

La riforma istituzionale della CEE, accelerando il processo decisionale che oggi è molto lento, consentirà anche alle ferrovie di operare in un quadro normativo coordinato e di mettere a profitto risorse e sinergie. Sullo sfondo della nuova sistemazione pacifica che comincia a delinearsi nel nostro Continente, il treno è più che mai il mezzo di trasporto del futuro.

Se la nuova Europa depotenziasse le strade ferrate, commetterebbe un errore fatale e irreparabile.

Marcello Buzzoli

SCOZIA: ATTRAVERSANDO LE HIGHLANDS

Un viaggio per chi ama l'esotismo ma è stanco di sole estivo, pelli abbronzate e strade sempre piene di folla. Un viaggio dove la gente ha la pelle arrossata solo dal vento e dove la pioggia che batte sui vetri non è mai un problema. Nuvole, vento e impermeabili, piane brulle e ondulate, e poi le aspre coste del mare del Nord. Ma soprattutto la straordinaria sensazione di essere soli in uno spazio aperto e sconfinato. Anche questa è Europa.

di STEFANO LONGO

Questo è un giro per chi ama fare ottocento miglia in treno in quattro giorni - cominciando da Edinburgo per finire a Glasgow, appena cinquanta miglia più a ovest.

È un giro per chi ama salire in treno in una stazione sotto un caldo sole estivo e scendere alla successiva, pochi chilometri dopo, sotto un'acqua torrenziale.

Perché solo il vento è sicuro da queste parti. In alcuni villaggi, su, nelle Highlands più settentrionali, gli abitanti solevano assicurare con delle funi sia animali che bambini.

È un giro per chi è in cerca di esotismo ed è stanco dell'estate fatta di pelli abbronzate, di boutiques per adornarle, di folle. Qui la pelle è d'un color bianco latte arrossato talvolta dal vento e dal whisky, i negozi non si chiamano boutiques, e non è certo il caso di parlare di folle visto che man mano che si procede verso nord cresce la sensazione di essere soli in uno spazio sconfinato.

La pioggia comincia a battere sui vetri. E con questo? Lo scenario non diventa meno suggestivo. È vero semmai il contrario: pioggia, nuvole e vento legano particolarmente bene con le piane brulle e ondulate delle Highlands e con le aspre coste del Mar del Nord.

Là fuori, a 50-100-200 km nel mare, c'è gente che vive e lavora sulle piattaforme petrolifere. Se viene in mente qualche nome, è brutto segno: Alexander Kielland, Ekofisik, Sea Gem,... tutti disastri, non appena il mare ha deciso di alzare un po' la voce.

Se cala il vento si può avere la fortuna di vedere la foschia levarsi dalla terra o dal mare.

Se invece il sole rompe le nuvole, tra i caldi colori del tramonto e l'esplosione di fiori selvatici ci si può perfino illudere di essere altrove, ad un parallelo di quindici o venti gradi più a sud, se non fosse che il tramonto non sembra voler finire mai, il sole è sempre lì e sono le dieci di sera.

Il biglietto è un «Rail Rover» che per 42 sterline dà assoluta libertà di movimento su tutta la rete ferroviaria scozzese per quattro giorni. Le restrizioni ai movimenti sono quelle della limitata frequenza dei treni nell'estremo nord, che contrasta con il traffico estremo sulla linea Glasgow-Edinburgo, la seconda per volume di traffico in tutta la Gran Bretagna.

È questa forse una delle note più sorprendenti del viaggio: il salto dall'area ricca di uomini e industrie della fascia meridionale, capace di produrre già un secolo fa una meraviglia ingegneristico-architettonica qual'è il ponte ferroviario sul Forth, poco a nord di Edinburgo, ad un'area che appare invece ricca solo di natura, e di pecore: l'area del nord, le Highlands, da Inverness a Thurso.

C'è prima però da attraversare un altro lungo ponte su un altro fiordo, il Tay, e poi c'è Dundee, quindi la lunga costa di spiagge e scogliere verso Aberdeen, da dove si taglia all'interno attraverso boschi e colli, fino ad un nuovo fiordo, il Cromarty Firth, profondo e pittoresco, con una piattaforma petrolifera che si staglia all'imboccatura, apparentemente ben piantata sui cinque sostegni della sua base pentagonale. Qui a Dingwall furono portati prigionieri i capisommossa del 1792, in odore di giacobinismo, quasi tutti Ross di nome, come Ross è il nome della regione. Qui, poco più a nord, a Invergordon, nel 1847, la popolazione affamata fece irruzione nei depositi di cereali destinati all'esportazione e ne mescolò i vari grani per rendere impossibile venderli come semenza.

Erano decenni duri, di fame e di emigrazione.

A decine di migliaia si imbarcarono allora da Fort William e da Ullapool, da Greenock e

Thurso, fine della linea. Oltre non c'è più ferrovia, ma solo il mare e le isole Orcadi e Shetland, paradiso di uccelli e di pecore, autentico magazzino per gli approvvigionamenti di carne per tutta la Gran Bretagna.

da Thurso, spopolando le regioni di Cromarty e di Ross e poi di Sutherland e di Caithness.

C'è chi dice che gli Stati Uniti siano stati un'invenzione scozzese. Se questo è vero, gli abitanti delle Highlands vi hanno dato un contributo fondamentale.

Certamente non emigravano per scarsità d'acqua.

Ci doveva essere tanta acqua anche allora, acqua dappertutto, fiumi, mare, laghi, fiordi, estuari, e la pioggia, mai troppo lontana. Il vocabolario locale è ricco di nomi differenziati per i diversi tipi di bacini acquiferi: loch, kyle, firth, strath...

E dato che gli ambienti lacustri -si sa- producono fantasmi, ecco storie di magia e soprannaturale con il Loch di Ness e il suo mostro a segnarne il confine.

Si sale, oltre Tain, oltre Ardgay, intorno al profondo Kyle di Sutherland. Sulla sinistra, nel piccolo camposanto della chiesa di Croick, è ancora possibile leggere — dicono — le parole incise dai contadini espulsi dal loro villaggio di Glencalvie, messaggi di disperazione e di rassegnazione. Una rassegnazione che suona strana in un popolo fiero come quello scozzese, e che si può provare a spiegare con il profondo scoramento e disorientamento del sentirsi traditi dagli stessi capi clan che per secoli erano stati depositari di una fiducia incondizionata.

La natura ormai domina incontrastata. «Un

mondo affascinante, fatto di silenzi di biblica grandiosità, rotti soltanto dall'urlo del vento e dal belare delle greggi, come duemila, o forse diecimila anni fa», lo definisce la guida del Touring, con tono poetico e con beata ignoranza del fatto che le pecore furono importate in Scozia solo due secoli fa e comportarono l'espulsione dalle terre di centinaia di migliaia di contadini e fattori.

Era l'anno 1792. Non quello delle idee di Libertè, Egalitè, Fraternitè, ma l'Anno delle Pecore, l'anno in cui nelle Highlands le pecore cominciarono a soppiantare gli uomini, perché ben più redditizie e capaci quindi di soddisfare le accresciute esigenze finanziarie dei capi clan, ormai residenti abituali delle co-

qualcuna non più che un capanno e un viottolo che sembra portare da nessuna parte. Culrain, Invershin, Lairg... C'è un Ostello per la gioventù da queste parti, verso il Castello di Carbisdale.

Infatti alcuni zaini enormi scendono, ed il treno locale di quattro carrozze prosegue quasi completamente vuoto.

Ecco lo Strath Carron, lungo la cui valle 60-70 donne, gli scialli rossi tirati sulla testa, bloccarono la strada per Greenyard, decise a sfidare sceriffi, guardie e poliziotti venuti da Dingwall e da Fort William e da Tain per «liberare» le terre, e già all'alba pieni di birra e whisky. Nelle parole di un giornalista dell'epoca fu il «massacro dei Ross» e le terre furo-

Una piattaforma per il petrolio nel Cromarthy Firth, a nord di Inverness. In alto, la piccola stazione di Thurso, all'estremo limite della Scozia.

mode città del Sud, come Inverness, o ancora più a Sud, Edinburgo, e desiderosi di mantenere un livello di vita adeguato a quello dei Signori di città.

Sono passati ormai circa 150 anni da quelle che gli storici hanno definito «clearances», cioè espulsioni degli abitanti dalle loro terre per far posto alle resistentissime pecore Cheviot. La memoria di quei fatti risiede ormai quasi esclusivamente nei libri di storia. Eppure un leggero senso di disagio rimane al pensiero che quel paradiso di flora e fauna, di cielo e terra e mare e acque che ci si apre dinanzi non è sempre stato così disabitato, non sempre le pecore ne sono state un motivo dominante.

Le stazioncine sfilano l'una dopo l'altra,

no liberate per le pecore, tesoro di carne e lana.

Poche miglia più oltre siamo tra montagna, loch e glen che dal Firth di Dornoch si spingono fino alla costa ovest, quasi a recidere completamente le Highlands più settentrionali dal resto del paese. Qui, alla fine del '700, John Lockhart Ross avviò il suo esperimento di allevamento di pecore dal muso nero, particolarmente adatte a sopportare i rigori dell'inverno.

Il successo dell'esperimento (200.000 pecore l'anno esportate in Inghilterra) convinse i vari Lord locali a seguire la stessa strada.

Lungo quelle valli, la notte, gli uomini espulsi dalle loro terre cercarono una vana resistenza sparando alle pecore e terrorizzando i

Alcuni turisti nella stazione di Forres, fra Aberdeen e Inverness.

pastori. «Le pecore non resisteranno all'inverno», si consolavano gli esuli. Invece le Linton prima, e poi le Cheviot, pecore di una razza ancor più robusta, resistettero e si allargarono a coprire aree sempre più vaste, fino all'estremo nord nelle regioni del Ross e del Sutherland e infine del Caithness, fino a Wick e Thurso, oltre cui non c'è che il mare e poi le isole, Orcadi e Shetland. Per certi tratti la linea ferroviaria corre lungo la costa. Qua e là, verdissimi contro il grigio profondo del mare, si distendono lunghi campi da golf. Gli appassionati di questo sport devono probabilmente ringraziare le «clearances» di un secolo e mezzo fa. A Forsinard, quasi all'estremo nord del tracciato, il treno curva verso est, lasciandosi alle spalle la valle dello Strathnaver, dove case su case furono bruciate per cacciare gli abitanti, venti casali distrutti a Rossal e poi altri venti a Longdale e ancora venti, da villaggio a villaggio, tutti rasi al suolo. D'altra parte ne beneficiò l'industria della lana, che però stabilì i suoi centri molto più a sud, lasciando le Highlands come paradiso di spazi e natura per il turista.

E così via, di stazione in stazione, di paese in paese, fino a Thurso che è letteralmente la fine della linea. Oltre non c'è più ferrovia. Solo mare e le isole, Orcadi prima, Shetland poi. 24.000 abitanti sulle Shetland e varie centinaia di migliaia di uccelli. Paradiso degli uccelli, le definiscono.

Ma anche delle pecore: ce ne sono almeno 330.000 che forniscono carne al Sud, a Glasgow, a Edinburgo, a Londra, ed ancora più a sud in Europa. Allevatori francesi permettendo.

Osservatorio

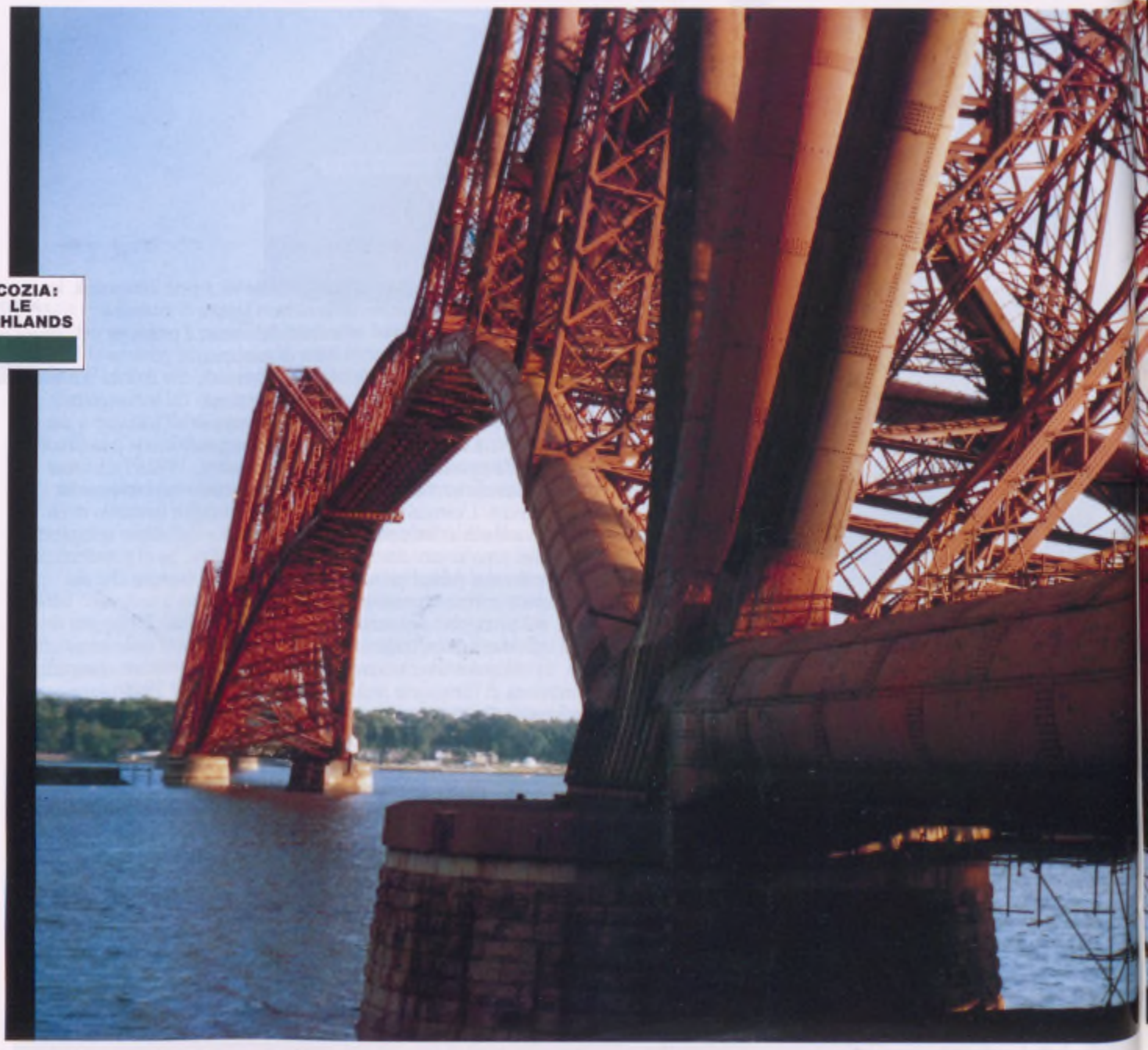
Sembrano allontanarsi nel tempo, ma si precisano nei possibili aspetti istituzionali, le prospettive di privatizzazione delle Ferrovie britanniche. Oggetto di intenso e appassionato dibattito negli ambienti politici ed economici del Paese, il problema del passaggio del settore ferroviario ai privati voluto in linea di principio dal governo di Margaret Thatcher è analizzato in un memorandum del Ministero dei Trasporti, che delinea una gamma di ipotesi per il futuro di British Rail. Il documento, preparato dal sottosegretario Edward Osmotherly come base di lavoro per una riunione di responsabili ferroviari e dei trasporti svoltasi il 10 settembre a Londra, giudica anzitutto improponibile una privatizzazione in blocco prima della fine della prossima legislatura (presumibilmente, 1992-97), a causa delle non rosee previsioni finanziarie, che rendono BR poco appetibile nel breve-medio periodo per eventuali acquirenti. L'esercizio 1989 ha registrato un deficit operativo di 26 milioni di sterline (circa 55 miliardi di lire), primo bilancio in «rosso» dell'ultimo quinquennio, e le sovvenzioni governative sono ammontate a 574 milioni di sterline. Se di privatizzazione totale non si potrà verosimilmente parlare prima della fine del secolo (sempre che alle prossime elezioni si affermino ancora i conservatori, in quanto i laburisti manifestano tutt'altre convinzioni in materia), più percorribili appaiono forme parziali e graduali. Il rapporto del Ministero dei Trasporti individua quattro opzioni: separazione tra proprietà delle infrastrutture e gestione del traffico, da affidarsi a diverse compagnie concorrenti; spartizione «geografica» di BR, attraverso la creazione di compagnie regionali (com'era prima del 1948); privatizzazione «settoriale», con la cessione di una o più delle divisioni in cui sono strutturate le Ferrovie (Intercity, reti sudest, reti provinciali, trasporto merci, poste e pacchi, oltre al servizio passeggeri internazionale); «joint ventures» con i privati per singole attività (gestione di linee ecc.). Il governo propende per le due ultime ipotesi, con un occhio alla privatizzazione generale. Secondo il memorandum, le divisioni Intercity e merci (già oggi in attivo) saranno in condizioni di redditività tali da poter essere proficuamente cedute a privati verso la metà degli anni '90. Si avrebbero così diverse compagnie indipendenti - ciascuna con proprio personale, infrastrutture e materiale rotabile, e possibilità di utilizzare, a pagamento, quelli delle altre - anche se resterebbero settori strutturalmente in perdita, come la rete provinciale, da continuare a sovvenzionare. Quanto alle «joint ventures», il rapporto cita il precedente della Charterail, società mista tra BR e il gruppo industriale GKN per il trasporto strada-ferrovia, e afferma che l'apporto privato a singole imprese (si parla ad esempio della principale linea lungo la costa occidentale dell'isola) produrrebbe economicità e snellezza di gestione, e, restando sotto il 50% del capitale, non richiederebbe interventi legislativi.

Nel frattempo, il nuovo presidente di BR - Sir Bob Reid, insediatosi in ottobre e succeduto, curiosamente, al suo omonimo Robert Reid - è impegnato a migliorare l'efficienza e i conti delle Ferrovie, per prepararle ad affrontare l'eventuale privatizzazione e, prima ancora, il mercato unico europeo del 1993.

Un'impresa mista per la produzione di materiale elettrico ed elettromeccanico, destinato soprattutto al settore ferroviario, è stata costituita dall'Ansaldo (gruppo IRI-Finmeccanica) e dall'ungherese Ganz Electric. L'assenso del governo di Budapest alla «joint venture» è stato comunicato dal primo ministro Jozsef Antall durante una visita a Roma, a metà settembre. La nuova società, controllata al 51% dall'Ansaldo, dovrebbe essere operativa nel 1991.

Stoviglie commestibili, per motivi ecologici, nei vagoni ristorante dei treni tedeschi. L'iniziativa della Deutsche Bundesbahn, che dopo una sperimentazione di un mese dovrebbe essere generalizzata, mira ad eliminare il problema, non indifferente in termini di danni ambientali, rappresentato dalla distruzione di piatti e bicchieri di plastica (oltre 20 milioni di pezzi all'anno). Le nuove stoviglie «usa e mangia» sono fatte con farine di cereali sottoposte a una particolare lavorazione, e, se non gradite ai viaggiatori, possono essere ovviamente riciclate per l'alimentazione animale.

(a cura di Guido Di Giammatteo)



IL PRIMO CENTENARIO
DEL FORTH BRIDGE

MEGLIO UN PONTE CHE UN CIRCO

Una struttura di ferro lunga due chilometri e mezzo: come sei Torri Eiffel gettate da una sponda all'altra del fiume. Così impressionante che colpì anche Hitchcock.

Quando tra 3.000 anni l'aumento della temperatura sul globo terrestre avrà reso desertiche fin le zone dell'alta Scozia e avrà prosciugato i fiumi e ridotto in polvere e sabbia le città, solitaria e misteriosa continuerà ad ergersi la struttura di metallo di quello che era stato il ponte ferroviario sul Forth.

Forse sarà invece il mare a sommergerla e a incorporarla tra i suoi tesori, e toccherà a qualche archeologo del futuro di scoprire, tra alghe e ruggine, quelle migliaia di tubi intrecciati, alcuni di 4 metri di diametro, e chiedersi quale funzione potessero mai svolgere in quella lontana civiltà.

Voglio dire che il ponte ferroviario sull'immenso estuario del Forth, in Scozia, mi ha lasciato una profonda impressione.

Sono comunque in buona compagnia.

Alfred Hitchcock gli dedicò un'inquadratura di trenta secondi esatti, fissa come una cartolina, nel suo «I 39 scalini». Il ponte allora, era il '37, non aveva ancora cinquant'anni, ma già incuteva tutto il rispetto ammirato di cui 54.000 tonnellate di acciaio intrecciate e slanciate tra acqua e cielo, sono capaci.

Oggi sono trascorsi cento anni da quando il Principe di Galles, al centro dei due chilometri e mezzo complessivi del ponte, infilò l'ultimo dei sei milioni di bulloni usati per la costruzione, mentre il vento si divertiva ad ululare scompigliando discorsi ufficiali e cappelli a cilindro.

È come una Torre Eiffel caduta ed elegantemente riarrangiata attraverso il Forth. Anzi, a tener conto delle reali dimensioni, equivale ad oltre sei Torri Eiffel rovesciate su un fianco. Benjamin Baker, uno dei due ingegneri responsabili del ponte non amava però la Torre Eiffel. «È un lavoro senza senso, brutto e mal proporzionato», ebbe a dichiarare, «e non ha alcuna utilità. Il Forth Bridge al contrario è un'opera utile che qualcuno ha voluto definire brutta, ma che possiede invece la bellezza e l'espressività di una nuda costruzione di stampo scientifico».

Gli esteti del tempo erano rimasti negativamente

Un'immagine di Forth Bridge: 54.000 tonnellate di acciaio e travi fino a quattro metri di diametro: una mirabile combinazione di potenza e leggerezza.

colpiti dalle dimensioni colossali del ponte, «un anacronismo, una sorta di mostro preistorico, un brontosauro della tecnologia», l'aveva definito un noto critico d'arte, in un'epoca in cui si andavano ormai affermando i ponti sospesi dall'aspetto snello e leggero.

Il ponte sul Forth aveva invece preferito optare per la forza e la potenza come garanzia contro la furia degli elementi.

Non è difficile capire le ragioni di questa scelta alla luce del disastro che solo pochi mesi prima aveva colpito il Tay Bridge, poco più a nord del Forth, il ponte che doveva permettere il rapido scambio tra le miniere di carbone del Fife, a sud verso Edinburgo, e le industrie dell'area di Dundee e di Aberdeen.

Pochi minuti prima della mezzanotte del 28 dicembre 1879, un telegramma svegliò Sir Thomas Bouch per sprofondarlo in un incubo da cui non doveva più ridestarsi. Meno di un'ora più tardi, l'ingegnere progettista del Tay Bridge, il ponte che con oltre tre chilometri di lunghezza aveva battuto ogni record, era in viaggio per Dundee, sulle rive del Tay, dove qualcosa di tragico e di impensabile era avvenuto, un insulto all'ingegno tecnico-scientifico dell'epoca.

I ministri della Chiesa presbiteriana scozzese furono pronti — in mezzo alla generale costernazione — a trovare parole apocalittiche, rivendicando all'intervento divino la punizione degli empi che avevano osato viaggiare di domenica infrangendo il sacro riposo biblico.

Era infatti una domenica quel 28 dicembre, l'ultima domenica dell'anno. Soffiava un vento di tempesta sul profondo estuario del Tay. Dalla riva di Dundee, dalle file di case che si affacciavano sull'acqua, si poteva a stento discernere la lunga ed esile struttura del ponte ultimato solo 18 mesi prima.

Una meraviglia d'ingegneria, un ulteriore motivo di orgoglio per l'età vittoriana, usa ormai a passare di successo in successo.

In giorni sereni sembrava impossibile che quella distesa d'acqua, larga ma poco profonda, con frequenti banchi di sabbia che arrivavano quasi ad affiorare qua e là, potesse mai trasformarsi in una forza minacciosa.

Lo stesso ponte, appoggiato leggermente su slanciate colonne di ferro e cemento raggruppate a sei per pilone, ciascuna di un diametro non superiore ai 40-45 centimetri, sembrava esprimere fiducia nella tecnica umana, capace di dominare con semplicità la natura, senza inutili eccessi ed esibizioni, secondo lo stile sobrio ed economico di Thomas Bouch, non per nulla fatto Sir dalla Regina Vittoria in persona pochi mesi prima.

E però, in quella serata di tempesta, genitori e bambini da lontano, da Dundee, da dietro i vetri delle finestre, guardavano attraverso la pioggia e l'oscurità per vedere se il treno si sarebbe avventurato sul ponte anche quella sera.

Ammesso che fosse riuscito a superare l'altro grande estuario poco più a sud, quello del Forth, tagliato dal «Leviathan», il primo ferryboat al mondo, su progetto — ancora una volta — di Sir Thomas Bouch.

Alle 7.14, puntuale al destino, il diretto da Edinburgo imboccò il tracciato che con 85 arcate a 30 metri al di sopra delle acque agitate del Tay doveva portarlo a Dundee. Le luci delle sei carrozze passeggeri brillavano intermittenti e lontane, sospese nell'oscurità.

All'altezza delle arcate centrali la velocità del vento era probabilmente ben superiore ai 100-120 km l'ora ufficialmente registrati sulla riva.

Qualcuno da lontano ebbe l'impressione di uno scintillio più intenso per qualche attimo, come dei lampi o come la coda di una cometa, raccontarono successivamente.

Poi le luci non riapparvero più.

Nessuno osò subito pensare al peggio. Più tardi dalla stazione di Dundee furono mandati dei ferrovieri a investigare cosa avesse ritardato il treno. Percorsero circa metà del ponte e solo allora attraverso l'oscurità si delineò chiaramente la tragedia: le tredici arcate centrali non esistevano più e con loro erano scomparsi il treno e i suoi 75 passeggeri. Non ci furono sopravvissuti.

Di pochi mesi sopravvisse Sir Thomas Bouch.

La sua fama crollò in un giorno solo. L'altro suo grande sogno, un ponte sospeso sul Forth, di cui egli stesso aveva avviato la costruzione pochi mesi prima, fu immediatamente bloccato. Commentando il Tay Bridge, al momento della sua inaugurazione, il corrispondente del «The Times» aveva trovato accenti commossi ed entusiastici per salutarlo come un'opera «fragile all'apparenza, ma stabile e solida al di fuori di ogni dubbio.» Visti i risultati, non c'è da meravigliarsi che per il successivo ponte costruito sul Forth si preferisse che la solidità fosse ben esplicita anche nell'apparenza.

L'obiettivo fu abbondantemente raggiunto con 54.000 tonnellate di acciaio, tubi fino a quattro metri di diametro, oltre 200.000 tonnellate tra pietra e cemento, sei milioni e mezzo di bulloni, 5.000 operai al lavoro giorno e notte alla luce fornita dall'elettricità, per la prima volta utilizzata in un cantiere di lavoro.

Il risultato finale è una mirabile combinazione di potenza ed eleganza per un'impressione di solidità e slancio insieme, un inno alla capacità umana di risorgere dalle ceneri per dominare la natura. Se oggi siamo più scettici su questo punto, la società vittoriana dimostra invece di non aver avuto dubbi al riguardo. Come spiegare altrimenti la stessa stupefacente rapidità con cui, solo pochi mesi dopo il disastro sul Tay, furono approvati i piani sia per un nuovo ponte sul Tay che per il ponte sul Forth?

Quest'anno, riverniciato a nuovo e illuminato a festa, il Forth Bridge sta festeggiando il suo primo centenario, in un susseguirsi di cerimonie ufficiali e feste popolari.

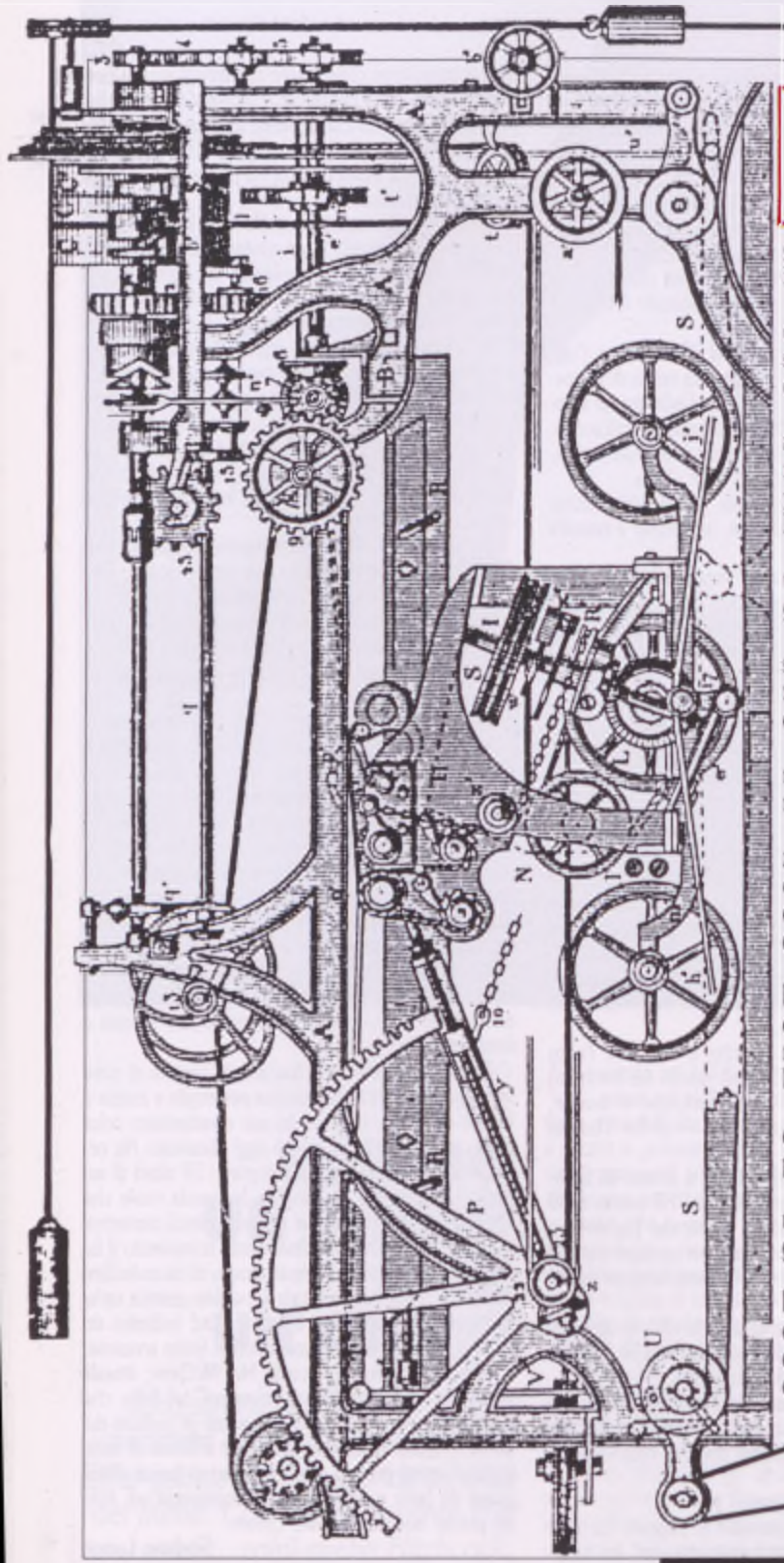
La sua struttura dalle due arcate centrali di oltre mezzo chilometro l'una domina per miglia e miglia il bacino del Forth, esaltata dal suo caratteristico color rosso, «rosso Forth Bridge» è oggi chiamato. Ne occorsero 250 tonnellate per ricoprire i 59 ettari di superficie metallica e da allora la leggenda vuole che l'opera di riverniciatura del ponte continui ininterrotta, dato che quando si è finalmente completato il lavoro ad un'estremità è ormai tempo di ricominciare dall'altra. Nella lingua locale è perfino entrata un'espressione, «riverniciare il ponte», ad indicare un compito mai terminato, una fatica di Sisifo scozzese.

C'è anche però chi, come Mr. McCabe, attuale manager del Forth Bridge, memore del fatto che non un'oncia delle 54.000 tonnellate di metallo del ponte fu usata a scopo ornamentale e fedele al tradizionale senso pratico scozzese, non si lascia abbagliare da feste e celebrazioni e commenta: «È solo un ponte, non un dannato circo».

Stefano Longo

La qualità è tutto, anzi di più

di RENZO POCATERRA



I conduttori della East Japan Railways imparano con la stessa cura a guidare i treni e ad usare il microfono.

Annunciano due volte il nome della prossima stazione, dicono da quale parte della carrozza si apriranno le porte, ricordano ai passeggeri di non dimenticare bagagli ed oggetti personali, segnalano le coincidenze con altre linee ed infine ringraziano.

Poi una campanella annuncia l'apertura delle porte, un'altra la chiusura e il ritornello ricomincia: indicazioni sui posti per fumatori, su quelli riservati agli invalidi, un cortese invito a ridurre il volume dei walkman.

Insomma il microfono non tace mai. Qualcuno si è lamentato e allora hanno cominciato con il sostituire i campanelli che annunciano l'apertura e la chiusura delle porte con una frase musicale; poi per tre mesi e solo su una linea, hanno eliminato alcune frasi rituali, come quella sui bagagli e sui ringraziamenti.

Ha funzionato e su tutte le linee gli annunci sono stati ridotti di un terzo e le altre compagnie ferroviarie hanno cominciato ad adeguarsi.

Questo interessante episodio, riferito da Marco Panara in una sua inchiesta per «la Repubblica» sullo spirito giapponese in materia di qualità, nel privato e nel pubblico, è sufficiente a mostrarci quanto ancora dobbiamo lavorare per avvicinarci a quei modelli.

Giriamo senz'altro l'argomento ai responsabili degli annunci sui nostri Intercity con la raccomandazione di curare prima di tutto la messa a punto degli interfonici.

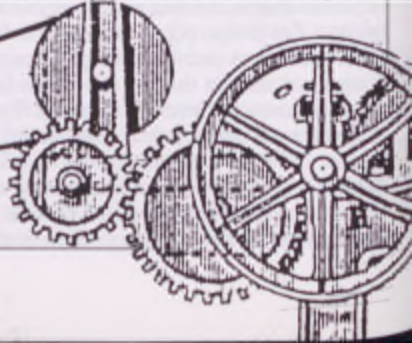
Non ci sentiremmo invece di consigliare per il nostro Paese l'iniziativa adottata sulla West Japan Railways per combattere il minuto di ritardo che, inspiegabilmente, malgrado tutti gli accorgimenti dell'efficientissima organizzazione giapponese continuava a verificarsi per alcuni treni nelle ore di punta.

Studiato il problema, i tecnici di quella Società si accorsero che la colpa del ritardo era delle studentesse che si distraevano chiacchierando fra loro, non mettendosi davanti all'uscita quando il treno stava per arrivare in stazione oppure formando gruppi vicino alle porte rallentando l'uscita dei viaggiatori.

Per queste simpatiche sventate la Società ha preparato un piccolo omaggio: un tesserino con un rilevatore della temperatura corporea con sopra scritto come ci si deve comportare... sul treno.

Su questa ricerca della qualità si è soffermato anche recentemente Luigi Malerba cogliendo due temi importanti della mentalità giapponese.

Il primo è la collaborazione dei cittadini al funzionamento dell'apparato pubblico, tradizionale e costante anche nei settori più delicati come l'ordine pubblico o la disciplina del traffico.



Sulla linea Shinkansen, fra Tokio e Kyoto, un passeggero si accorge che, quando il treno entra in galleria la parete della vettura si dilata leggermente verso l'esterno.

Incuriosito dal fenomeno che si ripete in ogni galleria il passeggero manda una segnalazione alla Direzione delle ferrovie che oltre a ringraziare per la collaborazione, fa partire un'indagine che accerta il fenomeno, le sue cause, ne valuta rischi ed effetti.

Questo episodio oltre a mostrare un esempio di collaborazione fra privato e pubblico tocca il secondo tema che presiede alla ricerca della qualità: i giapponesi hanno superato la fiducia cieca nella tecnologia che ormai è presente in tutti gli apparati.

Proprio dove la tecnologia è più avanzata ritrova credito l'osservazione personale, empirica, dell'uomo della strada.

Fra le cause che hanno reso il popolo giapponese ormai famoso nel mondo per gli standard di qualità raggiunti nella produzione e nell'organizzazione sociale sembra che la principale sia da ricercare nell'antica tradizione del cerimoniale che da sempre sovraintende gli atti quotidiani di quel popolo.

L'abitudine al cerimoniale comporta una osservanza rigida di codici di comportamento e quindi una continua ricerca di perfezione formale.

Questo rispetto formale dei codici e degli standard di comportamento può provocare anche, come nel caso degli annunci sui treni, effetti opposti a quelli desiderati e particolarmente negativi per la mancanza di personalizzazione nei rapporti.

Il Professore di psicologia e turismo alla Rikkyo University, Isamu Mayeda, ha elaborato una «teorica emozionale dei servizi». Questa teoria introduce il fattore emozionale nei rapporti interpersonali. A questo proposito viene ricordata la cosiddetta «parabola del portacenere».

Negli alberghi, bar e ristoranti giapponesi in genere si cambia il portacenere quando ci sono due mozziconi di sigarette. Questo comportamento, ottimo nella maggior parte dei casi, può rivelarsi negativo per due persone che stiano discutendo fra loro e fumando accanitamente. La sostituzione del portacenere fatta troppo spesso può disturbare la discussione e quindi peggiorare la qualità del servizio. In questo caso è necessario che l'addetto alla pulizia sappia valutare il momento opportuno per intervenire senza provocare disturbo.

In genere questa teoria trova maggiore applicazione nei servizi dove è più importante il rapporto umano, come gli alberghi e i ristoranti mentre per i servizi dove è necessaria una funzionalità ottimale, come banche, poste e trasporti, diventa più importante il rispetto dei codici.

E sul rispetto dei codici come norma di vita c'è un proverbio in Giappone che si usa ripetere ai ragazzi fino dalla più tenera età: «il chiodo che spunta dalla tavola va battuto».

Un proverbio che farebbe tanto bene ai nostri ragazzi, ma anche a tutti noi italiani che abbiamo l'orgoglio di essere un popolo di improvvisatori. Ci sia consentito a questo proposito ritornare ad un vecchio tema tipicamente nostrano sulla inadeguatezza dei regolamenti alle odierne esigenze.

I nostri regolamenti sono tavole irte di chiodi troppo di rado ribattuti, e su questi chiodi la qualità subisce offese irrimediabili.

Abbiamo norme non più in vigore riportate da pubblicazioni formalmente vigenti ma non più aggiornate oppure modificate da circolari, telegrammi, bollettini il cui reperimento diventa sempre più problematico.

Abbiamo norme inutilmente complicate per la nostra italica tendenza a spaccare il capello in quattro ed altre che lasciano troppi margini di interpretazioni e di errore.

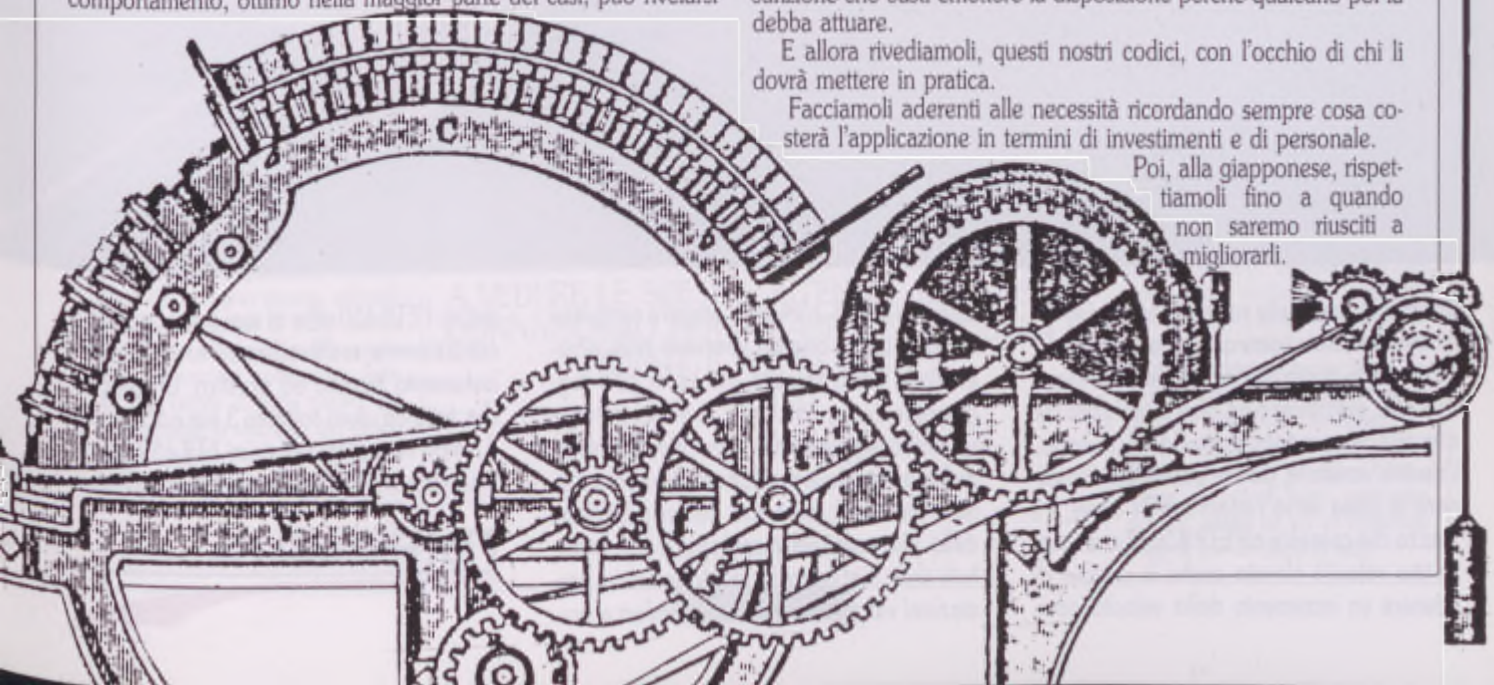
Abbiamo infine norme ottime in sé ma di scarsa applicabilità.

Si sta infatti affermando, per l'esigenza riformatrice di porre l'Ente al passo con i tempi, la tendenza a non tenere conto delle reali condizioni dell'esercizio, quasi come una ricerca di alibi o una presunzione che basti emettere la disposizione perché qualcuno poi la debba attuare.

E allora rivediamoli, questi nostri codici, con l'occhio di chi li dovrà mettere in pratica.

Facciamoli aderenti alle necessità ricordando sempre cosa costerà l'applicazione in termini di investimenti e di personale.

Poi, alla giapponese, rispettiamoli fino a quando non saremo riusciti a migliorarli.



VI PRESENTIAMO L'ULTIMO TRENO PER ARRIVARE PRIMA.

Davanti ad una delle reti ferroviarie più tortuose e articolate come quella italiana, c'è finalmente chi punta diritto al successo: il nuovo ETR 450, elettrotreno ad assetto variabile ad alta velocità, prodotto dalla Fiat Ferroviaria. L'assetto variabile, cioè la possibilità di inclinare le casse verso l'interno delle curve, è il mezzo che consente all'ETR 450 di mantenere una velocità elevata anche in curva e di ottenere un incremento della velocità commerciale del 15-25% sugli attuali e complessi tracciati senza onerosi interventi sulle infrastrutture. L'alta velocità che l'ETR può raggiungere, fino a 250 km/h., è invece permessa dall'alleggerimento generale del treno, dall'aumento delle prestazioni di accelerazione e frenatura, oltre che dall'applicazione delle più avanzate tecnologie e del know-how della Fiat Ferroviaria. Ma velocità e prestazioni viaggiano insieme a comfort e sicurezza: l'ETR 450 offre ai suoi passeggeri aria condizionata, sedili reclinabili e ruotanti, alto isolamento termico ed acustico. Un piacere che, tuttavia, dura soltanto 3 ore e 55 minuti: il tempo impiegato dai primi ETR 450 entrati in servizio dal 1988 sulla tratta Milano-Roma.

FiatFerroviaria

GLI ITALIANI E I SERVIZI

SI VIAGGIA E CI SI AMMALA MOLTO. ALMENO A VEDERE LE SPESE SOSTENUTE DAI NOSTRI CONNAZIONALI PER I TRASPORTI, PUBBLICI E PRIVATI, E PER I FARMACI.

di SERGIO RIVOLTA LIPPO

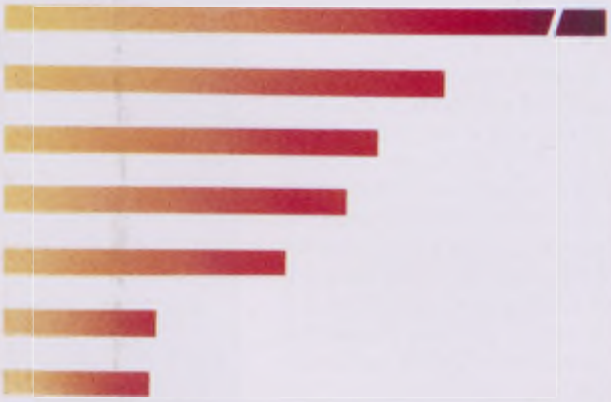
Sappiamo già che agli italiani piace molto viaggiare in Italia e all'estero, prevalentemente in automobile, ma anche in treno, in aereo e in nave. Ma gli italiani hanno anche un rapporto molto intenso con il mondo della sanità. Ad ogni minimo acciacco il ricorso al medico specialista e alle strutture sanitarie pubbliche e private, come del resto all'uso, spesso sconsiderato dei farmaci, è tra i più alti d'Europa. La stessa intensità e frequenza di rapporti, considerata l'eccessiva e soffocante burocrazia esistente nel nostro Paese, la si riscontra anche nei confronti della pubblica amministrazione, della scuola, delle poste, dell'Inps e del settore lavorativo in generale.

Ma qual è il rapporto tra questi settori (sanità, trasporti, scuola ecc.) e il cittadino? Come è vissuta la relazione tra l'Italia che «impartisce» e l'Italia che «subisce»?

L'ISPES, l'istituto di studi politici, economici e sociali, ha condotto un'indagine capillare per chiarire il problema intervistando un campione significativo di 2200 utenti distribuiti su 17 aree geografiche. I risultati che ne sono scaturiti forniscono un quadro nient'affatto rassicurante.

Il 97,6 per cento degli interpellati ritiene del tutto insoddisfacente il rapporto e pensa di non essere tutelato in maniera adeguata.

Fin qui, naturalmente, nulla di nuovo. Sappiamo tutti, purtroppo, di vivere in un Paese in cui non si può chiedere molto perché inadeguato, per molti aspetti, a soddisfare anche i bisogni medi. Insomma, le cose non vanno come dovrebbero e questo, in larga misura, già si sapeva. Ma il fatto «nuovo» che l'indagine Ispes tratta ampiamente, è la reazione del cittadino rispetto all'inefficienza conclamata di molti servizi. Come comportarsi? Reagire, protestare, denunciare, collaborare, lottare? No, niente di tutto questo. Secondo l'Ispes la «tecnica» più diffusa tra gli italiani è quella del lasciar perdere, trovando però una personale scorciatoia che aiuti a risolvere il proprio problema, salvo che nelle discussioni, più o meno animate, al bar sport o nel salotto di casa.



Nell'indagine Ispes è la sanità il servizio che secondo gli italiani funziona peggio (46%). Seguono, ma molto distanti, i trasporti (13,41%) e la pubblica amministrazione (11,45%). E contro il degrado dei servizi, ci si arrangia.

Questa è la situazione, da cui è facile ricavare un corollario. Per gli italiani la raccomandazione è fondamentale e, per certi versi, rappresenta la vera ed unica ancora di salvataggio. Infatti il 17,3 per cento degli intervistati ritiene che per far valere i propri diritti la soluzione consista nel conoscere la persona giusta al posto giusto. Così, se ci si deve ricoverare si cerca l'amico della Usl che accelera la pratica e ci fa assegnare il posto migliore, se si rompe il telefono si chiama l'amico alla Sip e via continuando con le banche e tutti gli uffici pubblici. Se la pubblica amministrazione non funziona è inutile lottare, pensano gli italiani, basta arrangiarsi con le mance, le buone parole e soprattutto con le «segnalazioni» dei politici. L'Ispes infatti scrive testualmente: «in un clima da "si salvi chi può" torna l'intramontabile figura del cliente, dell'amico che tutto può e a cui è possibile chiedere comprensione di fronte a un potere burocratico e indifferente. A ben guardare la disfunzione della pubblica amministrazione si rivela in molti casi funzionale alla produzione di consenso...».

«Tutti abbiamo qualche favore da chiedere e qualche favore da fare», sottolinea l'Ispes. E questo è il motivo per cui la «cultura» della raccomandazione, in una situazione di degrado, trova il suo terreno fertile.

La Sanità è al primo posto tra i settori in cui, secondo gli italiani, il servizio è più inefficiente. Il 46 per cento degli intervistati trova da terzo mondo lo stato e il funzionamento degli ospedali e dei laboratori. Questa percentuale sale non di poco nel Meridione, dove come si sa, molti ospedali sono più che da terzo, addirittura da quarto mondo. Seguono nella classifica delle inefficienze, ma molto distaccati, i trasporti (13,41 per cento); i rapporti con la pubblica amministrazione (11,45 per cento); il lavoro (10,46 per cento); l'Inps (8,64 per cento); la scuola (4,5 per cento); le poste, fanalino di coda, (4,49 per cento).

Ma l'Ispes ha chiesto all'utente insoddisfatto anche un elenco meno generico delle peggiori aziende erogatrici di servizi. E qui si è registrata qualche «sorpresa». Al primo posto per inefficienza troviamo gli istituti previdenziali, poi le assicurazioni, i telefoni e le banche. Se la cavano, quindi, le tanto tartassate Ferrovie dello Stato, anche se l'Ispes dice che secondo il cittadino medio l'indice di disponibilità al miglioramento delle Ferrovie è molto basso. Insomma, secondo gli italiani per migliorare il trasporto ferroviario occorre da parte dei lavoratori dell'Azienda un po' più di disponibilità e buona volontà. E forse, aggiungiamo noi, anche un po' di collaborazione in più da parte di tutti.

Una violenza a sesso unico

di PATRIZIA CHIODI

illustrazione di Stefano Ricci

Un'importante industria cosmetica ha commissionato presso una società di ricerche, la InterMatrix Italia, un interessante sondaggio di previsione su come sarà la donna italiana nel duemila.

A parte una crescente presenza nel mondo del lavoro, andando a ricoprire posti di responsabilità e di rilievo, la donna del duemila si presenta esigente, autonoma nelle scelte familiari e personali, più disincantata rispetto a stereotipi di bellezza faticosi da emulare con maggiore coscienza di sé e delle proprie possibilità. La figura della casalinga o della disoccupata scompare anche nei ceti più alti. La donna andrà a ricoprire incarichi non più subordinati ma piuttosto manageriali o che rientrano nei quadri intermedi.

Dove la trasformazione sarà più evidente, però, è in ambito culturale. La volontà di migliorarsi la porterà ad essere mediamente più colta dell'uomo o comunque più informata. Quindi, una sessualità più consapevole, una educazione non autoritaria dei figli, una visione paritetica dei diritti e dei doveri.

Dal quadro dell'indagine, che ha naturalmente l'attendibilità di un sondaggio, risulta che, rispetto all'ascesa femminile, l'uomo rimane progressivamente emarginato. E pur senza studi specifici, le attuali premesse non ipotizzano per il futuro nuovi rapporti di equilibrio tra i due sessi.

Un'interessante inchiesta sui problemi dell'uomo contemporaneo è stata recentemente proposta da Marisa Rusconi, scrittrice e redattrice de *«L'Espresso»* (Marisa Rusconi - *Amore Plurale Maschile* - Rizzoli - L. 26.000). Da un ampio ventaglio di interviste a domande differenziate, rivolte a soggetti maschili, vien fuori che al naufragio dell'antica coscienza l'uomo non ha sostituito nulla e, tantomeno, ha maturato un linguaggio adeguato a nuovi contenuti. Senza pronostici, il libro-inchiesta della Rusconi offre uno spaccato sulla attuale condizione dell'uomo: difficile perché in via di ricostruzione, minacciata, a tratti, dall'isolamento culturale.

Tra l'uomo e la donna contemporanea, entrambi impegnati in un processo di trasformazione, è comunque l'uomo il più disorientato. Sia per indole che per costume è il meno disposto ad aprirsi e a parlare di sé e per di più non riesce ad identificarsi in nessun cliché precedente che lo vedeva dominatore incontrastato, a letto come in piazza.

Al di là di ogni polemica tardo-femminista, i veri motivi della crisi della coppia che riempiono pagine e pagine di giornali, non sono tanto da ricercarsi nel mutamento degli atteggiamenti femminili, più consapevoli e meno dipendenti dall'uomo, ma si ritrovano piuttosto nella confusa identità del ruolo maschile.

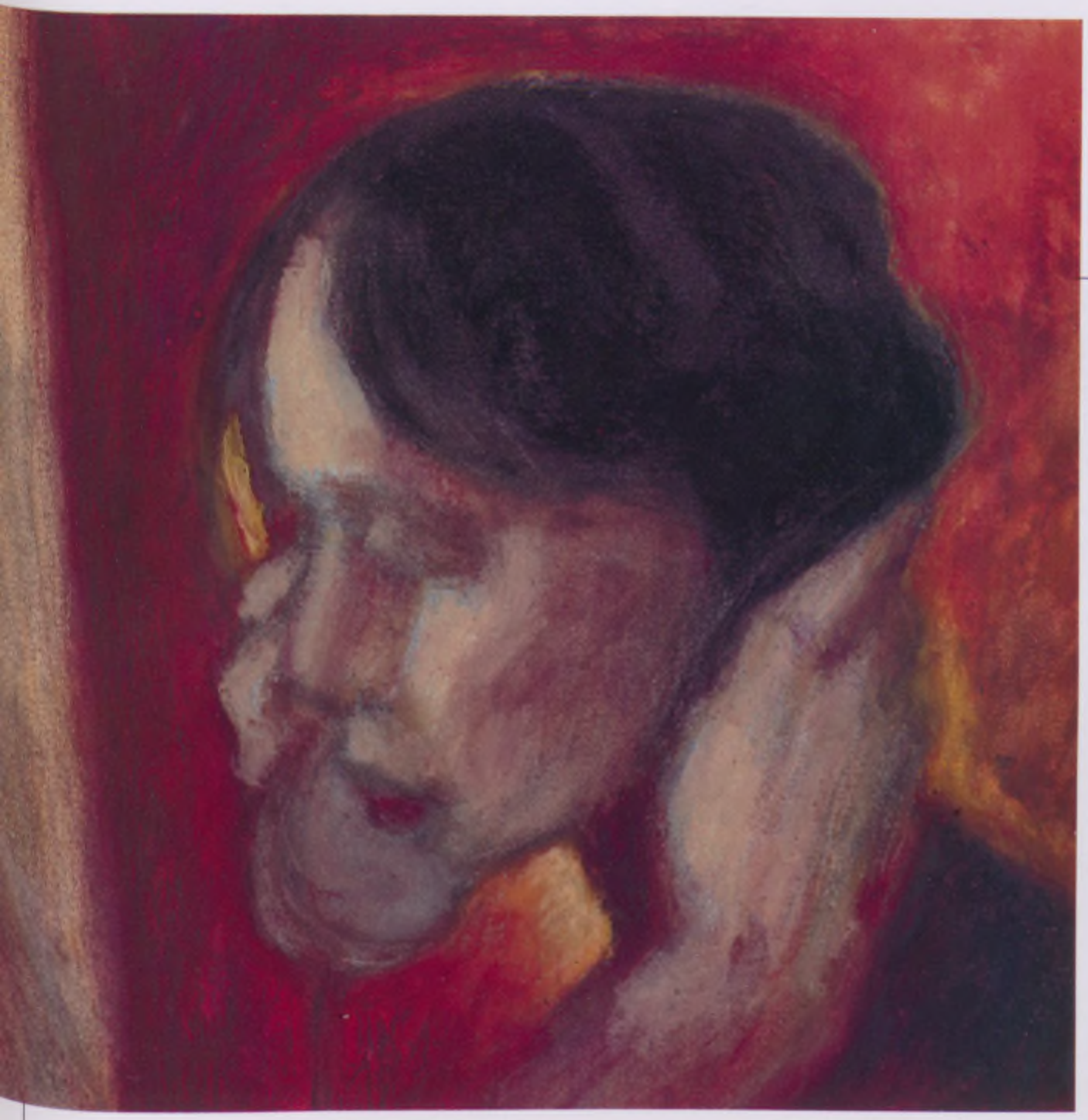
Le conseguenze non sono indolori.

La ricerca di un ruolo diverso dell'uomo, in società come in famiglia, provoca spesso, in soggetti psicolabili o comunque malati di protagonismo, manifestazioni di violenza nei confronti della donna, fisica e sessuale, per la necessità di riaffermare con la forza una certa supremazia.

Violenza e delitti sessuali ce ne sono sempre stati, è vero.

Un tempo più occultati, recentemente denunciati e resi noti. Ma l'estate scorsa abbiamo assistito ad una ondata di violenza particolare. Non sembra più trattarsi del solito assassino maniaco che agisce spinto da una malata e diabolica pulsione del momento. Si è di fronte a delitti studiati accuratamente. Mostri che puntano la vittima, ne calcolano le mosse, colpiscono e si allontanano senza lasciare tracce o comunque confondendole. La tesi più diffusa tra i crimonologi è quella che l'assassino si nasconda tra persone apparentemente insospettabili, il vicino di casa, il collega di lavoro, l'amico di famiglia, soggetti normali che a tratti diventano posseduti da incontenibili ossessioni.

La tesi dei sociologi fa risalire momenti di tale crudeltà e perversione proprio alla società in cui viviamo: la società dei grandi numeri in cui è possibile trovare di tutto: grandi assenze e grandi valori, grandi tensioni all'emancipazione, grandi pulsioni alla mortificazione di sé e dell'altro.



Le analisi e la ricerca delle cause non intervengono a risolvere una triste realtà: sono ancora le donne, al 90 per cento dei casi, a rimanere vittime di episodi di violenza. Bambine, adolescenti, donne giovani, mature o anziane, rappresentano ancora il bersaglio, le vittime preferite. A seguito di ciò la donna d'oggi non riesce ancora a vivere liberamente la propria vita. Per quanto autonoma e indipendente, porta sempre con sé la paura di diventare polo d'attrazione per azioni violente o comunque aggressive. Ad esempio, nel momento in cui ha conquistato la massima emancipazione, la donna non può, con la stessa disinvoltura di un uomo, viaggiare in treno di notte da sola, rincasare tardi in una zona poco illuminata, chiedere un passaggio in macchina, recarsi da sola in un locale pubblico. Pur di non accettare condizionamenti e di imporsi al rispetto degli altri, sono tante le donne che si muovono senza riserve anche negli ambienti più a rischio. Molte di loro, però, perché più esposte, sono costrette a pagare prezzi molto alti all'emancipazione. La legislazione italiana, per quanto riformata, non è ancora una tutela sufficiente per la donna. Le sanzioni e le pene per i reati di violenza sono ancora troppo blande. C'è anche da considerare che da quando la donna ha cominciato a parlare, e ha trovato il coraggio di denunciare alcuni crimini, la maggior parte degli stupri terminano con l'assassinio. Si sono inaspriti ancora di più, cioè, i termini della violenza. Nel ritratto della donna fine secolo, delineato dall'Istituto di ricerca Matrix, dove appare più sicura, intraprendente, meno obbligata a cure estetiche e cosmetiche, non c'è nulla che tradisca i segni di tutte le violenze subite. Perché ogni crimine contro la donna, dal meno grave al più aberrante, coinvolge e ferisce tutto il mondo femminile.

CARO UTENTE, TI DICO...

Il trillo della sveglia, il telefono, i giornali, la radio, la televisione, i semafori, le sirene d'allarme, il computer, gli spot della pubblicità: le forme della comunicazione diventano sempre più complesse e ossessive. Un universo di segnali e informazioni con cui convivere e dal quale dipende gran parte del successo delle aziende e degli individui. È necessario sempre più essere informati, ma soprattutto essere informati correttamente. La comunicazione è una funzione del management, non una tecnica d'imbonimento.

di MARCELLO BUZZOLI

Nei mesi di luglio e di agosto, sui quotidiani più importanti, è apparso ad intervalli regolari questo annuncio: *In estate il Pendolino costa meno.* Seguiva l'indicazione delle tariffe speciali ridotte. Tutto qui. Un avviso conciso e schematico che riferiva un fatto oggettivo, senza una parola di commento.

Tuttavia possiamo domandarci se il messaggio anzidetto sia classificabile come pubblicità o come comunicazione. In un ipotetico referendum, è probabile che il novanta per cento delle risposte sarebbe: pubblicità.

Tentiamo allora una controprova. Di recente i giornali hanno informato che le FS hanno proposto all'autorità di governo l'aumento delle tariffe. Se ripetessimo il referendum, la stragrande maggioranza delle risposte classificherebbe questa notizia come una comunicazione.

Se ne dovrebbe dunque dedurre che le notizie di segno positivo per l'utente appartengono alla pubblicità; quelle negative alla comunicazione.

Come si vede, è un criterio troppo semplicistico e sbrigativo. Per approfondire il tema, conviene considerare distintamente le tre aree:

1) la comunicazione in generale;
2) la pubblicità;
3) la comunicazione aziendale strettamente intesa.

Si tratta di tre aree contigue, ma configurabili separatamente.

1) LA COMUNICAZIONE - Nella società postindustriale caratterizzata dall'esponenziale intensificarsi delle relazioni, possiamo ben dire che la comunicazione fa parte del nostro meccanismo di vita.

Il trillo della sveglia al mattino, il telefono, i giornali, la radio, la televisione, i semafori, le sirene d'allarme, il computer... tutto è comunicazione, seppure di diverso grado ed importanza.

Le comunicazioni possono essere «operative», nel senso che indicano compiti da svolgere nell'ambito del processo produttivo. Tuttavia la decisione sulla linea di condotta spetta sempre all'uomo con la sua volontà e il suo discernimento. Finalità prevalentemente «informative» hanno invece le comunicazioni di massa che costituiscono in un certo senso l'apparato nervoso del sistema politico-sociale.

Provate ad immaginare una giornata senza voci e senza segni: il mondo diventa estraneo, opaco, impenetrabile.

Ma l'overdose di comunicazione può generare un male contrario e non meno insidioso: il rapporto con la realtà può diventare un rapporto deformato dai media audiovisivi, sempre più sofisticati e potenti.

From reality to mediality, dalla realtà alla «medialità», come ha ammonito Austin Ranney, uno studioso americano esperto di scienze politiche e sociali.

È ormai acquisito che la televisione ha attuato una rivoluzione epistemologica e culturale. Se prima per essere testimone di un evento bisognava esserci, ora non è più necessario. Risulta alterato il senso dello spazio e del tempo e l'uomo ha l'impressione di vivere un'eccitante avventura che però lo rende schiavo del mezzo elettronico.

La pluralità delle fonti d'informazione è pur sempre uno degli antidoti più validi contro il pericolo di condizionamenti.

Con le sue facoltà più elevate, con i suoi processi percettivi e il suo senso critico, l'uomo ha dimostrato di saper filtrare la valanga quotidiana di notizie e di immagini. Con una bella metafora, è stato detto che occorre innestare il nuovo tralcio (i media elettronici) sul vecchio tronco della nostra umanità.

L'informazione audiovisiva che viene assorbita passivamente può essere sussidiata dai libri e, perché no, dai giornali di buon livello.

La pagina stampata lascia il tempo e la libertà di decidere.

Resta ancora valida la diagnosi di David Riesman, il grande studioso della società di massa. *«Tutte le civiltà sono cresciute attraverso il lento passaggio da una fase di comunicazione orale a una fase di comunicazione scritta. La comunicazione orale favoriva un rapporto a senso unico anche quando era fondata sulla illuminazione del profeta e dello stregone. Con la parola scritta interviene la distanza, il ripensamento, il corpo a corpo con i concetti, l'assenso o il rifiuto dato a mente serena».*

2) LA PUBBLICITÀ - La comunicazione pubblicitaria, pur contenendo elementi informativi, è essenzialmente persuasiva e non riesce a nascondere il suo fine ultimo che è l'interesse economico degli inserzionisti.

Nel messaggio pubblicitario, anche se modellato su una formula conoscitiva, prevalgono gli elementi emotivi, la sollecitazione di stati affettivi, la presentazione di «figure-simbolo», la reiterazione degli slogan. Esiste quindi uno squilibrio strutturale tra gli elementi conoscitivi e gli altri elementi che abbiamo appena menzionato.

Puntare il dito su alcuni eccessi della pubblicità odierna significa dimenticare che anche in passato si sono verificati analoghi episodi.

Nel 1941, un *refrain* che glorificava la carne in scatola fu trasmesso tremila volte su 470 stazioni radio americane. La fiumana del-

CARO UTENTE, TI DICO

le lettere di protesta costrinse i responsabili del programma a cambiare mestiere.

Nel 1937, i giornali inglesi, che avevano condotto una campagna a favore di un maggior consumo di latte, ricusarono la pubblicazione di un comunicato dell'Associazione medica britannica che, pur riconoscendo l'elevato valore nutritivo della bianca bevanda, ne consigliava la pastorizzazione. I medici ripiegarono su un comunicato ancor più anodino e prudente che però fu anch'esso cestinato. Il *Daily Express* rifiutò perfino di pubblicare un annuncio di tre parole che diceva: «Bevete latte sano».

In tutti i paesi della CEE sono in vigore disposizioni di legge e misure di autoregolamentazione che vietano la pubblicità non veritiera.

Nel quadro della difesa del consumatore è emblematica la disavventura di un «Tour operator» belga che aveva diffuso un manifestino per un viaggio di sette giorni in Spagna con lo slogan: «Sole garantito». Un cliente, al ritorno dal viaggio, ha chiesto il rimborso della quota di cinque giorni durante i quali aveva diluviato ininterrottamente.

Il tribunale gli ha dato ragione.

Nel corrente anno il Movimento per la difesa del consumatore ha ricevuto circa cinquemila ricorsi di persone che dichiarano di essere state raggirate da Agenzie o «Tour operator» con la promessa di vacanze meravigliose rivelatesi poi inferiori alle peggiori aspettative. Non vogliamo minimizzare le responsabilità degli organizzatori. Ma con un po' di cautela e senza lasciarsi sedurre dal prezzo stracciato, è possibile evitare certe trappole.

Malgrado i suoi difetti, la pubblicità non va nè glorificata nè demonizzata. Può legittimamente essere considerata un fattore dello sviluppo economico, a condizione che non sia ingannevole, sappia articolarsi secondo il dinamismo delle imprese, produca ricchezza in termini collettivi e non susciti, a livello individuale, desideri e necessità artificiose.

Nel 1989 sono stati spesi 7.300 miliardi in pubblicità vera e propria e 7.000 miliardi in promozione. La crescita è stata dell'11% rispetto al 20% medio dei quattro anni precedenti. A beneficiarne sono stati soprattutto i quotidiani, mentre per i periodici si registra una battuta d'arresto. Nel settore della televisione, la Fininvest di Berlusconi si è dovuta contentare di un aumento dell'8,2% contro l'11% dell'emittente di Stato. Buoni i risultati della radio con un incremento del 10,2%.

3) LA COMUNICAZIONE AZIENDALE - È una funzione del management per pianificare e gestire l'immagine dell'Azienda e modulare il dialogo con tutti coloro che (all'interno o all'esterno) sono interessati e/o compartecipi dell'attività dell'Azienda stessa.

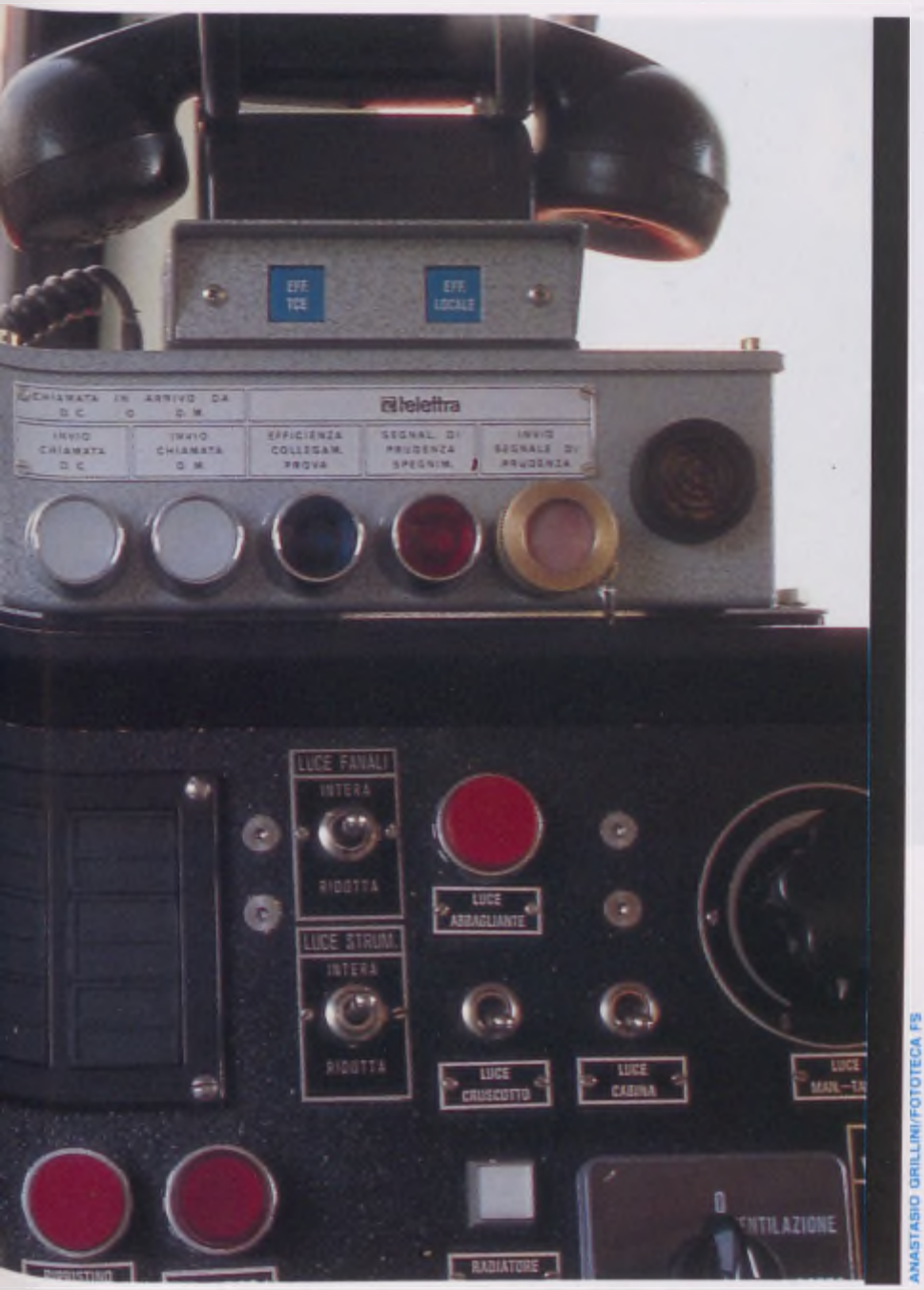
Il termine anglosassone *public relations*, che per lungo tempo è stato in auge, appare ormai inadeguato. Più appropriata è la formula *communication d'entreprise*, adottata dai francesi, che congloba i seguenti compiti:

— le relazioni con la stampa e con i media radiotelevisivi;

— le relazioni esterne istituzionali;

— la comunicazione interna;

Il telefono di servizio nella cabina guida di un locomotore, un importante strumento di comunicazione e sicurezza. L'overdose di informazioni può generare anche un effetto negativo: il rapporto con la realtà può essere infatti deformato dai media audiovisivi sempre più potenti e sofisticati.



ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

— la strategia d'immagine;
— la pianificazione di eventuali campagne pubblicitarie.

In questo quadro rientrano altre incombenze quali la consulenza al presidente e ai massimi dirigenti per tutto ciò che riguarda il buon nome dell'Impresa; l'impostazione e la redazione del giornale aziendale; i rapporti con l'ufficio del marketing per coordinare eventuali iniziative.

Anche se talvolta si avvale della pubblicità come strumento, la comunicazione aziendale *non va assimilata alla pubblicità*. Quest'ultima (l'abbiamo già detto) si esplica in un messaggio suggestivo finalizzato alla vendita del prodotto, mentre la comunicazione mira a stabilire un rapporto di chiarezza e di comprensione reciproca, sia con il mondo esterno all'Impresa, sia con la forza lavoro.

Naturalmente, specie quando ci si rivolge al grande pubblico, il messaggio deve essere chiaro. E a tal proposito vale la pena di ricordare quanto diceva Robert Escarpit che negli anni ottanta dirigeva a Bordeaux un Centro di scienze dell'informazione e della comunicazione. Bisogna ricorrere agli *«specialisti della despecializzazione»*. Ossia persone che sappiano *«capire e dire ciò che ogni specialista può fare senza aver bisogno di essere specialisti a loro volta, così come si usano i logaritmi senza conoscerne la teoria»*.

Uno dei punti di forza della comunicazione è il giornale aziendale che consente di far circolare informazioni e notizie dal vertice alla base e viceversa, dando al personale la possibilità di esprimersi e ai dirigenti di tener conto dei diversi punti di vista. Con questo canale si può influire positivamente anche sulle controversie sindacali quando nascano da disinformazione e contribuire, sotto altro aspetto, alla cultura professionale, fermo restando il ruolo degli specifici corsi d'istruzione, seminari ecc.

Un giornale aziendale, se è interessante, attraente, aperto ad una pluralità di temi, trova un suo pubblico di lettori anche al di fuori dell'Azienda e può fiancheggiarne validamente le relazioni esterne.

Ogni due anni la IBM, con un folto questionario di circa cento domande, interroga i suoi dipendenti per individuarne le aspettative e il grado di soddisfazione rispetto all'ambiente di lavoro.

Alla fine degli anni Ottanta, la FIAT ha coinvolto diciottomila dirigenti e quadri nei programmi finalizzati al miglioramento delle condizioni di lavoro e alla ricerca di punti deboli del processo di produzione.

Queste forme di approccio (anche se è rigorosamente garantita l'anonimità delle risposte) non sempre ottengono i risultati sperati e talvolta vanno incontro al boicottaggio. I lavoratori sospettano che il management, per far passare le proprie idee e programmi, finga di voler ascoltare le idee e le proposte che salgono dal basso. Ne consegue che i messaggi interni non debbono essere fatti di prediche e di slogan (che poi sono prediche camuffate) ma debbono denotare in primo luogo una reale capacità di ascolto.

Alle tecniche comunicative, nell'industria e nei servizi, Federico Rampini, giornalista e consulente industriale, ha dedicato un volume che s'intitola appunto *La comunicazione aziendale* (Etaslibri) ed è approdato in questi giorni in libreria. Tra i meriti di queste pagine, ben calibrate, c'è anche quello di non essere noiose, diversamente da quanto accade per quasi tutte le opere del genere.

Dal libro di Rampini vogliamo trarre un brano che serve di suggello a quanto abbiamo scritto con queste note: *«La comunicazione è una funzione del management, non è una tecnica d'imbonimento ad uso dei ciarlatani, nè una raffinata forma d'ipnosi delle folle. Se le altre funzioni del management sono carenti (dal Marketing alla formazione del personale, dalle politiche di reclutamento all'organizzazione), se infine la qualità del prodotto è scadente, è inutile fare appello alla comunicazione perchè capovolga la percezione di questa realtà da parte del pubblico»*.

ANASTASIO GRILLINI / FOTOTECA FS

DA STRESA IL VIA AL TRENO

Liberare le autostrade e i valichi alpini, ridurre il traffico su gomma, valorizzare le ragioni dell'economia e dell'ambiente: gli esperti del settore si schierano con la ferrovia.

di NICO REDI

Alla recente Conferenza internazionale del traffico di Stresa gli esperti del settore hanno puntato ancora una volta sul treno per tentare di decongestionare le autostrade, i valichi alpini, per non parlare poi delle strade alle porte delle grandi metropoli sempre più assediate dagli ingombranti «Tir» e dalle altrettanto inquinanti auto che stanno rendendo sempre più invivibili le città. E così il vituperato treno, negli anni '70 e '80 molti avevano decretato una imminente e prematura fine (in favore dell'auto e delle autostrade) al quale si sta riprendendo una clamorosa rivincita proprio a Stresa, la «città dell'automobile» dove ogni anno, da 46 anni, si ritrovano i massimi esperti europei insieme ai politici e agli amministratori a dibattere i temi della circolazione. Una scelta quasi obbligata quella della rotaia, è stato detto. I tentativi per cercare di sbrogliare il «mal di traffico» che affligge le grandi e le medie città sono infatti tutti miseramente falliti. Gli esperimenti delle «targhe alterne», la chiusura parziale dei centri storici, le stesse supermulte si sono dimostrate rimedi empirici, incapaci di guarire il malato «traffico» che abbisogna invece di cure drastiche. I dati presentati a Stresa fotografano la drammaticità di questa situazione che investe ormai anche i centri più piccoli. In Italia — ha ricordato il presidente dell'Automobil Club d'Italia, Rino Alessi— circolano 26 milioni di auto che diventano complessivamente 34 milioni sommandovi gli antocarri, i bus e i motomezzi (dal conteggio restano esclusi i bus e i Tir esteri e le macchine dei turisti). Altrettanto drammatici gli incidenti registrati nell '89 sulle strada italiane: 288.341 con 6.410 morti e 216.329 feriti. E di fronte a queste cifre — hanno detto buona parte dei relatori della conferenza — si deve puntare sempre di più al rilancio dei trasporti su rotaia.

La ricetta è nota, ed è stata ribadita dal Ministro dei Trasporti Bernini che alle Ferrovie e ai prossimi piani d'investimento ha dedicato larga parte del suo intervento. In particolare quello triennale '91-'93 — ha ribadito — punta a raggiungere obiettivi qualificanti che vanno dall'integrazione tra la rete europea e quella italiana con particolare riguardo all'alta velocità e ai valichi di frontiera; all'adeguamento strutturale e funzionale della rete nel Mezzogiorno; all'incremento dell'intermodalità passeggeri e merci; all'avanzamento tecnologico e infrastrutturale; al recupero della rete d'interesse locale e all'ammodernamento del parco rotabile. Punti che, insieme agli altri interventi previsti, sono finalizzati al recupero di quote di mercato sempre più consistenti per contribuire al riequilibrio trasportistico nazionale.

E su questo tema dell'acquisizione di nuovi segmenti di mercato nel settore passeggeri e merci a favore della Ferrovia (nel contesto dell'intermodalità dei trasporti) si è soffermato anche il Direttore del Dipartimento Promozione e Vendita dell'Ente Fs, Giuseppe Pinna. I dati, anzitutto. Le elaborazioni fatte dall'Osservatorio commerciale delle ferrovie dicono che 30 milioni di persone si spostano in Italia per vacanza o per turismo. Il 48,3% usa l'auto privata e questo dato negativo ai fini del traffico — ha sottolineato Pinna — va riequilibrato a favore degli altri sistemi di trasporto (treno, aereo, nave) presentando pacchetti integrati e, soprattutto, elevando la qualità dei servizi. A partire ad esempio dai viaggi organizzati (cresciuti dal 4,5% all'8,6%) che possono essere scaglionati nei mesi che vanno da marzo a giugno e da settembre a novembre, saltando così i mesi «caldi» di luglio e agosto.

L'altra novità è rappresentata dalla formula «treno più auto» che può essere lanciata in alcuni paesi come la Germania. L'iniziativa permetterà, una volta arrivati a destino, di trovare sul piazzale della stazione l'auto a noleggio

prenotata in precedenza. Nel pacchetto sono compresi anche i pasti a bordo o nelle stazioni, l'assicurazione totale, e così via.

Per le regioni Puglia, Calabria, Sicilia, Sardegna sono previste altre iniziative di treni charter da realizzare con la collaborazione di Aci, Enit, Tirrenia e Ministero del Turismo.

L'altro settore di grande interesse — ha aggiunto Pinna — è quello del turismo scolastico che sarà presentato insieme al Ministero della Pubblica Istruzione nel pacchetto denominato «La Ferrovia per la scuola».

Anche per questi viaggi si dovranno evitare i periodi natalizi e pasquali durante i quali si trovano pochi posti sia in treno che negli alberghi.

E invece di scegliere le solite mete si potrà puntare su località minori ma ricche di storia e d'arte abbinando, ad esempio, la visita al Museo ferroviario di Pietrarsa a quella degli scavi di Ercolano e Pompei. L'Aci ha chiesto poi un potenziamento del servizio «auto al seguito» che servirà a ridurre il traffico stradale e a rendere più sicuri i lunghi viaggi. Vanno però ritoccate le tariffe per evitare che i lunghi trasferimenti fatti in macchina costino meno del treno. Miglioramento dei servizi, velocizzazione dei treni merci soprattutto alle frontiere, sviluppo degli scali intermodali, creazione di joint-ventures tra FS, imprese interessate e spedizionieri e di società consortili, ad esempio, con l'Ente porto di Trieste sono infine alcuni degli obiettivi allo studio per acquisire nuove quote di mercato nel settore merci che nel primo semestre del '90 ha fatto registrare un confortante incremento.

IL TRENO DEL CINEMA

Per il secondo anno consecutivo Europacinema, l'importante festival internazionale che si svolge a Viareggio (29 settembre - 6 ottobre), ha preso ufficialmente avvio da Roma Termini con la partenza di un treno speciale organizzato in collaborazione con le Relazioni esterne FS. Un treno festoso, pieno di attori, registi e giornalisti, che è stato accolto al suo arrivo a Viareggio da centinaia di persone richiamate dall'avvenimento. Nelle foto: Paola Pitagora, Francesco Nuti, Nastassja Kinski, nel corso del viaggio.

31° CORSO ISTIEL **INDUSTRIA TRASPORTI E INFORMATICA**

L'industria dei trasporti nella prospettiva del mercato unico europeo. A questo tema, l'Istituto per lo Studio dei Trasporti nell'Integrazione Economica Europea (I.S.T.I.E.E.) ha dedicato, in collaborazione con l'Università degli Studi di Trieste, il 31° corso di studi superiori.

Al buon esito dell'iniziativa hanno dato un concreto contributo di esperienze tecniche e gestionali, anche alcuni dirigenti dell'Ente FS.

Nel corso dell'intervento dell'ing. Bruno Cirillo, Dirigente Generale presso il Comitato Consultivo, è emersa con forza la necessità di orientare l'informatica verso applicazioni nel settore dei trasporti con l'utilizzo di un'unica Banca Dati dei Trasporti cui tutti possano fare ricorso per attingere quelle informazioni strategiche utili anche a orientare investimenti in questo settore.

L'ing. Renato Cesa De Marchi, Direttore dell'Istituto Sperimentale ha invece sottolineato come l'evoluzione dei sistemi di trasporto non potrà non tenere conto di innovazioni tecnologiche, soprattutto nel campo della trasmissione delle informazioni che sono la base fondamentale per impostare un nuovo assetto dei sistemi di trasporto all'interno delle aree urbane. Assetto indirizzato verso la trazione elettrica. In questo campo — ha aggiunto Cesa De Marchi — un ruolo importante sarà svolto dagli investimenti e dalla ricerca provenienti dalle industrie del settore.

Il punto sulle applicazioni delle tecnologie informatiche al trasporto viaggiatori è stato fatto dal dr. Mario Miniaci, Capo della Direzione Centrale Informatica, il quale, dopo aver tracciato una breve storia dello sviluppo di una rete informatica integrata europea nel settore dei trasporti, ha ricordato che nel futuro prossimo potranno aderirvi anche le amministrazioni ferroviarie dell'Est europeo, dalla Jugoslavia all'Unione Sovietica. Miniaci ha quindi tracciato un possibile scenario del futuro dell'informatica nel campo delle prenotazioni. Un settore in cui sono previste innovazioni molto importanti dal punto di vista tecnologico con l'applicazione di elaboratori più potenti degli attuali e dal punto di vista commerciale con lo sviluppo di nuove offerte orientate a una domanda sempre più articolata e «personalizzata» che va dalle offerte per comitive al servizio auto al seguito, dalla possibilità di vendere con il servizio ferroviario anche auto a noleggio alla commercializzazione di pacchetti che comprendano anche soggiorni alberghieri.

A chiusura delle giornate di studio, il presidente dell'I.S.T.I.E.E., Ing. Maternini e il Vice Presidente, dr. Martinez, hanno presentato il tema dell'appuntamento del prossimo anno. Un tema di grande attualità e rilevanza internazionale: il potenziamento e lo sviluppo degli Interporti.

Filippo Romeo

INIZIATIVE TRASPORTI

NUOVE NOTIZIE PER IL PASSANTE

Il «passante» ferroviario milanese verrà ultimato entro il marzo del 1995: è quanto ha dichiarato l'Amministratore straordinario Lorenzo Necci durante un incontro con gli amministratori locali e regionali, avvenuto nella sede compartimentale di Palazzo Litta. Nell'occasione Necci, assieme al Presidente della regione, Giovenzana, al Presidente della provincia, Properzj, al presidente delle Ferrovie nord Sguazzi, al sindaco Pillitteri, ha firmato un protocollo d'intesa che si propone di dare un nuovo assetto ai trasporti ferroviari in Lombardia, tra le regioni italiane certamente una delle più esposte all'assalto del traffico privato e commerciale su gomma.

Quattro sono gli accordi cui fa riferimento il protocollo: adeguamento del programma dei lavori per la costruzione del passante, che assicuri anche il collegamento con l'aeroporto della Malpensa; integrazione tariffaria da attuare nel periodo novembre '90 / gennaio 91; attuazione di un servizio integrato a gestione mista a livello locale; definizione entro breve termine degli interventi necessari per la realizzazione dell'interporto merci di Segrate-Lacchiarella.

Il progetto messo a punto a Milano è certamente ambizioso; quello che resta da vedere è se e quando arriveranno i finanziamenti necessari a realizzarlo.

NUOVI SERVIZI

AUMENTA IL TRAFFICO MERCI AL SEMPIONE

Con l'entrata in vigore del nuovo orario dei treni merci, il quadro dei servizi ferroviari sulla direttrice Milano-Arona-Domodossola-Berna e Alessandria-Novara-Zurigo è radicalmente cambiato: da quel giorno treni con ritmi regolari mettono in comunicazione i più importanti centri urbani del triangolo industriale e oltre, fino a Venezia e Genova.

Il problema della riorganizzazione del servizio lungo quegli itinerari si poneva da tempo: attuare interventi di modifica dell'orario è apparso opportuno, come la scelta di una completa ristrutturazione, con l'obiettivo, tra l'altro, di riguadagnare la maggior parte del traffico sottratto dalla motorizzazione, soprattutto con la messa in esercizio dell'autostrada Voltri-Sempione.

Nel «vecchio» orario la situazione era eterogenea sia per la velocità commerciale e la successione dei treni di egual classifica che per la loro composizione: l'intervallo medio tra due partenze successive per tipi omogenei era di 130/140 minuti. Si rivelavano inoltre altri inconvenienti a causa della presenza di carichi doganali vincolati al confine che, per le manovre, causavano allungamenti dei tempi di percorrenza e ritardi in caso di accertamenti speciali.

Fatti nuovi, quali a esempio l'ampliamento delle fasce libere da circolazione per le «doganali» a destino, sono ormai una realtà vincente. Il nuovo orario merci ha infatti registrato un significativo aumento di traffico attraverso il Sempione.

Negli ultimi tre mesi, il settore delle importazioni ha fatto rilevare un aumento del 55 per cento, mentre nel settore delle esportazioni c'è un incremento medio del 27 per cento.

Dai dati disponibili si può rilevare che mediamente sono transitati 450 treni al mese: una potenzialità da tempo dimenticata

Paolo Ceratti

A destra, "Visto dal treno lanciato a 250 km/h", una foto di Andrea Melloni esposta nella mostra bolognese.

NUOVE STRUTTURE

TERMINALE FERROVIARIO VALPOLICELLA S.p.A

È stato recentemente, presentato a Domegliara il Terminale ferroviario Valpolicella realizzato da un consorzio di 36 ditte, in collaborazione con le Ferrovie dello Stato e le Amministrazioni locali interessate. Lo scalo ferroviario, oggi divenuto un'importante realtà per il bacino Valpolicella-Vald'Adige-Garda-Caprino, costituirà per la sua ubicazione un valido polo di attrazione per le 1800 ditte operanti nella zona che rappresentano quasi il 30% del prodotto lordo dell'intera provincia di Verona.

Altri scali privati sono in fase di progettazione e se riceveranno i dovuti consensi potranno ulteriormente favorire lo sviluppo economico dell'intero comprensorio.

Uno sguardo alla cifre: l'area dello scalo si estende su circa 25 mila metri quadrati ricavati con una movimentazione di 70 mila metri cubi di materiale. Quattro binari di servizio, per una lunghezza di circa 2 chilometri, con la dotazione di attrezzature di avanguardia per la movimentazione delle merci (gru, carrello stradale ecc), alle quali dovrebbero aggiungersi in futuro attrezzature per i container.

Entro tre anni, si prevede che a pieno regime, verranno movimentati nella nuova struttura dai 10 mila ai 12 mila carri ferroviari l'anno, con un carico e scarico a tempi rapidi di 400 mila tonnellate di merce

Silvano Gobbi

Il terminale ferroviario Valpolicella. La struttura è stata realizzata in collaborazione fra le ferrovie e un Consorzio di 36 ditte operanti nei settori del legname, ferro e marmo.

FOTOMOSTRA

MELLONI DI TRENO IN TRENO

Da tempo ormai i nostri lettori conoscono Andrea Melloni, fotografo di razza del nostro mondo ferroviario. Dal 1982 ha documentato tutti gli avvenimenti importanti della vita delle ferrovie in Emilia-Romagna.

Un incarico per la verità non sempre piacevole perché in questi anni non sono mancati avvenimenti drammatici come il crollo del ponte sul Taro del 1982 in seguito ad una piena eccezionale o la grande nevicata del gennaio 1985 preceduta di pochi giorni dalla strage del 904, l'antivigilia di Natale.

In quella occasione Andrea Melloni fu l'unico fotografo a raggiungere, con i primi soccorsi, il treno fermo nella Grande Galleria dell'Appennino e le drammatiche immagini che ne ha riportato, oltre alla pubblicazione su questo giornale, hanno costituito il corpo centrale di una mostra documentaria sulla strage, allestita a San Benedetto Val di Sambro.

Queste esperienze ne hanno affinato sensibilità espressiva e corredo tecnico tanto che le sue foto, oltre alle tante copertine di «Voci», appaiono in numerose pubblicazioni aziendali.

Ma la sua opera è conosciuta anche al di fuori dell'ambito pur vasto dei ferroamatori e, a cura dell'Associazione Italiana Reporter Fotografi, ne è nata la sua quarta mostra «Di treno in treno» presentata al Palazzo Rosso di Bentivoglio (Bologna). Come ha scritto Mario Robeschino, presidente dell'AIRF, «Melloni è come un'ape: passa di treno in treno, fotografa quello che gli chiedono e quello che gli piace».

Una mostra che offre numerosi piani di lettura: da quello «spettacolare» di treni nel paesaggio a quello più raccolto dei ferrovieri al lavoro che ci offre meditazioni sui mestieri antichi che ancora sopravvivono in azienda accanto alle più avanzate tecnologie: lo stesso capo stazione, che esibisce paletta, fischietto e berretto rosso come nella ferrovia delle origini opera su apparati sofisticati in ambienti tipo «guerre stellari». Melloni ha saputo cogliere questa fase delicata di evoluzione della nostra azienda e ce la propone in immagini che dicono più di interi trattati.

Renzo Pocaterra

IL RIPOSO INTELLIGENTE

I ferrovieri lo sanno molto bene. Una giornata (o una nottata) di lavoro passata in piedi o comunque in situazione di stress, lascia addosso qualcosa più della stanchezza. Lascia una tensione che si accumula e che molto spesso può anche essere all'origine di fastidiosi disturbi. Tutta una branca della medicina del lavoro si interessa a questo tipo di fastidi che, talvolta, con una opportuna profilassi possono essere evitati o comunque limitati. E non c'è dubbio che tra i sintomi più frequenti legati alle condizioni di lavoro dei ferrovieri ci siano disturbi cervicali, della spina dorsale e della circolazione degli arti inferiori.

Un aiuto in questi casi può venire anche da un intelligente uso delle ore di riposo utilizzando strumenti appositamente studiati. Tra questi ci sono senz'altro i prodotti di un nostro inserzionista, la casa svizzera Witschi Kissen che, sul numero dello scorso maggio, li ha anche proposti in offerta speciale (uno sconto del 10%) per i ferrovieri e i loro familiari. Sono i cuscini Kissen e Kamel: Kissen studiato per lenire i disturbi cervicali e Kamel per consentire una corretta posizione delle gambe durante il riposo e favorirne la circolazione.

Chi fosse interessato a questi prodotti, può ancora contattare la distribuzione italiana al numero telefonico 010/543913.

CORRISPONDENZA CON I LETTORI

ASSOGGETTABILITÀ ALL'IRPEF E RIMBORSI SULL'INDENNITÀ DI BUONUSCITA, INTEGRAZIONI MENSILI E RILIQUIDAZIONE DI PENSIONI PER ANZIANITÀ PREGRESSA: QUESTIONI PARTICOLARI E GENERALI

di G. B. PELLEGRINI

Le numerose lettere pervenute in redazione suggeriscono questo mese di utilizzare lo spazio disponibile per rispondere ai vari quesiti posti, raggruppandoli per singoli temi.

SENTENZA COSTITUZIONALE N. 387 DEL 1989

In linea generale l'argomento è stato trattato sui numeri dell'ottobre 1989 e del gennaio di quest'anno. Per comodità dei lettori ricordo che la citata sentenza ha sancito la non assoggettabilità all'IRPEF delle pensioni privilegiate ordinarie tabellari militari.

Al riguardo, il sig. *Giuseppe de Ruvo* da Termoli, quale titolare di pensione privilegiata ordinaria ferroviaria, chiede se rientra nell'ambito di applicazione del giudicato costituzionale.

La stessa domanda pone il sig. *Raffaele Andolfi* da Portici nei confronti della pensione privilegiata ordinaria militare di 8ª categoria che usufruisce a seguito di infermità contratta per causa di servizio durante il periodo di leva reso in qualità di sottotenente di complemento.

Purtroppo, la risposta non può che essere negativa per entrambi.

Ciò perché nella determinazione della pensione privilegiata ferroviaria e militare, allorché le infermità o lesioni siano ascrivibili ad una delle otto categorie comprese nella tabella A annessa all'ordinamento della pensionistica di guerra, anche se con modalità differenti, viene tenuto conto sia dell'anzianità di servizio che della base pensionabile, laddove per i militari di truppa non in carriera continuativa la misura della pensione privilegiata non viene liquidata in base al servizio prestato ed alla paga percepita, bensì è predeterminata da apposita tabella allegata al T.U. n. 1092 del 1973, che è strutturata sulla base del grado rivestito e della categoria d'invalidità riconosciuta.

Invero, la sentenza in epigrafe ha confermato l'assoggettabilità all'IRPEF delle pensioni ordinarie civili e militari, che trovano il loro titolo in un rapporto di dipendenza, volontariamente costituito, e rappresentano la proiezione di un precedente trattamento economico di attività del quale condividono la natura reddituale, così come deciso con la precedente sentenza n.151 del 1981.

RIMBORSO IRPEF SULLE INDENNITÀ DI BUONUSCITA

Con riferimento a quanto ho riferito in materia sui precedenti numeri di giugno ed ottobre 1989 è certo che *Giuseppe Borriello* da Napoli, *Pietro Brezzi*, da Loano, *Gianfranco Fabiani* da Udine ed *Ettore Spagnolo* da Roccella Ionica hanno titolo sia al nuovo sistema di tassazione dei trattamenti di fine rapporto introdotto dalla legge 26 settembre 1985, n. 482, che al beneficio del maggior sgravio fiscale derivante dalla sentenza costituzionale n. 178 del 1986 esteso ai ferrovieri dal combinato disposto delle leggi 13 maggio 1988, n. 154, 26 luglio 1988, n. 291, e 27 aprile 1989, n. 154, in quanto il loro rapporto è cessato anteriormente all'1 ottobre 1985, la riscossione dell'indennità è avvenuta a partire dall'1 gennaio 1980 ed hanno prodotto entro il prescritto termine del 28 febbraio 1986 l'istanza di rimborso all'Intendenza di finanza sull'apposito modello predisposto dal competente Ministero.

In proposito va aggiunto che il rimborso avverrà, in una prima fase, unicamente in base alla legge n. 482 del 1985; l'ulteriore sgravio conseguente all'applicazione dei principi fissati dalla sentenza n. 178 del 1986 sarà disposto in un secondo tempo, dopo che saranno state adottate le disposizioni operative per l'esecuzione dei rimborsi discendenti dalla legge n. 154 del 1989.

Quest'ultima precisazione vale anche per *Renzo Degrate* da Palestro, *Tommaso Micalizzi* da Nizza di Sicilia e *Fiorindo Terzuolo* da Asti, i quali, nel frattempo, hanno già ricevuto il primo rimborso scaturito dall'applicazione della legge n. 482 del 1985.

Gli amici *Mario Apuzzo* da Napoli, *Ersilio Asquini* da Venezia, *Brizio Luigi Corlianò* da Milano, *Giuseppe D'Arrigo* da Messina, *Raffaele Di Meola* da Treviso, *Leonello Ferrarese* da Verona, *Giuseppe Furlan-Pavesi* da Rovereto, *Michele Intorcia* da Benevento, *Franco Piccardo* da Ovada e *Renzo Rossi* da Venezia hanno diritto al maggior sgravio fiscale esteso ai ferrovieri dalla legge n. 154 del 1989, nella considerazione che il loro rapporto di lavoro è avvenuto posteriormente al 30 settembre 1985, ma prima dell'entrata in vigore del combinato disposto delle leggi n. 154 e n. 291 del 1988 nonché della legge n. 154 del 1989. Anche nei confronti di costoro la riliquidazione dell'imposta avrà luogo d'ufficio dopo l'emanazione delle disposizioni operative, di cui si è dianzi detto, all'unica condizione che gli interessati abbiano riportato sul quadro D della dichiarazione dei redditi (mod. 740) l'importo dell'indennità percepita ed allegato il relativo mod. 102 rilasciato dall'OPAFS. Tutte le procedure amministrative o contenziose che alcuni di loro hanno tuttora in piedi (come domande di rimborso alle Intendenze di finanza e ricorsi alle Commissioni tributarie) non possono più provocare alcuna conseguenza negativa e, pertanto, non devono preoccuparsi minimamente dei ricorsi ai gradi superiori interposti dalle Intendenze medesime. A questo proposito, risulta che di recente la Direzione generale imposte dirette del Ministero delle finanze nelle more delle norme di attuazione della legge n. 154 del 1989 ha dato istruzioni alle Intendenze di finanza di non produrre più appelli per quanto attiene a questo specifico motivo.

Gerardo Corbo da Lecco, *Vincenzop Misino* da Monza e *Salvatore Nicolosi* da Imperia affermano di aver prodotto istanza di riliquidazione dell'IRPEF alle rispettive Intendenze di finanza sul modulo predisposto dall'Amministrazione finanziaria ed entro il termine prescritto. Poiché dalle loro lettere non emerge la data di collocamento a riposo, niente deve preoccuparli ove l'indennità di buonuscita sia stata percepita dall'1 gennaio 1980 in poi e la circostanza segnalata risponda al vero.

Le intendenze di finanza di Arezzo e di Roma hanno proposto ricorso alla Commissione tributaria centrale avverso le decisioni di accoglimento adottate dalle Commissioni tributarie di 2° grado in favore, rispettivamente, di *Savino Labate* da Montevarchi e del dr. *Giovanni Maragna* da Roma, adducendo l'intempestività della domanda di rimborso per essere stata presentata oltre il termine di diciotto mesi dall'avvenuto versamento dell'IRPEF stabilito dall'art. 38 del D.P.R. 29 settembre 1973, n. 602. Ora, se l'unico ostacolo è rappresentato dal suddetto motivo, la vertenza avrà uno sbocco positivo, dato che, successivamente ai due ricorsi segnalati, la Corte di cassazione con sentenza n. 4318 del 1989 ha statuito che il termine di diciotto mesi per la presentazione all'Intendenza di finanza della domanda di rimborso delle imposte pagate in eccesso sulle indennità di buonuscita non si applica per le somme relative alle indennità percepite tra l'1 gennaio 1980 e il 30 settembre 1985, cioè per quelle per le quali la legge n. 482 del 1985 ne ha previsto il rimborso in via amministrativa; per queste ultime, secondo il supremo Collegio, il termine di decadenza dell'azione previsto dal citato art. 38, benché applicabile in astratto ai procedimenti del tipo di quelli che ne occupa, non lo è più eccezionalmente e derogabilmente, nella considerazione che se il termine di diciotto mesi non opera preclusivamente nei confronti della pubblica amministrazione è irrazionale conti-

nuare a considerarlo operante nei confronti del giudice.

Il sig. *Marcello Fratini* da S. Giovanni V., per essere stato posto in quiescenza a datare dal 18 luglio 1989 ha sicuramente percepito l'indennità di buonuscita tassata in base ai più favorevoli criteri attualmente vigenti.

Se il patronato cui si è rivolto il sig. *Alfio Riccio* da Genova ha prodotto la domanda di rimborso all'Intendenza di finanza secondo le modalità fissate dal decreto del Ministro delle finanze in data 26 novembre 1985, nessun ricorso successivo andava posto alla Commissione tributaria di 1° grado.

Informo il sig. *Luigi Torcianti* da Luino che l'Amministrazione finanziaria corrisponde unitamente alla differenza d'imposta in più trattenuta dall'Ente previdenziale gli interessi moratori, ma non anche la svalutazione monetaria; ove si volesse procedere in tal senso occorrerebbe adire l'autorità giudiziaria ordinaria.

Per quanto concerne gli amici *Giovanni De Leonardis* da Bari e *Mario Del Ry* da Pisa, poiché la loro cessazione dal servizio risale, rispettivamente, al 1964 e al 1967, e la definitiva percezione dell'indennità è avvenuta di certo anteriormente all'1 gennaio 1980, non è più esperibile alcuna azione nè amministrativa e nè giurisdizionale.

Le notizie fornite da *Giuseppe Barbone* da Palese, *Angelo Biondani* da Verona, *Marcello Bruzzesi* da Ladispoli, *Rosario De Blasi* da Paola, *Giacomo Fiorani* da Rimini, *Domenico Giordanelli* da Scalea, *Emilio Mazzitelli* da Crucoli Torretta e *Ugo Valente* da Pescara sono incomplete e non consentono, quindi, di dare un'indicazione precisa. Tuttavia, i singoli interessati potranno dare l'esatta collocazione alla propria posizione sulla scorta di quanto finora riportato.

Da ultimo, due righe per riferire la situazione attuale in ordine alla restituzione da parte del fisco delle somme versate in eccedenza.

Essa, purtroppo, procede a rilento; a più di quattro anni (28.2.1986) dalla presentazione delle domande di rimborso, il Ministero delle finanze ha dato corso a non più di 300 mila restituzioni su circa 1.090.000 istanze prodotte.

Peraltro, secondo dati forniti dal predetto dicastero, le domande che già hanno ricevuto qualche forma di esame sono circa 750 mila, delle quali 462 mila sono state ammesse a rimborso, per un totale di circa 350 miliardi. Per le altre istanze in attesa, l'Amministrazione finanziaria conta di completare le procedure entro i prossimi mesi.

ART. 5 DELLA LEGGE N. 544 DEL 1988

Nei mesi di febbraio e dicembre 1989 ho dato ampie notizie in merito alle integrazioni mensili disposte dalla norma indicata a margine sulle pensioni ferroviarie aventi la decorrenza originaria anteriore al 2 luglio 1977 per il personale non dirigente e al 2 gennaio 1979 per quello dirigenziale.

Le lagnanze pervenute da più parti (*Michele Aimar* da Torino, *Ernesto Barazzetti* da Brescia, *Aldo Casciola* da Bologna, *Francesco Cavaliere* da Trani, *Luigi De Bernardi* da Torino, *Giuseppe Di Paola* da Acerra, *Francesco Puccio* da Finale Ligure e *Umberto Valli* da Ancona) contestano che l'integrazione mensile di lire 21.500 per le pensioni dirette e di lire 12.000 per quelle di riversibilità corrisposte dall'1 gennaio 1988 debbano essere elevate dall'1 gennaio 1990, rispettivamente, a lire 28.000 e lire 18.000 (con una differenza in più di lire 6.500 e di lire 6.000), ma piuttosto che, fermo restando le integrazioni concesse dall'1 gennaio 1988, a partire dall'1 gennaio 1990 debba aggiungersi una seconda integrazione, rispettivamente, di mensili lire 28 mila e 18 mila.

Tale argomentazione, secondo i segnalanti, troverebbe conferma nello stesso art. 5 succitato, che ha previsto uno stanziamento per la copertura degli oneri di lire 150 miliardi per ciascuno degli anni 1988 e 1989 e di lire 350 miliardi annui a decorrere dal 1990.

A prima vista l'osservazione parrebbe fondata, tanto che la materia nel marzo corrente anno ha formato oggetto di interrogazione parlamentare a risposta scritta. Tuttavia, il ministero del tesoro ha ragguagliato per iscritto i parlamentari interroganti chiarendo che per la copertura della spesa per gli anni 1988 e 1989 l'erario, a causa di indisponibilità finanziaria, ha usufruito di fondi prestati dalle Casse pensioni gestite dalla Direzione generale degli istituti di previdenza del Ministero del tesoro, per cui la somma effettiva a carico del bilancio dello Stato è stata di minore entità. Dal 1990, invece, la spesa grava per intero sull'erario, per cui nel maggiore stanziamento disposto è stata inclusa la quota annuale di ammortamento del debito da restituire alle Casse predette, le quali hanno dei bilanci propri del tutto autonomi e distinti da quello dello Stato, al quale non sono neppure allegati. Da quanto precede consegue che dall'1 gennaio 1990 è dovuta la sola differenza mensile di lire 6.500 per le pensioni dirette e di lire 6.000 per quelle di riversibilità.

ART. 6 DELLA LEGGE N. 544 DEL 1988

Ricordo che l'articolo summenzionato ha concesso a decorrere dall'1 gennaio 1989 una maggiorazione riversibile nella misura di lire 30 mila mensili in favore dei titolari di pensioni ferroviarie aventi decorrenza anteriore all'8 marzo 1968, che appartengano alla categoria degli ex combattenti ed a quelle assimilate elencate dalle leggi n. 336 del 1970, n. 541 e n. 824 del 1971.

Con questa norma è stata eliminata la discriminazione temporale prima esistente, dato che sia la legge n. 336 del 1970 per i pensionati del settore pubblico che la legge n. 140 del 1985 per quello del settore privato avevano concesso i benefici in esse previsti per gli appartenenti alle categorie degli ex combattenti ed assimilati alla condizione capestro che la pensione decorresse dall'8 marzo 1968.

Il beneficio concesso ai pensionati ex combattenti ed assimilati, sia pubblici che privati, il cui trattamento originario sia anteriore a quest'ultima data, è pari a quello che la legge n. 140 del 1985 aveva attribuito ai pensionati ex combattenti ed assimilati del settore privato, la cui quiescenza decorre dall'8 marzo 1968.

Come corollario delle disposizioni surriportate va precisato che appare evidente come il beneficio previsto dall'art. 6 della legge n. 544 del 1988 ai pensionati ex combattenti di data più remota e i benefici che i pensionati sorti dall'8 marzo 1868 in poi hanno usufruito in virtù della legge n. 336 del 1970 (settore pubblico) e della legge n. 140 del 1985 (settore privato) sono fra loro alternativi, nel senso che l'uno esclude gli altri, e non sono cumulabili, in quanto non si possono fruire congiuntamente.

Di fronte ad un quadro normativo così riepilogato, nutro fiducia che ogni dubbio possa essere fugato da parte di *Lucio Dinicolò* da Caltanissetta, *Giuseppe Marcassa* da Thiene, *Mario Montefusco* da Napoli, *Giuliano Piccoli* da Pioltello e *Carlo Sannino* da S. Nicola la Strada.

Essi, infatti, risultano tutti collocati a riposo con decorrenza successiva all'8 marzo 1968 e, pertanto, hanno senza dubbio beneficiato di qualche vantaggio apportato dalla legge n. 336 del 1970, per lo meno quello conferibile d'ufficio all'atto della cessazione dal servizio e cioè senza alcun onere di domanda da parte degli interessati.

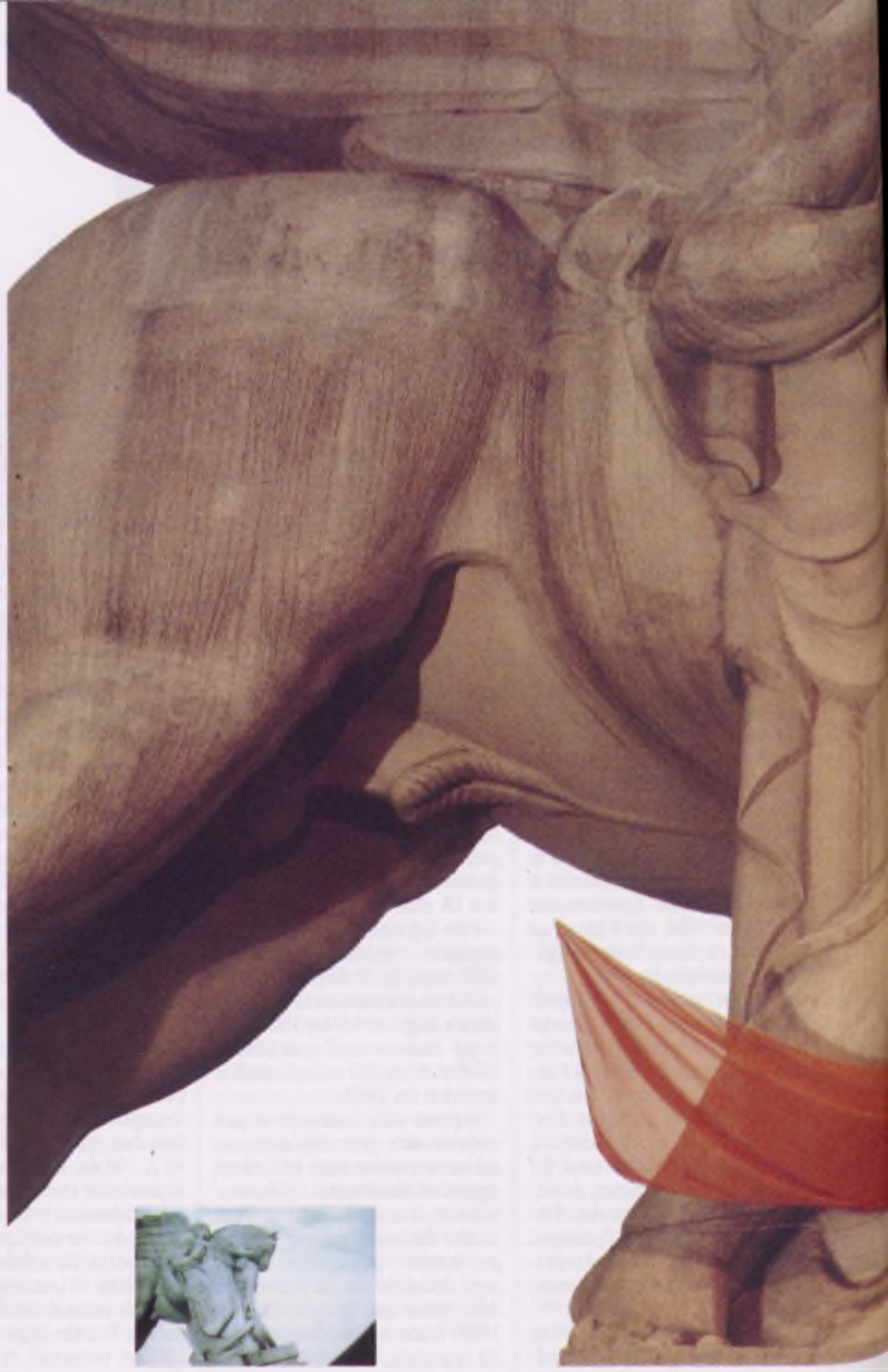
Va detto, inoltre, che in materia non è consentito porre un raffronto tra il beneficio già conseguito e quello che si sarebbe potuto ottenere in applicazione della più recente legge del 1988 e neppure ipotizzare una sorta di opzione per il trattamento più favorevole. A ciò osta il fatto che il conferimento del beneficio è condizionato dalla data di interruzione del rapporto di lavoro e l'ossequio al principio giuridico d'ordine generale, secondo cui *tempus regit actum* ovverosia che la normativa attuabile deve essere quella vigente al momento del suo espletamento.

RILIQUIDAZIONI DI PENSIONI PER ANZIANITÀ PREGRESSA

Confermo agli amici *Luigi Bono* da Torino, *Pietro Moccia* da Francavilla Fontana, *Nicola Novelli* da Bubbio, *Giulio Sbordoni* da Vigevano ed *Ermanno Vacalebre* da Messina che i rispettivi trattamenti di quiescenza sono stati regolarizzati in via definitiva mediante la rideterminazione delle basi pensionabili, nelle quali sono stati considerati i diversi elementi retributivi conseguenti all'applicazione della legge n. 942 del 1986, meglio nota come legge sull'anzianità pregressa. Al momento di leggere queste note, gli interessati dovrebbero avere ottenuto l'aggiornamento della rata mensile unitamente agli arretrati maturati da parte dei Centri meccanografici del tesoro.

L'unico dei summenzionati che potrebbe non essere stato ancora materialmente soddisfatto è il sig. Vacalebre stante che il di lui provvedimento è stato giocoforza adottarlo manualmente e con la procedura ordinaria, per la circostanza che nella relativa base pensionabile figura un elemento retributivo particolare non incluso nello speciale programma automatizzato a suo tempo concordato dall'Ente FS con il Ministero del tesoro per le riliquidazioni di cui all'oggetto.

Ove necessario, l'interessato deve rivolgere le proprie sollecitazioni alla competente Direzione provinciale del tesoro, la quale, nel caso specifico, deve disporre in via autonoma il pagamento del ruolo di variazione che lo riguarda.



Si beve come un bicchier d'acqua, ma per realizzarlo ci sono voluti impegno e qualche rischio. È lo spot Ferrarelle

MILANO CENTRALE EFFERVESCENTE NATURALE

che ha scelto come espressiva co-protagonista la monumentale stazione di Ulisse Stacchini. Un panorama urbano da grande città europea che nei trenta secondi di uno spot pubblicitario appare curiosamente virato in un elegante tono di verde. Noi, invece, lo presentiamo nei suoi colori originali, grazie a un servizio esclusivo realizzato sul set.

Il treno in uno spot è uscito per questa volta dalla gabbia della rubrica. Le belle immagini a colori pubblicate qui accanto appartengono al servizio scattato dal nostro fotografo, Efrem Festari, durante le riprese di uno spot e meritavano più spazio del solito. Sono foto di set. Un set molto frequentato dalle troupe che girano film pubblicitari e di cui abbiamo parlato spesso: Milano Centrale.

Ancora una volta questa stazione si conferma come un set naturale che offre ai cineasti infinite possibilità di scelta: fondali di pietra, quinte musive, spazi monumentali, decori floreali. Da qui sono passati profumi, whisky, paste e non è difficile pensare che vi passeranno molti altri prodotti e marche.

Adesso è la volta di Ferrarelle che, proprio con lo spot a cui si riferiscono queste immagini, lancia una nuova comunicazione e un nuovo stile per sottolineare prestigio, status, simpatia della marca. Senza però rompere con la linea d'immagine che in passato ha già saputo affermare la Ferrarelle come leader del mercato italiano delle acque minerali.

Come dicono alla Saatchi & Saatchi, l'agenzia che ha ideato la campagna, il criterio che ha guidato la scelta dell'ambientazione è stato molto semplice: trovare un panorama urbano, una città italiana con punti di vista da vera capitale europea. E allora cosa meglio di Milano e della sua stazione Centrale?

La «ragazza Ferrarelle» protagonista del film, anche se non frequenta treni e binari, approfitta comunque della monumentale stazione di Stacchini per compiere un piacevole

di TIZIANA GAZZINI

viaggio. Lei, naturale, leggera, unica, vola dall'azzardata, ma certamente spettacolare, inquadratura che la coglie sullo sfondo di uno dei giganteschi cavalli di pietra che decorano la facciata della stazione, agli interni spaziosi (quasi ancora degli esterni) dei grandi atri della stazione che il regista Paolo Calcagni ha ripreso anche da un suggestivo punto di vista aereo. La «ragazza Ferrarelle» approda infine con tutta la sua effervescenza e spontanea allegria in un vero interno, dove simpatici amici l'aspettano per brindare levando calici impreziositi dal naturale pérlage di Ferrarelle.

Uno spot che si beve come un bicchiere di Ferrarelle. Ma, ed è anche questo il motivo per cui abbiamo voluto dare più spazio a questo spot, le immagini a disposizione ci consentono di svelare la complessa macchina che si nasconde dietro la leggerezza di 30 secondi di immagini «effervescenti» e «naturali».

La sequenza girata sul cavallo di pietra è quasi acrobatica e la protagonista è stata legata alla statua da ben solidi cavi d'acciaio. Anche la troupe non se la passa meglio sospesa com'è nel vuoto in cima a una gru.

Lo spot, realizzato con la direzione creativa di Maurizio D'Adda e Giampiero Vigorelli — Copy, Michele Tosi, Artdirector Giovanni Bedeschi — e prodotto dalla Central Productions, è stato girato in bianco e nero. Un viraggio in verde aggiunge al film un'atmosfera rarefatta ed elegante che lo fa individuare subito tra le immagini colorate del flusso televisivo. Solo alla fine un tocco di colore: la bottiglia Ferrarelle. In onda sulle reti RAI e Publitalia almeno fino a tutto dicembre.

Il grande cavallo di pietra di Milano Centrale e la ragazza Ferrarelle. Sotto, altre foto di set mentre si prepara la prima inquadratura dello spot. A fianco, l'immagine virata in verde che compare sui teleschermi e, in alto, il manifesto della campagna pubblicitaria.

Camillo Lacchè
FERROVIE ITALIANE. GLI ANNI DELLA DISTRUZIONE, GLI ANNI DELLA RICOSTRUZIONE

Editrice Agnesotti, lire 30.000

Quest'ultimo volume di Camillo Lacchè si aggiunge ai precedenti «Cronache ferroviarie del Risorgimento Italiano», «L'Ottocento Ferroviario Italiano dopo il Settanta», e «La Ferrovia da Giolitti a Mussolini», completando la preziosa opera storica di questo ben noto autore. Lo stile e la precisione del testo sono quelli consueti di Lacchè, il quale nelle sue ricerche storico-ferroviarie si basa normalmente su documenti originali autentici utilizzando solo come confronto quanto recentemente scritto da altri autori sulle vicende delle ferrovie italiane. La narrazione risulta così al tempo stesso dettagliata e sintetica, tracciata dall'autore con un certo distacco, anche in questo quarto libro che contiene svariati ricordi di viaggi ed episodi vissuti in prima persona (dato che si riferisce a questi ultimi decenni), frammisti però alle frequenti trascrizioni integrali di documenti e testimonianze, sempre con la citazione della fonte. Apprendiamo così numerose e inedite vicende ferroviarie altrimenti sconosciute ma anche tanti risvolti tristi o avventurosi della seconda guerra mondiale e poi felici della successiva ricostruzione, arricchiti da esaurienti tabelle fra le quali anche quella indicante il valore della lira dal 1861 al 1975.
In conclusione, è un'opera di estremo interesse che si consiglia non solo a chi si interessa di questioni ferroviarie ma anche in generale ai cultori di storia contemporanea. Ci auguriamo che l'autore continui nella sua fatica e cominci a pensare al quinto volume: dalla ricostruzione ai giorni nostri.
Il libro può anche essere chiesto direttamente all'autore: Camillo Lacchè, Via Catania 32, 00161 ROMA. Tel. 4242901.

Piero Muscolino

ANCONA

PENSIONAMENTI - Auguri vivissimi di buona quiescienza ai colleghi: Goffredo Sabbatini, Tecnico T.E. di Jesi; Franco Possenti, Capotreno del D.P.V. di Ancona; Ivo Benedetti, Capo Squadra Manovali del D.L. di Ancona; Ezio Castellucci, Tecnico del 2° Tronco Lav. di Fano; Vito Ciccone, Tecnico dell'Officina G.R. Foligno; Renato Giovagnetti Ausiliario di Civitanova M.; Nicola Italiani, Macchinista della R.L. di Pescara; Giorgio Dolciotti, Ausiliario Viagg.te del D.P.V. di Ancona; Vittorio Marelli, Operaio Qual.to del Reparto Telefoni di Foligno; Giuseppe Gasparetti, Operaio Qual.to del 4° Tronco Lav. di Ancona; Nello Binci, Macchinista del D.L. di Ancona; Pierino Bellagamba, Deviatore Capo di Ancona; Feliciano Loreti, Macchinista della R.L. di Foligno; Aldivio Filippetti, Macchinista del D.L. di Fabriano; Pasquale Ceroni, Ausiliario di Stazione di S. Benedetto del Tronto; Sergio Sampaolesi, Tecnico della Zona T.E. di Ancona; Rodolfo Nepa, Tecnico di Stazione di P. d'Ascoli; Agostino Paoletti, Op. Qual.to dell'Officina G.R. di Foligno; Giuseppe Fringuelli, Ausiliario di Stazione di Falconara M.; Vittorio Castignani, Manovratore Capo di Ancona; Rolando Mazzitti, Tecnico della Zona telefoni di Pescara; Marcello Molinari, Macchinista del D.L. di Fabriano; Primo Mazzarini, Manovratore di Ancona; Mauro Manni, Capo Tecnico dell'Officina G.R. di Foligno; Piergiorgio Papa, Op. Qual.to del 5° Tronco Lav. di Civitanova M.; Aldo Amati, Macchinista del D.L. di Ancona; M. Luisa Angeloni, Ausiliario di Stazione di S. Severino M.; Antonio D'Angeli, Tecnico di Stazione di Rieti; Tiziana Falà, Ausiliario di Stazione di Giulianova; Sergio Figorilli Tecnico del 18° Tronco Lav. di Antrodoco; Giuseppe Magnarelli, Ausiliario di Stazione di Perugia P.S.G. Nello Binci, Macc. del D.L. di Ancona.

LAUREE - Tante felicitazioni a Paola Mezzabotta, figlia del Capo Ufficio Organizzazione Com.le Giorgio Mezzabotta laureatosi brillantemente in Economia e Commercio. Vivissime congratulazioni anche a Sabrina, figlia dell'Ispettore C.A. Adriana Vitaloni dell'Ufficio Organizzazione e del Capo Gestione Sovrintendente Alberto Dubbini Dirigente della Segreteria della stazione di Ancona che si è laureata con 110 e lode in Economia e Commercio e a Marcello Raspa, figlio del C. Staz. Sovrintendente Mario, Titolare della stazione di Perugia, che ha conseguito la laurea in Medicina Veterinaria con 110 e lode.

NOZZE - Il collega in pensione Cavaliere Ennio Mossi annuncia il matrimonio del figlio Marco, Segretario Giudiziario presso il Tribunale dei Minori delle Marche Auguri.

NASCITE - In casa del Capo Stazione Carlo Piunti di S. Benedetto è nato il primogenito Paolo. Ornella Menichelli, Capo Gestione presso la Segreteria della Stazione di Perugia, ha dato alla luce un maschietto, di nome Leonardo. Rallegramenti a tutti.

LUTTI - Profonde condoglianze ai parenti di Alessandro Ballarani recentemente scomparso, in particolare ai figli Novello C.S. di Perugia P.S. Giovanni e Venanso, Capo Tecnico della S.S.E. di Foligno.

BARI

MOSTRA di cartoline d'epoca a Bitetto e Modugno. A Bitetto, in occasione dei festeggiamenti del Santo Patrono e a Modugno, nell'ambito dell'attività socio-aziendale, si è svolta una mostra di cartoline d'epoca, reggimentali e di documenti storici, che ha suscitato vivo interesse. Ai rispettivi responsabili delle Sottostazioni, sig. Gatti e sig. Esposito, le nostre congratulazioni.

LAUREE - Rino Brancaccio, figlio del Macch. Vincenzo del D.L. di Bari, si è laureato con 110 in Giurisprudenza; Giuseppe Salandra, figlio del Segr. Sup. dell'Off. G.R. di Foggia, si è brillantemente laureato in Ingegneria Civile. A tutti auguri e complimenti.

QUIESCENZE - Sono stati collocati a riposo l'Op. Qual. Francesco Violante ed il Macch. Antonio Fornelli del D.L. di Bari; il Tecn. Vito Paolo Gramazio e l'Aus. Antonio Ghionna del D.L. di Taranto; il Tecn. Leonardo Nolè del 20° Tronco Lavori di Molfetta; l'Ausil. Luigi Padalino del D.L. di Foggia; il Commesso Francesco Santorsola del Rep. Coord. E. di Bari; il C.S. Sup. Eraldo Fischetti della staz. di Metaponto; il Capo Gest. Sup. Umberto Carlà della staz. di Bari; il Guard. Vito Satalino della staz. di Fasano; il Capo Treno Cosimo Asaro del D.P.V. di Bari e il Manovr. Benito Turco della staz. di Lecce. A tutti auguri di serena quiescenza.

BOLOGNA

ESODI - Sono andati a riposo per limiti di età: il Segr. Sup. Romano Bettini dell'Area Trazione dell'UCE; il Capo Pers. Viagg. Sup. Francesco Carminucci del DPV di Rimini; il C.P. Viag. Sup. Serafino Paganelli del D.P.V. di Parma; il Capo Settore Viagg. Ermanno Tosi dell'Ufficio Produzione; il Commesso Antonio Nanni e l'Ausiliario Alfredo Scarsi dell'Ufficio Organizzazione; il Capo Tecn. Sovr. Reda-

TRADIZIONE NOSTRE

Per eccezionale comportamento in servizio il Direttore Generale dell'Ente FS ha conferito gli Encomi seguenti:

COSENTINO Giovanni *Ausiliario di Staz. (893152)*
COSENZA Gabriele *Operaio Qualif. (751184)*
DE PAOLI Sandro *Macchinista (856229)*
DE SANTIS Rocco *Paramedico (751805)*
FABRINI Alessandro *Deviatore (824111)*
FASANO Giulio *Conduttore (859420)*
FILIPPETTI Andrea *Conduttore (890542)*
FUSELLI Roberto *Capo Stazione (858347)*
IOVINO Domenico *Manovratore (763516)*
LA FAUCI Santo *Capo Treno (440326)*
LANDI Vincenzo *Deviatore Capo (774909)*
LAZZARI Roberto *Capo Staz. (767133)*
LEONCINI Massimo *Capo Staz. (858490)*
LUCCHETTA Maurizio *Ausiliario di Staz. (848556)*
MAURA Pasquale *Manovratore (768736)*
MEROLLA Domenico *Capo Staz. Sovrint. (426110)*
MEREU Giuliano *Capo Treno (780012)*
MICELI Pietro *Manovale (760879)*
MOSCO Giorgio *Capo Treno (800466)*
NADALUTTI Ennio *Conduttore (766161)*
NOTARGIACOMO Gaetano *Conduttore (781173)*
PACI Giuseppe *Capo Staz. Sup. (497737)*
PAZZAGLI Enzo *Conduttore (528216)*
PEDONE Tommaso *Ausiliario di Staz. (832637)*
PERRONE Domenico *Deviatore (504163)*
PISANI Francesco *Assistente Capo (481655)*
PITASI Rocco *Tecnico (536945)*
PURPURA Girolamo *Ausiliario (786797)*
PUZZO Antonio *Ausiliario (862619)*
RANALLI Luigi *Conduttore (532409)*
RAZZETTI Gianfranco *Manovratore (526456)*
RE Ignazio *Conduttore (882872)*
REALI Giuseppe *Deviatore (790583)*
RICCI Emanuele *Macchinista (896204)*
RICCI Lanfranco *Capo Staz. Sovr.te (424791)*
RIVOLI Aldo *Conduttore (779612)*
ROVERSI Attilio *Conduttore (812090)*
SCARPULLA Giuseppe *Assistente (478183)*
SPINI Gilberto *Macchinista (799007)*
TEMPESTA Domenico *Capo Treno (532847)*
TRIPODI Vincenzo *Capo Staz. (469814)*
TRIPOLI Giuseppe *Ausiliario (804656)*
ZEOLI Giovanni *Manovratore (777103)*

mo Brunelli del Rep. 22/UN di Parma; il Guardiano Aldo Ori della stazione di Mirandola; il Tecnico Dino Battistini del Tr. E. 11 Bologna C.le; l'Ausil. Stefano Fiumi del Magazz. C.le Logistica; il Capo Tecn. Sup. Adalfranco Ronchi dell'O.G.R. di Bologna, l'Aus. Vito Serra della Sq. Rialzo di Bologna Ravone, l'Op. Qual. Luciano Vandini del Tr E. 33.1 di Portomaggiore; l'Op. Qual. Alfredo Mosetti del Tr. 12.3 di Sasso Marconi; il Tecnico Angelo Fabbri del Rep. T.E. di Bologna Ravone; il Deviatore Antonio Bertozi di Santarcangelo; il Dev. Luigi Calderoni di Lugo; l'Appl. Antonio Gherardini dell'U.C.M. Lavori; il Macch. Marcello Micheloni del Dep. Loc. di Bologna C.le; il Segr. Sup. Giancarlo Pascariello dell'Uff. Organizzaz.; l'Appl. Leonida Paterlini della Sq. Rialzo di Bologna Ravone. A tutti auguri di buona pensione.

Facendo una piccola eccezione alla regola diamo notizia della quiescenza, per domanda soddisfatta, del Manovr. Paolo Stama, del Deviat. Romeo Donatini e dell'Ausil. Bramante Tamburini (il menestrello di Romagna) della stazione di Castelbolognese. In conformità ai nuovi indirizzi aziendali hanno salutato anzitempo, festeggiatissimi, amici e colleghi. Auguri affettuosi a tutti.

LAUREE - Complimenti vivissimi al Deviat. Capo a riposo Adriano Gandolfi per la laurea in Scienze Politiche con 110 e lode della figlia Monica.

LUTTI - Sono deceduti: l'Op. Qual. Mario Tondi dell'O.G.R. di Bologna; il Macch. Renato Sabbatini del Dep. Loc. di Bologna C.le; il Tecnico Nazzareno Pierucci dell'O.G.R. di Rimini; il Manovr. Capo Mauro Moruzzi di Bologna S. Donato; il Capo Staz. Sovr. Emo Baiesi, Capo del Circolo Ripartizione Veicoli. Le più sentite condoglianze alle famiglie.

FIRENZE UNITÀ DISTACCATE

NASCITE - È nato Michele al rag. Gaetano Bruno Segretario Superiore 1ª classe della Contabilità Prodotti. Ai genitori tante felicitazioni.

NOZZE - Si sono uniti in matrimonio Salvatore Giglio, Ausiliario del Controllo Viagg. e Bagagli e la signorina Ecaterina Olaru. Tanti auguri.

DECESSI - Di recente è scomparso il Dirigente dr. Antonio Stefanelli che fu a Capo della Contabilità Prodotti quindici anni fa. Alla moglie e ai figli le più sincere condoglianze.

FIRENZE MAT. TRAZ.

QUIESCENZE - Hanno lasciato l'Ente: il Commesso Norberto Balzanti, il Dirigente ing. Francesco Batignani, l'Appl. Tec. Rossano Strino, il Segr. Tec. Sup. Franco Antonelli, il Capo Tec. Sup. Carlo Corti, l'Applicato Niccolò Piazzini, il Commesso Giuseppe Morini, il Segr. Tec. Sup. 1ª cl. Remo Barone, il Macch. TM r.e. Vitaliano Vignoletti, l'Applicato Umberto Proietti Toni, l'Appl. Capo r.e. Marcello Grossini, l'Ausiliario Renato Giannasi, il Segr. Tec. Sup. Gianfranco Facchini, l'Appl. Capo r.e. Gino Gensini, l'Applicato Paola Vanni, il Segr. Tec. Sauro Landi, il Segr. Tec. Sup. 1ª cl. Brunetto Brunori, il Segr. Tec. Sup. Mario Ravaioli, il Capo Tec. Sovr. Desiato Costalli, l'A. Macch. r.e. Emilio Benozzi, il Capo Tec. Sovr. Mauro Monni, il Capo Tec. Sup. Luigi Gigli, il Commesso Giuseppe Del Prete, il Segr. Tec. Sup. 1ª cl. Carlo Vermigli, il Segr. Tec. Sup. 1ª cl. Gilberto Uccella, il Segr. T. Sup. 1ª cl. Riviero Nello Mancini, il Segr. Tec. Cesare Foesatocci, il Commesso Andrea Magni, il Commesso Pier Alberto Mosti, l'Applicato Tosco Morelli, il Segr. Tec. Sup. Aldo Filippini, il Capo Tec. Sup. Mario Pieri, il Macch. Ugo Cozzi, il Macch. Giuseppe Todisco, l'Isp. P.le ing. Luciano Nenna, l'Applicato Angelo Pirrello, il Segr. Tec. Sup. 1ª cl. Osvaldo Bottai, il Capo Settore Tec. Romano Borgogni, il Segr. Tec. Sup. Gianfranco Maioli, l'Ausiliario Faustino Cencetti, il Tecnico Luciano Carcasci, il Tecnico Sergio Alinari, il Tecnico Franco Sprocchetti. A tutti saluti e auguri vivissimi.

LAUREE - Il figlio Alberto del Segr. Tec. Sup. 1ª cl. Luigi Reatti si è brillantemente laureato in Ingegneria Elettronica, mentre le figlie Sandra e Paola del Segr. Tec. Sup. 1ª cl. Mario Mainardi con una brillante votazione hanno conseguito, rispettivamente, la laurea in Scienze Naturali ed il Diploma ISEF. Con 110 e lode si sono laureati, in Biologia il figlio Francesco del Dirigente Giancarlo Luciani, in Lettere e Storia dell'Arte la figlia Lucilla del Segr. Tec. Sup. Giancarlo Conigliello. Congratulazioni e vivissimi auguri.

NASCITE - In casa dell'ICA ing. Riccardo Cheli e della signora Margherita Roventini è nato Francesco. Felicitazioni ed auguri.

MILANO

LAUREA - Maurizio, figlio di Luigi Botti, Rev. Sup. di 1ª cl. all'U.P. Piani e Controllo, si è brillantemente laureato in Ingegneria Elettronica al Politecnico. Congratulazioni e auguri.

ONORIFICENZE - Congratulazioni al Segret. Sup. di 1ª cl. Pierluigi Mangiarotti dell'U.P. Depositi e Mezzi di Milano, che è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica.

LUTTI - Sono deceduti: Dino Rodolfi, padre del CS Gian Battista della Segreteria del Direttore Compartimentale; la figlia, di soli 11 anni, dell'Op. Giuseppe Mogavino dell'Uff. Organizzazione; il padre del CS Franco Albertin della stazione di Parona Lomellina. Alle famiglie le nostre più sentite condoglianze.

NASCITE - È nata Erica, figlia del Segr. Sup. Francesco Vinetti e dell'Ass. di Stazione Maria Cristina Guerra. Auguri.

NAPOLI

LAUREE - Giuseppe Milito, figlio del C.T. Francesco dell'Off. G.R. di S.M. La Bruna si è brillantemente laureato in Architettura; Maria Landi, figlia del C.T. Raffaele di Salerno si è laureata in Medicina e Chirurgia; Michele Marseglia, Segr. dell'Ufficio Legale di Napoli, si è laureato in Filosofia con 110; Angela Andolfi, figlia del C.S.Sovr. a riposo Raffaele, si è laureata in Lingue e Letterature Straniere con 110 e lode; Davide Tartaro, figlio del C.S.Sup. Vincenzo della stazione di Caserta, si è laureato in Ingegneria Civile, ramo Trasporti, con 110 e lode. A tutti le nostre congratulazioni.

COMMIATI- Hanno lasciato l'Ente per raggiunti limiti di età e di servizio: Renato Rescigno, Assist. di Stazione di Mercato S. Severino, l'Aus. Mario Polizzi, Antonio Gaglione, Appl. della Squadra Rialzo di Napoli C/le; Luciano Maiorano, Macch. del D.L. di Napoli C.F.; Oreste Manzione, Macch. del D.L. di Salerno; Gaetano Martorelli, Manovr.C. del Rep.Mov.Imp. Napoli Smist/to; Mario Pulcino, Tecnico del Tronco Lavori di Benevento; Domenico Sbarra, Tec. del Rep. S.S.E. Napoli C/le; Camillo Piccolo, Ass.Magg. del Mag. Appr.ti di Napoli; Giuliano Faggi, Tecnico dell'Off.G.R. di S. Maria La Bruna; Pasquale Morra, Guardiano della stazione di Scafati; Teresina Rillo, Manovale della stazione di Vitulano; Ubaldo Anzivino, Contr. Viagg.Sup. del Nucleo Contr.Viagg. di Napoli; Pasquale Carmine Volpe, Gestore Capo r.e. della stazione di Galdo; Mauro Amato, Tecnico del Tronco di Linea Ariano Irpino; Vito Casaburi, Tecnico del Tronco di linea di Salerno; Carlo Guerra, Macch. del D.L. di Napoli Smistamento; Sabato Manferlotti, C.G.Sup. del Rep. Traff. di Napoli C/le; Giorgio Petraglia, Macch. del D.L. di Napoli Smist/to; Luciano Russillo, Tecnico del Tronco di Linea di Piceno; Altiero Bucciero, Tecnico del Tronco di Linea di Isernia e Giuseppe Nubreglia, Macc. del D.L. di Napoli Campi Flegrei. A tutti auguriamo lunga e serena quiescenza.

DECESSI - Sono improvvisamente venuti a mancare Luigi Pastore, Aus. della Sq. Ponti; Ottavio Contaldo, C.Tr. del D.P.V. di Salerno; Salvatore Petrazzuolo, C.Tr.

UN TRENO NEL CASSETTO

Non è una delle solite foto in cui appaiono locomotive gremite di tecnici e operai specializzati o di stazioni con dirigenti e personale impettito con cravatta e colletto bianco, ma umili operai di bassa forza che lavorano sotto il sole cocente e le intemperie dei mesi invernali. Così scrive a commento della foto inviata a VdR, Francesco Leto, Capo Treno a riposo, e centro ideale dell'immagine che pubblichiamo: è lui quel bimbetto dall'aria decisa, vicino al guardiano con tromba e bandiera. Leto ha ragione. Questa è una foto diversa dalle altre. È quasi una foto antropologica. Nel 1922 lungo la tratta tra Castronovo di Sicilia e Lercara Friddi in provincia di Palermo, la vita della famiglia Leto era tutt'uno con la ferrovia. Quella che vediamo nella foto è la casa cantoniera che permetteva al Capo Squadra Cantonieri, Leto, padre del piccolo Francesco, di svolgere 24 ore su 24 le sue funzioni. Ma la cosa curiosa di questa foto è che i personaggi immortalati appartengono tutti alla stessa famiglia (tranne l'uomo appoggiato alla garitta). Gli uomini, le donne, i bambini, erano legati da un doppio legame: quello di sangue e quello ferroviario. La ferrovia, come il sangue scorreva nelle vene del Leto e il piccolo Francesco è diventato anche lui ferroviere. E la ferrovia si confonde nell'affetto, ai volti cari dell'infanzia.

(a cura di Tiziana Gazzini)

del D.P.V. di Napoli C.le; Nazareno Fantini, Commesso del D.L. di Napoli Sm.to; Giuseppe Campanile, Ass.C. a riposo e Giuseppe Schioppa, Segr. Sup. 1ª cl. a riposo. A tutti le nostre condoglianze.

NOZZE - Il C.S. di Pozzuoli Pasquale Manfredonia si è sposato. Al collega e alla moglie Carla i nostri auguri.

LA SQUADRA del D.L.F. «B» di Benevento, guidata dal presidente Luigi Ferrara e dall'allenatore Mauro Gerardo, si è aggiudicata la 24ª edizione del torneo di calcio «Enzo Dattilo», organizzato dal Centro Sportivo Italiano Provinciale di Benevento. Ai dirigenti del D.L.F. ed agli atleti le nostre vivissime congratulazioni.

NASCITE - È nato Angelo, figlio del Conduttore di Napoli C.le Franco Miele. Auguri anche al nonno, Eugenio Romano, Capo Stazione di Napoli Campi Flegrei.

REGGIO CALABRIA

IN CASA dell'ing. Leonardo Accolla, C.G. alla stazione di Gioia Tauro è nata la secondogenita Evelyn. Antonio Pirrello, Segretario presso l'Ufficio Organizzazione nonché Consigliere del D.L.F. di Reggio Calabria, è divenuto nonno. Alla figlia Filomena è nata infatti, Danila. Auguri a tutti.

PENSIONAMENTI - Antonino Matalone, Tecnico della stazione di Favazzina, è andato in pensione. Agli auguri di lunga e serena quiescenza associamo le felicitazioni per la nascita del nipotino Domenico. Un affettuoso saluto anche all'amico Francesco Awersa, Segretario presso l'Ufficio Organizzazione, da poco in pensione e a Rocco Perri, Ass. di Staz. a Gioia Tauro.

NOZZE D'ORO - per la felice coppia composta da Antonio e Francesca Nucara. Al figlio Giuseppe, Assistente di Magazzino presso l'Unità Piani e Controllo della Produzione e a tutta la famiglia tantissimi auguri.

IN PERFETTE CONDIZIONI fisiche e mentali, il signor Antonio Cogliandro ha superato la soglia dei 102 anni. Ne diamo notizia perché il «nonnino» è padre di due nostri colleghi: Vincenzo, C.S. Sup.re ar. della stazione di R.C. Pellaro e Antonio, Macchinista del D.L. di Reggio Calabria. Auguri vivissimi.

ROMA IMPIANTI

NASCITE - Carissimi auguri per Marco, figlio del Capo Gest. Cesare Ricci del C.R.M. di Roma S. Lorenzo e del Segretario Filomena Antonelli del Dipartimento Pot. e Sviluppo; per Lorenzo, figlio di Vincenzo Baccile addetto al settore culturale del D.L.F. di Roma. Auguri anche per Marta, figlia del Macc. Giampiero Stringini del D.L. di Roma S. Lorenzo.

QUIESCENZE - Molti cordiali auguri di un ottimo futuro per i colleghi Renato Candela, Capo Scalo del Parco Prenestino, Manovratori Silvano Proietti, Vittorio Getuli dello stesso Scalo, Assistente Massimo Impero, Ausil. di Staz. Elidio Claudiani di Roma Termini e Vincenzo Inches, Op. Q. I.E. di Rieti, andati di recente in pensione.

LUTTI - È scomparso, per incidente stradale a soli 36 anni, il Tecnico Renato Bonanni dipendente dal 48° Tronco Lavori di Capena; il Manovratore Capo Giovanni Iadecola già in servizio al Parco Prenestino; alle rispettive famiglie le più sentite condoglianze di colleghi ed amici.
Condoglianze rivolgiamo anche ai Capi Gestione Giuseppe Tolo per la morte della madre Esterina, Felice De Santo per la scomparsa della madre Maria.

NOZZE D'ORO - Il Capo Treno di 1ª classe a riposo Benedetto Mancini ha festeggiato i 50 anni di matrimonio circondato dai familiari, tra i quali i figli Armando e Mario, entrambi ferrovieri. Auguri anche da VdR.

ROMA/SERVIZI

È MANCATO Nerio Nemmi, Segr. Sup. di 1ª classe a riposo, marito di Franca Graziani per anni colonna portante della Segreteria delle Relazioni Aziendali. La redazione di «Voci» esprime all'amica Franca le più sincere e sentite condoglianze.

PRODUZIONE

È ANDATO in pensione Franco Delli Carri da anni e anni collaboratore di VdR, prima come redattore del Compartimento di Cagliari, oggi del Dipartimento Produzione. L'amico Franco ha inviato al Direttore di «Voci» una lettera di saluto in cui ricorda la sua lunga vita ferroviaria trascorsa quasi per intero all'Ufficio Movimento di Cagliari. «Pur svolgendo il mio lavoro con il massimo dell'impegno — scrive Delli Carri — non ho mai trascurato il mio compito di corrispondente compartimentale, spesso anche a costo di un grande sacrificio di tempo e di energie». Al caro Franco tutti gli amici della redazione augurano una lunga e serena quiescenza.

LUTTO - È morto a Roma Lucio Falsarella, Segretario Superiore 1ª classe in quiescenza della Direzione Centrale Manutenzione Infrastrutture. Alla famiglia le condoglianze di «Voci», condoglianze che estendiamo anche al Capo Pers. Viag. Sovr. a riposo Giovanni Martino per la scomparsa della moglie Leonardina.

PROMOZIONE E VENDITA

È ANDATO in pensione Vitaliano Alfieri, Ispettore Capo Agg. del settore Viaggiatori. Auguri di lunga e serena quiescenza.

SEBASTIANO Ciavolella, Segr. Sup. di 1ª classe, è perito insieme alla moglie in un tragico incidente stradale. Lasciano tre figli: Giuseppe, Amalia e Roberto. Ai ragazzi e all'intera famiglia le più sentite condoglianze di Vdr e dei ferrovieri tutti.

CONTROLLO DI GESTIONE

NASCITE - È nato Francesco in casa del Segretario Superiore Amelia Bertoni. Le più sincere felicitazioni.

TORINO

NASCITE - È nato Claudio, figlio di Giorgio Ghiberto, Macc. del D.L. di Torino Orbassano. Dal D.P.V. di Cuneo ci annunciano le nascite di Luca al Cond. Bruno Perice, di Maria Grazia all'Aus. Viagg. Antonino Pangallo e di Michele al Cond. Antonio Gallo; dal Dep. Loc. di Novara quelle di Giosuè Antony all'Aus. Savino Cascella, di Anna al Macch. Valerio Bergamini, di Elisa Concetta al Macch. Giuseppe Cosentino, di Arianna all'A. Macch. Alfredo Fierro, di Alberto al Macch. Marco Dicataldo, di Michele al Macch. Giuseppe Iarusso, di Maria al Macch. Giuseppe Cortese e di Chiara al Macch. Antonino Sergi; dall'Ufficio Promozione e Vendita di Torino ci danno notizia della nascita di Cristina al Capo Gest. Sup. Lanfranco Argirò. Auguri ai piccoli ed alle loro famiglie.

PENSIONAMENTI - Dal Dep. Loc. di Novara ci segnalano i pensionamenti dell'Aus. Bernardo Baiamonte, del Macch. Gian Pietro Rategni, del Macch. Romano Baroncini, del Macch. Ernesto Pozzi e del Macch. Giancarlo Peirano; all'Unità Off. Mat. Rotabile di Torino ha lasciato il servizio il Capo Settore Tecn. cav. Celso Galletti. I nostri auguri di serenità.

LUTTI - Dal D.P.V. di Cuneo ci danno notizia della scomparsa della madre del Capo Pers. Viagg. Sup. Giacomino Rosso, del padre del C. Treno Angelo Pellegrino, della madre del Cond. Mauro Medugno, del padre del Cond. Franco Meriano e della madre dell'Aus. Viagg. Francesco Liberti. È inoltre deceduta Vittoria Branciforti, consorte del Tecn. I.E. a riposo Rosario e madre di Gaetano, Segr. Sup. all'Unità Piani e Contr. di Prod. di Torino. Le nostre condoglianze alle famiglie.

NOZZE - Dal Dep. Loc. di Novara ci comunicano che il Macch. Costantino Goffredo si è unito in matrimonio con Maria Grazia Castenaro ed il Macch. Giuseppe Delfino con Giuseppa Idà. Auguri di felicità.

TRIESTE

ESODI - Hanno recentemente lasciato il servizio: Sergio Ruzzier, Applicato e Sergio Sandri, Commesso, entrambi dell'Ufficio Organizzazione. A Trieste C.le: Remigio Valenta, Deviatore Capo; al D.L. Aldo Tomasin, Tecnico e Mariano Valeri, Macchinista T.M.; Guido Rosada, Conduttore del D.P.V.; Giuseppe Bagnano, Ausiliario alla Sq. Rialzo. Angelo Basso, Manovratore a Villa Opicina; Sisto Pertegato, Assistente C. di St. a Prosecco. Rodolfo Dessabo, Op. Q.to Zona 13.2 Redipuglia; Ettore Nicolin, Manovratore a Monfalcone. A Udine: Angelo Bulfone, Diego Gori e Giobatta Jeronutti, Manovratori; Diego Zuliani, Macchinista, Aldo Coccolo, Macchinista T.M. e Pietro Favit, A. Macchinista al D.L.; Ferruccio Fabris, Capo Stazione Sup. ad Artegna; Elena Paludello, Ausiliario di Staz. ad Aviano; Aldo Tosoni, Manovratore a Palmanova e Amadio De Caneva, Deviatore a Pontebba. A tutti il cordiale augurio di amici e colleghi.

LUTTI - Sono mancati Osvaldino Arban, Macchinista T.M. al Deposito Locomotive di Trieste C.le, e Giacomo Visotto, Guardiano a Portogruaro. Le nostre condoglianze alle famiglie si estendono anche a Giuseppe Premolin, Ausiliario di Stazione presso l'Ufficio Promozione e Vendita, che ha perduto il padre; e a Mario Biasoli, Operaio Q.to al 6° Tr. Portogruaro, per la morte della madre.

VERONA

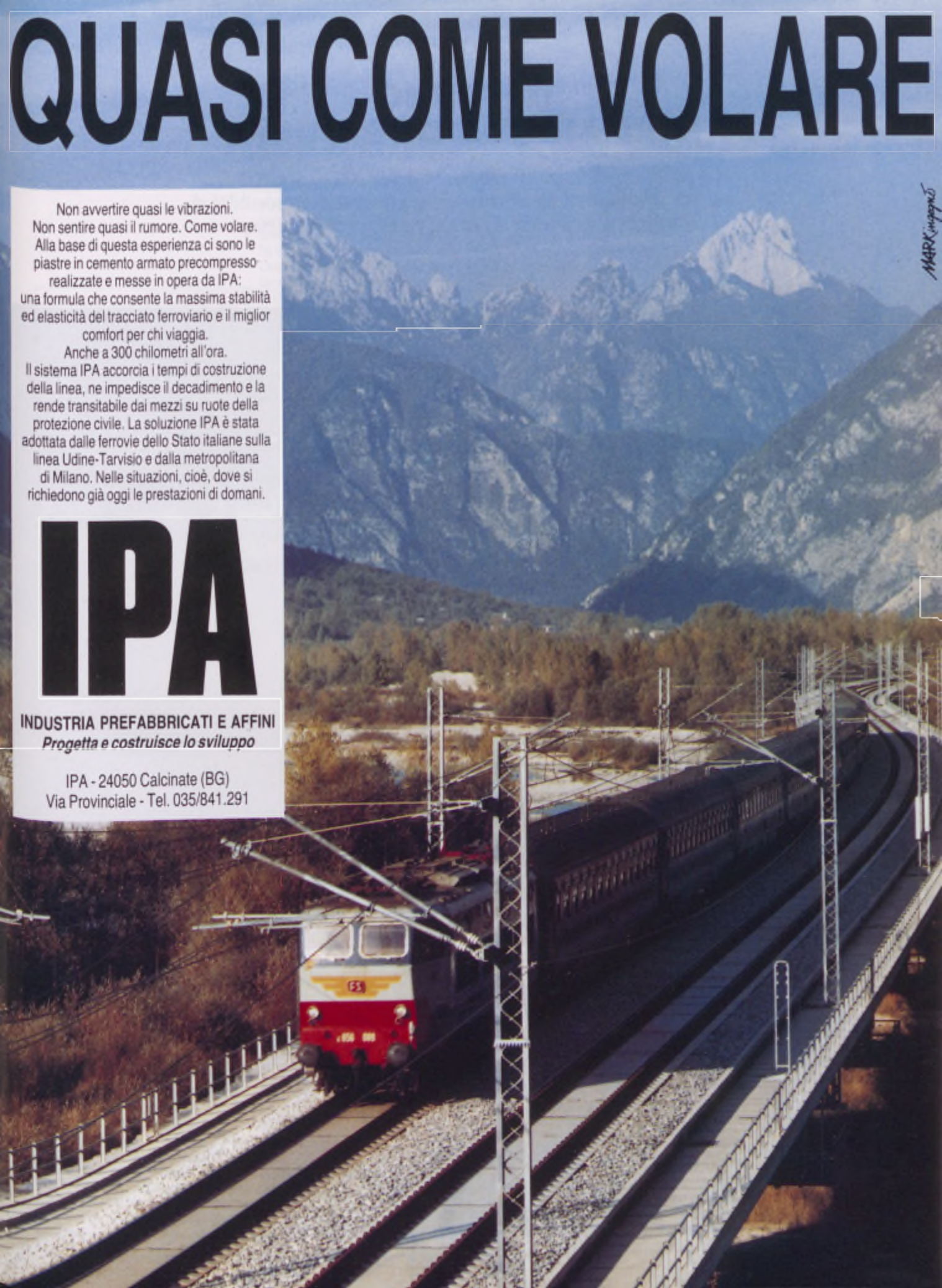
NASCITE - Felicitazioni ed auguri al Manovratore Paolo Scoz e all'Ass. di Stazione Marlen Jaeger, entrambi in servizio a Trento, per le rispettive nascite di Filippo ed Elisa; auguri che estendiamo al Capo Stazione Francesco Di Lorenzo a S. Antonio Mantovano per la nascita di Nadia, nonché agli Operai dell'Officina G.R. di Vicenza Giuliano Guglielmo e Fosco Marzolla rispettivi padri di Davide e Giorgia. Auguri all'Operaio Q. Giuseppe Sprea per la nascita di Emanuele, all'Ausiliario Orlando Bilancio per Francesco e all'Operaio Q. Fabrizio Boarotto per Manuel, tre nuovi padri in servizio alle Officine G.R. di Verona.

LAUREE - Luisa, figlia del Capo Reparto Trazione di Bolzano, Pietro Cavalli, si è laureata in Scienze Politiche con 110 e lode presso l'Ateneo di Padova. Congratulazioni ed auguri.

PENSIONAMENTI - Hanno lasciato il servizio l'Op. Qual. Renato Magagnin ed i Tecnici Bruno Querin, Delfino Sartori e Vittorio Traforetti dell'Officina G.R. di Vicenza. Sempre da Vicenza ci hanno salutato il Deviatore Gianfranco Sinicato e i Deviatori Capi Antonio Carlotto e Napoleone Ziliotto ed il C.S. Sup. Luigi Zanini, mentre da Dueville ha lasciato l'Ausiliario Eugenio Zausa. In pensione anche: da Mantova l'Operaio Q. Lauro Bianchi (12° Tr.), il Capo Gestione Franco Giacon e il Capo P.V. Giorgio Scala; l'Operaio Q. Rodolfo Bettarello e il collega Giuseppe Visentin dal 14° Tr. di Badia Polesine, i Guardiani Silvano Muraro e Lorenzina Spimpolo d'Este, il Gestore 1ª cl. r.e. Antonio Tessadri da Trento, il Tecnico Ferruccio Zamberlan dall'8° Tr. di Rovereto, da Innsbruck il Verificatore Francesco Di Vito, a Ponte S. Marco il Deviatore Giacomo Daini, il Tecnico Mario Loro dalla Zona 11.3 IS di Desenzano e il Manovratore Luigi Signorini da San Martino B.A. Seguono poi dall'Officina GR di Verona gli Operai Q. Pietro Anselmi e Dario Baldo, il Manovratore Silvano Comparotto ed il Tecnico Franco Masiero, mentre dagli Uffici e dagli altri impianti con sede a Verona: Capo Tecnico S. Dino Gaspari (Uff. Coll.), Applicato Carlo Carturan (Uff. Pot.), Segretario Giovanni Vantini (U. Piani), dalla stazione di Porta Nuova l'Assistente C.S. Francesco Micheletto, il Tecnico Roberto Pasotto, il Manovratore Maurizio Roncari e il Deviatore Tiziano Saletti, il Tecnico Silvano Vernola (Z.12.2 IS), il Tecnico Sante Rocchetto (Off.Lav.), l'Operaio Q. Mario Campagnola (Sq.R.), il Verificatore Gino Egidio Speri (Sq.R.), l'Assistente V.te Giovanni Trolani, il Conduttore Roberto Finetto e il Capo Treno Fulvio Zanchetta dal D.P.V., i Macchinisti Romeo Azzolini, Silvio Ferrari, Angelo Franco, Alfeo Pellegrinon, Renato Zanini, e, sempre al Deposito Locomotive sono stati salutati i Capi Deposito Sovr. Antonio Martini e Delfino Rainero, in quello di Mantova il Capo Deposito Sovr. Umberto Pellini ed assieme a loro il Capo Settore Macchina Giorgio Eccelli, già Titolare del D.L. di Verona. A tutti auguriamo una serena pensione.

LUTTI - Sentite condoglianze al Deviatore Capo Bruno Rugolotto in servizio a Verona P.N., per la perdita del padre.

QUASI COME VOLARE



Non avvertire quasi le vibrazioni.
Non sentire quasi il rumore. Come volare.
Alla base di questa esperienza ci sono le piastre in cemento armato precompresso realizzate e messe in opera da IPA:
una formula che consente la massima stabilità ed elasticità del tracciato ferroviario e il miglior comfort per chi viaggia.
Anche a 300 chilometri all'ora.
Il sistema IPA accorcia i tempi di costruzione della linea, ne impedisce il decadimento e la rende transitabile dai mezzi su ruote della protezione civile. La soluzione IPA è stata adottata dalle ferrovie dello Stato italiane sulla linea Udine-Tarvisio e dalla metropolitana di Milano. Nelle situazioni, cioè, dove si richiedono già oggi le prestazioni di domani.

IPA

INDUSTRIA PREFABBRICATI E AFFINI
Progetta e costruisce lo sviluppo

IPA - 24050 Calcinate (BG)
Via Provinciale - Tel. 035/841.291

IL TRENO NON ARRIVA DUE VOLTE

Un po' commedia e un po' dramma, «La stazione» di Sergio Rubini racconta un dubbio intorno all'utilità dei regolamenti e alla possibilità di cambiare la propria vita. E intanto i treni corrono lo stesso.

di PIERO SPILA

Il temporale minaccioso e invadente, il rumore dei treni mai stato tanto assordante, il ticchettio della pendola ossessivo, e poi la sensazione sconosciuta della paura e dell'ira, lo scatto improvviso della violenza e lo slittamento progressivo verso un amore un po' improbabile. Domenico, il modesto capostazione protagonista de *La stazione*, opera prima di Sergio Rubini e gran successo di pubblico e di critica all'ultima mostra di Venezia, non avrebbe mai sospettato che i turni di notte nella stazioncina del suo paese, passati fra una rituale telefonata alla mamma e la familiare presenza del termos di caffè caldo, potessero diventare così intensi. Anzi, in uno dei monologhi più sarcastici ed efficaci del film, Domenico confessa il suo sgomento di quando un giorno si accorse che i treni continuavano tranquillamente ad andare e venire anche se lui non presenziava (come da regolamento) o non metteva i segnali come prescritto o non indossava il berretto rosso d'ordinanza. Come se lui non esistesse: una gran brutta sensazione, che Domenico traduce nella sua spicciola filosofia («ormai i treni ubbidiscono solo ai segnali, e i segnali sono comandati solo dal centro»). Ossessivamente fedele al suo regolamento, quel giorno Domenico aveva verificato non solo la parzialità della sua condizione professionale (ed evidentemente esistenziale) ma aveva anche imparato che esiste sempre un regolamento più grande e superiore a organizzare i ritmi della vita e della produzione, i rapporti di forza e i comportamenti sociali. E quell'ordine apparentemente invincibile, quell'equilibrio precario a cui però bisogna rassegnarsi, possono essere sovvertiti solo con un improvviso accendersi dei sentimenti e del desiderio, con un'incontrollabile pulsione vitale. Una scoperta altrettanto im-

Sergio Rubini e Margherita Buy in un momento de «La stazione». In basso un altro momento del film. Rubini si conferma uno dei migliori attori giovani italiani.

portante, che Domenico fa proprio sul suo posto di lavoro, grazie a una viaggiatrice che deve attendere il treno delle sei per fuggire e al suo fidanzato che a tutti i costi vuole impedirglielo.

Evocata dalla noia di giorni e notti tutte uguali e anche da un sano velo di follia, ecco dunque che è proprio la vita a bussare allo sportello della stazione di Domenico: e non ha le sembianze di un burattino di legno con il naso che si allunga ad ogni bugia, ma ha l'aspetto gradevole di una donna in abito da sera che ha bisogno di aiuto. Un po' realtà e un po' fantasia, un po' la voglia di starsene in disparte a cronometrare la vita (non solo l'ordinato passaggio dei treni ma anche il tempo che impiega il caffè a bollire o un pezzo di legno a consumarsi nella stufa o l'anta rotta di un armadio ad aprirsi) e la spinta a rimboccarsi ancora una volta le maniche e intervenire, *La stazione* di Rubini è tutta in questa trasparente metafora sospesa fra vita individuale e realtà collettiva. Una metafora trasparente ma non banale, che non si esaurisce nella configurazione del luogo (la stazioncina come microcosmo del mondo) o della situazione narrativa (il debole che lotta contro il potente) ma piuttosto nel lento slittare del film dai toni divertiti e svagati della commedia ai sussulti e ai veleni del dramma (e addirittura del thriller), dalla descrizione realistica dei tic sociali alla «fuga» sempre più inquietante nel surreale e nell'onirico (il misterioso treno illuminato che attraversa i binari della stazione di Domenico).

La metafora scatta qui, nella messa a confronto di due mondi e due anime apparentemente inconciliabili. Da una parte Domenico, l'uomo semplice e provinciale, remissivo e votato alla sconfitta, dall'altra la ragazza moderna, metropolitana e libera, sicura di sé e invece vulnerabile, e in mezzo a loro il fidanzato, ovvero la violenza e l'arroganza di chi vuole bruciare le tappe e non si accontenta mai di quello che è. E così continuando, da una parte la provincia tranquilla e familiare, dall'altra la città, rampante e pericolosa, da una parte la cultura che ci stiamo lasciando alle spalle (contadina, moralista, anche colpevole) e dall'altra quella a cui cerchiamo di adattarci (falsamente opulenta, nevrotica, crudele), da una parte i treni locali e le stazioncine polverose, dall'altra le automobili fuori serie, i business ambigui, gli assegni e le cambiali che un giorno bisognerà onorare. E fra questi due mondi e due anime inconciliabili c'è solo il precario legame di un treno che puntuale, ogni mattina, arriva alle sei e riparte per la città. La ragazza vuole salirci, Domenico deve dare la partenza. Tutto qui.

Alle prese con un'opera di evidente impianto teatrale (il film è tratto dall'omonima commedia di Umberto Marino), Sergio Rubini non cade nell'errore che commettono quasi sempre i registi quando per «dare aria» al testo, pensato e costruito intorno all'unità di spazio e di tempo, moltiplicano o aggiungono le situazioni in esterno o fanno vedere quello che in teatro viene semplicemente enunciato, con il risultato di squilibrare tempi narrativi e pesi espressivi.

Rubini invece «forza» il testo utilizzando esclusivamente il linguaggio cinematografico, puntando quindi alla molteplicità dei punti di vista (il suo film è un canto a più voci, la commedia è una rappresentazione unilaterale), alla mobilità della macchina da presa e delle angolazioni, all'alternarsi delle pause e dei contraccolpi di ritmo.

Rubini, attore di una certa esperienza ma regista all'esordio, si dimostra «uomo di cinema» più in questa scelta coraggiosa e sapiente che non nei risultati, pur considerevoli, che proprio nei momenti più spettacolari (l'assedio alla stazione, l'incendio della macchina, il corpo a corpo finale fra i due uomini) sembrano debitori di una certa convenzionalità stilistica (evidenti le citazioni cinefile: dal «Cane di paglia» di Pollack ai «Morti viventi» di Romero).

Rubini non dimentica naturalmente di essere un attore e disegna il personaggio di Domenico con una caratterizzazione tutta giocata sui mezzitoni e le sfumature, i trasalimenti trattenuti e gli sgomenti. Ottimi compagni la bravissima Margherita Buy ed Ennio Fantastichini (già visto e apprezzato in *I ragazzi di via Panispema* e *A porte aperte* di Amelio).

Sergio Rubini, uno dei migliori attori giovani italiani (ha recitato, fra l'altro, in *Intervista* di Fellini, *Il grande Blek* di Piccioni, *Mortacci* di Citti ecc.) racconta che da ragazzo ha sempre vissuto con il mito della ferrovia (il padre, il nonno, gli zii, erano tutti ferrovieri). Per trovare la stazione utilizzata nel suo film sono occorsi numerosi sopralluoghi. Alla fine la scelta è caduta sulla stazione di San Marco in Lamis.

«È una stazione persa nella campagna — racconta Rubini — e ci passa una ferrovia privata, le Ferrovie del Gargano. Lo scartamento è però lo stesso delle Ferrovie dello Stato e quindi abbiamo avuto il permesso di farci transitare anche i treni FS. Quando, alle nove di sera, la stazione chiudeva, noi cominciavamo a girare. E in questo passaggio dalla realtà alla finzione succedevano cose strane. Arrivava un treno e non sapevamo se era il treno vero o quello della finzione, e magari chiedevano a me di dare il segnale di partenza.

Oppure qualcuno, scambiandomi per il capo stazione vero, mi veniva a chiedere un biglietto per San Severo.

Non è stato sempre facile far capire che stavamo facendo il cinema».

PENELOPE ALLA GUERRA

DI MARINA DELLI COLLI

Consensi e critiche su «Insciallah». Eppur si vende.

Oriana Fallaci
INSCIALLAH
Rizzoli, pp. 797, lire 30.000

Sulla descrizione di Ninette (pag. 3 di *Insciallah*, ultima tormentatissima e pubblicizzatissima fatica di Oriana Fallaci), i critici ci si sono buttati subito a pesce. Sembrava quasi non aspettassero altro: «Splendida donna, d'accordo. Lunghi capelli castani che ondeggiavano in riflessi d'oro, inquietanti pupille viola che bruciavano tutte le voglie del mondo, la bocca tumida, lineamenti aspri e fieri, da regina di Saba, e un corpo che ti mozzava il fiato a guardarlo». Insomma, un bel misto tra Barbarella e Francesca Dellera, ha sintetizzato Marco Fini.

E molti altri sono stati i critici che non si sono tirati indietro, da Grazia Cherchi che ha definito *Insciallah* «un malloppone intriso del più vieto sentimentalismo» a Ugo Volli che ha liquidato il romanzo come «un boschetto di luoghi comuni», da Guido Almansi che lo ha giudicato «un bel cagnolone grosso e festoso che presto ti stanca con la sua esuberanza» a Roberto Cotroneo che ha attribuito alla Fallaci «la delicatezza d'un macellaio».

Naturalmente, questo zelo nelle stroncature ha avuto come contraltare altrettanto zelo nella monumentalizzazione della scrittrice. A cominciare da Piero Ostellino che ha difeso *Insciallah* a spada tratta sulle pagine del «Corriere della Sera», continuando con Nico Orengo che lo ha definito «una grande epopea dallo stile chiaro, passionale», fino a Vittorio Feltri che ha addirittura accusato i detrattori del romanzo di «mediocrità», di «ferocia», di «disonestà e insanità mentale».

Guerra di critici, dunque, e guerra senza esclusione di colpi. Del resto, era prevedibile visto che *Insciallah* era già un caso letterario, anzi, il caso letterario per eccellenza, prima ancora di arrivare in libreria. E visto che solo nelle prime due settimane di questo libro si sono vendute più di 300.000 copie. Un traguardo impressionante soprattutto se si considera che autori italiani di altissimo livello arrivano a malapena alle 30.000 copie e che *Insciallah* è un libro che si continuerà a vendere con regolarità anche passata la bagarre dei primi mesi e soprattutto che è un libro che si venderà in tutto il mondo.

Vediamolo dunque questo *Insciallah*, «Se Dio vuole», questo romanzo di 800 pagine, affollato di personaggi, che racconta gli ultimi tre mesi trascorsi a Beirut, nel 1983, dalle forze multinazionali che avrebbero dovuto avviare la pacificazione del Paese.

L'azione parte da due attentati contro il comando americano e francese e si svolge su un palcoscenico dove agiscono un centinaio di attori. C'è il bel comandante Condor, intelligente e coraggioso, c'è il suo vice, il Professore, intellettuale e filosofo, c'è Charlie, ammiratore di Lawrence d'Arabia, c'è il capo di Stato Maggiore, Cavallo Pazzo, elegante e anglofilo. E c'è Angelo, l'amletico matematico, filo conduttore della storia, che ossessionato dalla formula della morte cerca di arrivare alla formula della vita.

L'ossatura del romanzo poggia infatti proprio su una formula, quella di Boltzmann: $S = K \ln W$, Entropia (Caos) uguale costante di Boltzmann moltiplicata per il logaritmo naturale delle probabilità di distribuzione. In parole più semplici, il fisico austriaco sostiene che il Caos è la tendenza ineluttabile e irreversibile di tutte le cose e se tenti di opporti e di combatterlo, il disordine anziché diminuire aumenta.

E nel Libano massacrato dalla guerra esiste soltanto il Caos. Anzi, Beirut ne diventa la metafora suprema, diventa la sede naturale dove il Caos si estrinseca nella forma immediata e inesorabile della morte. Angelo vorrebbe con la sua razionalità di scienziato esorcizzarlo ma lui stesso di questo Caos è parte integrante. Lui stesso vedrà morire, gratuitamente e assurdamente, Ninette, la donna libanese con cui ha vissuto una storia d'amore. Lui stesso dovrà rendersi conto che Boltzmann morì suicida forse proprio perché aveva scoperto che la morte è e sarà sempre invincibile e che il traguardo finale dell'universo non può che essere l'autodistruzione.

La Fallaci non ha mai avuto una grossa passione per le scienze esatte (e infatti ancora si ricordano i suoi esami di maturità al liceo Galilei di Firenze quando ebbe 10 in italiano e 4, poi pietosamente trasformato in 6, in matematica), eppure è riuscita ad appropriarsi in modo completo di un'arida formula di termodinamica. E facendola sua è riuscita a trasformarla in sensazioni, in lampi, in parole e quindi in letteratura.

Sì, perché, comunque lo si voglia giudicare, *Insciallah* è un'opera di letteratura.

Quasi tutti i critici si sono soffermati, vuoi per elogiarla vuoi per denigrarla, sulla «struttura omerica» del romanzo. Una struttura di questo tipo indubbiamente esiste ed è senz'altro una struttura presuntuosa ma non banale come qualcuno ha voluto definirla, visto che *Insciallah* è innanzitutto un libro di guerra scritto da una donna che la guerra sa bene cos'è. E soprattutto un libro che pur con i suoi eccessi di passionalità, di visceralità, spesso di retorica, ha una coralità straordinaria e coinvolgente. Un libro dal respiro vastissimo dove realtà e immaginario si fondono e si confondono, dove la tensione non cade mai e dove ogni personaggio, anche il più comune, diventa un eroe romanzesco. Nel bene e nel male, quindi, e non soltanto per il battage pubblicitario che l'ha accompagnato, un libro da leggere.

«Ragazzo in carrozza ristorante», un'opera del 1946. Nella produzione artistica di Norman Rockwell ricorrono spesso immagini e situazioni ambientate in ferrovia.

FELICI FINO A QUANDO?

Tra realtà e sogno, serenità e disillusioni, Norman Rockwell ci racconta un'America dietro le quinte. In mostra a Roma.

di ANNA D'ANGELO

Dopo averne per anni sbirciato le opere grazie a qualche intelligente riuso pubblicitario, finalmente arriva in Italia Norman Rockwell, il grande illustratore nato a New York nel 1894. Il Palazzo delle Esposizioni a Roma ospita in questi giorni una bella mostra antologica con 95 tra le sue opere più significative: oli, acquarelli e schizzi, eseguiti dal 1915 al 1972. Le copertine che Rockwell disegnò per il Saturday Evening Post furono per oltre quarant'anni lo specchio della «piccola» America, quella delle famiglie felici, dei bambini che si divertono con poco, dei passeggeri crucci quotidiani, delle speranze e delle promesse mantenute; e il Post era letto soprattutto in provincia, da piccoli commercianti, avvocati, dottori, ma anche da semplici impiegati e casalinghe. L'America di Rockwell va dalla prima guerra mondiale all'uccisione di Kennedy e oltre: ma non è mai la «grande» America, quella sovradimensionata delle metropoli, dei grattacieli, delle grandi ricchezze e delle grandi povertà, delle superpotenze militari. È un mondo che vive con dignità una vita tranquilla consapevole del suo passato e fiducioso nel futuro: un'America ottimista, che spesso Rockwell interpreta, con affetto e ironia, con le immagini di un'infanzia spensierata, innocente ma anche la più sensibile alle contraddizioni del quotidiano. È infatti proprio ai bambini che Rockwell affida il ruolo di illustrare i problemi sociali più delicati: la depressione economica, il razzismo, i falsi miti della guerra, senza mai però arrivare a scorgere in essi i segni di un inquietante degrado. Nel dipingere, Rockwell percorre due strade: dalla realtà al sogno e dal sogno alla realtà, e l'una non è mai meno «distratta» dell'altra: ogni immagine è così connotata, così ricca di particolari, di descrizioni minuziose che diventa immediatamente e fortemente allusiva. La riconoscibilità, la sintesi dell'evento è così evidente che lo spettatore è costretto ad andare oltre l'apparente, a passare subito dall'immagine all'immaginario. Il paragone con il cinema è inevitabile: i quadri di Rockwell sembrano fotogrammi pescati a caso nel metraggio di un film di cui si intuisce l'inizio e la fine, e al cinema egli ruba anche la meticolosità degli allestimenti scenici, la fedeltà dei costumi, delle ambientazioni. Ma se c'è tanta fiction nella sua arte, possiamo ancora definire Rockwell un realista? Descrive la realtà o visita i sogni? La risposta, forse, in quel quadro bizzarro che è «La ragazza col negoziante», della serie Pesce d'Aprile: una sorta di incubo, una realtà capovolta in cui l'anormale diventa normale tanta è la cura, la precisione, il rigore con cui viene descritto. Nonostante i particolari inquietanti, la scena è idilliaca. Che ogni quadro di Rockwell nasconda lo stesso segreto?

QUANDO BACH IMPROVVISA

In sette fantasie e tre preludi, una rassegna del gusto e dello stile del grande compositore.

di GIANFRANCO ANGELERI

Colui al quale il buon Dio ha fatto dono dell'attitudine a comporre musica, possiede innata la capacità di improvvisare le proprie opere. Non ci si deve meravigliare perciò che anche oggi si parli di autori e di complessi che eseguano pezzi «improvvisando». Né può considerarsi una novità; fin dal Cinquecento si parlò del «ricercare» una notazione atta a definire l'improvvisazione del musicista sia che essa tendesse ad evidenziare le possibilità sonore di un dato strumento sia che, in modo più complesso ed implicante conoscenze approfondite, mirasse a penetrare le possibilità di sviluppo di un dato tema mediante l'elaborazione del contrappunto. Il ricercatore al tempo, si sovrappose alla «fantasia», un brano esposto in forma libera, precedente lo sviluppo dalla tecnica rigorosa. Ma non sulle origini e gli sviluppi del ricercare e della fantasia vogliamo insistere ma piuttosto parlare dell'insuperabile maestro di queste composizioni, scritte specialmente per il clavicembalo: Johan Sebastian Bach. Tempo fa di lui parlai a proposito delle variazioni Goldberg eseguite dalla Landowska ma forse più per colorare le doti esecutive eccezionali di questa che onorare l'autore. Questa volta lo scopo è di constatare la capacità di improvvisare e di sviluppare i temi di Bach in una serie di pezzi compresi in un CD (ADD) della Harmonia Mundi tedesca (RD 77039) eseguiti da Andreas Staier, insegnante nella Schola Cantorum di Basilea, esperto esecutore di musica clavicembalistica. Un buon disco che offre poco più di un'ora d'ascolto, registrato nel 1989, contenente sette fantasie e tre preludi.

Secondo la mia opinione, per quel poco che possa contare, Bach riesce d'istinto affascinante ed addirittura entusiasmante; talvolta però monotono e noioso. D'altra parte non può essere che così di fronte all'immensità numerica della sua produzione. Ma una cosa è certa: nell'architettura compositiva di ogni sua opera le capacità del maestro sono indiscutibili. Nel sangue di Bach col sangue scorrono le regole ferree, a volte da lui stesso create, della costruzione musicale priva, non dico di errori, ma di esitazioni o incertezze. La sua musica è chiara esatta granitica compiuta. Ed anche questa caratteristica è componente essenziale della sua grandezza. Il complesso dei dieci pezzi del disco può essere considerato come la rassegna del gusto e dello stile bachiani dai lavori giovanili, pieni di entusiasmo, alla serietà dell'espressione, intrisa di tristezza, dell'età matura. Chi ascolta le fantasie BWV 921 e

922 in do minore non può non rimanere incantato dalla esposizione brillante di sciami di note in successione rapidissima guidati dall'estro improvvisatore, esposti con stile impeccabile. Sono formate da pezzi separati da brevi pause poste come in attesa dell'ispirazione, subito pronta a pervenire per appagare l'attesa. Nella BWV 904 in la minore la lunga fuga ad imitazione sul tema della fantasia è un rincorrersi delle due mani, trattata con pariteticità, per le quali non è prevista alcuna funzione di accompagnamento. Entrambi seguono la melodia variamente trattata secondo le regole della fuga. E si ascolti la fantasia cromatica BWV 903, in re minore. Qui Bach segue sì la fantasia della propria mente ma si addentra in una tecnica compositiva per vie del tutto nuove, sconosciute in precedenza, confermandosi colosso del mondo musicale.

Il clavicembalista Staier è molto bravo: non un'esitazione, non una nota falsa, anche nei passi più vorticosi; una fedeltà interpretativa esemplare. In ciò aiutato da uno strumento veramente all'altezza delle difficoltà dei pezzi suonati.

Il disco è accompagnato da un fascicolo con note in quattro lingue (c'è anche l'italiano) sui brani in esso contenuti.

EDOARDO BENNATO «EDO RINNEGATO»

Sono trascorsi più di quindici anni dall'esordio discografico di Edoardo Bennato, avvenuto nel biennio 73-74 con due album, «Non farti cadere le braccia» e «I buoni e i cattivi», che rappresentano indubbiamente qualcosa di innovativo nel patrimonio musicale italiano. Bennato si proponeva infatti come un moderno cantastorie della realtà sociale del nostro paese e in particolar modo di una determinata realtà, quella meridionale, che senza mai ricorrere a luoghi comuni e al malcontento fine a se stesso, metteva in chiave musicale una sottilissima ed intelligente ironia, cantando a volte storie surreali, a volte storie di vita e d'esperienza che attraverso significati metaforici avevano sempre un contenuto ben preciso, e che attraverso la struttura musicale acustica dei brani, avvicinavano molto l'esperienza musicale del Bennato di quegli esordi a quella del primo Bob Dylan. I successivi capitoli della carriera musicale di Bennato lo hanno portato negli anni a nuove esperienze, ad altri percorsi espressivi ma sempre in una linea di coerente sviluppo artistico verso un suono marcatamente rockeggiante, lasciando spesso da parte la sua Eko 12 corde degli esordi per le Fender di questi ultimi anni. E in quest'ottica che si inquadra questo «Edo rinnegato»: Bennato ha raccolto intorno a sé e ai suoi strumenti acustici altri tre chitarristi Roberto Ciotti, Lucio Bardi e Luciano Nonzatti riproponendo alcuni dei brani più significativi del suo repertorio quali «La Bandiera», «Abbi dubbi/Ma che bella città», «Campi Flegrei», «Rinnegato», eseguiti e registrati in presa diretta solo con chitarre, voce, tamburello ed armonica. L'arrangiamento acustico di tutto il disco, a metà strada fra il folk ed il blues permette di apprezzare nelle più minute sfumature l'elevata qualità artistica di queste canzoni che sono ormai dei classici del repertorio di Bennato. «Edo rinnegato» è qualcosa di più di un'autocelebrazione, senza dubbio la conferma della maturità di un artista che impegnandosi in prima persona nella realtà sociale che ci circonda ha scritto delle pagine musicali di indubbio valore.

Roberto D'Amico

UNA FOTO, UN TRENO

BRUCE DAVIDSON

«METROPOLITANA DI NEW YORK»

Rissa tra due viaggiatori di colore nella ferrovia metropolitana di New York. Pistola puntata alla tempia, vite in pericolo.

È una delle tante scene di violenza a cui, da qualche tempo, siamo abituati. Anche questa volta il fotografo è presente e pronto a scattare: l'immagine, con la tensione giusta, suscita nel lettore turbamento e paura.

L'autore è Bruce Davidson, americano bianco dell'Illinois, nato a Oak Park nel 1933, impegnato da anni sul fronte del crimine e del disagio sociale, dell'emarginazione delle classi subalterne e della lotta per i diritti dell'uomo. È proprio su quest'ultimo versante che produce il suo lavoro migliore, una grande inchiesta sui ghetti della zona nord di Manhattan, la 101ª strada, tradizionale sacca di depressione dell'arcipelago newyorkese. «101° strada» è anche il titolo del libro che raccoglie le più belle immagini del servizio, un modo di vedere la realtà con rispetto civile e spirito di antropologo.

Davidson non fotografa di nascosto come la maggior parte dei fotoreporter di successo, usando piccoli apparecchi, ma preferisce invece il grande formato, genere che comporta un più profondo coinvolgimento tra fotografo e ambiente, e un dialogo più diretto con persone e cose.

Davidson, dal 1958 membro dell'agenzia «Magnum», ha raggiunto, come tanti suoi colleghi di campo, un consistente successo. Ma l'eco delle sue immagini non risente del clamore del grande mercato dell'informazione e la fama di civile e rispettoso testimone della realtà supera quella, di solito molto enfatizzata, della spregiudicatezza e dell'avventura.

a cura di PIERO BERENGO GARDIN

IL PROSSIMO NUMERO

VdR

Periodico mensile dell'Ente Ferrovie dello Stato
ANNO XXXIII - N. 10/ 1990

Direttore responsabile
Francesco Pellegrini

Redattore capo
Piero Spila

Redazione
Anna D'Angelo, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Impaginazione
Fausta Orecchio Daniele Fusacchia

Segretario di Redazione
Aldo La Rosa

Amministrazione
Graziella Luzzitelli

Abbonamenti
Rita Montuschi, Renzo Ramiconi, Adalisa Vicino

Hanno collaborato a questo numero
per i testi: Gianfranco Angeleri, Piero Berengo Gardin, Marcello Buzzoli, Paolo Ceratti, Patrizia Chiodi, Roberto D'Amico, Guido Di Giammatteo, Silvano Gobbi, Stefano Longo, Piero Muscolino, G.B. Pellegrini, Renzo Pocaterra, Nico Redi, Sergio Rivolta Lippo, Filippo Romeo.
per le foto: Fototeca FS, Stefano Longo.
per le illustrazioni: Stefano Ricci.
La foto di copertina è di Anastasio Grillini

Redazione: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma; tel. (SIP) 06/ 8415667 - (FS) 8490/2749

Abbonamenti e Amministrazione: tel. (SIP) 06/8442356 - (FS) 8490/ 3210.

Telefax: 06/8831108.
Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9 novembre 1957.
Associato all'USPI - Unione Stampa Periodica Italiana e all'ASCAI - Associazione Stampa e Comunicazione Aziendale Italiana.

L'ETR 500 in linea. Il Treno ad Alta Velocità delle Ferrovie Italiane è stato presentato ufficialmente lo scorso 23 ottobre con una corsa Roma-Firenze. Ne riparleremo sul numero di novembre.

GIOVANNI ARCONTE / FOTOTECA FS

Non una semplice trasformazione formale, ma una complessa e approfondita ridefinizione di una struttura operativa più mirata ai suoi obiettivi e soprattutto alle sue nuove linee strategiche. Così abbiamo definito la nuova organizzazione dell'Ente FS presentandola in queste pagine ai lettori di VdR. Ed è proprio vero. Cambiano gli obiettivi e cambiano i modi e gli strumenti per raggiungerli. Quello della nuova organizzazione è, insomma, un argomento che coinvolge l'intera vita delle Ferrovie italiane e dei ferrovieri. Un motivo più che sufficiente per voler tornare sul tema sin dal prossimo numero con una serie di approfondimenti. Per motivi di tempo, infatti, su questo numero di ottobre abbiamo potuto dare solo l'informazione del varo della nuova struttura e un sintetico cenno alla sua articolazione. Ma, come è tradizione del nostro giornale, è nostra intenzione fornire ai lettori materiali ed elementi di conoscenza più approfondita e di prima mano su un momento così importante di rinnovamento e trasformazione.
Un servizio sulla grande mostra dedicata alla Civiltà delle Macchine in corso al Lingotto di Torino, i Binari nel Mondo e le solite rubriche completeranno il numero.

Contributo annuo per l'invio a domicilio: Ferrovieri in servizio L. 4.000 (con trattenuta a ruolo); pensionati L. 2.000; privati: L. 10.000; per l'estero L. 20.000 - Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato a Ente Ferrovie Stato-Ufficio Tesoreria e Cassa - Conto Voci della Rotaia - 00100 Roma.

Fotocomposizione e preparazione: Fotocomposer Sud, Via Quarto Negroni 15/17, Ariccia.

Stampa: Rotoeffe s.r.l., Via Variante di Cancelliera - Ariccia (Roma) - Tel. 9344302-9344273.

La SIELTE ha partecipato alla realizzazione del nuovo Terminal FS all'Aeroporto di Fiumicino con una propria impiantistica in Fibra Ottica.

Opera dal 1925, anno della sua fondazione, per le Ferrovie dello Stato, ed ha contribuito alla costruzione di importanti impianti TLC.

È oggi particolarmente impegnata con apporto di soluzioni originali, nello sviluppo di sistemi per il trattamento delle informazioni mirato alle esigenze dell'Ente FS, anche nei riguardi del servizio al pubblico.

SIELTE

Ingegneria delle Telecomunicazioni

Capitale Sociale L. 25.000.000.000 interamente versato
Sede e Direzione Generale in
Via Campo Romano 71 00173 Roma
Tel. 06/797711 Fax 7970772 Tlx 6261651 Telegrammi SIELTE

POLIZZE VITA BNC

motivi in più,
...convengono!

E' possibile ai Ferrovieri che stipulino
una **polizza vita bnc,**
pagabile con trattenuta mensile sullo stipendio,
ottenere un duplice vantaggio:

1 **meno IRPEF sullo stipendio mensile**
(il Ferroviere beneficia immediatamente
della deducibilità fiscale che è totale
se il premio mensile pagato
è fino ad un massimo di L. 208.000);

2 **godimento agli Assicurati vita bnc**
degli alti rendimenti del Fondo Bancom
(tali da incrementare il capitale assicurato
del:
+ 10,947 % nel 1988/89
+ 10,978 % nel 1989/90).

*

Due vantaggi che soltanto la BNC,
l'unica **BancAssicurazione**,
offre ai Ferrovieri.

BANCA NAZIONALE
delle **COMUNICAZIONI**
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BancAssicurazione.

VdR

PERIODICO MENSILE
DELLE
FERROVIE DELLO STATO

n. 11 ANNO XXXIII
novembre 1990

voci della rotaia

ENTE FS: LE NOMINE E GLI INCARICHI

RIFORMA E CONTRATTO DI PROGRAMMA

Redaz.: P.zza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma/Sped. in abb. post. gr. III - 70

Prima di andare
in Pensione...
...passate
alla Vostra
BancAssicurazione!

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BancAssicurazione.

QUESTO MESE

4 POLITICA DELL'ENTE
IL NUOVO VERTICE FS
7 LA RIFORMA E IL CONTRATTO DI PROGRAMMA
9 L'AV CORRE TRA MILANO E FIRENZE

11 LETTERE

12 BINARI NEL MONDO
FRANCIA: SEMPRE PIÙ TGV
di Guido Di Giammatteo
15 OSSERVATORIO

16 ATTUALITÀ
SONO UTILI LE RIUNIONI DI LAVORO?
di Marcello Buzzoli

20 INIZIATIVE
TRENO, NON SOLO
di Patrizia Chiodi

22 INCONTRI
STEFANIA SANDRELLI: «LA VELOCITÀ, MA...»
di Carlo Pino

25 LAVORO & SOCIETÀ
di Sergio Rivolta Lippo

26 VIAGGI
L'ULTIMO TRENO PER ZANZIBAR
di Tiziana Gazzini

30 AVVENIMENTI
LE «BUONE» MACCHINE
di Luisa Mosello
33 LA «MACCHINA» E LE CARROZZE
di Giovanni Klaus Koenig

34 AMICI IN PENSIONE
di G.B. Pellegrini

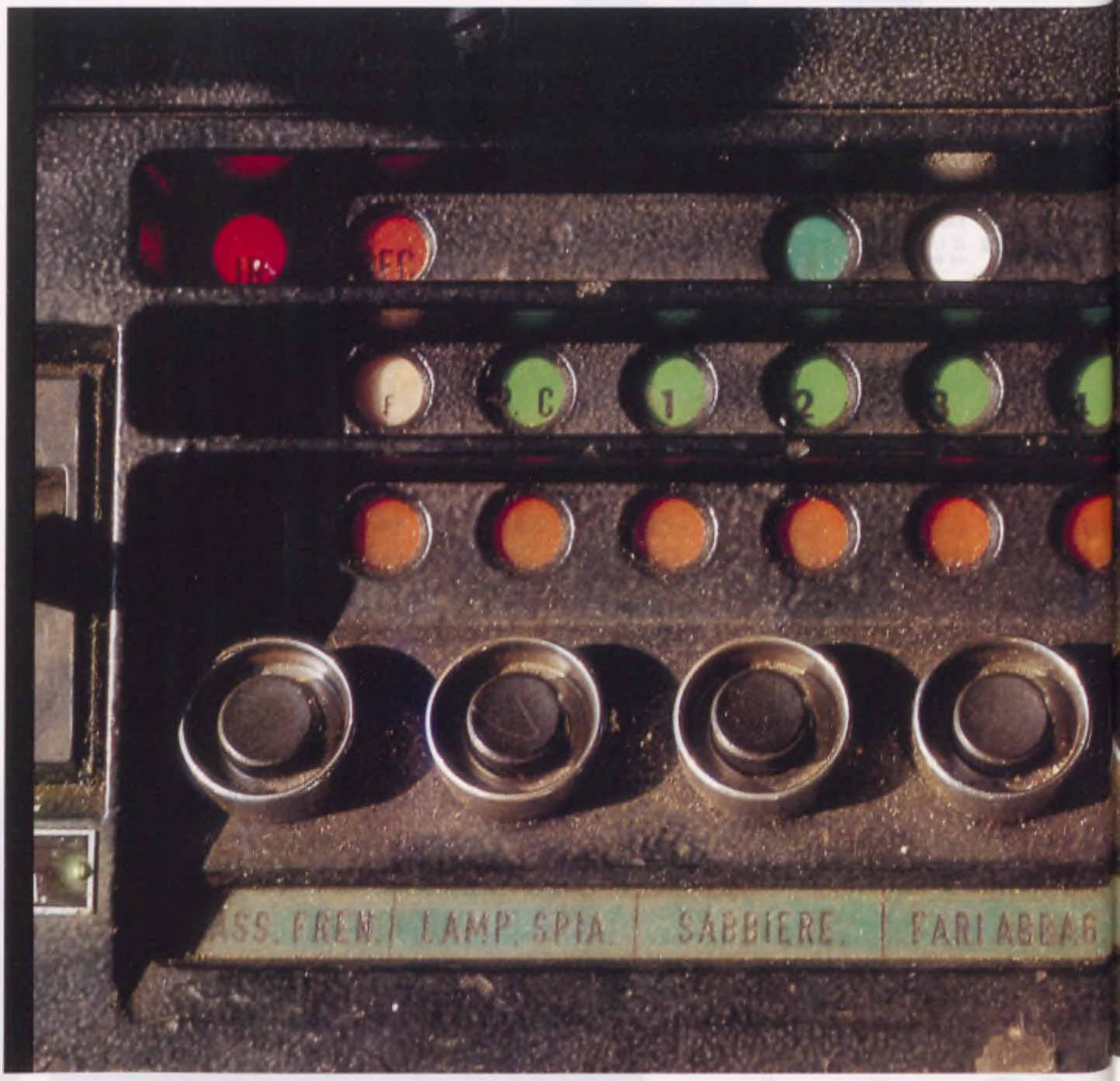
36 DALLA RETE
LA GALLERIA DEI PELORITANI
di Giulio Giulietti

40 TUTTARETE
41 UN TRENO NEL CASSETTO

44 TEMPO LIBERO
44 CINEMA **UN ANGELO ALLA MIA TAVOLA**
di Piero Spila
46 LIBRI **VITA STANDARD DI UN VENDITORE PROVVISORIO DI NOVELLE**
di Marina Delli Colli
47 MOSTRE **UN MARE DI CARTE**
di Anna D'Angelo
48 MUSICA **MA A VIVALDI PIACEREBBE?**
di Gianfranco Angeleri

49 UNA FOTO, UN TRENO
di Piero Berengo Gardin

Pescatrici di Zanzibar. Alla mitica isola africana e alla linea ferroviaria di Bubùbu, ormai scomparsa, è dedicato un servizio a pag. 26.



IL NUOVO VERTICE FS

31 ottobre 1990: nominati i nuovi vertici chiamati a guidare la struttura organizzativa varata di recente. Il mutamento dell'organizzazione ferroviaria avverrà per fasi. La prima si concluderà il 1° Maggio 1991 con il trasferimento delle precedenti strutture alle nuove; la seconda, che prevede il completamento del nuovo assetto, si svilupperà invece dal giugno al settembre sempre del 1991. Intanto Divisioni operative e Funzioni centrali hanno superato la fase preliminare e stanno entrando in attività. Presentiamo i nomi dei responsabili.

STEFANO FRATESI/FOTOTECA FS

La ridefinizione della struttura organizzativa dell'Ente FS contenuta nella delibera del 25 ottobre 1990 che abbiamo presentato nello scorso numero di VdR, ha visto di recente un'ulteriore e importante fase di attuazione.

Con delibera del 31 ottobre 1990 è stata formalizzata la nomina dei dirigenti chiamati ad assumersi la responsabilità dei settori in cui si articola la nuova struttura operativa. Questo è l'organigramma attuale del vertice FS.

DIVISIONI OPERATIVE

Divisione Esercizio:
Ing. Silvio Rizzotti
Vi confluiscono il Dipartimento Produzione e la Direzione Centrale Acquisti; coordina le Direzioni Compartimentali.

Cura la produzione del servizio ferroviario, gestendo a tal fine le infrastrutture, gli impianti e i mezzi, garantendo la funzionalità della rete e, per la parte corrente, dei mezzi nel rispetto delle autonomie territoriali ed organizzative.

Divisione Tecnologie e Sviluppo di Sistema:
Ing. Emilio Maraini
Vi confluisce il Dipartimento Potenziamento e Sviluppo, ad esclusione delle Direzioni Centrali Gestione Lavori. Comprende l'unità operativa Alta Velocità affidata all'Ing. Carlo Ianniello.

Si occupa dell'ammodernamento tecnologico e infrastrutturale, orientando con la sua azione non solo il sistema interno all'Ente ma anche il mondo imprenditoriale che, per la ferrovia e per il trasporto intermodale, produce infrastrutture, tecnologie, materiale e mezzi in genere.

Divisione Costruzioni:
Ing. Giuseppe Massaro
Vi confluiscono le Direzioni Centrali Gestione Lavori.

Cura la realizzazione degli investimenti in infrastrutture programmate, con obiettivi di tempi/costi/prestazioni, in linea con i migliori standard nazionali ed esteri.

Divisione Informatica:
Dr. Mario Miniaci
Vi confluisce la precedente Direzione Centrale Informatica.

Divisione Patrimonio:
Dr. Franco Capanna
Vi confluisce la precedente Direzione Centrale Patrimonio.

Provvede, tra l'altro, alla valorizzazione del patrimonio immobiliare.

Divisione Trasporto Locale:
Ing. Cesare Vaciago
Ha sede operativa a Milano.

Divisione Passeggeri:
Sig. Luigi Di Giovanni
Vi confluisce la precedente Direzione Centrale Viaggiatori.

Divisione Merci:
Sig. Giuseppe Pinna
Vi confluisce la Direzione Centrale Merci.

Divisione Navigazione:
Sig. Giuseppe Pinna *(ad interim)*
Vi confluisce la Direzione Centrale Navigazione.

FUNZIONI CENTRALI

Funzione Amministrazione e Controllo:
Dr. Mario Ponsiglione
Vi confluisce il Dipartimento Ispettorato e Controllo di Gestione.

Funzione Finanza:
Dr. Franco Capanna
Vi confluisce il Dipartimento Finanze e Patrimonio, fatta esclusione della Direzione Centrale Patrimonio.

Funzione Amministrazione e Controllo:
Dr. Franco Capanna
Ne assume ad personam il coordinamento per conto del Direttore Generale.

Funzione Organizzazione:
Dr. Emilio Ventre
Vi confluisce la Direzione Centrale Sviluppo Organizzativo.

Funzione Relazioni Industriali:
Dr. Pasquale La Pietra
Vi confluisce la Direzione Centrale Relazioni Industriali.

Funzioni Organizzazione e Relazioni Industriali:
Ing. Cesare Vaciago
Ne assume ad personam il coordinamento per conto del Direttore Generale.

Funzione Qualità:
Dr. Carlo Gregoretti
Ha il compito di attivare iniziative di miglio-

ramento del rapporto con la clientela e di marketing del servizio.

Funzione Relazioni Esterne:
Dr. Francesco Rocchi
Comprende la Direzione Centrale Relazioni Esterne.

Scuola Superiore dell'Ente FS:
Sig. Valentino Zuccherini

Funzione Segreteria Gen. e Affari Legali:
Avv. Mario Cevaro
Comprende la Direzione Centrale Affari Legali (**Dr. Giovanni Maricchiolo**) e la Segreteria Generale (**D.ssa Laura Pellegrini**).

Funzione Strategie:
Sig. Francesco Pantile
Assiste il Presidente, il Consiglio di Amministrazione e il Direttore Generale nella definizione degli obiettivi strategici dell'Ente.

Funzione Studi Istituzionali e Internazionali:
Prof. Giovanbattista Di Miceli
Gestisce le relazioni internazionali FS.

DIREZIONI COMPARTIMENTALI

Le Direzioni Compartimentali sono confermate con la funzione di assicurare, per le linee e gli impianti di competenza, l'attuazione degli indirizzi strategici e operativi dell'Ente, nonché i rapporti con le Regioni e gli Enti locali.

Queste le novità ai vertici dei Compartimenti:

Comp. di Torino: **Dr. Luca Barbera**
Comp. di Milano: **Ing. Paolo Enrico Debarbieri**
Comp. di Genova: **Ing. Carlo Rebagliati**
Comp. di Roma: **Ing. Giovannino Caprio**
Comp. di Bari: **Ing. Alessandro Natale**

Sono costituiti, inoltre:

Ufficio di Presidenza: **Dr. Giovanni Satta**
Ufficio di Segreteria del Consiglio di Amministrazione: **Dr. Giuseppe Sica**
Ufficio di Segreteria del Collegio dei Revisori dei Conti: **Dr. Giuseppe Alati**
Comitato di Direzione: **Antonio Lorenzo Necci, Benedetto De Cesaris, Franco Capanna, Luigi Di Giovanni, Emilio Maraini, Giuseppe Massaro, Giuseppe Pinna, Silvio Rizzotti, Cesare Vaciago.**
Advisory Board: **François Ortoli, Giuseppe De Rita, Antonio Pedone, Marco Vitale, Rodolfo Zich, Luciano Merigliano, Mario Volpato, Luciano Ferri, Sabino Cassese.**

Sono stati inoltre nominati:

Assistente del Presidente per Auditing e Security: **Avv. Francesco Cariello**

Assistente del Direttore Generale per la gestione degli uomini/posizioni chiave dell'Ente: **Dr. Gabriele Basile**

Servizio Sanitario: **Dr. Giovanni Paba**
Mantiene l'attuale struttura.

Ma la delibera del 31/10/90 non si limita a questo.

Il complesso e delicato momento di passaggio che trasformerà le Ferrovie italiane da Ente che «eroga» un servizio ancora inteso come «obbligo pubblico» in Ente-impresa che «offre/vende» dei prodotti/servizi, avverrà, come previsto, per fasi. E la delibera illustra i tempi e i dettagli dell'assorbimento e dell'accorpamento di funzioni delle precedenti strutture da parte delle nuove. In particolare, il documento prevede due fasi articolate e successive.

La nuova organizzazione strutturale dovrà trasformare le Ferrovie italiane in un Ente/impresa che offre/vende dei prodotti/servizi. Fermi restando gli obblighi di servizio pubblico.

GIOVANNI ARCONTE/FOTOTECA FS

Nella prima è previsto il trasferimento — ovunque praticabile — delle precedenti strutture (Dipartimenti e Direzioni Centrali) alle nuove (Divisioni operative e Funzioni centrali), con successiva definizione e perfezionamento dell'articolazione di queste ultime, fino all'autonomia delle Divisioni in materia di conto economico e di gestione delle risorse umane e finanziarie: dall'entrata in vigore della delibera, fino al primo maggio del 1991.

La seconda fase, invece, prevede il completamento del nuovo assetto, con la piena funzionalità di tutte le Divisioni operative, incluse quelle commerciali, che si svilupperà tra il primo giugno del 1991 e il 30 settembre del 1991, in modo da rendere possibile la pianificazione dell'attività '92 sulla base della nuova organizzazione strutturale.

LA RIFORMA E IL CONTRATTO DI PROGRAMMA

Riforma dell'Ente e introduzione del Contratto di Programma tra Governo e impresa. Il Senato ha approvato la legge, ma l'iter non è ancora concluso. Ne anticipiamo i contenuti.

Uno a uno i nodi principali della «questione ferroviaria» si stanno sciogliendo. Il primo è stato sicuramente il contratto nazionale di categoria che con la firma dello scorso luglio, dopo una complessa e dura trattativa, è arrivato all'attesa definizione. Anche se non è ancora al traguardo finale, un significativo passo avanti è stato fatto per quanto riguarda la Riforma delle Ferrovie. Il disegno di Legge sulla Riforma dell'ordinamento dell'Ente Ferrovie dello Stato è stato infatti approvato dalla Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni del Senato nella seduta pomeridiana del 7 novembre. Ora l'iter prevede che il testo approvato passi all'esame e al voto della Camera a cui spetta la ratifica definitiva.

L'approvazione della legge di Riforma rappresenta un passaggio fondamentale per raggiungere il principale obiettivo che l'Amministratore Straordinario Lorenzo Necci si è posto non appena ha assunto le sue funzioni: normalizzare le Ferrovie. Una normalizzazione che si concretizza sul piano del rapporto impresa-lavoratori, ma naturalmente anche sul piano istituzionale e operativo.

Contratto e Riforma sono, quindi, strumenti indispensabili, insieme ai piani di intervento e ristrutturazione pure in via di approvazione, per il risanamento e lo sviluppo dell'Ente. Ma torniamo all'argomento del giorno: l'approvazione da parte del Senato del Disegno di Legge sulla Riforma dell'Ente che modifica e integra la legge 210/85.

Il testo legislativo approvato nei giorni scorsi al Senato presenta novità che riguardano soprattutto la strumentazione dell'assetto societario, una migliore individuazione dei poteri del Ministro e il ruolo del Presidente rispetto al Consiglio di Amministrazione. Del tutto nuovo, rispetto al testo della 210/85 è l'inserimento nella legge delle norme relative all'istituzione del Contratto di Programma tra Governo ed Ente.

Secondo il testo approvato dal Senato l'Ente FS può costituire società per azioni aperte al capitale privato, per lo svolgimento di attività e settori di attività, già esercitate con la propria organizzazione, non legate in via immediata e diretta con la circolazione dei treni, dei veicoli e delle navi traghetto, e con la sicurezza e regolarità dell'esercizio. Viene anche precisato, nello stesso articolo, che su iniziativa dell'Ente e del Ministro dei Trasporti può essere prevista la costituzione di società per azioni per l'esercizio di linee ferroviarie di interesse locale già esercitate dall'Ente ovvero per la costruzione e l'esercizio di nuove linee di interesse locale, per la gestione di attività di trasporto integrato e di altre attività connesse e complementari.

Per quanto riguarda i poteri del Ministro dei Trasporti, spetta a lui indicare gli indirizzi generali ai quali l'Ente deve attenersi; promuovere la stipula dei contratti di programma con l'Ente Ferrovie dello Stato; vigilare sull'attuazione degli indirizzi generali e dei contratti di programma; proporre la nomina o la revoca del presidente e degli altri componenti il Consiglio di Amministrazione.

Organi dell'Ente Ferrovie dello Stato sono: il presidente; il consiglio di amministrazione, il collegio dei revisori dei conti. Il loro insediamento è previsto entro tre mesi dall'entrata in vigore della legge di Riforma.

Il Presidente resta in carica cinque anni e può essere confermato una sola volta. Ha la rappresentanza legale dell'ente. Convoca e presiede il consiglio di amministrazione e ne dirige i lavori. Provvede alla gestione dell'ente, nonché al conseguimento delle finalità determinate dal consiglio di amministrazione con riguardo alla politica delle partecipazioni dell'ente; propone al consiglio di amministrazione la nomina del vice presidente e del direttore generale. Inoltre, su proposta del direttore generale, provvede all'istituzione e all'organizzazione dei servizi e degli uffici, delle unità operative e nomina, sentito il direttore generale, i dirigenti delle principali strutture centrali e periferiche. Stipula, infine, previo parere del consiglio di amministrazione, i contratti di programma.

Il consiglio di amministrazione è composto dal presidente e da sei consiglieri. Determina i criteri generali e programmatici secondo cui deve svolgersi l'attività dell'ente in conformità degli indirizzi fissati dal Ministro nonché delle indicazioni contenute nel contratto di programma su cui esprime parere preventivo. In particolare, su proposta del presidente, delibera i bilanci dell'Ente, i piani annuali e poliennali di attività, i programmi straordinari e i piani di recupero della produttività.

Il direttore generale dura in carica quattro anni e può essere riconfermato. È responsabile dell'organico ferroviario, deve essere sentito dal presidente per le nomine dei maggiori responsabili dell'Ente e nomina gli altri diri-

genti della struttura. Cura l'esecuzione dei provvedimenti del presidente e delle delibere del consiglio di amministrazione ed è responsabile dei dati necessari alla formulazione di piani, programmi e contratti di programma. Formula proposte e pareri al presidente.

Partecipa al consiglio di amministrazione con parere consultivo. In caso di urgenza adotta i provvedimenti necessari a garantire la continuità e la sicurezza dell'esercizio che debbono essere sottoposti alla immediata ratifica del presidente.

Particolarmente importante, per la sua portata innovativa, l'art. 14-bis che prevede l'istituzione del contratto di programma.

Ne trascriviamo integralmente il testo.

1) L'attuazione degli indirizzi generali indicati dal Ministro dei trasporti forma oggetto di contratto di programma.

2) Il contratto, avente durata quinquennale, deve in particolare disciplinare:

a) le linee generali alle quali devono conformarsi i piani ed i programmi da adottarsi dal consiglio di amministrazione;

b) le azioni necessarie per garantire la realizzazione degli obiettivi del servizio pubblico, nonché i tempi relativi, con l'indicazione di appositi livelli tipologici, di qualità e di economicità dei servizi;

c) le modalità di attuazione degli obblighi di servizio pubblico con i conseguenti oneri a carico dello Stato;

d) i criteri generali della gestione, i contributi dello Stato e la concessione di garanzie per i prestiti emessi dall'ente;

e) le sanzioni per la mancata attuazione delle singole fasi del programma e la decurtazione delle risorse attinenti alla parte del programma non realizzato, previo esame congiunto delle cause e della rilevanza degli inadempimenti.

3) Il contratto è stipulato tra il Ministro dei trasporti, sentito il Ministro del tesoro, ed il presidente dell'ente e può essere modificato o integrato con le stesse modalità previste per la stipula, su richiesta di una delle parti, in presenza di sostanziali modifiche della situazione economico-finanziaria. Il contratto è sottoposto a revisione dopo un triennio dalla stipula con particolare riguardo al complesso delle risorse finanziarie da impiegare da parte dello Stato.

4) Ove il contratto non si realizzi entro novanta giorni dall'inizio delle trattative, si provvede con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sulle proposte definitive e motivate del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro. Alle proposte sono allegate le deduzioni dell'ente.

5) Ai fini della vigilanza sull'attuazione del programma l'ente presenta una relazione annuale nella quale sono evidenziati gli obiettivi conseguiti e quelli di cui non è stata possibile la realizzazione.

6) Ove il contratto di programma o il programma deliberato dal Consiglio dei ministri rimangano in tutto o in parte inattuati, anche a causa di divergenze circa le modalità di attuazione stessa, il Ministro dei trasporti convoca una conferenza di servizio alla quale partecipano, oltre i rappresentanti dell'ente, i rappresentanti del Ministero del tesoro e di altre eventuali Amministrazioni pubbliche interessate. I risultati della conferenza, se adottati all'unanimità, obbligano gli enti partecipanti ai conseguenti adempimenti. In caso contrario, si applica la disposizione del comma 4.

7) I contratti di programma e le loro modificazioni e integrazioni, nonché le relazioni annuali di cui al comma 5, sono trasmessi alle Camere.

Un primo piano dell'ETR 500 e, nella pagina a fianco, alcuni momenti della conferenza stampa svoltasi a Firenze. Dall'alto il Direttore Generale De Cesaris, l'Amministratore Straordinario Necci, il Ministro dei Trasporti Bernini.

L'AV CORRE TRA ROMA E FIRENZE

L'ETR 500, il treno veloce italiano costruito dal Consorzio TREVI, ha fatto la sua prima corsa ufficiale tra Roma e Firenze. È stata l'occasione per presentare il treno ai parlamentari della Commissione Trasporti.

GIOVANNI ARCONTE/FOTOTECA FS

Giornalisti, politici, Parlamentari delle Commissioni Trasporti, il ministro delle Partecipazioni Statali Franco Piga: tutti a Roma Termini per il primo viaggio del prototipo dell'ETR 500: destinazione Firenze, tempo 1 ora e 30 minuti, velocità 250 km/h.

Padroni di casa, il ministro Carlo Bernini, l'Amministratore Straordinario Lorenzo Antonio Necci e il Direttore Generale Benedetto De Cesaris, alla sua prima uscita ufficiale. A bordo la constatazione da parte di tutti, che l'ETR 500 è un treno, oltre che velocissimo, estremamente comodo e confortevole sia in 1ª che in 2ª classe.

Costruito da un Consorzio di imprese Breda, Fiat Ferroviaria, Ansaldo, Tecnomasio denominato TREVI, il treno rappresenta per le Ferrovie italiane l'occasione per allinearsi, anche se con notevole ritardo, ad altri paesi europei che, come la Francia e la Germania, hanno da anni una consistente flotta di treni superveloci. Durante la conferenza stampa l'Amministratore Straordinario Necci ha ricordato che quello di sviluppare il sistema di trasporto veloce, portandolo a livello della concorrenza europea ed internazionale, è un preciso impegno delle FS, anche se i tempi non saranno certamente brevi. Necci ha quindi auspicato la disponibilità del Governo a finanziare e rendere quindi realizzabile questo obiettivo. Da parte sua, il ministro Bernini ha precisato che è tempo di definire le direttive strategiche per la costituzione di un polo pubblico che riduca costi e prezzi.

A Capuano, presidente della Breda e del Consorzio TREVI, Necci pur assicurando che sarà certamente quella italiana l'industria privilegiata, ha ricordato che una scelta definitiva non è comunque stata fatta e altre opportunità, se vorremo misurarci col mercato internazionale, dovranno in ogni caso essere prese in considerazione.

Il Direttore Generale De Cesaris ha preso atto dello sforzo rilevante che le Ferrovie e i suoi uomini stanno compiendo non solo per il futuro del treno ma per l'economia del sistema Italia. Sarà allora tutta italiana la flotta degli ETR 500, che Bernini ha definito «mezzo imbattibile» oppure si sceglierà la strada, come ha suggerito Necci, di costituire una società mista per l'AV, sul modello Eurotunnel? Dopo che la Fiat si è alleata con la Cge francese in un pacchetto che comprende anche il materiale ferroviario, è una strada ormai aperta.

BREDA NEL MONDO. IL FUTURO OGGI.

In Italia, come nel mondo, Breda significa andare avanti per anticipare i tempi. Breda vuol dire un secolo di esperienza nell'individuare, progettare e offrire il sistema di trasporto più razionale e completo, capace di rispondere anche alle esigenze più sofisticate: l'innovazione come cultura è l'impegno della Breda.

Tecnologie d'avanguardia e soluzioni per l'oggi che anticipano già il domani.

Mezzi silenziosi, non inquinanti, sicuri, comodi e veloci come l'ETR 500, il treno da 300 km orari, i Dual Bus di Seattle, la metropolitana di Washington e quella di superficie di Cleveland, i Bredabus in Italia.

Cinque sono le aziende costruttrici di materiale rotabile del Gruppo Ferroviario Breda: Breda Costruzioni Ferroviarie a Pistoia, Sofer a Napoli, Omeca a Reggio Calabria, Ferrosud a Matera, Imesi a Palermo. Cinque aziende, un solo Gruppo.

GRUPPO EFIM

GRUPPO FERROVIARIO BREDA

BREDA AVIOFER BREDA

UNA SCELTA AMARA

Cara VdR, dopo più di 26 anni di lavoro sono uno dei tanti colleghi che lasciano l'Azienda grazie alla disposizione dei prepensionamenti. Non nascondo che si tratta di una decisione presa con amarezza, poiché nella decisione stessa ha pesato quasi totalmente la constatazione che in questa Azienda io non mi riconosco più. Fare il punto dopo tanti anni e andare a ritroso nel tempo, ha significato per me provare un senso di avvilimento e mettere in discussione molti capisaldi sui quali, come ferroviere, avevo basato il mio servizio.

In tutto questo avvicendarsi di cambiamenti e trasformazioni (sui quali, come si sarà capito, esprimo ampie riserve) l'unico ambiente che non ha subito involuzioni mi pare l'esercizio, con la sua struttura rigida formata da gente vera, leale, laboriosa, non burocrate.

Per 16 anni ho lavorato nell'esercizio e per 10 anni sono stato a Villa Patrizi: le differenze sono notevoli. Ancora oggi, quando incontro un ex collega dell'esercizio è come se ci fossimo lasciati un minuto prima, nulla è cambiato nei nostri rapporti.

Vorrei che questo fosse anche lo spirito con cui mi appresto a vivere l'uscita dal nostro ambiente di lavoro.

Circa venti anni fa, ho fondato il Gruppo Donatori Sangue e il Gruppo Donatori Organi. Nel tempo ho cercato di organizzarli sempre meglio, senza accettare però che divenissero satelliti dell'Amministrazione o del DLF, e ciò proprio per non stravolgere quello che è il carattere libero del «ferroviere». In qualità di tecnico trasfusionale della Croce Rossa e di Capo Gruppo Aziendale, proprio perché in quiescenza dall'1/1/1991, continuerò in questa mia opera con maggior vigore e disponibilità di tempo. Anche questo sarà un modo di restare vicino a una realtà di lavoro che ha significato tanto nella mia vita.

Massimo Pacetti - Roma

In questi giorni sono tanti i colleghi abbonati a «Voci» che scrivono al loro giornale nel momento di lasciare l'Ente come prepensionati. Pubblichiamo, fra le tante, la lettera del collega Pacetti perché, al di là dei giudizi espressi e dell'amarezza che li ha certamente ispirati, la lettera stessa si conclude con un'affermazione positiva. Noi crediamo fermamente che essere stati ferrovieri non significa solo aver svolto una professione, ma significa aver condiviso valori importanti di solidarietà e spirito di colleganza. Almeno sono questi i sentimenti e i valori che VdR ha sempre colto e che, nei limiti del possibile, ha cercato di rafforzare e diffondere.

IL «BONUS» QUESTO SCONOSCIUTO

Egr. Direttore, sono un assiduo lettore del suo giornale ed un appassionato di ferrovia.

Mi permetto di disturbarla per chiedere qualche precisazione in merito alle procedure da seguire per ottenere il rilascio del «Bonus», in caso di ritardo dei treni IC/EC. Le assicuro che le idee in proposito non sono chiare, almeno nella stragrande maggioranza dei viaggiatori, e io stesso ho avuto qualche spiacevole contrattempo.

Giulio Marabini - Trieste

In effetti, continuano a pervenire anche in redazione lamentele per le scarse informazioni sulle procedure da seguire per ottenere il rilascio del «Bonus», in caso di ritardi dei treni IC ed EC superiori a 29 minuti.

Il Dipartimento Promozione e Vendita, al quale abbiamo «girato» questa lettera, ha recentemente diramato un comunicato a tutto il personale interessato proprio per fare chiarezza sulla questione. La lettera dice fra l'altro: *«Nel ribadire i contenuti delle precedenti disposizioni emanate in materia, si evidenzia l'assoluta necessità che il personale di controlleria, avuta certezza del ritardo accumulato dal treno, in prossimità di ciascuna fermata come a fine corsa, trasmetta a mezzo altoparlante, con chiarezza e cortesia, informazioni alla clientela circa l'acquisito diritto al "BONUS" invitandola a compilare la richiesta del "BONUS" stesso, mod. Ci 255 b.*

Al riguardo, appare opportuno e pertinente concludere l'annuncio presentando ai viaggiatori le scuse dell'Ente Ferrovie dello Stato per il ritardo maturato rivelandone anche la causa, ove conosciuta.

Allo scopo di allargare il fronte delle strutture a disposizione della clientela, l'obbligo di accettare le richieste mod. Ci 255 b e di rilasciare conseguentemente il "BONUS" disposto per gli sportelli delle Biglietterie e per gli Uffici Informazioni, fu esteso, anche alle Agenzie di viaggio che esplicano la loro attività in locali situati nell'ambito delle stazioni.

È stato inoltre fatto rilevare che i clienti incontrano non poche difficoltà ad individuare gli sportelli presso i quali convertire in "BONUS" le richieste dello stesso, data l'insufficiente esistenza, quando non trattasi di totale mancanza, di cartelli indicatori che possano aiutare e guidare i clienti in modo concreto.

Come ormai noto, il cliente che giunge in stazione, all'inizio o al termine del viaggio, non sempre, e per ragioni diverse, ha la disponibilità di sufficienti margini di tempo, cosa che genera quantomeno un certo disagio.

In tale situazione, cercare un contatto comunicando col cliente anche attraverso cartelli indicatori, diventa essenziale».

NOI PENSIONATI DI IERI

Cara V.d.R., ho appena letto la lettera del sig. Gaetano Primi e mi è rimasta bene in mente la frase: «Ai miei colleghi è stato concesso il permanente, a noi pensionati di ieri no! Va bene!».

Va bene? e per quale motivo?

È vero quanto asserisce il sig. Primi, per andare a Padova occorre un giorno e altrettanto per ritornare, questo grazie anche alla mancanza di treni DD e EXP, ci sono solo IC e EC sui quali «noi pensionati di ieri» dobbiamo pagare il Supplemento Rapido e non per la seconda classe ma per la prima in quanto siamo costretti a viaggiare in detta classe.

Questo comporta dei continui sali e scendi se vogliamo risparmiare i soldi del Supplemento Rapido, visto e considerato che la pensione non ci consente di allargarci molto ma sembra che il diritto di viaggiare comodi, dopo aver tanto lavorato, non sia di nostra competenza. Mentre è di nostra competenza rimanere a casa come emarginati. Tutto questo è molto demoralizzante.

Angelo Sammartino

Egr. Direttore, faccio riferimento alla lettera del sig. Gaetano Primi pubblicata sul periodico di luglio-agosto 90, con il quale sono perfettamente d'accordo circa le lamentele riguardo le concessioni di viaggio.

Occorre tener presente che siamo alle soglie del 2000 e l'Ente FS fa ancora distinzioni di classi.

Sarebbe ora di finirla e di trattare i dipendenti tutti alla stessa maniera rilasciando la C.L.C. a tutti gli agenti che abbiano compiuto almeno 20 anni di servizio, ed estendendola anche a chi è in pensione. Grazie

Alfredo Campagna

Pubblichiamo due delle tante lettere che continuano a giungere in redazione sull'argomento concessioni di viaggio. Argomento evidentemente molto sentito dai pensionati e sul quale richiamiamo l'attenzione degli organi competenti.

PIÙ SOLLECITI, SE POSSIBILE

Spett. Redazione, sono il Tecnico Pierino Mattone, collocato a riposo con decorrenza 1.3.1990. Prestavo servizio presso la Squadra Rialzo di Roma Prenestina, pertanto appartenevo al ruolo 287.

La mia lamentela consiste in questo: fino ad oggi, 30 ottobre 90, non ho ancora percepito le competenze accessorie di gennaio e febbraio 90, il premio di fine esercizio per il periodo giugno 89-febbraio 90 e la regolarizzazione, per i mesi di gennaio e febbraio 90, del nuovo contratto collettivo di lavoro.

Tutto questo dopo ripetuti solleciti, a voce, presso il mio liquidatore, e per iscritto, presso il suo Capo Reparto; il liquidatore si è giustificato dicendo che aveva molto lavoro arretrato da sbrigare, mentre il suo Capo Reparto non si è degnato di un minimo riscontro.

Da questa mia denuncia, cari colleghi, vi potete rendere conto di come funzionano bene i nostri Uffici Amministrativi.

Con la speranza di vedere pubblicato sul prossimo numero questo mio scritto, porgo cordiali saluti e vivi ringraziamenti.

Pierino Mattone - Ceccano

FRANCIA: SEMPRE PIÙ TGV

Folla delle grandi occasioni per il primo "no-stop" Parigi-Bordeaux, due città distanti quasi come Roma e Milano che il TGV collega in meno di tre ore. Ma i motivi per qualche tappa intermedia davvero non mancano. Per esempio a Vendôme, dove un avveniristico diedro di cristallo e cemento sorge ai margini di una foresta di 700 ettari. È la stazione del TGV, per il momento l'unica costruita appositamente per il treno veloce francese.

di GUIDO DI GIAMMATTEO

Almeno ho visto la stazione!». Così, prendendola con filosofia, il presidente francese François Mitterrand ha commentato, venerdì 28 settembre, l'impossibilità di inaugurare «in treno» la branca sudovest del TGV Atlantique, grazie alla quale Parigi è a meno di tre ore da Bordeaux (distante all'incirca quanto Milano da Roma) e a poco più di cinque da Tolosa e dal confine spagnolo.

Come è noto il programma delle cerimonie è stato turbato da manifestazioni di protesta degli agricoltori, con comizi e «sit in» sui binari. Così il capo dello Stato, figlio di un ferroviere, non ha potuto soddisfare la sua «propensione a viaggiare in treno», ed è stato costretto a raggiungere Poitiers in aereo e Angoulême in elicottero. In quest'ultima città ha scoperto una targa dedicata ai capistazione che vi prestarono servizio, tra i quali suo padre, e, non potendo vedere il TGV, si è limitato a dare il «disco verde» a un treno turistico a vapore diretto a Jarnac, suo paese natale.

Ma lo sconvolgimento dell'inaugurazione ufficiale e la pioggia caduta due giorni dopo, quando la nuova linea ferroviaria è stata aperta al pubblico, non hanno guastato l'atmosfera generale di soddisfazione e ottimismo, confortata del resto — come ha detto il presidente della SNCF, Jacques Fournier — dal «bilancio ampiamente positivo sul piano tecnico, commerciale e finanziario» della branca ovest del TGV Atlantique, in servizio dal 24 settembre 1989. In un anno, il traffico è stato di otto milioni di passeggeri, con un aumento del 35% sulle tratte Parigi-Nantes e Parigi-Rennes, e una redditività del 12%.

Pioggia, dunque, e folla delle grandi occasioni alla stazione Montparnasse la mattina di domenica 30 settembre. I treni color grigio, blu e argento sono affiancati sui binari. Alle 10 parte il primo «no stop» per Bordeaux, e si è subito a 300 all'ora. Terminata la linea ad alta velocità (228 km) si passa ad andature più tranquille (200-220 km/h). Alle 12.57, con un minuto di anticipo sull'orario, entriamo nella «gare Saint-Jean», pavesata a festa.

Il TGV Atlantique, nel caratteristico colore grigio/argento, alla stazione di Bordeaux. Nella pagina a fianco, il Futurescope di Poitiers, una specie di "Disneyland" dell'immagine.

Vento caldo e aria di mare, anche se l'Atlantico è a un centinaio di chilometri, nel capoluogo del dipartimento della Gironda e della regione Aquitania. La Garonna, che comincia ad allargarsi in estuario, scorre pigra e maestosa, scavalcata dalle 17 arcate di un bel ponte di pietra lungo 486 metri. Da secoli importante centro commerciale e agricolo — basti pensare ai vini — Bordeaux (oltre 200.000 abitanti, circa 600.000 con il circondario) ha conosciuto dal dopoguerra un forte sviluppo industriale, soprattutto nei settori della cantieristica, aeronautica e chimica; e confida ora in un nuovo impulso dal TGV, che la «avvicina» di un'ora e dieci minuti a Parigi, facendo seriamente concorrenza all'aereo. Città dal fascino particolare, che deriva forse — ha detto qualcuno — dall'essere «mezzo fiume e mezzo oceano», quella che fu la Burdigala dei Romani annovera vestigia e monumenti di rilievo: la cattedrale di Saint-Andrè (secoli XII-XV), le porte di Cailhau e della «Grosse Cloche»; edifici settecenteschi quali il «Grand Théâtre» di Victor Louis e il

complesso della Borsa, opera degli architetti Gabriel. Da non mancare, poi, il «Musée des Beaux-Arts», con antichità gallo-romane e una pregevole raccolta di pitture.

La sera, in stazione, si ritorna nel XX secolo. Fermo sul primo binario, il convoglio 325 del TGV Atlantique — campione mondiale di velocità su rotaia e ora in servizio regolare — si concede all'ammirazione di una piccola folla. Sul muso della motrice, una scritta ricorda l'impresa compiuta il 18 maggio scorso: 515,3 km/h, record del mondo.

Procedendo a ritroso verso la capitale incontriamo Poitiers, che ricordi scolastici associano alla battaglia in cui, nel 732, Carlo Martello sconfisse gli arabi, bloccandone l'avanzata in Europa. Del Medioevo la città (80.000 abitanti, capoluogo del dipartimento di Vienne) conserva resti notevoli, tra cui il castello dei conti di Poitou, il battistero di San Giovanni, la cattedrale, le chiese di Santa Radegonda, Sant'Ilario, Notre-Dame-la-Grande. A pochi chilometri dall'abitato sorge un curioso complesso ultramoderno, il «Futuroscope», sorta di «Disneyland» dello spettacolo e della comunicazione, con cui Poitiers intende proporsi come «Parco europeo dell'immagine».

Riprende il viaggio sul TGV, ci dirigiamo verso la regione dei castelli della Loira, incomparabile per bellezze artistiche e naturali. Adagiata sulle rive del fiume, ecco Tours (140.000 abitanti, capoluogo del dipartimento di Indre-et-Loire), un'altra città che molto si attende dal nuovo collegamento ferroviario, che la pone a circa un'ora da Parigi (56 minuti la stazione periferica di Saint-Pierre-des-Corps, 63 il centro dell'abitato, per una distanza un po' superiore a quella tra Roma e Napoli). «Come Venezia, Tours sembra uscire dal seno delle acque», scrisse di lei il suo figlio più illustre, Honoré de Balzac. Svetta sopra tutto la cattedrale di Saint-Gatien (XII-XVI sec.), capolavoro del gotico fiammeggiante, dall'interno imponente e insieme slanciato, con belle vetrate policrome. Accanto ad essa, l'antico palazzo dell'arcivescovado ospita una collezione di pittura francese e straniera dal Medioevo ad oggi. Raggiungendo il fiume,

FRANCIA SEMPRE PIÙ TGV

LA RETE A.V.: TARIFFE E CONFRONTI

Con l'inaugurazione della branca sudovest, un anno dopo quella ovest, si completa, per ora, la realizzazione del TGV Atlantique, che, con tutte le sue diramazioni, tocca 39 città in 24 dipartimenti. Resta da ultimare, entro il 1992-93, l'elettrificazione delle tratte Rennes-Quimper e Poitiers-La Rochelle, che porterà a 46 le città servite, e si potrà avere un prolungamento della linea AV (280 km) che innerva il sistema. Se all'Atlantique si aggiunge il più anziano Sud-Est, le città raggiunte diventano 81. In pratica — come ha rilevato il presidente della SNCF, Jacques Fournier — la metà del territorio francese è servita dai TGV, che percorrono complessivamente circa 4.400 km di linee, di cui 700 ad alta velocità.

Con il TGV-A, Parigi è a 54 minuti da Le Mans (55 meno che con i treni ordinari), 1h59' da Nantes (-55'), 2h4' da Rennes (-48'); 1h28' da Poitiers (-50'), 2h58' da Bordeaux (-1h10'), 5h10' da Tolosa (-49'), 5h4' da Hendaye, al confine con la Spagna (-1h41').

Sul piano tariffario, un viaggio in TGV costa il prezzo standard del biglietto, uguale a quello degli altri treni, più un supplemento obbligatorio comprensivo di prenotazione. Il prezzo del biglietto è in funzione della distanza, ma con correzione regressiva (il costo per km diminuisce con l'aumentare della distanza); il supplemento invece è indipendente dalla distanza (incide di più, quindi, sui tragitti brevi) ma varia secondo le ore e i giorni della settimana. Vi sono quattro categorie (N1, N2, N3, N4): la più economica (N1) si applica ai due terzi dei TGV; le più care (N3, N4), quelle degli orari di punta, a circa il 12%. Tale struttura tariffaria è stata studiata per favorire un riempimento ottimale dei convogli, incentivando l'utente che può scegliere di viaggiare nelle ore e nei giorni meno congestionati.

Per fare alcuni esempi, partendo da Parigi il biglietto ordinario costa 192 franchi (43.299 lire, applicando un cambio di 255 lire per franco) in prima classe e 128 franchi (28.800 lire) in seconda fino a Tours (235 km); 389 FF e 260 FF fino a Bordeaux; 502 FF e 335 FF fino a Biarritz (sulla costa atlantica, quasi al confine con la Spagna). Il supplemento (indipendente, come si è detto, dalla distanza) costa 38 FF (8.550 lire) in prima classe e 30 FF (6.750 lire) in seconda in N1; 102 FF e 62 FF in N2; 102 FF e 78 FF in N3; 118 FF e 62 FF in N4. Ciò vale per i viaggi da e per la capitale. Per i tragitti intermedi, considerando che la linea AV si estende all'incirca solo fino a Le Mans (prima stazione servita) sulla branca ovest e fino a Tours (seconda stazione, dopo Vendôme) su quella sudovest, il supplemento è di 14 FF, tranne per la tratta Vendôme-Tours, per cui si applica la categoria N1. Vi sono poi agevolazioni (abbonamenti, riduzioni per studenti ecc.) in caso di uso frequente.

Ma è conveniente il TGV rispetto agli altri mezzi di trasporto? Da uno studio comparativo riportato dalla SNCF risulta che viaggiare da Parigi a Tours costa (in seconda classe) 128 FF sui treni normali; 174 FF sui treni con supplemento e prenotazione; sui TGV, 158 FF in N1 e 206 FF in N3; in automobile 248 FF (considerando carburante, usura, pedaggi). Fino a Bordeaux, per le categorie suddette di treni rispettivamente 260, 306, 290, 338 FF; in auto 612 FF; in aereo da 375 a 640 FF. Fino a Biarritz, treno 335, 381, 365, 413 FF; auto 776 FF; aereo da 475 a 850 FF.

Due immagini di Tours: case del '400 in Place Plumereau e, sotto, una vetrata della cattedrale di Saint-Gatien. Nella pagina a fianco, interno di una carrozza di 1ª classe del TGV.

troviamo il castello reale e il complesso della chiesa abbaziale di San Giuliano (sec. XII-XIII), che nel chiostro e nelle cantine ospita due musei singolari: quello del «Compagnonnage», sulla storia del sindacalismo, e quello dei vini di Turenna. Nel bellissimo quartiere medievale si possono ammirare le torri di Carlo Magno e dell'orologio (sec. XI-XIV), resti dell'antica collegiata di San Martino, e la suggestiva piazzetta Plumereau, con le sue caratteristiche case quattrocentesche dalle facciate lignee.

Il rammarico di aver lasciato questa città-gioiello è temperato dalla piacevolezza dell'ultima tappa del viaggio di ritorno verso Parigi. Più piccola di Tours ma non meno affascinante, Vendôme (19.000 abitanti) è un altro squarcio di Medioevo e di Rinascimento che si apre in una dolce campagna. I diversi bracci del Loir, affluente della Loira, cingono e scandiscono una serie di preziosità architettoniche: la chiesa della Maddalena, il collegio degli Oratoriani, la porta di San Giorgio, la chiesa abbaziale della Trinità (sec. XI-XVI), romanico-gotica, con il suo campanile di 82 metri.

A cinque chilometri dal centro, la nuova stazione di Vendôme — l'unica, finora, costruita apposta per il TGV — sorge, avveniristico diedro di vetro e cemento, ai margini di una foresta di 700 ettari. Il contrasto tra paesaggio e opera dell'uomo, tra natura e cultura, è ardito ma non stridente. Il treno si inserisce nell'ambiente con armonia, con discrezione. Viene da pensare ad esso come a un ponte tra passato e futuro. Parigi è a 162 chilometri. A 42 minuti di TGV.

Osservatorio

Riguarda anche il settore ferroviario l'importante accordo industriale e finanziario concluso dalla Fiat con il gruppo francese CGE.
In base all'intesa — annunciata il 4 ottobre e che investe inoltre le telecomunicazioni, la componentistica per auto e le tecnologie avanzate —la CGE, che già controlla al 50% il gruppo franco-britannico Alsthom-GEC, costruttore del TGV e leader mondiale del settore, acquisisce il 50,1% della Fiat Ferroviaria, per 150 miliardi di lire circa. L'accordo, se da un lato sembra far tramontare l'ipotesi di un «polo ferroviario» nazionale, segna d'altro canto l'ingresso del gruppo torinese, che per le produzioni ferroviarie ha fatturato 325 miliardi di lire nel 1989, in un colosso con volume d'affari di 35 miliardi di franchi (quasi 8.000 miliardi di lire) e forte proiezione internazionale.
Da rilevare poi che Alsthom-GEC, nell'ambito di un programma quinquennale di ricerca e sviluppo concordato con la SNCF e il governo francese, sta studiando la fattibilità di un TGV a cassa inclinabile, e potrà ora avvalersi della tecnologia e del «know how» maturati dalla Fiat Ferroviaria nel campo dell'assetto variabile con il Pendolino.

Il primo gennaio 1991 verrà inaugurato un collegamento ferroviario diretto per passeggeri tra Mosca e Teheran. Lo ha annunciato il ministro dei Trasporti iraniano, Mohammad Saeedy-Kya, che ha firmato, in ottobre a Mosca, un protocollo al riguardo con il ministro delle Ferrovie sovietico, Nikolai Konarev. L'accordo è uno dei risultati della importante visita diplomatica che l'allora presidente del Parlamento iraniano, Ali Akbar Hashemi Rafsanjani — il quale sarebbe poi divenuto presidente della Repubblica — compì in Unione Sovietica nel giugno 1989.
Inizialmente faranno servizio tra le due capitali convogli di tre vagoni, ma col tempo il loro numero verrà aumentato fino a nove. Sarà inoltre istituito un collegamento ferroviario tra la «città santa» di Mashhad, capoluogo della provincia di Khorasan (Iran nordorientale), e Sarakhs, al confine sovietico.
L'intesa bilaterale prevede inoltre una cooperazione di Mosca per il progetto di ferrovia tra Mashhad e Bafq (Iran centrale).

Treno e fotografia hanno più o meno la stessa età.
In Francia, ad esempio, risalgono al 1837 sia il primo dagherrotipo conservatosi fino ai giorni nostri, sia l'inaugurazione della prima linea ferroviaria per passeggeri. Il cammino parallelo di questi due così importanti fattori di trasformazione del mondo è il tema di un'interessante mostra allestita a Parigi, tra settembre e novembre, dalla «Mission du Patrimoine photographique», con l'appoggio della SNCF, del ministero dei Trasporti e del gruppo industriale Alsthom-GEC.
Le oltre 200 fotografie della rassegna — raccolte anche, insieme con una ricca documentazione storica, in un bel volume-catalogo dallo stesso titolo («In treno — 150 anni di fotografia delle Ferrovie francesi, di vita della rotaia e di mitologia ferroviaria») — tracciano un percorso fatto di conquiste e di drammi, di fatica dell'uomo e potenza della macchina, di rapporto con la natura e nuove frontiere. Colpisce soprattutto la grande varietà e forza delle immagini, opera di autori celebri (tra gli altri, Man Ray, Henri Cartier-Bresson, Andrè Kertèsz, Helmut Newton, Jun Shiraoka), meno noti, o anonimi. Immagini tecniche, documentarie, didascaliche, narrative, artistiche. Paesaggi, architetture, treni, volti di «cheminots» e passeggeri, tragedie della guerra e fervore della ricostruzione, a testimonianza — commenta la SNCF — della «attrazione costante di fotografi e cineasti per la ferrovia».

Che gli animali abbiano talvolta comportamenti «umani» è risaputo, ma decisamente straordinaria appare la manifestazione attuata da un branco di elefanti nello Stato indiano del Tamil Nadu. Evidentemente sconvolti per la morte di un loro cucciolo, investito da un treno sulla linea Mettupaluyam-Ottacamund, i pachidermi hanno occupato, con un insolito e affollato «sit in», i binari. Al convoglio responsabile dell'uccisione dell'elefantino è stato impedito di riprendere il viaggio, e il traffico è rimasto bloccato per una giornata.

(a cura di Guido Di Giammatteo)

Intorno ai congressi si muove una macchina complessa. Per gestirla sono sorte moltissime agenzie specializzate.

SONO UTILI LE RIUNIONI DI LAVORO?

Il "convegnismo": una brutta parola. Anzi, orribile. Ma anche una moda che sta dilagando. Congressi, meeting, riunioni di lavoro rischiano spesso di diventare vuoti contenitori invece che strumenti operativi, momenti di cultura e informazione. Esibizioni narcisistiche stimolate dalle regole della società dello spettacolo. Ma c'è una regola antica che conviene ricordare. Se in sei minuti una riunione non arriva a conclusione, allora è una riunione inutile. Lo diceva Federico il Grande. Che se ne intendeva.

di MARCELLO BUZZOLI

Anni or sono, l'Istituto di studi sul lavoro, in collaborazione con esponenti del mondo imprenditoriale, sindacale, universitario, politico, promosse un convegno su un tema a dir poco singolare: «Litigare bene». Questa intitolazione, insolita e provocatoria, alludeva alle finalità dell'incontro che erano quelle di migliorare la dialettica delle relazioni fra la dirigenza aziendale (pubblica e privata) e le rappresentanze sindacali, influendo sul costume dei rapporti di lavoro e stimolando in ognuno il rispetto per le idee e per il ruolo della controparte.

Da allora è passato parecchio tempo. La moda del convegnismo (la parola è orribile ma ormai è entrata nell'uso) non ha conosciuto battute d'arresto, anzi è andata dilagando.

Le rampogne contro l'esteriorità e l'inutilità di gran parte dei convegni sono di vecchia data e provengono dalle fonti più disparate. Togliete *«a un branco di diplomatici radunati in congresso la loro giubba nera, lasciandoli in maniche di camicia e ne fate subito un congresso di pedicuri e di parrucchieri»*, scriveva nell'ottocento il Collodi. Prendiamo un romanziere e saggista contemporaneo, Oreste Del Buono, lontanissimo dal Collodi. *«I temi di tavole rotonde, confronti, seminari, sarebbero magari di qualche rilievo, a volte paiono importanti, altre volte addirittura essenziali e, per usare una parola abusata, irrinunciabili. Ma, dopo un poco che se ne parla, ecco gli argomenti perdere peso, o meglio, pesare solo il suono emesso da quella bocca o anche da quella nuca poiché non sempre capita di partecipare o assistere a discussioni frontali. E poi il suono, senza significato, si vanifica, c'è ma è come se non ci fosse, è un ronzio negli orecchi, un assordamento e basta. Così andiamo avanti a parlare, non parlando nel senso di comunicare, ma scambiandoci solo rumori e, alla fine, progredendo la sordità, quasi esclusivamente le contrazioni, i ghigni, le smorfie, da cui ipoteticamente dovrebbero provenire i suoni che non sentiamo più»*.

Senza fatica, potremmo assemblare una gran massa di giudizi e referti di segno analogo. Tuttavia, come abbiamo già detto, il convegnismo dilaga. Perché? Il tramonto delle grandi ideologie e il venir meno dei legami di gruppo che esse comportavano; la perdita di prestigio dei soggetti collettivi intermedi, a cominciare dai partiti politici, hanno contribuito ad esaltare la funzione dei convegni, come possibile punto di aggregazione e di confronto.

Le nuove figure sociali e produttive, che sono sorte in questi ultimi anni specialmente nel terziario, hanno adottato la prassi di adunarsi con scadenze regolari per dibattere le tematiche più importanti del loro settore di attività. E qui nascono i delegati di congresso, i parlatori di tavola rotonda, come un tempo dalle associazioni dei filarmonici nascevano suonatori di violino e sassofonisti.

Un'altra causa dell'espansione dei convegni, forse la più rilevante, va ricercata nella componente spettacolare che sembra ormai permeare ogni manifestazione della società elettronica. Le gigantesche potenzialità degli apparati televisivi hanno esasperato le esibizioni narcisistiche che rischiano di diventare il fine ultimo di tante adunate.

La statistica (che spesso arriva in ritardo a quantificare fenomeni già individuati dalle scienze sociali, oltreché dall'osservazione empirica) ci informa che ogni anno nel mondo si svolgono circa cinquemila congressi internazionali, esclusi quelli promossi o organizzati da associazioni governative. In Italia si tengono annualmente non meno di undicimila congressi (duecento internazionali) con un giro d'affari che supera i quattromila miliardi tra compensi per i relatori, ospitalità, traduzioni, viaggi e pubblicazioni.

Il numero delle manifestazioni risulta più elevato, se si assume il termine «congresso-meeting» nella sua accezione più ampia, includendovi la pletora dei convegni e dei simposi su base regionale e, in

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

SONO UTILI LE RIUNIONI DI LAVORO?

genere, tutti gli incontri in cui si adunino più di quindici persone per dibattere argomenti di varia natura.

Agenzie di pubbliche relazioni ed altri centri specializzati si incaricano dell'organizzazione delle manifestazioni congressuali più importanti e prestigiose. È un'attività molto impegnativa che va dalla stesura del bilancio preventivo alla nomina del comitato per il programma. Il numero dei partecipanti e degli accompagnatori; l'ordine cronologico delle relazioni; la scelta delle personalità da invitare alla cerimonia inaugurale; le lingue ufficiali; le traduzioni simultanee; le schede d'ingresso e i distintivi di riconoscimento; le prenotazioni alberghiere; i servizi di ristorante; le escursioni e gli altri intrattenimenti per le signore dei congressisti; la preparazione di articoli e fotografie da inviare ai giornali; la distribuzione delle hostes e del personale tecnico. Queste, che abbiamo elencato sommariamente, sono soltanto alcune delle operazioni necessarie per far muovere la macchina di un congresso.

È difficile allontanare un senso di sgomento, se si considera che tanta operosità è destinata, come la fatica di Sisifo, a produrre il nulla o il consueto blabla.

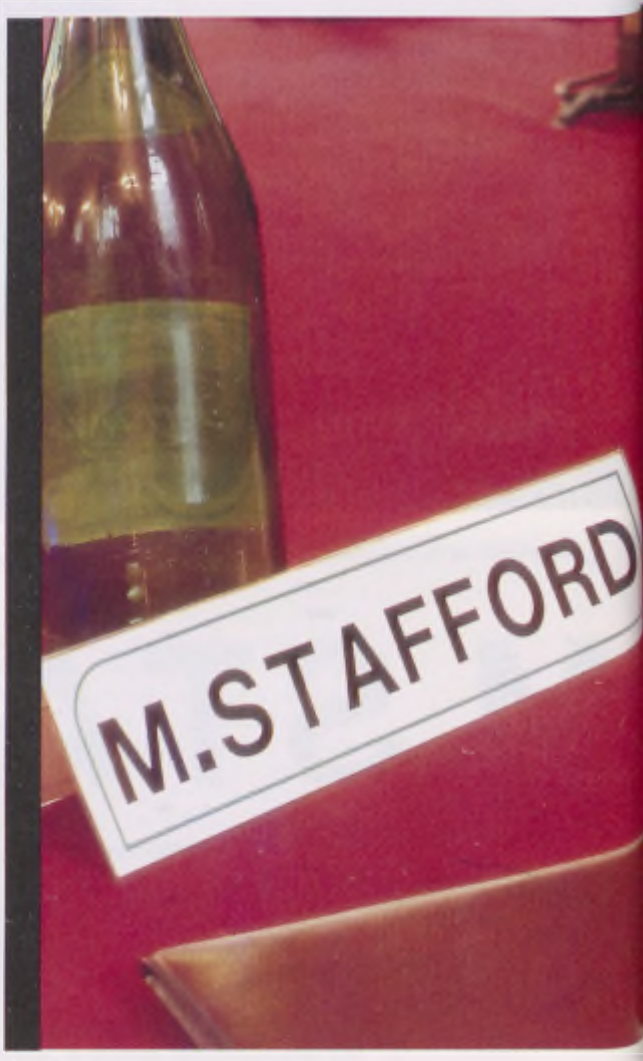
Fanno eccezione soltanto quei pochi convegni, congressi e assemblee che riescono a conservare la funzione di strumenti di lavoro, di cultura, d'informazione, e non diventano dei vuoti contenitori.

E giacché siamo in tema di lavoro collegiale veniamo a una questione tuttora controversa e dibattuta: l'utilità o meno delle riunioni aziendali. C'è chi le ritiene indispensabili per una corretta gestione dell'Impresa; c'è chi le giudica una perdita di tempo e basta.

Nella cultura manageriale anglosassone c'è una lunga tradizione favorevole allo spirito di squadra e al lavoro in «team». In Italia, alla guida autocratica di un solo dirigente si è andata sostituendo quella collegiale che, fin dalla metà degli anni settanta, è stata adottata con esito favorevole in aziende come la Fiat, la Pirelli, la Olivetti. Negli anni ottanta, l'esempio delle Aziende leader è stato seguito da numerose altre Imprese medio-grandi.

L'utilità o meno delle riunioni dipende in gran parte dal «carisma» del presidente; anche se, per pilotare la discussione, egli non deve assumere necessariamente toni formali e di distacco, ma può attenersi allo stile disinvolto e cordiale, tipico del manager americano. Il presidente deve sapere quando ascoltare e quando parlare. Egli deve essere abile nel porre le domande, se non vuole avere in risposta un secco «sì» o un asciutto «no». Chi? che cosa? perché? quando? dove? I famosi cinque interrogativi che in inglese cominciano con la doppia «vu» possono essere utili nel lavoro d'ufficio e non solo nelle inchieste dei giornalisti e dei poliziotti americani. Un presidente che voglia infondere fiducia ai suoi collaboratori non domanderà mai: «arriveremo a quel risultato?» ma dirà: «quando raggiungeremo quel risultato?»

Da poco tempo è apparso in libreria un volumetto di Vittorio Masoni che s'intitola *«Guida alle riunioni di lavoro»* (Franco Angeli, editore). È un'operetta singolare che, con le debite differenze di clima culturale, fa venire in mente la manualistica del Cinquecento che è insieme galateo e codice di comportamento. La nostra, beninteso, è un'osservazione semiseria che però contiene un fondo di verità. Se, invece, vogliamo tenerci più terra terra, possiamo dire che alcune di queste pagine fanno pensare ad un manuale di recitazione per aspiranti attori.



ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

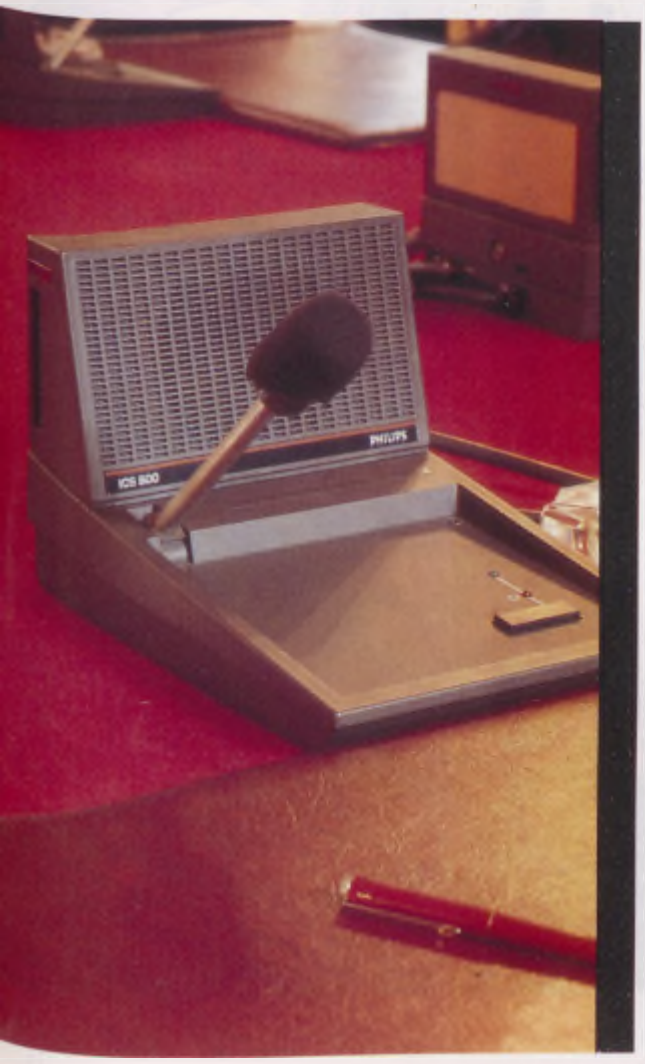
Anche il Masoni assegna la massima importanza al comportamento che deve tenere il presidente nel corso delle sedute di lavoro.

Se egli si sente *«sereno e raziocinante, tale si sentirà anche il gruppo. Se invece è teso e a disagio, con respiro e gesti insoliti, l'imitazione diffonderà in molti il nervosismo»*. I partecipanti alla riunione deducono i sentimenti (positivi o negativi) del presidente anche dalla posizione in cui siede, dalla tensione muscolare, dalla fluidità del gesto con cui fuma o si aggiusta la cravatta. Però l'indicatore più importante è la qualità della voce. Un volume e un tono di voce moderati e neutri predisporranno i partecipanti a una riunione calma e razionale. La fonetica (o, per meglio dire, la fonazione) stanno particolarmente a cuore al Masoni che detta regole precise e dettagliate. *«Il processo di apertura della riunione vede il presidente cominciare a parlare con voce sommessa e pronuncia poco distinta, elevando il tono e rendendo la pronuncia più incisiva via via che il suo pensiero prende vigore, l'attenzione degli astanti si concentra sull'argomento, la disponibilità dei membri del gruppo alla comunicazione collaborativa si afferma. Perciò, nel giro di qualche decina di secondi dall'inizio della riunione, il presidente, sensibile a questa strategia vocale, percorre tre fasi: 1) musicalità di voce con pronuncia po-*

Guida, galateo, codice di comportamento o manuale di recitazione? Un recente libro sulle riunioni di lavoro è tutto questo e qualcosa di più. E detta, per esempio, le regole d'oro del "presidente" ideale.

co incisiva e tendenza alla filastrocca; 2) voce come nel primo momento, ma pronuncia più chiara delle parole e pause normali tra le frasi successive; 3) voce e pronuncia come nel secondo momento, ma con l'aggiunta di un preciso controllo concettuale del discorso e della sua colorazione retorica».

Il Masoni s'intrattiene poi sullo sguardo e sul potere dell'occhio di stabilire un rapporto fra le persone. E aggiunge che il presidente, nell'esposizione introduttiva, non deve parlare a occhi bassi e schivando le occhiate altrui. Ma deve rivolgere uno sguardo circolare agli intervenuti e poi posare brevemente lo sguardo ora su questo ora su quello, quasi fosse una specie di saluto a ciascun partecipante.



Il libro non sta tutto in questa precettistica. L'autore esamina, anche in base alla sua esperienza personale, la dinamica del lavoro in «team» e le interrelazioni fra i partecipanti. In particolare, egli riporta l'identikit dei membri di tre gruppi di lavoro e dei rispettivi presidenti.

Sintetizzando i referti del Masoni, vediamo il quadro del gruppo uno, a cominciare dal presidente e passando poi ai singoli componenti che vengono indicati convenzionalmente con A,B,C ecc.

Il presidente parla con voce sonora, senza sbracciarsi. Raro il riso, più frequente il sorriso. Reagisce con cautela, ponderando le parole, senza però diventare pomposo. Rassicura il gruppo con la sua presenza ed è ascoltato con rispetto. Competenza specifica limitata, tendenza a generalizzare e a smussare le contrapposizioni di idee per addivenire ad un compromesso.

Il funzionario A si esprime con voce sommessa ma limpida, gesto pacato ed uniforme. Preferisce presentare l'argomento, sistemare e riassumere gli interventi di altri, anziché estendere il discorso e innovare. Tende a non esprimere opinioni precise e parla spesso per frasi impersonali ed ipotetiche.

Il funzionario B parla con voce stentorea, ma strangolata qua e là, come a reprimere degli improvvisi moti d'irritazione. Apporta al dibattito soprattutto delle opinioni personali. Ama polemizzare e perciò suscita talvolta nel gruppo dei moti d'insofferenza.

Il funzionario C è sfavorito da una voce stridula e cangiante, intervallata da risatine brevi che sembrano colpi di freno a pensieri estranei. Sguardo ora smorto e sfuggente, ora vivo e battagliero, fisso sull'interlocutore. Di competenza tecnica superlativa, tende al dogmatismo. Non sempre è presente al dibattito e tiene in scarsa considerazione le critiche. Il gruppo riconosce la sua competenza, ma si sente a disagio durante certi suoi interventi, o troppo vivaci o artificiosamente rigidi o depressi o queruli.

Non occorre riportare gli identikit degli altri tre funzionari. A nostro parere, questi «profili» si diffondono più sul comportamento esterno degli interessati che sulla competenza professionale, l'intelligenza, l'esperienza, ossia le doti di maggiore importanza. Spetta comunque al presidente condurre il gioco di squadra e cercare di ottenere i migliori risultati.

Il gruppo di cui parliamo ha in ogni caso un vantaggio iniziale: la limitata dimensione. E qui il discorso diventa di carattere generale. È ormai acquisito che il numero non fa la forza. Al contrario, quanto più elevato è il numero dei membri, tanto più riesce difficile raggiungere un accordo. Per convinzione, per esibizionismo, per puntiglio, per opportunità tattica di negoziato, ogni componente vuol dire la sua e ogni intervento sposta la questione, la colloca in una luce diversa.

Il buon funzionamento delle strutture collegiali di vertice non vuole una pletora di funzionari (magari scelti con criteri di lottizzazione partitica) ma pochi esperti di indubbio valore e competenza.

Nella società automobilistica tedesca BMW, ad esempio, le decisioni per tutto lo scacchiere mondiale vengono prese da un Comitato composto soltanto da cinque alti dirigenti.

Un'indagine compiuta nel nostro Paese ha rilevato che nel 38% delle Aziende il Comitato direttivo è composto da meno di sette manager; nel 42% da sette a nove e soltanto nel 20% da un numero più elevato. L'indagine in questione risale al 1986, ma crediamo che da allora non si siano verificati cambiamenti di rilievo.

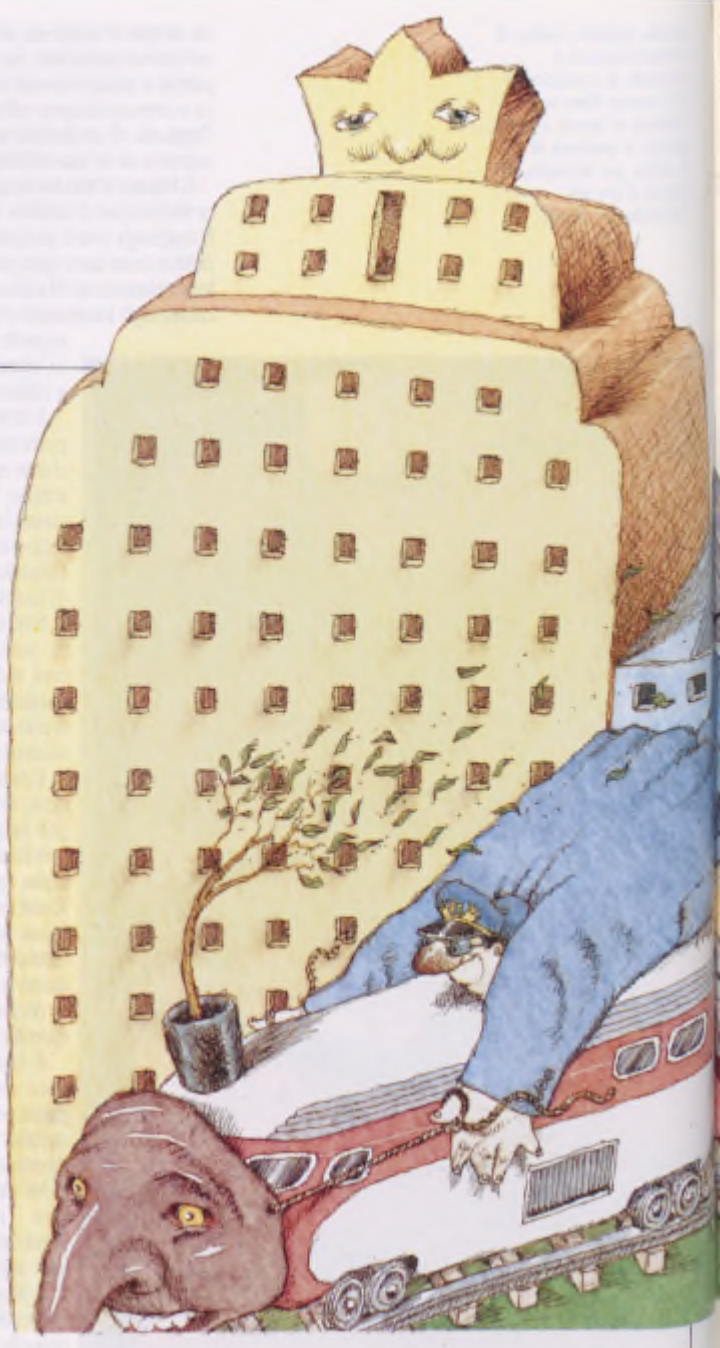
Sempre ai fini dell'efficienza delle riunioni aziendali non vanno sottovalutate altre regole. Quali la predisposizione con largo anticipo dei documenti di lavoro; la preparazione accurata dell'ordine del giorno, collocando ai primi posti le questioni che richiedono una decisione urgente o hanno bisogno di una lunga discussione; l'esistenza di una procedura di controllo sul grado di attuazione delle decisioni prese dal Comitato.

Per finire, un anneddoto storico. Si racconta che Federico il Grande, mal sopportando la lentezza dei suoi collaboratori, stabilisse che se una riunione non giungeva a conclusione in sei minuti, si dovesse rimettere a lui la decisione dell'affare. Sì, avete letto bene, proprio sei minuti.

Treno, non solo

di PATRIZIA CHIODI

L'illustrazione è di Pedro Scassa



Intorno alla metà di ottobre è partito dalla Gare de Lyon di Parigi, un treno carico di libri, che per un mese e mezzo viaggerà per tutta la Francia, sostando in molti centri cittadini, promuovendo varie manifestazioni culturali, nell'ambito del programma «Fureur de Lire». La casa editrice Gallimard, in collaborazione con il Ministero della Cultura, ha indetto la seconda edizione di questa insolita fiera del libro, con il proposito di risvegliare, soprattutto nei più giovani, l'interesse per la cultura scritta, sempre più insidiata dalla televisione, dalle discoteche, dagli audiovisivi in genere. Le 22 tappe del tour sono per lo più 22 appuntamenti con gli alunni delle scuole, a cui verranno presentati libri per tutti i gusti, all'interno di vagoni con arredamenti ispirati ai grandi classici della letteratura per ragazzi. Il programma non ha trascurato gli adulti: per ogni sosta sono previste conferenze, dibattiti, giochi, letture pubbliche, visite guidate, spettacoli teatrali, proiezioni cinematografiche sugli argomenti più disparati, tutto per rilanciare il gusto della lettura. Lo Stato francese, ha sottolineato il ministro della cultura Jack Lang, si sta impegnando in difesa del libro per attivare «un sistema pluralista che è l'unica garanzia di libertà». A tal proposito era necessario che la promozione investisse il maggior numero di luoghi possibili, anche quelli meno frequentati e accessibili.

Quale miglior veicolo di distribuzione capillare che il treno per suggellare il proposito dell'iniziativa: il treno amico di tutti, che sosta nelle stazioni generalmente al centro delle città, che raccoglie intorno a sé gente di ogni età, cultura e ceto.

Anche in Italia abbiamo assistito, recentemente, a un rilancio del treno non solo inteso come mezzo di trasporto viaggiatori sempre più confortevole e veloce, ma come un contenitore itinerante di iniziative culturali, commerciali, scientifiche, comunque di impegno civile, che intervengono nello sviluppo sociale del paese.

Ecco il treno, di volta in volta, abilitato a diverse funzioni: vetrina, salotto, sala conferenza, museo, mostra permanente, discoteca, laboratorio scientifico, rimanendo sempre salda la sua funzione primaria, legata al viaggio e quindi alla divulgazione.

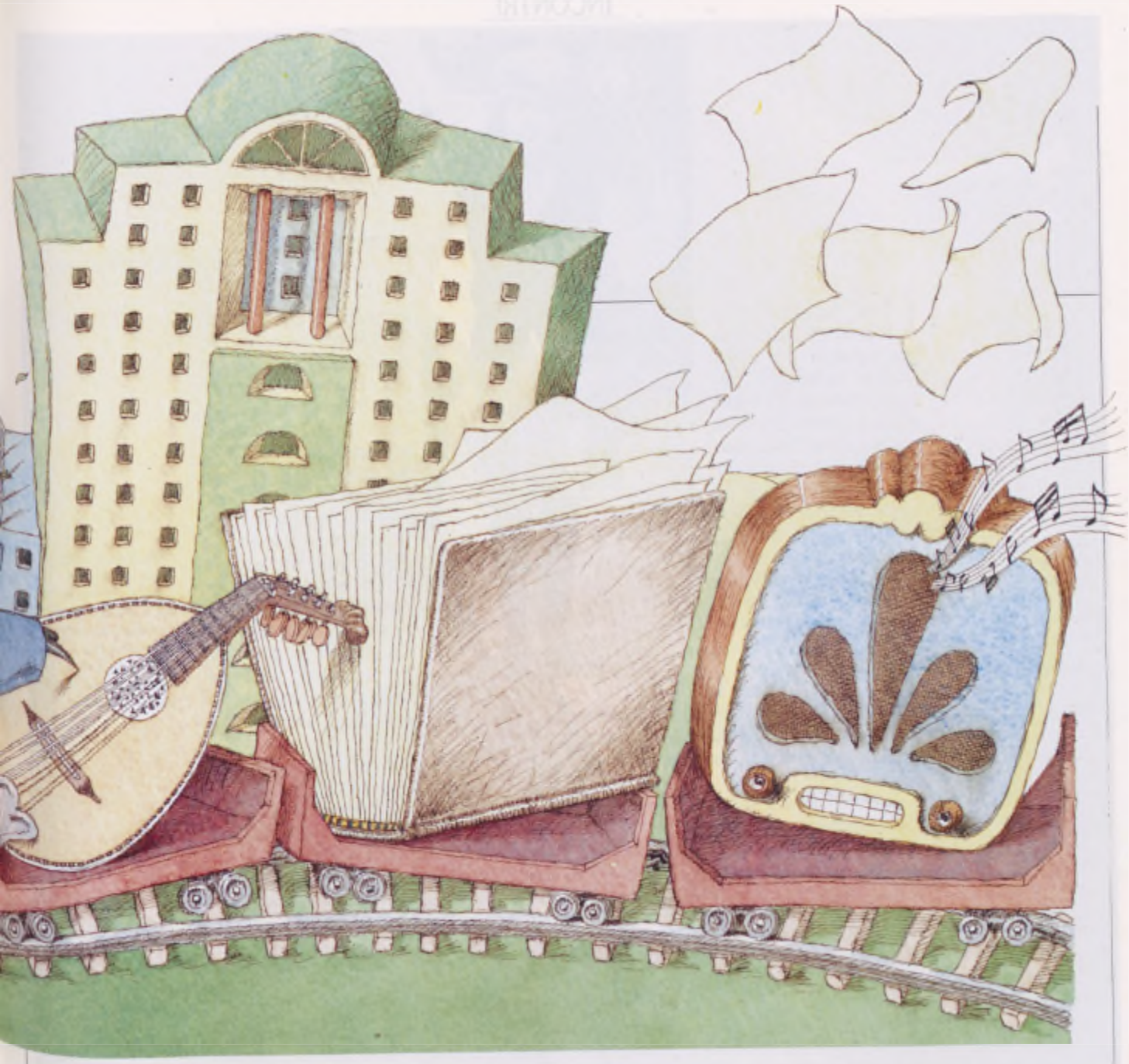
Del tutto particolare è stata l'iniziativa che alla fine del mese di settembre ha visto il treno coprotagonista, insieme ad attori, registi, giornalisti e produttori, di una performance-viaggio, per promuovere e avvicinare il cinema alla gente. Lo speciale convoglio, carico di star, è partito da Roma per raggiungere Viareggio, come festoso momento inaugurale della rassegna Europa-Cinema. Una parata sul breve tratto ferroviario, dove il treno diventava una originale vetrina per un mondo come quello dello spettacolo, abituato in genere alle cronache e al linguaggio dei rotocalchi.

Tutt'altri sentimenti avevano ispirato invece «Il treno della cultura e della pace», testimonianza di solidarietà, contenitore di aiuti concreti, che nel mese di marzo 1990 è partito da Roma per raggiungere la Romania, a conforto della popolazione scossa dai drammatici eventi dei mesi precedenti.

Per iniziativa del Dipartimento dell'Informazione e l'Editoria della Presidenza del Consiglio, sono stati organizzati 29 vagoni carichi di enciclopedie e di libri, nonché materiali assistenziali come vestiario, articoli e alimenti per l'infanzia, computer, sistemi di videoscrittura ecc. Molti Enti e Istituzioni nazionali hanno contribuito al successo del progetto.

Dedicato all'infanzia è stato poi il «Treno rosa» che ha percorso la nostra penisola nel mese di aprile, sempre di quest'anno.

Composto da tre carrozze e quattro carri, il treno ha sostato in ben 33 stazioni, dove personale specializzato ha cercato di coinvolgere e informare i bambini su problemi ambientali, sulla salvaguardia della natura, utilizzando materiale audiovisivo, fotografico, libri e brevi conferenze. Ai ragazzi è stato anche proposto il tema «un treno per amico», come simbolo del viaggiare pulito, come mezzo di locomozione meno inquinante. La caratteristica più significativa del «Treno rosa» però, è stata quella di ideare il concorso canoro «Cantanatura». I bambini delle scuole elementari e medie hanno contribuito alla registrazione di un 33 giri con incise 12 canzoni dedicate alla natura. I piccoli cantanti hanno potuto usufruire di una sala di registrazione installata a bordo del treno dove dopo tanti provini, si è giunti alla registrazione finale.



Sempre in tema di salvaguardia dell'ambiente, comunque, l'impegno più consistente delle FS è rappresentato dal «Treno verde».

Per la terza volta, l'8 gennaio del '91, partirà da Roma per farvi ritorno il 28 aprile, dopo aver sostato in molte città della nostra Penisola. Organizzato insieme alla Lega Ambiente, all'ENEA e all'ENEL, il treno effettuerà analisi dell'inquinamento atmosferico e acustico. I rilevamenti verranno eseguiti dai laboratori mobili dell'Istituto Sperimentale delle FS che viaggiano a seguito del convoglio.

È chiaro che l'intento del «Treno verde» va oltre la promozione ferroviaria e rappresenta una risposta che l'Ente FS intende offrire rispetto al delicato problema del degrado ambientale, proponendo il treno come mezzo di trasporto più ecologico.

Treno veicolo e contenitore di cultura, treno momento ed elemento di divulgazione e promozione per il cinema, treno didattico, treno come spazio di elaborazione scientifica e ancora treno come mostra permanente e rilancio della produzione e dell'attività agricola. È il caso dell'«Agricoltreno», che ormai da anni propone in tal senso una serie di interessanti e fortunate iniziative, coinvolgendo un pubblico sempre più ampio.

Anche da fermo il treno può divenire un luogo di esposizione.

Il «Museo dell'Italia che canta», per esempio, situato a Vallecrosia, in provincia di Imperia, è allestito su tre vagoni ferroviari del 1927, agganciati a una vecchia locomotiva a vapore del 1919, la «Cirilla».

L'insolito contesto ospita la storia completa e documentata della canzone italiana, l'evoluzione degli strumenti musicali, di registrazione e di ascolto. Per accogliere meglio i visitatori, l'interno delle carrozze è stato ristrutturato con eleganza e predisposto per esporre cimeli, fotografie, spartiti, dischi, insieme a grammofoni a manovella, organetti e antichi juke-box.

Si tratta di un treno immobile, come dicevamo, disattivato e allontanato dai binari ma che nella sua cornice fin-de-siècle non ha perso le sue potenziali risorse di mobilità: in occasione dei festeggiamenti in onore di Colombo, nel '92, è stata richiesta la sua presenza negli Stati Uniti.

STEFANIA SANDRELLI

«LA VELOCITÀ, MA SOPRATTUTTO I PAESAGGI»

Come se fosse ieri il primo viaggio in treno da Viareggio a Roma, per il provino che avrebbe segnato la svolta della sua vita. Ma per Stefania Sandrelli i sogni ad occhi aperti di quel viaggio verso il futuro non sono rimasti castelli in aria. Il successo è arrivato. E sono arrivati anche altri treni. L'ultimo è quello con cui inizia il film-TV di Vittorio Sindoni, «Vostra per sempre Elvira». Una Sandrelli anni settanta che lascia la Liguria per raggiungere la capitale. VdR l'ha intervistata sul set ferroviario di Monterosso al Mare.

di CARLO PINO

Stefania Sandrelli posa simpaticamente per VdR con berretto e paletta da Capostazione. La nota attrice apprezza i viaggi in treno dove può leggere e guardare oltre il finestrino i colori delle stagioni.

Nella pagina a fianco, un primo piano della Sandrelli in una foto di set. È uno dei primi ciak di «Vostra per sempre Elvira», un film realizzato per Canale 5 da Vittorio Sindoni. Andrà in onda il prossimo gennaio.

Una ragazza sale sul treno, un uomo la segue portando una valigia; entrano entrambi in uno scompartimento di seconda classe e l'uomo depone la valigia sulla reticella portabagagli, abbraccia la ragazza, la saluta e scende dal treno. Affacciatasi al finestrino la ragazza saluta la sorella rimasta sul marciapiede, che è la moglie dell'uomo che portava il bagaglio, e le dice: «Ricordati di avvisare Lombardi del mio arrivo. Ciao, a presto». Il treno si muove, le mani si stringono per l'ultima volta; la donna sul treno allunga il braccio per salutare ancora mentre il treno si allontana dalla stazione di Monterosso al Mare.

Non si tratta di una delle tante partenze che si possono osservare tutti i giorni in una qualsiasi stazione ferroviaria. Le carrozze infatti, sono datate 1970 e anche l'abbigliamento dei protagonisti è dello stesso periodo. Ci troviamo sul set del film per la TV che il regista Vittorio Sindoni sta realizzando per Reteitalia e che vede impegnati Stefania Sandrelli, Jean Sorel e Massimo Dapporto.

La ragazza che parte è proprio lei, Stefania Sandrelli, che nel film si chiama Elvira. Il personaggio che interpreta è quello di una ragazza ligure che si reca a Roma per assumere servizio in qualità di «tata» di Marco (Leonardo Ferrantini), il figlio di un certo dott. Lombardi (Jean Sorel). Nelle quattro ore e mezza circa di programmazione prevista, distribuite in tre puntate che verranno trasmesse da Canale 5 nei mesi di gennaio-febbraio '91, seguiremo le vicende di questa «tata», che andrà a servizio anche presso altre famiglie della borghesia romana, dopo aver assolto al suo compito in quella del dott. Lombardi; finirà poi, dopo diversi anni, per diventare la «tata» del nipote di Lombardi (il figlio di Marco).

Questa, per grandi linee, sarà la trama del film «Vostra per sempre Elvira».

Stefania Sandrelli vista da vicino, durante le riprese del film o nelle pause di registrazione, conserva intatte bellezza e fascino che ne hanno fatto la protagonista di tanti film famosi («Divorzio all'italiana», «Novecento», «La chiave», «La famiglia», «Speriamo che sia femmina» ecc.), ed è, cosa sicuramente non secondaria, una donna cordiale e gentile. Ha accettato di buon grado l'intervista per «VdR» e ha voluto anche posare per il fotografo con il berretto rosso da capostazione e la paletta di comando. Un gesto di simpatia che vuole essere un saluto indirizzato a tutti i ferrovieri.

Le foto sono di Francesco Borsarelli/Fototeca FS

Signora Sandrelli, qual è il primo ricordo di un viaggio in treno?

Non mi è difficile rispondere. Ricordo, come se si trattase di ieri, il primo viaggio fatto in treno. Ero partita da Viareggio, la mia città natale, per raggiungere Roma dove dovevo sottopormi al mio primo provino cinematografico; partivo quindi per cercare il primo lavoro, proprio come fa la protagonista del film che sto interpretando oggi. È stata un'esperienza indimenticabile perché per tutto il viaggio pensavo a cosa mi poteva accadere, fantasticavo su un mio possibile ingresso nel mondo del cinema, facevo insomma tanti castelli in aria. Oggi posso dire che molte delle cose che ritenevo sogni ad occhi aperti si sono realizzate durante la mia carriera. Il treno in quella mia esperienza non era certamente al primo posto nei miei pensieri, ero concentrata su altre cose che per me potevano significare la svolta della vita. Certamente ebbi la possibilità di dedicarmi ai miei sogni grazie ad un viaggio comodo e rilassante. Già, lo ricordo proprio così: un viaggio comodo e, cosa più importante, puntuale: giunsi a Roma in perfetto orario non correndo il rischio di tardare a quello che si doveva rivelare come il mio primo, importantissimo, appuntamento di lavoro.

E qual è stato invece il più lungo viaggio in treno?

Anche di questo ho un ricordo chiarissimo.

Stefania Sandrelli in un momento dell'intervista. Protagonista di film come «Divorzio all'italiana», «Sedotta e abbandonata», «Io la conoscevo bene», «Il conformista», «Novecento» è tra le attrici più sensibili del cinema italiano. Sotto, con il regista Vittorio Sindoni.

Dirò subito che i miei viaggi in treno non sono stati mai estremamente lunghi. All'estero mi sono sempre recata in aereo per via dei tempi stretti, sia per questioni di lavoro che per diletto. La vita degli attori non permette infatti pause troppo lunghe. Quando posso uso il treno per spostarmi, e questo non lo dico a lei soltanto perché fa parte della «causa». Ho piacere di poter guardare i paesaggi che scorrono dietro il finestrino, i colori delle stagioni, e provo una soddisfazione immensa nel poter leggere un quotidiano o un libro durante il viaggio.

Il viaggio più lungo che mi sono potuta concedere in treno è stato quello da Roma alla Sicilia, dove nel 1961 mi sono recata per recitare sul set di «Divorzio all'italiana». Ho un bellissimo ricordo di quel viaggio, perché mi diede modo di conoscere in anticipo tutte le persone che dovevano lavorare con me nel film: i colleghi, le sarte, i truccatori, i tecnici; tutti viaggiavano su quel treno e questo contribuì enormemente a creare un clima familiare fra noi che giovò in seguito durante la realizzazione delle riprese. Avevamo guadagnato tempo prezioso per creare quell'amalgama che è quasi indispensabile per fare un bel film.

Ultimamente ha avuto modo di usare i nuovi treni superveloci delle nostre Ferrovie? Che cosa ne pensa?

Sono salita due volte sul vostro Pendolino, sempre fra Roma e Milano. Hanno il pregio di essere molto rapidi, ma per una come me che ama i paesaggi forse questa velocità è anche un po' troppa. A parte gli scherzi, ritengo che questi treni siano proprio belli. Anche il fatto che a bordo vengano serviti pasti come sugli aerei è un fatto positivo. A chi si lamenta della ristorazione bisognerebbe far notare che non ci si trova al tavolo di un ristorante di lusso; bisogna accontentarsi anche se la qualità del cibo non è eccelsa. Ripeto, la mia impressione nel complesso è positiva. Anche se non sono un'utente che frequenta spessissimo i treni, sono confortata in questo giudizio da quello che sento dire da mia figlia Amanda. Lei che è una ragazza giovane, usa spessissimo il treno e me ne dice un gran bene. Anche a nome suo, voglio indirizzare a tutti i ferrovieri un cordiale saluto.

C.P.

E IL TRASPORTO SARÀ ROSA

STA SUONANDO UN CAMPANELLO D'ALLARME: FRA DIECI ANNI MANCHERÀ LA FORZA LAVORO. PER FORTUNA CHE CI SARANNO LE DONNE, UN POTENZIALE ANCORA POCO UTILIZZATO. GLI STATI CORRONO AI RIPARI. IN TESTA È, COME AL SOLITO, LA GERMANIA.

di SERGIO RIVOLTA LIPPO

La previsione, visti i tempi che viviamo, è sorprendente e può suscitare qualche perplessità; ma la fonte da cui proviene è talmente autorevole che bisogna crederci. Sentite: tra dieci anni non ci saranno giovani sufficienti a soddisfare la domanda di lavoro prevista. Lo afferma, con tanto di timbri, la Commissione Europea, precisando tra l'altro che i primi nove Paesi della Cee entro il 2000 vedranno diminuire la forza lavoro al ritmo di 300.000 unità all'anno, e questo, in prevalenza, nei settori più specialistici.

Solo un paese si «salverà», l'Irlanda, che, come affermano a Bruxelles, è l'unica nazione della Comunità in cui oggi i bambini sono talmente tanti da assicurare la sostituzione della popolazione adulta.

Il problema, qualora fosse confermata la previsione, non è di poco conto, tant'è che a Bruxelles i tecnici sono già al lavoro per scongiurare l'eventuale blocco del sistema produttivo. Come? È semplice: intervenendo su di un punto importantissimo, l'incidenza e la presenza delle donne nella composizione della forza lavoro.

Il «Programma Donna» della Comunità partirà operativamente l'anno prossimo, durerà cinque anni e avrà come obiettivo principale quello di assicurare una più ampia e migliore utilizzazione della manodopera femminile.

Apparentemente, se si considerano i grandi numeri, le donne sono oggi, in Europa, mediamente il 35-40% dei lavoratori con punte eccezionali in Danimarca (46%) e persino in Portogallo (42%), paese con il più basso sviluppo economico della Comunità.

Invece, secondo gli esperti Cee, non è così. Un'analisi più accurata ha permesso di scoprire che il 30% delle donne che lavorano in Europa hanno un'occupazione part-time, mentre questo particolare tipo di attività incide tra gli uomini appena per il 4% dei casi. In Gran Bretagna e in Danimarca lavorano a tempo parziale il 45% delle donne occupate. E così pure in Olanda dove le donne ad occupazione part-time sono i due terzi delle lavoratrici femminili, mentre in Belgio, dove l'incremento dell'occupazione femminile è stato tra i più alti della Comunità, la percentuale delle donne part-time è del 35%.

L'obiettivo della Comunità è quindi quello di rendere più stabile, più remunerativo e con maggiori prospettive di carriera il lavoro femminile. Obiettivo sacrosanto se si pensa che, per esempio, le donne laureate pur essendo, in Italia, quasi la metà dei laureati complessivi, occupano solo il 10% dei posti manageriali e solo l'1% dell'alta dirigenza.

Ma quali sono i settori dove l'incremento di personale femminile sarà più forte, specie nelle occupazioni di vertice?

Il settore dove si prevede il più alto incremento di manager e dirigenti donne è quello dei trasporti, dove peraltro è previsto un incremento delle lavoratrici donne anche nei livelli più bassi. A seguire la Sanità, l'Industria e l'Agricoltura. Ma il problema principale che gli esperti comunitari del «Programma Donna» dovranno affrontare, riguarda la legislazione sul lavoro e di conseguenza, «l'invenzione» di incentivi e benefit che favoriscano l'occupazione femminile.

E questo anche perché molte donne, in seguito ai divorzi (molto numerosi), sono diventate capifamiglia ed hanno quindi bisogno di un'occupazione stabile e ben retribuita.

Comunque, qualche passo avanti in direzione di una modernizzazione delle normative comunitarie in materia di lavoro è stato già fatto. L'anno scorso la maggior parte degli Stati membri hanno accettato le proposte del Parlamento Europeo per rendere più omogenee le normative adeguandole alle politiche dell'impiego. Il provvedimento più significativo lo ha adottato l'Olanda che ha modificato gli orari delle scuole per farli coincidere con quelli della giornata lavorativa. In Inghilterra invece il governo ha concesso alle aziende di detrarre dalle tasse i costi di nidi e nursery interni.

In due grandi aziende tedesche la donna è addirittura già oggi corteggiata e «privilegiata» in modo davvero incredibile.

Pensate che all'AUDI e alla Basf è consentito alle donne di allontanarsi dal posto di lavoro anche per lunghi periodi per motivi di famiglia, conservando il diritto a rientrare con le stesse mansioni o con mansioni addirittura superiori, a patto che si seguano gli incontri di aggiornamento periodici per mantenersi al passo con le esigenze dell'azienda.

Insomma, il motto degli Stati e delle aziende europee sembra essere sempre più: Donna, fortissimamente Donna. Qualche problema con il sesso «forte» comunque si sta delineando. La notizia non è confermata e forse non è neanche vera ma pare che stiano nascendo in Europa dei movimenti spontanei di disoccupati uomini decisi a difendere e a far valere i diritti degli uomini-lavoratori.....Speriamo bene.

L'ULTIMO TRENO PER ZANZIBAR

Il treno, come il colonialismo, ha una vecchia storia. Che ha lasciato le sue tracce e i suoi ricordi. Un'isola africana, ma non sembra. Piccola, eppure sterminata. Coloniale e rivoluzionaria. Zanzibar è ancora oggi persiana, araba, indiana con forti memorie inglesi e portoghesi. Un prezioso equilibrio etnico, religioso e culturale che ne fa un luogo dolce e straordinario. Un magico, inconsapevole Eden che, forse, ha i giorni contati.

di TIZIANA GAZZINI

Le foto sono di Daniela Di Monaco

Un treno carico di chiodi di garofano e cannella, pepe e vaniglia, coriandolo e cinnamono. Un treno che spandeva nell'aria, insieme al vapore, penetranti essenze esotiche.

Un treno che si annunciava con la dolcezza degli aromi prima che con l'eco del suo sferragliare. Di questo treno che agli inizi del secolo collegava il porto della città di Zanzibar con la zona dove venivano raccolte le spezie coltivate nelle piantagioni all'interno dell'isola, resta oggi solo il ricordo degli sbuffi di vapore, del «bu-bu-bu» affannoso della corsa della locomotiva.

Bubùbu, il soprannome con cui gli abitanti di Zanzibar avevano onomatopeicamente chiamato il treno delle spezie, sopravvive alla devastazione del tempo, alle nebbie della memoria. E «Bubùbu» è oggi il nome del posto di guardia che controlla i veicoli in movimento tra Zanzibar città e il nord-ovest dell'isola.

Insieme al dhow, la caratteristica imbarcazione a vela che, grazie al suo scarso pescaggio riesce a solcare dei tratti d'oceano tra le coste e il rif, resi dalla bassa marea per la maggior parte del tempo, impraticabili a qualunque altro tipo di barca, il mezzo per spostarsi a Zanzibar è proprio il Bubùbu, un treno e una ferrovia disattivati nel 1927 e che non esistono più. Un paradosso? Forse. Ma a Zanzibar, come qualcuno ha scritto, «la verità non è quella dei libri, quella della storia, ma quella che voi sognate». E tanto per restare nel clima onirico che tanto si addice a quella che l'esploratore Stanley definì «una delle perle più belle dell'Oceano Indiano», si è tentati di dare retta alla leggenda secondo cui le locomotive di Bubùbu, tra le più antiche d'Africa, bruciavano nell'oscuro ventre delle loro caldaie non il carbone, ma il più esotico dei carburanti: chiodi di garofano.

Il treno di Zanzibar. Una linea ferroviaria di 10 km costeggiava le acque del canale che divide l'isola dalla costa occidentale del continente africano, sfiorava le architetture arabe e coloniali del sultanato, per lambire la vegetazione tropicale dell'entroterra. Di quel traccia-

to non restano che vaghi sentori, tracce divorate da alberi di banano e di papaia, impronte sommerse dalle ombre fitte di palme e baobab. Se non fosse per la toponomastica, ci sarebbe da pensare che quel treno e quella ferrovia non siano mai esistiti, per collocarli tra le fantasie da «mille e una notte» legate a questa isola leggendaria. E il dubbio resta. Fino a quando non ci si imbatte in una prova davvero inconfutabile, conservata nel museo locale.

Sotto le cupole arabe che fanno del Museo di Zanzibar una sorta di moschea laica, in una delle teche in cui sono conservate le immagini fotografiche che restituiscono le atmosfere, i riti privati e pubblici di un passato da cui sono passati tutti: persiani, indiani, turchi, portoghesi, tedeschi, inglesi, italiani..., in una di quelle teche, ecco spuntare proprio lui «Bubùbu». Sono due inquadrature, due scatti che colgono momenti della vita del sultanato e del suo corollario di presenze coloniali. Crinoline, divise, caftani arabi, turbanti indiani, sari.... Tutto l'eclettico guardaroba di un'isola da sempre crogiolo di razze, fisionomie, religioni, costumi.

Il treno, giocattolo di ferro regalato da un occidente industriale e colonialista, avrà certo divertito il sultano e qualcuna delle sue cento mogli. E avrà fatto sentire aria di casa a qualche lady inglese o a qualche herr tedesco. Ma il treno, come il colonialismo, è per Zanzibar solo una vecchia storia. Dal 1964 Zanzibar è indipendente ed è retta da un Consiglio Rivoluzionario che è presente con 52 membri nel Parlamento della Tanzania (nata dalla confederazione di Tanganica e Zanzibar) che in tutto ne conta 150, e il Presidente del Consiglio della Rivoluzione è di diritto Vice Presidente della Repubblica Unita di Tanzania. Una repubblica nata sulla spinta del socialismo illuminato di Youssouf Nyerere e che trovò in Abeid Karume, l'uomo emergente delle forze rivoluzionarie dell'isola, un interlocutore che in breve tempo decise la confederazione dei due stati.

Le intolleranze del dopo-rivoluzione che hanno visto l'eliminazione fisica dell'oligarchia arabo-indiana nelle cui mani si trovava l'economia locale (si parla di un massacro di oltre diecimila persone), sono state riassorbite e Zanzibar è tornata a essere un'isola dolce in cui le cose hanno ripreso il loro verso e dove, dopo secoli di insediamento, superato il trauma delle intemperanze rivoluzionarie, arabi e indiani continuano a gestire i commerci. Non si tratta più di imbarcare il doloroso, ma redditizio carico degli schiavi, come è stato fino all'Ottocento (uno dei luoghi più suggestivi di Zanzibar è la spettacolare spiaggia di Mangapwani con le sue grotte, da dove partivano i carichi clandestini di schiavi, dopo che la schiavitù era stata posta fuori legge), ma di svolgere un piccolo commercio quotidiano che è poi quello che dà il sapore esotico alla meno africana delle isole africane. Basta passeggiare per lo stretto vicolo del mercato di Darajani

per avere il polso dell'economia indo-araba dell'isola.

Il composito mosaico sociale che anima Zanzibar convive oggi in un clima di tolleranza civile e religiosa che sembra essere la cifra più caratteristica dell'ex sultanato. Se ne è accorto anche il Papa durante il suo recente «tour» africano. In Tanzania, dove la maggioranza è musulmana, c'è posto per tutti gli dei. Anche per quelli della componente animista.

Zanzibar è un'isola piccola (circa sette volte l'Isola d'Elba). Zanzibar è un'isola sterminata.

L'ULTIMO TRENO PER ZANZIBAR

Vastissimi territori storici lasciano a ognuno la possibilità di trovare la propria isola. Si possono scegliere le architetture da bagno penale di Prison Island con tutto il loro macabro armamentario di celle, inceneritori, fosse per le esecuzioni o le strutture moresche dei bagni persiani, ingentiliti da stucchi floreali e arabeschi come nel più bello, quello della principessa Sheherazade, aristocraticamente isolato tra le piantagioni di spezie. Oppure ci si può spingere nel cuore dell'isola, fino a scoprire le monumentali rovine del palazzo reale di Dunga, divorate dalla vegetazione tropicale, e da dove un re nero governava, qualche secolo fa, l'intera isola e dove ancora oggi, risuonano i ritmi larghi e forti di tamburi rituali. Insomma, esterni coloniali e interni conradiani, suggestioni tropicali e sentori magici (si dice che a Tumbatu, un isolotto a nord-ovest di antico insediamento Shirazi, importante dinastia persiana, si pratichi il vudù con il suo corollario di zombi e tombe profanate...), ce n'è per tutti i gusti.

Ma la vera originalità di Zanzibar è ancora un'altra. Il variopinto serraglio di razze, costumi, religioni non si è stemperato in un sincretismo che appiattisce toni, smussa profili, cancella identità. A Zanzibar, ogni cultura è fedele a se stessa e forse è questa la chiave della tolleranza morbida e seducente che si respira per le strade della stone-town (Zanzibar è la prima città africana costruita in pietra: pietra corallina) o nei villaggi agricoli dell'entroterra o in quelli più poveri dei pescatori lungo le coste dell'isola.

Le pescatrici di Tumbatu, una piccola isola a nord-ovest di Zanzibar, dove, si dice, venga praticato il vudù. La bellezza esotica di queste donne dagli evidenti caratteri indiani e persiani, è il frutto di secoli di incroci.

CATERINA KOLOSIMO

Più che in ogni altro luogo, più che in ogni altro tempo, il segreto di Zanzibar si rivela come un'improvvisa epifania quando il giorno si affievolisce in un lunghissimo tramonto, là sulla riva del canale, verso la costa africana. Seduti sulle panchine dei giardini coloniali del lungomare che si allarga davanti agli edifici dell'ex residenza del sultano, della Casa delle Meraviglie (oggi Casa del Popolo e sede del partito rivoluzionario), del Forte portoghese, pian piano che l'aria si rinfresca, si vedono arrivare dai vicoli della stone-town interi nuclei familiari di diversa estrazione etnica. Passeggiano tra i vialetti del giardino, si siedono sul prato verde, si accoccolano sui gradini del gazebo moresco, si affollano davanti alle bancarelle dove indiani e africani vendono cibi locali, neanche a dirlo, insaporiti da spezie profumate.

Il fumo e gli odori invadono l'aria, la riempiono. E rendono omogenee le differenze. Una giovane indiana in sari è solo una delle mille facce di Zanzibar, come la piccola bambina negra che indossa un curioso abitino di foggia vittoriana, come il vecchio persiano dagli occhi antichi che trascina la sua età beatamente, confortato da un amico poco più giovane che lo tiene per mano, secondo un'usanza frequente tra gli uomini di qui.

In questo luogo, in questo tempo, Zanzibar svela l'incanto della sua variegata natura, della sua eclettica cultura e mostra anche l'estrema delicatezza di un equilibrio sociale ed etnico/religioso che — non è difficile predirlo — al contatto con i costumi e i miti dell'occidente consumista potrebbe disfarsi come un pugno di sabbia al vento. La dignità con cui gli abitanti di Zanzibar vivono la propria povertà, diventerebbe subito miseria, la naturale eleganza fatta di Kanga colorati e puliti, un ingombrante retaggio del passato e i giovani, che attualmente trovano nel calcio uno dei loro impegni preferiti (la squadra di Zanzibar è tra le più quotate dell'est Africa) potrebbero conoscere la fine del loro inconsapevole Eden.

Parlare di Zanzibar è un po' come descrivere una specie che corre il rischio dell'estinzione. Per il momento, gli occidentali che vogliono conoscere l'isola, oltre alla scelta romantica, ma non del tutto comoda, di celebri alloggi dai nomi evocativi come Afrika House,

Nella pagina a fianco, la nuova moschea di Zanzibar fatta costruire dall'Aga Khan e un gruppo di donne indiane e musulmane a passeggio nei giardini coloniali. A destra, un dhow, la tipica imbarcazione locale, solca il tratto d'oceano davanti al lungomare.

Zanzibar Hotel, Spices Inn, tutti nel cuore della stone-town, possono scendere al Mawimbini Village, avamposto di una presenza turistica altamente professionale, di marca italiana, che si espanderà già nelle prossime stagioni. L'Aga Khan, a sua volta, forte del suo ruolo di capo della comunità ismailita (a Zanzibar ve ne è un significativo nucleo) conta di trasformare alcuni tratti della costa in residenze turistiche, per esempio nei pressi di Mangapwani, dove sorgerà un golf-club raffinato ed esclusivo. Mentre l'Onu si sta incaricando di restaurare alcuni degli edifici storici più preziosi della città.

L'interesse del capitale occidentale vorrà salvaguardare l'armonia e gli equilibri ambientali ed umani di questa isola straordinaria? Sapendo come va in genere questo tipo di cose, non c'è da stare troppo tranquilli. Il rischio che i sapori, gli odori, i colori di Zanzibar si spengano per trasformarsi in una facciata da folklore turistico-commerciale è reale.

Allora, un consiglio: affrettatevi a prendere l'ultimo treno per Zanzibar.

LE «BUONE» MACCHINE

Civiltà delle Macchine: è il titolo della grande mostra da poco conclusa al Lingotto di Torino. Ma è anche lo spirito più autentico dell'epoca moderna. E tra la Chimera d'Arezzo e la pila di Volta, i disegni di Leonardo e i movimenti meccanici dei robot, fa splendido capolino la ferrovia. Dalla carrozza dove fu suggellato il patto sociale tra Costa e Di Vittorio al carrello dell'ETR 500.

di LUISA MOSELLO

Appena entri, hai come la sensazione di iniziare a far parte, tuo malgrado, di un gigantesco progetto in fase di realizzazione.

Nei sedicimila metri quadri del Lingotto, a Torino, fino al 9 dicembre, è all'estita la mostra: «Civiltà delle Macchine». Un po' di sana diffidenza, tanta curiosità, un pizzico di stupore e comincia il viaggio sulle orme del presente.

Loro, le macchine, *mannequin* affascinanti e altere, sfilano sotto su una passerella dinamica, fatta di luci, specchi, richiami visivi e sonori nel bell'allestimento curato da Pierluigi Cerri (Studio Gregotti & Associati) che ha voluto ricreare un ambiente, per così dire, aperto, di integrazione fra i diversi aspetti, meccanici e non, della realtà umana.

Ecco allora i padiglioni intersecati a corolla dove automobili, elicotteri, computer e robot fraternizzano con manifesti, riviste, video, documentari, oggetti d'uso domestico e altro ancora. Un'atmosfera che sarebbe senz'altro piaciuta all'ingegnere-poeta Leonardo Sinisgalli, fondatore e direttore, negli anni Cinquanta, della rivista intitolata per l'appunto «Civiltà delle macchine», nata con l'intento di rafforzare «la confluenza tra vita quotidiana e vita produttiva, tra dimensione del privato e del pubblico, tra mondo del lavoro e mondo artistico, in un regno dell'utile rinverdito dalla cultura, dalla metafora, dall'intelligenza»: sono proprio queste le motivazioni di fondo della mostra del Lingotto, voluta da Felice Mortillaro, consigliere delegato della Federmeccanica, e approntata da Giampiero Jaco-

Un manifesto di Codognato del 1925 per la FIAT 509. La mostra «Civiltà delle macchine», allestita da Pierluigi Cerri, traccia un percorso che integra l'elemento macchina alla storia e alla cultura dell'uomo.

belli, direttore generale di Edindustria (gruppo Iri), con la collaborazione di numerosi enti pubblici e privati, fra cui le Ferrovie dello Stato. Sicuramente, una celebrazione dell'industria italiana ma anche un tentativo di riconcilliare, realisticamente e senza creare nuovi miti modernisti, l'uomo e la macchina, superando le barriere create dallo scontro «apocalittici-integrati».

A suggellare la tanto auspicata alleanza, due simboli fra i tanti offerti dalla mostra. Il primo è rappresentato dall'incontro storico che avvenne in un vagone ferroviario nella stazione di Bologna nel 1948 fra Angelo Costa, presidente della Confindustria, e Giuseppe Di Vittorio, segretario della Cgil. Anche allora era aperto il contratto dei metalmeccanici, era pendente la questione dello sblocco dei licenziamenti, c'erano le richieste di aumenti salariali per tutte le categorie. Costa aveva scritto una lettera a Di Vittorio, ma i due non riuscivano a parlarsi personalmente. Il prefetto di Bologna, allora, favorì l'incontro nel vagone ferroviario e il contratto dei metalmeccanici si sbloccò. Lo spirito di questa ricostruzione, realizzata con due manichini animati da una tecnica olografica giapponese è una sorta di omaggio al conflitto come elemento di trasformazione e progresso e alla sua ricomposizione.

L'altro simbolo, l'astro attorno al quale orbita, anche fisicamente, l'intera manifestazione, è una raffigurazione mitologica posta al centro del percorso e del sistema di diramazioni: la «Chimera» di Arezzo, statua bronzea che risale al V-IV secolo avanti Cristo ed è conservata al Museo archeologico di Firenze. Il manufatto etrusco, già restaurato nel '500 da Benvenuto Cellini, si pone come un concentrato di significati allegorici; se, da un lato, bene rappresenta il sogno, l'utopia, dall'altro si delinea come un assemblamento, il risultato di varie componenti, come dire uno dei primi oggetti metalmeccanici. E in effetti il suo, seppur remoto, contenuto tecnologico (fusione, saldatura) può essere considerato un eccezionale punto di partenza per giungere alla realizzazione di prodotti d'alta tecnologia. Il cammino della mostra si snoda via via nelle varie sezioni che circondano la «piazza» centrale che ospita la Chimera. Il primo settore è dedicato alla macchina Impresa. Su un ponte sospeso è possibile passeggiare su un'Italia che «cambia», audiovisivo realizzato dal Censis con riprese aeree del territorio nazionale in trasformazione. Particolare attenzione, inoltre, è rivolta alle nuove professioni, ai progetti innovativi nelle attività finanziarie, allo sviluppo della pubblicità e delle sponsorizzazioni, all'evoluzione dei film industriali, dei manifesti, delle riviste aziendali.

La seconda area, riservata alla macchina del Produrre, è introdotta da un lungo corridoio dove sono esposte alcune pietre miliari del progresso tecnologico: la pila di Volta, la radio di Marconi, il cembalo scrivano di Ravizza, il pantelegrafo, il primo laser. Segue la sala che raccoglie i materiali; vetro, acciaio, alluminio, rame, quest'ultimo rappresentato trionfalmente dalla statua equestre del Nerone Cesare, ricavata da un altro celebre ritrovamento archeologico, il cavallo di Cartoceto di Pergola (I secolo avanti Cristo). Nel padiglione dedicato al progetto, non mancano i disegni di Leonardo. Si continua con il settore energetico e con quello robotico. Qui è possibile assistere all'assemblaggio di un'automobile interamente ricostruita: viene propo-

LE «BUONE» MACCHINE

sta la catena di montaggio robotizzata della «Tempra» in un grande stand dedicato alla produzione Fiat. Nella terza sezione dedicata alla macchina del Prodotto, ampio spazio ai trasporti. Da quello aereo a quello navale e terrestre, stradale, sotterraneo e, naturalmente, ferroviario.

In mostra plastici su rotaie, materiale fotografico e modelli di treni provenienti dal Museo ferroviario di Napoli Pietrarsa. E per finire una carrellata di elettrodomestici tuttofare a rappresentare la «vita quotidiana», una sfilza di telefoni e affini per omaggiare la comunicazione e guardando un po' più in alto, una sfilata di rocce lunari per innalzarsi lassù nello Spazio.

Insomma, una celebrazione in grande stile, accompagnata da una rassegna di Industrial Design, dibattiti, proiezioni di film, spettacoli. Fra i tanti ospiti della mostra l'Orchestra di Santa Cecilia diretta da Luciano Berio che nel concerto inaugurale ha proposto musiche originali di Francesco Malipiero tratte dal film «Acciaio». E ancora, Claudio Abbado che con i Wiener Philarmoniker si è esibito nella Quarta sinfonia di Bruckner per «provare» l'ottima acustica della grande sala per milleottocento persone progettata da Renzo Piano, all'interno del Lingotto.

Arte e industria ancora una volta insieme. Il poeta-ingegnere Sinisgalli potrebbe dirsi soddisfatto... e il viaggio sulle orme del presente approda a una certezza che cent'anni fa aveva anche Oscar Wilde, uomo già moderno! «Se ogni società ha bisogno di schiavi, è giusto che questi siano le macchine».

Alcuni manifesti di «macchine» celebri, dalla cucina economica Becchi, alla macchina per cucire Necchi, versione anni '30 e anni '50, alle auto Alfa Romeo, pubblicizzate da un manifesto firmato Dudovich, fino alla nuova Lambretta. Le macchine e le loro immagini sono cresciute insieme.

LA «MACCHINA» E LE CARROZZE

Ogni distinzione estetica tra elementi motore e viaggiatori va lentamente ma progressivamente scomparendo. In treno, come in aereo. Ma mentre un velivolo di cento anni fa è roba da museo, un treno centenario può marciare ancora.

di GIOVANNI KLAUS KOENIG

Per anni, Giovanni Klaus Koenig è stato uno dei collaboratori più prestigiosi di «Voci della Rotaia». Malgrado i suoi numerosi impegni (era professore universitario e professionista richiestissimo anche a livello internazionale) il Prof. Koenig non rinunciava mai al piacere di scrivere per VdR sui suoi amatissimi treni: convinto sostenitore delle ferrovie ce le raccontava mettendo insieme sapienza tecnica, ironia umanistica e un'inesauribile e divertente aneddotica.
Fosse ancora tra noi, al Prof. Koenig avremmo certamente chiesto, a commento della mostra «La civiltà delle macchine», di scrivere un pezzo sulla Macchina Treno.
E anche questa volta l'articolo sarebbe arrivato, puntualmente, scritto senza correzioni sulla inconfondibile carta liberty contraddistinta dal monogramma «K». Ripubblicare per l'occasione alcuni passi di un suo vecchio articolo c'è sembrato un servizio utile ai lettori e un modo affettuoso per ricordarlo.

Chi oggi viaggia in treno usa questo comodo mezzo di trasporto collettivo senza chiedersi cosa abbia significato, 150 anni or sono, cominciare a servirsi del treno invece della carrozza a cavalli. Eppure, fu la più grande trasformazione del modo di viaggiare, conseguenza diretta della rivoluzione industriale (...).

Nel convoglio ferroviario vi era una netta distinzione fra la macchina a vapore, che aveva sostituito i cavalli, e le carrozze.

La prima — l'orribile mostro che sferra — era un oggetto puramente tecnico, avvicinabile dal pubblico solo nelle stazioni e che destava timore e ammirazione per la sua potenza, fisicamente avvertibile dal sibilo del vapore che usciva dalle guarnizioni imperfette o dalle valvole di sicurezza. In moto, poi, il ritmico rumore degli stantuffi era la sigla sonora della locomotiva. Esistono in commercio dischi HF che riproducono le registrazioni stereofoniche del suono (non chiamiamolo rumore, per carità!) del passaggio dei vari modelli di locomotive a vapore austriache e tedesche. Gli intenditori sanno riconoscerle l'una dall'altra, così come per i giovani d'oggi il rombo di una Ferrari *BB 312* è riconoscibile dal canto di una Rolls-Royce o dal gracidio di una Fiat *500*.

Nessuno pensava a carrozzare una locomotiva, giustamente, mentre le carrozze ferroviarie erano «carrozzate» per definizione. E il massimo dello sfarzo estetico era rappresentato dalle carrozze speciali e dai treni imperiali, reali, papali e presidenziali che, quando cessavano di essere usati, passavano in un museo, ambiti cimeli storici di alto valore artistico. I più belli in assoluto sono il treno di Luigi II di Baviera e il primo treno dell'imperatore Hirohito.

Cosa è cambiato oggi? Moltissimo. La locomotiva, diventando elettrica, tutta caratterizzata in un guscio aerodinamico, ha via via annullato la sua diversità dalle carrozze rimorchiate. Con i treni-navetta reversibili la carrozza di coda è divenuta una pseudo-locomotiva, perchè possiede una propria cabina di guida, simile a quella della locomotiva che, alternativamente, spinge il convoglio. E nessuno si chiede più se il treno viaggia all'avanti o all'indietro, perchè la domanda non ha più senso.

Gli utenti dell'Alta Velocità non si domandano affatto quali differenze esistano fra l'ETR 450 *Pendolino* e l'ETR 500. Eppure sono due convogli di concezione diversissima; il primo è una somma di elettromotrici, ossia di carrozze ferroviarie, ognuna delle quali è dotata di propri motori. Il secondo è invece un treno tradizionale, con due locomotive in testa e in coda (ed è quindi reversibile come i treni-navetta), con tante carrozze rimorchiate intermedie (come il TGV francese). Ma nell'ETR 500 non esiste più nessuna differenza di concezione estetica fra locomotore e carrozze (tutto il treno è disegnato da Pininfarina).

Già da tre quarti di secolo un altro mezzo di trasporto — l'automobile — conglobando il motore nella carrozzeria aveva annullato questa differenza. Dapprima il motore era ben distinto dal resto, e sotto il cofano traspariva la sua potenza — pensiamo agli enormi cofani delle Bugatti o delle Isotta Fraschini — e, in testa a tutto, il radiatore riassumeva i caratteri stilistici di ogni Casa. Una Bugatti senza il radiatore a ferro di cavallo non sarebbe stata più lei.

Adesso, sparito il radiatore sotto una calandra aerodinamica, messo per traverso il motore, davanti o dietro, per occupare meno posto in lunghezza, è la forma globale — l'abitabilità — che domina l'immagine. La «macchina» vera e propria si è nascosta, tant'è che lo stesso modello di automobile può montare motori anche di potenza doppia, e lo sappiamo solo leggendo la targhetta sul dietro.

Lo stesso processo di demotorizzazione apparente è avvenuto anche negli aerei. Negli idrovolanti Savoia Marchetti S.55 della famosa crociera atlantica, i due motori Isotta Fraschini Asso 18W erano posti in un «castello motore», bene in vista sopra l'aereo vero e proprio a dominare l'immagine. Comunque, in testa o nelle ali, l'*elica* era l'immagine vibrante della potenza dei motori. Con i motori a reazione, tutto è cambiato. Fu Pierre Satre, con il suo *Caravelle*, a mettere i motori in coda a spingere l'aereo, liberando le ali dalle gondole motrici, dove la presenza delle eliche imponevano che stessero; e quasis tutti i progettisti di aerei civili lo hanno seguito. Anche il rumore non si avverte più, nelle cabine pressurizzate, cosicchè il viaggiatore dimentica quale spinta occorra per farlo volare a 1000 km/h.

Il fenomeno di *annullamento della espressione della potenza* è dunque generale. Ma gli «aerei d'epoca» stanno nei musei, privi di certificati di abilitazione al volo, e solo pochi vengono conservati in condizioni di volare per poterli usare nei film di guerra. Le «auto d'epoca» marciano più spesso degli aerei e sono oggetti di un collezionismo da miliardari.

Mentre chi vuole provare il gusto di un «viaggio d'epoca» non ha che da prenotare un posto nella Transiberiana o nell'Orient Express (Parigi-Venezia). Oppure andare in Svizzera, alla ferrovia Brienz-Rothorn, oppure in Austria su una ferrovia secondaria, e con modica spesa può farsi un bel viaggio su carrozze centenarie trainate da una locomotiva a vapore. Civetteria del tutto austriaca, su questi treni a vapore si paga uno *Zugschlag*, ovvero un «supplemento speciale per treni lenti». Nel mondo di oggi, dominato dal demone della velocità, andar piano è diventato un lusso, e dunque si paga. Decisamente, il treno è l'oggetto semovente di più lunga durata.

PEREQUAZIONE AUTOMATICA 1/11/90 - 30/4/91

NOTIZIE UTILI PER LE INDENNITÀ INTEGRATIVE SPECIALI, PER I PENSIONAMENTI ANTICIPATI E LE TREDICESIME MENSILITÀ.

di G. B. PELLEGRINI

Con la rata del mese di novembre i Centri meccanografici del tesoro hanno corrisposto ai pensionati pubblici da loro amministrati gli aumenti agli stessi dovuti a partire dal primo dello stesso mese per effetto della perequazione automatica semestrale, regolata dall'art. 21 della legge 27 dicembre 1983, n. 730, e dall'art. 24 della legge 28 febbraio 1986, n. 41, secondo la misura provvisoria fissata dall'art. 3 del decreto interministeriale 24/11/89.

Per la determinazione degli aumenti concessi, tenuto conto del trattamento mensile minimo dell'INPS di lire 496.600 vigente nel semestre precedente, è stato applicato l'aumento dell'1,9% sull'importo non eccedente lire 993.200 mensili (doppio del minimo INPS), dell'1,71% (=1,9 x 90%) sull'importo compreso tra lire 993.200 e lire 1.489.800 (triplo del minimo INPS) e dell'1,425 (=1,9 x 75%) sull'importo sovrastante di lire 1.489.800.

Ai fini della graduazione delle aliquote, da porsi in atto nel semestre in corso, è stata dapprima tenuta presente l'indennità integrativa speciale per il fatto che essa — benché da includere nel trattamento economico complessivo usufruito alla data del 31 ottobre c.a. (rappresentato dalle voci «pensione» ed «I.I.S.» riportate sull'assegno postale) — ha conservato nel sistema delle pensioni pubbliche la caratteristica di emolumento accessorio ed autonomo e perciò il rispettivo importo deve continuare ad essere mantenuto distinto dalla voce pensione.

In proposito ricordo che dal gennaio 1989 gli importi delle due voci anzidette risultano indicate sul tagliando superiore dell'assegno postale mensile nel loro ammontare lordo integrale, dato che dall'epoca citata i trattamenti di quiescenza sono sgravati da ogni onere assistenziale. Tuttavia, mi corre l'obbligo di anticipare che la manovra economico predisposta dal Governo per il 1991, attualmente all'esame del Parlamento, prevede che a decorrere dal gennaio del prossimo anno sui trattamenti pensionistici di importo annuo lordo superiori ai 18 milioni di lire si dovrà applicare a carico dei pensionati il contributo per le prestazioni del Servizio sanitario nazionale nelle stesse misure valide per i lavoratori dipendenti e cioè l'aliquota dello 0,90 per cento fino ai 40 milioni e dello 0,40 per cento sulla fascia da 40 a 100 milioni lordi annui. Si tratta, è bene chiarirlo, di uno dei due disegni di legge che accompagnano quello della legge finanziaria e che, quindi, non ha efficacia finché il Parlamento non lo avrà approvato ed eventualmente modificato *(spes ultima dea!)*. Comunque, ritornerò su questo argomento allorché il nuovo quadro legislativo sarà definito e certo; per il momento mi appresto ad indicare gli aumenti derivanti dalla perequazione semestrale secondo le norme attuali che, quantomeno, trovano applicazione per i mesi di novembre e dicembre c.a.

In relazione a quanto precede, la variazione mensile dell'indennità integrativa speciale è stata determinata computando l'intera percentuale dell'1,9 sull'importo in vigore alla data del 31 ottobre scorso (lorde lire 769.086), in quanto quest'ultimo risulta compreso nel primo limite di lire 993.200: è stata ottenuta così una maggiorazione di lire 14.613 (=769.086 x 1,9%).

Di conseguenza, l'indennità predetta in favore dei titolari di pensione diretta — che abbiano titolo all'emolumento nella misura intera —, di riversibilità, nonché di assegni vitalizi concessi dal soppresso Fondo di previdenza per gli assuntori compete dall'1 novembre c.a. nell'ammontare mensile lordo lire 783.699 (=769.086 + 14.613).

Peraltro, nei trattamenti di quiescenza decorrenti dal 2 luglio 1977, ove modificati in base alla legge n. 942 del 1986 sull'anzianità pregressa, l'importo della scala mobile viene ridotto mensilmente di lire 72.122 (corrispondente all'80% 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 lire 711.578 (= precedente misura di lire 696.965 + 14.613).

Lo stesso meccanismo di riduzione dell'indennità integrativa speciale è stato esteso al personale con qualifiche dirigenziali cessato o che cesserà dal servizio dopo l'1 gennaio 1986, in quanto in loro favore a decorrere dalla data succitata è stata corrisposta una maggiorazione stipendiale di lire 93.132 lorde mensili con conseguente riduzione dell'emolumento accessorio di attività pari a lire 90.152 lorde mensili.

Naturalmente, anche nei confronti di detto personale trovano applicazione le norme correttive disposte dall'art. 2 della legge n. 885 del 1980 nei riguardi dei restanti ferrovieri in quiescenza e cioè sia per le pensioni dirette calcolate sulla base di un numero di anni di servizio utile inferiore ai 30 anni che per quelle di riversibilità.

Una volta determinata la nuova quota dell'indennità in discorso, i Centri meccanografici del tesoro hanno proceduto alla definizione della pensione lorda da indicare nell'apposito riquadro del tagliando superiore dell'assegno postale, applicando l'aliquota dell'1,9 per cento sull'importo di lire 224.114, pari alla differenza tra il limite di lire 993.200 e l'ammontare dell'I.I.S. di lorde lire 769.086 in vigore al 31/10 scorso.

Sulla parte residua della pensione lorda mensile è stata utilizzata l'aliquota ridotta al 90 per cento (1,71%) sulle successive lire 496.600 (fino cioè alla concorrenza del triplo del minimo INPS di lire 1.489.800), mentre l'ulteriore eccedenza alle lire 720.714 (= 224.114 + 496.600) mensili è stata maggiorata dell'aliquota ridotta al 75 per cento, ossia dell'1,425%.

INDENNITÀ INTEGRATIVA SPECIALE PER PENSIONAMENTI ANTICIPATI

I procedimenti di prepensionamenti anticipati in corso inducono a riportare la disciplina che regola l'attribuzione dell'indennità integrativa speciale in tali casi.

Dapprima, i primi quattro commi dell'art. 10 del D.L. 29 gennaio 1983, n. 17, nel testo coordinato con la legge di conversione 25 marzo 1983, n. 79, hanno introdotto la corresponsione dell'indennità integrativa speciale in ragione proporzionale agli anni di servizio utile ai fini di pensione nei confronti dei pensionati che hanno presentato domanda di dimissioni a partire dal 29 gennaio 1983 senza aver maturato l'anzianità massima di anni 37 (a. 36 m. 6 g. 1).

In seguito, l'art. 10 del D.L. 28 febbraio 1986, n. 49, convertito con lieve modificazione nella legge 18 aprile 1986, n. 120, ha esteso le disposizioni contenute nei primi quattro commi dell'art. 10 del D.L. n. 17 del 1983, sopra indicato, a tutti i casi di cessazione anticipata dal servizio senza aver conseguito l'anzianità massima di 37 anni, con esclusione di quelli intervenuti per morte (in attività o in quiescenza) o per invalidità derivanti o meno da causa di servizio, tali però da precludere al dipendente la prosecuzione del rapporto di lavoro.

Pertanto, per le pensioni rientranti in questa categoria, ai fini del computo della variazione semestrale e, quindi, delle tre fasce del trattamento pensionistico complessivo nelle quali devono operare le aliquote del 100%, del 90% e del 75% dell'aumento percentuale dovuto (nel semestre in discorso pari all'1,9%), come indennità integrativa speciale va tenuta presente la quota della medesima realmente spettante agli interessati.

È chiaro quindi che si è in presenza di un emolumento personalizzato, che va adeguato singolarmen-

te di volta in volta.

Devo ancora ribadire che l'attribuzione proporzionale dell'I.I.S. opererà per tutta la durata della pensione diretta, mentre non avrà alcuna influenza per l'eventuale pensione di riversibilità, per la quale è sempre garantita l'indennità integrativa nella misura massima. Infatti la norma che dispone la non applicabilità della riduzione dell'emolumento nel caso in cui l'interessato abbia compiuto il 60° anno di età si riferisce ai pensionati del settore privato che chiedano il trattamento di pensione a decorrere dal compimento di detta età, similmente a quanto accade ai ferrovieri posti in quiescenza d'ufficio per il raggiungimento dei limiti di età e di servizio con qualsiasi anzianità utile maturata. Tale norma perciò non può essere considerata come una disposizione a se stante avulsa dall'intero contesto legislativo, che si possa riferire a qualsiasi soggetto già in quiescenza da età precedente e che allo scattare del 60° anno possa conseguire la misura intera dell'indennità integrativa, dato che la misura di detta indennità va fissata alla data di decorrenza del trattamento di riposo e poi segue gli ulteriori adeguamenti temporali senza alcuna possibilità di modificare *ex novo* la quota di partenza.

È noto che per i pensionati delle FS la normativa in argomento comporta l'assegnazione dell'emolumento accessorio calcolato in misura pari a tanti trentasettesimi dell'importo dovuto nel semestre di decorrenza del trattamento di quiescenza in rapporto a quanti sono gli anni di servizio utile per la pensione, con un minimo garantito fissato in lire 376.432 lorde mensili.

Peraltro, considerato il tempo trascorso da quando questa disciplina è entrata in vigore e l'ammontare intero dell'indennità integrativa spettante dal semestre corrente, non dovrebbero più esserci pensionati che riscuotano una quota di detto emolumento d'importo eguale al minimo garantito.

In conclusione, per i casi di pensionamento anticipato, comportante appunto l'I.I.S. calcolata in ragione proporzionale agli anni di servizio utile, ai fini della determinazione del trattamento economico complessivo usufruito alla data di riferimento (30 aprile o 31 ottobre) e da rivalutare semestralmente, come indennità integrativa speciale va tenuto conto dell'effettivo importo indicato sul tagliando superiore dell'assegno.

È da aggiungere, infine, che, poiché l'indennità integrativa da attribuirsi inizialmente viene computata sull'importo massimo dovuto nel semestre di decorrenza della pensione, ciò comporta la modificazione periodica della pensione base fin dalla sua decorrenza originaria. Invero, le pensioni liquidate con effetto dal primo giorno di ciascun semestre ovvero con decorrenze intermedie vanno rivalutate fin dalla data iniziale applicando la percentuale di variazione valida per quel periodo, ovviamente con l'osservanza delle modalità dianzi riportare relative alle tre fasce da ricavarsi dal trattamento minimo dell'INPS vigente nel semestre precedente. Tanto allo scopo di allineare la pensione base con l'incremento percentuale già incluso nell'importo dell'I.I.S. corrisposta alla medesima decorrenza del trattamento di quiescenza, dato che, come si è visto, la perequazione automatica semestrale incide sul trattamento pensionistico complessivamente considerato.

INDENNITÀ INTEGRATIVA SPECIALE PER LA TREDICESIMA MENSILITÀ

Qui di seguito viene riportata l'indennità integrativa speciale che, in via provvisoria, verrà corrisposta ai ferrovieri a riposo in aggiunta alla tredicesima mensilità di quest'anno.

E precisamente, per le pensioni con decorrenza fino all'1 luglio 1977, per il personale non dirigenziale, e fino all'1 gennaio 1986, per quello dirigenziale, la detta indennità verrà commisurata all'importo di lorde lire 744.979 (= 783.699 - 38.720); per le pensioni decorrenti, rispettivamente, dal 2 luglio 1977 ovvero dal 2 gennaio 1986 la stessa indennità ammonterà a lorde lire 672.858 (=711.578 - 38.720).

Naturalmente, le predette misure si riferiscono ai trattamenti di quiescenza aventi titolo all'emolumento accessorio nella sua interezza, mentre coloro che usufruiscono di una quota frazionata dell'I.I.S. possono verificare l'esattezza dell'importo loro erogato seguendo il procedimento dianzi illustrato per l'indennità integrativa annessa alle pensioni liquidate con un'anzianità di servizio utile inferiore ai 37 anni.

In merito a tale elemento retributivo, ritengo utile precisare che esso è stato esteso alla tredicesima mensilità, sia per il personale in attività che per quello in quiescenza, dall'art. 3 della legge 31 luglio 1975, n. 364, che ha fissato l'ammontare lordo dell'emolumento pari alla differenza tra la misura spettante nel mese di dicembre di ciascun anno e quella in atto all'1 gennaio 1975 corrispondente a lire 48.400 per il personale in costanza d'impiego ed a lire 38.720 per quello in quiescenza. Tale norma limitatrice, relativamente al personale in attività, è andata via via scomparendo. Ciò si è verificato, dapprima, per i ferrovieri in genere a partire dal 1983 e per il personale dirigenziale dal 1986, mentre nei confronti di tutto il personale del pubblico impiego avverrà a decorrere da quest'anno.

L'estensione della soppressione della decurtazione a tutto il personale del settore pubblico appartenente ad ogni comparto di contrattazione collettiva nonché ai dirigenti statali ed assimilati, avvenuta appunto da quest'anno, ha posto ancor più in evidenza la divaricazione che si è creata fra il personale in attività e quello a riposo, nella considerazione che la norma originaria faceva esplicito riferimento alla riduzione a carico dei dipendenti in servizio attivo (lire 48.400), dalla quale era stata ottenuta la decurtazione per il personale in quiescenza, pari all'80% di quella anzidetta e cioè di lire 38.720 (= 48.400 × 80%). Sicché appare ormai insostenibile, una volta venuto meno il presupposto, mantenere in vita il dato conseguenziale. Invero, tale discrasia è stata ammessa anche dalla Ragioneria generale dello Stato, che ha ricevuto sollecitazioni da più organizzazioni sindacali dei pensionati perché essa venga eliminata. Benché non sia stato possibile rimediare all'inconveniente ricorrendo a strumenti di natura amministrativa, a motivo dell'impegno finanziario necessario, non di meno gli ambienti competenti del Ministero del tesoro nutrono fiducia che nel breve periodo tale problema possa essere positivamente risolto nell'appropriata sede legislativa. Come al solito, non mancherò di tenere informati i lettori.

IRPEF SULL'INDENNITÀ INTEGRATIVA SPECIALE

In relazione alle numerose istanze pervenute agli uffici finanziari, con le quali si chiede il rimborso dell'IRPEF relativa all'indennità integrativa speciale corrisposta ai dipendenti e pensionati pubblici, il Ministero delle finanze con recente circolare (n. 12 del 7 maggio 1990) ha ribadito che la predetta indennità deve continuare ad essere assoggettata ad imposizione fiscale e, conseguentemente, non verranno accolte le domande presentate sull'oggetto in argomento.

Invero, le dette domande generalmente facevano riferimento ad una decisione di accoglimento adottata dalla Commissione tributaria di primo grado di Rimini, con la quale tale consesso aveva ritenuto la suddetta indennità non assoggettabile all'IRPEF.

Il prefato dicastero — dopo aver riferito che la suddetta pronuncia era stata tempestivamente impugnata nei gradi superiori — è pervenuto nella determinazione surriferita a seguito delle pronunce di rigetto intervenute in materia sia da parte della Commissione tributaria centrale che della Corte costituzionale. Quest'ultima, in particolare, con sentenza n. 277 del 6 dicembre 1984 ha dichiarato non fondata la questione di legittimità sollevata da numerose Commissioni tributarie, con riferimento agli articoli 36 e 53 della Costituzione, avverso gli articoli 46 e 48 del D.P.R. 29 settembre 1973, n. 597, e 42 del D.P.R. 29 settembre 1973, n. 601, nella parte in cui consentono che l'indennità integrativa speciale concorra a formare il reddito complessivo netto ai fini dell'applicazione della imposta sul reddito delle persone fisiche.

In definitiva, allo stato attuale della legislazione ed alla luce delle considerazioni espresse, l'indennità integrativa speciale, purtroppo, continua ad essere assoggettata al prelievo fiscale da parte delle amministrazioni erogatrici dell'emolumento medesimo.

DALLA RETE

LA GALLERIA DEI PELORITANI

Messina e Villafranca saranno più vicine. Grazie al tunnel di 13 km a doppio binario, attualmente in costruzione. Celebrata la caduta del diaframma tra Gallo e Valloncello.

di GIULIO GIULIETTI

Due momenti della caduta del diaframma della Galleria che passa sotto i Peloritani. I lavori, che saranno ultimati tra quattro anni, si inseriscono tra gli interventi di velocizzazione dell'intero tracciato Palermo-Messina.

Fra le opere di rilievo, in via di esecuzione, finalizzate all'ammodernamento delle linee ferroviarie siciliane si pone senz'altro al primo posto la galleria dei Peloritani. Un tunnel a doppio binario lungo 13 chilometri, scavato appunto nel massiccio dei monti Peloritani, che, tagliando la punta nord dell'isola nel senso NW-SE, avvicinerà le città di Messina e Villafranca con un collegamento oltremodo veloce.

Un'opera che, nel produrre tangibili benefici all'esercizio ferroviario sulla linea Palermo-Messina, della quale la galleria fa parte, favorirà con i suoi 7 minuti di percorrenza l'integrazione della cittadina di Villafranca con l'area metropolitana di Messina.

Per il completamento dell'opera si dovranno attendere 4 anni ancora; i lavori procedono, comunque, regolarmente e se qualche ritardo si è registrato, è imputabile agli imprevisti dovuti alla natura del terreno che, nonostante i molteplici sondaggi ed esplorazioni, riserva quasi sempre negative sorprese.

Intanto, con l'abbattimento del diaframma fra gli imbocchi delle località di Gallo e Valloncello, i primi 3 chilometri di tunnel sono stati realizzati.

La cerimonia che ha accompagnato l'abbattimento del diaframma, oltre ad essere un momento di grande emozione e soddisfazione per tutti i presenti, ha offerto l'occasione per fare il punto sullo stato dei lavori.

Nei discorsi di rito sono intervenuti,ognuno secondo la propria competenza, l'Ing. Arsena (Direttore Centrale Gestione Lavori 3ª), l'Ing. La Rocca (Direttore del Compartimento FS di Palermo) e l'Ing. Riggi nella sua qualità di Capo Commessa.

Tutti hanno ribadito come la galleria dei Peloritani, per la sua lunghezza, per la varietà delle formazioni geologiche vada annoverata fra le più importanti ed impegnative opere in corso di realizzazione.

La galleria è lunga 12.750 metri ed è a doppio binario con interasse di m. 4,00; corre quasi in rettilineo, ha un raggio di calotta pari a m. 5,20 ed una pendenza massima del 10‰; la sua copertura è variabile e raggiunge la quota massima di metri 700 circa in corrispondenza della vetta del monte Ranchiglia; la velocità massima di progetto consentita è di 160 km/h. A tutt'oggi sono occorsi circa 130 miliardi di lire e 3 milioni di ore lavorative. Sono state impiegate dalle 400 alle 450 unità lavorative di cui 300 facenti capo al Consorzio FERROFIR di Roma, al quale è stata affidata l'esecuzione del manufatto, le rimanenti alle Imprese che hanno operato in appoggio al Consorzio citato; la gestione e la vigilanza dei lavori sono di pertinenza della Direzione Centrale Gestione Lavori 3ª delle Ferrovie dello Stato.

Osservando il progetto, particolare interesse desta la parte terminale della galleria lato Messina. Essa è formata da circa 1.700 mt di galleria sottopassante il tessuto urbano della città dello Stretto con copertura variabile fra i 10 e i 60 mt. All'imbocco lato Messina è previsto un «camerone», sempre in sotterraneo, che consente di realizzare un raccordo con la linea Messina-Catania con la possibilità, inoltre, di attuare alcune soluzioni in sintonia con

VI PRESENTIAMO L'ULTIMO TRENO PER ARRIVARE PRIMA.

Il diaframma è caduto e i tecnici e le maestranze sorridono soddisfatti. All'imbocco della galleria lato Messina è previsto un camerone per il collegamento con la Messina-Catania.

le indicazioni fornite dalla Società Ponte dello Stretto.

La realizzazione della tratta Messina-Villafranca in galleria, unitamente ai restanti previsti interventi mirati a velocizzare l'intero tracciato Palermo-Messina, conferirà — non v'è dubbio — al sistema ferroviario siciliano una immagine di modernità ed efficienza. Ed altrettanto agevolmente si può dedurre che i benefici si estenderanno all'intero sistema ferroviario nazionale.

La linea Palermo-Messina trova, infatti, il suo naturale proseguimento verso il nord del Paese nella dorsale tirrenica la quale, interessata anch'essa da lavori di ammodernamento quali l'aceizzazione delle stazioni e l'estensione del Blocco Automatico, consentirà condizioni di esercizio migliori rispetto alle attuali.

A MILANO
SWISS TRAVEL SYSTEM

Per la prima volta nella sua storia la stazione di Milano Centrale è stata per un giorno affidata alla guida di un Capostazione straniero. Giovedì 8 novembre, infatti, per suggellare il gemellaggio tra le stazioni di Zurigo HB e Milano Centrale, Kurt Steinmann, titolare della più importante stazione svizzera, ha affiancato Giacomo De Stefani alla guida di Milano Centrale.

L'operazione si ripeterà nella prossima primavera quando con un simpatico scambio, il titolare di Milano dirigerà con i colleghi svizzeri per un giorno la stazione SBB di Zurigo.

Il gemellaggio tra le due importanti stazioni europee è stato l'aspetto più significativo delle manifestazioni organizzate per l'inaugurazione della nuova Rappresentanza Viaggiatori delle Ferrorie Svizzere in Italia, riaperta dopo sei anni.

Il nuovo Ufficio, ubicato all'interno della stazione, sarà il punto di riferimento per agenzie di viaggio e operatori turistici che sceglieranno località svizzere come meta di vacanze o sceglieranno come meta il viaggio stesso. Muoversi oggi significa sempre più godere il viaggio, il paesaggio, le vedute. Per questo le Ferrovie Svizzere hanno sempre voluto offrire al viaggiatore una buona ospitalità, ricreando a volte all'interno delle vetture ambienti caratteristici con temi e materiali tipici della cultura svizzera.

Per due giorni alcune di queste caratteristiche carrozze sono rimaste esposte alla stazione Centrale e il pubblico ha così potuto ammirare la ALPHUETTLI, arredata come una baita di montagna, la carrozza dei pescatori, raffigurante la vita e la natura sulle sponde del Lago di Costanza, il vagone ristorante dell'ESPRESSO DEI GHIACCIAI, l'espresso più lento del mondo, la vettura dei formaggi e, per la prima volta a Milano, due carrozze delle Ferrovie Retiche a scartamento ridotto. Alla Conferenza Stampa di presentazione i rappresentanti della Direzione Generale di Berna e il Direttore Compartimentale FS di Milano, ing. Paolo Enrico Debarbieri, hanno ricordato la stretta collaborazione che ha sempre caratterizzato i rapporti tra le FFS/SBB e le FS, particolarmente improntati all'amicizia. La Conferenza è stata l'occasione per presentare lo SWISS TRAVEL SYSTEM, il nuovo sistema integrato di trasporti svizzero che dà il nome anche al nuovo Ufficio FFS aperto a Milano, affidato alla guida di Claudia Blumetti Brunner.

Nato dall'unione di più di 150 compagnie ferroviarie, tramviarie, di navigazione e di autobus, lo SWISS TRAVEL SYSTEM offre una serie di prodotti per facilitare l'accesso a tutta la rete elvetica dei trasporti: carte di libera circolazione con vari periodi di validità, vantaggi

per gruppi familiari, per viaggi di andata e ritorno, un nuovo servizio per i bagagli, il tutto rivolto ad una clientela eterogenea che può acquistare le varie offerte anche nel paese d'origine.

Beppe Bertoli

STAZIONI
DA CHIASSO VERSO L'EUROPA

Chiasso e la sua stazione internazionale sono la principale porta di scambio tra il Compartimento di Milano e il traffico tra le nazioni del centro e del nord Europa. Per questo anche le FS hanno partecipato alla festa di inaugurazione delle opere di ammodernamento della stazione che apre l'accesso all'itinerario del Gottardo. Con i ferrovieri italiani che operano nella stazione internazionale c'era anche il Direttore compartimentale di Milano, ing. Rizzotti. La cerimonia ha consentito un rapido e documentato «excursus storico» sulle vicende della stazione, specie nelle parole dell'Avv. Pedrolini, sindaco della città elvetica di confine. Per tanti anni la direttrice Italia-Svizzera via Luino fu considerata prioritaria rispetto a Chiasso. Così in questa ultima località doveva sorgere una piccola stazione confinaria, mentre la vera stazione internazionale, secondo le autorità svizzere del tempo, doveva essere a Bellinzona dove il Canton Ticino è una realtà e non più una opinione. La disputa si risolse nel 1873 e il 23 dicembre dello stesso anno può essere considerata la data di nascita della stazione internazionale di Chiasso. L'Italia si prese la esclusiva giurisdizione territoriale sulla stazione di Luino, la Svizzera su Chiasso. Suonarono le campane a festa a Chiasso in quella occasione. Sono risuonate anche nel corso della cerimonia, pur se idealmente, osservando il prodotto di un attento lavoro di ammodernamento e di potenziamento sia edilizio, sia come impiantistica e dotazione tecnologica. Manca ancora qualcosa come ha detto il sindaco di Chiasso: la realizzazione del terzo marciapiede, l'introduzione dei tabelloni e dell'informazione elettronica per i viaggiatori, la fermata di tutti i treni internazionali nella stazione. Chiasso è insomma un trait-d'union tra la Svizzera meridionale e soprattutto la Lombardia, una sorta di luogo di transito dei frontalieri pendolari del terziario avanzato, del commercio, dei servizi. Dal canto suo la municipalità di Chiasso si è impegnata ad affrontare il tema del riequilibrio ambientale puntando allo sviluppo delle aree verdi intorno alla stazione.

Gian Battista Rodolfi

POTENZIAMENTI
DA MILANO A TIRANO

Dopo la disastrosa alluvione in Valtellina fu subito ribadito l'impegno delle Ferrovie dello Stato nell'opera di ricostruzione della zona colpita dalla tragedia ambientale anche dal punto di vista di una rinnovata e ammodernata concezione della mobilità. Mobilità che passa anche attraverso il potenziamento dell'itinerario Milano-Lecco-Sondrio-Tirano e che ha già segnato un punto positivo a favore con l'attivazione, a metà ottobre, della variante tra la stazione di Airuno e il chilometro 27 della tratta Milano-Lecco. Quest'ultima, con Milano, è l'unica città della Lombardia ad avere già «visto» nella propria stazione sia l'ETR 450, sia l'ETR 500. I primi interventi di potenziamento sull'asse di collegamento tra il Lario Orientale, la Valtellina e Milano risalgono al 1984 con l'apertura dei primi cantieri. I lavori puntano all'aumento della velocità commerciale, alla maggiore regolarità di marcia dei convogli, all'eliminazione dei passaggi a livello che sono la vera croce di tante linee della rete ferroviaria in Lombardia. L'ultimo intervento è appunto l'entrata in esercizio della variante tra le stazioni di Airuno e di Olginate, quasi all'estrema soglia meridionale del lago di Como, «quel ramo» inmortalato dal Manzoni. Il tratto della linea precedente, oggi dismesso, era spesso soggetto a fenomeni franosi e nel 1976 era stato necessario costruire un ponte provvisorio militare, in ferro. La nuova variante attivata misura 3130 metri, si diparte dalla stazione di Airuno e si riallaccia al tracciato tradizionale a Capiate di Olginate. Diverse le opere d'arte murarie realizzate come la galleria di Airuno sud di 254 metri, quella nord di 2228 metri, il ponte sul Rio Tolsera di 15 metri e il manufatto di oltre 31 metri che passa sopra la strada statale n° 36. La variante ha pure consentito la realizzazione di due sottopassi e l'aumento della velocità dei treni (da 100 a 130 chilometri orari) con l'eliminazione dei limiti circa le sagome e i pesi assiali. L'intero potenziamento della linea Milano-Sondrio-Tirano prevede un investimento di 208 miliardi.

Già sono in calendario le prossime attivazioni: entro la metà del 1991 le opere di viabilità urbana a Calolziocorte, per la fine dello stesso anno il nuovo scalo merci di Lecco-Maggianico, per il primo semestre del 1992 l'intera tratta Airuno-Calolziocorte.

Gian Battista Rodolfi

INIZIATIVE
SCUOLE, OASI E TRENO

Gentile Sig. Preside, la salvaguardia della natura, tema sempre più attuale, passa sicuramente attraverso una migliore conoscenza della natura stessa e quale luogo migliore per approfondire questa conoscenza se non le riserve naturalistiche gestite dal WWF e dalla LIPU?

Anche quest'anno dunque, dopo il successo ottenuto dalla precedente edizione, le proponiamo viaggi in treno appositamente pensati per la scuola, verso le più interessanti Oasi naturalistiche in Italia e all'estero, nell'ambito di programmi di viaggio che non trascurano di soffermarsi sugli aspetti artistici e culturali dei luoghi visitati, ma che pongono un marcato accento sulla conoscenza e lo studio dell'ambiente, della flora e della fauna in zone ancora incontaminate.

Spero dunque che questa proposta le risulti gradita e, nel porgerle distinti saluti, auguro a Lei ed ai suoi studenti un felice e proficuo viaggio in treno verso la natura ed i suoi mille insegnamenti».

Questo è l'invito che il Capo Ufficio Promozione e Vendita di Bologna, dott. Gardi, ha posto in calce all'agile libretto dal titolo «Oasi... in treno nelle oasi del WWF e della LIPU» che la filiale Viaggiatori di Bologna ha predisposto e inviato alle scuole della regione Emilia Romagna, con il duplice intento di privilegiare i viaggi di istruzione in treno e di far conoscere ai giovani alcune fra le più belle riserve italiane ed estere.

L'iniziativa ripete, ampliandola, l'esperienza già collaudata positivamente l'anno scorso, che ha rinnovato il consenso e il sostegno dei già citati WWF e LIPU, del Banco S. Geminiano e S. Prospero, Domus Viaggi e Airone Junior. La rivista Airone in particolare, in varie occasioni, ha sollecitato i suoi lettori nella rubrica «Invito al viaggio» a impiegare sempre più spesso il mezzo più sicuro ed ecologico di tutti: il treno!

Paola Bacchi

VI PRESENTIAMO L'ULTIMO TRENO PER ARRIVARE PRIMA.

Davanti ad una delle reti ferroviarie più tortuose e articolate come quella italiana, c'è finalmente chi punta diritto al successo: il nuovo ETR 450, elettrotreno ad assetto variabile ad alta velocità, prodotto dalla Fiat Ferroviaria. L'assetto variabile, cioè la possibilità di inclinare le casse verso l'interno delle curve, è il mezzo che consente all'ETR 450 di mantenere una velocità elevata anche in curva e di ottenere un incremento della velocità commerciale del 15-25% sugli attuali e complessi tracciati senza onerosi interventi sulle infrastrutture. L'alta velocità che l'ETR può raggiungere, fino a 250 km/h., è invece permessa dall'alleggerimento generale del treno, dall'aumento delle prestazioni di accelerazione e frenatura, oltre che dall'applicazione delle più avanzate tecnologie e del know-how della Fiat Ferroviaria. Ma velocità e prestazioni viaggiano insieme a comfort e sicurezza: l'ETR 450 offre ai suoi passeggeri aria condizionata, sedili reclinabili e ruotanti, alto isolamento termico ed acustico. Un piacere che, tuttavia, dura soltanto 3 ore e 55 minuti: il tempo impiegato dai primi ETR 450 entrati in servizio dal 1988 sulla tratta Milano-Roma.

FiatFerroviaria

Marco Da Vela
FERROVIERI IN TUTA BLU
Editori Riuniti, lire 25.000

La storiografia ferroviaria italiana, sia nelle grandi opere generali che negli studi dedicati a singole problematiche o ad ambiti locali, in genere tende a trascurare il ramo di attività della riparazione del materiale rotabile. Se questa impostazione è comprensibile, in quanto è ovvio che la ragione specifica di un'azienda così complessa sia l'esercizio del trasporto su rotaia, è altrettanto vero che esiste comunque un vuoto sia sul piano della descrizione dell'attività ferroviaria, sia sul piano delle possibilità di allargamento delle prospettive di analisi complessiva.
Rispetto ad altri rami di attività delle Ferrovie, quello della riparazione dei veicoli e dei mezzi di trazione è infatti il più simile, per scopi e modalità di lavoro, alla grande industria meccanica privata. Può pertanto costituire un osservatorio privilegiato dal quale possono apparire visibili i punti di reciproca intersezione tra industria di stato e industria privata.
Ora, questo libro di Marco Da Vela sull'Officina di Firenze Porta al Prato colma proprio questo vuoto. Il libro ricostruisce, infatti, l'andamento dell'intero ramo delle riparazioni e le vicende dell'Officina fiorentina nel periodo che va dal 1905 al 1958.
Volutamente l'autore ha lasciato sullo sfondo la situazione politica di quegli anni e l'attività del movimento sindacale e ha invece cercato di mettere in luce le caratteristiche dei vari mestieri presenti e le condizioni di svolgimento del lavoro. In questa ottica, sono state utilizzate anche le testimonianze dei ferrovieri dell'Officina di Porta al Prato sulle condizioni dei lavoratori, sull'antifascismo, sulle lotte sindacali del dopoguerra.
Insomma, un libro di estremo interesse che presenta, per rapide indicazioni, una serie di materiali, di temi, di problematiche, dalle quali è possibile ricavare indicazioni e stimoli di approfondimento e che costituisce uno strumento utilissimo per la lettura della realtà presente.

M.D.C.

Per richiedere il libro, al prezzo scontato di lire 14.000, comprese le spese postali, compilare il bollettino di conto corrente n. 28412500 e indirizzarlo al Dopolavoro Ferroviario di Firenze.

ANCONA

PENSIONAMENTI - Vivissimi auguri di buona pensione ai colleghi: Franco Pasquali, Ausiliario Viaggiante del D.P.V. di Pescara; Giuseppe Pierucci, Conduttore dell'Ufficio Sanitario Comp.le; Civello Santegidi, Op. Qual.to della R.L. di Foligno; Giancarlo Stoccada, Macchinista del D.L. di Ancona; Celso Santini, Capo Treno dell'Ufficio Finanze e Patrimonio; Lino Giaccagli, Manovratore di P. D'Ascoli; Mario De Marco, Capo Stazione Sup. di Porto Recanati; Enrico Giansanti, Capo Stazione Sovrintendente del Reparto Movimento di Terni; Carlo Ciambrignoni, Rev. Sup. 1° cl. dell'Ufficio Promozione e Vendita; Dino Antonucci, Aiuto Macchinista del D.L. di Ancona; Ateo Bartoloni, Conduttore del D.P.V. di Pescara; Angelo Pascolini, Op. Qual.to della Squadra Rialzo di Falconara M.; Paola Sauli, Guardiano di Campello, Mario Bori, Tecnico di Linea del 24° Tronco Lavori di Fossato di Vico; Augusto Bruschetti, Guardiano di Terni; Gabriella Mattei, Guardiano di Foligno; Angelo Mosconi, Capotreno del D.P.V. di Foligno; Vittorio Moglie, Capo Gestione di Ancona; Rolando Capomagi, Ausiliario del D.P.V. di Ancona. Vittorio Smeraldini, Manovratore della stazione di Pescara C.le; Anacleto Stroppa, Macchinista del D.L. di Fabriano; Sergio Pierella Op. Qual.to della Squadra Rialzo di Ancona; Duilio Peppoloni, Capo Settore Personale Viaggiante dell'Unità Produzione; Alberto Petrecchia, Ausiliario dell'O.G.R. Foligno; Alberto Iannucci, Macchinista della Rimessa Loc. di Foligno; Alberto Iannucci, Macchinista della Rimessa Loc. di Foligno; Cruciano Mei, Capo Stazione di Civitavecchia; Carlo Amato, Applicato Capo R.E. dell'Ufficio Amministrazione; Bruno Dario Brunelli, Capo Settore Tecnico dell'Unità di Produzione di Ancona; Umberto Venanzi, Manovratore della stazione di Civitanova M., Alessio Castori, Guardiano della stazione di Rieti; Giulio Beddoni, Op. Qual.to dell'Officina G.R. di Foligno; Alvio Chiani, Guardiano della stazione di Rieti.

BARI

LAUREE - Col massimo dei voti si è laureata in Medicina e Chirurgia Marina Bertoncello, figlia dell'Op. della Zona 22.2 di Bari. Pure in Medicina e Chirurgia si è brillantemente laureato Pasquale Marchisella, figlio di Angelo del Rep. 21/E di Barletta. Congratulazioni ed auguri.

QUIESCENZE - Festeggiato da colleghi ed amici ha lasciato l'Ente il C.S. Sup. Donato Laviola, Titolare della stazione di Mola di Bari. Inoltre, sono stati collocati a riposo il Commesso Pietro Guarino dell'Uff. Org.; il Cond. Amerigo Pitarra del D.P.V. di Taranto; il Guard. Potito Tartaglia della staz. di Ascoli S.; il C. Gest. Sovr. Domenico Lenoci della staz. di Bari; i Macch. Vito Purgatorio e Donato Quatraro del D.L. di Bari; l'Aus. Viagg. Alfredo Maggiore del D.P.V. di Potenza Inf.; il Guard. Maria Martino della staz. di Manfredonia; il Dev. Capo Michele Caporale della staz. di Lecce; il Tecn. Sante Galasso della staz. di Brindisi; il Cond. Filippo Falcone del D.P.V. di Gioia del C.; l'Aus. Quirico Tudisco dell'OG.R. di Foggia; il Tecn. Nicola Sgobba della zona 22.1/TE di Bari e l'Op. Qual. Michele Cillis del Tr. Linea di Melfi. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

LUTTI - Profonde condoglianze da parte dei colleghi alla famiglia dell'Appl. a r. Giovambattista Orfino per la scomparsa della moglie Anna Concetta.

CAGLIARI

ESODI - Per raggiunti limiti di età e di servizio hanno lasciato l'Ente i Macchinisti Francesco Congiu e Tarcisio Mameli, il Manovratore Capo Nicola Fucito, i Capi Staz. Giovannino Fiori e Eliseo Mandau, l'Aus. Severino Monni e l'Op. Qual. Efisio Sirigu, Op. Qual. Francesco Autiero, Alessandro Dessi, Renzo, Murchis, Vincenzo Secci; i Tecnici Efisio Collu, Giuseppe Solla e Armando Trudu; i Macchinisti Agostino Ledda, Antonio Petronella, Italo Carta, Giuseppe Poddighe e Italo Mulleri; i Guardiani Costantino Fois, Angelo Medde, Mario Furio e Mario Fresu; i Capi Staz. Sup. Igino Mainas; il Capo Dep. Sup. Francesco Vraglu; gli Ass.te Staz. M. Antonietta Carta e Gennaro Idda. A tutti gli auguri di «Voci».

LUTTI - È scomparso tragicamente il Segr. Giuseppino Erriu in servizio presso l'Unità di Linea di Cagliari. «Voci» esprime ai familiari il più sentito cordoglio dei ferrovieri sardi. Sentite condoglianze anche ai colleghi Piero e Giampaolo Etzi, Giuseppe Olla e Giovanni Mette per la scomparsa dei loro padri.

NOZZE - Il Capo Gest. Marco Sedda che si è unito in matrimonio con la sig.na Maria Immacolata Caria. Auguri vivissimi.

ONORIFICENZE - Congratulazioni al Capo Gestione Sergio Olla recentemente insignito dell'onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana.

UN TRENO NEL CASSETTO

Il nostro lettore Salvatore Vinciguerra, Capo Deposito Superiore presso il D.L. di Palermo, ci ha inviato tre foto e tutte e tre, per un motivo o per un altro meritavano la pubblicazione, ma lo spazio, come sempre, è tiranno e quindi, a malincuore, abbiamo dovuto fare una scelta. Ed eccola qui la nostra foto. Uscita dal cassetto del padre di Salvatore, Giorgio Vinciguerra, che è l'Allievo Aiuto Macchinista inginocchiato al centro dell'immagine, è una foto dei componenti la scuola Allievi Aiuto Macchinisti 1935-36, scattata nel piazzale «basso» della stazione di Palermo. Sullo sfondo, una mastodontica 746-015. Il legame di Vinciguerra con questa foto è anche un altro. Al centro, in piedi con berretto e occhiali, suo nonno, Pasquale Attard.

Come lui stesso si definisce, Salvatore Vinciguerra è un «figlio d'arte»: anche il padre di suo nonno era ferroviere e precisamente «accenditore» al Dep. Loc. di Catania. Naturalmente, anche Salvatore ha seguito la vocazione ferroviaria diventando a sua volta, nel 1967, Allievo Aiuto Macchinista. «Ero e sono ancora orgoglioso di essere ferroviere — scrive — e la mia gioia sarebbe completa se anche mio figlio potesse diventarlo».

Speriamo, caro amico Salvatore, che, come dice lei, suo padre, rivedendo questa foto sulle nostre pagine, abbia il piacere di ricordare i vecchi tempi.

(a cura di Tiziana Gazzini)

NUOTO INTERNAZIONALE

Organizzata dalla Direzione Centrale Relazioni Industriali e dal Dopolavoro Ferroviario di Milano, si è svolta nella piscina olimpionica di San Donato Milanese la dodicesima edizione dei Campionati Internazionali di nuoto maschile, riservati ai ferrovieri e figli di ferrovieri associati all'USIC (Union Sportive Internationale des cheminots).

Nelle tre giornate di gara, circa 100 atleti, provenienti da Belgio, Bulgaria, Francia, Germania, India, Polonia, URSS e da varie località italiane, hanno disputato, pur nel clima di amicizia che caratterizza questi incontri, gare di acceso agonismo ottenendo prestazioni di alto livello tecnico.

Nella classifica finale per squadre, la Francia ha superato di stretta misura la rappresentativa bulgara, seconda ad un solo punto. Onorevolmente quinta la formazione italiana, dove si è messo in luce il giovane Michele Ferrarin, vincitore di tre finali.

B.B.

ITINERARI MIRATI

Per agevolare alcune categorie di viaggiatori soliti servirsi frequentemente del treno per cure termali, vacanze o perché militari, universitari ecc., il Compartimento di Bari — stazione di Foggia — ha creato degli *Itinerari Mirati* (da Foggia per le destinazioni più richieste), raggruppati in quadri «Treni dell'università», «Treni della neia», «Treni termali», «Treni balneari».

Questi Itinerari Mirati sono stati inviati, in formato manifesto, alle USL, agli Ospedali, alle Università, alle Aziende di Soggiorno e Turismo, alle Agenzie Viaggi, agli stabilimenti Termali e Balneari, in modo da raggiungere due scopi: essere utili alla cittadinanza e dare una nuova immagine delle FS.

FIRENZE/UNITÀ DISTACCATE

NASCITE - Auguri e felicitazioni all'Applicato Giovanni Caula per la nascita del figlio Antonio.

NASCITE - È nato Tommaso nella casa di Giuseppe Nennini, Segretario Informatico del C.V.B. Ai genitori tante felicitazioni.

DECESSI - Sono mancati la madre al Segretario Superiore Sergio Iori, la madre all'Applicato Giorgio Ricciarelli, la sorella al Segretario Superiore Nello Tomberli, il padre al Capo Gestione Flaviano Ardesi, il padre al Segretario Superiore Luigi Spinelli. Ai colleghi e alle loro famiglie le più sincere condoglianze.

MILANO

NASCITE - Sono nate: Viviana, figlia del Manovratore Nicola Coda della stazione di Bergamo e Elisa, figlia del l'Operaio Qual. Francesco Di Fulco dell'Officina Lavori Compart., branca opere metalliche. Alle piccole ed ai loro genitori felicitazioni ed auguri.

LAUREA - Anna Tusei, figlia del Segret. Sup. di 1ª classe Giuseppe, Capo Rep. Lavori 2 dell'U.P. Chiasso, si è laureata con 110 e lode in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Pavia. Contratulazioni ed auguri.

PENSIONAMENTI - Hanno lasciato l'Ente: l'ing Giorgio Neva, Capo Officina G.R. di Voghera, Guido Boiocchi, CS Titolare della stazione di Caravaggio; il C. Tecn. Sup. Luciano Ragazzi, il Tecnico Romano

Borloni e l'Aus. Carlo Gazzo, tutti della zona 32.3 di Vigevano; l'Op. Qual. Giuseppe Guerischi del 36° tronco di Vigevano e gli Assistenti di Stazione Giuseppe Acquaotta e Quinto Guarischi della stazione di Vigevano. A tutti l'augurio di una lunga e serena quiescenza.

LUTTI - In un tragico incidente sul lavoro ha perso la vita il Verificatore Paolino Pietroboni, 48 anni, in servizio presso la stazione internazionale di Chiasso. Ai familiari le nostre più sentite condoglianze.

NAPOLI

NOZZE - Antonio Carotenuto, figlio di Vittorio C.S. Sup. della stazione di Villa Literno, si è unito in matrimonio con la sig.na Amalia Iovine. Felicitazioni.

LAUREE - Milena D'Ambra, figlia dell'Appl. Capo r.e. Vincenzo dell'Ufficio Produzione di Napoli, si è laureata con 110 e lode all'ISEF di Napoli. Congratulazioni.

COMMIATI - Hanno lasciato l'Ente per raggiunti limiti di età e di servizio: il Capo Settore Elio Tarantino, del Dep. Loc. di Napoli Smist/to; il C.S. Sovr. Vincenzo Verdicchio, del Rep. Mov. di linea di Benevento; il C.G. Aniello Borrelli, del Mag. Approvv.ti di Napoli; il Guardiano Giovanni Panarese, della staz. di Montecalvo; il Guardiano Giuseppe Natale, della staz. di Benevento; l'Ass.te di Mag. Francesco Calvanese, del Mag. Approvv. di Napoli P.R.; l'Op. Qual. Giovanni Cocchia, della Squadra Rialzo di Napoli C/le; l'Ass.te di Mag. Beniamino Indulgenza, del Mag. Approvv. di Napoli P.R.; l'Op. Qual. Augusto Marchese, della Zona T.T. 2.1. di Napoli; l'Op. Qual. Nicola Melillo, del 26° Tronco Lavori di Lioni; l'Op. Qual. Michele Mongeluzzo, del 25° Tronco Lavori di Montella e il Tecnico Luigi Pappalardo, del Tronco di Linea di Napoli C/le. A tutti auguriamo lunga e serena quiescenza.

DECESSI - Sono improvvisamente venuti a mancare all'affetto dei propri cari l'Appl. Vincenzo Alpi, dell'Uff. Organizzazione; il Tecnico Mario Tartaglia, della stazione di Avellino; il C. Tec. Sup. Giacomo Gambale, del Tronco Lavori di Baragiano e il Segr. Salvatore Esposito, della Direzione C/le Gest. Lav. 3ª di Caserta. Le nostre condoglianze.

PALERMO

NASCITE - È nata Serena in casa di Ottavio Cassaro, Operaio Qualificato del Reparto TT di Messina. Calogero Di Carlo Capo Gestione Sovrintendente della stazione di Palermo Centrale in pensione è lieto di annunciare la nascita di due nipotini: Calogero in casa del figlio Maurizio e Carmelo in casa della figlia Giuseppina. In casa dell'Operaio Qualificato Angelo Agate è nato Michele. Auguri vivissimi che estendiamo anche a Salvatore Cucinella, Macc. del G.L. di Palermo per la nascita di Giovanni.

NOZZE - Fiori d'arancio in casa del Capo Tecnico Giusto Monachello del 2° Tronco di Termini I, per le nozze della figlia Marcella con il sig. Emilio Bompartito. Felicitazioni che estendiamo a Giuseppe Carianni, figlio del Capotreno Rosario in servizio presso il D.P.V. di Siracusa che ha sposato la sig.na Rosita Concetto figlia del Capotreno Leone dello stesso D.P.V.

LAUREE - Con 110 e lode hanno conseguito la laurea: Vincenzo Morana, figlio dell'Assistente di Stazione Giuseppe della stazione di Priolo Melilli in Architettura, Lucia Bonaffino, figlia dell'Applicato Capo r.e. Enrico dell'Unità di Produzione di Palermo Est, in Lettere Classiche; Concetto Spampinato, figlio di Michelangelo, Macchinista in pensione del Deposito Locomotive di Catania, in Medicina e Chirurgia. Auguri e congratulazioni vivissimi che estendiamo a Caterina Di Salvo, figlia del Capo Deposito Sovrintendente Antonio titolare del Deposito Locomotive di Palermo, per aver conseguito la laurea in Medicina e Chirurgia; all'Operaio Qualificato Benedetto Salvatore della Squadra Rialzo di Messina per aver conseguito la laurea in Architettura, a Alessandra Siracusa, figlia dell'ex Ass.St. Francesco della stazione di Agrigento per la laurea in Lettere Classiche.

PENSIONAMENTI - Tanti auguri di lunga e serena quiescenza ai colleghi che hanno lasciato l'Ente in questi giorni per aver concluso il servizio ferroviario ed in particolare a Domenico Ricchiari, Macchinista del Deposito Locomotive di Palermo, a Giovanni Cannella Applicato dell'ex U.C.E. di Palermo, al Dr. Giuseppe Balistreri, Segretario Tecnico Superiore dell'Ufficio Produzione di Palermo.

MOSTRA - Unanimi consensi di pubblico e di critica ha riscosso il collega Giovanni Pavone, Manovratore della stazione di Palermo Centrale, alla mostra personale di scultura tenutasi nei locali del Dopolavoro Ferroviario di Palermo. La mostra è stata inaugurata dal Direttore Compartimentale, Ing. Mario La Rocca.

ROMA IMPIANTI

NOZZE - Auguri di felicità per l'Assist. Franco Nastasi di Roma Termini per il suo matrimonio con la sig.na Maria Carmela Troncone.

LAUREA - Congratulazioni per Luigi Luzzi, figlio di Gerardo, Ausil. a Bagni di Tivoli, per essersi brillantemente laureato con il massimo dei voti in Economia e Commercio.

QUIESCENZE - Un ottimo futuro auguriamo ai seguenti colleghi da poco in pensione: Francesco Cecconi, Rev. Sup. di 1ª cl.; Capo Reparto Vertenze Viagg. dell'Uff. Promozione e Vendita e Coordinat. e Programmatore delle riprese cinematografiche in ambito del Compartimento; Vitaliano Alfieri, Ispettore C.A. dell'Unità Commerciale Viaggiatori; Roberto Auteri Aus. della Dir. Gen. Informatica; Mario Calvani Assist. di Magazzino a Roma Tib; Goffredo Petrucciani della Biglietteria di Roma Termini; Vittorio Moretti: Manovr. Capo.

NASCITE - Auguri e felicità ad Elisabetta, nipote del Capo Gest. Sup. Ennio Melone dell'Uff. Amministr. e Contr. di Gest. Dante Cellini, Rev. Sup. dell'Uff. Produzione; Rosario Spada, Capo Gest. Sup. dell'Ag. Dog.le di Roma S. Lorenzo; Costantino Mililli Ass. Capo; Gaetano Insabato Capo Gest; Eros Lo Tito Ass.C.; Elio Nazio Ausil.; Luigi Turco Dev. Capo; Silvio Moscetta Ass. C.; Vincenzo Blaconà M.re; Italo Pelagalli M.re; Alessandro Tanzi M.re; Pasquale Schimizzi Assist.; Umberto Masella M.re; Otello Pancotti M.re; Renato Renzetti Ass. Capo; Giovanni Taliento M.re; Anita Peccarisi Tecn. di Staz.; Angelo Vocale M.re; Antonio Romeo Ausil.; Fernando Cosimi Dev.

LUTTI - Condoglianze per Elio Nazio Ausil. a Roma Termini per la morte del fratello Carlo, al CG Michele Taccone per la scomparsa del padre Giacomo e al C.S. Sup. di Roma Tib. Mario Testa per la morte della suocera Clara Perlatinella.

PATRIMONIO - È venuto a mancare il caro amico e collega Saverio D'Amico, Segretario Sup. di I cl. a r., per tantissimi anni autentica colonna del servizio patrimoniale FS. Condoglianze sentite alla moglie e un abbraccio forte a Roberto, apprezzato collaboratore di "Voci".

Sempre vigile e attenta la POLFER di Bolzano riesce a svolgere con successo i propri controlli spingendosi fino nelle vicine pendici montane. Possono capitare anche incontri piacevoli come dimostra l'Ass. Capo Salvatore D'Angelo che ha «colpito» una tripletta di porcini. Complimenti!

RELAZIONI ESTERNE

HANNO SCELTO il prepensionamento i seguenti colleghi della Direzione Centrale R.E.: Arturo Trinito, Segretario; Ferruccio Facchinelli, Segr. Sup. di I classe; Marisa Bernini, Segr. Sup. di I classe; Gastone Fiore, Tecnico; Gilberto Picchiarelli, Applicato Capo r.e.; Antonio Palombi, Applicato; Enrico Chiodi, Tecnico; Pasquale Incletolli, Tecnico. A tutti i carissimi colleghi un caro saluto e un affettuoso augurio di serena quiescenza da parte della redazione di VdR.

SI È SPENTO l'ex Segretario Sup. di I classe Roberto Lenti, per tanti anni colonna delle Relazioni aziendali. Alla famiglia sentite condoglianze.

PRODUZIONE

SONO STATI collocati in quiescenza Vito Surdo, Revisore Superiore 1ª classe, Maria Luisa Annunziata, Segretario Superiore e Paola Gattavilla, tutti della Direzione Centrale Esercizio. Ai neo-pensionati gli auguri di lunga e serena quiescenza da parte di «Voci».

LUTTO - È deceduto a Roma Calogero Amore, Assistente di Stazione, della Direzione Centrale Risorse. Alla famiglia, le nostre condoglianze.

PROMOZIONE E VENDITA

È ANDATO in pensione l'Ispettore Capo Aggiunto Vitaliano Alfieri. Auguri di lunga e serena quiescenza.

VERONA

LAUREA - Presso l'Università di Parma si è brillantemente laureato in Giurisprudenza il CPV Achille Peron del DPV di Verona. Al neo dottore auguri e felicitazioni.

NASCITE - Congratulazioni all'Op. Qual. Moreno Lazzarotto per la nascita di Alessio, al collega Daniele Cavallini per Valeria, all'Aus. Valerio Restiglian ed al Tec. Carlo Ambrosini per la rispettiva nascita di Marco ed Alice. Ci segnalano inoltre dalle Officine di Verona le nascite di Laura all'Op. Qual. Franco Riolfi, di Beatrice all'Op. Qual. Marco Zambelli, di Irene all'Op. Qual. Paolo Moscardo, di Valentina all'Op. Qual. Giorgio Anselmi, di Elena all'Ausil. Vittorio Zardini e di Andrea all'Ausil. Giovanni Commendatore.

PENSIONAMENTI - Auguri di buona pensione a: Anna Antinucci, collaboratrice di VdR, Manovratore Adriano Carletti, Tecnico Franco Antoniazzi, Tecnico Pietro

Di lato, foto ricordo dei ragazzi partecipanti al «Centro Olimpia» del DLF di Roma insieme ai responsabili dell'iniziativa giunta quest'anno alla quarta edizione. Il centro ospita i figli dei ferrovieri nel corso dei mesi estivi.

Il «Centro Olimpia - Sport e Ricreazione nell'orario di lavoro» per bambini dai 5 ai 12 anni è giunto al suo quarto anno di attività. Si tratta di un'iniziativa del D.L.F. di Roma — nata per venire incontro alle esigenze dei ferrovieri romani che nei mesi estivi, con la chiusura delle scuole, devono risolvere il non facile problema di «collocare» i loro figli durante l'orario di lavoro.
Il Centro del D.L.F. romano, fortemente voluto e realizzato dal Presidente Sergio Palucci, dal Consigliere allo sport Silvano Stoppioni e dal responsabile del Centro stesso, Piero Gallarello, ha egregiamente risposto a tale sentita esigenza offrendo non solo e non tanto «un'area di parcheggio per l'infanzia» ma un servizio sportivo e ricreativo di prim'ordine.
Quest'anno si sono registrati circa 100 iscritti su due turni (giugno e luglio) che, assistiti da istruttori ed accompagnatori qualificati, hanno svolto le seguenti attività: ginnastica in palestra, giochi ed esercizi ginnico-sportivi sul prato, corso di nuoto presso la piscina Gran Paradiso.
Gli spostamenti tra le varie sedi di attività sportiva sono stati assicurati da pullman forniti di aria condizionata e televisione.
Anche per il prossimo anno è prevista una nuova edizione dell'iniziativa che tanto successo ha riscosso da parte delle famiglie e dei giovani e che ancora una volta testimonia la vitalità e la sensibilità sociale di un'istituzione dopolavoristica costituita e gestita dai ferrovieri per i ferrovieri.

F.D.

Per informazioni riguardanti l'edizione 1991 ci si può rivolgere alla Segreteria Sportiva del D.L.F. di Roma - Via Bari 22, tel. FS 22629, SIP 8831312 - 8831301.

Fazioni, Operaio Qualificato Giuseppe Bonamini, Operaio Qualificato Claudio Bertolazzi, Operaio Qualificato Fiorenzo Giuseppe Fenzi, Operaio Qualificato Giovanni Rinaldi, Ausiliario Lino Pachera, Ausiliario Bruno Scarsini, Segretario Tecnico Paolo Zanchetta, Capo Tecnico Sup. Giuliano Trevisan, Tecnico Mario Belfiore, Tecnico Sergio Berlato, Tecnico Adriano Bernardele, Tecnico Bruno Fioraso, Tecnico Ugo Luciano Roana, Operaio Qualificato Albino Pemigotti, Operaio Qualificato Romeo Tonetto, Operaio Qualificato Giampietro Zanetti, Ausiliario Mario De Carlo, Capo Stazione Superiore Salvatore Martorana, Capo Gestione Renato Maria Pusateri, Assistente di Stazione Eladino Campion, Tecnico di Stazione Giuseppe Bottoli, Tecnico di Stazione Carlo Nobis, Tecnico Carlo Artoni, Tecnico Paolo Fasoli, Operaio Qualificato Eriberto Quattrina, Guardiano Giovanna Paccagna, Verificatore Luigi Malesani, Verificatore Vittorino Smaniotto, Capo Squadra Manovali Adamo Santellani, Capo Stazione Fulvio Buonomo, Capo Stazione Vittorino Vantini, Manovratore Silvano Battistoni, Manovratore Gaetano Campedelli, Manovratore Dorino Dapiran, Manovratore Romano Taietta, Deviatore Capo Renzo Perina, Deviatore Capo Sergio Ridolfi, Deviatore Capo Giovanni Todescato, Tecnico Sergio Avesani, Tecnico Guido Mengalli, Tecnico Giorgio Zullo, Capo Gestione Paolo Ranelli, Manovratore Gianfranco Spagnolo, Operaio Qualificato Angelo Brunelli, Operaio Qualificato Luciano Tius, Capo Stazione Superiore Marzio Geri, Manovratore Silvano Formenti, Manovratore Gino Zattoni.

UN ANGELO ALLA MIA TAVOLA

Rappresentazione cinematografica di un'anomalia, il bel film di Jane Campion racconta con uno stile rarefatto e poetico la storia di una scrittrice e della sua ascetica follia

di PIERO SPILA

Janet Frame, la scrittrice neozelandese protagonista di *Un angelo alla mia tavola* di Jane Campion (Premio Speciale della Giuria e grande successo di critica all'ultima mostra di Venezia), rappresenta uno di quei tipici casi letterari in cui la leggenda rischia di sovrapporsi alle opere. Autrice prolifica, in 40 anni di attività si è cimentata in tutte le diverse forme letterarie (dalla poesia ai romanzi, all'autobiografia), è stata più volte candidata al Nobel, ma è praticamente ignota al pubblico europeo. Di certo, la Frame è una scrittrice che con la letteratura (vissuta in maniera esasperata e totalizzante) è riuscita a passare vittoriosa, ma non indenne, attraverso una serie di terribili esperienze personali e familiari. Ma a Jane Campion, la regista del film, non interessa tanto raccontare, ed enfatizzare, la storia umana e artistica, pur estrema, della Frame, e non contraddice in nulla la sua dichiarata poetica di «cogliere l'insignificante, il banale, l'ordinario della vita». Dopo una serie di cortometraggi *(Peel, Passionless Moments, A Girl's Own Story, After Hours, Two Friends)* e una notevole opera prima *(Sweetie)*, con *Un angelo alla mia tavola* Jane Campion coglie soprattutto le rotture violente che si determinano fra la maggioranza di coloro che si riconoscono e autolegittimano in una presunta normalità di comportamenti e valori e la minoranza infelice di chi non ci si ritrova, evidenzia ed esaspera i punti di crisi fra coloro «che sanno» (di volta in volta la maestra della scuola elementare, il professore dell'Università, lo psichiatra, lo scrittore affermato, l'editore) e chi invece non riesce a entrare in sintonia con l'esercizio univoco, certo schematico, certo violento, di quel sapere. Di qui la messa a frutto di uno stile e di un'attenzione linguistica che la Campion porta quasi alla perfezione, nel contrapporre la normalità alla devianza, nel proporre materiali narrativi e gesti emotivi sempre banali e riconoscibili, fotografati però con la luce e lo sconcerto di una Diane Arbus o di una Cindy Sherman.

Un angelo alla mia tavola è un film

Nella pagina a fianco, un'immagine di «Un angelo alla mia tavola» e, sotto, la scrittrice Janet Frame insieme alle tre bravissime attrici che l'hanno impersonata nel film della Campion.

sulla letteratura ma non è un film «letterario» (come pure qualche critico da Venezia ha cercato di definirlo). Jane Campion ha invece rappresentato un autentico fenomeno letterario usando esclusivamente il linguaggio cinematografico (l'alternanza dei punti di vista «oggettivi» e «soggettivi», la sorprendente anomalia delle inquadrature e degli stacchi, le assonanze espressive, la scansione dei ritmi narrativi ora distesi ora rabbiosi).

La Campion rappresenta la «follia ascetica» della protagonista tutta «dal di dentro» e sul filo della memoria o della rielaborazione letteraria/nevrotica, cioè senza rendere espliciti i tradizionali nessi causa/effetto e limitandosi a documentare quasi fenomenologicamente le inaudite sofferenze di chi non riesce a trovare un equilibrio, di chi non riesce a recuperare un'armonia che sembra perduta per sempre (si pensi agli sconvolgenti «flash» sull'infanzia, al mare verdissimo intravisto tra le gambe dei bambini protese sul precipizio, all'amore segreto per il professore universitario che «per il suo bene» fa ricoverare in manicomio Janet, o il lunghissimo, insostenibile silenzio della stessa Janet, incapace di spiccicare parola, davanti all'ispettore scolastico).

Articolato in tre parti, il film sembra raccontare abbastanza didascalicamente la vita della protagonista, dall'infanzia fino alla maturità, dalla Nuova Zelanda degli anni della depressione ai viaggi in Europa, dall'inferno del manicomio conosciuto per una diagnosi errata di schizofrenia (con 200 elettroshock subiti in otto anni) ai primi significativi successi letterari, ai riconoscimenti accademici, alla fama; in realtà, nel film vengono raccontati solo i punti che servono a spiegare le «rotture», le «disarmonie esistenziali» da cui poi scaturisce l'atto creativo, la forza vitale di autoimporsi e salvarsi. La «follia» in quanto tale non viene descritta ma fatta rivivere attraverso le reazioni altrui, le piccole violenze quotidiane, i tanti gesti di disattenzione e disamore. Ma resta sempre l'atto dello scrivere.

«Shh-shh-shh, l'erba, il vento, il mare dicono shh-shh-shh». Nella sequenza finale del film, la protagonista, apparentemente rasserenata, e invece coerente con le scelte di vita che l'hanno portata fin lì, smette di scrivere guardando ossessivamente dentro se stessa e per la prima volta comincia a descrivere — con la meraviglia e il pudore di un bambino — la realtà che le sta intorno. È tutt'altro che una «guarigione» e neppure un rientro nei ranghi. Intangibile e vulnerabile insieme, Janet ha lasciato Londra e il suo appartamento, dove avrebbe dovuto scrivere il «best-seller», e ha fatto ritorno alla casa paterna. E la «scrittrice pazza» che ha viaggiato in tutto il mondo, perdendo sempre nevroticamente qualcosa (i bagagli in Spagna, la prenotazione della camera a Parigi ecc.) si sente finalmente a proprio agio solo quando si mette nelle vecchie scarpe sformate del padre. Tutt'altro che guarita, Janet continua a scrivere come sempre, e lavora in una roulotte parcheggiata in giardino, mentre il nipote balla un twist e in casa i parenti chiamano per la cena. A cambiare radicalmente è solo il punto di vista del film. Dalla rappresentazione cinematografica di un'anomalia e di un malessere, c'è ora la semplice descrizione di una scrittrice al lavoro. È una nuova strada che il film accenna appena. I rumori indistinti ridiventano suoni, e dopo tante parole, frasi, versi, è il momento per Janet di ricominciare daccapo, dalle lettere dell'alfabeto, dalle voci silenziose emesse dalle cose che più conosce (l'erba, il vento, il mare...). La letteratura riprende il sopravvento, e la Campion chiude il suo film.

IL TRENO IN UNO SPOT

A RITMO QUOTIDIANO

di TIZIANA GAZZINI

Alcuni momenti del film pubblicitario Bassetti, che ha come efficace e curiosa colonna sonora il passaggio di un treno. Il ritmo ferroviario scandisce i gesti di una donna che rifà il letto velocemente grazie a "Piumone".

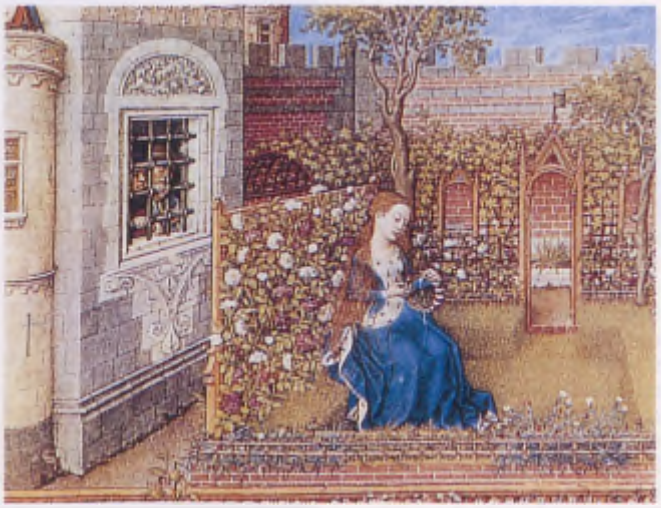
Ancora oggi, era della astronavi e degli aerei supersonici, quando si vuol dire di qualcuno che svolge un'attività molto in fretta, si dice «va come un treno». A nessuno verrebbe in mente di dire «va come un aereo» per sprimere lo stesso concetto. Ecco perché il musicista, che in questo caso è una donna, Camilla Zanarotti, vedendo le immagini del film televisivo Piumone Bassetti ha subito pensato di sottolineare con il rumore del treno, la corsa della donna che si affanna a rifare il letto ogni mattina. Forse c'è un ricorso ancestrale del treno che corre e sbuffa... e perfettamente s'intona ad una situazione di lavoro quotidiano della donna. O forse perché il treno è e resta una velocità a livello umano. Sembra proprio l'attacco di un pezzo per la rubrica «Il treno in uno spot», con quel tanto di partigianeria per il treno e la sua positiva valenza simbolica nell'immaginario collettivo. Davvero non avremmo saputo dire di più e meglio. E invece, no. Questo è il testo «istituzionale» che l'agenzia pubblicitaria Armando Testa ha steso per presentare lo spot Piumone Bassetti in onda fino a tutto novembre sulle reti RAI e FININVEST.

Una donna corre indaffarata per rifare il letto prima di uscire di casa e affrontare una giornata evidentemente densa di impegni e che già dalle prime ore si presenta ai ritmi frenetici. Ma anche cadenzati. Come il ritmo del treno che fa da tappeto sonoro alla situazione. Un treno apparentemente invisibile, attraversa questo spot, semplice ed efficace, ideato da Delia Castelletti, direttore creativo, e Laura Pelissero, Art supervisor della Armando Testa. Quello «sonoro» era un tassello che mancava alla nutrita e composita schiera di spot di genere ferroviario. Diretto da Paolo Pratesi per la produzione BBE, conferma una nostra vecchia idea. La migliore pubblicità alle ferrovie la fanno proprio i creativi che sanno utilizzare con intelligenza il potenziale immaginativo del treno e del suo mondo.

VITA STANDARD DI UN VENDITORE PROVVISORIO DI NOVELLE

di MARINA DELLI COLLI

Miniatura di un antico manoscritto del "Decamerone". Tradotte «da un italiano all'altro», sono oggi in libreria le cinquanta novelle delle prime cinque giornate.



Scriveva Croce a proposito del periodo di Boccaccio, vero e proprio canto, spesse volte addirittura ottava dissimulata: «Come si può osar d'immaginare che i suoi musicali periodi guadagnerebbero se smettessero o scemassero il loro ritmo, e si facessero succinti e piani e andanti? Tanto varrebbe volgere in prosa le terzine di Dante, le ottave ariostesche e gli sciolti foscoliani».

Così il Croce, drastico, deciso, perentorio. E già prima di lui i più grandi critici avevano analizzato all'infinito la lingua e lo stile del Boccaccio, avevano vivisezionato quel suo periodare largo e arioso di chiara derivazione latina, si erano incantati per quel «ritmo» e per quell'«onda» che sono poi l'essenza stessa non solo della scrittura ma di tutta la poetica boccacciana.

Avvicinarsi, quindi, con queste premesse, a quel capolavoro assoluto e rarissimo della letteratura italiana che è il **Decamerone** sarebbe stato un grosso problema per chiunque. Per chiunque non si chiamasse Aldo Busi, naturalmente. Perché lui non si è spaventato affatto, ha preso in mano quelle cento novelle che sono tra le più belle e tra le più conosciute del mondo e le ha tradotte «da un italiano all'altro».

E oggi è in libreria, edito da Rizzoli, il primo volume di questo nuovo **Decamerone** che contiene le cinquanta novelle delle prime cinque giornate.

Busi non è nuovo a simili operazioni. Scrittore ancora sconosciuto, ha infatti vissuto traducendo. Ormai scrittore celebrato, due anni fa, accettò di nuovo la scommessa di cimentarsi con le traduzioni, scegliendo questa volta il capolavoro di Lewis Carroll, **Alice nel paese delle meraviglie.**

Qui però le cose erano molto diverse e molto più complesse. Qui si trattava infatti di toccare il «monstrum» Boccaccio e la sua lingua prodigiosa. Quella lingua che aderisce così perfettamente e dall'interno al personaggio, alla situazione, all'ambiente, che uniforma la modulazione del periodo alle più intime esigenze della narrazione. Pressoché infinita è infatti la gamma delle variazioni lessicali del **Decamerone,** variazioni che vanno dalla solennità più ampia e paludata fino al parlato più sommesso e segreto, dalla scelta più aulica ed elegante fino alla tonalità più pittoresca e gergale. È insomma, quella del Boccaccio, più che una lingua un amalgama sapientissimo delle valenze più disparate.

Busi tutto questo lo sapeva anche troppo bene, ma ha voluto scommettere di nuovo e di nuovo, alla grande, ha vinto.

Questo **Decamerone** secondo Aldo Busi è infatti un'opera di eccezionale valore. È l'opera creativa di un grande artista che, anche solo traducendo, può davvero fare della parola tutto ciò che vuole.

La parola è così umile con Busi, così sottomessa, e lui, sia pure con fatica, con dolore, può giocarci all'infinito, plasmandola e riplasmandola a suo piacimento fino ad annullarla e a trasformarla in pura musicalità.

Ma per tradurre il **Decamerone** non era sufficiente essere soltanto un alchimista della parola, sia pure raffinatissimo. Per raggiungere questo risultato non solo di formale perfezione linguistica ma di intensità, di calore, di passione, ci voleva molto di più.

Ci voleva un uomo che sapesse aderire perfettamente all'universo boccacciano, qualcuno che amasse davvero la brulicante schiera che dà vita a questa grandiosa commedia.

Ha quarant'anni Boccaccio quando si accinge a scrivere il **Decamerone,** è al culmine del suo percorso umano e poetico, è uscito dai «più cupi pelaghi dell'amore», ha ormai coscienza che i suoi desideri si sono fatti dubbiosi, che gli ardori si sono assopiti. E ha quarant'anni Busi quando si accosta al **Decamerone.** Anche lui è nella piena maturità di uomo e di artista, anche lui ha imparato che una materia tutta permeata di fremiti, turbamenti, dolore, può essere ricontemplata con lucido distacco e trasferita, senza distruggerla o intaccarla, nel piano ideale e senza tempo dell'arte.

Come Boccaccio, Busi non rinnega la passione, la comprende, la giustifica e la trasforma in stato d'animo, in memoria, in mito, nel piacevole e quieto fantasticare del novellatore.

E infatti, pur eliminando tutte le tirate moralistiche, Busi mantiene inalterata quella «serietà» non solo artistica ma umana che caratterizza tutto il **Decamerone.** È serietà significa toccare pietosamente gli estremi delle umane passioni, sentirle vive, possibili, senza per questo lasciarsi irretire dalla loro vischiosa materialità. Significa guardare il mondo con giustizia ma anche con carità, sorridere senza giudicare, condannare senza infierire. Significa non indulgere mai a vuoti atteggiamenti predicatori ma lasciare libero corso all'intelligenza che diventa così una forza davvero purificatrice.

E infatti nel **Decamerone** non esiste oscenità, non esiste lascivia, non c'è neanche l'ombra di un atteggiamento torbido o morboso. Anzi, in questa universale commedia degli istinti si celebra trionfalmente la nascita di un mondo nuovo con una morale nuova. Non c'è più dio, non c'è più patria, in questa realtà fluidificata c'è ormai soltanto l'uomo con il suo prepotente diritto alla vita non meno sacro di qualsiasi legge trascendente.

Così per Giovanni Boccaccio nel trecento, così per Aldo Busi nel novecento.

Ed è appunto dalla fusione di queste due poetiche che nasce il miracolo di questo nuovo/vecchio **Decamerone.** Un miracolo creato da due geniali affabulatori che con l'identico timbro di voce, narrano di un mondo di ieri, di un mondo di domani, di un mondo di sempre. Narrano di avventure, di beffe, di fiabe,di amore. Narrano, le loro parole, non più sepolte sotto polverosi banchi di scuola, possono infine rivedere la luce e lanciarsi in un meritato giro di valzer sul suolo italiano. Un valzer scritto, sì, da Giovanni Boccaccio ma che solo Aldo Busi poteva danzare.

Giovanni Boccaccio - Aldo Busi
Decamerone
Vol. I, Rizzoli, lire 38.000

UN MARE DI CARTE

di ANNA D'ANGELO

Alle soglie dell'anniversario della scoperta dell'America, il mondo si prepara a festeggiare Cristoforo Colombo. Le carte nautiche di cui disponeva avrebbero dovuto condurlo nelle Indie.

La terra, e soprattutto il mare, disegnati dalle mani sapienti dei cartografi, dal 1300 al 1700. La visione del mondo allora conosciuto in mostra a Venezia. Strumenti primari per navigare ma anche magiche rappresentazioni del mondo

Attori privilegiati: così lo storico francese Fernand Braudel definisce i grandi mercanti, gli avventurieri, gli ammiragli, i monaci esploratori che tra il XV e il XVIII secolo, in percentuale minima rispetto a quanti avevano scelto di vivere dei proventi della terra, si lanciavano in calcoli e circuiti eccezionali, quali i giochi complicati del credito o gli scambi commerciali con terre lontane e inesplorate. Così Marco Polo, così Cristoforo Colombo, così Magellano e tanti altri.

Strumenti primari per chiunque andasse per mare, aghi, compassi e soprattutto portolani e carte nautiche: «Carte da navigar», come intitola una bella mostra che Venezia ospita nelle Sale Morosini del museo Correr. Magiche e suggestive rappresentazioni del mondo conosciuto, il più delle volte veri e propri capolavori di grafica, le carte nautiche messe in mostra, circa una quarantina, provengono da una preziosa collezione che copre un arco di tempo che va dal 1318 al 1732: il corpus delle opere non era mai stato esposto prima né pubblicato e sistematizzato. Era noto però che la raccolta veneziana contenesse alcune carte fondamentali, come l'atlante del genovese Pietro Vesconte del 1318, la Carta dell'Adriatico dell'anconetano Grazioso Benincasa del 1472 o gli atlanti realizzati tra il 1536 e il 1564 dal genovese Battista Agnese.

In un saggio del bel catalogo pubblicato da Marsilio editore, Bruno Tucci ci racconta che «le carte nautiche, quali ci si presentano, mostrano che il tracciato è stato condotto con l'ausilio della bussola. I cartografi, che ovviamente non si ponevano nessun problema di proiezione, conducevano i rilevamenti determinando la posizione reciproca dei punti con l'aiuto della bussola e traducendo in lunghezze le distanze valutate in tempo».

Il metodo di trascrizione non era certo perfetto, tuttavia, nelle carte medievali, il tracciato delle coste non è poi molto diverso da quello che si ricava con la proiezione di Mercatore.

Le carte nautiche prodotte anteriormente al Cinquecento in tutto il mondo sono circa 180 e 23 di queste provengono dai laboratori veneziani. La più antica tra quelle pervenuteci è la carta Pisana, della fine del Duecento che, anonima, è conservata a Parigi; la firma più antica è invece quella di Pietro Vesconte del 1311, il genovese che risulta esser stato il primo cartografo di professione. Ma le carte da navigar non erano solo indispensabili strumenti di viaggio; per preziosità, andavano spesso a ornare le sale dei palazzi dei principi rinascimentali. Del resto la mostra veneziana ce ne restituisce intatta tutta la bellezza.

MA A VIVALDI PIACEREBBE?

Così mitico e bizzarro il «prete rosso» sembra giustificare qualsiasi interpretazione. Anche le quattro stagioni con una punta di jazz. Disco curioso e forse piacevole.

di GIANFRANCO ANGELERI

Antonio Vivaldi fu uomo di carattere bizzarro. Veneziano, ma di famiglia genovese, fu obbligato a intraprendere la carriera ecclesiastica dai genitori, certi che la vita tranquilla del religioso gli avrebbe assicurato una naturale difesa contro le insidie del male dal quale fu afflitto fin dalla fanciullezza, una «ristrettezza di petto», come egli stesso la definiva e che noi non sapremmo distinguere tra asma e tisi. L'indirizzo imposto dai genitori fu seguito ossequientemente dapprima ma disatteso in età matura. A dispetto dell'abito talare, Antonio scordò l'obbligo di dire la Messa e si dedicò ad una vita alquanto libera tanto da vedersi negato dal Cardinale vescovo di Ferrara l'ingresso in quella città. Carattere bizzarro dunque, adeguato al nomignolo affibbiatogli di «prete rosso» e forse non soltanto per il colore dei capelli. Ma bizzarro soprattutto nella eccezionale predisposizione a comporre musica nella quale primeggiò sia per l'eclettismo dimostrato nell'applicarsi agli svariati generi religiosi, corali, melodrammatici e strumentali, sia per l'incontestabile bravura nel distinguersi nel mondo postcorelliano al punto di suscitare attrattiva in Bach che non si peritò di attingere a piene mani dalle opere del prete rosso in trascrizioni e trasposizioni. Vivaldi fu soprattutto grande nei concerti per strumento, archi e continuo, insuperato maestro nell'istruire il dialogo fra concertino e concerto grosso. Un esempio l'abbiamo nei quattro concerti «Le stagioni». Ma non è su questi che mi intendo soffermare ma piuttosto su un particolare tipo di interprete; il violinista trentaquattrenne inglese Nigel Kennedy. È uscito di recente un suo CD (EMI 7. 49557.2 - DDD) nella cui copertina è riprodotto il suo ritratto che colpisce per l'aspetto anticonformista: niente capigliatura folta e lunga cadente sul collo come siamo abituati a vedere nei grandi interpreti ma una sfumatura molto alta (sembra che si dica «dark», ma non me ne intendo). Si legge che il Kennedy si dedichi frequentemente alla musica jazz e rock donde, quasi per coerenza, le sembianze.

In questo disco egli affronta le quattro stagioni quale solista di violino ed al contempo direttore dell'orchestra da camera inglese. E le affronta con piglio inusitato e bizzarro quasi a volersi adeguare alla bizzarria dell'autore, convinto che a questo la sua interpretazione sarebbe senz'altro piaciuta. Un'interpretazione alla quale qualche critico non ha esitato ad attribuire un'impronta jazz. A me pare un giudizio un po' azzardato; però guardando l'acconciatura del virtuoso... Ma esaminiamo più da vicino questa incisione. Il Kennedy imprime ai tempi veloci un ritmo elettrizzante più rapido dell'abituale, ben lungi dalle interpretazioni corrette e compassate di altri interpreti, famosi e non, mentre nei tempi lenti egli si dilunga nell'analizzare con grande approfondimento la partitura. Contrasto dunque con le regole e contrasto tra le parti componenti. Come se volesse strappare Vivaldi dal suo tempo, senza indulgere a tentazioni di interpretazioni filologiche; il che ci lascia un po' sorpresi e stupiti ma non del tutto sfavorevoli. Una voglia di originalità soddisfatta con risultati positivi in ciò aiutato dalla sua bravura di strumentista e dalla bravura dell'orchestra da camera inglese. Sarebbe piaciuta a Vivaldi? È un disco tutto sommato che può interessare, nel bene e nel male, chi è appassionato di musica.

Un'osservazione mi corre l'obbligo di esprimere: non paiono all'editore un po' troppe ventisettemila lire per i quaranta minuti di durata del disco, quando si sa che il CD ne può contenere il doppio? Se si voleva lasciare isolata questa particolare interpretazione non si poteva commisurarne il prezzo?

IGGY POP BRICK BY BRICK

Iggy Pop è uno dei maggiori protagonisti della relativamente recente storia del rock'n roll. Venuto alla ribalta insieme con Stooges a cavallo degli anni sessanta-settanta, con tre album che costituiscono il manifesto ed il programma di una corrente musicale sorta nella città di Detroit, che ha fatto di un linguaggio espressivo legato al rock più duro l'emblema del proprio stile, Iggy Pop si è mosso in questi due decenni attraverso una ricerca stilistica che lo ha portato dapprima a collaborare con David Bowie e più recentemente a riproporsi in un discorso musicale molto vicino a quello degli esordi. Testimone di ciò era stato l'album dello scorso anno, quell'«Istinct» di cui si è parlato in termini superlativi, rappresentando il ritorno alla fine degli anni ottanta a quello stile di cui l'iguana è considerato il legittimo depositario. Sono infatti stati molti coloro che, partendo dal discorso iniziato dagli Stooges, hanno esplorato quei territori espressivi fondamentalmente legati al rock'n roll e alla loro enorme carica espressiva. In quest'ottica è ovvio che Iggy Pop, dopo il già citato «Istinct», si proponesse al pubblico con un lavoro come «Brick by Brick» che conservando gran parte della carica espressiva e della grinta di quell'album, tenesse conto dell'evoluzione e della maturità musicale di questo artista. L'ascolto di «Brick by Brick» è oltremodo esemplificativo di quanto detto: accanto a brani quali «Home», in cui il tipico stile di Iggy è lampante o «Pussy power» che sembra tratto dai solchi di «Istinct», vi sono dei brani i quali, pur rimanendo nella sfera espressiva di sonorità tipicamente rockeggianti, introducono nuovi spunti tali da farsi validamente apprezzare per l'originalità dei richiami ad altre esperienze musicali.

Roberto D'Amico

UNA FOTO, UN TRENO

GABRIELLA MERCADINI
«STAZIONE FERROVIARIA DI CAMPIGLIA»

Fare fotografie a livello professionale, per una donna, non è mai stato facile, vista l'esuberante nomenclatura maschile che ha tracciato il corso della storia «fotografica». Questione di modelli e di ruoli, è stato scritto, nonché di dubbi e incertezze nei rapporti tra professionista e datore di lavoro. Anche a causa di tutto ciò, non sono pochi i fotografi-donna che hanno dovuto tenacemente combattere per imporre, a parità di lavoro e di risultati, legittimi riconoscimenti di merito e di stima.

Diverso il caso per le generazioni maturate nel corso degli anni sessanta, quando una serie irripetibile di eventi ha profondamente cambiato il corso delle cose, incidendo maggiormente proprio su quelle frange dotate di maggiore sensibilità politica e di spirito di partecipazione. È il caso di Gabriella Mercadini, veneziana, che da oltre vent'anni lavora a Roma come fotogiornalista collaborando con la stampa della sinistra su temi riguardanti, soprattutto, l'impegno civile, l'ambiente e l'emarginazione sociale.

Parlando di treni, abbiamo trovato nel suo «portfolio» questa foto scattata nella stazione di Campiglia Marittima: una giovane coppia dialoga teneramente nell'attesa di una breve separazione. L'immagine, certamente collaudata, richiama contenuti di facile presa ma tuttavia molto frequenti nel panorama ferroviario. Certamente una pausa e un temporaneo disfacco dall'impegno quotidiano della Mercadini, caratterizzato, nella maggior parte dei casi, come abbiamo detto da inchieste e servizi a carattere più sociale.

a cura di PIERO BERENGO GARDIN

IL PROSSIMO NUMERO

VdR

Periodico mensile dell'Ente Ferrovie dello Stato
ANNO XXXIII - N. 11/ 1990

Direttore responsabile
Francesco Pellegrini

Redattore capo
Piero Spila

Redazione
Anna D'Angelo, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Impaginazione
Fausta Orecchio Daniele Fusacchia

Segretario di Redazione
Aldo La Rosa

Amministrazione
Graziella Luzzitelli

Abbonamenti
Rita Montuschi, Renzo Ramiconi, Adalisa Vicino

Hanno collaborato a questo numero
per i testi: Gianfranco Angeleri, Paola Bacchi, Piero Berengo Gardin, Beppe Bertoli, Marcello Buzzoli, Patrizia Chiodi, Roberto D'Amico, Guido di Giammatteo, Giulio Giulietti, Giovanni Klaus Koenig, Luisa Mosello, G.B. Pellegrini, Carlo Pino, Sergio Rivolta Lippo.
per le foto: Fototeca FS.
per le illustrazioni: Pedro Scassa.
La foto di copertina è di Bonaventura Pellucchini

Redazione: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma; tel. (SIP) 06/ 8415667 - (FS) 8490/ 2749

Abbonamenti e Amministrazione: tel. (SIP) 06/8442356 - (FS) 8490/3210.

Telefax: 06/8831108.
Iscritto al Tribunale di Roma al n. 04181/54 in data 29/9/54.
Associato all'USPI - Unione Stampa Periodica Italiana e all'ASCAI - Associazione Stampa e Comunicazione Aziendale Italiana.

Un appuntamento atteso, quello del prossimo numero. VdR uscirà infatti, a dicembre, con un numero speciale. Speciale per diversi motivi: avrà il doppio delle pagine e sarà interamente dedicato a un viaggio approfondito e dettagliato nel pianeta FS. Un pianeta per molti versi nuovo (negli ultimi numeri, questo compreso, abbiamo presentato la struttura organizzativa e gli uomini chiamati a dirigerla, i contenuti della Riforma e del Piano di risanamento e sviluppo), ma per altri versi un pianeta ben noto a tutti i lettori del nostro giornale. Un pianeta comunque da esplorare perché ne siamo tutti abitanti e protagonisti. E proprio per essere protagonisti attivi, consapevoli della sfida che le Ferrovie Italiane hanno intrapreso, per poter contribuire positivamente al funzionamento di un'impresa che deve porsi sul mercato del trasporto senza soggezioni, conoscere è il primo passo, l'indispensabile passaggio per qualunque analisi o giudizio. Parleremo quindi di politica ferroviaria e di tecnica, dell'esercizio e del prodotto, delle attività e della grande sfida della qualità. Dalla parte delle Ferrovie, dalla parte dei ferrovieri, naturalmente: lo "speciale" darà spazio proprio ai ferrovieri, alle loro voci, alle loro esperienze e valutazioni. Pensando al nuovo, senza trascurare l'inesauribile patrimonio della tradizione.

Contributo annuo per l'invio a domicilio:

Ferrovieri in servizio L. 4.000 (con trattenuta a ruolo); pensionati L. 2.000; privati: L. 10.000; per l'estero L. 20.000 - Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato a Ente Ferrovie Stato-Ufficio Tesoreria e Cassa - Conto Voci della Rotaia - 00100 Roma.

Fotocomposizione e preparazione:

Fotocomposer Sud, Via Quarto Negroni 15/17, Ariccia.

Stampa: Rotoeffe s.r.l., Via Variante di Cancelliera - Ariccia (Roma) - Tel. 9344302-9344273.

La SIELTE ha partecipato alla realizzazione del nuovo Terminal FS all'Aeroporto di Fiumicino con una propria impiantistica in Fibra Ottica.

Opera dal 1925, anno della sua fondazione, per le Ferrovie dello Stato, ed ha contribuito alla costruzione di importanti impianti TLC.

È oggi particolarmente impegnata con apporto di soluzioni originali, nello sviluppo di sistemi per il trattamento delle informazioni mirato alle esigenze dell'Ente FS, anche nei riguardi del servizio al pubblico.

SIELTE

Ingegneria delle Telecomunicazioni

Capitale Sociale L. 25.000.000.000 interamente versato
Sede e Direzione Generale in
Via Campo Romano 71 00173 Roma
Tel. 06/797711 Fax 7970772 Tlx 6261651 Telegrammi SIELTE

INVESTI

NELLA

TUA BANCA

Offerta di Quote di partecipazione al capitale bnc
RISERVATA ai dipendenti dell'ente F.S.

BANCA NAZIONALE
delle **COMUNICAZIONI**
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BancAssicurazione.

VdR

SPECIALE

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE DELLO STATO

n. 12/90 - 1/91 ANNO XXXIV dicembre 90 - gennaio 91

ESERCIZIO
PER CAMBIARE SI PARTE DA QUI

PRODOTTO
PIÙ OBIETTIVI UN PROGETTO COMUNE

ATTIVITÀ
IMPORTANTE E' POTER DIVERSIFICARE

CARLO SGORLON
CARI AMICI FERROVIERI

BARBARA ALBERTI
IL TRENO ULTIMO LUSSO

FOLCO QUILICI
QUANDO LA FANTASIA SI FERMA

LE FERROVIE NEGLI ANNI '90

Redaz.: P.zza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma/Sped. in abb. post. gr. III - 70%

Prima di andare
in Pensione...
...passate
alla Vostra
BancAssicurazione!

BANCA NAZIONALE
delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BancAssicurazione.

ESERCIZIO

IL CAMBIAMENTO PARTE DA QUI	6	*intervista: Silvio Rizzotti*
OGNI GIORNO, OTTOMILA TRENI	12	*di Marcello Buzzoli*
TUTTO COMINCIÒ CON IL VAPORE	16	*di M.B.*
QUELLI DELL'ESERCIZIO	18	*di Aurelio Minonne*
IL POLSO DELLA FERROVIA	20	*di Tiziana Gazzini*
DAL VAPORE AL PENDOLINO	23	*di T. G.*
ATTESE E VOGLIA DI CAPIRE	24	*di G.B. Rodolfi*
IL FERROVIERE DI VOGHERA	28	*di Beppe Bertoli*
AMICI FERROVIERI	32	*di Carlo Sgorlon*

PRODOTTO

PIÙ PRODOTTI UN PROGETTO COMUNE	34	*intervista: Luigi Di Giovanni*
LA NOTTE È SERVITA	38	*di Aldo Orfei*
L'ULTIMO LUSSO	42	*di Barbara Alberti*
PIÙ PRESENTI SUL MERCATO	44	*intervista: Giuseppe Pinna di M. Delli Colli*
OBIETTIVO PENDOLARI	48	*di Paola Bacchi*
INTEGRAZIONE E NODI DI SCAMBIO	51	*di Nico Redi*
IN ATTESA DEL METRÒ	54	*di Sergio Rivolta Lippo*
IL CLIENTE È IL NOSTRO PRIMO ALLEATO	56	*intervista: Cesare Vaciago*
PENDOLARI SI NASCE	59	*di Sergio Rivolta Lippo*
IL SUCCESSO È PREVEDERE	62	*intervista: Francesco Pantile*
FAR ANDARE I TRENI NON BASTA	64	*intervista: Carlo Gregoretti*
ATTENTI AL FATTORE «Q»	69	*di Patrizia Chiodi*
IL PRODOTTO: UN'OPERETTA MORALE	70	*di Aurelio Minonne*
PRIMA VIENE LA SICUREZZA	74	*intervista: Francesco Cariello*

ATTIVITÀ

PRIMO OBIETTIVO È DIVERSIFICARE	76	*intervista: Franco Caparrna*
IL TRENOPORTO E IL FUTURO DELLE STAZIONI	82	*di Alessandro Basili*
METTI UN'ANIMA NELLE STAZIONI	84	*di Cesare Columba*
TURISMO UN'ALLEANZA POSSIBILE	88	*di Daniela Di Monaco*
QUILICI: IL VIAGGIATORE CELESTE	90	*di Luisa Mosello*
I TRENI SOGNI DI CARTA	94	*di Anna D'Angelo*
L'ESERCIZIO ILLUMINATO	96	*di Enrico Menduni*

L'ETR 450 e il paesaggio italiano, un binomio sempre più di successo. Particolare della copertina di Franco Fontana.

UN INVESTIMENTO NEL FUTURO

di ANTONIO LORENZO NECCI
Amministratore Straordinario FS

Cultura d'impresa, qualità del servizio, economicità e redditività delle iniziative e degli interventi: sono questi gli obiettivi principali che caratterizzano i programmi di risanamento e rilancio delle ferrovie italiane. Sono obiettivi sui quali generalmente si misura la capacità operativa, la potenzialità e la competitività di qualsiasi impresa che agisce liberamente sul mercato, ma che pure, in un'azienda di servizio come quella ferroviaria, hanno rappresentato una novità per certi aspetti prorompente e hanno richiesto un lungo e difficoltoso processo, ancora non del tutto compiuto.

È comunque in questa direzione che ci stiamo muovendo e il nuovo anno si apre con l'acquisizione di due fattori di cambiamento che considero decisivi per il futuro dell'Ente FS e l'affermazione del sistema ferroviario nazionale: il primo riguarda l'adozione di un modello organizzativo basato sulla divisionalizzazione, e quindi su una maggiore chiarezza delle competenze e delle reciproche responsabilità; il secondo è la firma di un Contratto di Programma che rappresenta, tra l'altro, il primo accordo sancito formalmente nel nostro Paese fra management d'impresa e governo.

Nuova organizzazione e accordo di programma, unitamente all'attesa legge di riforma e al piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo, costituiscono un insieme di provvedimenti che modificano alla radice il ruolo della ferrovia, la cultura di chi ci lavora, le strategie da perseguire.

È un'occasione importante per far recuperare centralità e prestigio al trasporto ferroviario, un servizio di grande utilità sociale e forti tradizioni, che a causa di disfunzioni, insufficienze strutturali e vincoli amministrativi, è stato a lungo vissuto come una specie di «tassa fissa» a carico dei cittadini-contribuenti, come una palla al piede per il sistema economico nazionale.

Con il nuovo modello organizzativo l'obiettivo è di agire sul mercato in termini di impresa, secondo un programma in cui la struttura e l'esercizio ferroviario siano finalizzati non a produrre un servizio comunque ma secondo progetti definiti e in funzione di segmenti di domanda bene individuati, in cui gli investimenti siano sempre commisurati ai ritorni economici, le risorse disponibili all'urgenza e alla convenienza degli obiettivi. È una fase in cui tutta l'attività ferroviaria verrà orientata al miglioramento della qualità delle prestazioni, con la trasformazione delle Divisioni in centri responsabili di costi, profitti e investimenti, con un'ampia responsabilizzazione del management sui risultati, con un diffuso decentramento.

Per quanto riguarda invece il Contratto di Programma, esso disegna un nuovo «patto» fra Ente e Azionista, collocandolo all'interno di reciproci impegni, in un'ottica in cui il pur necessario sviluppo del trasporto su rotaia deve essere coerente al risanamento economico-funzionale dell'impresa.

In breve, a fronte di un più preciso sostegno dello Stato, le Ferrovie si impegnano nel contenimento dei costi di lavoro e della gestione corrente, nell'autofinanziamento dei programmi ritenuti autonomamente redditizi, nella copertura del 60% del capitale necessario per il programma Alta Velocità, nel recupero delle residue diseconomie, nella copertura dei nuovi costi d'esercizio di cui è comunque previsto l'equilibrio economico e finanziario. Più in generale, le FS dovranno operare come «sistema» di trasporti a forte componente ferroviaria e non più come semplice soggetto-gestore di un servizio. Saranno quindi necessarie intese e collaborazioni con altri operatori dei trasporti e dei servizi, in modo da garantire alla clientela — Stato o privato, Enti locali o imprese — il miglior equilibrio costo/prezzo/servizio. Tale sistema di intese e alleanze può essere attivato da posizioni di forza, e non in condizioni protette e quindi subalterne, solo a patto di una rigorosa opera di risanamento e di un radicale recupero di efficienza ed economicità.

Come si vede, gli obiettivi che ci siamo dati sono severi, ma sono anche realistici, e devono giustamente preoccupare ma non scoraggiare. Si deve infatti anche riconoscere che, al di là di ogni residua illusione, sono questi gli unici obiettivi possibili se davvero si vuole dare alla ferrovia il ruolo che merita nel sistema dei trasporti e soprattutto se si vuole bloccare la negativa spirale finanziaria e funzionale a cui le Ferrovie italiane, sarebbero altrimenti condannate.

Il Contratto di Programma delinea una logica del tutto nuova per l'Azionista, che vede nel risanamento dell'Ente un vero e proprio investimento nel futuro. Io credo che debba essere considerato un investimento di professionalità e fiducia anche quello di chi opera, a diverso livello e grado di responsabilità, in ferrovia.

Quella che stiamo vivendo è una specie di grande fase costituente, di cui tutti dobbiamo sentirci partecipi e responsabili e al termine della quale le Ferrovie non dovranno più essere viste come un fattore marginale nel sistema economico-produttivo, ma dovranno essere un'impresa autosufficiente e strategica, inserita nel contesto europeo e protagonista indispensabile di ogni processo di sviluppo del settore dei trasporti.

È una fase caratterizzata da una forte valenza di innovazione, ma dove devono trovare ampio spazio anche il patrimonio di esperienza presente nell'Ente e i valori migliori della Ferrovia. Nessun modello organizzativo, per quanto valido, potrebbe essere sufficiente, nessun contratto di programma potrebbe essere onorato, senza la solidarietà fattiva e convinta dei ferrovieri.

Il futuro della Ferrovia in cui crediamo sta soprattutto nella potenzialità di tenuta e di crescita dell'Ente, e nella credibilità degli obiettivi che tutti insieme dobbiamo raggiungere.

PROTAGONISTI DEL CAMBIAMENTO

di BENEDETTO DE CESARIS
Direttore Generale FS

Nel momento in cui l'Ente FS vive un processo di trasformazione che investe modelli organizzativi e modalità operative, strategie e responsabilità, assumono un'importanza ancora più decisiva le occasioni e gli spazi per la comunicazione interna. Sono infatti convinto che sia le fasi più innovative, sia le scelte e i fatti più quotidiani della vita di un'impresa, debbano avere come principale destinatario e protagonista chi in quella impresa lavora. È quindi con particolare piacere che colgo l'opportunità offertami da questo numero speciale di «Voci della Rotaia», interamente dedicato al tema della nuova organizzazione, per rivolgermi direttamente ai ferrovieri e per sottolineare l'importanza di un momento che per molti aspetti è decisivo per il futuro delle Ferrovie italiane.

Come si sa il processo di cambiamento ormai positivamente avviato ha come obiettivi di fondo il riequilibrio dei conti economici, la conquista di nuove fette di mercato nel settore dei trasporti con particolare riguardo al traffico merci, una generale riqualificazione dei servizi offerti alla clientela, il miglioramento della produttività. Sono obiettivi di risanamento e rilancio che riguardano l'attività interna dell'Ente, ma non solo. È ormai giudizio unanime, infatti, che potenziare e riqualificare le ferrovie del nostro Paese significa anche contribuire al riequilibrio fra i diversi modi di trasporto, per una migliore qualità dell'ambiente, per un più ordinato sviluppo economico del nostro Paese e per la riduzione della sua dipendenza energetica.

La questione ferroviaria è una grande questione nazionale e come tale deve essere affrontata dalla classe politica e apprezzata e giudicata dalla pubblica opinione. È anche per questo che occorre recuperare senza più indugi i ritardi e le incertezze che hanno a lungo penalizzato il servizio ferroviario. L'occasione che abbiamo di fronte è preziosa, si tratta di un'opportunità strategica per fare della ferrovia non un semplice fattore residuale del comparto trasporti ma un essenziale strumento di sviluppo per iniziative e attività, un affidabile volano per le imprese nazionali che devono operare e competere sui mercati europei.

Con l'impegno sul contratto di programma, l'approvazione del piano di ristrutturazione, e la ormai prossima legge di Riforma, il Governo e il Parlamento hanno dimostrato di condividere la necessità e l'urgenza dei provvedimenti a favore delle ferrovie. Sono provvedimenti che richiedono sacrifici e disponibilità finanziarie ingenti, a cui deve corrispondere un impegno adeguato e senza riserve da parte dell'Ente.

È un impegno che, per quanto riguarda i ferrovieri, sono certo non mancherà e non solo per il loro tradizionale senso di responsabilità e spirito di categoria mai venuti meno, neppure nei momenti più difficili.

Nei pochi mesi vissuti in ferrovia mi sono già potuto rendere conto che all'interno dell'Ente è profondamente maturata la necessità del cambiamento, e si è largamente diffuso un modo nuovo di essere e operare, pur salvaguardando e anzi valorizzando le esperienze e i valori migliori del passato.

Il futuro della ferrovia e la centralità del suo ruolo dipendono certamente dalla validità dei progetti e delle strategie, ma ancora di più dalla capacità di coinvolgimento che sapremo realizzare fra tutti i ferrovieri.

A me sembra che i risultati fin qui ottenuti, come risulta anche da questo numero di «Voci della Rotaia», siano senz'altro soddisfacenti e confermano ancora di più la giustezza e la percorribilità della strada intrapresa.

MA IL CAMBIAMENTO PARTE DA QUI

Sarà l'esercizio, il nucleo più tradizionale della ferrovia, a vivere il massimo del rinnovamento. Un processo lungo e difficile, ma soprattutto necessario. E per portarlo a compimento un decreto non basta.

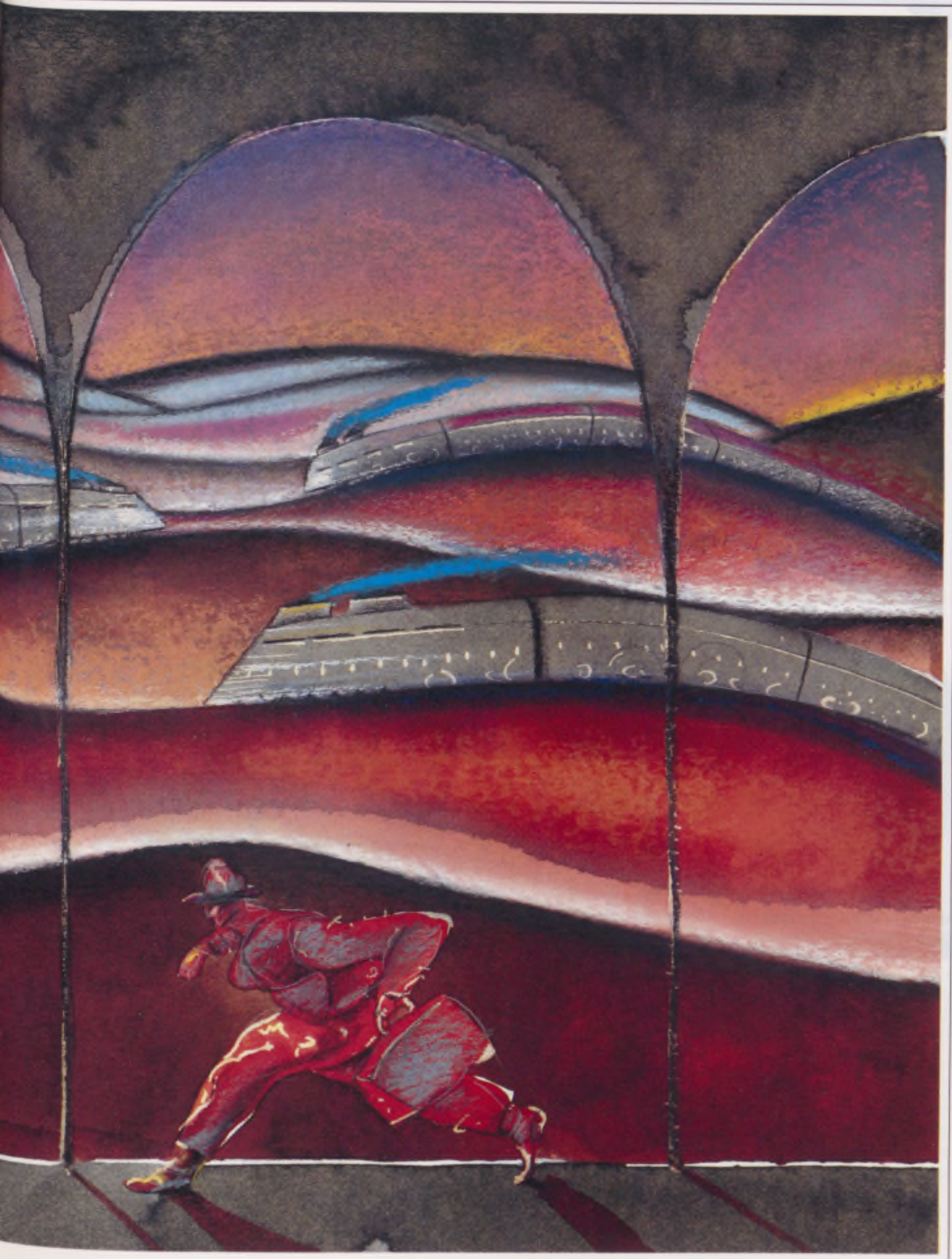
A colloquio con Silvio Rizzotti
Direttore Divisione Esercizio

osa cambia nell'esercizio ferroviario con il modello di organizzazione appena varato? Quali sono le principali novità?

La vera novità è che anche noi stiamo adottando un modello che in Europa hanno ormai seguito quasi tutte le grandi ferrovie. Hanno iniziato gli inglesi nel 1982, e in Europa li abbiamo giudicati degli originali. Poi, però, quel loro modello organizzativo ha dato dei risultati, almeno dal punto di vista commerciale, e anche le altre reti si sono via via adeguate. I francesi, che sono i più tradizionalisti, hanno adottato quel modello sei mesi fa. Ora lo abbiamo fatto anche noi: otto anni dopo gli inglesi.

Il principio è di valorizzare i settori commerciali come centri di responsabilità non solo sui ricavi ma anche sui costi. È un processo complesso e difficile, che può comportare, col tempo, una modifica molto forte dell'organizzazione. Infatti, nel momento in cui una Divisione Commerciale divenisse responsabile anche gerarchicamente dei costi, dovrebbe incorporare nelle sue competenze tutto ciò che crea costo (il materiale rotabile, il personale dei treni

L'illustrazione è di Fabian Negrin



ecc.) e diverrebbe praticamente una società. Abbiamo già qualche esperienza che sta evolvendo verso tale direzione: ad esempio l'Intercontainer è già una società che, almeno in parte, agisce nel senso sopra indicato. Siccome per realizzare un simile processo ci vuole tempo, il primo stadio da cui siamo partiti è stato quello di assegnare intanto una responsabilità totale dei ricavi a tutti coloro che contribuiscono a crearli, e di assegnare invece una responsabilità indiretta per quanto riguarda i costi (personale di macchina, locomotive, carrozze ecc.) tramite un'unica grande struttura, costituita dall'Esercizio, che mette a disposizione e «vende» servizi (di circolazione, di trazione, di manutenzione) e materiali. Se questo tipo di organizzazione si affermerà, accadrà come nel trasporto aereo, dove ci sono le aerovie e gli aeroporti che sono di tutti, e ci sono poi le varie società che li utilizzano pagando un «pedaggio» e che servono i vari segmenti del mercato. Questa dunque è la linea di tendenza, anche della regolamentazione comunitaria, lungo la quale noi abbiamo compiuto il primo passo.

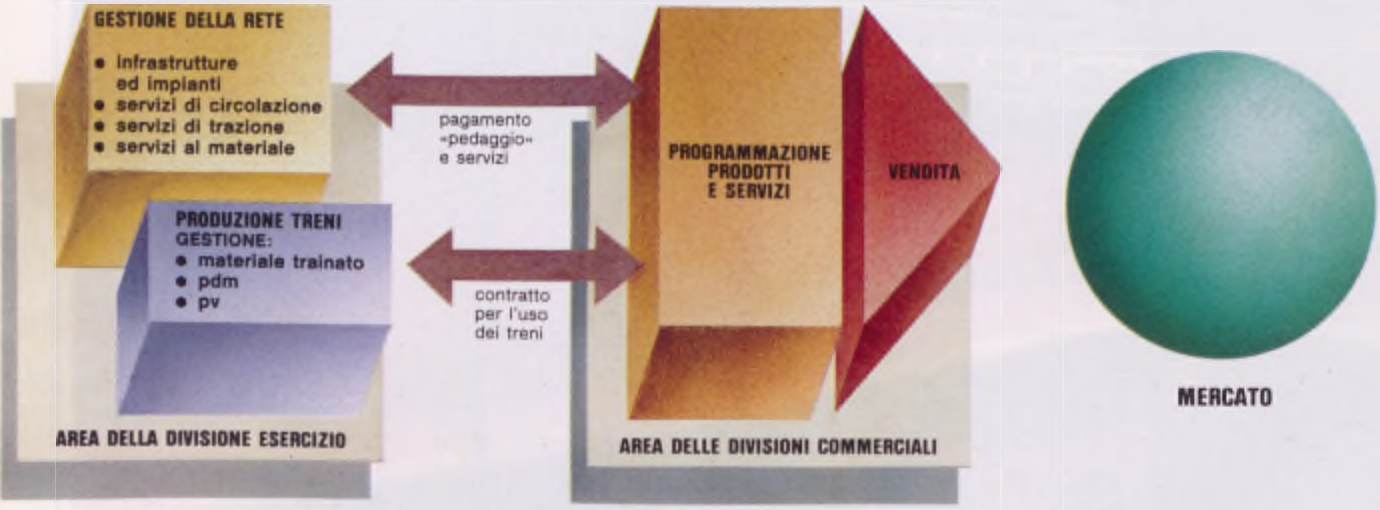
Al centro di tale processo riorganizzativo sta naturalmente la ferrovia e il suo esercizio, che certamente è il punto più tradizionale ma anche quello in cui si svolgerà e realizzerà il massimo del cambiamento.

Quali sono le maggiori difficoltà?

Gli obiettivi commerciali sono evidentemente quelli più temibili, perché vanno conquistati sul mercato, e si sa che la ferrovia in Europa non attraversa oggi un periodo facile. Però le patologie più preoccupanti, non solo da noi, sono nell'organizzazione produttiva, e quindi nell'esercizio: costi troppo elevati e qualità insufficiente.

In questo nuovo rapporto fra esercizio e Divisioni commerciali, vedo un'interazione più dialettica, ma anche una maggiore garanzia sulla qualità.

Certo, questo è uno degli obiettivi. Il processo avviene più o meno in questo modo: c'è la Divisione, ma potremo anche dire la Società, che acquista dei treni, cioè sostiene il costo del materiale e del personale di macchina e viaggiante, il pagamento del pedaggio per passare sulle infrastrutture. Questo è il «costo» che la Divisione sostiene per comprare un «prodotto» che deve a sua volta «vendere» sul mercato. Evidentemente, ci sono situazioni



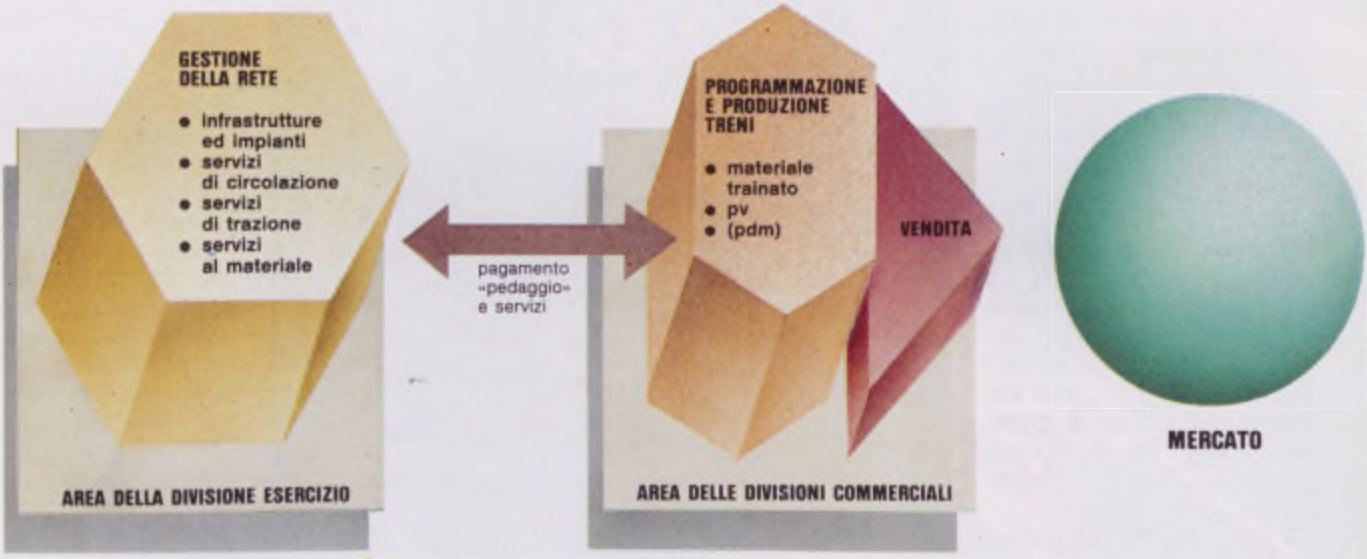
OGGI

Nel grafico una visualizzazione dell'attuale modello organizzativo. Come si vede, la gestione della rete e la produzione dei treni sono affidate alla Divisione Esercizio, mentre alle Divisioni Commerciali spetta la programmazione e la vendita di prodotti e servizi sul mercato. I rapporti fra le due aree si regolano con il «pagamento» dei servizi forniti, delle infrastrutture e dei materiali.

di diversa entità e valore. Ad esempio, la Divisione Passeggeri acquista 600-700 treni Intercity, Espressi, notturni e li vende sul mercato nazionale. Ecco perché questa Divisione avrà una collocazione più nazionale che locale, perché l'importante non sarà tanto il bacino di traffico di Milano, Roma o Napoli dove si vende il biglietto, ma le relazioni offerte alla clientela (Milano-Torino, Roma-Firenze, Napoli-Bari ecc.). Più complicato sarà il problema della Divisione Merci, ma solo perché, come si sa, il 60-62% del trasporto è su scala europea. Il traffico locale, invece, è quasi tutto compartimentale. Si tratta di un modello che comporta una trasformazione assai profonda e impegnativa. In Inghilterra, dove è stato avviato nel 1982, oggi, dopo otto anni, dicono che si tratta di un processo quasi concluso. C'è da dire, in proposito, che tutti hanno perso ormai l'illusione che il cambiamento possa essere fatto istantaneamente, con una legge o un decreto o una delibera. Importante è avviare un processo di cambiamento ed essere convinti sui suoi obiettivi di fondo. Personalmente posso dire che sono tra quelli che questo cambiamento l'hanno voluto e non subìto.

Quando si parla di processi di cambiamento si parla anche di momenti di assestamento, di fasi di verifica, comunque di tempi non brevi. Ci sono aree di intervento i cui i tempi di cambiamento saranno necessariamente lunghi, altri in cui invece il cambiamento è già operativo. Questa necessità di far metabolizzare i processi di trasformazione in che misura riguarda la struttura interna o la realtà esterna? Quali sono le resistenze maggiori e, eventualmente, le spinte contrarie?

Io vedo il processo che abbiamo avviato come una lunga scala, e noi stiamo facendo il primo gradino. Il giudizio che io do fin qui è sicuramente positivo. C'è un gruppo dirigente unito e motivato, che affronta le difficoltà e le decisioni da prendere con una forte attenzione ai problemi reali e alle nuove situazioni. Naturalmente, nel momento in cui si avvia un processo così profondo c'è anche bisogno di una certa riservatezza, anche per evitare di aprire un dibattito generalizzato e prematuro, che ci allontanerebbe dai nostri obiettivi. Questa necessità può aver dato alla media dirigenza l'impressione di essere un po' tagliata fuori, una sensazione di isolamento. Ma è una situazione transitoria e già in via di supe-



DOMANI

Nel grafico la visualizzazione di come dovrebbe evolversi l'attuale organizzazione. Come si vede, in un futuro più o meno lontano, è previsto il passaggio della programmazione e della produzione dei treni direttamente alle rispettive Divisioni commerciali. Elemento qualificante dell'intero processo rimane comunque una diversa e più precisa individuazione dei centri di costo.

ramento. Io credo che i nostri dirigenti, soprattutto quelli più giovani che oggi girano l'Europa e osservano realtà diverse, siano assolutamente consapevoli della necessità dei processi di cambiamento avviati.

Certo, il cammino che abbiamo di fronte è difficile, ma lo è soprattutto perché sono difficili gli obiettivi che ci siamo dati, a livello di vendita, di risanamento, di investimento. Tuttavia io sono fiducioso. Basti pensare che sia pure con la criticabilissima legge 210, noi abbiamo già ottenuto risultati significativi e importanti: negli ultimi cinque anni le unità di traffico sono aumentate del 20%, il personale si è ridotto, senza considerare i recenti prepensionamenti, del 7%, la produttività è aumentata del 30%. Sono dati che rivelano una forte potenzialità del sistema e ci devono indurre all'ottimismo.

Cosa cambierà nei rapporti fra il centro e i Compartimenti?

Sento dire che con la nuova organizzazione il ruolo dei Compartimenti sarà ridimensionato. Credo che ci sia in questo una forte incomprensione di quanto sta avvenendo. Dico di più, è una lettura tradizionalista, che guarda indietro e non in avanti.

I Compartimenti continueranno ad essere gli attuatori delle principali politiche aziendali ed i rappresentanti dell'Ente in tutti i rapporti con Regioni ed Enti locali. Ma saranno soprattutto il centro propulsore di tre questioni fondamentali: 1) l'aumento della qualità; 2) l'aumento della produttività; 3) lo sviluppo del trasporto locale. E anche nel campo dove i Compartimenti sembrano perdere competenza - ad esempio nel settore passeggeri o nel settore merci - in realtà acquistano un ruolo più chiaro e decisivo, in quanto se non saranno responsabili della concezione dei prodotti offerti (non lo erano neanche ieri), essi ne saranno comunque i produttori, con tutto quello che ciò comporta. La Divisione passeggeri che compra l'Intercity Milano-Roma vorrà evidentemente averlo perfetto: e cioè in orario, pulito, servito da personale qualificato e cortese. Quando sento dire che nei Compartimenti non ci sarà più personale che si interessa agli Intercity, io rispondo che non è vero affatto: dovranno interessarsene molto di più, con i venditori sempre alle costole, che chiederanno prodotti sempre migliori. Nei Compartimenti non ci sarà (e non c'è mai stato veramente) chi deve concepire quel treno ma ci sarà più gente che dovrà preoccuparsi di rendere il servizio qualitativamente migliore. Voglio dire che i Compartimenti si muoveranno in un contesto in cui le responsabilità reciproche saranno più chiare e definite e dove ci sarà una maggiore dialettica. Far correre i treni in orario, puliti e in sicurezza sarà compito dei Compartimenti; progettare e vendere il servizio sarà compito invece delle Divisioni commerciali.

Io credo che se riusciremo a realizzare il modello organizzativo che ci siamo dati, non solo faremo un grande balzo in avanti sul fronte della qualità e dell'economicità del servizio, ma elimineremo anche uno dei difetti più gravi che abbiamo ereditato da tutta la nostra storia precedente, la corresponsabilità.

Divisionalizzare vuol dire anche dividere, rendere più chiare le responsabilità: se riusciremo nel nostro intento, non vedremo più le vecchie pratiche con cinque sigle prima della firma del capo. In un numero sempre crescente di casi, anche se ovviamente non su tutti, la responsabilità sarà una sola.

STEFANO FRATESI/FOTOTECA FS

Nella nuova organizzazione, ai Compartimenti è affidato un ruolo fondamentale. Saranno essi i centri propulsori per l'aumento della qualità dei servizi offerti e lo sviluppo del trasporto locale.

VI PRESENTIAMO L'ULTIMO TRENO PER ARRIVARE PRIMA.

Davanti ad una delle reti ferroviarie più tortuose e articolate come quella italiana, c'è finalmente chi punta diritto al successo: il nuovo ETR 450, elettrotreno ad assetto variabile ad alta velocità, prodotto dalla Fiat Ferroviaria. L'assetto variabile, cioè la possibilità di inclinare le casse verso l'interno delle curve, è il mezzo che consente all'ETR 450 di mantenere una velocità elevata anche in curva e di ottenere un incremento della velocità commerciale del 15-25% sugli attuali e complessi tracciati senza onerosi interventi sulle infrastrutture. L'alta velocità che l'ETR può raggiungere, fino a 250 km/h., è invece permessa dall'alleggerimento generale del treno, dall'aumento delle prestazioni di accelerazione e frenatura, oltre che dall'applicazione delle più avanzate tecnologie e del know-how della Fiat Ferroviaria. Ma velocità e prestazioni viaggiano insieme a comfort e sicurezza: l'ETR 450 offre ai suoi passeggeri aria condizionata, sedili reclinabili e ruotanti, alto isolamento termico ed acustico. Un piacere che, tuttavia, dura soltanto 3 ore e 55 minuti: il tempo impiegato dai primi ETR 450 entrati in servizio dal 1988 sulla tratta Milano-Roma.

FiatFerroviaria

OGNI GIORNO, OTTOMILA TRENI

Ottant'anni fa si chiamava Servizio Movimento, oggi Divisione Esercizio. Ma a cambiare non è stato solo il nome...

di MARCELLO BUZZOLI

Raggiungere un equilibrio tra gli indirizzi di natura politica e l'economicità della gestione. Armonizzare la concezione industriale del servizio ferroviario con l'erogazione di prestazioni sociali. Aprire la porta al capitale privato senza compromettere l'unitarietà della rete. Per uscire da questo ginepraio, è all'esame del Parlamento la legge di modifica della 210/85.

Frattanto le FS si sono date, nell'ottobre scorso, un nuovo ordinamento interno. E in questo ambito ha assunto una diversa configurazione anche la struttura che è direttamente preposta alla circolazione dei treni e che, per lunghi anni, è stata condizionata da archetipi burocratico-ministeriali.

Istituito nel lontano 1912, il Servizio Movimento si fonde con il Servizio Commerciale nel 1919. Nel 1931 riacquista la propria individualità e, pur con modifiche e aggiornamenti, mantiene a lungo l'originaria articolazione: sei Uffici centrali e quindici periferici.

Nel 1986, con il passaggio dall'Azienda di Stato all'Ente FS, viene istituito il Dipartimento Produzione che congloba i compiti del Servizio Movimento e alcune competenze dei Servizi Trazione, Lavori, Impianti Elettrici.

Come noto, il recente ordinamento ha istituito le Divisioni, unità fondamentali tecnico-amministrative, della Sede centrale. Tra queste, la Divisione Esercizio che cura «*la produzione del servizio ferroviario gestendo, a tal fine, le infrastrutture, gli impianti ed i mezzi rela-*

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

tivi, garantendo la funzionalità della rete e, per la parte corrente, dei mezzi, nel rispetto delle autonomie territoriali ed organizzative, coordinando i Compartimenti ai fini della garanzia della unicità dell'esercizio». (Delibera dell'Amministratore straordinario, n.667 del 12 ottobre 1990).

Dalla stessa Delibera si evince che, come le altre Divisioni operative, la Divisione Esercizio dispone di autonomia gestionale e amministrativa, nel quadro degli indirizzi generali fissati dal Consiglio di Amministrazione, ed è responsabile, caso per caso, di costi, ricavi, margini lordi, profitti, investimenti, sulla base di un proprio conto economico che assumerà caratteristiche industriali.

Quanto abbiamo esposto, e in particolare l'attribuzione del conto economico, è sufficiente a misurare, in termini di responsabilità e di obblighi, le diversità tra la Divisione Esercizio e il cessato Dipartimento Produzione. Non siamo dunque in presenza di un cambio di targa puro e semplice, ma di un mutamento gestionale imperniato sulla funzionalità del servizio e sulla logica economica del confronto tra costi e ricavi.

Merita attenzione anche lo stretto coordinamento (previsto dalla ricordata Delibera) tra le Sedi compartimentali e la Divisione Esercizio, per gli aspetti relativi alla produzione.

Attualmente gli orari di servizio, i turni del materiale e dei mezzi di trazione, i turni del personale di scorta e di condotta sono oggetto della programmazione semestrale. Questo comporta una intensa attività in comune, fra centro e periferia, che viene svolta da personale specializzato, e costituisce la base per elaborare gli orari dei treni di tutta la rete.

Pur trattandosi di metodologie di lavoro collaudate dall'esperienza, non si può escludere l'opportunità di aggiornamenti e verifiche, anche al fine di esplicitare con maggior chiarezza i compiti e le responsabilità degli operatori centrali e di quelli locali. A parte ciò, crediamo di poter dire che il coordinamento, menzionato dalla Delibera 667, vada ben al di là della programmazione semestrale. Si tratta di addivenire ad una integrazione orizzontale, tra centro e periferia, nella certezza che qualsiasi innovazione nei regolamenti, qualsiasi incentivazione delle risorse umane e tecniche rischiano di disperdersi e/o di essere sottoutilizzate se non vengono adattate alle reali condizioni dell'esercizio e inserite nel ciclo della «produzione-treno».

Per aggredire i punti di crisi della gestione, il ventaglio delle misure può essere schematizzato come segue:

-massima utilizzazione della capacità delle linee (circolazione omotachica e cadenzata);
-semplificazione dei regolamenti di esercizio;
-miglior rapporto tra i tempi di lavoro e quelli di effettiva presenza del personale;
-migliore motivazione del personale ed incremento della produttività;
-riduzione dei costi, anche mediante un più razionale impiego degli agenti di condotta e di scorta;
-equilibrio tra traffico merci e viaggiatori;
-spostamenti di personale verso le linee e i Nodi di itinerario maggiormente gravati;
-banalizzazione delle linee;
-incremento dell'efficienza degli impianti terminali, in particolare le grandi stazioni.

L'elenco non è esaustivo ed ognuno dei punti sopraripportati meriterebbe un'ampia esplicitazione. Qui, per ragioni di spazio, ci limitiamo ad accennare a due sole tematiche:

-la banalizzazione delle linee;
-l'efficienza delle grandi stazioni.

Dal 1988 è stata autorizzata sulle linee Piacenza-Bologna e Bologna-Prato la «marcia parallela», poi estesa ad altre relazioni con alta densità di traffico. In sostanza, entrambi i binari di una linea a doppio vengono utilizzati contemporaneamente nello stesso senso di marcia, con l'effettuazione di precedenze cosiddette «dinamiche». Si ottiene in tal modo l'importante risultato di fluidificare la circolazione.

Non si tratta di una scoperta copernicana: questa particolare tecnica dell'esercizio era già nota ai movimentisti. Ma ne era impedita l'attuazione da una norma che di recente è stata modificata.

Veniamo ora alle stazioni. Pur svolgendo numerose e complesse attività, gli impianti termi-

nali medio-grandi non dispongono di un'organizzazione in grado di assicurare in via continuativa il calcolo dei tempi, la standardizzazione dei metodi e, in definitiva, la valutazione del costo delle singole operazioni. Le rilevazioni statistiche, anche se attendibili e condotte con serietà, costituiscono un ottimo supporto per la programmazione delle attività, ma non possono surrogare un'analisi del tipo «tempi e metodi». Da tale carenza deriva un certo conservatorismo che, da una parte, induce a considerare immodificabile l'utilizzazione del fattore lavoro e, dall'altra parte, costituisce una remora alla messa in atto di aggiornati moduli di controllo, in particolare i «centri di costo».

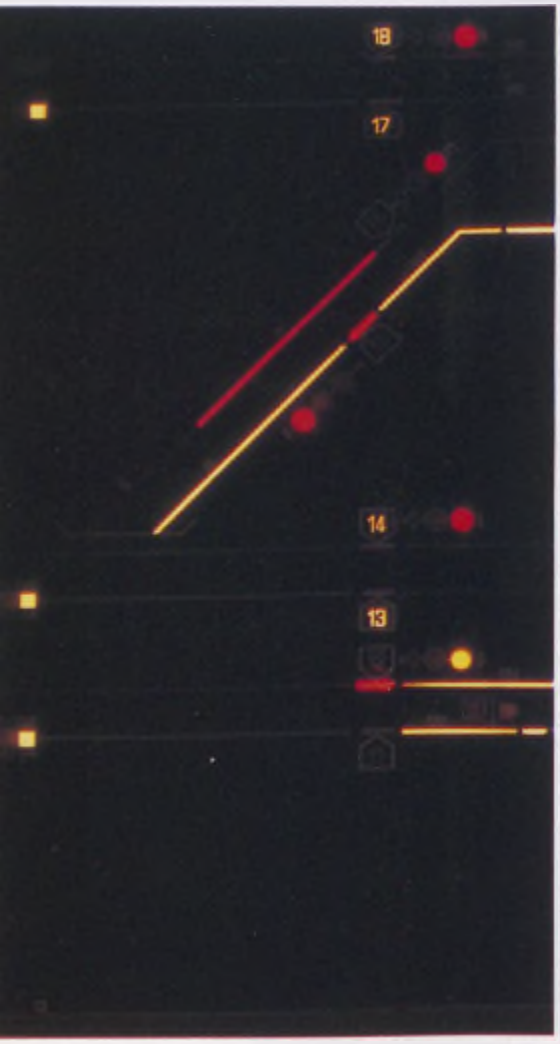
Abbiamo esposto, forse in forma troppo sintetica, i principali provvedimenti che possono essere attuati dalla Divisione Esercizio in maniera «autarchica» (se ci si passa l'espressione). Peraltro la circolazione dei treni non è configurabile come un fattore a sè stante, essendo condizionata dal tessuto infrastrutturale e dalla disponibilità del materiale rotabile. Si colloca, dunque, in un preciso scenario che qui dobbiamo richiamare.

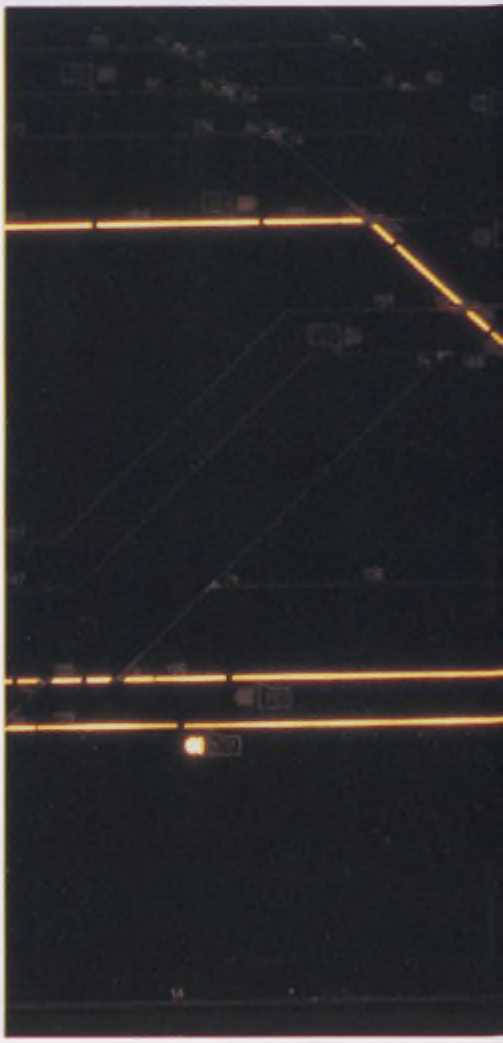
Le FS effettuano giornalmente 6.200 convogli viaggiatori e trasportano ogni anno 410 milioni di persone. Oltre il 50% dei clienti è costituito da pendolari il cui gettito tariffario è appena il 7% di quello globale.

Il 70% dei treni viaggiatori giunge a destino in orario o con ritardo non superiore a cinque minuti. Il 92% fa registrare un ritardo contenuto entro i quindici minuti. La percentuale dei convogli con più di trenta minuti di ritardo è del 6% per i treni principali e dell'1% per quelli secondari. A parte piccole oscillazioni, le percentuali sopra riferite sono le stesse da almeno tre-quattro anni. Ciò significa che per le FS è difficile conseguire non diciamo la regolarità assoluta (che forse è una chimera) ma almeno una maggiore regolarità. Da tale stato di fatto deriva una lesione dell'immagine aziendale, fermo restando che centomila treni in orario non fanno notizia, mentre il ritardo di un solo treno è motivo di scandalo.

I treni merci giornalieri sono circa 1500. Il 63% delle merci trasportate copre percorsi inferiori ai 300 chilometri; soltanto il 6% supera i mille chilometri. Per quanto riguarda la tipologia, il 52% è costituito da merci di massa e il 38% da merci varie.

Su una rete di 16.146 chilometri, le linee a doppio binario elettrificate sono appena il 27% del totale, mentre quelle non elettrificate a semplice binario costituiscono il 30% del totale. I passaggi a livello sono circa undicimila. Il 40% delle linee sono in curva, il 75% in pendenza e il 20% in trincea o a mezza costa, esposte a frane e a cedimenti di piattaforma. I ponti sono circa 59 mila e le gallerie circa duemila. Da tali condizioni sfavorevoli (che non sussistono o si riscontrano in misura minore presso le altre Reti europee) derivano soggezioni all'esercizio e la necessità ricorrente di misure di protezione e di consolidamento.



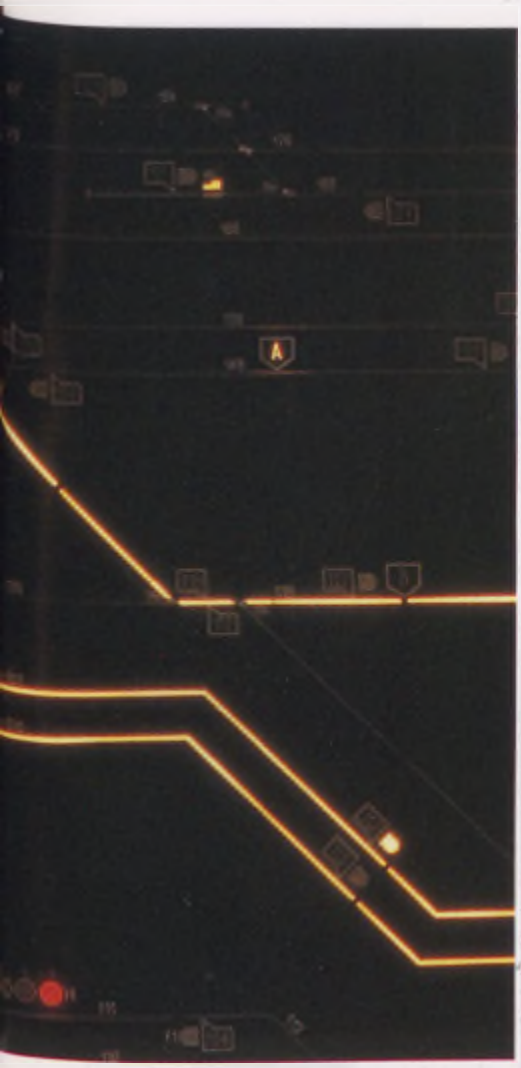


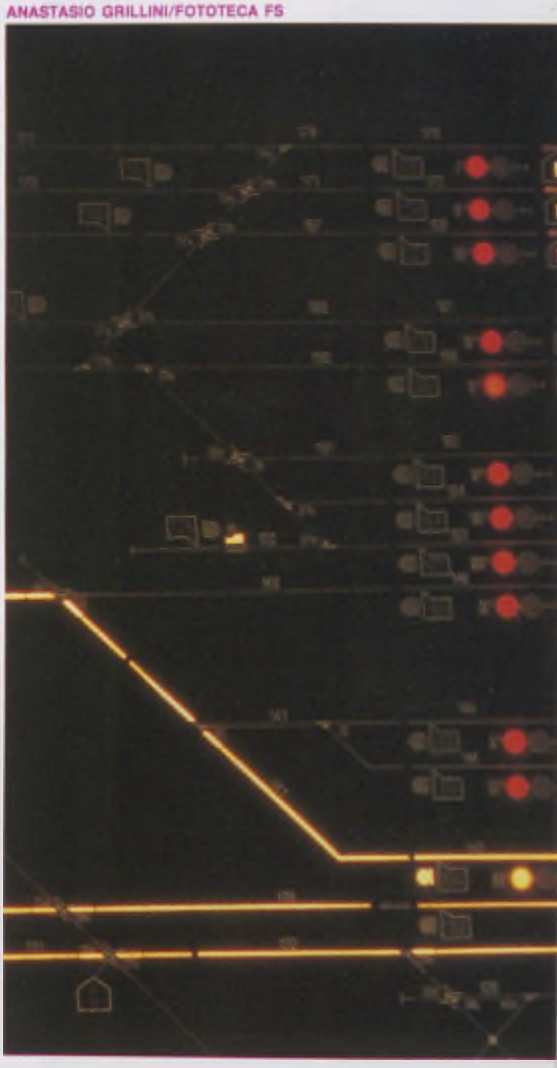
La densità degli apparati tecnologici avanzati di controllo è del 20%, rispetto all'estensione della rete. Circa i mezzi trainanti, il 29% ha un'età superiore ai trent'anni e il 66% oltre i venti anni. Tali valori, per i veicoli trainati, sono rispettivamente del 31% e del 50%.

Riduzione dei tempi di percorrenza; aumento della capacità di trasporto; fluidificazione del traffico nei Nodi; miglioramento della regolarità della circolazione e della percentuale dei treni in orario. Per conseguire questi obiettivi, non sono sufficienti i provvedimenti di carattere organizzativo ed operativo che abbiamo sopra ricordato e che rientrano nella sfera di competenza della Divisione Esercizio. Occorrono anche opere di potenziamento e di sviluppo della rete che siano strettamente finaliz-

Interno di un Acei. La Divisione Esercizio è la principale interlocutrice della Divisione Tecnologie e sviluppo di sistema. Obiettivo è una efficace strategia degli investimenti per le linee, gli impianti e i mezzi.

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS





zate all'adeguamento dell'offerta e redditizie in termini di costi/benefici.

Bisogna ammettere che in passato le decisioni sugli investimenti ferroviari sono state assunte talvolta in maniera empirica. La legge 17/81 ha prescritto (ma la norma non ha avuto un'applicazione sistematica) che alla base del progetto esecutivo vi sia sempre il programma di esercizio. Quest'ultimo è il referente fondamentale per definire i diversi aspetti del progetto (dimensionamento e tipo di attrezzaggio delle linee e delle stazioni) nonché i criteri di manutenzione degli impianti fissi e del materiale rotabile. Applicando modelli matematici di simulazione, è possibile rappresentare su supporti informatici la realtà fisica degli impianti e della circolazione. Mediante algoritmi, si perviene a riprodurre lo svolgimento delle operazioni fondamentali, sia sulle linee che nei grandi Nodi di itinerario.

La simulazione offre ulteriori e non trascurabili possibilità di impiego come strumento di controllo della qualità. Infatti, attraverso il monitoraggio degli enti di linea e d'impianto, si ottiene una visione completa della disponibilità ed affidabilità degli impianti.

La Divisione Esercizio deve porsi come interlocutrice della Divisione Tecnologie e sviluppo di sistema. In tal modo potrà contribuire ad una strategia degli investimenti (linee, impianti, veicoli, centri intermodali) decisamente incentrata:
-sulle più aggiornate acquisizioni del progresso scientifico e tecnico;
-sulla tipologia del servizio che le FS intendono svolgere;
-sulle esigenze della clientela cui i servizi sono rivolti;
-sulla individuazione delle funzioni più congeniali, sotto il profilo tecnico ed economico, al vettore su ferro.

È ormai superato il concetto della pianificazione illimitata con previsione di interventi faraonici che non collimano con la situazione economica del Paese e con le reali capacità d'intervento della spesa pubblica. Contro tali progetti, che appartengono al famoso «Libro dei sogni», prevale la tendenza a perseguire positivi risultati gestionali mediante l'orientamento al mercato, da una lato, e il ricorso a tecnologie avanzate dall'altro.

Diffuso è il convincimento che i segmenti di mercato sui quali si deve concentrare l'azione delle FS sono prevalentemente:
-il trasporto veloce dei viaggiatori sulle lunghe distanze;
-il trasporto dei viaggiatori nelle aree metropolitane, nel quadro di una possibile integrazione con gli altri vettori urbani e suburbani;
-il trasporto merci sulle medie e lunghe distanze, promuovendo opportune soluzioni intermodali laddove risultino proficue, sia sotto il profilo della redditività, sia sotto l'aspetto della funzionalità del servizio.

L'approfondita revisione della strategia delle FS nell'ambito del Piano di risanamento e sviluppo postula il riesame degli anzidetti indirizzi per confermarli o, in caso contrario, per procedere con urgenza e fermezza alle necessarie correzioni di rotta.

Prima di concludere, vogliamo aggiungere che l'oggetto di scambio tra le FS e il «cliente-utente» non è soltanto la prestazione di trasporto (ossia il treno che partendo da A arriva a B in orario) ma un insieme di prestazioni collaterali all'esigenza primaria che è appunto quella della mobilità. Ci riferiamo a quelle che vengono comunemente denominate come «leve» di marketing: il prezzo del biglietto, il servizio di prenotazione, il servizio ristorante, ecc. Ma sulle interrelazioni tra l'attività dell'esercizio e l'attività di marketing bisognerebbe scrivere un articolo a parte.

ANTONIO MICHELI/FOTOTECA FS

Sessantacinque cavalli e cinquanta chilometri l'ora. Ecco la scheda della «straordinaria macchina mossa dal vapore», la locomotiva costruita dall'ingegner Bayard che nel 1839 segnò l'avvento della ferrovia in Italia. Cinque anni dopo, dalle officine di Pietrarsa di re Ferdinando II uscivano locomotive con potenza di cento cavalli e in grado di marciare a sessanta chilometri orari.

Nel 1852, una locomotiva con potenza di quattrocento cavalli dava la scalata al massiccio dei Giovi, trainando un treno di centocinquanta tonnellate.

Dopo la nazionalizzazione delle ferrovie, i tecnici mirarono ad una standardizzazione delle nuove costruzioni. Furono prodotte due locomotive per treni viaggiatori, rispettivamente del gruppo 680 e 630 con velocità di 120 e 100 chilomentri l'ora e una locomotiva del gruppo 740, per i percorsi di montagna, con velocità di cinquanta chilometri l'ora.

La tecnica del vapore surriscaldato consentì interessanti applicazioni che nel 1929 toccarono il punto più alto con la locomotiva del gruppo 691 (velocità centotrenta chilometri l'ora).

Fu il canto del cigno della vaporiera.

Le FS intrapresero dal 1930 un vasto programma di elettrificazione. Quasi contemporaneamente furono messe in servizio le prime automotrici azionate da motore a scoppio.

La rete elettrificata, che nel 1940 si estendeva per 5600 chilometri di linee, si ampliò considerevolmente nel dopoguerra. Le prime locomotive elettriche furono le E 550 cui seguirono altri mezzi di trazione, sempre più potenti e meno presenti.

L'elettronica di potenza e in particolare l'adozione dei convertitori «chopper» consentirono di alimentare in maniera ottimale, e senza dispersione di energia, il motore di trazione, aprendo così praticamente le porte all'alta velocità ferroviaria.

Dall'esperienza dei rotabili ad alta velocità, sono derivati i supertreni, come l'ICE delle ferrovie tedesche, l'ETR 450 e l'ETR-500 delle FS.

Veniamo adesso ai metodi di esercizio.

Fin dai primordi si pose l'esigenza, per motivi di sicurezza, di distanziare i convogli susseguentisi nello stesso senso di marcia. Fra un treno e l'altro, l'intervallo doveva essere di almeno dieci minuti e la distanza di almeno un chilometro. Grazie al telegrafo fu possibile mitigare tale regime, mentre si andavano estendendo gli impianti di blocco elettrico.

Il progresso degli apparati di sicurezza e di segnalamento consentì un apprezzabile miglioramento del servizio, con vantaggi tecnico-economici. Importanti passi in avanti furono compiuti con la centralizzazione della dirigenza di movimento e l'istituzione di figure professionali, come il dirigente centrale e il dirigente unico. Ulteriori perfezionamenti si ottennero con il graduale diffondersi degli apparati centrali elettrici e del segnalamento di velocità. Il blocco automatico banalizzato a correnti codificate, i moderni apparati centrali elettrici ad itinerari (ACEI) e le correlative possibilità di telecomando affidate al dirigente centrale operativo (DCO) hanno elevato l'esercizio a livelli di grande efficienza e sicurezza.

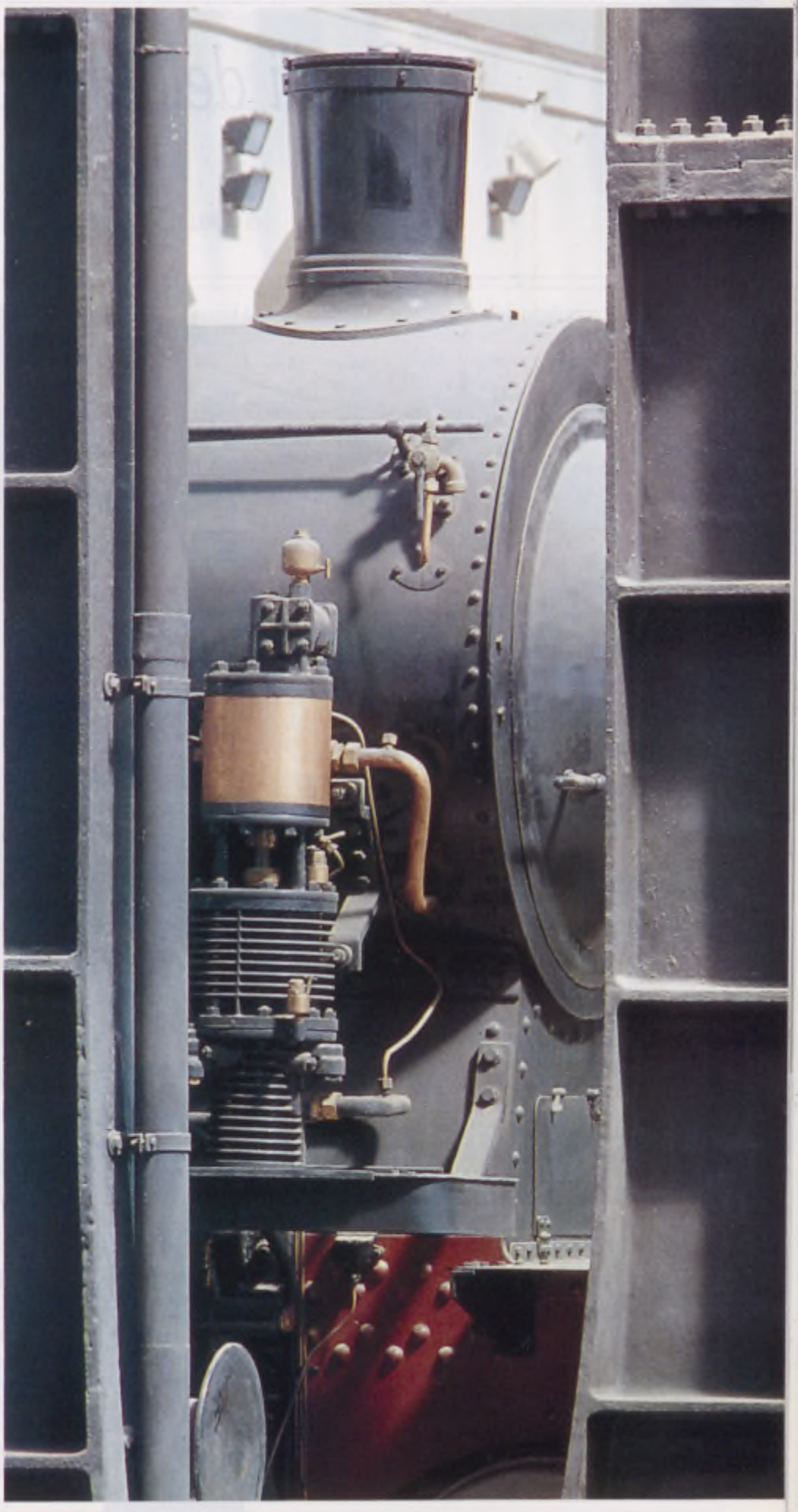
In estrema sintesi, abbiamo richiamato le tappe fondamentali della evoluzione dei mezzi di trasporto ferroviari e dei sistemi di esercizio. Evoluzione che ancor oggi è in pieno sviluppo e lascia intravvedere, per il prossimo futuro, lusinghieri traguardi.

M.B.

TUTTO COMINCIÒ CON IL VAPORE

Con l'epoca dell'elettrificazione è iniziato per la vaporiera il canto del cigno. Ma dalle locomotive ai treni dell'alta velocità il miglioramento ha riguardato soprattutto l'efficienza e la sicurezza.

Alcune immagini del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, dove sono esposti i mezzi che hanno fatto gran parte della storia delle ferrovie italiane. In alto, nella pagina accanto, una vetrina con alcuni oggetti e strumenti in mostra a Pietrarsa.



Quelli dell'esercizio

di Aurelio Minonne

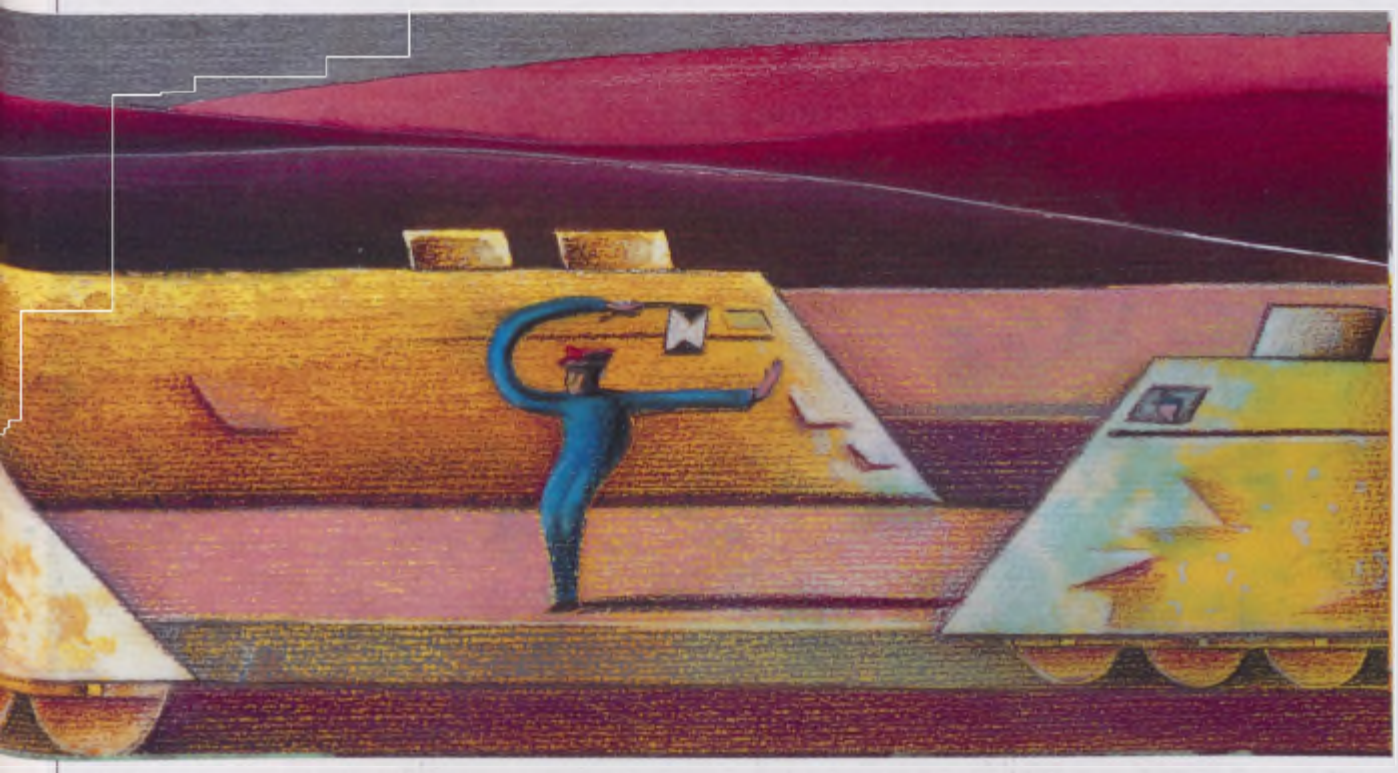
Il complesso delle disposizioni che garantiscono il funzionale svolgimento delle operazioni collegate a un'attività»: così è definito l'esercizio, ferroviario s'intende, nell'autorevole vocabolario della lingua italiana compilato da Giacomo Dovoto e Gian Carlo Oli. Ma vogliamo provare a sondare un po' più analiticamente il campo semantico (e cioè il senso, il contenuto) di una definizione così sintetica? Ebbene: l'attività è quella del trasporto ferroviario di uomini e cose: le operazioni a quest'attività collegate sono la disposizione di carri, vetture e mezzi di trazione in stazioni, scali e depositi, nonché la loro circolazione; le disposizioni che ne garantiscono il funzionale svolgimento sono le norme di legge, i regolamenti che danno loro esecuzione, i manuali d'uso. Tutto questo complesso di cose (e non solo di disposizioni) presuppone infrastrutture di base, come una rete ferroviaria, un parco macchine, tanti apparati di segnalazione, di regolazione e di manovra, e tende a garantire un servizio sicuro e regolare. Il peso dello svolgimento di un simile esercizio, inteso stavolta nel senso più ampio della dimostrazione di capacità per mezzo della pratica più assidua, grava infine sulle spalle di alcune migliaia di uomini, d'ambo i sessi, volenterosi quant'altri mai: gli uomini, appunto, dell'esercizio.

Sono insieme i più riconoscibili tra i ferrovieri e i più esposti al pubblico, i cui lampi d'ira parafulminano appena meno letteralmente di quelli meteorologici. Se provate a rovistare nelle volute tutt'altro che lineari dell'immaginario popolare troverete, alla voce ferrovia, cappelli rossi e tute nere di carbone, martelletti e badili, picconi e lanterne, arganelli e fischietti, anche se la maggior parte dei precedenti oggetti appartiene ormai ai repertori d'archeologia industriale. Una conferma viene dai nostri scrittori, che dell'evidenza sono i sottolineatori e del quotidiano gli storici.Curzio Malaparte, in *Fughe in prigione*, descrive un viaggio ferroviario nel cuore della Sicilia e durante una fermata «in qualche stazione perduta nel buio», mentre «la pioggia scroscia contro i vetri del finestrino», distingue «ombre d'uomini incappucciati» che «escono da una baracca di legno» e subito ode «voci, tonfi di martelli nei dischi dei freni, e l'urlo del mare là sotto». In un quadro d'apocalisse appena trascorsa, tra rallentamenti inopinati e frenate impreviste, lì dove «la pianura è allagata, squadre di operai stanno lavorando lungo la linea, si vede in lontananza un dondolar di lanterne, un balenar di badili, s'odono», ancora immutabili, «voci, tonfi, un picchiar di martelli nelle rotaie». Umili e silenziosi i verificatori, anonimi e in retroguardia i cantonieri, vanno invece fieri i macchinisti, teneri e autoritari fantini — così li immaginava Filippo Tommaso Marinetti, stratega del futurismo nazionale — delle «locomotive dall'ampio petto, che scalpitano sulle rotaie, come enormi cavalli d'acciaio». Corrucciati e bisbetici sono i conduttori, come quello descritto da Luigi Pirandello nelle *Novelle per un anno*, «accorso su tutte le furie» a issare sul vestibolo un viaggiatore arrampicatosi sul predellino d'un treno già in movimento. O come Dino, protagonista di *Ferrovia locale* di Carlo Cassola, che, scorto con la coda dell'occhio il capostazione, «si affrettò ad abbottonarsi la giubba». Il capostazione, poi, è un concentrato ineguagliabile di vizi privati e pubbliche virtù.

Quello che s'avvicina a Dino «gli passò davanti senza degnarlo di uno sguardo», meritandosi l'astioso commento: «Si dava importanza, come tutti i berretti rossi». O forse l'importanza ce l'aveva, come quello che, racconta Alfredo Panzini in *Piccole storie del mondo grande*, alla stazione di Modena, all'onorevole impossibilitato a trovar posto in prima classe da un imprevedibile tutto esaurito proponeva, senza spocchia nè iattanza: «Se crede, faccio attaccare una carrozza». Imperturbabile da qualsiasi stranezza, tante ne vede e ne sente il capostazione, è infine il protagonista di una delle favole acide e surreali di Carlo Emilio Gadda, la numero 59 di quel *Primo libro delle favole* appena ristampato: "Ad anno di salute nostra millenovecento e quaranta, decimottavo dell'egira, un capostazione vide arrivare uno scarafaggio sul binario di corsa. Egli pensò: che oramai così fosse». È vero, quello di Gadda è un apologo e l'egira citata non è quella islamica ma, cifre alla mano, quella littoria, e tuttavia la metafora ferroviaria appare calzante e motivata. Gli uomini dell'esercizio di nulla devono stupirsi. Salvo provvedere in un batter di ciglia - tic nervosi e ammiccamenti complici esclusi - ad assumere decisioni. Inesorabilmente operative. Possibilmente congrue. Auspicabilmente efficaci.

Li soccorrono in questa greve bisogna le norme d'esercizio e i regolamenti esecutivi, le une a tutela della sicurezza, gli altri, a voler semplificare, a salvaguardia della regolarità della circolazione. Qualunque cosa accada, dall'interruzione di linea all'isolamento telefonico, dal principio d'incendio alla sosta prolungata di un carro fri-

L'illustrazione
è di Fabian Negrin



gorifero, dal trasporto di merci pericolose o nocive al malore di un passeggero, l'uomo dell'esercizio, qualunque uomo dell'esercizio, si preoccuperà inizialmente d'evitare guai peggiori e successivamente di ripristinare la circolazione nel modo, il meno distante possibile, previsto dall'orario. Estrarrà dagli armadi lo scheletrico *Regolamento per la circolazione dei treni* o la adiposa *Prefazione generale all'orario di servizio*, sfoglierà la pragmatica *Circolare verde* e l'applicativa *Cartella 3*, attingerà soprattutto alla memoria e all'esperienza e, in difetto di tutto ciò, eserciterà, come regolamento vuole, senno e ponderatezza.

Ha tale importanza questa materia che tutte le relazioni annuali dell'ex Azienda Autonoma, o già Ente Ferrovie dello Stato, nell'affrontare l'impegnativo capitolo dell'esercizio esordiscono con la sezione «Regolamentazione dell'esercizio» e danno conto dell'istituzione di nuove istruzioni, dell'aggiornamento delle vecchie, della sperimentazione di nuove procedure, del pensionamento delle vecchie. Dopo, solo dopo, si parla di settori apparentemente più importanti, dal servizio viaggiatori a quello merci, dagli orari alla consistenza degli scambi RIV-EUROP-INTERFRIGO, giù giù fino a soddisfare la curiosità dei più accaniti fer-amatori e dei più inesausti concorrenti di telequiz, aprendo una finestra sulla gestione dei copertoni e sul rendimento orario delle manovre eseguite con automotori diesel.

L'ultima grande revisione regolamentare fu la ritrascrizione del *Regolamento per la circolazione dei treni* e risale al 1962. Ma in questi ultimi tempi, a ritmi addirittura travolgenti per un'Ente che ha una radicata abitudine a zavorrare di piombo i propri passi, i fogli disposizione REG hanno invaso le stazioni. La parola d'ordine, sottintesa ma tutt'altro che incomprensibile, è semplificare, razionalizzare, alleggerire, responsabilizzare (gli operatori), adeguare (la teoria alla prassi, tenendo ben fermi i vincoli della sicurezza). Ciò contribuisce soprattutto a eliminare un equivoco mortificante per molti uomini dell'esercizio, i quali credono che lavorare bene equivalga ad applicare i regolamenti e basta, e cioè ad astenersi da qualsiasi iniziativa che non sia trattata in sede casistica. Garantire il trasporto regolare, confortevole e piacevolmente memorabile, in una parola mettersi al servizio della clientela, passa in secondo piano, porta potenzialmente guai.

Possiamo tornare così alla nostra definizione iniziale e soffermarci sullo «svolgimento funzionale» dell'attività di trasporto ferroviario. Dovrebbe essere oramai evidente: l'esercito ferroviario non ha come esclusiva funzione quella di far marciare i treni in qualunque modo, ma di farli marciare sicuri e regolari e di farli marciare, perché no?, pieni di gente soddisfatta. Ciò allarga il discorso alla produttività aziendale ed esige come precondizione che l'ansia di produttività agiti i suoi uomini. Sia dato loro il mezzo, il modo, il desiderio. Sia dato, se occorre, l'oro, e uno scarafaggio sul binario di corsa tornerà ad essere, come merita, un accidente da prevenire più che un insetto da schiacciare, la metafora, men che brillante, di un *bug* informatico del milnovecento e novanta.

ROMA SMISTAMENTO: IL POLSO DELLA FERROVIA

Slancio e senso di responsabilità: sono doti importanti, ma per mandare avanti il secondo scalo della capitale a volte non bastano. Soprattutto se si punta, com'è giusto, alla qualità. Ce ne parlano i Capi Impianto Vecchioni e Bosi. Tanti problemi, ma anche molta fiducia.

di TIZIANA GAZZINI

Edicola, campo sportivo, bar, abitazioni, strutture sanitarie. Roma Smistamento sembra una piccola città e forse lo è. Arroccata su un'altura stretta tra la Via Salaria e uno dei grandi quartieri d'espansione della capitale, il Nuovo Salario, ha un ritmo diverso rispetto al tumulto della cintura urbana che la circonda. È una città abitata da ferrovieri che vi trascorrono il tempo del loro lavoro o che, negli alloggi di servizio sorti lungo le vie alberate dell'impianto, passano il tempo della loro vita. Una città sorta intorno a due attività principali legate al Deposito Locomotive e all'Officina Manutenzione Locomotive che qui hanno sede. Un luogo, insomma, dove la ferrovia viene vissuta 24 ore su 24 e dove è possibile sentire il polso dell'esercizio.

Per verificare la frequenza, le eventuali aritmie, le inevitabili tachicardie, di questo cuore ferroviario, abbiamo incontrato Umberto Vecchioni, Capo del Deposito Locomotive e Filippo Bosi, Capo dell'Officina Manutenzione Locomotive. Sono due voci che parlano lo stesso linguaggio ed è probabile che interpretino in gran parte l'umore dei loro colleghi di tutta la rete. La loro responsabilità, dopo le recenti modifiche istituzionali e strutturali dell'Ente, è aumentata, ma — e di questo si lamentano tutti e due — non è parallelamente aumentata, almeno finora, la possibilità di esercitarla con efficacia.

«Capita che arrivino ditte per fare lavori all'impianto e che il Capo Deposito lo venga a sapere solo al momento operativo — dice Vecchioni — salvo poi essere responsabile di qualunque cosa succeda una volta che la ditta opera qui». Un altro esempio lo fa Bosi. «Come Capo Impianto sono molto preoccupato per la sicurezza. Dal punto di vista delle responsabilità anche penali io rispondo dell'applicazione delle leggi sulla sicurezza del lavoro, antinfortunistica e igiene. Ma se segnalo l'esistenza di una situazione di pericolosità e non ho un riscontro positivo da parte dell'Unità di Produzione di cui l'impianto fa parte, allora — se la carenza è davvero significativa — non mi resta che chiudere il reparto interessato fino a riparazione avvenuta, anche se questo crea oggettivi problemi al servizio ferroviario».

La concentrazione delle funzioni se da un lato ha «caricato» Vecchioni e Bosi, che sono, per altro, ben motivati nello svolgimento del loro ruolo sempre più impegnativo, dall'altro ha creato un comprensibile disorientamento. Non deve essere facile badare a tutto, «dallo straccio del manovale ai rapporti con le ditte appaltatrici» come dice Vecchioni, o abituarsi a un nuovo tipo di collegamento «trasversale» con la contigua attività (Deposito e Officina sono due anelli comunicanti delle fasi preliminari dell'esercizio ferroviario) attraverso la comunicazione tra Unità di Produzione distinte.

Nella nuova struttura è stata soppressa la figura di collegamento Deposito/Officina e la soluzione di alcuni problemi adesso è mediata da passaggi che precedentemente non esistevano. Cose tanto più rilevanti se si pensa alle dimensioni dei due Impianti. Il Deposito Locomotive ha in forza 768 ferrovieri (664 sono macchinisti) e 191 macchine tra locomotori, elettromotrici, rimorchi, diesel da manovra e da treno, mentre l'Officina dispone di 172 ferrovieri tra capi tecnici, operai, tecnici e ausiliari e semestralmente produce 16-18mila ore lavorative per riparazioni cicliche e 70mila per riparazioni correnti.

I problemi dei responsabili di questo imponente segmento di attività ferroviaria, visti da un esterno, sono elementari.

«Se l'Officina non mi dà la macchina perché non l'ha finita — commenta Vecchioni — io non posso fare il treno. E se seguo la prassi burocratica lo devo dire al Capo della mia Unità di Produzione che, a sua volta, riferisce al Capo dell'Unità di Produzione in cui è inserita l'Officina».

Dal canto suo, Bosi ricorda: «Sopra di me, almeno sul posto, non ho nessun altro, per cui tutte le problematiche — personale, manutenzione delle locomotive e dell'impianto — fanno capo a me. No, non è che rifiuto le nuove responsabilità, ma sarebbe gradito un contatto più stretto con l'Unità di Produzione che dovrebbe seguire il lavoro e aiutare più concretamente gli impianti».

Da un lato la «macchina» è stata snellita, ma lo snellimento ha ancora bisogno di una messa a punto. Su questo Vecchioni e Bosi sono ottimisti e la loro è tutt'altro che una critica disfattista. È piuttosto lo sfogo di chi quotidianamente affronta una miriade di problemi con slancio e responsabilità, ma che spesso si trova in un impasse da cui può uscire solo con un guizzo di fantasia «all'italiana», se quei problemi vuole risolverli con una tempestività utile all'esercizio ferroviario.

Tra le maglie dell'affanno quotidiano c'è

STEFANO FRATESI/FOTOTECA FS

spazio per considerare il treno un prodotto che deve essere venduto, per esempio, al settore dell'Ente che commercializza il servizio ferroviario? Vecchioni non ha dubbi. «La mentalità che il treno è un prodotto e che questo prodotto deve essere venduto non c'è ancora. E poi, venduto, come? Per vendere un prodotto lo devo presentare "lavato e stirato". Da noi questa mentalità vincente ancora non esiste. Chi monta su una locomotiva per fare una riparazione e col suo lavoro sporca tutt'intorno, non si preoccupa in genere di ripulire perché è convinto che il suo compito finisca con l'effettuazione della riparazione, mentre anche lui, come ogni altro ferroviere, dovrebbe essere interessato al prodotto-treno. La qualità nel prodotto e nel servizio si ottiene solo se ognuno se ne sente responsabile per la sua parte. Ma anche utilizzando personale più specializzato. Ci può essere qualità se ci sono ancora falegnami che devono fare anche gli elettricisti?».

Il discorso di Vecchioni sulla qualità punta dritto su altre due tematiche fondamentali della nuova organizzazione: la formazione professionale e i pensionamenti (anticipati e per limiti di età). I vuoti causati dalla perdita di personale dotato di esperienza dovrebbero essere riempiti da una nuova leva dotata di alta qualificazione professionale. Adesso questo è possibile e Vecchioni insiste che si tratta di una rivoluzione dei criteri di avanzamento importantissima. L'anzianità, insomma, da sola non ba-

Sergio Taborri durante l'intervista e, nella pagina a fianco, in una foto di gruppo scattata nel 1963 a San Lorenzo (è l'ultimo a destra).

sta più. Anche il discorso di Bosi va ad inoltrarsi nello stesso terreno. «La qualità è necessaria — dice — Ma la qualità è resa da due fattori essenziali: mano d'opera e materiali. Nel nostro caso fornire un prodotto di qualità vuol dire lavorarlo al meglio e sostituire, ove necessario, le cose che non vanno bene. In concreto, se faccio viaggiare materiale rotabile con arredamento scadente non mi trovo evidentemente in un discorso di qualità. Se i treni sono oggetto di vandalismo, disporre di mano d'opera non è sufficiente. Se un pannello è rotto, lo devo sostituire, ma se mi manca il laminato plastico, come posso fare?». Bosi prosegue lamentando la grave carenza di approvvigionamento di cui soffre il suo impianto. Certo, al di là di ogni necessario mutamento culturale nella mentalità del ferroviere, resta difficile ipotizzare una qualità del servizio, se chi deve operare la manutenzione dei mezzi di trazione deve fare i conti con la mancanza dei bulloni. Bosi è esplicito. «Il sistema di approvvigionamento prima della Riforma era fonte di sprechi raccapriccianti. Ma a fronte della sua — giustissima — soppressione non sono sorte strutture alternative capaci di fornire un servizio migliore. Dipenderà anche dalle ditte fornitrici, ma il risultato per chi lavora in prima linea, non cambia. E chi ha la responsabilità della messa a punto del materiale rotabile si trova a volte in gravi difficoltà proprio perché, magari, mancano i bulloni o un contattore. Se il materiale si trova sul mercato, alla fine il sistema per acquisirlo si trova, ma se si tratta di materiale specializzato, allora non c'è che aspettare».

L'obiettivo che delinea Vecchioni, con un guizzo d'orgoglio ferroviario, è quello di un deposito che funzioni come il team di una Formula uno ferma a un box durante una corsa.

La macchina in deposito deve essere visitata da tecnici specializzati dietro istruzioni del macchinista che segnala l'inconveniente rilevato durante il percorso. La squadra dei tecnici sale a bordo, revisiona e mette a punto la macchina che viene ridata all'esercizio solo quando è efficiente al 100%. Il sogno di Vecchioni non sembra cosa di domani, ma è pur vero che è quello il modello a cui tendere.

Tecnologie avanzate, formazione professionale, meccanismi che premino l'impegno, ma soprattutto la mentalità, una nuova cultura ferroviaria, che pare stenti a decollare, sono le variabili di una ferrovia finalmente «contemporanea».

Oltre il velo del senso d'impotenza sollecitato dai nodi operativi che stentano a sciogliersi, si intravvede una sostanziale uniformità tra il punto di vista di chi opera con delicate responsabilità in una delle fasi più significative dell'esercizio e lo spirito che ha animato i recenti cambiamenti strutturali.

«Credo che si potrà fare meglio quando ci sarà più budget — conclude Vecchioni — e quando i Capi Impianto avranno, oltre a maggiori responsabilità, maggiori possibilità per esercitarle realmente e in pieno. Ma non è che davanti ai problemi mi viene mai in mente di lasciar perdere. Anzi, lotto per mandare avanti le cose comunque. Anche perché, nel complesso, sono fiducioso e nella ferrovia ci credo ancora».

STEFANO FRATESI/FOTOTECA FS

Non è Jean Gabin, ma potrebbe esserlo. Non ha interpretato la *Bête humaine* di Jean Renoir, eppure ha rappresentato in diverse occasioni l'immagine del «ferroviere», quella in cui si riconoscono gli uomini della rotaia e che ancora vive nell'immaginario collettivo: l'immagine di un uomo impegnato in un lavoro dalla forte connotazione sociale e in cui lui mette tutta la sua umanità. Stiamo parlando di Sergio Taborri, Capo del Deposito di Roma San Lorenzo fino al 1988, anno in cui è andato in pensione dopo 40 anni e 21 giorni di servizio. Per i documentari FS di antinfortunistica, destinati a sollecitare l'attenzione di operai, macchinisti, tecnici delle ferrovie verso l'applicazione delle norme di sicurezza, Taborri ha più di una volta interpretato il ruolo del «ferroviere». Un ulteriore impegno che Taborri ha assolto senza alcun esibizionismo, ma con lo stesso spirito di servizio con cui ha vissuto in prima persona l'evoluzione dell'esercizio ferroviario «dal vapore al Pendolino», come dice lui.

Un punto di vista molto ampio, dunque, e in qualche modo puro, non più condizionato dagli affanni dei problemi quotidiani, ma anche molto vicino alla ferrovia, ai ferrovieri. Taborri, infatti, continua a vivere fra treni ed ex colleghi nello scalo di Smistamento dove lo incontriamo.

«Una trasformazione era inevitabile sia nei mezzi di trazione, sia nell'impegno dei ferrovieri — dice Taborri —. Anzi, in parte era già avvenuta e le cose forse avrebbero preso un nuovo verso automaticamente. È il cambiamento tecnologico che ha comportato la necessità del cambiamento nell'organizzazione del lavoro, nella formazione professionale. L'organizzazione è sempre stata lenta nell'adeguarsi ai cam-

Incontro con Sergio Taborri

DAL VAPORE AL PENDOLINO

Fino a tre anni fa Capo Deposito a Roma San Lorenzo, Taborri ha vissuto l'intera evoluzione dell'esercizio ferroviario. Il cambiamento? Inevitabile. Ma lo dice con un filo di nostalgia

biamenti già in atto. E magari succedeva che a nuove realtà si applicassero vecchi concetti, come dissi, tanti anni fa, all'allora Direttore Generale ing. Fienga che mi aveva chiesto cosa pensavo della situazione».

A distanza di tanti anni gli ripetiamo la stessa domanda e in più gli chiediamo una valutazione sulla situazione del personale. Taborri conferma che è vero, 220 mila ferrovieri erano troppi per il servizio svolto, ma piuttosto che sui prepensionamenti sarebbe stato meglio puntare — se possibile — ad aumentare il servizio... così che i 220 mila diventassero pochi. Una battuta che Taborri dice con un sorriso a mezza bocca. Lui che ha governato per anni uomini e macchine del più grande deposito della capitale, conosce bene la difficoltà delle scelte che coinvolgono vita privata e professionale, e ridiventa subito serio per affermare che una buona ripresa in ferrovia ci può essere, a patto che tutti lavorino con lo stesso intento. «E poi adesso ci sono delle possibilità in più per mettere le persone giuste al posto giusto perché la logica dell'anzianità e dei livelli è finalmente superata».

Non si ha la sensazione di parlare con un ferroviere «in pensione». Taborri, vivendo a Smistamento, ha continue occasioni di scambio con gli ex colleghi e poi i suoi figli fanno i macchinisti. «Mi ricordo che VdR mi fece un'altra intervista quando ero a San Lorenzo, sul tema della Riforma. Be', ero talmente preso dal lavoro che non sapevo neanche cosa stava succedendo. Chi lavora dalla mattina alla sera con pesanti responsabilità non sa neanche quali novità si stanno elaborando perché non ha il tempo materiale per seguire certe cose, anche se importantissime: il suo primo obbligo è di cercare di mandare avanti l'impianto». Ora Taborri ha più tempo per coltivare i suoi hobby, tra cui la poesia dialettale, e per informarsi e discutere su tutto quello che succede intorno all'esercizio, lo zoccolo duro della ferrovia, a cui continua ad essere fortemente legato.

Della professione del macchinista dice che ancora oggi è dura, ma che diversamente da quello che si pensa comunemente forse oggi è più dura di ieri. Poi si spiega meglio: «Negli anni '50 il personale lavorava in modo diverso perché la società era diversa. Sono aumentati gli stimoli esterni e se prima un macchinista — o un altro ferroviere dell'esercizio — sacrificava domeniche, feste, ecc., rinunciava sì a certi legami sociali, ma alla fine non perdeva poi tanto perché non era tanto lo svago che la società di quegli anni poteva offrire. Oggi, invece, si sacrificano più cose».

Il discorso corre sull'affanno con cui giornalmente doveva tenere testa ai problemi di San Lorenzo e, andando ancora più in là, alla soddisfazione di quando gli fu assegnata la prima macchina elettrica, una 626, per treni merci. Allora era in forza proprio qui a Smistamento: «Una macchina sicura, anche se rigida. Adesso è una macchina superata, ma è stata la base d'istruzione per tanti macchinisti e per tanti anni ha retto il cartellone».

È venuto il momento della domanda indiscreta, ma inevitabile: nostalgia? E Taborri non si nasconde dietro la sua maschera da Jean Gabin: «Sì — dice — la nostalgia c'è. Anche perché a 60 anni uno si sente fisicamente ancora in grado di dare il suo contributo. E poi mi sarebbe piaciuto partecipare a questo momento così delicato e importante alla vita delle Ferrovie italiane. Perché se si fallisce adesso, allora per le ferrovie è davvero finita». (T.G.)

A BRESCIA: ATTESE E VOGLIA DI CAPIRE

Polo del nuovo pendolarismo, quello del terziario avanzato, la «Leonessa d'Italia» ha una stazione che movimenta 250 treni al giorno. A gestirli un campione di ferrovieri assolutamente attendibile. I loro umori e una richiesta: più informazione

di G.B. RODOLFI

Una delle tappe di questo viaggio tra i ferrovieri che operano in diverse realtà italiane è Brescia, la seconda città della Lombardia per importanza, subito dopo Milano. La stazione della città sorge sulla linea Milano-Venezia, fin dalla realizzazione voluta dal governo imperiale austriaco pochi anni prima del passaggio della Lombardia al Regno del Piemonte e di Sardegna.

Il Compartimento di Milano finisce a pochi chilometri a est della stazione di Brescia, dove inizia quello di Verona. I ferrovieri addetti alla circolazione dei treni e dei servizi commerciali sono 290, nella stazione, dotata da pochi mesi del nuovo apparato ACEI, si registra un movimento di 250 treni nell'arco delle 24 ore in arrivo e in partenza da sei linee diverse. I treni merci «trovano casa» allo scalo, fisicamente staccato dalla stazione per i viaggiatori. Le ultime statistiche parlano di 750 carri smistati ogni giorno, altri 80 sono destinati a Brescia, una movimentazione che complessivamente è quasi raddoppiata rispetto alle medie migliori degli ultimi cinque anni. I viaggiatori in arrivo e in partenza sono oltre 10 mila ogni giorno, il bacino di utenza è di quasi un milione di abitanti. Per quanto riguarda il trasporto merci si dice Brescia e si pensa subito al «tondino di ferro»: in effetti i prodotti della siderurgia e delle acciaierie sono uno dei biglietti da visita dell'economia bresciana, ma non è solo questo che ha fatto della «Leonessa d'Italia», la quarta provincia più industrializzata del Paese, capace di attrarre oggi personale nei suoi uffici e nelle sue fabbriche, generando un polo di movimento pendolare secondo solo a Milano. Brescia è una delle capitali del pendolarismo tradizionale, ma anche del pendolarismo del «terziario avanzato», quella che si muove con gli Ic e necessita di un servizio ferroviario con orari legati alla propria attività professionale. Parlando con i ferrovieri che lavorano a Brescia avvertono due questioni principali: la scarsa o nulla informazione su quello che avviene nel processo di trasformazione dell'Ente e una radicata convinzione che «ogni volta che a Roma fanno qualche riforma, a noi tocca lavorare di più».

«Dare maggiore informazione, anche a quelli delle qualifiche più "basse" è stata l'esigenza maggiormente sottolineata da tutti, anche se con sfumature diverse. Al personale non interessa sapere chi è il capo di un ufficio o di una Divisione (dal minisondaggio è risultato che per molti il Direttore Generale in carica è ancora quello del 1982), interessa soprattutto conoscere qualcosa dei programmi circa la produttività, la riorganizzazione delle strutture, a chi fare una domanda precisa per avere una risposta precisa. A Brescia non hanno timore delle sperimentazioni: prima delle Unità di Produzione si è parlato a lungo degli Impianti di Produzione e Brescia è stato uno dei pochissimi in funzione a livello sperimentale in Italia. Oggi la stessa segreteria amministrativa gestisce 360 agenti, nella fase transitoria verso la «stazione madre». *Gian Carlo Volpato*, 56 anni, dal mese di ottobre è il nuovo Capo Reparto Movimento di Brescia, un rientro a casa il suo, dopo essere stato Ca-

L'attesa di un consistente miglioramento è generale, dicono i ferrovieri di Brescia. Intanto però, malgrado le difficoltà, qualcosa è già cambiato.

ANDREA MELLONI/FOTOTECA FS

po del 1° reparto movimento di Milano e Capo Reparto esercizio dell'U.P. «Nodo nord» di Milano: «C'è una scarsa informazione, poco capillare nel senso che non arriva alle qualifiche dell'esercizio che hanno pochi contatti con gli uffici: il manovratore, il deviatore non può essere a conoscenza di tutto quanto attiene alla vita delle FS. Ci sono anche forme di apatia nei confronti delle innovazioni ma credo che sia compito di chi ha responsabilità nella gestione e nell'organizzazione di una stazione, trovare soluzioni adatte a combattere queste situazioni. Credo che la soluzione migliore sia quella di tenere il massimo collegamento possibile con i dipendenti, il personale deve essere convinto della esistenza e della presenza del capo del settore e della stazione, anche per poter parlare dei problemi e cercare di risolvere le questioni possibili.

Nella nuovissima sala dell'ACEI di Brescia facciamo due chiacchiere con *Antonino Surace*, Capo Stazione superiore, indubbiamente una delle figure professionali di collegamento tra chi sta in mezzo ai binari e chi dirige e organizza il lavoro. «Persiste molta confusione» dice «i mutamenti in alto non hanno per ora riscontro allo stato dei fatti e per tanti sono solo giri di vertice, non c'è chiarezza anche nei dettagli e non si fa in tempo a recepire un cambiamento che subito se ne fa un altro. Il personale dell'esercizio esegue ordini, senza chiedere nient'altro». *Loris Fraccaro* è un manovratore. «L'organico per noi si è ridotto ed è cambiato il modo di lavorare, ma in peggio, non sappiamo mai niente, c'è una carenza di

informazioni anche riguardo alle questioni che ci interessano dal punto di vista della nostra attività specifica in ferrovia». Sulla stessa lunghezza d'onda il deviatore capo *Gian Battista Luzzeri* «sono dell'idea di Fraccaro, è aumentato solo il disagio per chi lavora nelle stazioni».

Fuori sui marciapiedi è il momento di pausa nell'attività della stazione, la circolazione dei treni infatti è in diminuzione per consentire le operazioni di manutenzione. I marciapiedi 1 e 2 non sono superaffollati come capita per il resto della giornata, si possono scambiare due parole con *Gabriele Lenza*, un macchinista TM, una delle categorie più arrabbiate dopo le modifiche apportate all'organizzazione del lavoro: «Qui la riforma, la miniriforma, i giri di chi comanda non sono mai arrivati, non arriveranno mai, a noi interessa partecipare alla vita dell'Ente sapendo bene quello che dobbiamo fare, non chiediamo di più»: *Dino Giribuola*, Capo Stazione Superiore lavora al Reparto Movimento Esercizio di Brescia e conosce tutte le stazioni che dipendono dalla giurisdizione di questo Reparto. «Il personale dell'esercizio sa che è in atto una riforma delle Ferrovie, ma è calato nel reale: i grossi problemi non gli interessano tanto, gli interessa fare andare i treni perché è il mestiere che sa fare e vorrebbe che i treni andassero sempre bene. La gente, i viaggiatori quando se la pigliano con qualcuno, se la prendono prima di tutto con il personale della stazione. C'è una attesa di miglioramento generale, di vedere il risultato di queste modificazioni, sono indifferenti invece alle targhette che si mettono sugli uffici o alle modifiche della carta intestata». Un salto anche nella biglietteria della stazione: chi sta dietro lo sportello è spesso il primo referente delle attese e delle proteste della clientela ferroviaria: «La clientela si è in parte accorta delle modifiche» dice *Matteo Barone* Capo Gestione Superiore «magari a livelli diversi ma si è accorta, noi invece abbiamo un'idea sommaria delle innovazioni, ma sono piuttosto propenso a vedere cambiamenti soprattutto di nomi e di sigle, ma tutto resta simile nel concreto. Le modificazioni insomma non incidono, è subentrata una certa delusione al punto che molti ferrovieri se ne vanno dalle FS, senza molto rimpianto». Altri due ferrovieri di Brescia che sono a diretto contatto con i viaggiatori, «catturati» nella pausa del pranzo: il Capo treno *Rienzo Arrivetti* e il conduttore *Vittorio Caraffa*: «Non c'è un'idea chiara dei cambiamenti in atto, tutti sanno magari qualcosa ma molto vagamente. La clientela comunque si è fatta più attenta e ha notato qualche miglioramento».

Il Capo stazione sovrintendente *Francesco Tufano* è il Capo del Reparto Organizzazione e Amministrazione dell'U.P. Brescia, praticamente i 3/4 della Lombardia orientale, le città di Bergamo e di Brescia, un bacino di utenza di 2.500.000 abitanti. Anche per lui la solita domanda.

«Il ferroviere è stanco di lavorare in una azienda elefantiaca, pur avendo voglia di partecipare alla nuova gestione non ne ha i mezzi. La riforma non viene gestita con lo spirito "della piramide rovesciata" per questo il livello di partecipazione si blocca quasi subito e tutto il resto per chi sta all'esercizio, risulta una bella predica. Nella nostra esperienza si sono tentati dei corsi di relazioni umane, anche con buoni risultati: ci vorrebbero comunque occasioni d'informazione periodiche con obiettivi prefissati. È soprattutto attraverso un pieno e convinto coinvolgimento che è possibile fare comprendere al personale la realtà delle esigenze produttive e del modello organizzativo».

GENIO FERROVIERI: A MAGGIO IL BANDO DI CONCORSO

Anche quest'anno il Ministero della Difesa indirà il bando per l'arruolamento volontario nel Genio Ferrovieri, con ferma pluriennale. I posti a concorso saranno oltre 500 e riguarderanno le qualifiche di Capo Stazione, Macchinista, Manovratore-Deviatore e Operaio.

All'arruolamento potranno partecipare i cittadini italiani interessati per l'anno 1992 al servizio di leva, i quali, alla scadenza di presentazione della domanda, abbiano un'età tra i 17 e i 22 anni.

I militari vincitori, quando verranno utilizzati nei servizi ferroviari durante la ferma, godranno di un'indennità accessoria in aggiunta alle competenze previste per il loro grado. Alla conclusione della ferma i militari, dietro semplice richiesta, saranno assunti dall'Ente Ferrovie dello Stato con la qualifica conseguita. I bandi per l'arruolamento potranno essere visionati presso i Distretti Militari di residenza e presso gli Uffici Organizzazione dei Compartimenti FS a partire dai primi di maggio, vale a dire in anticipo di circa 6 mesi rispetto al passato.

Una novità, quindi: quest'anno la domanda dovrà essere presentata, in carta semplice, al Comando del Distretto Militare di residenza entro il 15 giugno 1991, oppure spedita a mezzo raccomandata con avviso di ricevimento non oltre la data del 5 giugno 1991.

Ulteriori informazioni potranno essere richieste allo Stato Maggiore dell'Esercito - IV Reparto - Ufficio Movimenti e Trasporti, Viale Castro Pretorio 123, 00161 Roma.

BREDA NEL MONDO. IL FUTURO OGGI.

In Italia, come nel mondo, Breda significa andare avanti per anticipare i tempi. Breda vuol dire un secolo di esperienza nell'individuare, progettare e offrire il sistema di trasporto più razionale e completo, capace di rispondere anche alle esigenze più sofisticate: l'innovazione come cultura è l'impegno della Breda.

Tecnologie d'avanguardia e soluzioni per l'oggi che anticipano già il domani.

Mezzi silenziosi, non inquinanti, sicuri, comodi e veloci come l'ETR 500, il treno da 300 km orari, i Dual Bus di Seattle, la metropolitana di Washington e quella di superficie di Cleveland, i Bredabus in Italia.

Cinque sono le aziende costruttrici di materiale rotabile del Gruppo Ferroviario Breda: Breda Costruzioni Ferroviarie a Pistoia, Sofer a Napoli, Omeca a Reggio Calabria, Ferrosud a Matera, Imesi a Palermo. Cinque aziende, un solo Gruppo.

GRUPPO FERROVIARIO BREDA

BREDA AVIOFER BREDA

IL FERROVIERE DI VOGHERA

Attendibile interprete dell'evoluzione e delle trasformazioni del mestiere, questo ferroviere merita di essere ascoltato. Attentamente. È quello che abbiamo fatto.

di Beppe Bertoli

A Voghera la ferrovia ha rappresentato e rappresenta un fenomeno importante soprattutto dal punto di vista occupazionale.

Sono infatti oltre 1300 i ferrovieri impiegati nella stazione, nella Officina Grandi Riparazioni, presso il Deposito Locomotive e la Squadra Rialzo.

Cittadina di 40 mila abitanti, posta geograficamente «a metà strada tra il Polo Nord e l'Equatore», all'incrocio del 45° Parallelo con il 9° Meridiano Est, Voghera ha un'economia prevalentemente agricola e vanta un passato di Provincia del Governo Piemontese dal 1748 al 1859. Sono scarsi gli insediamenti industriali e l'OGR, con oltre 600 addetti ne rappresenta il nucleo più consistente.

La presenza di un notevole numero di ferrovieri «dal posto sicuro» ha consentito alla città di superare con lievi conseguenze i periodi di crisi e di tensioni sociali che hanno caratterizzato gli anni '70 in altre città e zone industriali.

A Voghera i ferrovieri sono parte integrante e attiva della città, il primo Sindaco dopo la liberazione fu un ferroviere, come lo sono oggi alcuni Consiglieri Comunali.

Quasi a consolidare questo rapporto, dal 1981 in una piazza della città è esposta una locomotiva a vapore degli anni venti come monumento «al lavoro e alla laboriosità dei cittadini vogheresi».

Qui esiste una vera e propria tradizione ferroviaria, un lavoro tramandato ormai da generazioni.

Senza voler parafrasare Arbasino, che negli anni passati citava «la casalinga di Voghera»

STEFANO FRATESI/FOTOTECA FS

Voghera non smentisce la sua lontana e solida vocazione ferroviaria. L'Officina Grandi Riparazioni rappresenta ancora il nucleo industriale più importante della città.

come esempio per indicare l'opinione della gente comune il ferroviere vogherese può essere un attendibile interprete della evoluzione e delle trasformazioni di questo variegato mestiere. Ai ferrovieri di Voghera chiediamo quindi di parlarci della loro professione. Il quadro complessivo che esce dalle interviste al personale dell'esercizio incontrato in stazione in una nebbiosa giornata invernale è quello di un affezionato rapporto con il proprio lavoro nonostante i problemi che quotidianamente devono affrontare.

Nella stazione di Voghera lavorano circa 200 agenti che consentono il passaggio di 270 treni giornalieri (160 passeggeri e 110 merci) delle linee Milano-Genova e Torino-Piacenza.

Allo scalo merci vengono manovrati e selezionati circa 200 carri al giorno mentre la stazione vede un movimento di circa 4000 viaggiatori, in gran parte pendolari verso Milano. Un tempo classificata Stazione di Prima Classe e Principale diverrà nel nuovo riassetto del Compartimento milanese una delle Stazioni Madre dell'Unità di Produzione Pavia.

Tra le varie qualifiche e mansioni del personale che opera in stazione, quella del Capo stazione è senz'altro la figura più ricorrente nell'immaginario collettivo, anche se le innovazioni tecnologiche e l'ammodernamento del sistema ferroviario stanno trasformandola in quella meno romantica di un tecnico specializzato. A Voghera, forse perché le innovazione tecniche sembrano incontrare difficoltà e tempi lunghi di applicazione, l'evoluzione e la conseguente scomparsa dell'uomo dal berretto rosso appare più lontana.

«Anche se il Capo stazione va distaccandosi dalla figura di chi vive un rapporto diretto con la gente, perché sempre più preso da rapporti impersonali con le nuove attrezzature, l'Ufficio del Dirigente Movimento è ancora, in stazione, il luogo prescelto dal pubblico per ottenere l'informazione più sicura. Non per niente la pubblicità usa ancora l'immagine dell'uomo con il berretto rosso per trasmettere una sensazione di tranquilla professionalità e soprattutto di fiducia», dice *Alvaro Cantone*, 41 anni, Capostazione sovrintendente e 1° Aggiunto della stazione di Voghera. «Sono in ferrovia da vent'anni e ho sempre amato il lavoro di movimentista. Richiede impegno e costante attenzione ma consente una autonomia che penso poche professioni abbiano.

È vero che esistono norme rigide che regolano il servizio ma le situazioni di circolazione possono presentarsi ogni giorno in modi diversi, e differenti sono gli interventi richiesti e le decisioni da prendere. Ogni volta metti alla prova la tua conoscenza, la tua esperienza... che soddisfazione aver risolto una intricata situazione causata da guasti o riuscire a far partire un treno in orario nonostante qualche contrattempo».

«Da qualche anno le mie mansioni rivestono più un carattere organizzativo ed amministrativo e devo sinceramente ammettere di provare un po' di nostalgia per il lavoro del movimentista che penso sarà l'ultima tra le professioni ferroviarie a trasformarsi e comunque non credo sia destinata a sparire», aggiunge Cantone.

«Più che lo specifico delle varie professionalità, penso che in questi anni in ferrovia siano cambiati i rapporti tra i ferrovieri e la mentalità. L'impostazione gerarchica, retaggio di una struttura militare, si è resa più flessibile. La rigidità di «casta» tra le varie qualifiche si è persa e ha lasciato posto ad una più fattiva collaborazione. Per esperienza personale posso dire che si ottengono i migliori risultati con il coinvolgimento di tutti, e i suggerimenti di chi opera direttamente sono sempre più determinanti per il raggiungimento della miglior qualità del servizio».

Giancarlo Lugano, Capo stazione superiore, è dal '69 movimentista nell'impianto: «Il lavoro che svolgo mi appassiona da sempre se pur con qualche amarezza. Vedere una stazione come Voghera ancora con tanti scambi a mano che ne limitano la potenzialità, in un paese dove l'informatica è ormai applicata ovunque... e poi talvolta ho l'impressione che il nostro impegno sia scarsamente considerato e non sufficientemente pagato. Per me occorre una maggior gratificazione economica misurata sulle responsabilità di cui siamo gravati». L'interesse per il lavoro che si svolge non è solo una caratteristica dei movimentisti. *Luigi Labodi*, manovratore di 55 anni dopo venti anni di servizio allo scalo merci è oggi «pilota» al F.V.: «Ho iniziato a lavorare in ferrovia per lo stipendio fisso e il posto sicuro; di scuole ne ho fatte poche. Poi con il tempo a questo mestiere di manovratore mi sono legato, anche se quello allo scalo è un lavoro duro e pericoloso... tra una staffa e la ruota di un carro ci ho lasciato due dita. In questi vent'anni ho avuto numerose possibilità di cambiare anche perché ho avuto problemi di salute ma ho sempre scartato le proposte offerte. Chiudermi in una stanza a scrivere o a passare carte per me sarebbe stato come essere in galera. Mi piace lavorare all'aria aperta anche se questo vuol dire esporsi al maltempo».

A volte l'attenzione e lo scrupolo nell'esecuzione dei propri compiti, celano aspirazioni verso ruoli più decisionali come si intuisce dalle parole di *Nicolò Dall'Occhio*, tecnico di stazione, veicolista al F.V.: «Io di responsabilità ne ho meno di un Dirigente Movimento. Dal mio lavoro non ho grandi soddisfazioni se non quella di essere apprezzato per la cura con cui eseguo i miei compiti. Anche se è il veicolista a consegnare al macchinista le prescrizioni, è il C.S., che lavora direttamente a

GIANFRANCO GIOVAGNOLI/FOTOTECA FS

contatto coi treni e vede in pratica le conseguenze delle sue scelte».

Nell'organizzazione del lavoro di una stazione come Voghera, con tre cabine e un centinaio di deviatoi a mano, una delle figure più importanti è quella del deviatore. Come il D.M. ha dirette responsabilità nella circolazione dei treni.

«È un lavoro che richiede molta applicazione, non si può sbagliare — commenta il deviatore *Carlo Lazzari* — Faccio questo lavoro dal '70 e mi dà soddisfazione partecipare al movimento dei treni; se pure è il Capo stazione a decidere, è il deviatore che dà la certezza operativa predisponendo gli itinerari per l'arrivo e la partenza dei treni e così, secondo me, anche lui può essere definito un movimentista».

«Noi verificatori abbiamo in ferrovia un lavoro fra i più indipendenti» sostiene *Leandro Bergamotti*, «pur dovendoci attenere ad un rigido regolamento e ad uno stretto programma di interventi.

Partecipiamo alla costruzione del treno, che parte dalla stazione di origine solo dopo una nostra accurata visita tecnica al materiale, di cui siamo responsabili fino al termine della corsa.

Occorre conoscere pezzo per pezzo ogni veicolo e saper prontamente intervenire ad ogni piccolo guasto. Un po' fabbri un po' elettricisti, dobbiamo eliminare tutti quegli inconvenienti che possono creare disguidi alla circolazione. È un lavoro in cui è richiesta competenza e determinazione. Non l'ho scelto per vocazione; sono entrato in ferrovia perché era scarsa la richiesta di lavoro nel vogherese e per la garanzia dello stipendio fisso. Ho iniziato come manovale e migliorato pian piano la mia posizione lavorando sempre con diligenza ed impegno; ma se avessi avuto altre possibilità più remunerative di impiego all'esterno, penso che avrei accettato».

In un locale della stazione il personale viaggiante attende l'arrivo dei treni che dovrà scortare. *Natale Girani* è un Capo treno quarantenne, vogherese:

«Uno dei lati positivi del nostro lavoro è il contatto con la gente e aver la possibilità di rendersi utili soprattutto alle persone anziane. Per il resto penso che uno non si senta realizzato da questa professione; non basta avere il nome di «capo», sono troppi i problemi che dobbiamo affrontare. In questa stagione soprattutto vengono dal riscaldamento delle carrozze.

La diversità e la molteplicità delle vetture e dei sistemi di riscaldamento rendono difficoltoso rimediare prontamente ai guasti. Non bastano buona volontà e frettolosi corsi pratici di manutenzione, anche se devo riconoscere che mi fa piacere ricevere i ringraziamenti dei viaggiatori quando riesco a rimediare a qualche guasto.

Sul treno viaggiano tutti, anche la gentaglia. Nei loro confronti siamo indifesi... cosa farebbe se alla domanda "Biglietti, prego" le mostrassero un coltello rispondendo "Questo e il mio biglietto?" Ci sono problemi anche a far scortare dalla Polfer i treni risconosciuti a rischio... Come si può lavorare con tranquillità e serenità quando si viene minacciati.

Alcuni di noi sono stati malmenati e non è richiesta la stoffa degli eroi per l'assunzione. Quando il viaggiatore reclama presso il Capotreno o il conduttore per un furto, ad esempio, si aspetta da noi un intervento attivo e noi invece siamo indifesi quanto loro.

Del resto il personale viaggiante incarna per il cliente l'Azienda ed è ai ferrovieri che si rivolge, spesso inviperito, il pendolare sia per il treno in ritardo, che per le carrozze fredde o non illuminate o perché i posti sono insufficienti».

Unisys, oggi in Italia per l'informatica di domani.

La Unisys, tra le maggiori società impegnate nella produzione e nella vendita di sistemi per l'elaborazione dei dati, con un fatturato di circa 10 miliardi di dollari e investimenti in ricerche e sviluppo che superano il 10% di tale ammontare, svolge oggi un ruolo di primissimo piano nell'area dell'informatica.

Operando in 124 nazioni con circa 80.000 dipendenti e un parco macchine installato del valore di 35 miliardi di dollari la Unisys ha, infatti, messo a punto una vasta gamma di prodotti in grado di soddisfare qualsiasi esigenza applicativa: nei grandi sistemi con la serie OS1100 e la serie A, nei medi sistemi con la serie 80, nei sistemi dipartimentali con la serie U5000, 6000 e infine nei microsistemi con i personal computer PW^2.

Nel nostro paese la Unisys Italia S.p.A., con circa 1000 dipendenti ed un fatturato superiore ai 350 miliardi su base annua, ha la sua sede centrale a Milano nel complesso di Via Benigno Crespi 57 e uffici e filiali dislocati a Milano, Torino, Genova, Padova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo e Cagliari.

UNISYS

Con noi si può.

Amici ferrovieri

di Carlo Sgorlon

Non sono un gran viaggiatore, al contrario. Recentemente a Penne mi chiesero quali fossero stati i miei viaggi più lunghi e i luoghi più lontani da me raggiunti. «Quelli dove ci si può recare con una giornata di treno» risposi. In realtà ho girato un po' per l'Europa con i pullman delle Agenzie Turistiche. Ma se penso ai posti in cui mi sono recato, nel passato, o a quelli teoricamente da me raggiungibili, traccio sulla carta geografica attorno alla mia città, Udine, un circolo di compasso che corrisponde pressappoco a mille chilometri.

Più in là è come se cominciassero le nebbie cimmerie, o il Finisterre, o i deserti sterminati, dove gli antichi scrivevano sulle loro carte molto approssimative: «Hic sunt leones». Io sono un animale terrestre; il trovarmi in aria o in acqua sviluppa dal mio inconscio angosce misteriose, perché non sono i miei elementi. Il mio istinto profondo vuole che, se debbo viaggiare, lo faccia sulla terra. Non ho mai messo piede in un aeroporto, e tanto meno sulla scaletta di un aereo. Una volta passai, verso sera, un'ora a guardare dall'alto di una strada sopraelevata l'arrivo e la partenza degli aerei a Fiumicino. Ebbi l'impressione che quelli che partivano andassero verso il nulla.

Per contro, se consulto l'incoscio e l'istinto, mi accorgo che il treno io l'ho sempre amato. Ha sempre suscitato la mia profonda simpatia. A sette od otto anni, il mestiere che desideravo fare da grande era il tranviere, e una mia zia sarta, che ancora vive, era la paziente cucitrice che mi allestiva borse di stoffa che dovevano ricordare quelle dei tranvieri. La mia precoce manualità infantile produsse un arnese sommamente primitivo, ma efficace, per forare i biglietti.

Il mio treno, allora, era il tram: non tanto quello di città, quanto quello che da Udine portava a Tarcento o a San Daniele: ambedue scomparsi, naturalmente. In treno salivo soltanto due volte all'anno per andare in montagna, a Fusine, nei pressi di Tarvisio. E sentivo, in quelle occasioni, che qualcosa di importante si realizzava, perché il treno era uno dei miei desideri più profondi e più ricchi di fascino.

Nella mia infanzia il traffico non era intenso e rumoroso. In condizioni particolari dell'atmosfera, da casa mia si sentiva il fischio dei treni che correvano verso l'Austria o verso Venezia. A due passi da essa correva un terrapieno, con ponti, caselli e stazioncine, dove anni prima della mia nascita avrebbero dovuto costruire una ferrovia che non vide mai la luce. Su di esso immaginavo la corsa di treni invisibili, sui quali avevo un posto di primo piano. Fui capotreno e macchinista di convogli ferroviari mai esistiti.

V'erano padri o zii di miei compagni di giochi che facevano i ferrovieri. Talvolta li vedevo salire su biciclette, spesso antiquate, con un mantello nero sulle spalle. Andavano verso la stazione nell'ora in cui io mi mettevo a tavola per la cena o a letto per la notte. Per loro il lavoro a quell'ora, invece di smettere, cominciava. Li vedevo sparire nel buio con il fanale oscillante. Erano circondati, ai miei occhi, dall'attrattiva della notte e dell'ignoto. La loro vita aveva un lato avventuroso e misterioso.

A volte v'era qualcuno di essi che l'aveva più accentuato degli altri. Il padre di un mio amico aveva fama di «sovversivo». Aveva un viso fortemente rosso e probabilmente aveva con il vino un'amicizia eccessiva. Si sapeva che era stato picchiato dai fascisti negli anni in cui il regime cercava di imporsi con il bastone e l'olio di ricino. L'uomo aveva un nome che si diceva d'origine cecoslovacco, e, come «sovversivo» con problemi di etilismo, era additato nel quartiere come un cattivo soggetto. «Sovversivo» era una parola dal colore cupo, nel '39 o '40.

Però, dietro lo strato scuro, ne comiciava un altro, che era avventuroso e un po' enigmatico. Nel mio inconscio v'era come l'idea vaga che i ferrovieri erano, appunto, uomini di ferro, che potevano anche fare resistenza al potere e a colui che lo reggeva.

Quell'idea si rassodò, in modi più robusti, quando, verso la fine della guerra, cominciarono a circolare voci di fiera, estrema partecipazione del mondo delle ferrovie alla lotta contro i nazifascisti. Si seppe di ferrovieri che si erano sacrificati, saltando in aria con il loro treno, consapevoli che le rotaie erano state minate dai partigiani; di vagoni staccati dal convoglio, per far fuggire gli ebrei chiusi in carri bestiame; di ferrovieri fucilati dai tedeschi senza processo. Benché nessuno mi avesse ancora aperto gli occhi, negli anni tra il '43 e il '45, cominciavo a capire qualcosa, perché ero d'indole meditativa e contemplativa. Pian piano mi resi conto che all'interno del fascismo e del nazismo c'era un sistema che cominciava a incrinarsi e nascondeva delle grandi menzogne.

V'era poi il fatto che nelle ferrovie, anche allora, entravano spesso giovani di campagna che io conoscevo bene e riscuotevano tutta la mia fiducia.

«Entrare in ferrovia», allora come ora, era spesso un modo per lasciare i campi, che non erano sufficienti per fornire il pane a tutta la gente della terra. E così accadde che, anche da ragazzo, avevo amici tra i ferrovieri. Spesso non erano nemmeno ferrovieri veri e propri, ossia macchinisti o controllori, ma piuttosto uomini di fatica delle ferrovie. Però il trait-d'union tra me e i ferrovieri esisteva.

Poi la ferrovia entrò quasi in casa, perché un mio cugino, dopo aver fatto il marinaio per qualche anno, divenne macchinista, e cominciò a condurre treni in Liguria o Piemonte. Da lui, le rade volte che lo incontravo, apprendevo sui treni e le ferrovie molte notizie di prima mano. La «favola ferroviaria» infantile si era dissolta, sostituita dalla conoscenza reale. E anch'io, studente universitario e poi insegnante, avevo preso a viaggiare di frequente. Ogni appuntamento importante della mia vita era legato alla ferrovia.

Gli anni sono passati. Sono diventato uno scrittore, il terzo mestiere dei miei sogni, dopo quello di tranviere e di bersagliere. Adesso capita spesso che dei ferrovieri mi riconoscano, quando mi trovano, viaggiatore silenzioso o solitario, sui loro treni. Hanno visto il mio volto alla televisione, o su un giornale, o sulla copertina di un libro, e mi fanno capire sobriamente di avermi riconosciuto.

Il treno, anche se modernissimo e veloce, per me conserva sempre qualcosa di ottocentesco e di familiare, che rientra nella mia visione conservatrice del mondo (conservatrice della natura e delle tradizioni, non dei privilegi e delle ingiustizie, naturalmente). E la gente della ferrovia si inserisce bene in questo schema e in questa

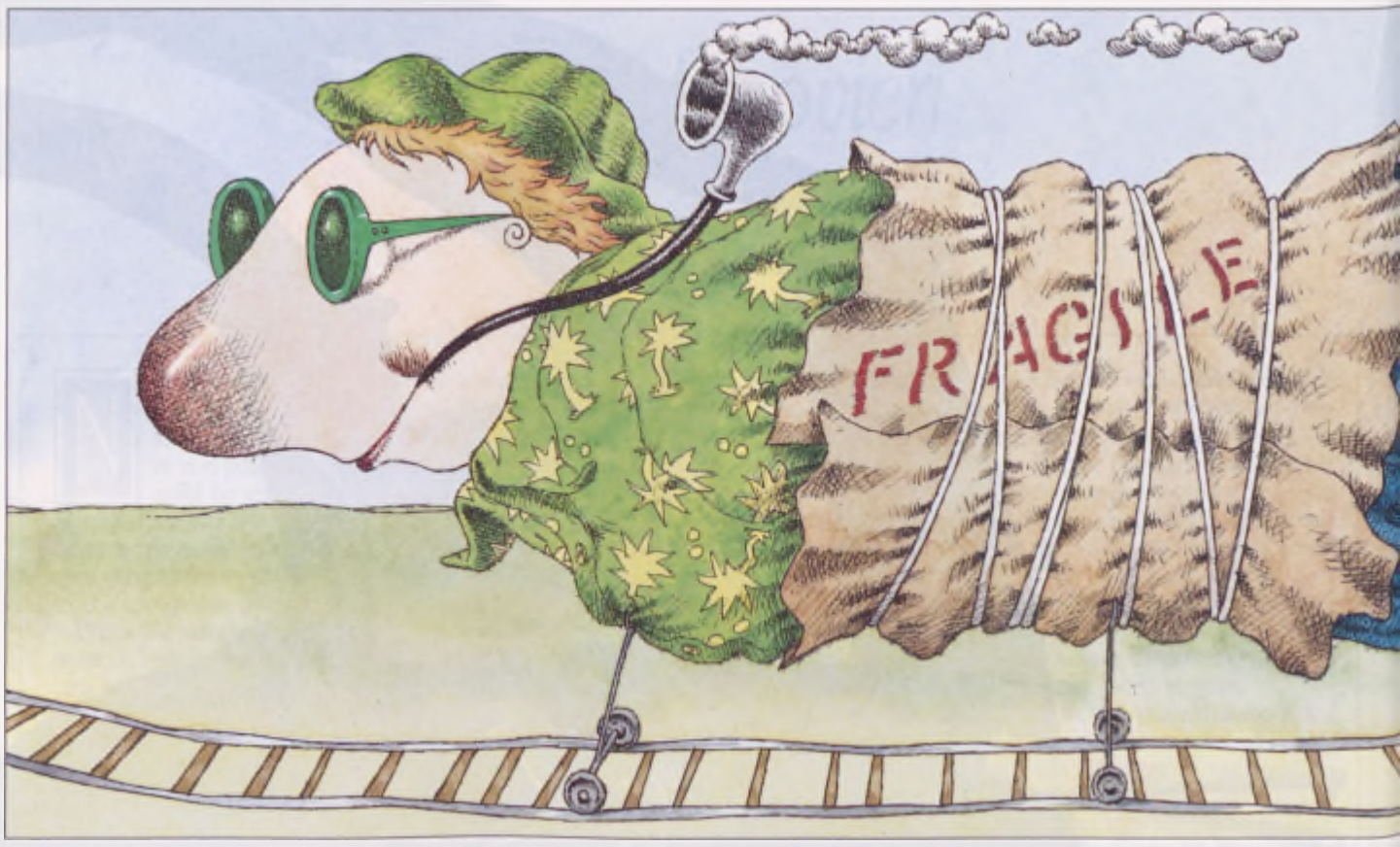
L'illustrazione
è di Fabiàn Negrin

predilezione mentale. Certe «liturgie» ferroviarie sono sempre le stesse. Ancora si usano le palette verdi e rosse, come ai tempi della mia infanzia, le divise grigio-azzurrine.

Da decenni ho smesso di vedere nei ferrovieri soltanto i «funzionari», i «capi» del treno, che controllano inflessibilmente e fanno rispettare dei regolamenti. Ora mi piace, quando sono sul treno, nelle pause della lettura (un romanzo o un saggio sono sempre nella mia valigia), osservare il lato umano e familiare dei ferrovieri. Alcuni scendono perché hanno finito il turno e altri salgono perché lo cominciano. Spesso hannno con sè grosse borse di cuoio (conterranno un pranzo al sacco?); si scambiano le consegne e gli eterni moduli da scribacchiare. Spesso hanno la barba. Ho l'impressione che la percentuale dei barbuti sia più alta tra i ferrovieri che tra gli uomini di altre professioni. Ma alcuni di loro non potrebbero mai avere la barba perché sono donne.

Il nostro tempo non è amabile, per tanti aspetti. Però ha un lato molto piacevole, ossia il fatto che s'incontrano donne là dove una volta non ce n'erano, dai tribunali ai treni. Questo introduce una nota di gentilezza negli ambienti, senza che ci siano slittamenti o cedimenti a una minore funzionalità, perché le donne sono in genere più precise e zelanti dei maschi.

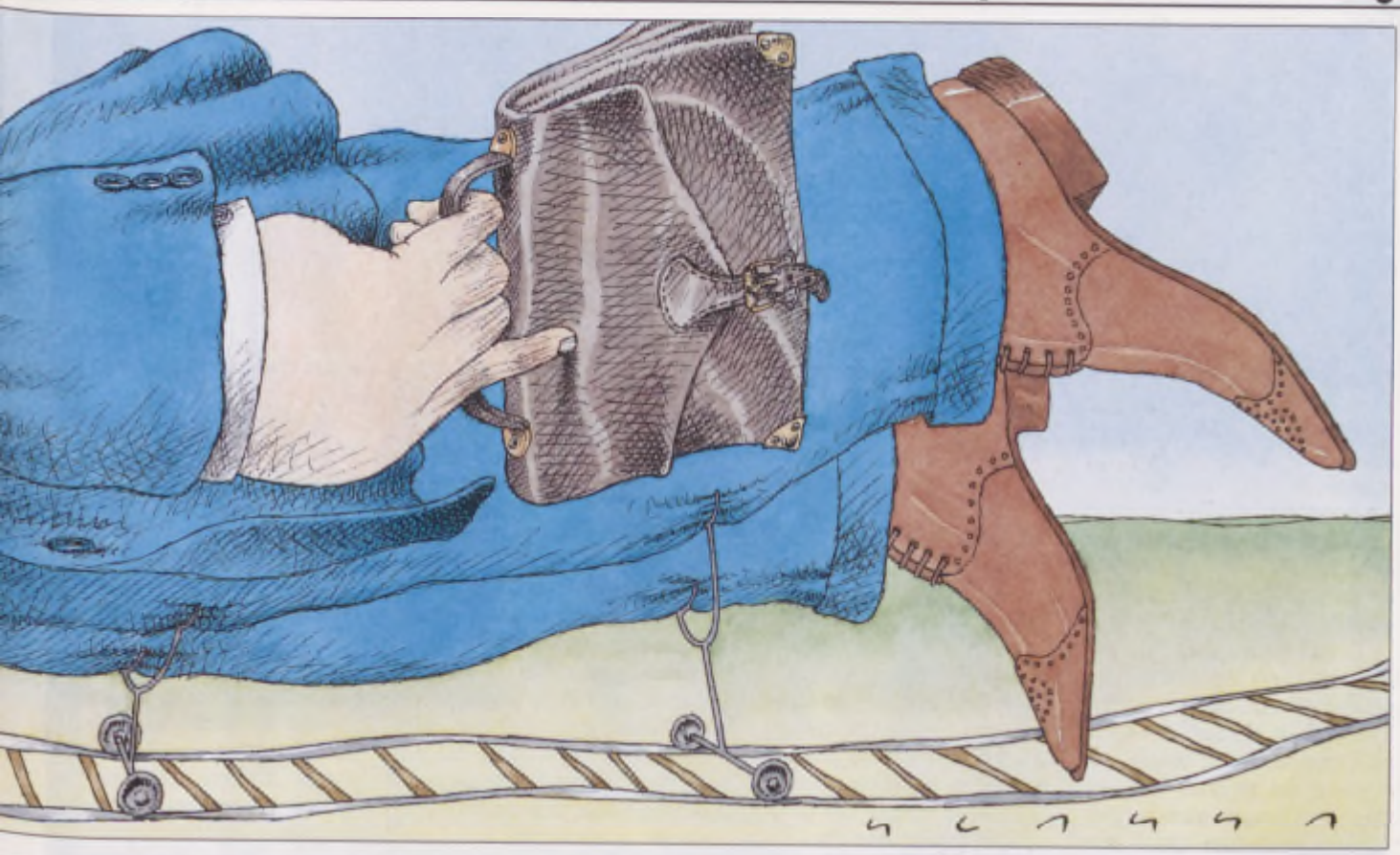
Per tutto questo auguro a me stesso e all'umanità che il treno (e la bicicletta per le piccole distanze) diventino il mezzo di locomozione dell'avvenire, quando gli uomini avranno finalmente capito che meno ricorreranno all'auto e all'aereo, più aumenteranno le probabilità di sopravvivenza della natura e quindi dell'uomo.



PIÙ PRODOTTI PER UN PROGETTO COMUNE

Strategie differenziate e attenzione ai diversi settori del mercato per fornire un prodotto di maggiore qualità. Una nuova organizzazione per una più proficua dialettica fra esercizio e vendita, centro e periferia. Con un obiettivo: dare al cliente quello che chiede.

A colloquio con Luigi Di Giovanni
Direttore Divisione Passeggeri



n settore strategico come quello dei viaggiatori in che cosa cambia con il processo di divisionalizzazione? Quali sono le maggiori novità?

Con il precedente modello di organizzazione dipartimentale il centro di tutte le attività commerciali dell'Ente era rappresentato dal Dipartimento Promozione e Vendita: questo era il polo di tutte le iniziative, il centro dei costi e dei ricavi. Era un modello operativo che riassumeva i diversi mercati su cui pure, distintamente, agiva la ferrovia: il settore merci e il settore viaggiatori, e all'interno del settore viaggiatori i treni a lungo percorso e il trasporto locale. L'organizzazione divisionale ha l'obiettivo di ridisegnare un organismo complesso più funzionale alle varie segmentazioni del mercato e quindi conseguentemente più attento alle caratteristiche dei diversi settori su cui si deve operare, che richiedono obiettivi e strategie differenziate.

Ma oltre al momento puramente organizzativo, il modello che ci siamo dati offre nuove possibilità nella fase dei risultati e dei controlli di linea. Avere una politica commerciale e gestionale con segmentazioni più ristrette e definite, consente di realizzare iniziative più mirate e di fronteggiare cadute nel servizio più facilmente isolabili.

Tutti gli obiettivi che ci siamo posti potranno essere raggiunti attraverso un'organizzazione più articolata delle Divisioni, sempre tenendo conto che l'organizzazione scelta non è un fine, ma deve essere lo strumento per realizzare una politica.

Sorgeranno probabilmente anche problemi di competizione fra le diverse Divisioni ma questo è un dato positivo perché ogni processo dialettico porta a risultati complessivamente migliori. Il nodo, il punto di sintesi dei diversi progetti sarà comunque realizzato dall'esercizio, cioè dal settore che dovrà comparare la redditività e la efficacia degli interventi proposti, ma anche la compatibilità con le risorse disponibili.

In sintesi, il vantaggio principale della divisionalizzazione sta nell'aver posto tre gruppi di dirigenti, che, pur attraverso azioni commerciali su specifici segmenti di mercato, realizzano una maggiore capacità progettuale e ope-

L'illustrazione è di Pedro Scassa

rativa complessiva.

Anche in un modello caratterizzato dalla segmentazione del mercato, è chiaro che il settore dei viaggiatori sarà sempre quello esposto al giudizio della pubblica opinione. Tenendo presente questo su quale linea si sta muovendo la Divisione Passeggeri?

Bisogna partire da un'osservazione di fondo. Attualmente siamo paragonabili ad imprese che stipulano dei contratti di adesione: l'impresa fissa il prezzo e le modalità del servizio, il cliente paga. Non sempre, però, la qualità delle prestazioni risulta adeguata al prezzo richiesto. Tale circostanza comporta come obiettivo prioritario quello di elevare il livello qualitativo del servizio in modo da instaurare un miglior rapporto con la clientela su cui fondare le basi per un giusto progressivo adeguamento delle tariffe a quelle praticate in Europa.

La necessità di un'azione finalizzata prevalentemente alla qualità è sostenuta dalla constatazione che anche la clientela ferroviaria del nostro Paese richiede con sempre maggiore insistenza servizi più confortevoli e pregiati.

Sono del parere che iniziative tendenti ad un aumento dell'offerta di trasporto, potranno ottenere riscontri positivi in termini di acquisizione di ulteriori clienti, solo dopo che saranno raggiunti opportuni standard qualitativi.

Pertanto ho l'intenzione di acquisire, in primo luogo, piena conoscenza dei motivi che danno origine alle attuali carenze, alcuni dei quali, peraltro, mi sono già noti, al fine di promuovere interventi mirati a migliorare la qualità dei servizi laddove (determinate relazioni, alcuni treni ecc.) se ne avverte una maggiore esigenza e con riferimento a specifici difetti accertati.

Ad esempio, per quanto riguarda il settore ristorazione, prima di puntare ad azioni di promozione particolare, vogliamo intervenire nella struttura e negli standard del servizio.

L'impegno che abbiamo assunto con la Società che gestisce la ristorazione è di fare preliminarmente uno screening molto rigoroso per conoscere tutti gli ostacoli che impediscono a noi e a loro di ottenere i risultati attesi, e quindi concordare i provvedimenti necessari per superare tali impedimenti. Ritengo che nell'arco di 3-4 mesi saremo in grado di pervenire a valutazioni significative che ci metteranno in condizione di ottenere livelli di qualità soddisfacenti e, quindi, di adottare conseguenti iniziative volte ad ampliare le prestazioni.

Per quanto riguarda il settore letti prevediamo, invece, alcune iniziative già a breve scadenza, che dovrebbero avere un impatto favorevole sulla clientela.

Ci può dare qualche anticipazione?

Probabilmente, già a partire da febbraio, sui WL verrà offerta alla sera dell'acqua minerale e alla mattina, al risveglio, una bevanda calda e un quotidiano. Nel frattempo la Compagnia WL si è impegnata a risolvere alcuni problemi che riguardano il tipo dei materiali forniti (coperte migliori, materassi più confortevoli ecc.) e la qualità del servizio di assistenza al viaggiatore.

Parlando ancora di organizzazione è indubbio che le innovazioni più significative riguardano il tipo di rapporto instaurato fra tecnostruttura e Divisioni commerciali, fra il centro che elabora politiche e strategie e la periferia che presiede il territorio e sembra avere una funzione più operativa. È un processo che potrebbe avere fasi non indolori. Che reazioni ha riscontrato finora?

In questi giorni ho discusso i budget dei ricavi con i Direttori Compartimentali, adottando, in questa prima fase, anche per il budget 1991, stesse procedure dell'anno precedente, senza che ciò abbia comportato particolari problemi. Certo, è vero, ci sono aspetti molto innovativi. Ad esempio, con la nuova organizzazione la Divisione Passeggeri avrà una sua struttura periferica verticale, che in qualche modo sembrerebbe spaccare le competenze del Compartimento. In realtà questo poi non accadrà. La questione riguarda semmai la distribuzione costi/ricavi sotto l'aspetto degli obiettivi da raggiungere, ma per quanto riguarda l'integrazione di servizio fra le varie strutture divisionali — passeggeri, merci, trasporto locale — essa dovrà essere necessariamente collegata alla territorialità compartimentale, nel punto dove si realizza effettivamente l'esercizio. Un'integrazione dovrà esserci comunque, e i Compartimenti saranno compartecipi degli obiettivi prefissati dalle Divisioni Commerciali, perché dovranno essere essi a consentire il loro effettivo perseguimento. Diverso, invece, è il rapporto che lega la Divisione Esercizio alle Divisioni Commerciali: sarà infatti un rapporto di tipo dialettico e dovrà rappresentare un importante momento di sintesi per le esigenze proposte dai vari comparti. Questa dialettica sarà un momento di razionalità e compatibilità fra i tre diversi progetti. Da questa sintesi, da questo momento di confronto, dovrà poi scaturire un progetto complessivo, che tiene conto degli obiettivi e delle compatibilità. Credo che un vero modello di integrazione potrà avvenire solo quando l'esercizio sarà messo nelle condizioni di valutare la effettiva redditività di una richiesta. Nella prima fase potranno sorgere delle difficoltà, ma sarà poi la verifica dei fatti, l'esperienza di tutti i giorni, la responsabilità e la capacità del gruppo dirigente che farà superare gli ostacoli e porterà ai risultati che tutti ci attendiamo.

A livello personale che giudizio dà su questo momento attraversato dall'Ente?

Molto positivo. Forse perché, pur essendo consapevole dei problemi che il nuovo modello organizzativo ci presenterà nella prima fase di attivazione e della rilevanza degli obiettivi che ci siamo dati, sono per carattere ottimista e comunque fiducioso per i risultati che riusciremo a ottenere. Sono convinto, infatti, che il gruppo dirigente, chiamato ad operare nel prossimo futuro, ha una grande capacità di guida ed una forte volontà di realizzare un positivo rinnovamento. Dopo l'esperienza della legge 210, il periodo del commissariamento, la delibera del novembre '90, non possiamo permetterci altri ulteriori indugi.

Saranno necessari certamente altri aggiustamenti, ma la strada tracciata è quella giusta. Su questo processo di trasformazione noi giochiamo non solo la nostra credibilità di dirigenti ma anche la credibilità di un ruolo che il trasporto su rotaia deve svolgere nello sviluppo economico e sociale del nostro Paese.

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

LA NOTTE È SERVITA

Dai tempi mitici dell'Orient Express molte cose sono cambiate nell'immagine della Wagons Lits. Più che uno status symbol oggi è una scelta. A contare è il fattore tempo rapportato al costo.

di ALDO ORFEI

Nel corso dei 115 anni di storia della Wagons-Lits e della carrozza-letti in Europa, la tipologia del cliente medio di questo mezzo ha subìto vari avvicendamenti e mutazioni.

All'inizio, quando il servizio aveva ancora un carattere sperimentale e non privo di alcuni lati avventurosi, a servirsene erano soprattutto esponenti della borghesia emergente. Gente che si era fatta le ossa ed accumulato ricchezze con la rivoluzione industriale ancora in pieno sviluppo.

Superato brillantemente il periodo di prova, la carrozza-letti, soprattutto con la messa in circolazione dell'Orient-Express nel settembre del 1883, giunse agli onori della cronaca, prefigurandosi anche come il modo più moderno, confortevole e funzionale per affrontare i lunghi viaggi.

Un salto di qualità che ne decretò anche il ruolo di status simbol. Viaggiare sui Grandi Treni Espressi Europei della Compagnia Wagons-Lits significava incontrare il Gotha della società dell'epoca, con la sola esclusione dei capi di stato e di altre poche autorità supreme che preferivano spostarsi con i loro convogli speciali.

È stato accertato che, a quei tempi, il potere politico ed economico viaggiava prevalentemente in carrozza-letti.

D'altra parte un passaggio sull'Orient-Express da Parigi ad Istanbul comportava una spesa complessiva che si avvicinava al salario medio annuo di un operaio dell'epoca.

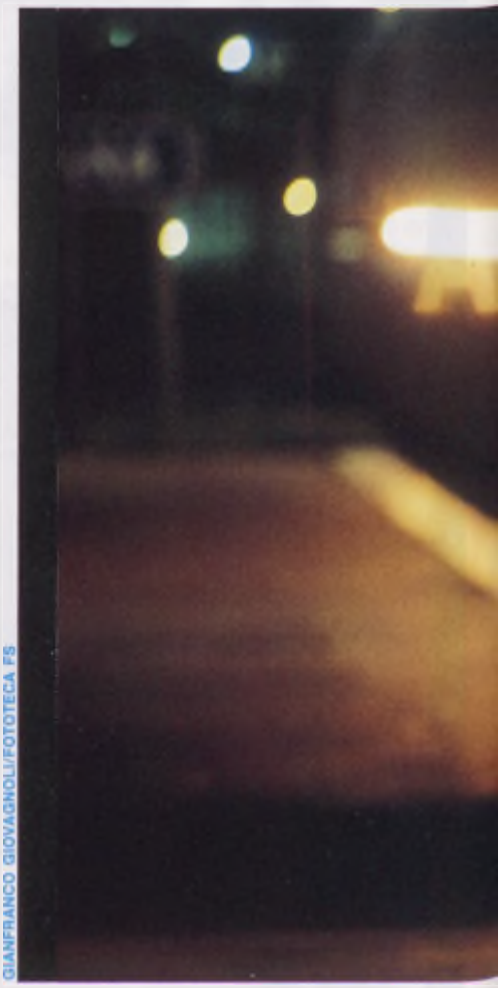
Gli ospiti beneficiavano di un servizio di bordo che veniva additato come modello anche negli alberghi più prestigiosi. Il comfort del mezzo era poi quanto di meglio si potesse trovare in assoluto nei viaggi terrestri.

Ciò comportava ovviamente una continua ricerca di miglioramento delle prestazioni tecniche, molte delle quali segnarono il progresso della stessa ferrovia: oltre alla realizzazione del primo sistema di aggancio «internazionale» dei vagoni (quelle con letti furono le prime vetture che, per ragioni di «servizio viaggiatori», oltrepassavano sistematicamente le frontiere), si devono agli Uffici Studi e Progetti della Compagnia Wagons-Lits le prime carrozze con corridoio laterale, fornite di vere e proprie toilettes poste alle estremità, nonché del primo sistema di riscaldamento centralizzato e di illuminazione elettrica.

Poi gli stessi Uffici misero a punto la prima cassa metallica, il primo congegno per la ventilazione interna e quella che poi sarà la struttura interna delle carrozze moderne.

Dopo la prima guerra mondiale, le cose non cambiarono di molto anche se, con l'aumento della velocità, i treni diurni cominciavano a sottrarre alle carrozze-letti una certa percentuale di viaggiatori.

La Compagnia Wagons-Lits reagì aprendo il servizio a nuove fasce sociali. Così furono ideate e messe in servizio le prime carrozze-letti con compartimenti a tre o quattro letti, per le quali era richiesto biglietto ferroviario di seconda classe (a quei tempi esisteva anche la terza) e supplemento W.L. turistico.



GIANFRANCO GIOVAGNOLI/FOTOTECA FS

L'iniziativa non ebbe però successo. Forse l'elevata immagine del servizio, affermatasi in oltre mezzo secolo di attività prestigiosa, costituì una sorta di remora anche quando le fasce tariffarie avrebbero dovuto permettere l'accesso di nuove classi sociali.

Queste, d'altra parte, subirono profonde mutazioni con la seconda guerra mondiale. E negli anni cinquanta era possibile rilevare molta eterogeneità tra i viaggiatori della vettura-letti. Poi, il deciso sviluppo dell'aviazione commerciale e dei servizi autostradali indussero il segmento più alto di tale clientela ad abbandonare il viaggio notturno in ferrovia. Quelli successivi furono anni di assestamento

Al classico WL si sono via via aggiunte altre offerte per il viaggio notturno. Ad esempio, la Sleeperette, una carrozza dotata di sedili reclinabili. In alto, il marchio che la distingue.

e, andati in pensione i vecchi «afecionados» che avevano conosciuto i «tempi gloriosi del servizio Wagons-Lits anteguerra», oggi si assiste all'affermarsi di una clientela abbastanza giovane di professionisti e uomini d'affari, che apprezza il comfort e la qualità del servizio, ma che in modo utilitaristico dà molta importanza al fattore tempo rapportato al costo.

Da recenti studi di mercato, emerge che in Italia la grande maggioranza degli «users» è costituita da uomini (73%). Le donne sono comunque in costante aumento (nel 1973 costituivano soltanto il 14%) e non è detto che nei prossimi anni possano raggiungere i livelli fatti registrare in Francia e in Germania, ove rappresentano, rispettivamente, il 49% e il 35% della clientela. Per contro l'età media di questa in Italia (40 anni) è molto inferiore a quella che si riscontra in Francia (60 anni) e in Germania (50 anni): si tratta di un dato importante in quanto denota il rinnovamento avvenuto nell'ambito dei servizi dell'Ente FS e le grosse prospettive di fidelizzazione esistenti.

In Italia il 66% viaggia per lavoro o affari. In Germania abbiamo grosso modo la stessa proporzione, mentre in Francia prevalgono i motivi privati o familiari (83%).

Da noi è particolarmente bassa la percentuale di coloro che utilizzano la vettura-letti per turismo (soltanto il 6%): un settore ove evidentemente ancora occorre fare un'incisiva opera di sensibilizzazione.

Il viaggio per lavoro, e quindi di norma a rimborso spese, dà una preponderanza (40%) all'uso del compartimento in singolo in prima classe. Comunque, anche l'offerta del compartimento «doppio» T2S (cioè l'occupazione in due della cabina con pagamento di biglietto di seconda classe) fa registrare un notevole gradimento. In Francia e in Germania la clientela preferisce viaggiare nei compartimenti a due o tre letti a discapito del posto singolo che rappresenta soltanto il 23%.

I francesi, in particolare, attribuiscono una certa importanza (18%) anche alla facilità di trasporto dei bagagli.

I motivi di lamentela dei viaggiatori sono un po' dappertutto identici: la rumorosità delle vetture (il 46% chiede un miglior isolamento acustico); l'inadeguatezza dei servizi igienici, degli accessori di toilette e della pulizia; l'assenza di una valida ristorazione di bordo alla sera e, talvolta, anche al mattino; la non funzionalità di molti orari di partenza e/o di arrivo; la paura di furti in corso di viaggio ecc. Quanto al servizio del personale di bordo, sembra invece esservi una sostanziale soddisfazione.

Ma, oltre ad eliminare tali carenze e a migliorare la qualità dell'offerta, quali sono le attese della clientela per rendere ancora più confortevole e funzionale il servizio di vettura-letti? Le richieste hanno riguardato tutta una serie di servizi aggiuntivi che vanno dalla disponibilità di un giornale quotidiano il mattino prima dell'arrivo, alla prima colazione e l'acqua minerale incluse nel prezzo; dalla possibilità di disporre a destinazione di un taxi o di un autonoleggio già prenotati all'uso in corso di viaggio di telefono o pay TV. Inoltre, sarebbe gradito poter utilizzare in stazione le sale disco verde delle FS, così come in certi viaggi portare al seguito la propria automobile.

In conclusione, l'utilizzatore di carrozza-letti bada al concreto. È convinto della bontà della propria scelta al punto che la considera il mezzo migliore per i propri spostamenti e vi fa ricorso più volte nel corso di un anno. Si aspetta però che le cose migliorino dal punto di vista della qualità dell'offerta, della sicurezza, della funzionalità di alcuni aspetti prettamente ferroviari (orari, fermate ecc.) e di una serie di servizi aggiuntivi che dovrebbero accrescere la fisionomia della carrozza-letti come strumento di lavoro.

ROBERTO FUSCONI/FOTOTECA FS

DORMIRE NON BASTA

Negli ultimi anni il servizio di carrozze-letti in Italia ha avuto risultati soddisfacenti. In effetti, dal 1982 al 1989 i viaggiatori trasportati nei collegamenti interni ed internazionali interessanti l'Italia sono aumentati di circa il 50%, avvicinandosi all'obiettivo di 1.500.000 unità. Ed attualmente stanno prendendo l'avvio nuovi programmi che, basati sul miglioramento dell'offerta e soprattutto della qualità del servizio, dovrebbero permettere nel breve e medio periodo di dare un ulteriore slancio competitivo.

Ma oggi si sta affermando un nuovo fattore, quello dell'Alta Velocità ferroviaria, che può rimettere in discussione la validità operativa, alcuni dicono la stessa esistenza, della carrozza-letti.

Indubbiamente, nel lungo periodo, lo spazio operativo della carrozza-letti tenderà a restringersi. Ma sarebbe un errore di valutazione concludere che tale servizio non avrà più un ruolo nei treni a lunga distanza.

La validità dell'intuizione di George M. Pullman resisterà a lungo nel tempo, occorrerà soltanto concretizzarla con nuove formule più articolate e confacenti ai vari segmenti di mercato. Il tutto però integrato (questa diventa una condizione essenziale) in una politica globale e unitaria dell'intera offerta notte.

Alcune Reti ferroviarie hanno già avviato valide realizzazioni o messo a punto dei progetti di «Treno Hotel».

Tra le prime, merita una citazione quella del «Talgo Pendular» della spagnola «RENFE». Si tratta di treni specializzati per la notte (uno dei quali — il Pablo Casals — collega giornalmente Barcellona a Milano) che, oltre al servizio di ristorante e di bar, prevedono tre tipi di carrozze-letti: la «seconda classe» con compartimenti a quattro letti, la prima classe con compartimenti a due letti e la «gran classe» sempre con due letti a compartimento, la quale però, oltre che del lavabo, è dotato anche di vano doccia e W.C. In più, per tutti i passeggeri sono previsti servizi aggiuntivi: citofono, telefono, pay T.V.

La differenziazione dei prezzi tutto compreso (biglietto ferroviario + supplemento vettura-letti) tra le varie categorie è molto accentuata: dalle 161.200 lire per un posto in seconda classe si passa alle 426.000 lire della Gran classe, sempre esclusa la ristorazione che deve essere pagata a parte.

L'opzione «Talgo Pendular» sta conoscendo un buon successo di pubblico. Alcune amministrazioni ferroviarie europee prevedono comunque treni notturni ove si darebbe maggiore consistenza al servizio alberghiero di bordo, con l'impiego di carrozze-letti aventi un più grande numero di posti e con l'eventuale utilizzo anche di carrozze-cuccette. Il tutto improntato ad un'elevata efficienza e buona redditività della gestione.

Da queste esperienze si traggono già i criteri base della futura offerta notte da proporre al cliente ferroviario: un treno specializzato, composto soltanto da vetture «notturne» (letti, cuccette e sleeperette), che serve bacini di traffico di notevole potenziale, con orari confacenti, poche fermate ed un servizio di bordo omogeneo (ad esempio, a tutti dovrà essere offerta la possibilità di usufruire di un servizio di ristorazione leggera e di sveglia al mattino) e coordinato da un unico responsabile. Ovviamente, l'offerta sarà differenziata secondo la tipologia dei posti e il conseguente livello tariffario. Così il cliente di prima classe riceverà tutta una serie di prestazioni aggiuntive simili a quelle di un albergo di alto livello. Anche le prestazioni a terra (informazione sulla nuova offerta, prenotazione, check-in, accoglienza al treno, attenzioni alle persone bisognose di assistenza ecc.) dovranno essere riviste in un'ottica di servizio integrato, evitando al cliente quel percorso ad ostacoli, talvolta disseminato anche di trabocchetti, che oggi deve compiere per assicurarsi un viaggio accettabile.

LA NOTTE É SERVITA

Da oltre un secolo ci siamo appropriati della notte affinché la nostra clientela possa viverla in modo attivo: viaggiando, lavorando, dormendo ....

Centinaia di milioni sono i viaggiatori che nel tempo hanno scelto l'opzione Wagons-Lits.

Da questa ricca esperienza, oggi sta prendendo l'avvio una profonda ed ampia azione di rinnovamento per meglio valorizzare la qualità dell'offerta e del servizio.

Viaggiare Wagons-Lits significa immergersi nel confort con la propria privacy, significa concedersi un proficuo riposo per arrivare puntuali verso i propri impegni.

Per viaggiare ancora più distesi.

WAGONS LITS
SERVIZI FERROVIARI

L'ultimo lusso

di Barbara Alberti

L'illustrazione è di Pedro Scassa

Il principe Dado Ruspoli, quell'incantevole bambino con la sciarpa rossa, che è il contrario dello snob (ovvero un uomo elegante), ha detto: «Il treno è l'ultimo lusso rimasto agli Italiani».

È vero! mentre il viaggio aereo ci rivela che il rango della vita umana oggi è lo scatolame, il treno ci riporta al progresso come si sognava una volta: comodità, non assassinio.

Ma il lusso supremo è il vagone letto, specie se si viaggia soli. Allora, il viaggio Roma-Milano è un piccolo Tibet, il luogo dove nessuno ti raggiungerà, e sarai simile a te stesso.

C'È NELL'ARIA UN COLTELLO

«Mi è sembrato cinese
pallido per via del mare
alla fiamma del suo ramson
ci scopriamo vis à vis
ci scambiamo qualche sì
wagon lits wagon lits
c'è nell'aria un coltello
qualcuno aspetta mezzanotte
un uomo scalzo si riveste
nella mente scatta un click
tu mi guardi ed io ci sto
wagon lits, wagon lits»

Come nella canzone «Wagon lits», di Gianna Nannini, questa è la mitologia — il sapore, uno degli infiniti servizi di cui si può godere in vagone letto: l'allusione a ogni avventura — purché non diventi vera, purché rimanga un'intenzione o una canzone. Quella è l'atmosfera, ma non son certo gli ometti curiosi o i giovanotti affacciati sul corridoio ad accendere l'immaginazione.

Ma chiudere, finalmente, la porta in faccia al mondo. Per qualche ora, irraggiungibili. Prima che il treno parta, tiro fuori gli oggetti del culto — da avventuriero, da emigrante: radio penne libri teiera e quaderni, e la cabina si trasforma nello studio ideale — la tua casa, che invece di imprigionarti ti libererà. E si vagheggia di come dovevano essere una volta — spaziosi e splendidi, con paralumi e tendine (li ho visti così in Cina e in Turchia).

Ma per la rassegnazione dell'uomo moderno, e rispetto all'aereo, o alla macchina, quell'abitacolo è un piccolo salone. Chiuso a metà per ora il finestrino, tanto per dare qualche occhiata d'impazienza al marciapiede alla colonna del telefono a due piedi in corsa — ecco — il fischio delle antiche gite — si muove!

Spalanco la tenda — la finestra è metà parete — comincia il miracolo. Io e la notte. Io e il paesaggio. Io e io. Ora nessuno ti chiamerà.

COLONNE SONORE

«Quanto tempo c'è a domani
quanto tempo ci sarà
sulle lame dei binari
il tempo è come un killer
quante volte le tue mani
questo viaggio finirà
il tempo è come un killer...»

La prima mossa (anche se si sentirà a strappi o sopraffatta dal rumore delle rotaie) è scegliere la musica. Gianna Nannini per me è l'accompagnamento naturale — lei viaggia sempre con la voce, ma è troppo sonora: infastidisce i vicini, e per la stessa ragione ho dovuto rinunziare ai Pink Floyd.

Rimangono Chopin, Schubert, Weber: sonate per pianoforte, che, superando la parete divisoria e penetrando sotto il cuscino del viaggiatore vicino non lo offendano, lo facciano anzi dormire meglio — fuori corrono lumini e stelle, squarci chiari di cielo vicino all'abitato — truce che sia il vicino, o votato al pratico, non si adirerà — «nu' chianofforte 'e notte» scioglie il cuore perfino agli affaristi o alle donne in carriera. Nessuno protesterà - abbandonandosi.

Il ritmo del treno — come nel West, come nell'infanzia.

Lascio il pendolino a chi vuol pendolare vanamente fra viaggio aereo e terrestre, scontando il peggio di entrambi.

Chi ama il treno vuol sentire il tutùm-tutùm sui binari — come in vagone letto — chi ama il treno vuole la giostra.

«Quanto tempo c'è a domani
che stazione ci sarà
sulle lame dei binari
il tempo è come un killer»

IL PERSONALE

Il personale del Wagon Lit è la vera incognita: come quando prendi un taxi, può guidarti un diavolo o un angelo.

Esiste l'equivalente untuoso del portiere di notte nei grandi decaduti alberghi — o il giovanottino cinico, indegno di quel monumento viaggiante — ma son pochi: di solito si trovano démoni tutelari di grande garbo, che sentono la tua palpitante avventura (è anche la loro). Eleganti, nelle divise color tabacco, gli addetti al vagone letto ti scortano nella notte, e se non son dispettosi, sono sublimi.

E delicati nel compito sacro che avranno al mattino: svegliarti, segnando la fine del raccoglimento, la fine della fuga.

Il compenso è commovente: la prima colazione col mondo che corre davanti inseguendo il sole, mentre i campi di brina fanno d'ogni risveglio in vagone letto una grande mattina di Natale.

QUEL RISO CHE UNA VOLTA RISO

Il treno è un grande lusso spirituale sempre, ma il viaggio diurno è esposto all'ansia della chiacchiera (altrui e propria).

Chiacchiere di treno - schiocchezza o palingenesi, si eliminano viaggiando di notte, in vagone letto, il convento mobile.

Buono per l'amore, splendido per la solitudine, mantra delle rotaie, che a me ripetono il finale dei versi di Blake (dalla poesia *«IL SORRISO»*).

«E mai nessun sorriso fu sorriso
ma solo quel sorriso solo
sorriso che dalla culla alla fossa
sorridere si può una volta sola
Quando è sorriso, ha fine ogni miseria»
ogni miseria — ogni miseria — ogni miseria...

PIÙ PRESENTI SUL MERCATO

A metà tra Esercizio e Compartimenti, piccole partite e grandi clienti, la Divisione Merci ha un obiettivo: l'alleanza con il mondo del trasporto.

A colloquio con Giuseppe Pinna
Direttore Divisione Merci

Negli ultimi anni il settore delle merci era considerato un punto di forza nella politica di rilancio del trasporto ferroviario. Oggi, con la nuova organizzazione, le merci mantengono questo ruolo di primo piano oppure il fatto che siano state collocate in una Divisione operativa che opererà a fianco di altre Divisioni (viaggiatori e pendolari) rischia di attutire questa sorta di privilegio?
Il mio parere, per quanto riguarda la divisionalizzazione, è assolutamente positiva. Ritengo infatti che costituire delle Divisioni che in futuro possano determinare anche la crescita di una o più società, sia un elemento molto importante. Facciamo degli esempi pratici: divisionalizzare significa in effetti essere responsabili non solo dei ricavi, ma anche dei costi e quindi acquisire dalla Divisione Esercizio determinati prodotti che devono essere immessi sul mercato. Questo significa anche poter determinare nell'ambito dell'Ente o attorno all'Ente, specifiche richieste che poi possano portare ad effettivi cambiamenti nel modo di produrre.
Niente passo indietro quindi, ma necessità di avere, sia nell'ambito viaggiatori che nell'ambito merci

BRUNO DI GIULIO/FOTOTECA FS

L'offerta merci copre ormai un ampio ventaglio di tipologie. Tra le ultime iniziative attivate c'è il «Servizio 24 ore» che ha riscosso notevole successo.

una maggiore autonomia ed una maggiore capacità di incidenza sul mercato. Ciò si rileva anche dal fatto che le Divisioni, quindi anche la Divisione Merci, hanno capacità di intervento sulle partecipate attualmente esistenti e sulle partecipate future. Avere dunque un INT, una CEMAT o altre partecipazioni come i centri intermodali, che sono guidati dagli indirizzi commerciali che l'Ente si pone, è l'obiettivo fondamentale delle merci, come lo sarà per i viaggiatori, per i pendolari e per le partecipate loro conferite.

C'è stato un periodo in cui il traffico merci sembrava aver imboccato una linea di tendenza positiva. Negli ultimi tempi invece ci sono stati risultati contraddittori se non addirittura negativi. In base alla sua esperienza, pensa che ciò derivi da una situazione strutturale oppure da una congiuntura particolarmente sfavorevole?
Innanzitutto, devo dire che credo sia nato un equivoco e l'equivoco sta nel fatto che pur avendo un trend positivo non abbiamo raggiunto gli obiettivi che ci eravamo prefissati. Ma noi abbiamo pur sempre superato, anche nel 1990, i risultati conseguiti negli

FAUSTO MOLLE/FOTOTECA FS

anni precedenti. Ed inoltre, il tasso di sviluppo, anche nel '90, è stato superiore all'indice della produzione industriale. Questo significa che anche in presenza di recessione economica, e sappiamo tutti che la FIAT ha le auto ferme sui nostri piazzali in attesa di clienti, che per quanto attiene i prodotti ortofrutticoli abbiamo un calo spaventoso della produzione e della domanda dei mercati stranieri, come conosciamo le difficoltà che ha la siderurgia: ebbene, pur in presenza di questi fattori estremamente negativi che oggi purtroppo comprendono anche i settori dell'elettronica, la Ferrovia aumenta la sua capacità di vendita sul mercato e nello stesso tempo supera gli indici della produzione.

Inoltre, per quanto riguarda combinato e container, acquisisce altri punti, mentre per il traffico convenzionale rimane sostanzialmente sulle quote di mercato precedenti.

Ci può dire i primi risultati ottenuti dalle Filiali merci? Rispetto alle loro potenzialità, fino a che punto hanno realizzato i loro obiettivi?

Ritengo che le Filiali abbiano ottenuto buoni risultati perché hanno aumentato la nostra presenza sul mercato. Fra l'altro, da una recente indagine effettuata e che ormai è diventata continuativa, dal cosiddetto «panel» merci che ci dà il barometro della situazione, è risultato che l'azione dei venditori sul mercato è per la prima volta divenuto un dato costante. Ed è anche estremamente gradito alla clientela.

Certo, qualche problema con gli spedizionieri lo abbiamo avuto, ma la nostra è un'organizzazione di vendita che va verso il cliente e quindi abbiamo bisogno di avere un osservatorio sul mercato. Non è che vogliamo eliminare gli spedizionieri, ma vogliamo stabilire con loro delle regole di collaborazione.

Anche dal punto di vista del venduto a valore, i risultati delle Filiali sono stati estremamente positivi, come nell'87, '88 e '89, anche nel '90. Quello che è certo è che questa esperienza è ormai diventata un patrimonio che può essere modificato, ampliato, o anche mutato secondo i nuovi obiettivi che l'Ente si è posto, ma è comunque un patrimonio a cui non possiamo più rinunciare: sempre tenendo presente che l'obiettivo di fondo è che dobbiamo essere responsabili sia della vendita, sia del costo di questa vendita. Noi vogliamo che questo sia recepito, esaminato, valorizzato anche da tutti i nostri venditori. Vogliamo il venditore protagonista della divisionalizzazione nel rapporto costi/ricavi. Vogliamo un uomo che gestisca in prima persona le operazioni aziendali.

Ed è in questo segmento che si pone con forza il problema dell'informazione che non riguarda

BRUNO DI GIULIO/FOTOTECA FS

direttamente il settore merci ma, più in generale, tutto l'Ente.
Io lavoro in ferrovia ormai da oltre tre anni ma ho ancora notevoli difficoltà in questo campo. Nonostante le «convention» (12 in tre anni e con mediamente 200/300 persone per volta), nonostante i miei sforzi, ritengo che l'informazione aziendale sia ancora molto carente, soprattutto per quanto riguarda la periferia. I ferrovieri sono circa 190.000 in tutt'Italia ma quanti di loro sanno che cos'è una Divisione, qual è la missione del proprio settore? Quanti possono esprimere il loro parere basandosi su dati omogenei semplici, elementari? Noi abbiamo il dovere e anche l'interesse di informare, tutti e sempre, sugli indirizzi dell'Ente affinché ognuno possa trarre le proprie conclusioni e lavorare ben sapendo come e perché lo fa.

E ora, Direttore, parliamo del '91 ormai iniziato. Quali sono i programmi allo studio e le iniziative in atto per il traffico merci?
Veramente per noi il '91 è già passato, già consumato, perché il budget è stato impostato anche se poi lo verificheremo; la situazione di mercato sarà quella del '90 o più difficile e, probabilmente, non avremo degli investimenti significativi che divengano produttivi. Quindi, nel '91, avremo solo alcuni lavori che inizieranno ma, dal punto di vista della vendita, non avremo supporti in più. Di conseguenza, molto semplicemente, utilizzeremo tutto ciò che è stato fatto nel passato con maggiore oculatezza: ciò soprattutto sui valichi e nei traghettamenti. Verso il Brennero soprattutto!

Ma che cosa possiamo fare invece per migliorare le nostre previsioni di crescita e nello stesso tempo preparare il biennio successivo ad un salto significativo? Io ritengo importante, nel '91, determinare un processo di collaborazione con le Divisioni che stanno preparando gli investimenti per razionalizzare e definire meglio le priorità fondamentali della nostra offerta. Con l'Esercizio e con i Compartimenti, occorre sviluppare ulteriormente quella che è già una forte collaborazione per migliorare la qualità della nostra offerta e per essere davvero un ponte tra la Divisione Esercizio e i Compartimenti e la grande clientela. E in questo senso anche la Divisione Navigazione farà la sua parte e rivestirà un ruolo molto importante ai fini di un trasporto e di un servizio completo. E dovremo essere a fianco ed in sinergia con Porti, Interporti, Autotrasportatori e Spedizionieri: tutto il mondo del trasporto può essere un grande alleato se si convince che deve e può lavorare con la ferrovia.
Insomma, il nostro obiettivo fondamentale sarà questo: portare il mercato dentro l'Esercizio.

(a cura di Marina Delli Colli)

BOLOGNA: OBIETTIVO PENDOLARI

Struttura portante del trasporto pubblico regionale, la ferrovia viene utilizzata ogni giorno da un esercito di viaggiatori obbligati. Una migliore integrazione con gli altri vettori, maggiore puntualità e qualche iniziativa possono trasformare il tempo trascorso in treno in un tempo guadagnato.

di PAOLA BACCHI

Marilena è una bambina di 12 anni e tutte le mattine alle 7 prende il treno nella piccola stazione di San Giovanni in Persiceto per andare a scuola a Bologna.

Il pomeriggio, dopo il pranzo consumato presso la zia, Marilena fa il viaggio di ritorno. Anche Marilena è una pendolare che, insieme a un «esercito» di lavoratori, studenti e impiegati, ognuno con proprie esigenze, ha ormai una necessaria familiarità con orari, stazioni, e una frequentazione col mezzo su rotaia da veterana.

Si sa che il treno, se legato all'obbligo della quotidianità e non all'eccezione del viaggio per diporto, può essere sovente mal considerato, mal sopportato, come accade per tutte le costrizioni. Ma è un dato ormai acquisito che un alto livello di sviluppo economico richieda e presupponga per converso un'elevata domanda di trasporto. Infatti, negli ultimi anni, come dimostra uno studio realizzato dall'Assessorato ai Trasporti della Provincia di Bologna, con la consulenza tecnicoscientifica dell'Ansaldo Trasporti, il tasso di mobilità è aumentato in modo consistente, privilegiando nel contempo, in maniera distorta e singolare rispetto ad altri paesi europei, quello su gomma con largo margine percentuale rispetto alla ferrovia.

E sono anche emerse le inadeguatezze delle principali infrastrutture di grande comunicazione nazionale ed internazionale, rispetto all'aumento degli spostamenti individuali e collettivi.

«Per quanto concerne il sistema ferroviario - recita la relazione - pur considerando che anche in questo caso le parti componenti non caricano certo in modo omogeneo, si può dire che le principali direttrici lavorano ai limiti delle loro potenzialità, che sono determinate dal numero dei binari, dalla vetustà del materiale rotabile, dal livello tecnologico degli impianti, dalla insufficiente capacità dei punti di snodo (fra cui importantissimo quello di Bologna). Tutto ciò ha pesanti conseguenze sulla qualità del servizio che la ferrovia può assicurare ai suoi utenti».

La sostanziale stabilità della popolazione in termini di area di bacino non è stata modificata dal decremento della popolazione stessa, così come, inversamente, è andato accentuandosi, nell'area della provincia e in generale per la regione Emilia Romagna, lo sviluppo diffuso del settore terziario e l'incidenza relativa all'aumento dell'area industriale lungo le varie direttrici extraurbane.

Questo recente riequilibrio del territorio che si estende su un'area sempre più vasta, ha le precise connotazioni di tipo metropolitano per le città con l'eccezione di rare zone montane e della pianura in cui comunque sono rimaste pressocché immutate le condizioni di vita che le contraddistingue da tempo.

Se una statistica relativa al decennio 1971-1981 ha evidenziato un aumento pari al 15% dei movimenti pendolari dell'intero bacino di traffico e un aumento degli interscambi fra comprensori fino al 23%, si può desumere quali incrementi si siano sviluppati successivamente fino ai nostri giorni.

Il Progetto di Piano che interessa l'area di Bologna ha come strategia lo sviluppo a «maglia» ferroviaria che è stato alla base del Piano Integrativo FS e che valorizza tutto il territorio regionale come cerniera del traffico ferroviario, esaltando il ruolo di Bologna come sede di servizi di elevato interesse per le merci e i viaggiatori. Le Ferrovie possono essere la struttura portante del trasporto pubblico attraverso l'integrazione con l'autobus e il mezzo privato.

Sul fondamentale problema dell'intermodalità, la cui buona riuscita è elemento imprescindibile per l'ottimizzazione del trasporto

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

Il trasporto locale è indissolubilmente legato ai ritmi e agli orari del lavoro e della scuola. A Bologna, decine di migliaia di abbonamenti indicano questo settore come prioritario.

ferroviario e pendolare in particolare, abbiamo chiesto un parere all'Assessore regionale ai Trasporti per l'Emilia Romagna, Vittorio Pieri.

«Questa recente presa in considerazione del problema — ha detto l'Assessore Pieri — mi pare un fatto positivo perché fa diretto riferimento ad un problema che preoccupa tutti noi: il limite di saturazione e sopportabilità di traffico nelle nostre città. Poiché non esistono adeguati finanziamenti e i progetti saranno realizzati, a voler essere ottimisti, fra una decina d'anni, con spaventoso ritardo rispetto alle esigenze, occorre dare grande valenza a ciò che possono fare il treno, l'autobus, il trasporto pubblico locale in genere. L'importante è che questi progetti, nati da esigenze diverse, diventino armonici e funzionali gli uni agli altri».

«L'ideale, scendendo dal treno, — ha detto ancora l'Assessore — sarebbe trovare l'autobus o, al massimo, attendere non più di 15 minuti, così come per arrivare alla stazione occorre avere un comodo parcheggio nei dintorni proprio per poter fruire del mezzo pubblico. Si tratta di fare in modo che tutti questi segmenti siano convergenti, che vi sia concerto fra le varie progettualità delle istituzioni locali, Regione e Ferrovie.

Si vincerà insieme e non ognuno per proprio conto.

Il progetto dell'intermodalità è l'obiettivo che perseguiamo e nelle Ferrovie si sta facendo strada, dopo essersi affermata nel campo delle merci anche nel settore dei viaggiatori. L'Interporto di Bologna, per esempio, è una realtà con forti segni di incremento anche sul piano dell'intermodalità».

Fra i progetti regionali legati all'intermodalità strada-ferrovia attualmente previsti vi è il raddoppio della Bologna-Firenze, il potenziamento della Pontremolese, della Faentina e dalla Porrettana. Per quanto riguarda il nodo di Bologna, vi sono segmenti importanti come la metropolitana di Bologna e le suburbane: 100 miliardi sono già disposti per la Vignola-Casalecchio, tra Bologna Ferrovie concesse e Portomaggiore. Questi progetti, primo fra tutti quello della metropolitana, che dovrebbe rappresentare il nodo di congiunzione a est e a ovest dei vari tipi di trasporto, avrebbero il compito di riequilibrare la mobilità puntando a una maggiore sicurezza e a un minor inquinamento.

Nel settore del pendolarismo le Ferrovie Italiane hanno già apportato notevoli migliorie e molte altre sono in programma.

Per analizzare la situazione del trasporto pendolare in previsione di future ulteriori innovazioni, l'Ufficio Promozione e Vendita del Compartimento di Bologna ha effettuato un'approfondita indagine allo scopo di raggiungere «l'obiettivo prefissato... di utilizzare al meglio risorse umane, materiale e tecnologie, per rendere infine produttivo il trasporto ferroviario ed equipararlo ai livelli europei più elevati».

L'indagine, i cui dati sono riferiti ad aprile 1988, mese che rileva valori medi di spostamento non modificati da cali significativi di presenze, ha interessato 24.505 abbonamenti elaborati al computer.

La procedura di rilevamento ha coinvolto il personale delle biglietterie e gli abbonati cui era stato rivolto l'invito di restituire il vecchio abbonamento, al momento del rinnovo, indicando l'orario di partenza dei treni in andata e ritorno.

Successivamente, per riscontrare altre utili e meno schematiche informazioni e per andare oltre la mera statistica, sono state raccolte nel maggio 1989, quasi mille interviste dal

Personale Viaggiante.

Il questionario è in parte simile a quello predisposto per un'indagine DOXA svolta a livello nazionale.

Dal questionario sono emersi, oltre a un buon gradimento del servizio ferroviario compartimentale in genere, anche significativi suggerimenti che saranno tenuti in considerazione nella futura programmazione.

Premesso che il pendolarismo interessa pressocché tutte le stazioni del Compartimento di Bologna, va rilevato che è il capoluogo di provincia, sede dell'Università, bacino con altissime punte di utenza, a fare la parte del leone. Risulta anche significativo che il 60% degli intervistati (uomini e donne al di sotto dei 30 anni) abbia apprezzato che i treni viaggino in orario, mentre una percentuale contenuta ha registrato lamentele sul tragitto Bologna-Firenze, ma sostanzialmente nel complesso la maggioranza si è trovata concorde su un ritardo medio non superiore ai 10 minuti.

Anche il costo dell'abbonamento è stato ritenuto equo, i miglioramenti dei vari servizi sono stati riscontrati e in definitiva anche gli orari in partenza e in arrivo sono stati valutati rispondenti alle esigenze della maggioranza.

Del resto, i miglioramenti sono sotto gli occhi di tutti anche se lunga è ancora la strada per una completa ottimizzazione del traffico pendolare.

Basti dire che alcuni anni fa per i percorsi medio-brevi, sovente locali e spesso penalizzati rispetto alle lunghe distanze, venivano ancora utilizzate le vetture cosiddette «centoporte», le quali, vuoi per la scomodità dei sedili in legno, ma soprattutto per le lungaggini che si accumulavano di fermata in fermata viste le innumerevoli aperture che poi dovevano essere controllate dal personale addetto con aggravi e ritardi dei tempi, erano ormai un'incongruenza.

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

Attualmente, i veicoli utilizzati presentano caratteristiche di comfort tali per cui moderne soluzioni tecnologiche unite ad una più snella concezione della gestione nella circolazione treni, consentono di convogliare un maggior numero di persone lungo i percorsi previsti.

Alcune fermate in stazioni con mutati flussi di pendolari sono state spostate, così come, per il medesimo orientamento di ottimizzare il più possibile il trasporto pendolare, i treni con bassissima frequentazione di viaggiatori, sono stati eliminati.

Gli obiettivi raggiunti, di indiscutibile interesse per la clientela, non possono tuttavia far dimenticare che ancora tanto si può e si deve migliorare.

Innanzitutto va considerato che il tempo trascorso in treno è una porzione di giornata da occupare sempre in nome della qualità della vita: se a taluni parrà più utile riposare e ad altri leggere il giornale o fare la maglia, si può però pensare che queste fasce orarie potrebbero essere più proficuamente occupate, ad esempio, da lezioni di lingue estere o di altra natura, predisponendo sui treni degli spazi appositi, tanto più che va aumentando un pendolarismo d'élite formato da uomini d'affari che dimostrano di preferire il treno all'automobile.

ROMA: INTEGRAZIONE E NODI DI SCAMBIO

Nodi di scambio, tariffe e servizi integrati. Ma la ricetta più convincente per il traffico caotico della capitale resta quella di dare spazio alle ferrovie. Urbane e di cintura.

di NICO REDI

RUGGERO PIAZZOLLA/FOTOTECA FS

Trasporti pubblici integrati come antidoto al «mal d'auto» romano e per facilitare i viaggi dell'esercito sempre crescente di pendolari dell'area metropolitana. Su questi obiettivi stanno lavorando da tempo la Regione Lazio, il Comune di Roma e le Ferrovie dello Stato. Ora il processo unificante è stato intensificato sia per tentare di sbrogliare i sempre più ricorrenti ingorghi di traffico nella Capitale, sia per far diminuire gli allarmanti tassi d'inquinamento ambientale provocato dal fiume di macchine, camion e bus privati e pubblici. Gli strumenti della mini-rete di monitoraggio installata dal Comune di Roma in alcuni punti della città continuano infatti a segnalare con sempre maggiore frequenza il superamento dei tassi di guardia.

Il fenomeno peraltro era ampiamente prevedibile considerando le dimensioni «monstre» del traffico cittadino.

Uno studio sull'Area metropolitana fatto dal «Cnr», il Comitato nazionale delle ricerche, evidenzia infatti che su 3 milioni e 200 mila spostamenti al giorno verso Roma , ben 2 milioni e ottocentomila riguardano l'area urbana, mentre solo 800 mila interessano quella extraurbana. La parte del leone continua a farla la «gomma».

Gli spostamenti con le auto private e i bus pubblici arrivano al 59% nell'area urbana, all'83% in quella extraurbana e al 60% in quella regionale. Per ferrovia questi valori si abbassano rispettivamente al 12, al 17 e al 30 per cento. Sommando le cifre si nota così che rispetto al 59% di viaggiatori che privilegiano il trasporto su rotaia, c'è un 202% che usa il mezzo privato o quello pubblico per spostarsi abitualmente tra l'hinterland e Roma.

Altri dati elaborati dalla Regione Lazio fanno notare, poi, che, mentre negli anni a cavallo tra il '70 e il '90 la mobilità delle persone e delle merci si è triplicata, i tre quarti di questo traffico sono stati assicurati dalla «gomma». E, sempre in tema di statistiche, le merci trasportate per ferrovia sono scese, nello stesso periodo, dal 19 al 9 per cento. Da qui i problemi di congestionamento e d'inquinamento nell'area urbana romana che ora si cercano di correggere puntando al rilancio del treno, il mezzo ecologico per eccellenza.

Sta infatti per essere varato (febbraio '91) il «Piano generale dei trasporti» della Regione Lazio, che assegna alla ferrovia un ruolo portante intorno al quale dovranno ruotare gli al-

tri sistemi di trasporto. E la rotaia a secondo i programmi regionali, mentre servirà ad abbattere i tassi d'inquinamento, riuscirà anche a dare un sensibile taglio alla bolletta petrolifera in tema di risparmio energetico. «Perché questi obiettivi si concretizzino - auspica il neo assessore laziale ai Trasporti, Giuseppe Paliotta - è necessario che la rete delle Ferrovie statali venga maggiormente utilizzata a livello regionale. In particolare occorre integrare alle nostre linee la Roma-Viterbo e la Roma-Rieti che ora sono in pratica tagliate dal resto della Regione. Il sistema su rotaia va poi completato — continua Paliotta — ripristinando la Civitavecchia-Orte e unendo con una «bretella» la Roma-Napoli via Formia a quella per Napoli, via Cassino per permettere l'interscambio tra le aree industriali di Cassino e quelle di Formia e Gaeta». Per alleggerire, infine, i traffici merci diretti a Roma il piano regionale prevede la realizzazione d'interporti periferici localizzati a Orte, Frosinone, Ponte Galeria e Tivoli.

L'altro settore prioritario su cui andranno concentrati gli interventi è quello del pendolarismo, un fenomeno in continua crescita e che finora ha evidenziato forti carenze. Un recentissimo studio della Direzione Generale Programmazione e Coordinamento del Ministero dei Trasporti evidenzia che il 45 per cento dei flussi ferroviari regionali si concentra nella fascia di territorio compresa tra i 25 e i 30 chilometri da Roma. I pendolari che usano i treni delle Ferrovie statali e quelli gestiti dall'Acotral sono almeno 140 mila. La velocità media dei convogli locali (330 FS e 550 Acotral) non supera i 52 chilometri per le FS e i 38 per l'azienda regionale. Da qui l'esigenza d'investire nelle infrastrutture per ridurre al minimo le attuali carenze e i disservizi. L'esercito di pendolari ferroviari è destinato infatti ad aumentare notevolmente. Il sempre crescente traffico stradale che si forma nelle ore di punta penalizza fortemente la marcia di avvicinamento dei bus extraurbani dalla periferia ai capolinea posti al centro della città (per coprire i 15 Km. che separano le vie intorno al Raccordo anulare dalle zone centrali i bus impiegano tra una e due ore).

Il fenomeno dei «bus lumaca» e l'inutile concorrenza con i mezzi su rotaia è un'altra priorità dell'imminente Piano regionale dei trasporti. Il neo assessore Paliotta ha già lanciato un primo segnale in questa direzione chiudendo la linea di bus Acotral tra Roma e l'aeroporto di Fiumicino. «Il problema si ripropone — fa notare il Direttore del Compartimento di Roma FS, Giovanni Caprio — per altri collegamenti automobilistici come la Roma-Nettuno, i servizi per i Castelli e così via. Le aziende di trasporto, avendo tariffe di tipo sociale, sono destinate in partenza a subire conti in rosso. I deficit possono ridursi razionalizzando i servizi ed evitando di far circolare su percorsi paralleli treni e bus semivuoti».

La filosofia per correggere queste storture è già prevista dal piano con la realizzazione dei «nodi di scambio» e con l'integrazione dei servizi e delle tariffe.

Più complesse invece, le misure per ricondurre a livelli accettabili il traffico romano che ormai ha superato tutti il livelli di guardia e che, senza interventi immediati è destinato alla paralisi. Già oggi, se per ipotesi il milione e mezzo di macchine immatricolato a Roma fosse tutto in movimento si determinerebbe il caos totale. Il maxi serpentone infatti non troverebbe posto fisicamente sulle strade che arrivano a una lunghezza complessiva di 5 mila chilometri (ne mancherebbero altri 1.000, considerando un ingombro di 4 metri a macchina). Come se non bastasse il fenomeno è destinato a crescere parallelamente all'aumento della motorizzazione privata. Il Comune di Roma (impossibilitato per ora a realizzare nuove linee anche per gli alti costi di costruzione: 200 miliardi a Km.) continua così a lanciare «SOS» alle Ferrovie chedendo il completamento a Nord della linea di cintura tra Vigna Clara e Smistamento e la sua trasformazione in una sorta di metropolitana pesante di superficie.

L'opera tuttavia non rientra nelle priorità previste dal «Piano triennale» di risanamento e sviluppo delle Ferrovie.

«In ogni caso, da soli, — replica l'ing. Caprio — non potremo mai gestire un servizio di tipo metropolitano. È indispensabile il concorso nelle spese di gestione da parte di Regione e Comune. Intanto noi prevediamo altre opere che serviranno anche al traffico romano come il raddoppio della Trastevere-San Pietro-La Storta, della Roma-Guidonia, della Casilina-Ciampino con nuovi binari per collegare Ostiense e quindi i due aeroporti romani e con la costruzione di una «bretella» merci passante per liberare i binari nella zona Est della città dal traffico pesante».

L'integrazione tra la «gomma» e la «rotaia» passa, infine, attraverso i cosiddetti «nodi di

Il dettaglio degli investimenti previsti dal Piano regionale trasporti a favore del modo ferroviario. Uno degli obiettivi è anche cercare di ridurre, grazie alla rotaia, i tassi d'inquinamento e il consumo energetico.

INTERVENTI PREVISTI NEL P.R.R.S.

Intervento	Costo presunto (comprese tecnologie)	Tempo realizzazione
1) Completamento quadruplicamento Roma Casilina - Ciampino	L. 110 MLD	anni 2,5
2) Bretella di collegamento linea Roma Formia - Roma Cassino	L. 40 MLD	anni 1,5
3) Raddoppio della Roma-Viterbo da Roma Trastevere a Roma S.Pietro (4° binario)	L. 180 MLD	anni 2,5
4) Raddoppio della Roma-Viterbo dal manufatto di interconnessione a La Storta	L. 300 MLD	anni 2,5 - 3
5) Completamento dell'anello ferroviario (Vigna Clara - Smistamento)	L. 350 MLD	anni 3 - 3,5
6) Raddoppio della linea Roma-Pescara da Roma Prenestina a Guidonia	L. 200 MDL	anni 3
7) Linea di gronda orientale (bretella ferroviaria)	L. 600 MLD	anni 3

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

scambio». In pratica aree di sosta da costruire in prossimità delle stazioni ferroviarie dove si potranno attestare i mezzi pubblici e quelli privati utilizzati da coloro che intendono servirsi del treno per gli spostamenti nei vari quartieri di Roma. E l'interscambio può avvenire anche tra convoglio e convoglio negli scali che incrociano le linee della metropolitana romana e di quelle in concessione. Alcuni cambi di treno sono già possibili a Tiburtina, Termini, Ostiense; altri incroci sono previsti a Tuscolana, creando un tapis roulants verso la vicina linea «A» ad Anastasio II quando verrà allungata la stessa linea e a Tor di Quinto quando verrà chiuso l'anello ferroviario.

Dal canto suo, l'assessore al Traffico capitolino, Edmondo Angelè intende spingere a fondo sulla costruzione dei parcheggi di scambio. I finanziamenti per realizzare le aree di sosta per le auto private e i bus pubblici — dice — ci vengono ora dalla «legge Tognoli».

Daremo la priorità proprio a quelli delle stazioni ferroviarie appunto per drenare in periferia il traffico automobilistico. Prevediamo poi a nostre spese la costruzione di nuove fermate, come Villa Bonelli sulla linea per l'aeroporto con relativi parcheggi. Pensiamo inoltre di ricavare altri fondi dalla legge per «Roma capitale». Proprio per questo abbiamo intensificato le riunioni congiunte tra Ferrovie, Atac e Acotral appunto per razionalizzare gli interventi.

Passi in avanti anche sul fronte dell'integrazione ferroviaria. L'assessore regionale Paliotta ha insediato di recente una commissione per varare biglietti e abbonamenti integrati con i quali si potranno prendere nel Lazio i treni, i bus extraurbani e urbani e le linee del metrò.

I precedenti ci sono già. Da anni è in vendita a Roma il «Big», il biglietto integrato giornaliero, valido sui treni urbani FS, sul metrò e sui mezzi Atac. Ora è di turno il «Bir», quello regionale varato, sperimentalmente, in occasione dei Mondiali di calcio.

La linea di cintura e le sue integrazioni con gli altri sistemi di trasporto, in una piantina del progetto ultimato. Sopra, un'immagine della stazione FS di Fiumicino Aeroporto.

NAPOLI: ASPETTANDO IL METRÒ

di SERGIO RIVOLTA LIPPO

Un uso sempre più smodato del mezzo privato. Un tasso di inquinamento sempre più preoccupante. E una scelta quasi obbligata a favore delle ferrovie. I dati parlano chiaro: ad esempio il nuovo ramo collinare della metropolitana potrà smaltire 110 milioni di viaggiatori all'anno. Un bel numero di ingorghi in meno.

Nel futuro di Napoli e, più in generale della Campania, c'è una rotaia. La tendenza, infatti, dei più recenti progetti e piani di rilancio dei trasporti partenopei è appunto quella di assegnare sempre più spazio al trasporto su rotaia. E del resto, vista la situazione del trasporto cittadino e regionale su gomma, bisogna anche dire che la scelta di puntare sul trasporto su ferro è, per certi aspetti, obbligata. Quindi via libera per il Metrò collinare, la linea tranviaria rapida e soprattutto per il progetto, sul quale però la discussione è ancora aperta, per il trasferimento verso oriente della stazione ferroviaria centrale. L'obiettivo sarebbe quello di operare un raccordo globale con l'aeroporto di Capodichino, la rete autostradale e gli altri sistemi di trasporto su ferro.

Alcuni di questi progetti, come ad esempio la linea tranviaria rapida, pur tra qualche polemica, sono già operativi e il rischio che tutti sperano sia scongiurato è proprio quello che opere importanti si blocchino sotto la spinta, a Napoli molto forte, delle chiacchiere. Tutti, esperti, politici, opinionisti e cittadini, concordano d'altra parte sulla necessità inderogabile di incentivare il trasporto pubblico che attualmente nella regione copre un'utenza di appena il 36 per cento, di cui solo il 10 per cento riguarda il trasporto su rotaia. Lo stesso Ministro per le Aree Urbane, il salernitano Carmelo Conte, parlando della viabilità della sua regione ha più volte sostenuto questa tesi, lanciando tra l'altro la proposta di una grande metropolitana regionale in grado di collegare con velocità e con comodità, in una prima fase, perlomeno, i capoluoghi di provincia. Sempre più ferro dunque e di conseguenza sempre più treno. Bisogna però costruire dei treni efficienti, comodi, puntuali e veloci. La sfida è proprio questa: creare un tipo di trasporto in cui la gente abbia fiducia e raccordarlo con gli altri sistemi di trasporto già esistenti. E non può che essere vincente, in quest'ottica, puntare sul trasporto su ferro cosiddetto a trazione leggera, e cioè soprattutto su metropolitana e linea tranviaria rapida.

Ma il potenziamento del trasporto su ferro non deve rappresentare una penalizzazione delle altre forme di trasporto. Gli esperti sostengono infatti che accadrà proprio il contrario. Con il potenziamento del trasporto su ferro potrà essere razionalizzato e migliorato anche quello su gomma. Specie sulle piccole di-

FRANCESCO CIRILLO/FOTOTECA FS

Due immagini della stazione di Napoli Centrale. Oltre al potenziamento della rete ferroviaria e metropolitana, è previsto anche un tram-sprint per 30.000 passeggeri al giorno.

stanze converrà senz'altro l'uso del treno. «In buona sostanza» dice Ennio Forte, docente di Ingegneria ed esperto di viabilità regionale, «occorre scongiurare il ricorso smodato all'automobile privata. Ed è indicativo, su questo problema, l'esperimento condotto in Francia dove si vanno sviluppando interventi tesi a favorire il trasporto comune per decongestionare i centri urbani anche lì soffocati dal traffico privato. L'idea è stata quella di creare «corridoi» riservati con priorità agli incroci e fermate disposte in modo che il veicolo che le abbandoni abbia la precedenza. Fatte le opportune integrazioni con gli altri sistemi di trasporto urbano ed extra urbano, questo sistema di penetrazione verso il "cuore" dei centri abitati, pare che dia dei buoni risultati».

Intanto a Napoli e in Campania si attendono con ansia le nuove realizzazioni. Per il completamento dei 16 chilometri della nuova metropolitana napoletana che collegherà il centro con il Vomero fino ai nuovi insediamenti di Miano e Secondigliano, bisognerà aspettare ancora qualche anno (due o tre) sostengono i più ottimisti. Il problema è infatti l'enorme dislivello che esiste tra il centro della città e la collina del Vomero. Per oltre sette chilometri di tracciato si deve colmare uno sbalzo di oltre il 55 per cento.

Questo della metropolitana collinare sarà

un impianto ad alta tecnologia e, a lavori completati, dovrebbe costare intorno ai 1200 miliardi. Molti soldi certamente ma, secondo gli esperti, anche molti benefici. Si calcola che a regime l'utenza sarà di 350mila viaggiatori al giorno corrispondenti a 110 milioni di viaggiatori all'anno. Nelle ore di punta ci sarà un treno ogni tre minuti e il percorso sarà coperto in 20 minuti. Un tragitto che su gomma, all'attuale media cittadina di 3, 4 Km/h richiede dalle due ore e mezzo alle tre ore.

Per il tram-sprint che, invece, è già in dirittura d'arrivo, la previsione futura è di 30 mila passeggeri al giorno per una velocità di 25 chilometri orari. L'obiettivo finale della linea tranviaria rapida è quella di sostituire l'attuale linea di tram che risale ai primi anni '30.

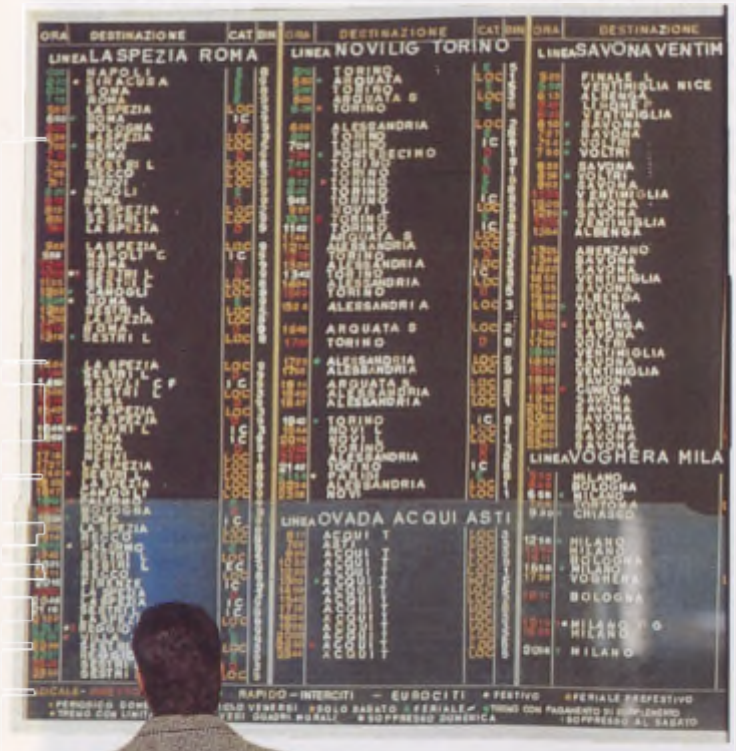
Ma nel Piano regionale dei trasporti è previsto anche il recupero ed il coordinamento dell'attuale rete di trasporto pubblico su ferro (le ferrovie secondarie) che attualmente è sottoutilizzata mentre avrebbe delle potenzialità molto superiori. Si tratta della Circumvesuviana che collega i Comuni della fascia costiera e dell'interno con Napoli, della Cumana, della Circumflegrea e dell'Alifana.

La Campania punta quindi tutto sul treno che tra l'altro è uno dei mezzi di trasporto più ecologici. Da una media elaborata dall'Istituto Motori di Napoli del CNR risulta che il 70% di ossido di carbonio rilevato nell'aria proviene dai motori delle automobili. In più, recenti studi hanno provato che le auto di piccola cilindrata (fino a 1400 cc.) sono responsabili del 60% dell'inquinamento atmosferico prodotto dai veicoli a motore.

Sempre più treno, dunque, e contemporaneamente sempre più mare. Sì, perché un altro progetto prevede lo sviluppo delle vie del mare a Napoli e in tutti i centri della costa. Anche qui però siamo ancora ai primi passi e alle prime iniziative. Intanto gli anni passano, il fatidico anno 2000 si avvicina e gli uomini esprimono con rinnovata energia la loro esigenza di mobilità e velocità. È necessario che i responsabili dei trasporti nazionali e regionali sappiano rispondere con efficienza e con rapidità a questo legittimo bisogno.

IL CLIENTE È IL NOSTRO PRIMO ALLEATO

A colloquio con Cesare Vaciago
Direttore Divisione Trasporto Locale



Accelerare il processo di cambiamento mentre la domanda di trasporto diventa più esplosiva è come cambiare una ruota con l'auto in movimento. Eppure per il trasporto locale qualche soluzione c'è. Solidarietà e informazione verso i clienti, buoni rapporti con gli enti locali e i sindacati. E poi, agire come una holding.

Prima di affrontare il tema del trasporto locale, vorremmo conoscere il suo parere sulla nuova organizzazione dell'Ente. È un processo appena avviato ma che lascia intravvedere importanti cambiamenti nel modo di lavorare in ferrovia.

Il processo di divisionalizzazione avviato dall'Ente parte da una necessità e deve misurarsi con notevoli difficoltà. La necessità è che occorre concentrare e ridimensionare l'arco di responsabilità della dirigenza, che attualmente si trova ad operare con cifre troppo rilevanti, al punto che non è più trasparente, non è più giustificabile, un impegno di tipo manageriale. È difficile, infatti, pensare a una gestione manageriale, mirata su obiettivi e rigorosa, quando i volumi dei disavanzi appaiono addirittura sconvolgenti. È evidente che bisogna frammentare le responsabilità per creare obiettivi realistici e praticabili alla dirigenza. Questa credo sia la ragione centrale della divisionalizzazione.

L'altra ragione che ci ha portato a questa scelta è invece fin troppo evidente. Individuare delle strutture d'impresa destinate a clienti specifici (il cittadino viaggiatore per la Divisione Passeggeri, il cittadino pendolare per la Divisione Trasporto Locale, le imprese per la Divisione Merci) interrompe la consuetudine di vedere il servizio fornito e il mercato in una dimensione compatta. È questa una consuetudine che fa concepire come un'amministrazione quella che, in realtà, per obiettivi e strategie, è un'impresa.

Un'altra caratteristica della divisionalizzazione che attraversa tutte le strutture, anche quelle non commerciali, è la qualità.

È necessario che ognuno diventi cliente di qualcun altro e committente di un terzo. È un meccanismo che trasforma dall'interno il modo di operare e di concepire il servizio.

Per quanto riguarda le difficoltà esse derivano invece dalla particolare conformazione di un'Azienda che è monobusiness e monocratica per tradizione, concentrata su un unico tipo di tecnologia - il trasporto su ferro - e su un unico tipo di rapporto gerarchico, quello di tipo verticale. È un'Azienda dove vengono concepiti con difficoltà i ruoli di staff e i ruoli di servizio.

BORSARELLI/FOTOTECA FS

In tale situazione, la frantumazione del concetto di unitarietà della rete (l'unità della rete non è in discussione) e la frantumazione della cultura gerarchico-verticale sono i due snodi più delicati, e le difficoltà che di volta in volta si incontrano assumono l'aspetto delle procedure burocratiche, dei controlli ministeriali, delle resistenze sindacali. In generale, si tratta di semplice resistenza al cambiamento. Io dico, invece, che è importante preservare i valori ferroviari - la sicurezza, la fedeltà, l'aziendalismo, lo spirito di

categoria - ma senza farli diventare degli ostacoli ad un processo necessario di cambiamento. Bisogna riuscire a far capire che questi valori si moltiplicano se la responsabilità si moltiplica. Questa, credo, è la sfida più importante che abbiamo di fronte.

Che tempi ci sono per la completa definizione di tale processo?

Abbiamo una finestra strategica del tempo che rischia di richiudersi se non facciamo in fretta. In questo momento abbiamo una forte presa negoziale nei confronti delle controparti. La domanda di trasporto su ferro è addirittura esplosiva, superiore anche alle nostre capacità reattive. Sulla spinta di questa domanda si può ottenere molto. Se però dovessimo dimostrare che la barca cede sotto il peso della domanda, allora l'opportunità strategica ci si rivolgerebbe contro. Ci troviamo quindi nella situazione in cui dobbiamo lavorare a un processo di cambiamento complesso, e d'altra parte dobbiamo operare tenendo conto di tempi e opportunità non illimitate. Cambiare la gomma con l'auto in movimento non è facile. Bisogna riuscirci con un intelligente gioco delle alleanze. Alleanza tra culture diverse, innestando anche culture esterne sull'asse ferroviario, ma anche alleanza con quelle che potrebbero essere viste come controparti. Ad esempio, alleanza con il sistema politico - ministeriale, che potrebbe essere alleato nell'esigenza di rispondere a una domanda sociale che rischia di esplodere; alleanza con il sistema delle imprese che può essere controparte se guarda all'obiettivo di continuare a considerare l'Ente come un committente arrendevole, ma che può diventare alleato se vuole uscire da una strettoia di crisi strutturale causata dalla mancanza di domanda ferroviaria; alleanza con il sindacato che può essere controparte nei confronti di una mentalità d'impresa nuova, ma che sa come l'ombra morale gravante sull'Ente può scomparire solo in direzione di un grande salto in avanti.

Rivitalizzare le linee a scarso traffico, puntare a un bacino di utenza privilegiato, dare segnali di alleanza e servizio ai viaggiatori. La rivalutazione del trasporto locale può cominciare da qui.

Alleanza, in questo senso, vuol dire fiducia e scambio. Da parte dell'Ente verso il Governo, attraverso la certezza e l'affidabilità di un apparato logistico - nazionale di cui oggi il Paese ha bisogno, dal Governo all'Ente dando a quest'ultimo certezza di programmazione all'interno di un codice di comportamento definito, dando al sindacato un ruolo da protagonista della ristrutturazione.

Lei ha parlato di processi, di difficoltà, di necessità. A che punto ci troviamo attualmente nella riorganizzazione?

Usando la metafora del deserto, si può dire che si vedono le montagne all'orizzonte. L'obiettivo strategico è abbastanza chiaro, e non può che essere l'Europa. Il problema è definire quanto lunga sarà la strada per arrivarci.

In termini tecnici, devo dire che la fase della divisionalizzazione si è realizzata in modo abbastanza tranquillo, ma quando un processo come questo scende a piramide, ogni gradino coinvolge una superficie maggiore e quindi investe sensibilità, abitudini e culture più vaste, e quindi è più impegnativo del precedente. Attualmente, superato il primo livello - identificazione delle responsabilità centrali - stiamo passando al secondo livello, che riguarda il nuovo assetto della dirigenza. È un gradino che comporta inevitabilmente difficoltà e resistenze. Il livello

successivo, che impatterà i quadri, sarà presumibilmente ancora più impegnativo. In sintesi, credo che avremo entro la fine di gennaio l'assetto del secondo livello, entro marzo/aprile la definitiva sistemazione delle responsabilità, entro la prossima estate la soluzione dei problemi di confine e l'assetto definitivo dell'Ente. Credo che il piano e il budget 1992 potranno essere strutturati tenendo conto della nuova situazione. Nel frattempo, dovremo fare un altro salto di produttività del 15%.

Mi sembra un obiettivo severo.

È vero. Tanto più che il primo recupero di produttività è avvenuto senza sostanziali modifiche nell'organizzazione del lavoro, e dovremo quindi chiedere al settore organizzativo di metterci in condizione di fare questo salto ulteriore. Un vantaggio ci viene sicuramente dal numero dei ferrovieri che hanno deciso per il prepensionamento, che sono in numero adeguato per farci fare un salto nella produttività, ma che non erano però nei posti e nei ruoli giusti. Ciò comporta la necessità di una certa rimovimentazione dalla forza lavoro. Per tutto questo abbiamo sei mesi di tempo, dopo dovremo far partire gli investimenti e naturalmente anche cominciare a dare alcuni segnali chiari di qualità alla clientela.

Cosa sarà e cosa farà la Divisione Trasporto Locale?

La Divisione Trasporto Locale ambisce ad essere una holding, non nel senso tecnico del termine, ma come sede di coordinamento centrale di 15 società operative che sono i Compartimenti. La Divisione vuole lavorare per i Compartimenti e con i Compartimenti. È una Divisione che offre obiettivi strategici chiari, che sono la tutela del traffico pendolare metropolitano anche nei confronti delle altre divisioni commerciali, in un'ottica di compatibilità ma anche di competitività.

È mia personale opinione, ad esempio, che la soppressione di molti treni a lunga percorrenza e la loro sostituzione con un rapporto di alleanza con il trasporto aereo potrebbe, in attesa degli investimenti e in questa fase iniziale, alleggerire molto la pressione del traffico sulle grandi aree metropolitane e quindi creare le condizioni per un vero e proprio bacino di utenza privilegiato dal traffico ferroviario. Il secondo obiettivo è rivitalizzare le linee a scarso traffico con una consistente riduzione dei costi e un rinnovato rapporto di marketing. È anche necessario ricostruire un organico rapporto con le utenze pubbliche. Il terzo obiettivo è fare queste due cose, dando segnali di solidarietà, alleanza e servizio all'utenza. Un primo, piccolissimo esempio, è stata l'operazione simpatia che abbiamo inaugurato nelle settimane scorse, in prossimità di Natale, nel Compartimento di Milano, offrendo ai pendolari dei cioccolatini. È stata una cosa che ci ha attirato qualche attacco sui giornali ma che ha avuto successo con i clienti. Pensiamo anche a uno strumento di informazione, che si chiamerà «Amico Treno», destinato in particolare ai pendolari. Sono operazioni, queste, che ritengo importanti, perché quando andremo a rinegoziare le condizioni di traffico con le amministrazioni locali, giocherà molto la simpatia e la solidarietà della clientela. Il nostro obiettivo è trasformare i nostri clienti da controparti potenziali in azionisti del trasporto locale.

Ci sono, inoltre, grandi operazioni urbanistiche e logistiche che è possibile fare, e mi riferisco ad esempio al Passante di Milano, al Passante di Torino, al bipolo Roma-Napoli, centro motore dell'intero Mezzogiorno, attorno al quale si possono tracciare le tangenti dell'alta velocità, creando una grande area urbana percorribile verticalmente in un'ora/un'ora e mezza via ferro e servita con raggiere metropolitane.

I poli su cui dovremo muoverci diventano allora: alleanza con la clientela, nostra principale azionista, rinegoziazione con le amministrazioni locali e con il sindacato per il servizio su linee a scarso traffico, grande riprogettazione urbanistica in alcune zone significative del territorio nazionale.

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

PENDOLARI SI NASCE

Spostamenti obbligati, ma non troppo. Tormenti e fiducia dei «professionisti» della rotaia.

di SERGIO RIVOLTA LIPPO

Pendolari si nasce o si diventa? L'interrogativo potrebbe apparire retorico ma in effetti non lo è. Il quesito è legittimo, e visto il diffondersi e le caratteristiche del fenomeno, merita una risposta non rituale.

Recita lo Zingarelli alla parola Pendolare: «Chi, abitando in un luogo diverso da quello in cui svolge il proprio lavoro, è costretto a spostarsi giornalmente e con regolarità, utilizzando mezzi di trasporto specialmente pubblici». Quindi, il primo requisito della pendolarità, cioè di questa particolare condizione di molti lavoratori è la regolarità degli spostamenti. Regolarità, e quindi, in un certo senso, prevedibilità degli spostamenti. E qui nasce il primo problema. Perché, chiedono i pendolari, visto che i nostri spostamenti sono prevedibili non si fa in modo di farci viaggiare più comodi? In treni meno affollati? Più frequenti? E, soprattutto, più confortevoli? Domanda legittima, ma non estendibile a tutto l'universo del pendolarismo. Esistono infatti varie categorie di pendolari, e come in tutte le categorie, alcune stanno meglio, altre, purtroppo, peggio. Prendiamo, per esempio, il pendolare-intellettuale (professore universitario, dirigente, professionista). Della sua condizione di pendolare non si può lamentare eccessivamente. Viaggia in prima classe, in alcuni casi il treno è composto esclusivamente di vetture di prima classe, ha a disposizione una vettura bar-self-service e quando ha la fortuna di imbattersi in una carrozza pulmann può addirittura usufruire di una comoda tavolo-scivania, da utilizzare per lavorare, scrivere o leggere. È vero, sui treni manca ancora il telefono, ma a questo il pendolare di lusso può rimediare, se proprio è indispensabile, con un telefono portatile. Insomma per il pendolare intellettuale il tre-

GIOVANNI ARCONTE/FOTOTECA FS

no è quasi una manna, un comodo e pratico ufficio viaggiante. Ma a ben riflettere, anche nelle categorie meno privilegiate di pendolari il treno ha sempre assolto a questa funzione di comodo involucro in movimento. Volete una testimonianza autorevole? Bene, ascoltiamo cosa dice lo scrittore Nantas Salvataggio: «Il treno non è una semplice invenzione, bensì un mondo, una scala di valori letterari. Sono stati scritti poemetti e romanzi, non soltanto sul treno, ma anche in treno. Di questo oggetto mobile io ho un ricordo molto vivo e personale. Mio nonno era un capostazione in quella splendida città che è Venezia, e per me bambino il treno rappresentava qualcosa di particolare: era il contrario dell'acqua, delle barche, delle gondole, dei riflessi, dell'acqua alta. Era una sorta di magia, un ombelico col quale si raggiungeva la modernità, la realtà del mondo moderno che pulsava al di fuori di tutta quell'acqua. E poi, tra i miei ricordi, c'è il treno dei pendolari-studenti che andavano all'università. La stazione nelle prime ore di quelle mattine gelide, quando ancora assonnati e un po' infreddoliti dovevamo ancora finire qualche traduzione, e allora i vagoni diventavano aule improvvisate, dove si ripassava e ci si interrogava l'un con l'altro».

Ma qual è la tendenza del pendolarismo? Aumenteranno o diminuiranno i pendolari? A giudicare dall'affollamento dei treni e delle metropolitane nelle ore di punta pare che il fenomeno sia in aumento. Invece, secondo il prof. Domenico De Masi, sociologo e attento osservatore dei comportamenti sociali, il pendolarismo andrebbe verso una sensibile diminuzione. «Gli spostamenti pendolari» sostiene De Masi «sono sempre meno necessari e frequenti. Una volta, ai tempi di Carlo Marx, si muovevano per raggiungere il posto di lavoro 100 operai ogni 4 impiegati. Oggi la proporzione è profondamente modificata a favore degli impiegati e molta gente si muove da casa anche se in teoria, ma anche in pratica, il proprio lavoro potrebbe svolgerlo nella propria abitazione. Ci si sposta per raggiungere un gruppo, una struttura, ma ci si muove anche per non annoiarsi, per liberarsi della famiglia, della casa, per svolgere in ufficio oltreché il proprio lavoro anche esercizi di erotismo e di socializzazione e, in definitiva, per far compagnia ai capi». Ma com'è oggi il mestiere di pendolare? Il prof. De Masi è categorico: «È difficile, ma molto più di quanto, con dei piccoli accorgimenti, potrebbe essere. Secondo me, con poco si potrebbe aumentare di molto il comfort dei pendolari. Perché, per esempio, non ci sono delle fontanelle nei treni dove, se si ha sete, poter bere? E ancora, che cosa ci vorrebbe a dotare i treni di piccole edicole o di sale dove poter assistere ad un video o dove poter svolgere una riunione, giocare a carte o telefonare? E poi non penso sia molto complicato migliorare il comfort delle sale d'attesa e delle stazioni nel loro complesso. Invece, mi pare sia stato fatto poco. Prendiamo per esempio le sedie poste lungo i marciapiedi della Stazione di

I NUMERI DEL PENDOLARISMO

Non ci sono statistiche aggiornate sul pendolarismo e quindi risulta difficile quantificare il fenomeno per quello che effettivamente è oggi. Gli unici dati disponibili sono quelli dell'ISTAT e risalgono a qualche anno fa. Le persone che si spostano per lavoro dal proprio Comune ad un altro Comune della stessa Provincia sono in totale 3milioni 934mila. Di queste, un milione 257mila impiegano per raggiungere il luogo di lavoro fino a 15 minuti; 1milione e 600mila da 16 a 30 minuti; 790 mila da 31 a 60 minuti e 302mila oltre 60 minuti. Quelli che invece si spostano dal proprio Comune ad un'altra Provincia della stessa regione sono circa 500mila. Di questi 74mila impiegano fino a 15 minuti; 107 mila da 16 a 30 minuti e 142 mila da 31 a 60 minuti; 149 mila impiegano invece oltre 60 minuti.

Circa 11 milioni sono coloro che si spostano nell'ambito dello stesso Comune di residenza e circa 2milioni e mezzo sono quelli che si spostano per raggiungere il Comune capoluogo. Dei circa 4milioni che si spostano dal proprio ad un altro Comune della stessa provincia 60.000 vanno a piedi; 311mila usano la ferrovia, il tram, il metrò o un altro mezzo pubblico su rotaia; 666mila l'autobus, il filobus, la corriera o un altro mezzo pubblico su gomma; 137 mila usano un bus aziendale; 260mila vanno in moto e circa 2milioni e mezzo usano invece la famigerata automobile privata. Valgono più o meno le stesse proporzioni sul tipo di mezzo usato per circa 11milioni di lavoratori che si spostano nell'ambito del proprio Comune di residenza.

Come si vede, il volume di traffico privato che attanaglia i centri urbani non è proprio un'opinione.

(SRL)

Napoli Piazza Garibaldi. Sono belle e originali a vedersi, ma se ci si prova a sedere non si resiste più di cinque minuti per l'estrema scomodità. Ecco, queste piccole cose peggiorano la vita del pendolare e certo non aiutano a migliorare il rapporto tra l'utente del servizio e l'Ente che lo gestisce». Ma il pendolare-esperto per fortuna frequenta poco le sale d'attesa. Arriva al treno quasi sempre all'ultimo momento, si dirige verso la testa del treno perché sa che lì è probabile trovare posto, è informatissimo sugli orari, sugli scioperi, tariffe e procedure e, in qualche caso, si sente addirittura più preparato ed esperto del ferroviere. Di qui discussioni e scontri tra ferrovieri e pendolari, a volte molto animate e accese. Bisogna però anche dire che il pendolare, proprio perché conosce meglio degli altri viaggiatori le ferrovie, è più comprensivo e più tollerante rispetto ai piccoli problemi che ogni tanto si presentano. Il pendolare, insomma, sa viaggiare meglio degli altri e conosce la regola numero uno per viaggiare comodi: portare pochi bagagli. Sarebbe una pessima pendolare la contessa Donatella Pecci Blunt che non si muove mai con meno di mezza dozzina di valigie piene di abiti da sera: al contrario potrebbe conquistare subito «il titolo» di pendolare-esperto il filosofo del popolo Luciano De Crescenzo il quale dice: «Io sono come gli antichi romani che chiamavano le valigie impedimenta: per avere la meglio sul nemico bisogna essere privi di bagagli». E il nemico, come tutti i pendolari esperti e meno esperti sanno, è un treno affollato.

IL SUCCESSO È SAPER PREVEDERE

La chiaroveggenza non serve. Per lanciare e vincere scommesse imprenditoriali ci vogliono pianificazioni e strategie. E soprattutto, occorre capire il cambiamento.

A colloquio con Francesco Pantile
Responsabile Funzione Strategie

La rinnovata struttura organizzativa include anche la Funzione Strategia. È una delle novità più curiose. Quali sono le sue finalità?

Le FS devono diventare impresa, nel rispetto degli obiettivi e vincoli che le sono propri o assegnati dallo Stato; come impresa, il successo del business di un'azienda di servizi le deriva dall'aver indovinato o meno e per tempo i cambiamenti fondamentali incorsi nell'ambiente, al fine di costruire e mantenere nel tempo un vantaggio competitivo. Ne consegue che le finalità della Funzione Centrale Strategia sono:

— assistere l'Amministratore Straordinario ed il Direttore Generale nella gestione strategica dell'Ente elaborando il Quadro strategico ed il Piano che ne deriva;

— assicurare nel campo strategico assistenza, consulenza e supporto alle Divisioni Operative.

Si è parlato di quadro strategico; può spiegare quali sono i suoi contenuti?

Le FS possono diventare un'impresa vincente solo se, per ciascun servizio erogato e per ciascuna categoria di clienti, è definito il contesto competitivo nel quale si opera (mercati, fornitori, concorrenti, ambiente, tecnologie, prodotti sostitutivi) con il dettaglio necessario a permettere la definizione delle strategie. Sono i cambiamenti nel quadro strategico che danno normalmente l'opportunità di migliorare la situazione competitiva. L'attuale turbolenza nel settore dei trasporti ci induce ad elaborare quadri strategici alternativi secondo il grado di affidabilità delle previsioni ed il livello di rischio scelto per ciascuna strategia da adottare.

In che modo si potranno cogliere le opportunità evidenziate dall'analisi del quadro strategico?

Quanto detto a proposito del Piano Strategico non può non riflettersi sulle opportunità emerse dal Quadro Strategico; infatti uno sintetizza le azioni necessarie per reagire o anticipare i cambiamenti e l'evoluzione dell'altro. Il Piano è costituito da una serie di azioni concordate con l'uso di determinate risorse ed all'interno dell'orizzonte temporale previsto.

In altri termini, la pianificazione strategica è il processo decisionale che riguarda:

— gli obiettivi dell'Ente ed i loro cambiamenti;

— le direttive da seguire nella scelta delle linee d'azione più idonee a raggiungere gli obiettivi (politiche);

— l'uso e l'assegnazione delle risorse per il raggiungimento degli obiettivi (strategie).

In sintesi come si può definire una «gestione strategica d'impresa» per le FS?

La gestione strategica rappresenta la capacità dell'Ente di saper fare «scommesse imprenditoriali» su un certo quadro strategico, anticipandone i mutamenti, innovando la concezione del business, costruendo e mantenendo nel tempo un vantaggio competitivo.

Le nostre soluzioni hanno un punto di partenza che coincide con il punto di arrivo.

Voi.

"La nostra forza è la vostra energia". Per Olivetti questa affermazione rappresenta lo spirito con il quale il Gruppo opera, ponendo la propria eccellenza nell'Information Technology al servizio di chi la utilizza. Sono i fatti a dimostrarne il significato. Prendiamo la polizia olandese, per esempio, oppure la celeberrima Scotland Yard che deve una parte della sua leggendaria efficienza ai sistemi informatici Olivetti. Rispetto a qualche anno fa, nel nostro paese si fanno meno code in autostrada. Una parte di merito spetta anche a Olivetti, che ha contribuito all'automazione dei sistemi di controllo del traffico, consentendo quindi un flusso più scorrevole. Olivetti ha già realizzato e messo in funzione sistemi bancari che permettono di effettuare tutte le operazioni di sportello 24 ore al giorno e 7 giorni alla settimana. Dai campus delle Università americane ai Licei di Francia che hanno adottato i PC Olivetti come strumento di supporto didattico, l'informatica di Olivetti dà soluzioni pratiche e complete per qualunque utilizzo, anche nei settori che non riguardano l'ufficio o il mondo degli affari. E questi sono alcuni esempi di quello che per Olivetti - nelle quattro aziende in cui è strutturata: Olivetti Office, Olivetti Systems & Networks, Olivetti Information Services, Olivetti Technologies Group - vuol dire "la nostra forza è la vostra energia": un legame diretto e profondo con voi utenti. Soprattutto reciproco. Un legame destinato a migliorare la qualità della vita in Italia, in Europa, nel mondo. E ciò è possibile quando ogni attività, ogni prodotto e ogni soluzione trae spunto da un'esigenza reale: una vostra esigenza; e quando viene realizzata nel modo più semplice, efficace ed immediatamente accessibile a tutti. A tutti voi.

La nostra forza è la vostra energia

olivetti

FAR ANDARE I TRENI NON BASTA

A colloquio con Carlo Gregoretti, Responsabile Funzione Qualità

I treni partono. I treni arrivano. Ma questo non basta più. Non basta giustamente al cliente, che vuole, sì, arrivare puntuale a destinazione, ma ci vuole arrivare appunto da cliente che paga un prodotto-viaggio in tutto rispondente alle sue esigenze. Non basta più, però, nemmeno all'Ente. Nei suoi interventi pubblici, nelle interviste e in ogni altra occasione di comunicazione, l'Amministratore Straordinario Lorenzo Necci ripete con puntuale insistenza che gli investimenti, i patti istituzionali, le innovazioni tecnologiche, le grandi opere, sono tutti fattori essenziali ma non sufficienti, perché senza la qualità risulterebbero sforzi inutili.

La qualità, dunque. Ma non la qualità come valore assoluto e generico, sul quale tutti possiamo essere d'accordo, bensì come obiettivo strategico, per raggiungere il quale sono indispensabili analisi, riscontri oggettivi e verifiche.

Se è un obiettivo, la qualità è anche un metodo, una prassi che deve coinvolgere ogni atto, ogni gesto del lavoro ferroviario. E come emerge anche nei servizi pubblicati su questo numero speciale di VdR, la qualità sta effettivamente entrando sempre più nella cultura della nostra azienda.

Dal punto di vista strutturale, infatti, la nuova organizzazione dell'Ente FS registra la strategicità di questo obiettivo con l'istituzione della Funzione Centrale Qualità, alla cui direzione è stato chiamato Carlo Gregoretti, giornalista e già responsabile, negli ultimi due anni, della Direzione Centrale Relazioni Esterne.

Affidare la responsabilità di una funzione così delicata, che taglia trasversalmente tutte le attività dell'Ente, a un dirigente che non è nato in Ferrovia ma ha costruito la sua storia professionale nel mondo del giornalismo e della comunicazione (prima l'incarico di inviato speciale e poi di redattore-capo de «L'Espresso», quindi la direzione di «Tempo», di «Panorama», di «Epoca», di «Retequattro», oltre a un impegno, ormai quinquennale, alla Scuola Superiore di Giornalismo dell'Università di Urbino), è una scelta a suo modo strategica anch'essa e ribalta i termini più immediati del problema. Infatti, ad attivare le iniziative del miglioramento del rapporto con la clientela e di marketing del servizio, non è stato chiamato chi la qualità in qualche modo la «gestisce» ma chi, per esperienze e status professionale, si propone come naturale interprete dell'opinione pubblica. Cioè dei cittadini e delle loro sacrosante esigenze di qualità anche nei servizi pubblici.

Iniziamo l'intervista al dr. Gregoretti partendo proprio dai motivi di questa scelta.

Sono ferroviere da poco più di due anni e penso che questo fatto non sia estraneo alla scelta dell'avvocato Necci di affidare proprio a me l'incarico di coordinare le politiche della qualità del servizio ferroviario. Gli occhi con cui guardo al treno sono ancora quelli di un esterno, il mio metro per misurare il servizio è più simile a quello di chi compra il viaggio in treno che non a quello di chi lo produce o lo vende.

E quali sono le iniziative che la nuova Funzione Centrale intende promuovere per migliorare la qualità e l'efficienza del servizio?

Se posso usare un'immagine, direi che dobbiamo dismettere l'abito del ferroviere e vestire i panni del viaggiatore. O meglio, dobbiamo rimodellare la nostra divisa culturale e renderla adatta a vestire le esigenze di quel milione e mezzo di cittadini che ogni giorno

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

PICCOLO ALFABETO DELLA QUALITÀ

di AURELIO MINONNE

Academica. Cicerone, che li scrisse nel 45 avanti Cristo, vi sosteneva che l'uomo può raggiungere non già certezze ma probabilità ed è un insegnamento da tenere a mente d'ora in poi. Vi si trova, come assicura Bruno Migliorini, per la prima volta il termine *qualitas:* «ho chiamato qualità», scrive Cicerone, «quelle che i Greci chiamano *poiòtetas:* ed è parola che anche presso i Greci appartiene ai filosofi più che alla gente comune». Oggi qualità non è solo una proprietà dell'essere ma è, in senso assoluto, un pregio, un merito, una dote.

Bell, Laboratori. Nota industria americana in cui, nel 1930, fu introdotto il controllo di qualità. Tenendo presenti le esigenze del consumatore, il prodotto industriale veniva sottoposto a verifiche, provato ed eventualmente scartato prima di essere immesso alla vendita. Quest'attività preventiva imponeva costi aggiuntivi proporzionali alla sua sistematicità, dal che derivava il noto precetto: «più alto il prezzo, migliore la qualità».

Circoli di qualità. Sono costituiti da una decina di dipendenti di una stessa azienda che s'incontrano fuori orario lavorativo per discutere dei problemi relativi al lavoro e cercarne le soluzioni. In Giappone, che della qualità dei prodotti ha fatto un segno di ri-

conoscimento e di distinzione in tutto il mondo, ne fanno parte senza discriminazioni operai, impiegati e quadri. Ce ne sono 300.000 in tutto il paese, per un totale di 2 milioni e mezzo di persone.

Se il loro scopo statutario è il miglioramento dei processi produttivi e dei prodotti, quello indiretto e più spettacolare è il coinvolgimento dei dipendenti nella responsabilità produttiva della loro azienda. L'aspetto veramente significativo è che non si tratta di un abile trucco psicologico, di una semplice operazione di facciata, della traduzione in economia del principio politico del *divide et impera*.

Alla Toyota, industria automobilistica leader in Giappone, i 67000 dipendenti organizzati in 6800 circoli di qualità, nel corso del 1989, hanno fornito all'azienda la bellezza di 1.966.000 suggerimenti - in media 34 a persona - vedendone accolti la quasi totalità: il 97%.

Per fare un confronto: alla Fiat, dove i primi circoli di qualità furono introdotti nel 1982, se ne contano oggi 435 per 4500 dipendenti. In otto anni sono stati risolti, grazie a loro, 446 problemi produttivi.

Dimenticavamo: alla Toyota, chi ha proposto suggerimenti andati a buon fine s'è spartito, in chiusura d'esercizio, premi pari a 40 miliardi di lire. ▶

A sinistra, una composizione artistica di Anne Irwin realizzata utilizzando i caratteri di un antico alfabeto romano, datato I secolo avanti Cristo. Nei margini, lettere e citazioni del calligrafo Edward Johnston.

PICCOLO ALFABETO DELLA QUALITÀ

Difettosità, indice di. Più basso è, migliore è la qualità del prodotto valutato. Tra le case automobilistiche attive sul mercato europeo, nel corso del 1988, esso è risultato pari a 125-130 per Toyota e Honda, a 130-150 per Nissan, e poi giù fino a 300-400 per Fiat, Saab, Peugeot e Renault. Toyota, Honda e Nissan sono, manco a dirlo, giapponesi. L'anno successivo la Fiat ha varato il Piano poliennale della qualità totale.

Eccesso di qualità. È, ovviamente, un difetto, come l'eccesso di zelo, quello di legittima difesa, quello di prudenza, ecc. Ne sono protagonisti ancora i giapponesi. I loro pubblici servizi di trasporto spiccano per efficienza e regolarità, ma anche per accessibilità e assistenza. Il segreto sta anche in un'informazione doviziosa e capillare. Ma il troppo stroppia. Sovraccaricati da avvisatori acustici ogni volta in cui si aprono le porte dei vagoni, da formule di accoglienza e di dimissioni, da divieti, consigli e prescrizioni tutti standard e ininterrottamente diffusi attraverso gli altoparlanti delle vetture, gli utenti della East Japan Railways si sono lamentati per quest'incontinente bombardamento sonoro. La compagnia ferroviaria ne ha preso atto, ha cominciato a ridurre le emissioni ed oggi la riduzione degli annunci è pari a un terzo della massa iniziale. Anche le altre compagnie ferroviarie stanno rivedendo i loro programmi d'informazione al pubblico. ▶

salgono sui nostri treni. Sono, siamo tutti, cittadini di un Paese moderno, evoluto, ricco.

Cittadini che hanno un rapporto economico con il loro tempo e che, avendo conquistato nuovi standard di vita a livello privato, continuano a vederli mortificati a livello pubblico.

Una rivoluzione culturale?

Non c'è bisogno di una rivoluzione ma di una seria e profonda riforma. Quella che dobbiamo promuovere è una nuova cultura del servizio pubblico inteso finora prevalentemente come rapporto amministrativo tra utente e istituzione. Nel nostro Paese, per motivi storici, la pianta del servitore dello Stato non ha mai messo radici, o non si è mai adeguatamente sviluppata. Altrove, nell'Europa delle grandi borghesie di Stato, il discorso è diverso. Un «Bobby» inglese sarà sempre fiero di definirsi «Public Servant», ma quanti sono tra i nostri poliziotti, i nostri vigili, i nostri impiegati di sportello (non importa se in una stazione, in un ufficio postale o in una USL), i volti che si illuminano d'orgoglio nel sentirsi definire servitori pubblici? Ecco, nelle Ferrovie vogliamo essere portatori di questa innovazione, dobbiamo realizzare un modello di impresa pubblica che si identifichi nel servizio prestato ai cittadini, che sia flessibile nel modificare i propri comportamenti gestionali per adeguare il servizio alle nuove richieste di qualità in un settore - quello della mobilità - che è centrale alle esigenze di sviluppo della società contemporanea.

Cosa cambierà nel rapporto tra clientela e servizio ferroviario?

Spazi per un miglioramento concreto della qualità del servizio esistono anche per il breve periodo. Le aree critiche sono sotto gli occhi di tutti, sembra perfino inutile ricordarle: gli ineguali livelli di affollamento e di comfort tra treno e treno, la pulizia, la sicurezza del viaggiatore e dei suoi beni, i servizi accessori, la ristorazione, la puntualità, l'informazione, le biglietterie e la logistica delle stazioni, i collegamenti con i servizi pubblici urbani. Sono grandi sfide di miglioramento. E se alcune di queste comportano anni di tempo o decine di migliaia di miliardi di investimento, altre (non poche) sono sfide per le quali esistono opportunità concrete e spazi operativi che consentono segnali rapidi di cambiamento. Certo, la rapidità sarà tanto maggiore quanto più vasta sarà la coscienza e più diffuso il livello di coinvolgimento di tutta l'istituzione ferroviaria, dall'alta dirigenza, ai sindacati, ai lavoratori tutti. Perché, come dicevo, perseguire il miglioramento continuo della qualità significa operare una rielaborazione profonda del corpo di una azienda programmata per operare più come pubblica amministrazione che non come impresa di servizio pubblico.

Quale sarà il rapporto della Funzione Qualità con le altre unità operative dell'Ente?

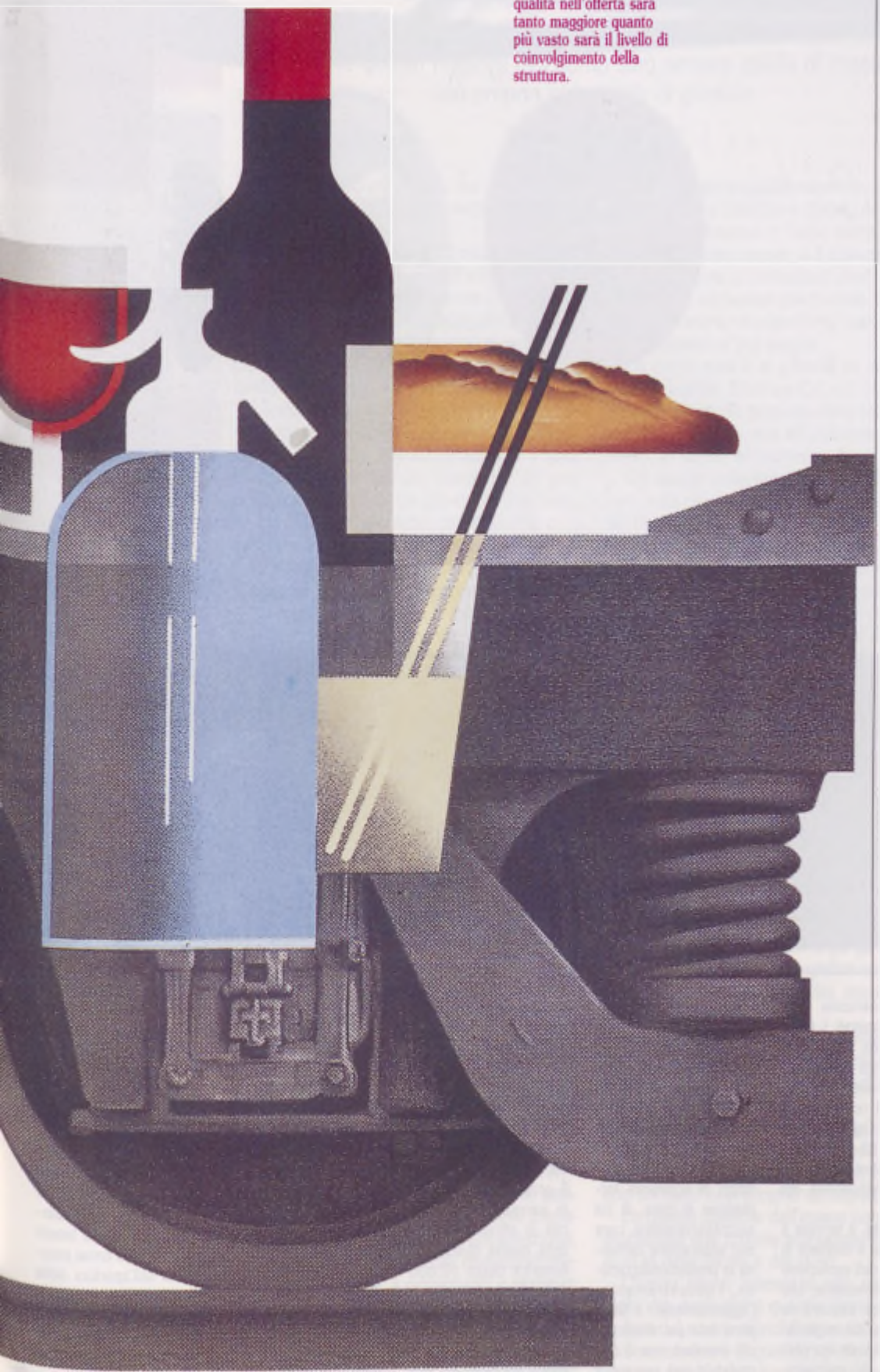
Sarà un rapporto tra persone che operano a tutti i livelli nei Compartimenti, nelle Divisioni, nelle altre Funzioni Centrali e nelle società partecipate con lo stesso gusto di far bene il proprio lavoro. Ciascuna articolazione operativa dell'impresa ferroviaria persegue, nella sua autonomia, obiettivi di qualità. È dunque il nostro compito non è certo quello di interferire sui loro programmi o sovrapporre la nostra alla loro attività. È evidente, tuttavia, che perseguire organicamente la qualità fa risultare necessaria un'azione di coordinamento e di impulso, per favorire l'ottimizzazione degli sforzi di tutti, perché si parli tutti una stessa lingua e si assicuri un quadro di compatibilità alle diverse azioni organizzative promosse dalle diverse realtà aziendali. In una parola, la Funzione Qualità si propone come una struttura di servizio, a disposizione di tutte le articolazioni operative del Gruppo FS, con compiti di riferimento strategico per l'insieme delle iniziative finalizzate al miglioramento qualitativo del servizio ferroviario.

Quanto pesa nei programmi della Funzione Qualità l'eredità del passato?

Distinguerei tra due eredità. Ce n'è una negativa, di tipo culturale, che viene da lontano e della quale abbiamo a lungo parlato. Ma, per fortuna, ce n'è anche una positiva, che convive con l'altra, anzi è ben più radicata della prima, ed attiene alla straordinaria connotazione professionale e umana del lavoratore-ferroviere che tutti, da sempre, riconoscono e apprezzano. Se a questo quadro di sfondo aggiungiamo il lavoro di sensibilizzazione sui temi della qualità che negli ultimi anni è stato portato avanti infaticabilmente dal Vice-Direttore Generale Valentino Zuccherini, si vedrà che il paesaggio non è affatto desolato.

Insomma, per la qualità, non partiamo da zero. L'impresa ferroviaria italiana, su alcuni temi classici della qualità, è addirittura all'avanguardia. E basterebbe pensare alla sicurezza dell'esercizio, cioè a un tema sul quale la nostra ferrovia presenta indicatori di gran lunga migliori rispetto a quelli delle maggiori reti europee. Ora si tratta di muovere altri passi in avanti, di guardare con più attenzione al mercato, di approntare un servizio sempre più orientato alle attese di un cliente che è anche cittadino della quinta, o della sesta, potenza economica del mondo.

E continuare, ovviamente, a garantire la sicurezza del suo viaggio.



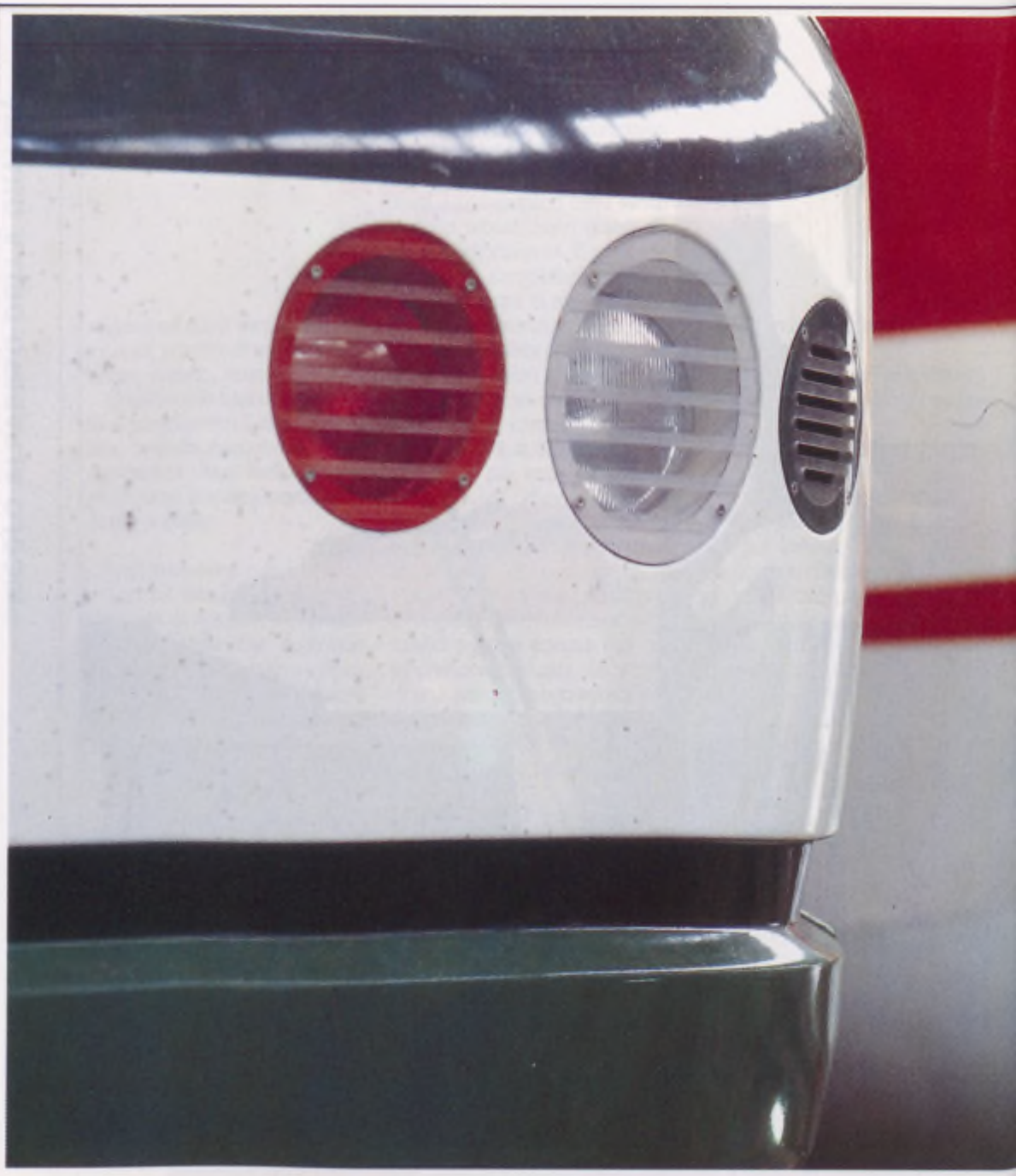
Particolare di un manifesto d'epoca dedicato al servizio-bar. La rapidità del miglioramento della qualità nell'offerta sarà tanto maggiore quanto più vasto sarà il livello di coinvolgimento della struttura.

Ford, stabilimenti. Nel 1913, nei capannoni del colosso automobilistico americano il taylorismo trovò la sua più coerente applicazione. Il taylorismo è noto come l'organizzazione scientifica del lavoro e, inaugurato dall'ingegner Frederick Winslow Taylor, si fonda sulla parcellizzazione delle operazioni produttive e sulla rigida separazione fra programmazione, esecuzione e controllo. Le lavorazioni in serie e la catena di montaggio, così come la mortificazione delle doti intellettuali e professionali dell'operaio sono conseguenze dirette del taylorismo e causa di acuta demotivazione al lavoro e di forte conflittualità sindacale. Al taylorismo, funzionale ad una produzione di massa e standardizzata, si oppone il Tqm (vedi).

Giappone. Parlando di qualità come proprietà della produzione industriale, del management, dei servizi, non si può prescindere dal Giappone e dai giapponesi. Grandissimi lavoratori, totalmente identificati con l'azienda per cui lavorano, educatissimi, formalissimi, hanno sviluppato un'idea di qualità come rispetto rigoroso dello standard. Il Giappone è il paese dove imperano i codici, nell'erogazione di un servizio come nella cerimonia del saké, nell'incoronazione dell'imperatore come nella rappresentazione teatrale.

Nessuno s'aspetta novità nell'esecuzione, ma il miglioramento sì, la perfezione magari. Ernest Fenollosa, che andò in Giappone per insegnare economia politica e vi rimase come Commissario imperiale per le Belle Arti, scriveva nel 1906, a proposito del teatro No: «La bellezza e la forza del No sta nella concentrazione. Tutti gli elementi - costumi, movimenti, versi e musica - si associano per produrre un unico effetto cristallino».

▶



PICCOLO ALFABETO DELLA QUALITÀ

Hitoshi Kume. Tra i maggiori esperti del controllo di qualità, dell'Università di Tokyo, dichiara a *Repubblica*: «La qualità non è solo frutto della cultura e neanche della tecnologia, è una scelta».

Insaccati. Se per Achille Campanile c'era qualche relazione tra gli asparagi e l'immortalità dell'anima, perché non dev'essercene tra gli insaccati e la qualità totale? Il fatto, testuale, è ripreso dal *Corriere della Sera*. «Qual è un buon esempio di Tqm (vedi) in Italia?», chiede l'articolista al professor Shoji Shiba, e questi: «Il salumificio CIAM di Modena ha introdotto il Tqm nel 1988 e ha già ottenuto un grosso successo. Lo scorso anno l'azienda aveva un problema: la pelle degli insaccati al momento dell'essiccatura scoppiava. Ebbene, la soluzione è arrivata proprio dall'ultima categoria di lavoratori, i quali hanno fatto notare che la superficie del nastro su cui venivano trasportati gli insaccati non era levigata. Una mentalità aperta, una buona comunicazione tra le diverse funzioni, sono le carte vincenti dell'impresa.

Juse. Sta per Unione degli ingegneri e scienziati giapponesi, e fu costituita nel 1946 con lo scopo di elaborare teorie dei sistemi e tecniche per il controllo di qualità e per l'addestramento. I giapponesi operarono una sorta di rivoluzione cartesiana rispetto al controllo di qualità di scuola americana. Non vanno eliminati i pezzi difettosi ma i difetti nei pezzi dal chè consegue il precetto: «maggior qualità, minori costi per l'azienda». Oggi lo Juse offre ben 23 diversi corsi sul controllo di qualità e 9 sull'affidabilità dei prodotti.

Kaizen. Il termine è giapponese e definisce la strategia dell'evoluzione lenta e inarrestabile, che in fabbrica assume le sembianze del miglioramento graduale ma permanente dei processi, dei prodotti, degli ambienti di lavoro. L'economia giapponese non ha bisogno di grandi geni individuali, non ne stimola nemmeno l'epifania. Preferisce invece un alto livello medio e per ottenerlo impiega lavoratori dotati di eccellente formazione di base, di cui successivamente cura con applicazione certosina la professionalizzazione, l'addestramento, l'aggiornamento. Il Giappone avrà pur avuto pochi inventori, ma è formidabile nel copiare e perfezionare tutto ciò che di buono il resto del mondo scopre e propone.

Lexus. Automobile giapponese prodotta dalla Toyota e collocata da tempo nella fascia alta del mercato.
È proposta come pietra di paragone ogni volta che si affronta il tema della qualità globale. In America costa 10.000 dollari meno delle ammiraglie concorrenti della Mercedes e della BMW. Tra le ragioni viene indicata la riduzione del *time to market* - l'intervallo tra la progettazione e la vendita - a 3 anni contro i 5 dell'industria europea. Ancora in America, i suoi fortunati possessori furono raggiunti telefonicamente, qualche mese fa, dai responsabili della Toyota che segnalarono loro un lieve difetto al cambio, ritirarono in serata tutte le vetture e le riconsegnarono il giorno dopo: riparate, lavate, col pieno di benzina in canna, accessoriate con un piccolo omaggio e un cortese bigliettino in segno di rincrescimento e di scusa per l'incomodo arrecato.
La qualità, dunque, tocca ugualmente la fase di produzione, quella di vendita e quella successiva alla vendita.
Alla Volvo hanno coniato uno slogan meritorio di cui tutte le aziende italiane dovrebbero far tesoro in vista della ormai prossima dell'apertura delle frontiere commerciali europee: «Riconquistare un cliente insoddisfatto costa quattro volte più caro che conservarlo».

ROBERTO FUSCONI/FOTOTECA FS

ATTENTI AL FATTORE «Q»

Parola d'ordine e feticcio, obiettivo imprenditoriale e condizionamento sociale, la qualità migliore dell'uomo sarà sempre quella di mantenere una propria autonomia di giudizio.

di PATRIZIA CHIODI

La società consumistica ha acquisito un nuovo, anche se non originale, criterio di scelta: la qualità.

Passato il momento del consumo forzato, dell'accumulo per il gusto dell'abbondanza, in contrapposizione alle ristrettezze del periodo bellico e dell'immediato dopoguerra, l'uomo del 2000 ha imparato a premiare sempre di più la qualità. Qualità di ciò che acquista, qualità dei servizi, qualità della vita.

L'industria, attenta a questo fenomeno, ha risposto con un'offerta adeguata, limitando, talvolta, la produzione e ottimizzando il risultato finale. Proponendo, insomma, un prodotto forse più caro, ma più curato nei materiali e nella realizzazione, più affidabile o, a seconda dei casi, più duraturo nel tempo.

È di recentissima formazione, anche un *Consorzio Universitario Ingegneria della Qualità*, un ponte tra industria e università, che va a formare «una nuova figura professionale capace di farsi portatrice degli strumenti e del nuovo pensiero nel tessuto produttivo nazionale». Tecnici della qualità, quindi, in grado di percepire e assecondare le esigenze del mercato, di promuovere e diffondere la cultura della qualità nella scuola, nelle istituzioni pubbliche, nell'industria e nel privato.

La motivazione maggiore che ha spinto la gente a pretendere più qualità dal sistema produttivo, come dai servizi pubblici, è stata fornita dal mondo dell'informazione.

Da una parte è divenuta sempre più scientifica e più dettagliata, dall'altra ha avuto un potere di divulgazione più capillare vista l'enorme familiarità con il mezzo televisivo.

Da qui l'enorme successo di trasmissioni televisive come *«Di tasca nostra»* e *«Diogene»*, impegnate prevalentemente sulla tutela dei diritti del cittadino e del consumatore.

E poi la carta stampata. Quotidiani, settimanali e mensili arricchiti con inserti interamente dedicati alla salute, all'alimentazione, al rendimento o all'efficienza di elettrodomestici, di autovetture, a consigli utili e pratici in generale, per garantire la qualità e la trasparenza in tutte le azioni della giornata.

Più informati uguale a più felici? Non si sa. Il cittadino medio, con un reddito pro-capite più alto rispetto a qualche anno fa, è più competente. Meno distratto o attratto dai bombardamenti pubblicitari o dalle campagne promozionali a tutto campo, si è abituato a leggere attentamente le indicazioni degli ingredienti sui generi alimentari che compra, di fronte a una spesa extra, pondera bene prima le possibili alternative e poi sceglie.

Da pochi mesi è in edicola un mensile dal titolo *«Qualità»*. Il fattore *Q* è ciò che accomuna tutti gli articoli proposti: dalla salute all'alimentazione, dalla casa all'ambiente, al tempo libero, ai servizi, al costume.

C'è anche un'inchiesta sull'eco-morale, ovvero sulla nuova qualità di rapporto che esiste tra l'uomo e l'ambiente.

L'eco-morale si misura dalla volontà del cittadino di depositare il vetro negli appositi contenitori, dall'impegno a consegnare la carta per il riciclaggio, dalla scelta di detersivi senza polifosfati, dall'eliminazione degli spray dannosi all'ozono.

Si vanno sempre più diffondendo cure e prevenzione medica, diete e esercizi fisici. Si assumono meno farmaci, si fuma meno, si è più attenti agli stati psicologici, si tenta di evitare lo stress; ci si cura l'ansia, ci si sottopone a psico-terapie per superare limiti caratteriali, paure, stati di tensione. Si seguono seminari per migliorare la propria immagine e il proprio comportamento con e fra gli altri.

Un ideale grafico sulla qualità della vita contemporanea sta insomma toccando i suoi apici più alti.

Abbandonando il pressappochismo e la filosofia del «tiriamo a campà», viviamo in una società che ci spinge a dare il meglio di noi stessi, a produrre nel modo migliore.

Un rischio solo: l'emarginazione di chi non appare di qualità, ovvero le persone meno inserite, con un comportamento meno formale, con un fisico non proprio da copertina.

La qualità migliore dell'essere uomo sta nel mantenere una propria autonomia di giudizio al di là delle mode e dei gusti.

Quanto siamo interessati alla non qualità della vita degli altri e quanto siamo disposti a cedere del nostro affinché sia meno sperequato il nostro vivere di qualità rispetto alla mortificazione e agli stenti di molte famiglie in Italia?

Nella foto piccola, un'illustrazione di Jean-Michel Folon.

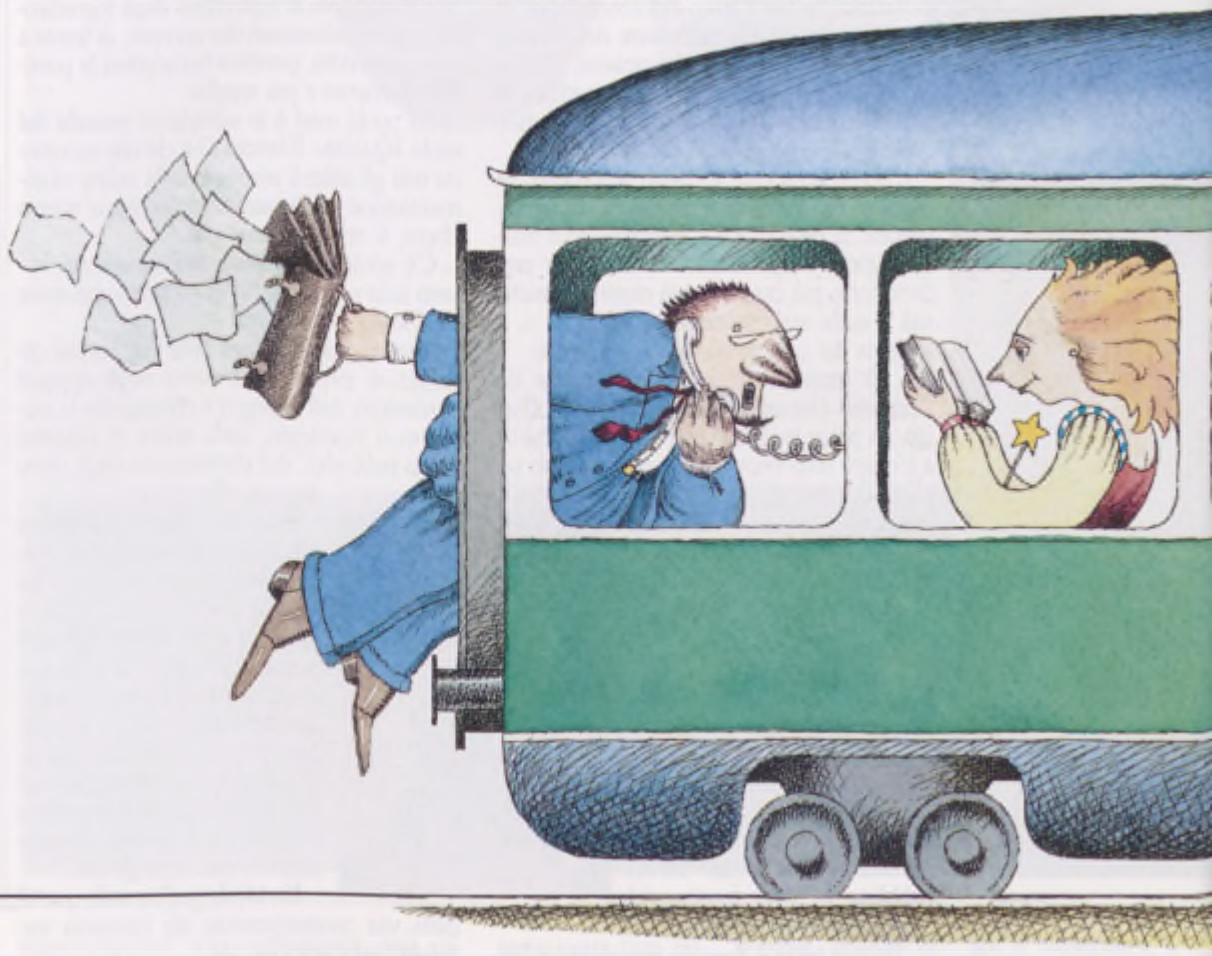
IL PRODOTTO: QUASI UN'OPERETTA MORALE

Dialogo immaginario fra utopisti e realisti. Lavorare sul prodotto che abbiamo o su quello che venderemo domani? Ne discutono il dr. Cristoforo Fra, il dr. Marco Enghels e tanti altri ancora.

di AURELIO MINONNE

L'illustrazione è di Pedro Scassa

«Dobbiamo essere più produttivi, se vogliamo essere competitivi», andava sferzando i suoi consiglieri il dottor Gualtiero Randelli, amministratore delegato della TRA-S.FER.TE. S.p.A.: Trasporti Ferroviari Tecnotronici Società per Azioni, per dirla tutta. E volgendo lo sguardo intorno a sè cercava di magnetizzare l'attenzione e incalzava: «Sapete tutti che la produttività è definita dal rapporto tra il prodotto e le risorse impiegate per produrlo. Il gioco è tutto in quel rapporto: aumentate il numeratore, diminuite il denominatore o fate l'uno e l'altro!». E così dicendo inseguiva visioni di conti attivi, di dividendi a cinque cifre, di servizi di copertina su *Capital*, di cavalierati e commende. Così diceva e il



PICCOLO ALFABETO DELLA QUALITÀ

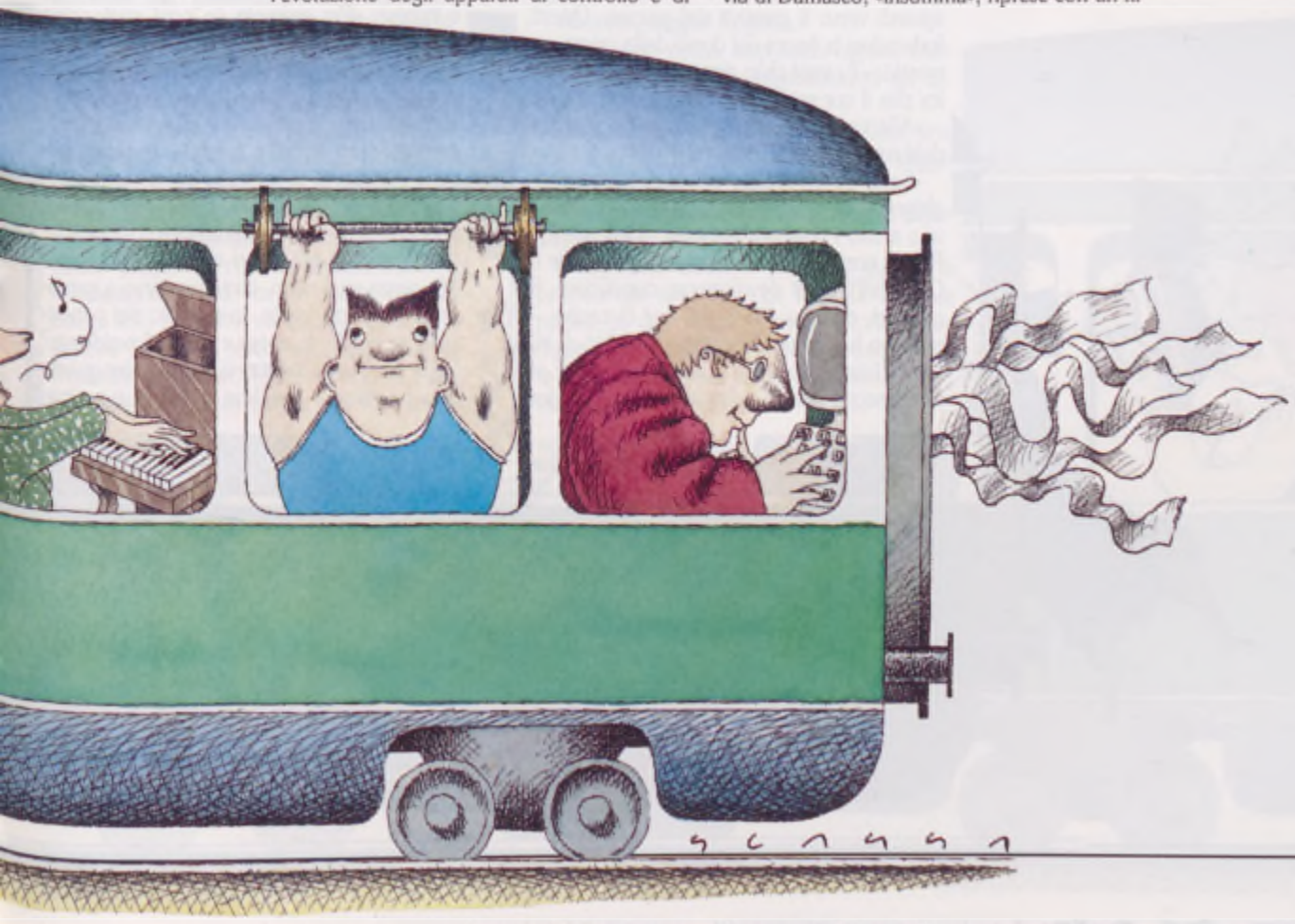
Marentino. Comune in provincia di Torino, sede dell'ISVOR, la scuola dei manager della Fiat. Qui, il 21 ottobre 1988, Cesare Romiti, amministratore delegato dell'azienda torinese, pronunciò il celebre discorso di Marentino. Preso atto che la collocazione della Fiat era oramai nell'«anticamera di un'azienda perdente», dettava alcuni comandamenti necessari alla svolta: organizzazione del lavoro per processi e non per gerarchie, ampia delega delle responsabilità operative, coinvolgimento e responsabilizzazione di tutti i dipendenti nel miglioramento dell'azienda, formazione professionale e culturale del personale, integrazione di fornitori e concessionari (e cioè delle fasi pre e post produttive) nel sistema aziendale. Essendo la Fiat la maggior industria privata italiana, si tratta di un evidente segno dei tempi: l'imperativo della qualità sembra ormai categorico e, per dirla con Romiti, «l'alternativa a questo è veramente quella non di cedere mercato, ma di scomparire dal mercato».

Noritake Arai. Presidente della Nissan Italia, dichiara a *Espansione*: «Il mio consiglio a Cesare Romiti per conseguire l'obiettivo qualità? Accettare al più presto la libera concorrenza con le case automobilistiche giapponesi». Non è un'acida battuta di spirito, ma l'ammissione di una condizione necessaria, ancorché non sufficiente, ad una svolta qualitativa nella produzione. In Giappone, la conversione alla religione della qualità è stata motivata da una furiosa concorrenza tra produttori e da una maniacale intransigenza dei consumatori. Inutile sottolineare che a trarre guadagno da una tale situazione sono soprattutto i consumatori.

Obiettivo. Non c'entrano nulla le fotocamere, anche se le migliori sono giapponesi. L'obiettivo di cui parliamo è la qualità come fine o, per dirla prosaicamente coi giapponesi della Toyota, pervenire a fine secolo a contare un pezzo difettoso per miliardo, contro uno per milione dei giorni nostri. ▶

suo volto, le sue mani, il tono della sua voce si deformavano nella grottesca parodia di Peter Sellers quando faceva la parte del dottor Stranamore.

Venceslao Ridolfi, capo del personale, si alzò immediatamente. Aveva colto qualche vaga allusione nella sanguigna perorazione del dottor Randelli. «Per quel che mi riguarda», disse cercando di metter nella sua voce tanta fermezza e una briciola di piccato risentimento, «più in basso di così quel denominatore non potrà scendere. Non siamo mica negli anni '90, quando avevamo bisogno di prepensionamenti, mobilità, fessurazioni e incentivi per adeguare la quantità di personale all'evoluzione degli apparati di controllo e di chinò di nuovo il suo capo verso il capo del personale, «non se la vuole, perdonate l'ironia, comperare. E allora dovremmo limitarci ad aumentare il prodotto: più treni, più chilometri, più clienti. Ma io, consentitemi di ricordarvelo con schiettezza e, se mi è lecito, con rammarico, ho chiesto invano, ad ogni apertura d'esercizio sociale, di impiegare risorse e investimenti nell'ammodernamento della rete, nel raddoppio delle direttrici a maggior traffico, nel rinnovo del materiale, nel risanamento delle stazioni e di tutto il patrimonio immobiliare, insomma», e qui dondolò più e più volte il capoccione canuto prima d'immobilizzarlo nella posa ieratica d'un Saùl fulminato sulla via di Damasco, «insomma», riprese con un fil



manovra, alla razionalizzazione delle strutture amministrative, all'informatizzazione delle procedure gestionali e contabili. Oggi abbiamo tutti e solo gli uomini che servono. Uno in meno significa che quel prodotto di cui volete incrementare la quantità avrà seri problemi a conservare almeno la qualità».

Non ebbe nemmeno il tempo di riempirsi i timpani dell'eco ammirata dei suoi colleghi che scattò in piedi Carlo Carli dell'Olio, untuoso discendente da nobile famiglia genovese e, in quel consesso, capo delle infrastrutture produttive. «Il dottor Randelli», cominciò chinando il capo in direzione dell'amministratore delegato, «nel proporre la sua equazione ha ragione da vendere. Ma il dottor Ridolfi», e di voce perché tutti s'appendessero alle sue labbra, «ho chiesto invano che si considerasse strutturale ciò che appare infrastrutturale, ma qualcuno ha scambiato una strategia di sviluppo economico per uno slogan, peggio, per un piano teso ad acquisire potere personale, e di ciò signori, scusate ma non posso esimermi dal dirlo, non ho mai smesso d'indignarmi».

«Omnia munda mundis», sentenziò con serietà Cristoforo Fra prima di tradurre, con accompagnamento di sghignazzo, a beneficio degli astanti: «Tutto è puro per chi ha l'animo puro. Puro issu», finì di declamare con intonazione finemente napoletana. Poi tradusse, ah! traduttore traditore: «Puro lui????» caricando di allusione l'interrogativa. Fra passava per il

creativo della TRAS.FER.TE. S.p.A.. E infatti aveva avuto brillanti intuizioni in tema di semplificazioni amministrative, di negoziati sindacali, di incentivazioni tariffarie, di snellimenti normativi. Per tali meriti gli si perdonavano l'improntitudine e il sarcasmo, pur senza risparmiargli occhiatacce malevole e giudizi duri e severi. La sua uscita fu accolta, come il solito, da risatine mal represse, da pigolii timidi anzichenò, da uno stridente «Questa poi no!» (era la voce di Carli dell'Olio) e da uno stentoreo: «Ha qualche idea, dottor Fra?».

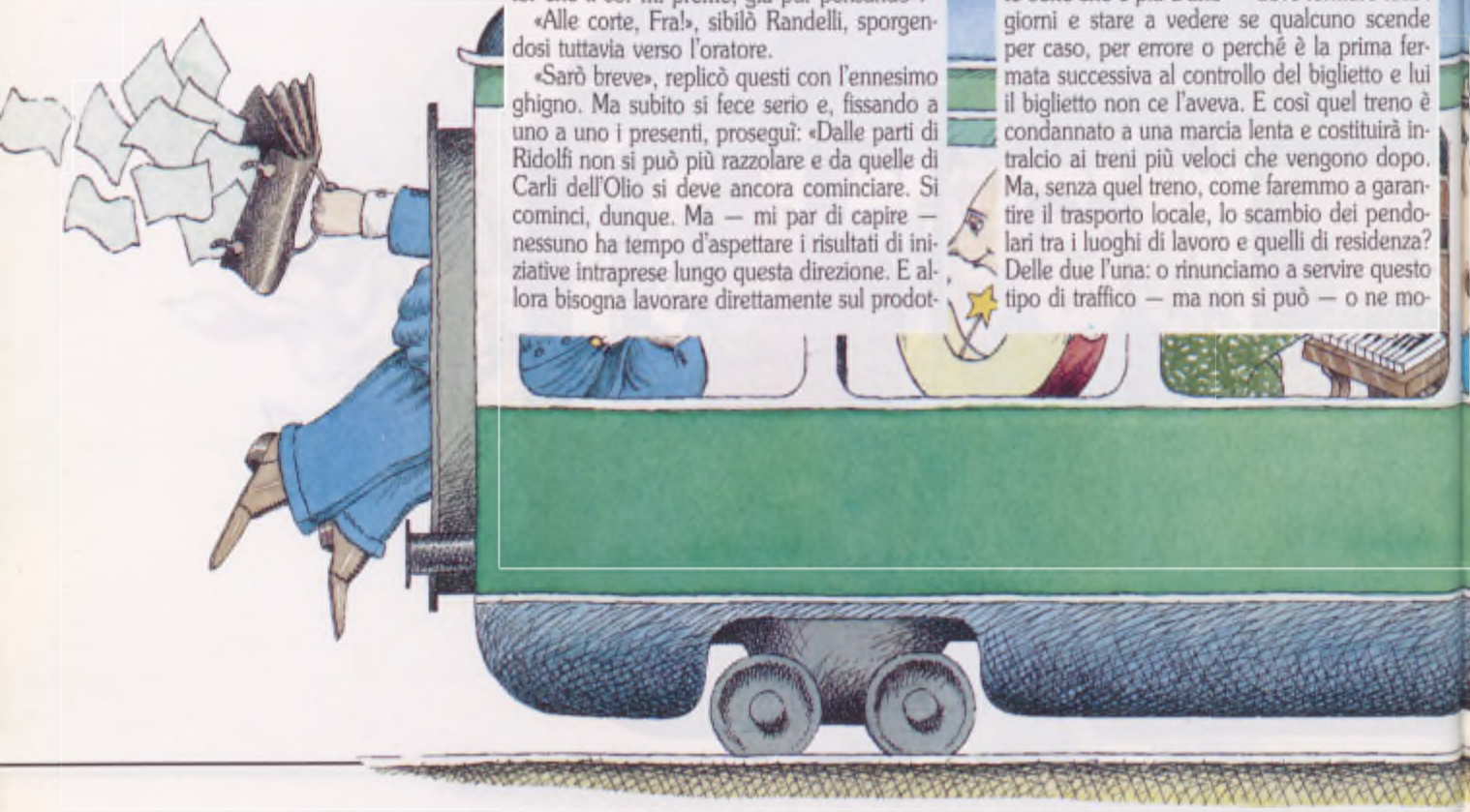
La voce dell'amministratore delegato ebbe il potere di smorzare tutte le altre, di forzare il capo delle infrastrutture produttive a rimettersi stizzosamente seduto e di dirigere tutti gli sguardi verso il creativo del gruppo. Questi, forbendosi la bocca col dorso della mano, cominciò: «Tu vuoi ch'io rinnovelli disperato dolor che il cor mi preme, già pur pensando».

«Alle corte, Fra!», sibilò Randelli, sporgendosi tuttavia verso l'oratore.

«Sarò breve», replicò questi con l'ennesimo ghigno. Ma subito si fece serio e, fissando a uno a uno i presenti, proseguì: «Dalle parti di Ridolfi non si può più razzolare e da quelle di Carli dell'Olio si deve ancora cominciare. Si cominci, dunque. Ma — mi par di capire — nessuno ha tempo d'aspettare i risultati di iniziative intraprese lungo questa direzione. E allora bisogna lavorare direttamente sul prodotto che abbiamo. Ma, in definitiva, quale prodotto vendiamo? Ve lo siete mai chiesto? Ve lo chiedete, ogni santo giorno in cui mettete piede nei vostri uffici e spendete metà della vostra giornata perché le sorti di questa società siano sempre più magnifiche e progressive? Vendiamo trasporto ferroviario: così si vuole, e lo vendiamo in posizione di relativo monopolio. Posizione vantaggiosa da certi punti di vista, ma onerosa assai da molti altri. Abbiamo degli obblighi sociali, infatti, in nome dei quali il nostro prodotto deve sacrificare certe qualità di cui pure è dotato».

«Spiegati, Cristoforo», lo ammonì Marco Enghels, l'anima sindacale del gruppo.

«Sono subito da te, Marco», gli sorrise Fra, e riprese: «Per esempio: in ogni stazioncina della rete, abbia o non un abbonato, stacchi o non un biglietto, un nostro treno — ma sapete bene che è più d'uno — deve fermare tutti i giorni e stare a vedere se qualcuno scende per caso, per errore o perché è la prima fermata successiva al controllo del biglietto e lui il biglietto non ce l'aveva. E così quel treno è condannato a una marcia lenta e costituirà intralcio ai treni più veloci che vengono dopo. Ma, senza quel treno, come faremmo a garantire il trasporto locale, lo scambio dei pendolari tra i luoghi di lavoro e quelli di residenza? Delle due l'una: o rinunciamo a servire questo tipo di traffico — ma non si può — o ne mo-



PICCOLO ALFABETO DELLA QUALITÀ

Profitto. È una forma di reddito dell'economia di mercato, ed è equivalente alla differenza fra il totale dei ricavi e il totale dei costi. Il vetero-capitalismo lo perseguiva come unico misuratore di salute aziendale, come scopo definitivo dell'iniziativa economica. Il neocapitalismo è disposto a rinunciarvi (in parte, s'intende!) avendo generato consumatori più avvertiti, che di un'azienda dedita solo a far profitti diffidano, mentre sono sensibili più che nel passato alla qualità di prodotti e servizi.

Quantità. Tempi duri per un termine generalmente impiegato in opposizione a qualità. E sì che da Aristotele a Kant, da Hegel a Frege, è stato usato per designare una categoria dell'essere, un momento della dialettica o della logica proposizionale, di dignità pari alla qualità, alla relazione, ecc. Ma oggi, quando si nomina la quantità la si carica di connotazioni fortemente negative, e quando si nomina la qualità la si infioretta d'inchini e blandizie. La quantità si prende però una bella rivincita ogni volta che si rammenta come in tutto ci vuol misura, anche nella qualità.

Regan, Ronald. Ex presidente americano, noto per la *deregulation* e la *reaganomics*, ebbe a dire: «La qualità nell'industria e nei servizi contribuisce ad aumentare la produttività, a ridurre i costi e a soddisfare i consumatori». Niente da aggiungere.

Servizi. Chi l'ha detto che dai servizi la qualità è tenuta rigorosamente fuori dall'uscio? Ci sono, almeno in Italia, ostacoli genetici alla sua affermazione, dal monopolio di aziende come le FS, le Poste, la Sip, l'Enel, alla demotivazione del pubblico dipendente, eppure qualche sforzo orientato al consumatore si vede, nonostante tutto. Certo, in Giappone è un'altra cosa: hanno i circoli di qualità le banche e gli ospedali, e in ogni ufficio postale, prima che siano aperti i battenti, gl'impiegati discutono di errori, lamentele e relative contromisure. Ma il 1992 sta arrivando e c'è chi, nei servizi italiani, sta cominciando a tremare e chi, più seriamente, si sta attrezzando.

TQM. Total Quality Management, metodo di gestione dell'impresa e della società che mira al-

difichiamo apprezzabilmente il segno. È un traffico lento, di quantità più che di qualità, al quale occorre garantire regolarità soprattutto e opportunità di valorizzazione del tempo, in secondo luogo. Il tempo del viaggio pendolare è, infatti, tempo subìto: se non è morto, ci manca poco. Vi butto lì, solo per parlare, un'idea: una carrozza attrezzata ad aula di lezione, di lingua straniera, di diritto, di botanica, di pronto soccorso. Ve ne do un'altra: due o tre saloni per convoglio attrezzati con distributori automatici di caffè, brioches e giornali».

«E del traffico intercity, di quello notturno, delle merci, che cosa facciamo?», ironizzò Randelli. «Installiamo sale cinematografiche, terminali fax, gabinetti medici, biblioteche, cappelle, palestre? Forniremo una cavalla - sana, bella presenza, discrezione assicurasi - per ogni carro riempito di stalloni?».

«Perché no?» ribattè Fra senza scomporsi. «Il signor amministratore delegato vede perfino più lontano di me. Lei, dottor Randelli, ha capito, al di là della provocazione dei suoi esempi, che intendo proporre un prodotto da vendersi, e da consumarsi, in maniera più articolata di quanto non sia attualmente. Noi vendiamo trasporto, ma già adesso non vendiamo solo trasporto: vendiamo sicurezza, regolarità di marcia, servizi accessori, livelli differenziati di comfort, TRES economici e sicuri, recapiti di piccole partite entro 24 ore tra punti particolari della rete. La concorrenza con l'auto, col camion e con l'aereo ce la giochiamo da queste parti. Io propongo di accentuare, di allargare, di specializzare ancora di più i servizi accessori, di imporli come sostanziali, tenendo adeguato il livello standard, il livello sociale», prevenne così Marco Enghels che si stava già preparando per interromperlo, «del servizio. Mi pare, per chiudere il cerchio dell'equazione con cui il nostro amministratore delegato ha aperto questi lavori, che sia questa e non altro la cruna attraverso cui possa passare l'incremento del numeratore, l'aumento del prodotto».

«Ma costa anche questo», si lamentò qualcuno.

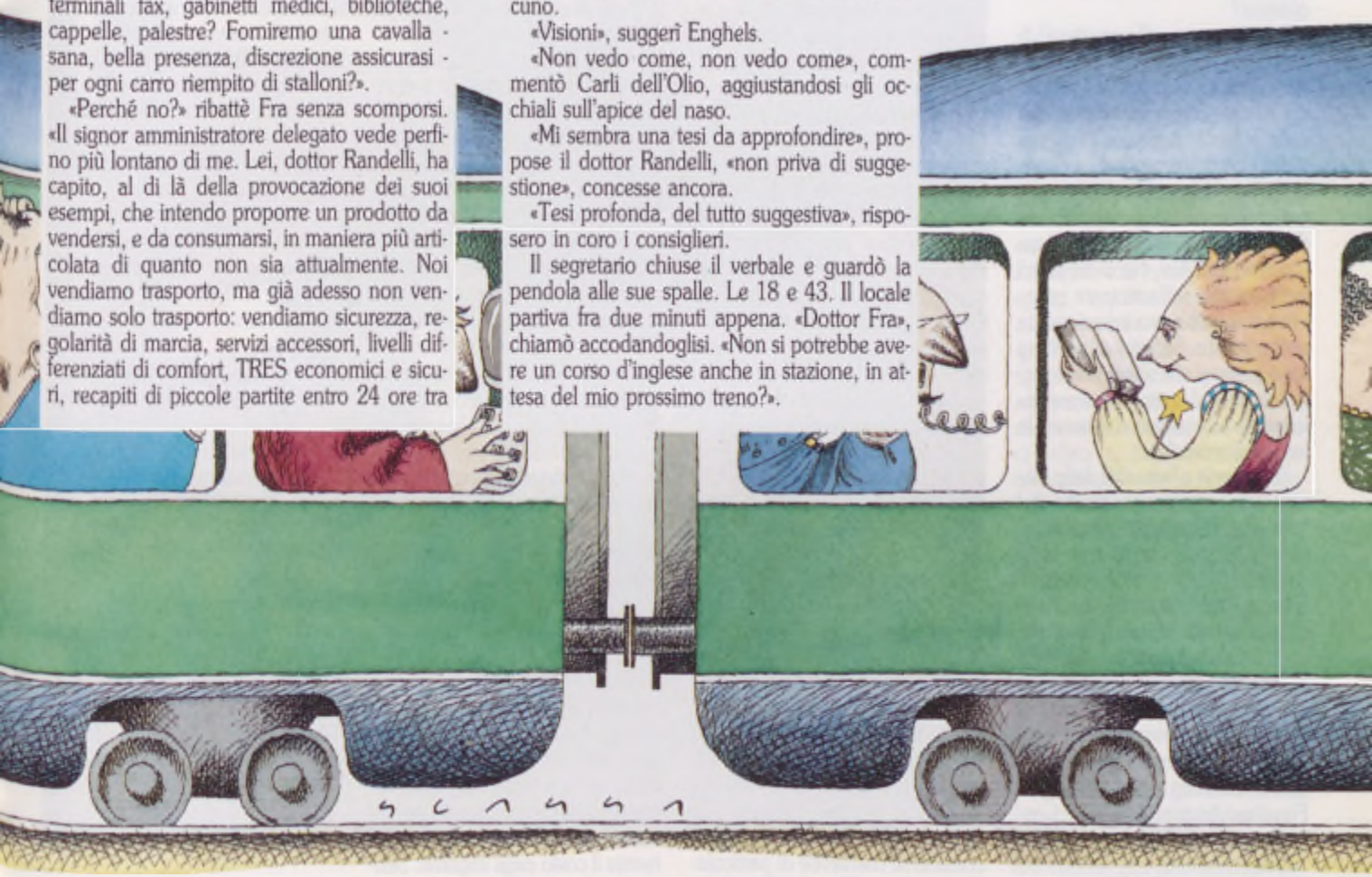
«Visioni», suggerì Enghels.

«Non vedo come, non vedo come», commentò Carli dell'Olio, aggiustandosi gli occhiali sull'apice del naso.

«Mi sembra una tesi da approfondire», propose il dottor Randelli, «non priva di suggestione», concesse ancora.

«Tesi profonda, del tutto suggestiva», risposero in coro i consiglieri.

Il segretario chiuse il verbale e guardò la pendola alle sue spalle. Le 18 e 43. Il locale partiva fra due minuti appena. «Dottor Fra», chiamò accodandoglisi. «Non si potrebbe avere un corso d'inglese anche in stazione, in attesa del mio prossimo treno?».



continuo miglioramento di prodotti e servizi. Il Tqm comincia dai processi di lavorazione, dal controllo delle forniture, passa per il controllo preventivo delle macchine (concettualmente assai diverso dalla campionatura dei prodotti), per il miglioramento di ambiente (fisico) e clima (relazionale) di lavoro, per il coinvolgimento dei dipendenti nella gestione del processo produttivo, per il loro costante aggiornamento professionale, e termina oltre la collocazione del prodotto sul mercato, con l'assistenza post-vendita. Tra i profeti del Tqm, il professor Shoji Shiba (vedi anche *insaccati e vita*), in cattedra a Tsukuba e al Mit di Boston ne enuncia così un precetto fondamentale: «Se il lavoratore si limita ad eseguire degli ordini, non ha più alcuna motivazione nel proprio lavoro, probabilmente si stanca e il prodotto diventa sempre più povero».

Ulrich. È l'uomo senza qualità protagonista dell'omonimo romanzo di Robert Musil. Uomo senza qualità perché aperto a tutte le possibilità intellettuali e quindi in palese difficoltà a dare un senso (il senso) alla sua esistenza. Ciò che appare una debolezza in Ulrich è invece la ricchezza dell'industria giapponese. Qui gli operai sono preparati ad affrontare tutte le fasi della produzione e le affrontano ogni volta che serve. In questo senso, anche gli operai giapponesi sono aperti a tutte le possibilità, non diciamo intellettuali, ma almeno professionali.

Vita, qualità della. Non giuriamo su quella dei lavoratori giapponesi, ma possiamo scommettere su quella dei consumatori (e quindi dei lavoratori fuori dalla fabbrica). Ricorriamo ancora al verbo di Shoji Shiba che in un'intervista all'*Unità* presenta il Tqm (vedi) come strumento volto a migliorare la qualità del lavoro e della vita, e argomenta: «Se la nostra società non crea prodotti di buona qualità il consumatore diventa sempre più povero: è lui che soffre della cattiva qualità dei prodotti e dei servizi. Il Tqm è un mezzo per migliorare la qualità media della vita delle persone attraverso una buona e affidabile qualità di prodotti e servizi e una totale partecipazione alla gestione sia della società che dell'azienda».

Zzzzzz. Nei fumetti è la riproduzione grafico-onomatopeica del sonno. Il sonno della ragione, vuole la leggenda, genera mostri. Davanti alla rivoluzione annunciata della qualità totale, senza demonizzarla aprioristicamente, senza neppure accettarla a scatola chiusa, l'importante è star svegli.
Una vigilanza attenta e attiva, mirata soprattutto a intuirne tutti i possibili approdi, tutte le inevitabili implicazioni.

PRIMA VIENE LA SICUREZZA

A colloquio con Francesco Cariello - Responsabile Auditing e Security

Come nasce la Funzione Auditing e Security in ambito ferroviario, con quali propositi e obiettivi?

La presenza nella struttura di una grande impresa di una Funzione che comprenda auditing e security è una chiara manifestazione della volontà di gestire l'impresa stessa con criteri moderni e di trasparenza. Tale abbinamento, già presente in alcune grandi imprese degli Stati Uniti, in Italia costituisce una novità. L'Avv. Necci ha avuto molto intuito nell'anticipare quanto a breve sarà la procedura attuata anche in Italia. Security ed auditing sono funzioni che si integrano perfettamente ed agendo insieme valorizzano ed esaltano al massimo le loro caratteristiche.

L'interesse e l'attualità della materia sono confermate anche dal fatto che l'Università Bocconi di Milano ha istituito per l'anno accademico 1991 un corso speciale di Security Management — a cui parteciperò — tenuto da qualificati docenti italiani e americani specialisti in materia.

Mi preme anche sottolineare che non c'è interferenza fra l'Auditing, di cui io sono responsabile, e l'Internal Auditing esercitato dalla Funzione Amministrazione e Controllo, in quanto l'Auditing, abbinato alla Security, agisce solo su progetti speciali.

Andando per ordine, ci può dire qualcosa di più sulla Security? Il problema della sicurezza dei viaggiatori e dei ferrovieri è notoriamente uno dei più sentiti dall'opinione pubblica.

Recentemente con decreto interministeriale — Ministero dell'Interno e Ministero dei Trasporti — è stata insediata una commissione mista, con rappresentanti del Ministero dell'Interno e dell'Ente FS. Questa commissione, che ho l'onore di presiedere, ha obiettivi estremamente chiari: esaminare i problemi riguardanti la criminalità in ambito ferroviario, formulare e coordinare gli interventi operativi per la previsione e la repressione dei reati, promuovere iniziative per la migliore utilizzazione delle forze di polizia e l'attuazione delle misure di competenza FS.

La commissione è operativa dal dicembre scorso, abbiamo già tenuto delle riunioni nelle sedi compartimentali illustrando e mettendo a punto finalità e metodi di intervento. In sintesi, i risultati che ci prefiggiamo di ottenere sono i seguenti: 1) vigilanza sugli obiettivi fissi (depositi, scali, stazioni); 2) scorta ai treni, in particolare quelli considerati meritevoli di particolare attenzione: 3) sensibilizzazione della clientela nella prevenzione di fatti malavitosi; 4) potenziamento delle attrezzature e dei mezzi Polfer; 5) esame delle carenze di organico esistenti attualmente nella Polfer; 6) superamento di alcune forme di incomprensione registrate fra il nostro personale e il personale Polfer.

Il primo obiettivo consentirà di migliorare e potenziare la difesa passiva degli impianti con conseguente recupero del massimo della forza di polizia per i servizi di scorta ai treni e di vigilanza nelle stazioni. Oggi, infatti, molti agenti Polfer sono destinati a vigilare sugli obiettivi fissi e con risultati non sempre soddisfacenti a causa della vulnerabilità degli impianti e della carenza delle strutture di sicurezza. È una situazione che verrà presto superata grazie ad efficaci impianti anti-intrusione che, con un sistema di telecamere e monitor, consentiranno di vigilare sui depositi e sui parchi, permettendo interventi immediati e soprattutto adeguati alle effettive esigenze. Questo tipo di impianto, estremamente sofisticato e utilizzato con successo nell'opera di difesa di Campo Derby e delle altre basi Nato, è stato già installato nel Parco di Roma Prenestina, mentre sono state avviate le procedure per l'aggiudicazione dei lavori per quanto riguarda Milano Martesana, un'altra struttura estremamente bersagliata dalla malavita o dagli extracomunitari e barboni che vi cercano riparo per passare la notte nell'interno delle vetture in sosta.

Si tratta di strutture molto costose?

Sono strutture comunque convenienti. Se si tiene conto solo di ciò che è accaduto nei depositi e negli scali di Roma e Milano negli ultimi anni, si vede che i danneggiamenti alle vetture ammontano a svariati miliardi e superano ampiamente il costo degli impianti. Senza contare poi gli aspetti prioritari della sicurezza e della funzionalità del servizio.

Può dire qualcosa sulle azioni di vigilanza nelle stazioni e a bordo dei treni?

La situazione nelle stazioni, soprattutto per quanto riguarda il centro-nord del Paese, ha aspetti molto delicati, che riguardano fenomeni di microcriminalità ma anche la massiccia presenza di extracomunitari e barboni. È dunque un problema che riguarda non solo l'Ente FS, che ne è vittima, ma anche le strutture sociali, i Comuni, le autorità di Pubblica sicurezza, le Prefetture.

Per quanto ci riguarda, stiamo studiando e verificando gli interventi di nostra competenza da adottare. Alcune azioni riguarderanno sicuramente la chiusura dei varchi che non hanno necessità di essere utilizzati con continuità e l'aumento della vigilanza. Altre azioni dovranno invece essere adottate in concorso con altri organi, ma su queste mi riservo di essere più esauriente in un prossimo futuro.

Per quanto riguarda invece la scorta dei treni, l'obiettivo è di riuscire ad avere una costante presenza di agenti della Polfer almeno sui convogli da noi considerati necessari di particolare sorveglianza.

Ho personalmente comunicato ai responsabili del Ministero dell'Interno un elenco di tutti i treni che riteniamo meritevoli di scorta, ed è un elenco che verrà aggiornato costantemente. Devo dire che i contatti continui che abbiamo con il Ministero dell'Interno e la perfetta sintonia che esiste, sul tema della sicurezza in ambito ferroviario, fra l'Amministratore Straordinario Avv. Necci e il Capo della Polizia, Prefetto Parisi, ci danno ampie garanzie per il raggiungimento dei nostri obiettivi.

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

Uomini e mezzi di controllo Polfer. La prevista introduzione di sistemi anti-intrusione negli impianti FS, consentirà di recuperare il massimo di forze di polizia per la scorta ai treni e la vigilanza nelle stazioni.

Negli ultimi tempi ci sono stati dei risultati positivi?

Certamente. L'aumento della vigilanza ed alcuni interventi mirati hanno portato a risultati abbastanza significativi. Solo nei primi venti giorni di dicembre sono stati effettuati 8 arresti a bordo dei treni, 43 arresti nelle stazioni e 7 persone sono state arrestate per oltraggio al nostro personale. Quest'ultimo dato mi pare meriti una particolare segnalazione, proprio perché rivela l'attenzione posta alla tutela dei ferrovieri che svolgono servizio sui treni, talvolta in condizioni ambientali oggettivamente difficili.

La carenza degli organici Polfer è una questione ricorrente che viene sempre posta quando si parla di sicurezza.

È vero. C'è effettivamente una carenza negli organici, ma si sta cercando di correre ai ripari. Recentemente sono stati recuperati 600 agenti che, in precedenza, svolgevano servizi di scorta ai valori postali. Nel mese di ottobre sono stati assegnati alla Polfer altri 160 agenti. Con progressivi potenziamenti contiamo di raggiungere l'organico totale che ammonta a oltre 7.000 unità.

E per quanto riguarda l'Auditing, quali sono le novità più significative.

L'Auditing si preoccupa di garantire la trasparenza. La novità più consistente, come ho già detto prima, sta proprio nell'aver abbinato l'Auditing alla Security. L'Auditing opera su progetti specifici e l'obiettivo è di evitare qualsiasi sospetto, qualsiasi interpretazione malevola sulle procedure e sulle decisioni adottate in ambito FS. Questo significherà promuovere accertamenti efficaci e completi che, evidentemente, non saranno di polizia giudiziaria, ma di legittimo controllo interno. Questo controllo sarà tanto più efficace quanto più le due funzioni si integreranno: la Security assume le notizie, l'Auditing ne verifica la consistenza. Tutto questo nella massima correttezza, nel rispetto dei ruoli e delle competenze, nell'assoluta linearità delle procedure. Obiettivo di fondo è la trasparenza.

Personalmente, come responsabile di una funzione così delicata, Lei cosa chiede ai ferrovieri?

Evidentemente la massima collaborazione, che però non deve essere una collaborazione generica ma finalizzata ad obiettivi che sono anche loro: la sicurezza sul posto di lavoro nello svolgimento del servizio, la trasparenza e la correttezza dei metodi e delle procedure.

Quindi collaborazione e fiducia all'interno, e per quanto riguarda l'esercizio un maggiore affiatamento fra il nostro personale e la Polfer. Bisogna parlarsi di più e integrarsi meglio. Se è vero che gli obiettivi della sicurezza sono comuni, è indispensabile conoscere i rispettivi problemi, rimuovere gli ostacoli se ci sono, cooperare e agire di conseguenza.

PRIMO OBIETTIVO È DIVERSIFICARE

A colloquio con Franco Capanna, Direttore Divisione Patrimonio e Responsabile Funzioni Amministrazione e Controllo, e Finanza

Curare sempre più e meglio la qualità dell'esercizio ferroviario ma realizzare anche progetti, joint ventures, terziarizzazioni, iniziative per rendere autosufficiente e competitiva l'impresa, per migliorare l'affidabilità complessiva del sistema.

L'illustrazione è di Alberto Ruggieri

Per lungo tempo la ferrovia è stata considerata quasi esclusivamente per la sua attività di vettore. Oggi le cose sono cambiate e risulta chiaro che la ferrovia è qualcosa di più complesso, è un sistema che potenzialmente può prevedere diversificazioni di attività, sviluppi, prolungamenti in altri settori. Strumenti fondamentali di tale processo sono indubbiamente la finanza e il patrimonio. All'interno della nuova organizzazione come si pongono questi due fattori? Quanto incidono?

Un modello di organizzazione mirato alla responsabilizzazione sui risultati deve far sì che la responsabilità sia inequivocabile. Ci saranno sempre promiscuità e sovrapposizioni, ma queste devono essere accettate, altrimenti sarà rissa continua. Nei sistemi in trasformazione, come il nostro, è come parlare dei linguaggi differenti. Chi fa un mestiere tecnico indiscusso, spesso non si rende conto che nel momento in cui opera su uno scambio o mantiene un segnale compie anche un atto economico. Nella mia precedente esperienza professionale, era tale l'emancipazione in questo senso che i progettisti degli aerei americani Boeing facevano loro stessi il conto economico di ogni scelta tecnica.

Da noi, spesso, tra chi opera a livello tecnico e chi opera a livello di controllo economico non esiste un conflitto di competenze ma soprattutto di linguaggi.

L'organizzazione divisionale che ci siamo dati tende a vedere l'intero sistema FS in divisioni che danno un più o un meno in termini economici, e poi un risultato.

Personalmente io sono responsabile della Divisione Patrimonio e delle Funzioni Amministrazione e Controllo, e Finanza.

C'è un motivo che spiega questo collegamento e riguarda proprio il concetto di responsabilità. Il patrimonio deve essere per noi un volano di sviluppo, non un valore da dismettere, di conseguenza i risultati che otterremo non dipenderanno unicamente dai profitti della gestione o del plusvalore, ma dall'impatto che si avrà sull'intero sistema FS. La Divisione Patrimonio ha anche il compi-

to di aiutare le Divisioni commerciali a sviluppare iniziative e diversificazioni.

In un settore così integrato come quello economico e finanziario, come si pongono le Funzioni rispetto alle Divisioni?

Come in tutte le grandi società le Divisioni rappresentano le responsabilità delegate, le Funzioni sono, invece, come le parti del cervello del padrone. Queste parti, per loro natura, si interessano di tutto e quindi sono comuni alle varie Divisioni.

Come ho già detto, io mi occupo di Amministrazione e Controllo, e della Finanza. Per quanto riguarda la prima, l'Amministrazione e Controllo, c'è un notevole cambiamento rispetto alla situazione precedente in cui ci si limitava grosso modo a una pura fase di sofferente e inutile contabilità. Tutti gli investimenti venivano messi nel Piano, ma la gestione non aveva piano, mentre è noto che la gestione è il frutto degli investimenti. È una situazione ora superata grazie proprio all'introduzione del criterio delle responsabilità.

Nel nostro caso specifico l'unica leva disponibile per il risanamento sono gli investimenti. Anche pensionare 30-40.000 persone è un palliativo, perché saranno poi comunque gli investimenti che consentiranno di automatizzare le attività e migliorare l'utilizzazione delle risorse.

Per quanto riguarda ancora l'Amministrazione e Controllo, essa non è una tecnica del più e del meno, ha invece il compito di introdurre nel sistema una nuova impostazione culturale, dare un messaggio univoco e richiamare a fattore comune gli obiettivi, rendendoli compatibili fra loro.

Noi collocheremo nostri punti di rappresentanza nelle varie Divisioni, non certamente come quinte colonne ma come perno per sollecitare l'attenzione su certi temi, suscitare dialettica, rimuovere eventuali prevenzioni e sottovalutazioni. Non ha senso vedere il Controllo solo in funzione ispettiva. Una delle più importanti acquisizioni dell'ultimo ventennio è che il miglior controllo è dato dall'autocontrollo, cioè da acquisizioni di cultura, capacità, comportamenti.

L'obiettivo principale è di riuscire a dare all'intero sistema, notoriamente gestionale, un comportamento economico. La Funzione Amministrativa e Controllo deve caricare questo meccanismo e cercare di trasformare, possibilmente nel giro di un anno, le Divisioni in simili società, dotate di loro responsabilità, autonomia, capacità gestionale.

E per quanto riguarda la Funzione Finanza?

È una Funzione che ha l'incarico di specializzare alcune attività precedenti e si divide essenzialmente in due comparti: la finanza di gestione e la finanza di sviluppo.

Schematicamente posso dire che la finanza di gestione centralizza in pratica tutte le attività gestionali, dal confine dell'Ente verso il sistema bancario, in entrata e in uscita. È un tipo di attività che presenta vari aspetti e spesso non viene sufficientemente apprezzata. Ad esempio la semplice gestione dei flussi nazionali dà dei margini di utili considerevoli che però si perdono nel coacervo del bilancio FS. Io ho ereditato un conto economico che dava interessi attivi per 45 miliardi nell'87, l'anno scorso abbiamo chiuso con 135 miliardi, un risultato ottenuto soltanto agendo sull'impatto dei nostri flussi in uscita sul sistema bancario. È evidente che mantenere accentrata questa attività significa avere un potere maggiore.

La Finanza di sviluppo riguarda invece le attività di business e la parte pregiata dell'ex Direzione Centrale Partecipazioni.

Nella Finanza di sviluppo convergono anche la valutazione degli investimenti e un'attività che sta prendendo quota: l'Off Set. Si tratta di una tecnica negoziale in base alla quale una controparte, ad esempio noi che siamo un grande compratore, e i rispettivi fornitori, che a loro volta fanno parte quasi sempre di gruppi e associazioni, nel momento in cui chiudono una trattativa per la qualità, il prezzo e l'affidabilità, ne estendono gli effetti anche ad altri campi di interesse comune.

A livello di Off Set, a dicembre abbiamo siglato un accordo molto importante con l'ILVA.

Che tempi di attuazione prevede affinchè l'intero processo vada a regime?

Leggendo il contratto di programma ci si rende conto che abbiamo due anni di tempo per co-

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

Un carrozza letti sulla relazione Milano-Bari. Nelle strategie dell'Ente FS, uno degli obiettivi più ambiziosi è pareggiare il giro d'affari ferroviario con quello extra-ferroviario.

struire progetti, joint ventures, terziarizzazioni, sviluppi e iniziative tali da saltare nella fase successiva del terziario vero e proprio, con un comportamento economico totale, in cui avremo dei fondi di dotazione e non dovremo più pretendere sussidi dallo Stato, se non la copertura del differenziale di costo di certi servizi a carattere sociale.

Quello che abbiamo avviato è un processo che porta a un sistema che sarà nei fatti autoregolante. E l'accettazione da parte del Governo del contratto di programma ha come conseguenza una necessaria coerenza in tutte le scelte e le decisioni future.

Lei ha parlato di diversificazioni e terziarizzazioni. In questo campo quali sono gli obiettivi dell'Ente?

Come obiettivo complessivo e finale dovremo pensare a un Ente che pareggi il giro di affari ferroviario con quello extraferroviario. Noi oggi abbiamo un rapporto del 90 a 10. Si pensi che i giapponesi quando hanno fatto la loro trasformazione avevano un rapporto di 70 a 30, già oggi sono 50 a 50, e il loro programma triennale prevede 100 nel settore ferroviario e 300 nel settore non ferroviario.

Il tema del patrimonio immobiliare è da tempo all'ordine del giorno. È un problema di cambiamento culturale rispetto alla missione tradizionale delle ferrovie, una necessità strategica o una variabile da utilizzare in funzione di certi progetti specifici?

Direi che è nulla di tutto questo. Si parla tanto di patrimonio perché, per una circostanza fortunata, per 150 anni non si è toccato niente, ed ora ci si rende conto di essere titolari di una ricchezza formidabile. Il vero problema è adesso valorizzare questa ricchezza, e il colpo di fortuna più grande è che noi ci siamo resi conto di tutto questo in ritardo, senza che lo Stato ci abbia costretto prima a utilizzare il patrimonio per trovare forme di sopravvivenza.

Come è successo in Inghilterra, mi pare...

Esatto. Lì le ferrovie hanno venduto e oggi non hanno quasi più niente. Di 3000 alloggi, ne hanno solo 900. Intendiamoci, non è che loro hanno venduto per libera scelta. C'è stata un'imposizione politica del governo Tatcher che ha usato lo stesso metodo per tutto il sistema produttivo, che ha portato a dismettere anche imprese strategiche di alta tecnologia.

Noi invece, grazie al nostro patrimonio immobiliare, siamo gli unici nel mondo occidentale ad avere una totale garanzia sui prestiti che facciamo, una totale copertura degli investimenti.

La possibilità di poter disporre di un ingente patrimonio, situato al centro delle città, con tutta la domanda di risanamento urbano, di intermodalità di sistema che c'è, diventa una cosa da utilizzare strategicamente.

Può spiegare meglio?

L'importanza del nostro patrimonio non deriva tanto dal fatto che abbiamo dei terreni, quanto dal fatto che tali terreni sono sparsi sull'intero territorio come sistema di trasporto. Il nostro patrimonio vale enormemente di più di quanto varrebbe nelle ma-

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

ni di una normale società immobiliare, perché oltre ad essere dislocato nei centri storici delle città, è collegato da un apparato che sposta passeggeri e merci, movimenta economia.

Più precisamente, noi abbiamo due fattori a nostro vantaggio: abbiamo spazi serviti dai binari e dalle stazioni nel centro delle città, e siamo anche trasportatori. In più, abbiamo eccedenza di personale e carenza di ricavi.

Per tutto questo è evidente che il nostro patrimonio non può essere semplice dismissione, ma è valore aggiunto nei settori della logistica e delle diversificazioni.

A proposito di patrimonio si parla molto in questo periodo di società immobiliare. Un argomento che è fonte di dibattito e anche di polemiche. Che tipo di società potrebbe fare al caso delle ferrovie?

La società cui pensiamo è un anello di un apparato più complesso, non è la sostituzione dell'attività dell'Ente in campo patrimoniale.

Ripeto ancora, deve essere uno strumento pensato per valorizzare un'opportunità ulteriore e strategica, e per incrementare le possibilità di diversificare le nostre attività.

L'INNOVAZIONE NELLA TRADIZIONE

dalla prima locomotiva elettrica al treno veloce

la prima locomotiva elettrica trifase costruita in Italia, uscita dalle Officine di Vado Ligure nel 1908

il treno veloce italiano ETR 500 inaugurato nel 1990

L'ABB Trazione continua l'attività basata sull'esperienza del Tecnomasio in 130 anni di presenza nel contesto industriale italiano.
Il Tecnomasio è stato, per tradizione, sempre all'avanguardia nel campo della trazione elettrica, realizzando radicali innovazioni tecnologiche.

ABB TRAZIONE

ABB
ASEA BROWN BOVERI

GIOVANNI ARCONTE/FOTOTECA FS

TRENOPORTO E IL FUTURO DELLE STAZIONI

Stazioni ripensate secondo un nuovo modello organizzativo. Grandi potenzialità sociali ed economiche. Il programma Trenoporto è anche un'importante operazione immobiliare.

di ALESSANDRO BASILI

Nel corso degli anni, e più ancora nell'ultimo decennio, la stazione, intesa non solo in senso strettamente ferroviario ma come spazio da vivere, pur mantenendo una posizione di centralità nel contesto urbano, ha subìto un forte degrado sociale.

Un passo particolarmente significativo verso il suo recupero socio-ambientale è avvenuto proprio con l'attuazione della legge di Riforma che ha comportato l'avvio di un profondo processo di cambiamento, ponendo in primo piano il problema della qualità globale del servizio. Oggi, i segnali concreti verso questo obiettivo irrinunciabile ci sono ormai tutti: adeguamento e sviluppo delle infrastrutture, riqualificazione dei servizi offerti, miglioramento dei sistemi informativi, adeguamenti tariffari.

È questa l'ottica in cui si colloca il programma Trenoporto, vale a dire un nuovo modello organizzativo dei più importanti impianti ferroviari, grazie allo sviluppo di significative operazioni di riqualificazione in 29 grandi stazioni e nuovi interventi nelle aree che si renderanno disponibili, in particolare dalla dismissione di servizi relativi alle merci.

A tale proposito va tenuta presente la nuova posizione giuridica dell'Ente che, a seguito delle legge 210/85 ha perso la sua extraterritorialità: questo significa che ogni progetto riguardante aree e fabbricati ferroviari deve avere le approvazioni di tutte le autorità amministrative, sia comunali che regionali. Pertanto, se da una parte le procedure subiranno qualche complicazione, dall'altra sarà possibile attivare, per la valorizzazione degli immobili ferroviari, operazioni finora davvero impensabili.

Il programma fu messo a punto nel 1987 quando l'Ente affidò a un gruppo di architetti e urbanisti di chiara professionalità lo studio per la riqualificazione di alcune tra le principali stazioni e la valorizzazione di aree ferroviarie non proficuamente utilizzate.

La vastità degli interventi, da un censimento effettuato, interessa aree e fabbricati per un valore pari all'1‰ circa del territorio nazionale; tenendo conto quindi dei previsti spostamenti fuori dalle zone urbane degli scali merci, le aree da recuperare superano di gran lunga quelle in mano all'impresa edilizia privata. Il professor Koenig, che fu un grande sostenitore del programma, amava ripetere: «Trenoporto è la più importante operazione immobiliare di carattere urbanistico a partire dall'unità d'Italia fino ai nostri giorni».

Conseguentemente a questa consistente offerta di terreni edificabili, in cui si tratta di cambiare solo la destinazione d'uso delle volumetrie esistenti, si imporranno radicali revisioni ai piani regolatori vigenti i quali, finora, avevano dovuto trovare altrove le necessarie zone di espansione del tessuto urbano.

Nello sviluppo progettuale delle nuove stazioni va anche tenuto presente il riflesso che deriverà dalla realizzazione del programma

Alta Velocità. Nasce quindi il problema della specializzazione delle stazioni per accogliere quei tipi di servizi che dovranno favorire la massima facilità e flessibilità del servizio.

Trenoporto è un programma che unifica più poli di aggregazione: trasporti, interscambio di beni e interscambio di servizi, settore peraltro in considerevole crescita e che lascia intravvedere enormi potenzialità sia a livello economico sia sociale.

Il programma ipotizza che tutto ciò possa realizzarsi inserendo nuova linfa nel corpo delle vecchie stazioni, tutte o quasi collocate nel cuore dei centri storici, caratterizzate il più delle volte da una tipologia architettonica che offre ampi margini di razionalizzazione, spesso corredate di spazi di contorno male o poco sfruttati.

L'evolversi dell'attuale concetto di fruizione del tessuto urbano porta infatti a considerare questi impianti come vere e proprie risorse collettive, a fronte di una crescente domanda di razionale localizzazione del sistema di relazioni, domanda che proviene dallo sviluppo del processo di terziarizzazione dell'economia; e in relazione a ciò l'ottica delle ristrutturazioni è centrata sulle infrastrutture, vale a dire su interventi di risanamento dei centri storici che risultino non solo episodici e speculativi.

Con tali premesse Trenoporto si candida anche a divenire polo di interscambio modale, prefigurando ulteriori positive ricadute sull'efficienza globale dei sistemi urbani nonché sulla qualità di vita dei grandi agglomerati.

Come si è detto il programma prevede la

Alcune immagini della stazione di Roma Ostiense, un progetto pilota del programma Trenoporto.

costituzione, a interventi infrastrutturali avvenuti, di un nuovo modello organizzativo delle nostre stazioni. In particolare, i principali aspetti divisionali di Trenoporto si articolano su quattro settori di attività: quelle riferite al servizio passeggeri (SAP), come aree di accoglienza/comfort, logistica passeggeri, sale Vip, servizi informazioni e bagagli ecc.; quelle riferite ai servizi di assistenza al treno (SAT), vale a dire erogazione dei servizi tecnici ai vettori che faranno scalo nei trenoporti, verifiche e assistenza tecniche, pulizia, rifornimento di bordo, trasferimento pasti ecc.; attività commerciali (A.CO) che garantiranno l'ottimizzazione dell'utilizzo delle aree destinate al commercio: centri commerciali, negozi specializzati, centri direzionali e alberghieri ecc. La prima missione della Divisione A.Co, del nuovo modello Trenoporto sarà di definire la migliore promozione possibile per valorizzare lo sviluppo del volume delle attività previste.

Ci sono, infine, le attività riferite alla gestione della pubblicità (GE.P.) il cui obiettivo sarà quello di ottimizzare l'utilizzazione degli spazi da adibire alla pubblicità (cartelloni, manifesti, maxischermi ecc.) che si renderanno disponibili negli spazi dei Trenoporti.

Complessivamente, gli interventi previsti interessano immobili per una superficie di circa 7,5 milioni di m.q., di cui 5 milioni circa per complessi di nuova costruzione e 2,5 milioni di m.q. per interventi di riqualificazione dei fabbricati esistenti.

Il totale dei volumi interessati a regime sarà: volume di affari 45000 mld/anno; personale direttamente impiegato nel programma Trenoporto 13.500 addetti; occupazione indotta 85.000 addetti; canoni percepiti tramite la messa a reddito del patrimonio e l'offerta di servizi 5.100 mld/anno; investimenti in attrezzature 4.500 mld.

Simulando in prima analisi l'attuazione degli investimenti in un arco temporale di sette anni, a partire da un valore iniziale dei beni stimabile in circa 5.000 miliardi, valutati secondo l'attuale destinazione d'uso, il valore finale dei cespiti, calcolato sulla sola base reddituale dell'operazione, è a regime di 20.000 mld. con un plusvalore virtuale di 8.000 mld.

Valenza fondamentale del business plan è la dimostrazione che la patrimonializzazione finale dell'iniziativa Trenoporto, fissata come obiettivo di riferimento in 20.000 mld al settimo anno di attività, a valori costanti 1990, comporta l'emergere di plusvalori rispetto alla situazione attuale non soltanto avallati dai parametri del mercato immobiliare, ma garantiti dalla redditività intrinseca dei servizi da sviluppare nell'ambito del programma.

Tale constatazione trova conforto nella tendenza in atto ad un previsto considerevole aumento dei valori immobiliari nel settore degli uffici e dei negozi in zone di pregio ben collegate, soprattutto in previsione delle scadenze del 1992, con l'apertura dei mercati europei.

METTI UN'ANIMA NELLE STAZIONI

Aree produttive sottoutilizzate da un lato, nuove attività emergenti dall'altro. Il «patrimonio città» e le nuove occasioni per le ferrovie.

di CESARE COLUMBA

Superata la soglia dell'ultimo decennio del secolo, è possibile tentare un bilancio sul tema della trasformazione urbana delle aree ferroviarie e su quello, complementare, del riuso dei relativi edifici (vecchie stazioni merci, officine e magazzini dismessi ecc.). Gli esempi europei non mancano: da Londra a Parigi, da Zurigo a Colonia, da Copenaghen a Vienna. Basta scegliere quei casi che si prestano a confronti utili anche in contesti molto diversi. Meglio quindi valutarli sotto il profilo delle operazioni e delle procedure seguite piuttosto che sotto quello degli esiti progettuali conseguiti o semplicemente proposti.

Gli esiti infatti possono sembrare banali o addirittura scontati considerato il carattere spiccatamente privatistico delle iniziative. Così il rapporto tra i contenuti spesso innovativi dei programmi di trasformazione e la loro rappresentazione fisica è stato risolto utilizzando le convenzionali soluzioni di sempre.

Paradossalmente, nel momento in cui il fenomeno della crescita delle città ha subìto un brusco arresto, aprendo un inedito orizzonte di possibili assestamenti interni, la risposta più o meno generalizzata degli architetti si è limitata ad una rivisitazione delle storiche forme di accrescimento dei tessuti urbani, ignorando le modificazioni indotte alla struttura della città dalla rivalutazione industriale.

Comunque il dato di partenza è costante: da un lato aree produttive sottoutilizzate, nell'ambito di contesti urbani centrali, dall'altro nuove attività emergenti (terziario avanzato e non) da localizzare, insieme alla consapevolezza che la conservazione e la valorizzazione del «patrimonio città» è il vero grande business aperto a tutti, anche in periodi, come il nostro, di espansione economica ridotta.

Non è un caso che da quando il vento della recessione finanziaria ha cominciato a soffiare sul grandioso progetto del tunnel sotto la Manica, anche l'ambizioso piano immobiliare proposto dal London Regeneration Consortium, sui 54 ettari di aree ferroviarie comprese tra le stazioni di King's Cross e Saint Pancras, ha subìto un sostanziale quanto discutibile ridimensionamento.

Tra l'altro il programma è entrato in crisi per i costi esorbitanti dovuti all'infrastruttura che supportava l'ambiziosa operazione. Comunque, nonostante sia fallito il progetto di portare lo sbocco ferroviario dello storico tunnel nel cuore di King's Cross, il piano di recupero delle aree ferroviarie è stato salvato in extremis, varando schemi più economici proiettati in tempi più rapidi.

Ciò non toglie che l'operazione strombazzata ai quattro venti, in pieno boom tatcheriano, come il più interessante e completo «redevelopment site» d'Europa mai concepito da un raggruppamento di privati, stia ora lottando duramente per la sua sopravvivenza. Al punto che il milione e duecentomila metri quadrati di complessi commerciali e residenziali che il brillante progetto di Norman Foster ha distribuito accanto, sopra e, per una quota minima, anche sotto l'intricato sistema di rotaie che alimentano le due stazioni, è giudicato ancora insufficiente per giustificare economicamente l'intervento.

C'è da aggiungere che non gioca a favore dell'operazione il fatto che prima di poter affittare o vendere un solo metro quadrato di uffici, negozi o altro, i promotori dovranno sobbarcarsi le spese per rimuovere e collocare in altra sede le vecchie infrastrutture e i vecchi impianti.

Insomma, il vantaggio di poter costruire sopra e a ridosso di due centri di scambio, che nelle condizioni odierne riescono comunque a smistare un volume di 70.000 passeggeri al giorno, si sta rivelando, per il consorzio di finanziatori, più teorico che reale.

D'altronde, l'hinterland su cui occorre intervenire è quello tipico che caratterizza il retro delle stazioni. Una landa abbandonata, costellata di relitti in ferro, ghisa e mattoni di epoca vittoriana. Va da sé che la riabilitazione di uno scenario così fatto, con trincee, viadotti, rilevati, depositi di carbone e gasometri, non può avvenire che a costi esorbitanti. Ecco allora spuntare la necessità dei contributi pubblici per riqualificare altre aree dai connotati ugualmente industriali, disponibili nel quadrante est della city londinese, come lo sterminato distretto dei Docklands, nella cui riabilitazione, già indicata come l'impresa urbana del secolo, sono conferiti miliardi di sterline pubbliche e private.

Qui, per garantire un adeguato successo economico alla riconversione di banchine, depositi e infrastrutture che un tempo erano servite a far funzionare il secondo porto d'Europa, è stata tirata su, a partire dagli anni ottanta, una tale quantità di metri cubi da superare di gran lunga la «massa critica» dell'edificabile. Con il risultato di procurare all'inesperto visitatore continentale che ha la ventura di bordeggiare da una sponda all'altra del Tamigi l'impressione di attraversare un inedito

Vienna. Il nuovo fronte della Franz Josefs Bahnhof. Non sempre è possibile razionalizzare l'utilizzazione degli spazi disponibili e la convivenza di edifici commerciali e uffici.

A sinistra, il cantiere aperto sopra i binari di Parigi Montparnasse. In basso, gli esiti dell'operazione di trasformazione urbana intorno alla stessa stazione.

quanto ininterrotto «zoo architettonico».

Paradossalmente, è da notare che il costo dell'elaborazione progettuale, varianti incluse, rappresenta un'entità davvero insignificante rispetto alle cifre, che estinguono le risorse investite in questi programmi.

Occorre almeno riconoscere che, di fronte alle difficoltà d'ordine economico e politico che sono alla base del piano di recupero di King's Cross, nessun architetto avrebbe potuto far meglio di Foster per far quadrare i conti, anche estetici.

Risulta invece arduo restare indifferenti davanti alla debordante «ammucchiata» di edifici per commercio ed uffici, senza qualità o stato dell'arte, messa su in questi ultimi anni in contesti altrettanto storici. Il riferimento è per gli esiti dei cantieri aperti a Parigi, alla Gare de Lyon e alla Gare Montparnasse, e a Vienna, alla Franz Josefs Bahnhof.

Alla Gare Montparnasse, ad esempio, ruspe, gru e betoniere sono nuovamente all'opera, questa volta con i ritmi incalzanti imposti dagli sponsor giapponesi, per completare con 65.000 metri quadrati di uffici e con 15.000 di attività commerciali il nuovo ingresso sud della stazione. In sintonia con questo intervento la municipalità parigina avvierà una ulteriore operazione di réaménagement del quartiere dopo quella estremamente radicale conclusa alla fine degli anni sessanta. Anche in quell'occasione il processo di trasformazione urbana di sei ettari del quartiere fu innescato dall'arretramento della vecchia stazione per far posto ad un centro commerciale ed alla mai tanto deprecata torre di 200 metri d'altezza, in acciaio e vetro, con la ciliegina

del ristorante panoramico al 56° piano. Resta il fatto che, a ristrutturazione ultimata, volto, accessi e dimensioni della stazione saranno profondamente innovati per accogliere nelle condizioni migliori i 60 milioni di viaggiatori previsti nel 1995, contro i 38 milioni attuali.

Nel bene e nel male, l'insegnamento che se ne trae è che per ottenere un radicale rinnovamento delle stazioni e del loro volto occorre puntare comunque su una forte sinergia urbanistica.

Non è accettabile, quindi, che il tema della riabilitazione urbana delle stazioni torni di attualità solo quando sinistri casermoni abbandonati, impianti industriali dismessi o parchi ferroviari semiperiferici, diventano teatro di violenza, esaltando la vocazione a trasformarsi in centri di delinquenza, traffico della droga, segregazione razziale e paura.

Il problema sorge ormai con periodicità allarmante, imponendo di volta in volta il varo di iniziative politiche, sociali e culturali da quando, a partire dagli anni 50 e 60, intorno ai grandi agglomerati urbani si sono moltiplicate a macchia d'olio le attuali periferie, che hanno assunto rapidamente i connotati di «quartieri dormitorio» e che ora, con l'affluenza crescente degli immigrati, sono in procinto di trasformarsi, con uguale velocità in «quartieri ghetto». Ciò conferma che ogni configurazione urbana che tende a porre confini, separazioni, barriere all'interno della compagine della città finisce per diventare un elemento negativo, da combattere quale antitesi dell'idea di città come organismo policentrico in perenne trasformazione: modello, questo, che supera quello precedente fondato sull'aggregazione di parti funzionalmente autosufficienti. È ormai acquisito invece che il consolidarsi delle separazioni tra parte antica e moderna, tra quartiere e quartiere, tra zona direzionale e residenziale, non aiuta a creare la città nuova ma pone solo i presupposti per distruggere quella antica.

La sfida da assumere è allora quella di legare insieme una nuova idea di città con il progetto di riqualificazione di stazioni e impianti ferroviari attraverso la valorizzazione del relativo patrimonio immobiliare.

Nel clima di recessione e di riflusso in cui viviamo, un programma di trasformazioni urbane posto in questi termini assume immediatamente una valenza storica. Di qui, l'esigenza di una strategia aziendale che imponga un rigoroso coordinamento dei progetti da mettere per primi in cantiere e delle conseguenti iniziative da prendere; facendo naturalmente tesoro delle opportunità offerte da alcune sbrigative disposizioni di legge (conferenza dei servizi), messe a punto in occasione dei recenti campionati mondiali di calcio.

Veduta del nuovo fianco della Gare de Lyon a Parigi. La riabilitazione urbana delle stazioni è un tema di costante attualità per l'Europa.

Occorre comunque mettere bene in chiaro che l'obiettivo non è solo quello di evitare la ragnatela dei percorsi approvativi per essere liberi di sperimentare «quanto di peggio la cultura del fare e dell'affare» ha saputo escogitare nel nostro bel paese, quanto quello di contribuire fattivamente all'edificazione di una nuova «civiltà urbana».

Certo, gli scenari di lungo periodo, che naturalmente fanno da sfondo ai grandi progetti, come quello considerato, sono più facili da evocare rispetto alla gestione pura e semplice del quotidiano. È noto infatti che anche nell'universo ferroviario l'assillo del presente vince sempre sul disegno del futuro. Ora però occorre prefigurare con lungimiranza una sequenza di lavoro articolata per piani distinti, da affrontare in qualche caso maturo quasi contestualmente: il progetto, le procedure, l'intervento, la gestione.

In conclusione, il lavoro da fare è al tempo stesso stimolante e immenso, perché l'utopia urbana, come sostiene l'architetto parigino Roland Castro, incaricato dell'ultimo «grande progetto del presidente», tradotto empiricamente nello slogan «Banlienes 89», sarà la grande missione del XXI secolo. In questa utopia è da ritagliare, con realismo e coraggio, uno spazio significativo anche per le stazioni.

IL FUTURO COME PUNTO DI PARTENZA.

ANSALDO
Trasporti

Ansaldo Trasporti progetta e realizza sistemi di trasporto ferroviario e urbano chiavi in mano, sistemi innovativi per metropolitane, alimentazione delle reti di trasporto, semiconduttori di potenza. È leader in Italia per la realizzazione di veicoli di trazione leggera e pesante. A livello mondiale è il più importante produttore di sistemi di segnalamento e di automazione. Ansaldo Trasporti gestisce Transcontrol, Transystem, Union Switch & Signal Inc., Wabco Westinghouse Segnalamento Ferroviario, Walbco Westinghouse Compagnia Italiana Segnali, AT Signal System , e coopera con altre importanti realtà industriali tra cui la C.S.E.E. Transport, E. Marelli Trazione e le altre aziende Firema.
Ansaldo Trasporti, società leader nel campo dei trasporti, è parte di Ansaldo, una realtà produttiva con un secolo e mezzo di storia, che occupa oltre 16.000 uomini, è presente con proprie organizzazioni in 30 nazioni, e con realizzazioni significative in 70 Paesi del mondo. Forte di questi risultati, frutto di una visione aziendale basata sul dominio delle tecnologie, sulla flessibilità delle strategie, sul valore delle idee e degli uomini, Ansaldo oggi può a pieno titolo considerare il futuro come punto di partenza.

ANSALDO
Tecnologia italiana nel mondo.

GRUPPO IRI FINMECCANICA

AGENZIA

Treno e turismo un'alleanza possibile

di DANIELA DI MONACO

Millenovecentonovanta proclamato «Anno europeo del turismo», ma anche anno di rilancio e di rinnovamento del binomio Ferrovie e Turismo. Un binomio che ha già lasciato intravvedere cospicui fenomeni di recupero del treno, innanzi tutto, considerato non soltanto come indispensabile servizio sociale ma come opportunità economica e culturale che riguarda l'intero paese; e del turismo su rotaia, aperto a ogni fascia di utenza e vissuto in un modo «ideologicamente» nuovo. Accade che troppo spesso, in questi anni, il traffico aereo sia diventato succube di problematiche sempre più complesse, quali l'intasamento delle aerovie, degli aeroporti, la non disponibilità degli aeromobili, i costi in continua lievitazione, i problemi della «deregulation». In presenza di tali fenomeni il viaggiatore - e in particolare il viaggiatore per diporto - si sta orientando verso la vacanza su rotaia. Treno, insomma, come prodotto globale, che garantisca sicurezza e affidabilità, soprattutto se a monte del prodotto stesso ci sono numi tutelari quali l'ente istituzionale e l'organizzatore-agente di viaggio.

Che il treno abbia un futuro come sistema di viaggio è voce comune tra la più parte degli operatori turistici, partner fondamentali delle FS. E ce lo conferma anche una recente statistica promossa dall'Hudson Institute, USA; in base all'indice Kjsten-van Patten il trasporto ferroviario in tutta Europa tra gli anni '91 e '95 avrà un progressivo incremento fino a punte del 40%, e il treno sarà certamente il mezzo più richiesto rispetto all'aereo, alla macchina, al pullman. Quanto all'OMT, Organizzazione Mondiale del Turismo, prevede - ed è sempre Massimo de Angelis, CIT Roma, a fornire i dati - che l'apertura delle frontiere con l'est riverserà sulle nostre ferrovie un supplementare 10% di traffico proveniente da paesi la cui economia esclude l'aereo.

Parimenti, la voce corale delle grandi fiere turistiche europee: ITB Berlino, BIT Milano, Travel Market Londra, riconferma questo «trend».

E dai dati passiamo ai fatti.

Già da alcuni anni vi è una precisa tendenza di costume (in Europa ed oltre) che vuole il treno trasformato in oggetto di lusso, dedicato a un esclusivo segmento di utenza e indicato per la vacanza costosa e originale. È la riscoperta del viaggio che non soffre di nevrosi aeroportuali e di jet-lag; lo insegnano assai bene l'Orient Express, El Andalus, il Royal Scotsman, pregiati simboli di una nuova moda.

A tale riscoperta ha fatto seguito il rilancio del treno privato da affittare e charterizzare al turismo vacanziero o congressuale in cerca di una sede originale e «variabile». Beppe Arena, un giovane imprenditore turistico, ha appena fondato a Torino la società Italy Express che intende commercializzare i servizi di un treno privato; si tratta di un ex-TEE, acquistato e restaurato dalla società, il quale opererà come treno-crociera in collegamento con altre reti di oltralpe e con i migliori alberghi disseminati lungo l'itinerario dove è prevista una sosta notturna. Da questo dinamico strumento di lavoro-svago proposto da Italy Express si passa a una più dettagliata programmazione che passa attraverso operatori e agenti di viaggio. E si passa dai programmi creati «ad hoc» per le destinazioni richieste dal

L'illustrazione
è di Stefano Ricci

cliente, ai pacchetti già predisposti completi di servizi base e di «optional». Le destinazioni sono quelle tradizionali: molta Parigi, poca Londra, molta Austria e i paesi dell'est, l'Italia. Anche agenzie quali la Galassia e la Appian Line seppure con un limitato ammontare di traffico turistico su rotaia, dichiarano un aumento del venduto in questo settore, che si attesta tra il 10% e il 15%. Altro discorso è quello di operatori come la Raptim e la Ivet i quali, al di là di una programmazione ad hoc, forniscono i treni speciali al traffico religioso in pellegrinaggio verso Lourdes; qui si notano punte più sostanziose nell'aumento dei viaggiatori rispetto allo scorso anno. Al discorso di accettazione del treno come sistema di viaggio del futuro, si contrappongono puntuali le critiche alle tariffe ancora troppo alte rispetto al servizio reso come quantità e qualità, al sistema burocratico-amministrativo ancora troppo farraginoso.

Il miglioramento c'è, ma....

Il treno viene promosso anche dalle catene alberghiere, Hilton International e le FS hanno siglato un accordo che propone un «weekend da favola» in un Hilton italiano o estero. Gli operatori milanesi sono entrati nel dettaglio: Il Girasole propone ben ventisei itinerari su rotaia tra Milano e la Svizzera intervallati da percorsi in battello; anche la Spagna è privileggiata da questo operatore che offre il treno «Pablo Casals» in partenza de Milano. Mentre City Garden Travel (Cusano Milanino) ha appena realizzato un catalogo speciale «Impressioni d'Italia». «Si tratta — spiega il titolare Francesco Sanguinetti — di pacchetti predisposti sulla base di treno + soggiorno, che facilitano il lavoro dei dettaglianti; sono privilegiate città d'Italia più o meno grandi e in zone di alto interesse turistico-culturale: Firenze e Venezia, le ville venete e le Cinque Terre». Ancora qualche commento da parte degli operatori specializzati sul treno come la Transalpino che ha un rapporto quarantennale con le Ferrovie, — infatti il primo treno speciale «transalpino» partiva da Bruxelles il 15/7/1951 diretto a Rimini — e che riconferma la propria fiducia al sistema FS in via di profondo rinnovamento, pur non lesinando le critiche ai ritardi nel «make-up» generale.

Falcon Travel, che propone il treno tutto l'anno per l'Austria, la Cecoslovacchia, l'Ungheria e la Francia, è un operatore che tra i primi ha proposto il Capodanno in treno (come anche Il Girasole), con un buon senso dell'avventura e molta fiducia. E non a caso quest'anno, in occasione dell'ultima novità — i treni della scuola — partorita da un summit FS-Ministero della Pubblica Istruzione-Fiavet — la Falcon, come la Transalpino, è tra quegli operatori che hanno già dato la propria disponibilità, il proprio nome e programma alla importante iniziativa. Attraverso una brochure distribuita dalla Filiale Viaggiatori FS, otto operatori turistici propongono alle scuole i propri programmi e, fin da dicembre, qualsiasi agenzia di viaggio potrà prenotare i posti sui treni speciali per il turismo scolastico predisposti dalle FS, con destinazione Italia ed estero.

«Ciò che conta — sottolinea il Dr. Dentato, della Divisione Centrale Viaggiatori, — è la caratteristica della operazione: garanzia di massima affidabilità e sicurezza per i ragazzi e quindi per i genitori a fronte di viaggi gestiti da organizzazioni improvvisate; controllo di qualità su tutte le componenti del servizio, anche quelle diverse dal treno; contenuti di utilità didattica e, infine, costi adeguati alle esigenze di questa fascia di mercato. Il tutto — continua Dentato — alla luce di una ampia collaborazione con la Fiavet, favorevole al sostegno di questo prodotto turistico, e con agenti e operatori che consideriamo nostri partner ideali, funzionando di fatto come nostri punti avanzati di vendita sul territorio». Le gite di collaudo sono già partite, mentre la Guida «Le Ferrovie per la Scuola» verrà messa in distribuzione prossimamente.

Anche questa ultima novità, particolarmente sentita alla luce di recenti negativi episodi verificatisi proprio nell'ambito del turismo scolastico, è in linea con l'ipotesi di rinnovamento delle FS: attraverso una nuova metodologia di lavoro, attraverso un vero e proprio nuovo corso «ideologico», attraverso una sempre maggiore attenzione verso le inedite situazioni di mercato.

Le foto sono
di Folco Quilici

A sinistra, un paesaggio indiano visto dal treno, e (nella foto grande) un ferroviere in alta uniforme sul Treno del Marajah.

FOLCO QUILICI: IL VIAGGIATORE CELESTE

In India, con il treno del Marajah, e nella pampa argentina con il Trans-Patagonia-Express. Dalla Cordigliera andina al Lago Titicaca. Itinerari insoliti, avventurosi, sempre affascinanti. Dove l'immaginazione si arresta, lì si può viaggiare in treno.

di LUISA MOSELLO

Lo chiamano il «Grande viaggiatore celeste» ed è un nome che si è sicuramente meritato per quella voglia di infinito che da sempre lo accompagna in giro per il mondo, per quella curiosità inesauribile che lo ha spinto a varcare ogni confine, per quel bisogno di avventura che lo ha costretto a perlustrare il nostro pianeta con la stessa paziente voracità di un rabdomante in cerca d'acqua. Del resto, per Folco Quilici viaggiare è solo questo: addentrarsi nelle viscere della terra, scandagliare gli abissi degli oceani, esplorare gli spazi, pieni e vuoti, del continente per portare alla luce tutti i tesori, naturali e umani, che esso con tanta cura nasconde. In Asia come in Africa. In America come in Europa. In India come in Cile o in Perù.

Uomo davvero «senza frontiere», documentarista di fama internazionale, scrittore e regista (il suo ultimo film, ancora in lavorazione, intitolato *Cacciatori di navi* e ambientato in Amazzonia, uscirà in primavera), Quilici ha visitato dal di dentro numerosissimi paesi e molto spesso è stato proprio il treno a condurlo nei luoghi più suggestivi e lontani.

Non di rado, inoltre, sono state le stesse *vaporiere* l'oggetto privilegiato della sua irrefrenabile curiosità. Quei vagoni che vanno su e giù per le Ande, per esempio, o le carrozze più esclusive dei convogli indiani, o ancora le locomotive sbuffanti che attraversano in lungo e in largo la Pampa argentina...

In un crescendo di immagini e situazioni «sul filo dei binari», Folco Quilici ci accompagna in uno straordinario viaggio per le strade ferrate del mondo, proponendo una serie di itinerari, tanto insoliti quanto affascinanti, per chi desideri sperimentare un tipo particolarissimo di turismo ferroviario.

«Il treno che mi ha più colpito? Ce ne sono molti che affollano la mia memoria anche se uno, in particolare, merita il posto d'onore. È il *Treno dei Marajah*. Attraversa l'India ed è conosciuto anche come *Palace on the weehls*, il palazzo sulle ruote. Rappresenta l'offerta indiana al turismo d'élite, ovvero la possibilità di visitare le città più belle della provincia del Rajastan viaggiando su carrozze di lusso, vagoni «pullman», «letto» e «ristorante», che furono i fiori all'occhiello dei *Marajah* e delle *Marahani* regnanti in questa regione fino a una cinquantina d'anni fa, con il consenso dei Vicerè britannici. Quelli che furono signori «per grazia divina» (e per concessione inglese) di tante zone dell'India rimaste fino a ieri feudali, erano così ricchi da potersi permettere dei treni costruiti soltanto per loro. Dei tanti ne sopravvive uno solo, quello su cui appunto io ho viaggiato, soprattutto per poter osservare uno dei luoghi più belli del mondo in maniera «umana», alla velocità di venti, trenta chilometri all'ora. Ancora una volta ho goduto della visione che un treno può offrire, la possibilità di guardare il panorama che scorre da un lentissimo punto di osservazione. Così osservavo il paesaggio del Rajastan attraverso i vetri delle carrozze «pullman» o dalle piattaforme esterne ai vagoni, veri e propri balconi dalle ringhiere di ferro battuto, i cui cancelli sono decorati con eleganti ghirigori metallici intrecciati attorno allo stemma regale, ben in vista in ogni vettura del convoglio. Le carrozze, trascinate da una locomotiva a vapore, erano dieci, con i letti a baldacchino nella zona notte e grandi ventilatori con eliche simili ad ali di pipistrello nei vagoni ristoranti.

Tutto sembrava uscire da un racconto delle «Mille e una notte» e strideva non poco con quel mondo poverissimo, drammaticamente assetato, che il treno attraversava, immagine emblematica dell'insuperabile separazione tra una minoranza straricca, quella che si ritrovava in questi scompartimenti, e la sconfinata miseria delle campagne e delle città sfiorate

Perù. Dal treno si intravede la stazione ferroviaria delle Ande, una delle più alte nel mondo.

dalla strada ferrata indiana, per estensione la seconda al mondo dopo quella degli Stati Uniti.

Dall'Asia all'America. Lasciata l'India arriviamo fin nella Pampa argentina dove Quilici ci fa accomodare nelle carrozze di «Prima Classe» del *Trans-Patagonia-Express*. Un nome importante, altisonante, che però nella realtà non sembra mantenere le promesse sottintese. «Quando un treno si ferma nelle stazioni tutto il tempo sufficiente a far sì che molti passeggeri scendano per incontrarsi con le donne del luogo, esperte cuoche, con le quali scambiare chiacchiere e cibarie — spiega Quilici —, allora, appare chiaro come lo scopo principale di questa linea che attraversa tutta la Patagonia non sia per nulla la rapidità e l'efficienza del servizio ma piuttosto lo sviluppo di amori e di amicizie favorito dalla sopravvivenza di un'arte culinaria particolarmente gustosa, di matrice *gaucha*». Quando il *Trans-Patagonia-Express* si ferma a una delle soste previste, infatti, succede che le donne del posto sono già là tutte pronte all'appuntamento con pentole e bracieri da cui servono, ai viaggiatori, che devono pagare anticipatamente, porzioni di *puchero* bollente. Quest'ultimo è un piatto tipico argentino a base di carne lessata, «condito» oltre che da saporitissimi aromi, dagli schiamazzi che ribollono tra gli improvvisati corteggiatori scesi dal treno e le *senoras* di questo «servizio ristoro» davvero unico al mondo. Ecco allora che il sedicente «Espresso», carico di fermate così «sostanziose», da quasi un secolo viaggia a una velocità media assai inferiore a quella di una bicicletta, su interminabili binari a scartamento ridotto distesi per circa 650 chilometri.

Dalla Pampa alle Ande, sul treno degli *indios* che sale sulla Cordigliera fino ai cinquemila metri d'altezza. È il *Ferrocarril Transcontinental Salta-Valparaiso* che collega l'Argentina al Cile. «Si tratta di uno straordinario convoglio — racconta Quilici — che si avvale per salire di una tecnica molto ingegnosa, elaborata cent'anni fa. I suoi binari s'inerpicano sulle pendici andine disegnando un percorso a zig zag.

Ad ogni vertice del percorso, poiché il treno non può compiere le curve strette alla maniera delle macchine, l'inversione di marcia avviene attraverso uno scambio che permette al convoglio di imboccare un binario leggermente più alto del precedente. Così si va avanti e indietro, di scambio in scambio, e ad ogni inversione di marcia il treno sale più in alto di qualche metro.

Questo lentissimo sistema per risalire i dislivelli montani permette a chiunque lo voglia di scendere dal suo vagone e compiere una bella passeggiata lungo i binari, attendendo che il treno riappaia da una curva avanzando a passo d'uomo. Per gli amanti delle camminate e del footing, il *Transcontinental* è davvero l'ideale, sempre che non si soffra di *puna*, ovvero «male delle altitudini», parola india che si impara subito arrivando al Passo andino.

Altro viaggio ferroviario straordinariamente suggestivo è quello da Cuzco, in Perù, sino al lago Titicaca. «Quel treno - ricorda Quilici - aveva le stesse caratteristiche di tutti gli altri convogli sudamericani: un ritardo incredibile, una folla disordinata e chiassosa, i vagoni scomodi e decrepiti. Dopo dieci ore di cammino (e quasi altrettante di attesa alla stazione di partenza) si supera il Passo e si scende verso il lago. Ma all'improvviso il treno si ferma. Un capostazione indio mi spiega perché il viaggio si interrompe cinquanta chilometri prima dell'arrivo al Titicaca: settant'anni fa la società incaricata della costruzione della linea ferrata rimase senza soldi come lo era anche il governo peruviano. Allora i lavori si arrestarono a quel punto e non ripresero mai più. Da lì al Lago prima si andava in carrozza: ora si va in corriera».

Dall'America Latina all'Africa. Con Folco Quilici saliamo sui vagoni della linea Congo-Ocean che collega la costa atlantica di Pointe

Noire, nel Medio Congo, ai centri dell'interno fino a Brazzaville. Qui le ferrovie sono due, costruite ai primi del Novecento, una dai francesi e l'altra dai belgi per sfruttare al meglio questa ricca zona dell'Africa equatoriale spartita fra Belgio e Francia.

«Ho seguito il percorso francese, attraverso la savana e la foresta equatoriale - rammenta l'instancabile esploratore -. Il treno s'insinuava fra alberi giganti, sfiorava putridi acquitrini, passava con arditi balzi sopra fiumi e torrenti incassati nelle verdi pareti. Riflettevo sulla fatica che costa muovere un solo passo in quei luoghi. Mi avevano detto che l'impresa fu colossale e per molti versi tragica perché costò la vita di un nero per ogni traversina e la vita di un bianco per ogni dieci metri di binario... Lo splendido paesaggio che mi circondava, la natura lussureggiante, piena, sorridente, contrastava moltissimo con questi pensieri. All'interno del vagone stagnava un caldo asfissiante con la temperatura che superava i quaranta gradi. Arrivati all'unica galleria sulla linea Congo-Ocean, ecco che un inserviente mi rivelò il mistero del tunnel, rifugio di migliaia di pipistrelli, gli enormi esemplari del Majumbe dalle ali lunghe quasi un metro. Quella era la sede di tutti gli spiriti maligni della zona, mi disse, un luogo «veramente maledetto». Almeno per chi ci credeva.

Superata la galleria, ecco Brazzaville. L'ennesimo viaggio di Folco Quilici finisce qui. Il nostro, alla scoperta delle ferrovie più estreme del mondo, da qui potrebbe iniziare.

Altre immagini della linea ferroviaria andina. Il treno, frequentato da una folla disordinata e chiassosa, viaggia quasi sempre con ritardi incredibili. Ma nessuno sembra preoccuparsene.

Sillabario dell'avviso murale. il manifesto deve la sua nascita alla tecnica della litografia e della cromolitografia, anche se le sue origini risalgono ai tempi dell'antica Roma.

I TRENI SOGNI DI CARTA

Estate in Riviera, autunno alle Terme, primavera in Costa Azzurra, inverno a Cortina. Difficile resistere alle tentazioni di quella finestra aperta sull'avventura che è il manifesto. Se il viaggio è in treno e di notte...

di ANNA D'ANGELO

Se al fascino del viaggio si aggiungono le suggestioni della notte, le tentazioni alle quali il manifesto invita a cedere diventano ancora più forti. Nella sua lunga storia la Società Wagons Lits ha prodotto manifesti di eccezionale qualità artistica, fino all'ultima campagna curata da Adami.

I manifesti: sequenze di sogni privati che, sul muro, diventano collettivi. E se protagonista è il treno, il sogno, a colori, è quello di un viaggio. Un sogno possibile, realizzabile, che promette l'incognita dell'avventura o, più semplicemente, la prevedibilità di una vacanza.

Dell'eccezionale valenza iconografica del mondo della ferrovia si accorsero, già a pochi anni dalla sua apparizione nel panorama urbano e rurale, pittori come Fergola, Monet, Turner, Daumier: sulle loro tele, treni regali, treni simbolo di progresso, treni nelle nebbie, treni teatro di satira quotidiana.

Nel Novecento, dagli anni Venti in poi, il treno abbandona il reale e approda nel mondo delle emozioni e dell'onirico. Boccioni, De Chirico, Delvaux, Léger, Dalì fanno della ferrovia il luogo del silenzio, della solitudine, dell'atemporalità, il palcoscenico ideale per i fantasmi della memoria e per le inquietudini e le contraddizioni del quotidiano.

Quadri d'autore, treni d'autore: pezzi unici, «privati», che finiscono nei musei o nelle case di pochi. Nelle strade, nelle stazioni, invece, sotto gli occhi di tutti stanno i manifesti: non sconosciute Piazze d'Italia e improbabili caffè di stazione ma squarci assolati di città vere, riconoscibili; non inquieti viaggiatori della memoria ma disincantati turisti del presente; non treni verso l'ignoto ma strumenti certi verso la certezza di una meta.

La riproducibilità di quel pezzo di carta da incollare sui muri non fa ritenere importante conoscerne l'autore ma, al tempo stesso, è proprio la sua popolarità a sedurre anche artisti eccellenti come Dudovich, Cassandre, Sepo, Cappiello. Svelati dalla loro arte, molti sogni di carta sono diventati realtà.

L'ESERCIZIO ILLUMINATO

Località straordinarie toccate da linee oggi abbandonate. Un patrimonio di inestimabile interesse paesaggistico che occorre riscoprire.

di ENRICO MENDUNI

Durante una recente gita in Val Venosta, verso il passo di Resia, ho rivisto la linea ferroviaria Merano-Malles e con lei alcuni piacevoli ricordi infantili, di trasferimenti in vacanza, gite, stazioni affollate a pochi passi dai paesi. Il binario aveva la fissità un po' rugginosa degli impianti poco o niente usati, con l'erba che ritorna dove prima non osava e un certo abbandono si lascia percepire da mille piccoli particolari. Tornando a casa, sono andato a guardarmi l'orario ferroviario invernale: tre sole coppie di treni, rigorosamente feriali, l'ultima delle quali alle cinque del pomeriggio. Ci sono tutte le premesse, pensavo, per una fine prossima ed è un vero peccato. Addirittura, ho letto su una rivista che di fatto il servizio è interrotto, forse sostituito dai soliti pullman, nonostante il successo di iniziative turistiche con una vecchia locomotiva a vapore. Tutto va in direzione di uno smantellamento; certo i numeri per una gestione minimamente remunerativa non ci sono e, continuando di questo passo, ci saranno ancora meno: eppure, se invece di fare soltanto i conti della linea facciamo quelli più complessivi del territorio (compreso l'intasamento delle strade, il rischio di neve e di nebbia, l'inquinamento) non tralasciando l'attrattiva turistica del trasferimento in treno, anche (ma non necessariamente) con materiale d'epoca o speciale, indubbiamente la chiusura di questa ferrovia sarebbe un danno ambientale rilevante, una perdita secca.

Un'altra considerazione. Urbino, località artistica di valore mondiale, da qualche anno non si può più raggiungere in ferrovia. La vecchia e dignitosa Pesaro - Fermignano - Urbino, buon esempio di inserimento in un paesaggio collinare, con gradevoli manufatti in mattoni, non esiste più, è ridotta ad archeologia industriale. Così si va a Urbino in macchina, secondo un percorso disagevole, e poi si arriva in una città dove la macchina è solo un impiccio perché tutto il centro è pedonalizzato. Il Comune scava parcheggi sotterranei, si progettano bretelle e superstrade, ma la soluzione più semplice e preesistente, la ferrovia, è stata sconfitta. Gli ingredienti della tragicommedia ci sono tutti: i numeri che, con fredda precisione, indicano come non ci sia alcuna convenienza a far funzionare il treno; le vibrate proteste degli Enti Locali che però non hanno alcun potere in capitolo né possono tirar fuori un soldo, almeno se non modificano qualche loro priorità; le interrogazioni dei parlamentari locali che, superando divisioni di parte, unanimi chiedono e fanno voti senza però ottenere niente. Sembra sia impossibile ritrovare una sede per affrontare, tutti insieme, gli interessi di un territorio.

Certe volte poi sembra che il diavolo ci abbia proprio messo la coda. È il caso, a molti noto e a molti caro, della Civitavecchia-Capranica. Ferrovia recente (1928-29); nessuna concorrenza automobilistica perché passa in mezzo a selve deserte dell'alto Lazio dove le strade non ci sono; splendide opere d'arte, come ponti, gallerie e soprattutto stazioni in puro stile floreale con le indicazioni di città (estrema finezza) in ceramica gialla dipinta. Il solito smottamento (1962) e si chiude il «ramo secco». La ferrovia decade, viene invasa dai rovi, utilizzata per girare film western e da qualche amante del trekking (compreso chi vi scrive) dato che è uno dei pochi posti d'Italia dove si può camminare per un giorno intero senza incontrare anima viva. Una delle principali stazioni diventa un ovile, di altre si perde il ricordo, perché non c'è più nemmeno una strada che vi porti. Poi si decide che la linea si rifarà: si estirpa tutto l'armamento con le ruspe, trasformandola in una splendida pista per i fuoristradisti della domenica. Gli escursionisti del trekking cambiano aria, per non essere investiti da qualche emulo della Parigi-Dakar. Poi, nuovo colpo di scena: la «nuova» Civitavecchia-Capranica non si farà; o forse invece sì, chissà, ma con grande calma.

Le foto sono di Piero Berengo Gardin

Nelle foto, alcune suggestive immagini scattate sulla linea Capranica-Orte. La ferrovia costruita sul finire degli anni venti è stata per molti anni utilizzata per girare i film western.

Se gli svizzeri si fossero comportati così, adesso tutte le loro stazioni sarebbero stalle o fienili. Solo un calcolo di efficienza complessiva di un territorio (e, se permettete, di valore culturale e anche estetico) ha permesso di mantenere nel tempo quel sistema di condizioni che hanno dato continua vita alle ferrovie montane elvetiche finendo poi, perfino, per far quadrare i conti di gestione. Mi rendo conto che da noi «esercizio ferroviario» è altra cosa, c'è una diversa complessità: assicurare pasti decenti ai viaggiatori del «Pendolino» e contemporaneamente far arrivare i pendolari a Napoli o Roma, nonché movimentare lunghe e medie tratte senza disagi o ritardi irrimediabili. Tutto giusto, solo che l'insieme di questi ragionamenti tiene fuori un complesso di linee bellissime, potenzialmente utili, perfettamente inserite nel loro territorio, ma che non hanno la fortuna di far parte dei tratti principali o delle zone più fittamente popolate. Sarebbe un vero peccato che il paesaggio italiano venisse privato di questo bellissimo complesso di manufatti e relativi treni che vi circolano sopra. Questa distruzione avviene non solo con la chiusura di una linea, ma anche con ciò che ho chiamato trascuratezza: lunghe file di vagoni merci arrugginiti in attesa di demolizione parcheggiati da qualche parte, caselli scoperchiati dalle porte sfondate, stazioni «impresenziate» trasformate in luoghi poco raccomandabili. Tutti modi di gestire male (o non gestire) questo grande patrimonio che abbiamo, e che un moderno, illuminato «esercizio» deve saper proteggere e sviluppare.

VdR

Periodico mensile dell'Ente Ferrovie dello Stato
ANNO XXXIV - N. 12-90/1-91

Direttore responsabile
Francesco Pellegrini

Redattore capo
Piero Spila

Redazione
Anna D'Angelo, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Impaginazione
Fausta Orecchio Daniele Fusacchia

Segretario di Redazione
Aldo La Rosa

Amministrazione
Graziella Luzzitelli

Abbonamenti
Rita Montuschi, Adalisa Vicino

Hanno collaborato a questo numero

per i testi: Barbara Alberti, Paola Bacchi, Alessandro Basili, Beppe Bertoli, Marcello Buzzoli, Patrizia Chiodi, Cesare Columba, Daniela Di Monaco, Enrico Menduni, Aurelio Minonne, Luisa Mosello, Aldo Orfei, Nico Redi, Sergio Rivolta Lippo, G.B. Rodolfi, Carlo Sgorlon.

per le foto: Piero Berengo Gardin, Folco Quilici, Fototeca FS.

per le illustrazioni: Fabian Negrin, Stefano Ricci, Alberto Ruggieri, Pedro Scassa.

La foto di copertina è di Franco Fontana

Redazione: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma; tel. (SIP) 06/8415667 - (FS) 8490/2749

Abbonamenti e Amministrazione: tel. (SIP) 06/8442356 - (FS) 8490/3210.

Telefax: 06/8831108.
Iscritto al Tribunale di Roma al n. 04181/54 in data 29/9/54.
Associato all'USPI - Unione Stampa Periodica Italiana e all'ASCAI - Associazione Stampa e Comunicazione Aziendale Italiana.

Contributo annuo per l'invio a domicilio:
Ferrovieri in servizio L. 4.000 (con trattenuta a ruolo); pensionati L. 2.000; privati: L. 10.000; per l'estero L. 20.000 - Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato a Ente Ferrovie Stato-Ufficio Tesoreria e Cassa - Conto Voci della Rotaia - 00100 Roma.

Fotocomposizione e preparazione:
Fotocomposer Sud, Via Quarto Negroni 15/17, Ariccia.

Stampa: Rotoeffe s.r.l., Via Variante di Cancelliera - Ariccia (Roma) - Tel. 9344302-9344273.

FRANCO FONTANA

Le foto di copertina e di questa pagina fanno parte di un ampio servizio fotografico realizzato da Franco Fontana, e in parte già utilizzato per campagne pubblicitarie e per l'Orario Generale FS. Franco Fontana è un fotografo di fama internazionale (le sue opere sono esposte, fra l'altro, anche al Museo d'Arte Moderna di New York) ed è noto soprattutto per trattare artisticamente i suoi temi in chiave «fantastica», e quindi interpretando, superando (ma non tradendo) la realtà.
È invece esclusivamente alla realtà, nuova e interessante, dell'organizzazione dell'impresa Ferrovia che abbiamo dedicato questo numero speciale di VdR. Nello Speciale abbiamo fornito un quadro generale, ma non esaustivo, delle strutture e delle attività in cui l'Ente si è recentemente articolato.
Alcune strutture, alcuni temi, non sono stati trattati, ma non perché ritenuti meno importanti di altri, viceversa perché c'è sembrato indispensabile dedicare loro lo spazio e l'approfondimento necessari.
Ci riferiamo in particolare a grandi temi come le Tecnologie e lo Sviluppo, con il fondamentale segmento dell'Alta Velocità, e l'Informatica. Su questi e su altri argomenti torneremo fin dai prossimi numeri con ampi servizi e reportage.

La più importante concentrazione di know-how informatico in Italia.

Il Gruppo Bull per numero di dipendenti e per entità di fatturato si pone ai primi posti tra i fornitori mondiali di informatica. Una realtà unica che si presenta al cliente con le caratteristiche di fornitore globale: dal personal al mainframe, dai sistemi proprietari a quelli standard, dai sistemi aperti alle reti, dalle soluzioni ai servizi.

commercializzazione a livello mondiale dei suoi prodotti e servizi ha contribuito ad elevare l'immagine italiana nel settore dell'informatica.

Con una vasta rete commerciale e di assistenza che copre l'intero territorio nazionale, e con i più qualificati Distributori e Software House, Bull Italia ha la capacità di offrire sempre le migliori solu-

Capitale Sociale: Lit. 200.000.000 interamente versato.

Sede Sociale: Caluso (TO) Via Martiri d'Italia 3.

Presidenza e Direzione Generale: Milano - Via Pirelli 32.

Stabilimento di produzione: Caluso (TO).

Centro di Ricerca e Sviluppo: Pregnana Milanese (MI). Borgolombardo (MI).

Rete di Vendita e Assistenza:
- Diretta: su tutto il territorio nazionale.
- Indiretta: oltre 350 Distributori Agenti - Software House Autorizzati.

In Italia, Bull ricopre il ruolo di protagonista dell'informatica nazionale con oltre 4700 professionisti impegnati nella progettazione, produzione, vendita e assistenza di hardware, software e soluzioni informatiche tra le più avanzate.

I suoi Centri di Ricerca e Sviluppo di Pregnana Milanese e di Borgolombardo e gli stabilimenti di Caluso, tra i più moderni e competitivi d'Europa, si collocano a pieno titolo nella panoramica industriale del nostro Paese. Inoltre la

zioni che si adattano a tutte le esigenze.

Banche, industrie, enti pubblici, tutti i settori sociali e commerciali trovano una risposta adeguata ai loro problemi di gestione, con efficienza e tempestività.

Dietro a queste risposte concrete c'è Bull con la precisa volontà di soddisfare ogni esigenza del cliente per la crescita e lo sviluppo della sua azienda.

Worldwide Information Systems

Bull

SEZIONE CREDITO

- Tutte le operazioni e servizi di banca
- Servizio BANCOMAT
- Collocamento dei fondi di investimento
- Factoring e Leasing
- Corrispondenti in tutto il mondo
- Tutte le operazioni con l'estero

SEZIONE PREVIDENZA

- Assicurazioni vita ordinarie, indicizzate, rivalutabili.
- Assicurazioni responsabilità civile auto, globale auto, responsabilità civile diversi.
- Assicurazioni infortuni ed infortuni aeronautici.

UFFICI CAMBIO

CAGLIARI	Aeroporto Elmas
FIRENZE	Stazione F.S. S. Maria Novella
GENOVA	Stazione F.S. Porta Principe
MESTRE	Stazione F.S.
MILANO	Stazione F.S. Centrale
ROMA	Stazione F.S. Termini
TORINO	Stazione F.S. Porta Nuova
VENEZIA	Stazione F.S. S. Lucia
VERONA	Stazione F.S. Porta Nuova

FILIALI

ANCONA, BARI, BOLOGNA, CAGLIARI, FIRENZE, GENOVA, MESSINA, MESTRE, MILANO, NAPOLI, PADOVA, PALERMO, PARMA, PESCARA, REGGIO CALABRIA, ROMA, TORINO, TRIESTE, VENEZIA, VERONA.

BANCA NAZIONALE
delle **COMUNICAZIONI**
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BANCASSICURAZIONE.

PERIODICO MENSILE
DELLE
FERROVIE DELLO STATO

n. 2-3 ANNO XXXIV
febbraio-marzo 1991

VdR

voci della rotaia

IL CONTRATTO DI PROGRAMMA

Redaz.: P.zza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma/Sped. in abb. post. gr. III - 70%

Un investimento B.N.C. rende di più!

FONDOBANCOM

nell' esercizio 1.11.89 - 31.10.90
ha prodotto un rendimento del

13,34%

La Banca ha fissato all' **87,5%**
la partecipazione al suddetto
rendimento degli assicurati con:

POLIZZE VITA

rivalutabili legate al fondo stesso
per cui il rendimento retrocesso
agli assicurati è del:

11,67%

BANCA NAZIONALE
delle **COMUNICAZIONI**
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BancAssicurazione.®

STEFANO FRATESI/FOTOTECA FS

QUESTO MESE

4 POLITICA DELL'ENTE
IL CONTRATTO DI PROGRAMMA
7 TRA STATO E FERROVIE, PATTI CHIARI
di Marcello Buzzoli
13 LA SICUREZZA PRIMO OBIETTIVO
di Antonio Porcelli
15 «MIGLIORARE I CONTI NON BASTA»
intervista a Paolo Savona
17 «PRONTI ALLA COLLABORAZIONE»
intervista a Luigi Abete
21 «UN IMPORTANTE PASSO IN AVANTI»
intervista a Franco Marini

22 LE FERROVIE IN CIFRE
I DATI DI GENNAIO

25 LETTERE

26 ATTUALITÀ
EPPUR SI CONCORRE
di Marcello Buzzoli

30 BINARI NEL MONDO
«TRANS-KAROO»: UN SOGNO SUDAFRICANO
di Massimo Ferrari
35 OSSERVATORIO
36 ZURIGO: DOVE VINCE IL TRAM
di Sergio Rivolta Lippo

37 NUOVE ABITUDINI
LA VITA IN BREVE
di Patrizia Chiodi

38 INIZIATIVE
UN TRENO PIENO DI CANZONI
di Carlo Pino

40 AMICI IN PENSIONE
di G.B. Pellegrini

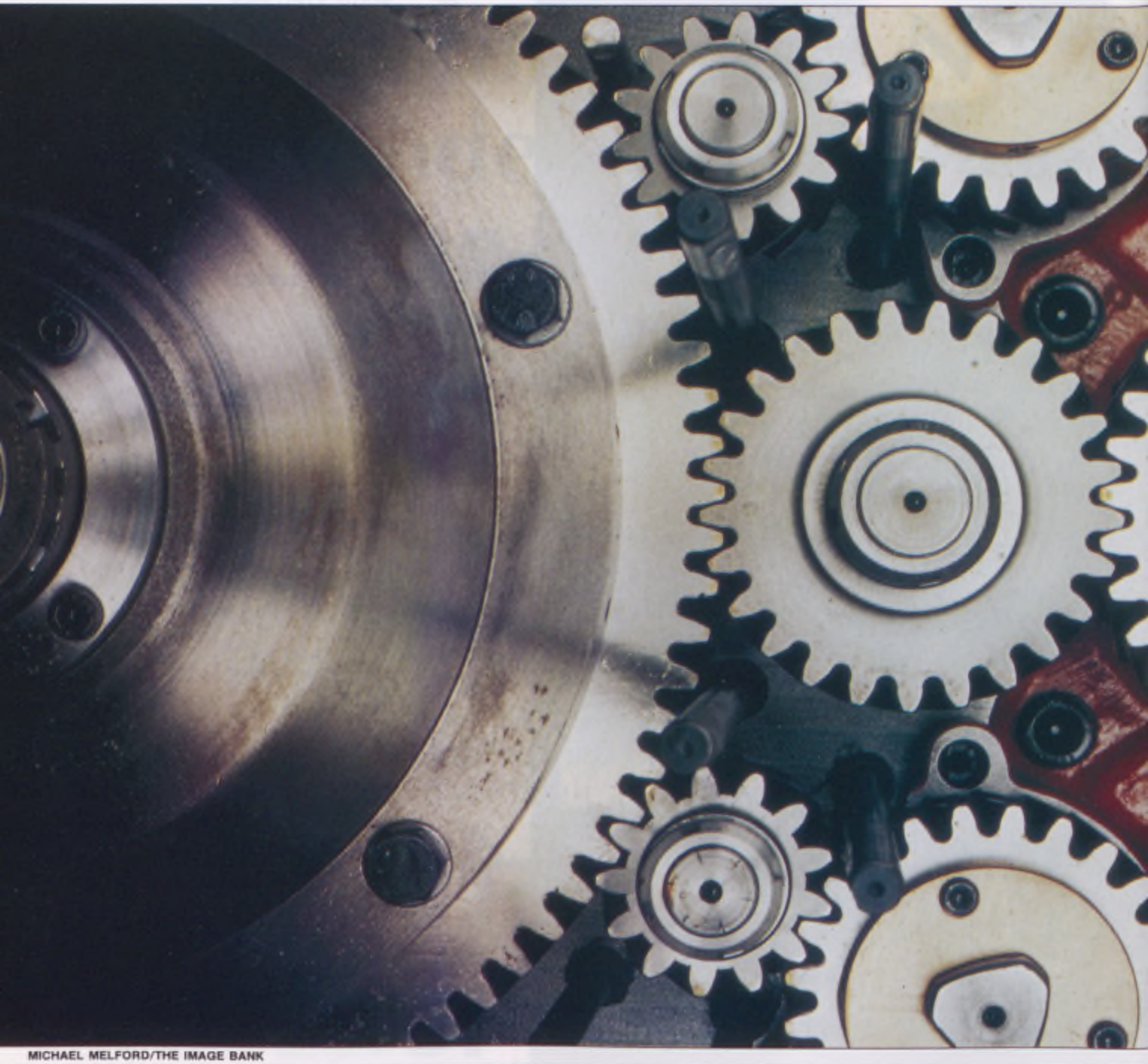
43 UN TRENO NEL CASSETTO
di Tiziana Gazzini

45 FOTOTEMA
VELOCE, ANZI, FERMO
di Peter Quell

46 TUTTARETE

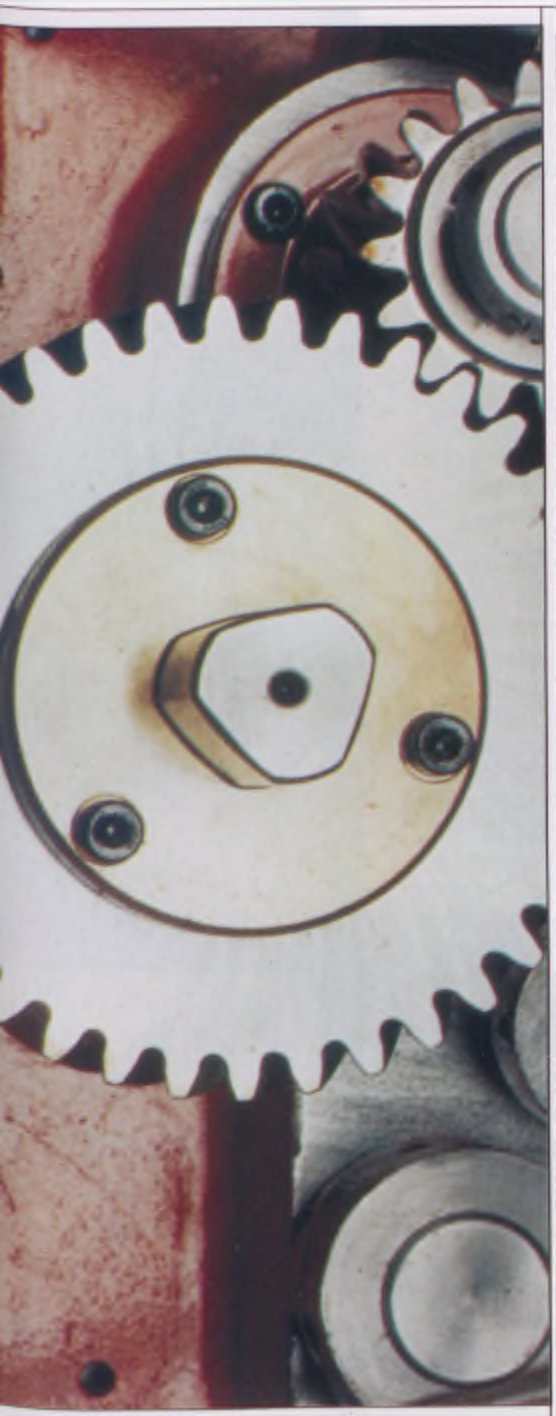
50 DALLA RETE
I 150 ANNI DELLA MILANO-MONZA
di Beppe Bertoli

59 PENNA D'ORO FERROVIARIA 1990
60 MAMMA FAT
di Giuseppe Rizzo
63 LINEA A SEMPLICE BINARIO
di Tiziano Cordini
64 COLLOQUI CON LA MEMORIA
di Stefano Puglisi
65 IL PENDOLARE
di Vittorio Bresciani



MICHAEL MELFORD/THE IMAGE BANK

Il contratto di programma



Con la firma del contratto di programma 1991-1992, avvenuta il 23 gennaio scorso da parte del Ministro dei Trasporti Bernini e dell'Amministratore Straordinario Necci, si è ufficialmente aperto un capitolo inedito nella vita e nell'attività delle Ferrovie italiane, ma anche nel modo con cui il management della più grande impresa pubblica italiana sarà chiamato a rapportarsi e a interagire con il Governo, e quindi con il suo Azionista. È un rapporto finalmente più chiaro, che delinea obiettivi e responsabilità, ma individua anche impegni reciproci da rispettare, in mancanza dei quali sarebbero vanificati quegli stessi obiettivi e risulterebbero del tutto confuse quelle responsabilità.

A premessa del contratto di programma c'è l'esplicita dichiarazione di quello che per i due contraenti - governo e impresa - è un obiettivo comune e prioritario: riequilibrare il sistema dei trasporti in Italia attraverso uno sviluppo reale della rete e dei servizi ferroviari, in coerenza con le indicazioni del Piano Generale dei Trasporti, ma anche con tutte le linee di tendenza che si vanno sempre più manifestando in ambito comunitario. Il contratto di programma è già operante e rappresenta, fra l'altro, un punto qualificante della legge di riforma dell'Ente FS ancora in attesa di approvazione da parte del Parlamento. Ma intanto, a dispetto di incertezze e possibili ritardi, l'art. 14 bis dell'attuale progetto di riforma, che prevede appunto l'istituzione del contratto di programma, si è riempito di contenuti e modelli operativi. Tali contenuti sono in definitiva le linee attraverso le quali l'Ente FS dovrà perseguire il suo risanamento economico e operare secondo un'efficace logica d'impresa. È un processo di sviluppo strategico che si fonda su alcuni punti fondamentali (sostituzione degli interventi dello Stato con un Fondo di dotazione; adeguamento delle tariffe ai livelli europei; intensificazione

Nel breve arco di un biennio l'Ente FS è chiamato ad una severa prova di efficienza e capacità. Una sfida irrinunciabile per il risanamento e lo sviluppo della ferrovia.

del processo di riorganizzazione strutturale ecc.) e che fa diventare lo Stato un vero partner dell'Ente, facendolo uscire da un ruolo troppo spesso semplicemente passivo e assistenzialistico.
In altre parole, la grande novità è che lo Stato non sarà più chiamato a ripianare un disavanzo o a controllare un'attività o a decidere su una proposta, ma viceversa dovrà investire nelle Ferrovie, che a loro volta si assumono nei suoi confronti impegni e responsabilità. Questa serie di impegni è scaglionata in due fasi. La prima, che si svilupperà nel biennio 1991-92, prevede la ristrutturazione organizzativa e l'individuazione e la predisposizione delle opportune iniziative volte al risanamento e allo sviluppo del sistema. La fase successiva è invece mirata alla realizzazione del pieno equilibrio economico-finanziario dell'Ente, con l'eliminazione dei trasferimenti dallo Stato alle FS (con l'eccezione dei pagamenti previsti per gli obblighi di servizio pubblico e i vincoli tariffari).
Dei sei articoli di cui si compone il contratto di programma, quelli più significativi appaiono l'art. 3, che enuncia gli impegni dell'Ente, e l'art. 4 che comprende, invece, gli impegni del Ministro (impegni che riguardano gli Oneri pregressi, le Tariffe, i contributi e le compensazioni Cee, lo sviluppo del Gruppo FS e, naturalmente, gli investimenti).
Di notevole portata innovativa è il comma relativo allo sviluppo del Gruppo FS, la riorganizzazione del quale può avvenire adesso anche con la partecipazione fattiva di altri soggetti pubblici e privati al fine di cogliere e mettere a frutto tutte le molteplici opportunità di sviluppo presenti sul mercato dei trasporti e tutte le potenzialità di valorizzazione del patrimonio dell'Ente FS.
Fatta salva l'unitarietà dell'esercizio, nel contratto di programma viene precisato che il Ministro concorda sulla necessità che l'Ente proceda alla costituzione di una o più società, per la valorizzazione del suo patrimonio ma anche, evidentemente, per dare più forza e competitività ai progetti di potenziamento, ammodernamento e rilancio considerati ormai unanimemente indispensabili.
Al di là degli obiettivi fissati e degli impegni da rispettare, il contratto di programma pone in essere una logica del tutto nuova nel modo di vedere un problema da tempo presente nella realtà ferroviaria del nostro Paese: il risanamento del sistema FS non è più un atto dovuto ma è un vero e proprio investimento nel futuro.
Il contratto di programma è un investimento nelle potenzialità del sistema, fin qui sicuramente sottostimate e sottoutilizzate, ma anche nel patrimonio di professionalità ed esperienza presente in ferrovia. In questo senso quella che si apre, anche con la firma del contratto di programma, è una grande fase costituente, di cui tutti in ferrovia devono sentirsi protagonisti, e al termine della quale le Ferrovie non dovranno più essere viste come un fattore marginale nel sistema economico-produttivo, ma dovranno diventare un'impresa autosufficiente e strategica, sempre più inserita nel contesto europeo e protagonista indispensabile di ogni processo di sviluppo del settore dei trasporti.

BRUNO DI GIULIO/FOTOTECA FS

TRA STATO E FERROVIE, PATTI CHIARI

di MARCELLO BUZZOLI

Si può discutere all'infinito dell'assetto istituzionale delle FS, dell'ampiezza e dei limiti dell'autonomia d'Impresa, del processo produttivo, del conto economico, ecc. Ma, alla fin fine, ci si accorge che il nodo veramente essenziale da sciogliere sta nel rapporto di collaborazione dialettica tra lo Stato e le Ferrovie.

La legge istitutiva dell'Ente FS, pur con le modifiche e le integrazioni all'esame del Parlamento, non potrà mai definire nei dettagli le intese, gli impegni, i pesi e contrappesi, le reciproche obbligazioni, tra Autorità politica ed Ente gestore del servizio.

Per sua natura, la legge è una costruzione normativa che deve disciplinare contenuti di carattere generale. L'attività di trasporto si inserisce su scenari mutevoli. Ciò non impedisce di tracciare una linea di azione e una programmazione che possono essere anche a lungo termine, purché non disgiunte dalle variabili imposte da evenienze congiunturali non sempre prevedibili.

In conclusione, l'atto legislativo stabilisce, entro schemi di carattere generale, l'assetto dei rapporti tra lo Stato e il vettore su ferro, mentre il contratto di programma traduce tali principi in applicazioni operative, strettamente finalizzate a risultati precisi da conseguire a scadenze predeterminate.

In Italia, un patto del genere costituisce una novità. Ma, oltre confine, sono state adottate interessanti soluzioni che vanno da semplici impegni per «pacchetti» di servizio viaggiatori e merci ad atti amministrativi complessi, come le convenzioni e i contratti veri e propri.

GIOVANNI ARCONTE/FOTOTECA FS

I Direttori Generali delle Ferrovie dei Paesi della CEE hanno enunciato i canoni cui deve ispirarsi il documento di cui parliamo. Un contratto può intercorrere soltanto tra soggetti che abbiano piena capacità di soddisfare gli impegni sottoscritti. Le Ferrovie fruiscono di un'autonomia più o meno sostanziale, ma comunque configurabile come uno spazio all'interno del quale possono assumere la veste di controparte dello Stato. In sede di negoziato, i rappresentanti delle Reti debbono agire esclusivamente nell'interesse delle Aziende che rappresentano. Su determinate questioni, il punto di vista dello Stato, che è tutore d'interessi di carattere generale, può non coincidere con quello dell'Impresa gerente il servizio. Ma, in tal caso, quest'ultima deve vedere riconosciuto lo svantaggio che le deriva dalla rinuncia a gestire con criteri commerciali aree di attività più o meno ampie.

Queste sono indicazioni di massima. Non è immaginabile un modello di contratto tipo, perché ogni Rete deve fronteggiare una sua realtà.

Pur in una situazione che nel complesso rimane difficile, non mancano per le FS alcuni elementi di segno positivo.

Dall'ultima edizione del conto nazionale dei trasporti si rileva che in un settore strategico, come il traffico interno delle merci su media e lunga distanza, esiste un'inversione di tendenza rispetto al trend degli ultimi venti anni. La sistematica perdita di quote di mercato del vettore ferroviario si arresta nel 1989, anno nel quale si registra un lieve recupero, mentre la quota del vettore stradale nel 1989 rimane

GLI INVESTIMENTI DELLO STATO

Il cuore finanziario del Contratto di Programma consiste nell'investimento da parte dello Stato di una somma cospicua nell'Ente FS: in buona sostanza, un anticipo sui trasferimenti futuri del prossimo biennio. La cifra è di 60.000 miliardi in due anni. Numeri apparentemente mozzafiato, ma che impallidiscono se commisurati con i risparmi ipotizzati: dal 1993 al 2000 l'Ente FS, grazie agli interventi resi possibili dall'investimento dello Stato, dovrebbe risparmiare complessivamente 200 mila miliardi rispetto al trend inerziale.

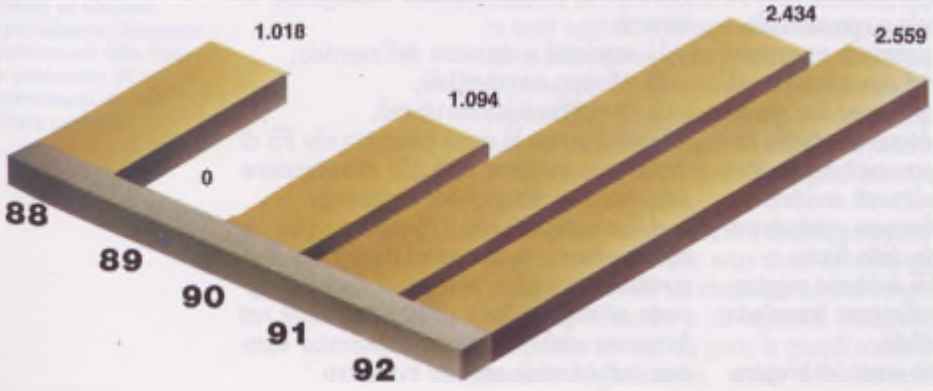
In questi 60 mila miliardi è compreso anche l'azzeramento di oltre 7000 miliardi di deficit di gestione (eccedenti le risorse già previste da leggi finanziarie) per il periodo 1988-1992. Un deficit che appare in crescita e in crescita vertiginosa se si passa, ad esempio, dai 1094 miliardi del 1990 ai 2434 miliardi di perdita prevista per il 1991.

L'investimento dello Stato nell'Ente FS per il biennio 91-92 è articolato su tre voci: *Oneri impropri e pregressi* (debiti pregressi e disavanzo pensioni): 18.276 miliardi; *Gestione* (Contributi in conto esercizio e perdite eccedenti i contributi): 18.711 miliardi e *Investimenti e Riorganizzazione* (nuovi prestiti per investimenti): 23.386 miliardi. Il totale è appunto di 60.373 miliardi. Un investimento che l'Ente, attraverso il Contratto di Programma si impegna a gestire in modo produttivo ed economico nel quadro del riequilibrio del sistema trasportistico nazionale e dello sviluppo della rete ferroviaria.

Un impegno tecnico-economico articolato in cinque punti (Sicurezza, Qualità, Sviluppo Commerciale, Investimenti, Gestione) che esponiamo in maniera più estesa, con interviste e contributi, nelle pagine seguenti.

LE CIFRE IN ROSSO

Perdite stimate dalle FS oltre le sovvenzioni della legge 67/88, in miliardi di lire



pressoché immutata rispetto al 1988.

Ancor più significativo, sempre nel traffico interno di cui parliamo, è l'andamento del tasso annuo medio di crescita. Che, nel periodo 1970-1980 è dello 0,07% per le ferrovie e del 6,62% per l'autocarro, mentre nel periodo 1980-1989 sale all'1,39% per il vettore su ferro e scende al 3,46% per quello stradale, a segnare una lenta ma costante rimonta del treno.

Circa la vendita dei servizi, aumentano in valore assoluto sia i passeggeri per chilometro che le tonnellate per chilometro trasportate. Gli indicatori di misurazione della produttività tecnica ed economica migliorano, così come migliora l'indicatore di produttività in rapporto al numero degli addetti.

Purtroppo rimangono elevati i costi per unità di traffico. Nel 1989 il gettito del traffico e dei servizi accessori è riuscito a coprire appena il 19,4% delle spese sostenute nell'anno. Tale rapporto era invece del 29% nel 1980.

Per quanto riguarda il potenziamento dei fattori di produzione, è noto che il Piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo, approvato (dopo tante vicissitudini) con il Decreto interministeriale n. 48 T del 30 aprile 1990, è articolato in un Programma decennale ed uno triennale. Lo stanziamento complessivo nell'arco del decennio assomma a 92.690 miliardi dei quali 21.150 sono destinati agli interventi del triennio iniziale.

Con riferimento al decreto anzidetto, il Ministro ha impartito disposizioni alle FS (Direttiva n. 18 del 18 maggio 1990) richiedendo, tra l'altro, l'invio di una dettagliata relazione, con cadenza semestrale, che illustri lo stato dei lavori, gli impegni finanziari assunti, i pagamenti effettuati, ecc.

Nello scenario che abbiamo sommariamente rievocato, s'inserisce il contratto di programma 1991-1992 che è stato firmato il 23 gennaio 1991 dal Ministro dei trasporti, Bernini, e dall'Amministratore straordinario dell'Ente FS, Necci.

Per esplicita dichiarazione delle parti, il contratto ha carattere sperimentale ed è articolato in due fasi. La prima si è iniziata il 1° gennaio 1991 ed avrà termine il 31 dicembre 1992. Per la seconda, manca qualsiasi delimitazione temporale, non essendo prevista nè la data d'inizio nè quella di scadenza. La riserva è logica e comprensibile, perché saranno i risultati e le realizzazioni della prima fase ad

ANDREA MELLONI/FOTOTECA FS

orientare le pattuizioni della seconda.

Il documento afferma che occorre risanare e ristrutturare le FS affiché possano operare come un'Impresa industriale e commerciale.

Il Governo s'impegna a studiare e a preparare gli strumenti legislativi per eliminare gli oneri impropri e i debiti pregressi che gravano sul bilancio FS, per adeguare le tariffe italiane a quelle europee, per costituire un fondo di dotazione. I provvedimenti anzidetti sono mirati a *«ridurre ed eliminare gradualmente l'intervento assistenziale dello Stato»*.

In buona sostanza, le FS debbono raggiungere una completa autosufficienza finanziaria nel più breve tempo possibile.

La prima fase è, in certo senso, di preparazione e di confronto tra i contraenti.

In particolare, all'Ente viene chiesto di dimostrare la propria capacità manageriale in tema di:

1) regolarità e sicurezza dell'esercizio;
2) sviluppo commerciale;
3) investimenti infrastrutturali.

Circa il punto 1) viene prescritto alle FS di rivolgere la massima cura alla manutenzione della rete e al rinnovo dell'armamento.

«L'Ente, d'intesa con il Ministro, verifica periodicamente i miglioramenti degli indici di sicurezza del trasporto ferroviario, anche in rapporto ai migliori livelli di sicurezza delle reti ferroviarie della Comunità economica europea, individuando appositi indicatori».

Alcuni operai al lavoro sulla linea. Il contratto di programma mira a ridurre ed eliminare gradualmente l'intervento assistenziale dello Stato e a promuovere gli investimenti con una sicura redditività.

Per quanto riguarda lo sviluppo commerciale, il volume del traffico del 1990 dovrà essere aumentato entro il 1992 del 4% per il settore viaggiatori e del 7,5% per il settore delle merci. Tale incremento va perseguito elevando la qualità dell'offerta. Anche in questo caso, il miglioramento qualitativo deve essere attestato da appositi parametri di controllo per misurare, tra l'altro, la percentuale dei treni in orario e di quelli in ritardo, il livello di pulizia delle stazioni, il comfort, la validità dei servizi accessori che precedono e preparano il viaggio, ecc.

Adempimenti ancor più rilevanti si presentano per la realizzazione delle opere infrastrutturali che sono poi quelle incluse nel Programma di risanamento e di sviluppo, approvato — come abbiamo già detto — con il Decreto interministeriale n. 48 T del 30 aprile 1990. Con il contratto di cui parliamo, il Ministro ha assunto l'impegno di assicurare la regolare erogazione delle somme stanziate, evitando che, sulla effettiva disponibilità delle stesse, sussistano ritardi ed incertezze destinate inevitabilmente a pregiudicare l'esecuzione del Programma di risanamento. Ma l'aspetto più arduo e problematico è quello della realizzazione delle linee veloci con la compartecipazione del capitale privato. Siamo certamente ad una svolta storica. Sulla funzionalità dell'assetto societario, l'Ente Fs gioca la sua credibilità. D'altra parte, l'alleanza tra pubblico e privato, il ricorso alla costituzione di società miste, la strutturazione in holding, rappresentano scelte strategiche ormai irreversibili.

Se ne ha conferma proprio dal contratto di programma che, in aggiunta agli assetti societari per l'Alta Velocità, preannuncia la costituzione *«di una o più società, anche con la partecipazione minoritaria di altri soggetti pubblici e privati»*, per la valorizzazione del patrimonio ferroviario, per l'informatica e la navigazione. Il Ministro asseconda le iniziative in tal senso *«rimuovendo ogni impedimento formale, attivando gli appositi strumenti di intervento e di sostegno»*. (articolo 4, comma 4).

Abbiamo parlato in precedenza delle maggiori acquisizioni di traffico viaggiatori e merci. Queste però avrebbero scarso significato, potrebbero rilevarsi effimere e generare addirittura costi aggiuntivi se non si accompagnassero ad un incremento della produttività. L'articolo 3 (paragrafo 5) del contratto di programma impegna l'Ente FS a migliorare la produttività di tutti i fattori della produzione e stabilisce, anche in questo caso, che i risultati vengano attestati da appositi indicatori.

Da quanto precede non è difficile comprendere come, nel breve arco di un biennio già iniziato, l'Ente FS sia chiamato ad una severa prova di efficienza e di capacità. Malgrado siano state avviate da poco le grandi scelte di metodo organizzativo, come l'ordinamento strutturale per Divisioni e per macrofunzioni.

La contropartita (l'abbiamo detto all'inizio) è l'impegno del Ministro a promuovere, entro il 31 dicembre 1992, i provvedimenti legislativi e i meccanismi necessari a risanare la situazione finanziaria FS che indubbiamente è allarmante. Tuttavia è auspicabile che l'azione dell'Autorità politica s'inquadri in un organico disegno finalizzato al riequilibrio del mercato e in particolare delle condizioni di concorrenza tra i vettori.

Nel merito del contratto di programma, non si possono omettere alcune osservazioni:

1) il documento, mentre riafferma l'autonomia FS, non è esente da interferenze sul piano tecnico e gestionale che arrivano perfino a quantificare la percentuale (35%) della spesa relativa all'armamento rispetto alla spesa globale per i rinnovi;

2) gli indicatori di controllo possono dare risultati non sempre univoci e perciò i criteri per l'utilizzo di tali strumenti dovranno essere concordati tra le parti;

3) non è previsto alcun margine di tolleranza per eventuali scostamenti rispetto ai parametri stabiliti; anche questo aspetto dovrà essere approfondito;

4) il ricorso agli indicatori, pur necessario, non deve diventare ossessivo col rischio di paralizzare il lavoro, di creare carteggi, trafile burocratiche e magari una pletora di uffici preposti al controllo.

Le osservazioni che precedono vogliono soltanto segnalare la opportunità di alcuni affinamenti, senza nulla togliere all'importanza del contratto di programma.

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

1. LA SICUREZZA

Quando si parla di sicurezza in ferrovia si possono intendere diverse cose. La sicurezza di arrivare in orario, certamente, ma anche la sicurezza che nasce dalla protezione degli ambienti e dei convogli ferroviari. C'è poi un'altra sicurezza ancora, la cui tutela è davvero il primo impegno che l'Ente assume nei confronti dei suoi clienti: da una parte la preparazione e l'impegno del personale, dall'altra il controllo e il rinnovo dei mezzi e dell'armamento.
Successi imprenditoriali e risultati di mercato, risanamenti gestionali, aperture societarie, nuove opportunità economiche e operative, tutto questo sarebbe vano se le Ferrovie non garantissero preliminarmente la sicurezza. In realtà, si tratta di un impegno non nuovo per le Ferrovie italiane. È piuttosto la conferma di una buona e consolidata tradizione che ha sempre visto le FS ai primi posti nell'ideale classifica delle Ferrovie più sicure.
«L'Ente FS — recita l'art. 3.1 del contratto di programma — si impegna ad incrementare gli indici di sicurezza, destinando in via prioritaria a tale fine le risorse occorrenti. In particolare, la spesa relativa al rinnovo dell'armamento sarà determinata in misura pari a circa il 35% del totale della spesa per i rinnovi. L'Ente, d'intesa con il Ministro, verifica periodicamente i miglioramenti degli indici di sicurezza del trasporto ferroviario, anche in raffronto ai migliori livelli di sicurezza delle reti della Comunità economica europea».
È un fronte, quello della sicurezza, in cui non è possibile mollare. E in cui soprattutto non si deve mai dare nulla per scontato. La funzione di controllo periodico del «Fattore Sicurezza» e la definizione di appositi indicatori, ufficialmente sancite con il contratto di programma, sono un'ulteriore garanzia perché le Fs mantengano il loro primato.

PRIMO OBIETTIVO VIAGGIARE SICURI

A fronte di difficoltà di esercizio e carenze nella regolarità di circolazione, le FS mantengono tradizionalmente l'ambito primato della sicurezza. Alcuni dati e raffronti.

di ANTONIO PORCELLI

La licenza di mio figlio è finita e lui deve rientrare in caserma. Gli ho già prenotato il posto sull'I.C. 608, fino a Genova; alle 19,47 qui dovrà cambiare treno e ripartire alle 20,02 col diretto 2760 fino a Savona, dove arriverà alle 20,50 e arrivare a Mondovì alle 22,04, tardi per la cena ma ancora in tempo utile per evitare sanzioni disciplinari.

Arriviamo a Termini con tutta calma, venti minuti prima della partenza, ma alle 14,30 il treno è già pieno e, con qualche difficoltà per l'ingombrante valigia d'ordinanza, raggiungiamo il posto riservato. I minuti scorrono veloci, il tempo per un abbraccio e un saluto e mi affretto a scendere; per l'ultimo ciao, aspetteremo io sul marciapiede e lui al finestrino. Il macchinista è affacciato al locomotore; il segnale diventa verde, i conduttori si sbracciano per darsi l'un l'altro il pronti, il capotreno fischia e, mentre il treno si avvia lentamente, un viaggiatore affacciato ad uno sportello commenta: «Solo in Italia succedono queste cose; in Francia i treni partono quando è l'ora, senza tutta questa *ammoina*!».

Tornando a casa, ho ripensato a quella frase, con l'orgoglio un po' ferito della categoria: il macchinista, i conduttori, il capotreno, facevano il loro lavoro, ma per il viaggiatore impaziente era solo «ammoina». In Francia i treni avranno meno conduttori e il Regolamento della Circolazione Treni norme più semplici, ma quello delle Ferrovie italiane, pignolo e forse arcaico, con tutte le precauzioni adottate e la ripetizione delle comunicazioni fra il personale di scorta, il macchinista e il capostazione, è un mezzo che significa maggiore sicurezza per i ferrovieri e per i viaggiatori.

Quando in Italia accade un incidente ferroviario, piccolo o grande che sia, tutti gli organi di informazione gli dedicano ampio spazio, andando giustamente alla ricerca delle cause e delle responsabilità. Ma è possibile un confronto con quanto succede sulle altre reti europee? È possibile ma non è facile, perché in un settore così delicato ciascuna Amministrazione è gelosa custode dei dati che la riguardano; anche l'U.I.C. (l'Associazione internazionale delle amministrazioni ferroviarie) riesce a fatica a raccogliere annualmente le notizie statistiche in proposito, e con altrettanta fatica pubblica raffronti utili e affidabili, l'ultimo disponibile risale al 1989, e contiene rilevazioni riferite al 1988. I dati sono comunque interessanti e consentono di individuare almeno delle linee di tendenza. Per quanto riguarda il totale degli incidenti il record negativo è detenuto dalle Ferrovie tedesche e inglesi. In particolare la DB ha registrato negli anni 1986, 1987 e 1988 rispettivamente 1.310, 1.199 e 1.118 incidenti, mentre le BR, per gli stessi anni, 1.419, 1.372 e 1.574 incidenti. Le Ferrovie francesi, sempre negli anni considerati, hanno avuto 698, 657 e 607 incidenti, e praticamente sugli stessi valori si attestano le Ferrovie greche e danesi. Le FS, invece, negli anni 1986-87-88 hanno fatto registrare complessivamente 330, 311 e 398 incidenti. Valori ancora migliori hanno avuto le Ferrovie belghe (264, 294 e 269) e olandesi (210 e 334).

Più specificamente, gli incidenti più ricorrenti sono le collisioni e i deragliamenti (fortunatamente solo alcuni hanno carattere di gravità assoluta). Anche qui le Ferrovie inglesi hanno avuto negli anni considerati 654, 623 e 291 collisioni; le Ferrovie tedesche 482, 384 e 386 collisioni; mentre l'Italia ne ha avute rispettivamente 55, 48 e 77, e la Francia 50, 36 e 45. Le stesse proporzioni, grosso modo, si riflettono anche sulle conseguenze alle persone (morti e ferimenti a causa di incidenti ferroviari). Con tutte le considerazioni e i distinguo che è possibile fare (accanto alle cifre occorre evidentemente considerare il volume di traffico circolante sulla rete, la estensione dei binari, il numero dei mezzi in circolazione ecc.) sono dati che consentono di porre inequivocabilmente le FS tra le ferrovie più sicure nello scenario europeo.

Se poi proviamo ad allargare l'orizzonte ed estendere l'indagine ad altri due paesi confinanti con il nostro, Svizzera e Austria, che godono meritatamente fama di efficienza, scopriamo che nel periodo 1975-1988 il confronto con il traffico ferroviario dà risultati ancora più positivi nei nostri confronti.

Paese e rete	Miliardi Viagg./km trasportati	Per 10 miliardi di V/km	
		Morti	Feriti
ITALIA/FS	513,4	6,7	33,8
SVIZZERA/CFF	125,9	8,5	32,2
AUSTRIA/OBB	99,5	16,5	46,0

Ciò significa che nel periodo considerato le Ferrovie italiane hanno avuto un traffico pari a circa 4 volte quello delle Ferrovie svizzere e ad oltre 5 volte quello delle Ferrovie austriache, e ciò nonostante, a livello di incidenti, hanno ottenuto risultati significativamente migliori.

Nel confronto con le ferrovie francesi, tedesche e inglesi, nel triennio 1986/1988, quelle italiane hanno avuto rispettivamente la metà, un terzo e meno di un quarto degli incidenti.

La conclusione che si può trarre è che a fronte di difficoltà d'esercizio e indubbie carenze nella regolarità della circolazione, le Ferrovie italiane risultano complessivamente più sicure.

La sicurezza e la qualità, i primi due impegni che l'Ente FS assume con il contratto di programma, sono rivolti specificamente alla clientela. Il terzo e il quarto impegno — lo Sviluppo Commerciale e gli Investimenti — hanno pure un denominatore comune: sono infatti due aspetti fondamentali e interdipendenti nella vita finanziaria dell'Ente.
Per quanto riguarda lo sviluppo commerciale, le FS, nel corso del biennio 1991-92 perseguono il raggiungimento di significativi incrementi dei volumi di traffico rispetto ai risultati 1990: viaggiatori/Km + 4%; tonnellate/km + 7,5%. In tale quadro, l'Ente FS assicura gli obblighi di pubblico servizio in essere alla data della sottoscrizione del documento stesso. Le relative compensazioni sono previste dal successivo art. 4. Nel rispetto dei suoi obblighi di efficienza e di economicità, l'Ente realizza gli investimenti, indicati in un apposito allegato, necessari per raggiungere importanti obiettivi strategici. Ad esempio: integrare, attraverso i valichi, la rete ferroviaria nazionale con quella europea: sviluppare il traffico merci, anche con tecnologie intermodali; dotare il Paese di una rete di collegamenti ad Alta Velocità.
Al punto successivo, l'Ente si impegna a eseguire tutti gli investimenti che il Ministro dei Trasporti, per fini strategico-sociali e di riequilibrio territoriale, chiede di realizzare. Inoltre, l'Ente si organizza per soddisfare ulteriori richieste di interventi che il Ministro gli chiederà di eseguire per dare attuazione al piano di investimenti del 30 aprile 1990.
Infine, in chiusura dell'articolo dedicato agli Investimenti, è dichiarato che il finanziamento degli investimenti relativi alla realizzazione delle linee ad Alta Velocità, ove il quadro normativo e societario renda attuabile tale modalità, sarà coperto con il ricorso al capitale privato per una parte rilevante (circa il 60%) del costo complessivo, restando a carico dello Stato la sola differenza (il rimanente circa 40%) nonché l'onere per gli interessi maturati durante la costruzione e l'avviamento dell'opera.

ANDREA MELLONI/FOTOTECA FS

2. SVILUPPO COMMERCIALE E INVESTIMENTI

INTERVISTA A PAOLO SAVONA - ECONOMISTA

«MIGLIORARE I CONTI NON BASTA»

La questione dei debiti pregressi, gli investimenti, le ristrutturazioni di prodotto e processo, le tariffe. Ma per risanare e sviluppare occorre valorizzare anche il «capitale umano». Ne parliamo con il Prof. Savona.

a cura di MAURIZIO BERETTA

Per la situazione in cui si trovano oggi le Ferrovie e per gli obiettivi che si pongono, ritiene valido lo strumento dell'accordo di programma?

L'accordo stipulato fra il Ministero dei Trasporti e l'Ente Ferrovie dello Stato è un grosso passo avanti sulla strada di un chiarimento sugli obiettivi, e sugli strumenti per raggiungerli, assegnati dalla autorità politica a uno degli enti economici «nevralgici» per il sistema produttivo del Paese. La forma solenne scelta (il contratto di programma), l'arco di tempo prudenziale (il 1991-92) e il dettaglio di alcune parti (indicatori di «progresso» e spese di investimento) testimoniano la volontà dell'organo politico e di quello tecnico di voler affrontare la grave crisi finanziaria delle FS anche dal lato dell'efficienza dei servizi, ossia non in termini statici ma dinamici.

Qual è il suo giudizio, la sua valutazione tecnica, sui contenuti del contratto in questione?

Senza cadere nell'ingenerosità di una facile critica di fronte ad una situazione che ha radici lontane nel tempo il tono positivo del quadro prospettico che ne risulta presenta incrinature allorché si conviene di portare la gran parte degli oneri a carico del bilancio pubblico, prevedendo inoltre un adeguamento tariffario del 15 per cento.

Nella mia esperienza di Segretario generale della programmazione ho accertato che il Ministero dei trasporti aveva tra i migliori tecnici dello Stato in materia di analisi costi/benefici. I miei «vizi professionali» mi inducono a suggerire ai politici e ai tecnici degli enti economici di allegare sempre una analisi di questo tipo che evidenzi i ricavi sociali per giustificare il perché della richiesta di mettere a carico dello Stato oneri per investimenti, per interessi e per prestazioni sociali. Da questo punto di vista fu un errore diffondere il concetto di «onere improprio»; meglio sarebbe stato quello di «ricavo implicito». Se un operaio paga tariffe ferroviarie irrisorie, sono due i potenziali beneficiari: lo stesso lavoratore, il cui potere di acquisto resta superiore a quello che avrebbe se pagasse tariffe «di mercato», e il datore di

lavoro, che paga un salario più basso di quello necessario per fronteggiare, al loro effettivo costo, le esigenze di trasporto del lavoratore.

Non credo che per le FS sia difficile dimostrare i vantaggi economici per la collettività di un miglioramento dei traffici ferroviari. Lo stesso aumento delle tariffe dovrebbe procedere come corollario di queste analisi.

Al di là di queste considerazioni, giudica i contenuti del contratto coerenti con l'obiettivo di un risanamento e di un rilancio delle ferrovie in Italia?

Gli elementi di base per una valutazione della correttezza dell'impostazione del Contratto di programma MT/FS ci sono tutti, anzi abbondano sul piano degli enunciati.

Da un lato vi sono gli indicatori di «produttività/efficienza» racchiusi nel paragrafo 3.5 (Gestione) e specificati ulteriormente nell'allegato n. 3 del contratto. Nel paragrafo 3.2 sono indicati anche i parametri di Qualità, che paiono interessare di più l'utente, almeno fintantoché non prende coscienza delle relazioni che esistono tra un miglior servizio e il suo costo!

Dall'altro viene offerto all'attenzione della pubblica opinione (oltreché del Parlamento, che può essere considerato il vero destinatario dell'accordo!) un quadro delle perdite previste e delle componenti principali di costo nel biennio di validità dell'accordo.

Anche su questo punto occorrerebbe raffrontare le singole poste contabili a grandezze che mettano in effettivo risalto l'entità dei costi, delle perdite e dei progressi fatti. Un passo essenziale sarebbe quello di mettere a punto uno stato patrimoniale dell'azienda ferroviaria e delle sue partecipazioni; mi risulta che in questi ultimi anni sono stati fatti progressi all'interno dell'azienda.

Se si vuole accreditare in pratica la tesi della gestione con criteri privatistici, ossia di efficienza/efficacia delle ferrovie, ribadita in apertura del dettato dell'accordo di programma, è necessario compilare un conto economico più significativo e collegarlo con lo stato patrimoniale dell'«impresa». Considerata l'entità del patrimonio ferroviario e del servizio reso i 2.500 mld di perdita annua previsti nell'accordo non sarebbero un gran chê, se non fosse che essi non sono una «perdita», tecnicamente definita, ma lo scompenso di competenza-cassa; il bilancio delle ferrovie segue infatti le regole contabili dello Stato, quindi non conosciamo nè conti economici, nè stati patrimoniali. La mancata chiarezza (si dovrebbe forse usare il termine più tecnico di «trasparenza») ostacola a mio avviso la soluzione del problema di una gestione corretta delle ferrovie, in particolare un'appropriata ripartizione degli oneri tra l'utenza e la collettività.

Tenendo conto dei problemi e degli aspetti tecnici, lei ritiene che oggi sia possibile risanare le ferrovie?

Se ci limitassimo all'aspetto del mero «risanamento dei conti» la mia risposta sarebbe senz'altro positiva. Ma non credo che la pubblica opinione abbia in mente solo questo obiettivo o, nel caso lo abbia, che assegni a esso un'assoluta preminenza sugli altri. L'esercizio, oltremodo difficile e dall'esito incerto, che l'utenza richiede ai politici e ai tecnici da essi designati è di migliorare quantità e qualità del servizio, limitando i costi. L'attuazione di questo obiettivo richiede la sistemazione dei debiti pregressi, ingenti investimenti, ristrutturazioni di processo e di prodotto, tariffazione appropriata. Tutto ciò nasconde un compito non impossibile, ma assai gravoso e dall'esito incerto. Per questo motivo una analisi costi/benefici finanziari con annessa una estensione al sociale (sulla base di Manuali di valutazione del tipo di quelli che ho lasciato, per buona parte disattesi, al Ministero del Bilancio) mi sembra indispensabile. Sono convinto che i sospetti nascano dal non conoscere l'entità del problema finanziario rispetto agli obiettivi che ci si prefigge. Allo stesso tempo sono convinto che esistono politici intelligenti, managers capaci, sindacati coscienziosi e utenti ragionevoli che sanno essere realisti.

Il risanamento delle ferrovie richiede un intelligente uso di questa dotazione di «capitale umano». L'accordo di programma comincia a tenere conto di questo capitale e rappresenta a mio avviso un interessante salto di qualità progettuale rispetto al passato.

ANDREA MELLONI/FOTOTECA FS

Se il primo impegno dell'Ente è, com'è logico, la sicurezza,il secondo è certamente la Qualità. Una scelta che fa entrare nel contratto di programma, e con tutte le attenzioni, la parola magica e il modello dell'industria e dell'impresa dei nostri anni. La scelta strategica a favore della Qualità è un'assunzione di impegni che non lascia margine ad equivoci. «L'Ente FS — recita il contratto di programma — orienta prioritariamente l'attività di tutte le sue strutture al miglioramento della qualità delle loro prestazioni e dei servizi offerti alla clientela». Non si tratta solo di una lodevole proclamazione d'intenti, che colloca comunque l'Ente FS in linea con le altre maggiori imprese di prodotti e servizi del Paese, si tratta invece di una precisa scelta di campo che caratterizza fortemente l'attuale management e trova uno strumento nella definizione degli indicatori in grado di musurare i miglioramenti realizzati e il relativo grado di apprezzamento. Ad esempio: i servizi che precedono e praparano il viaggio; il livello di pulizia delle principali stazioni della rete; i servizi offerti dalle stazioni di partenza e di arrivo; la qualità, del viaggio; i servizi offerti a bordo treno. Altri indicatori serviranno per valutare le modificazioni dei parametri che caratterizzano la qualità come, ad esempio, la puntualità e i tempi di attesa agli sportelli di stazione o per ottenere informazioni telefoniche. Alla definizione di tali indicatori stanno lavorando i responsabili della Funzione Qualità centrali e compartimentali. È un lavoro che durerà due/tre mesi ma l'impiego della qualità non resterà inevaso nell'attesa. I problemi ci sono oggi e già da oggi bisogna impegnarsi alla loro soluzione. In concreto sono già in fase operativa due interventi mirati a problemi specifici: Progetto Qualità Termini e Progetto Ristorazione. In particolare, il Progetto «Qualità Termini» si pone come emblematico di ogni altro intervento in grandi stazioni metropolitane, e questo malgrado la grande stazione della capitale presenti problematiche urbanistiche e sociali assolutamente peculiari.

L'obiettivo è di recuperare gli spazi di stazione al solo servizio ferroviario. Non è una contraddizione rispetto ad altri progetti, come ad esempio quello del Trenoporto. Anzi, con quel progetto la «Qualità Termini» si pone in maniera omogenea e complementare. Ma come? Ad esempio specializzando e valorizzando le aree di transito e di sosta. Il grande atrio passante che collega Via Marsala e Via Giolitti, secondo un progetto affidato all'architetto Paolo Portoghesi, dovrebbe essere tramezzato: sotto i viaggiatori, gli operatori, i cittadini che hanno comunque un motivo di contatto con la ferrovia; sopra il flusso di quanti transitano soltanto da Termini, in quanto tradizionale corridoio urbano. Una separazione che non è soltanto un segnale di funzionalità, ma dovrebbe produrre effetti moltiplicatori nella qualità ricettiva e nel comfort dell'impianto. L'impegno per la Qualità è prima di tutto un impegno a fornire alla clientela e all'opinione pubblica segnali chiari e risultati immediatamente percepibili.

3. LA QUALITÀ

INTERVISTA A LUIGI ABETE - VICE PRESIDENTE CONFINDUSTRIA

«PRONTI ALLA COLLABORAZIONE»

Gli imprenditori sono fortemente interessati ai programmi di sviluppo del sistema ferroviario. Efficaci sinergie da attivare e obiettivi comuni da perseguire. Ne parliamo con un rappresentante del mondo industriale.

La Confindustria ha spesso messo sotto accusa il livello di efficienza dei servizi pubblici. Ritiene che il contratto di programma stipulato tra il Ministro dei Trasporti e l'Ente F.S. sia uno strumento valido per il risanamento e il rilancio delle ferrovie italiane e quindi per la costruzione di un sistema ferroviario più adeguato alle esigenze del Paese?

Il contratto di programma è certamente il segnale positivo di una maggiore attenzione che l'Ente Ferroviario vuole attribuire all'utenza, sia passeggeri che merci; ritengo che sia il primo segno di una evoluzione dell'Ente FS verso i problemi della qualità, reso pubblico in un atto di tale rilevanza nazionale come quello del contratto di programma.

Ho scorso il testo del contratto e ho rilevato la presenza di innovazioni non solo di carattere lessicale. Quindi valuto positivamente questo contratto, anche se penso che ci vorrà del tempo per avere dei risultati tangibili sul piano dei servizi resi all'utenza industriale dal sistema ferroviario, in termini di affidabilità del trasporto, semplificazione delle procedure, offerta di servizi integrati nelle fasi di carico e scarico del mezzo ferroviario.

A quali obiettivi e a quali programmi strategici delle Ferrovie gli imprenditori privati sono più interessati?

Gli imprenditori sono fortemente interessati a tutti quei progetti che le Ferrovie dello Stato potranno realizzare, sia per quanto riguarda i collegamenti veloci per i passeggeri, che colmeranno il grande divario che ci separa dall'Europa, sia per il trasporto delle merci, specialmente su alcune relazioni di traffico che hanno carattere specificamente strategico per l'industria italiana, come

ANASTASIO GRILLINI/FOTOTECA FS

per esempio quelle che, attraverso l'arco alpino, raggiungono il centro del mercato europeo.

L'interesse degli imprenditori non è solo per la realizzazione di tali progetti, che rappresentano un grosso volano di investimenti pubblici o per l'utilizzazione dei servizi in veste di utenti industriali ma anche, innovando rispetto al passato, per forme di gestione delle nuove infrastrutture in chiave imprenditoriale, da parte di società appositamente costituite, nelle quali il privato possa dare tutto l'apporto della propria esperienza.

Da questo punto di vista il mio parere è che c'è ancora molto da fare tra Ente FS e Confindustria. E il contratto di programma è un segnale che spinge in questa direzione.

In particolare ritiene che un incremento nel biennio 1991-1992 delle tonnellate/chilometro trasportate dalle ferrovie pari al 7,5% possa rappresentare un contributo sufficiente al necessario riequilibrio del nostro sistema di trasporto, oggi eccessivamente squilibrato a favore del traffico su strada?

Il trasporto italiano di merci è così squilibrato, e così fortemente tributario del modo di trasporto stradale, che l'incremento ipotizzato del trasporto ferroviario nel biennio 1991-1992 potrà, al massimo, assorbire l'incremento di traffico globale che si verificherà, ma non potrà riequilibrare in modo significativo l'attuale situazione.

Per questo motivo la Confindustria da tempo segnala la necessità di operare su più fronti per distribuire il traffico merci nel suo complesso non solo sui due versanti, stradale e ferroviario, ma intervenendo anche sul fronte fluvio marittimo con collegamenti che un razionale utilizzo dell'idrovia Padana potrebbe consentire, una volta che saremo riusciti a costruirla, e con l'affermazione del cabotaggio, ora troppo limitato al solo traffico con le isole.

Quali sinergie tra le FS e l'industria privata italiana vede possibili per i prossimi anni, anche alla luce dei contenuti e degli obiettivi del contratto di programma?

Alcuni spunti di risposta sono già nella domanda precedente; in ogni caso l'industria italiana è pronta a fornire all'Ente FS ogni possibile collaborazione e contributo sia per la realizzazione degli investimenti previsti che per la gestione dei servizi.

A questo scopo stiamo lavorando proprio in questi giorni alla stesura di un accordo fra Confindustria ed Ente FS che regolerà i rapporti tra l'industria e l'Ente FS per lo sviluppo accelerato di tecnologie, per la ristrutturazione dei settori dell'indotto ferroviario, con particolare riferimento alla costruzione di materiale rotabile e di altre tecnologie, e per la definizione di regole contrattuali adeguate alla nuova realtà di rapporti che fra l'Ente FS e l'apparato produttivo italiano dovranno necessariamente realizzarsi nel prossimo biennio.

Il mio augurio sincero è che questo progetto si realizzi a brevissima scadenza. *(M.B.)*

GIOVANNI ARCONTE/FOTOTECA FS

LA QUALITÀ FIAT

Il Progetto Qualità Totale inseguito dalle imprese non può fare a meno del diretto coinvolgimento del personale. Un metodo strategico adottato dai giapponesi per salvaguardare la loro supremazia sul mercato, oggi divenuto una pratica comune nel processo industriale.

«Se la Fiat oggi parla di qualità vuol dire che prima non ce l'aveva». Così Marco Borsa, Direttore del mensile *Espansione* apre l'Editoriale del numero dedicato alla Qualità totale in Fiat. E continua citando altri commenti, accuse, obiezioni che la casa automobilistica torinese si è tirata addosso quando ha comunicato pubblicamente di essere impegnata nella realizzazione di un programma di Qualità totale. Si chiama Piano poliennale della qualità totale. In Fiat lo definiscono rivoluzionario. Per Maurizio Magnabosco, direttore del personale Fiat Auto, l'obiettivo qualità si può raggiungere «mettendo valore aggiunto in tutti i processi aziendali: nel prodotto, nella progettazione, nell'industrializzazione e nel servizio. Significa innescare un processo continuo di miglioramento, con il massimo coinvolgimento delle risorse umane, che tenda allo standard di zero difetti».

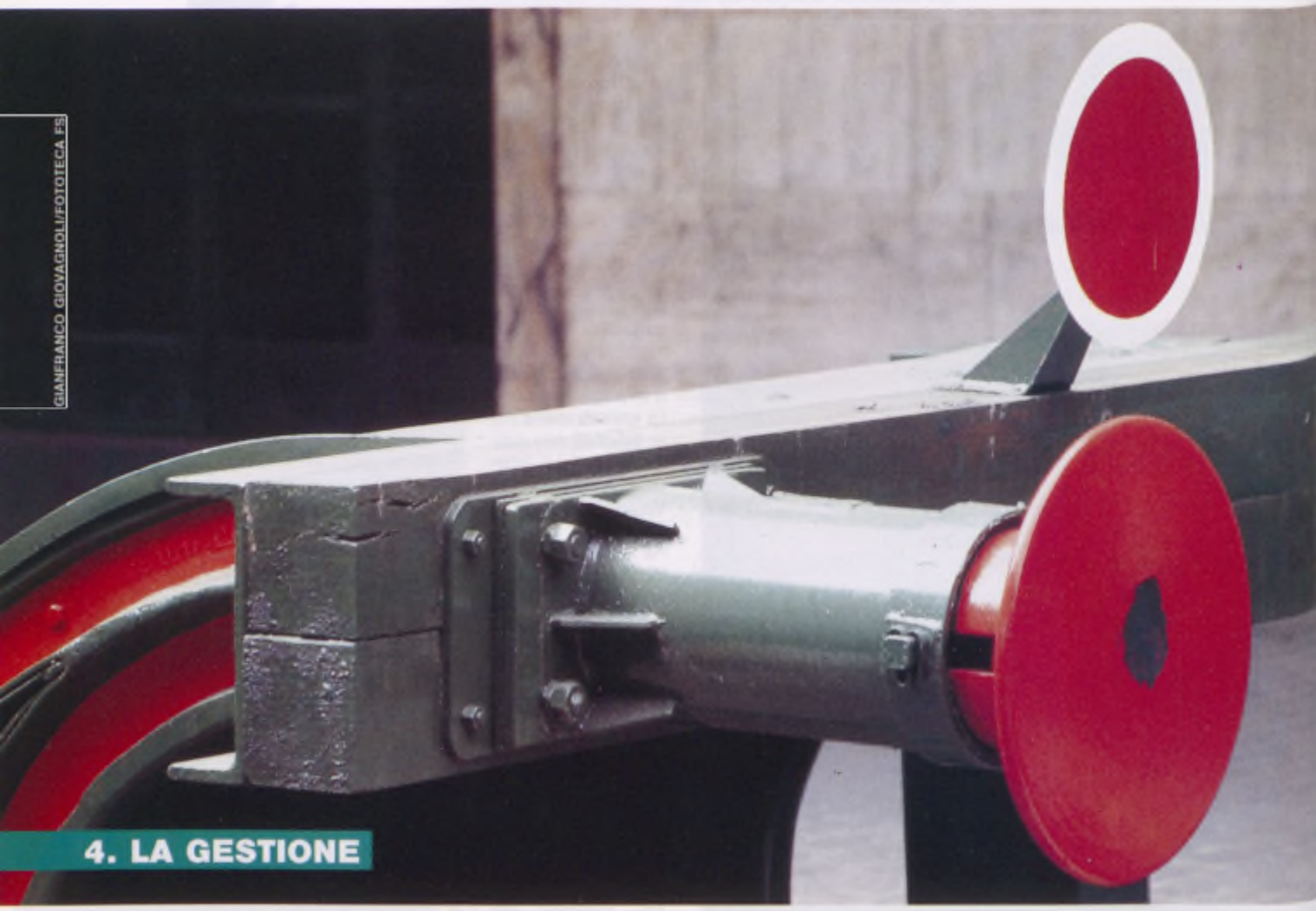
Ma l'obiettivo Qualità totale secondo Norikate Arai, presidente della Nissan Italia, non sarà raggiunto dalla Fiat tanto presto, perché, come ha dichiarato sempre ad *Espansione*, per cambiare radicalmente la struttura organizzativa e il modo di lavorare di un'azienda così grande e complessa ci vuole molto tempo. Un parere autorevole, quello di Norikate perché è proprio l'industria giapponese ad aver fatto della Qualità il fattore vincente dei suoi prodotti sul mercato mondiale. «Il Giappone ha un solo segreto: fare prodotti di qualità». E questa volta a parlare è Shoichiro Honda. Ma qual è la differenza tra l'approccio italiano e quello giapponese alla qualità totale? È sempre Arai a precisarlo. «Nelle aziende giapponesi la qualità totale è un processo che è nato dal basso, a cominciare dal lavoro operaio. In Italia invece è partito dall'alto, è stato imposto dai vertici delle imprese».

D'altra parte le imprese italiane si sono mosse tardi, mentre il Giappone la sua battaglia per la qualità l'ha avviata già nel dopoguerra e non tanto per scelta, quanto perché chi non riusciva a collocarsi su uno standard qualitativo elevato usciva sconfitto dal mercato. È lo stesso motivo che ha spinto Fiat al suo Piano Qualità. Per Cesare Romiti, l'Amministratore Delegato, l'alternativa alla Qualità non è quella di cedere mercato, ma di scomparire dal mercato.

Sembra un'affermazione un po' drammatica ed esasperata, ma rispecchia la non felice posizione Fiat nella tabella dei «difetti per vettura» riscontrati durante l'anno di garanzia: nel 1988 era ultima insieme a Saab-Peugeot-Renault.

Priorità strategica numero uno, per la Fiat la Qualità è, in parole povere, un'emergenza a cui far fronte mobilitando tutte le risorse tecnologiche, umane, professionali, manageriali a disposizione. Riducendo i difetti delle auto, anche con nuovi metodi di lavoro, ridurre i tempi di progettazione dei nuovi prodotti (ovvero, simultaneous engineering e time to market), creando Circoli qualità e Cedac. Più vecchi i Circoli qualità (oggi sono 435 e coinvolgono 4.500 tra operai, impiegati e capi intermedi), che non godono di grande popolarità tra gli altri dipendenti, più recenti i Cedac. I diagrammi causa-effetto che sono un sistema per scoprire errori di produzione nel momento stesso del montaggio dei pezzi. Nei reparti vi sono dei tabelloni su cui gli operai possono segnalare le cause di determinati difetti e indicare le possibili soluzioni. Una specie di Cavallo di Troia per coinvolgere direttamente i dipendenti.

A un anno dall'avvio, il Piano Qualità totale in Fiat è ancora oggetto di discussione (le relazioni industriali, il ruolo del sindacato, le scadenze contrattuali come si inseriscono e quale ruolo giocano nel progetto qualità?). Ma una cosa è intanto certa. Come ha detto Magnabosco «Qualità totale vuol dire soddisfazione del cliente delle sue aspettative, dei suoi bisogni». E questo, non solo in Fiat.



GIANFRANCO GIOVAGNOLI/FOTOTECA FS

4. LA GESTIONE

Sicurezza, Qualità, Sviluppo Commerciale, Investimenti si misurano soprattutto nella loro efficacia, con l'ultimo impegno che l'Ente FS si assume con il contratto di programma: la Gestione. L'impegno è sinteticamente enunciato in apertura dell'art. 5: «L'Ente FS sviluppa la propria competitività migliorando la produttività di tutti i fattori della produzione». Ma come sempre accade quando si parla di miglioramenti, la cosa più importante è trovare il modo di misurarli, quantificarli, renderli in qualche modo confrontabili. Le parti — Ministro e FS — convengono quindi che il miglioramento della gestione annuale sia misurato con appositi indicatori. Il contratto di programma ne cita 21 (dal costo globale del lavoro rapportato ai prodotti del traffico al costo per viaggiatore/km che fruisce di agevolazioni tariffarie, alla produttività economica del materiale trainante e delle carrozze, al ciclo dei carri.

Gli indicatori per misurare in particolare la redditività sono: Costo globale del lavoro, Prodotti del Traffico, Costi operativi, Valore aggiunto, Risultato operativo lordo, Valore della produzione, Immobilizzazioni nette. Ogni indicatore raccoglie a sua volta delle voci analitiche: ad esempio il costo globale del lavoro è dato da retribuzioni, oneri sociali, altri costi ecc. In definitiva, l'impegno della Gestione è quello che tocca il delicato problema delle relazioni industriali e del costo del lavoro. La forza-lavoro, la sua realtà e le sue dinamiche, entra da soggetto protagonista anche nel contratto di programma. In questo ambito dovranno essere valutate e contemperate le reciproche richieste e aspettative, nella consapevolezza che gran parte dell'efficacia dei piani di risanamento e sviluppo dipenderà anche dal grado di fiducia e convinzione che sapranno investirci i ferrovieri.

INTERVISTA A FRANCO MARINI - SEGRETARIO GENERALE CISL

«UN IMPORTANTE PASSO IN AVANTI»

Lo sviluppo del trasporto su rotaia è un vero problema nazionale, e il Sindacato continuerà a battersi affinché siano destinate a questo obiettivo risorse e capacità progettuali. Lo dice a «VdR» Franco Marini.

Marini, come valuta il sindacato il contratto di programma che è stato recentemente sottoscritto tra il Governo e le Ferrovie dello Stato?

È un evento positivo perché rivoluziona i rapporti di responsabilità nella gestione della più grande Azienda pubblica del nostro Paese e perché rappresenta lo strumento cardine per attuare il piano di risanamento e sviluppo del nostro sistema ferroviario. È un passo in avanti importante. Finora il fallimento dei piani di riassetto è in larga misura dipeso dalla mancanza di uno strumento di questo tipo, anche perché l'Ente ferrovie sembrava caratterizzato da scarsa autonomia di gestione, sostanzialmente vincolato a strutture normative, contabili e di controllo di tipo statale e schiacciato dall'eredità di forti passivi finanziari regressi.

Quale ruolo ha giocato il sindacato nella definizione degli obiettivi e nella determinazione dell'accordo di programma?

Noi abbiamo sempre insistito per una riforma delle ferrovie sottolineando l'esigenza di dar vita ad una Azienda di tipo industriale e commerciale organizzata in maniera imprenditoriale e quindi presente in modo agile e competitivo sul mercato dei trasporti del nostro Paese. Una riorganizzazione che veda la strada ferrata come asse centrale del sistema, con una grossa capacità di offerta intermodale e diversificata in modo da rispondere adeguatamente ad un traffico che appare in crescita esponenziale. I limiti legislativi della riforma istituzionale delle ferrovie si sono sentiti e i pur cospicui investimenti effettuati hanno conseguito un risultato insoddisfacente fino a tutti gli anni '80. In tempi più recenti c'è stata una inversione di tendenza dei modelli culturali e della stessa iniziativa politica che ha portato a risultati più positivi, anche se ancora inadeguati rispetto al tumultuoso sviluppo dei traffici e alle più elevate esigenze economiche e sociali legate alla costruzione del mercato unico europeo. Quindi, il sindacato continuerà a premere, se fosse necessario anche con iniziative di lotta, perché si coordinino al meglio strumenti, obiettivi e interventi e si realizzi dunque una sempre maggiore concentrazione tra le forze politiche, economiche e sociali interessate allo sviluppo delle ferrovie. D'altra parte il serrato confronto prima con Mario Schimberni e poi con Lorenzo Necci ci ha rafforzato in alcune convizioni precise: è necessario rivedere rapidamente la legge di riforma; il contratto di programma è uno strumento importante. Nello stesso tempo non va sottovalutata l'importanza del nuovo contratto di lavoro dei ferrovieri, caratterizzato da contenuti profondamente innovativi.

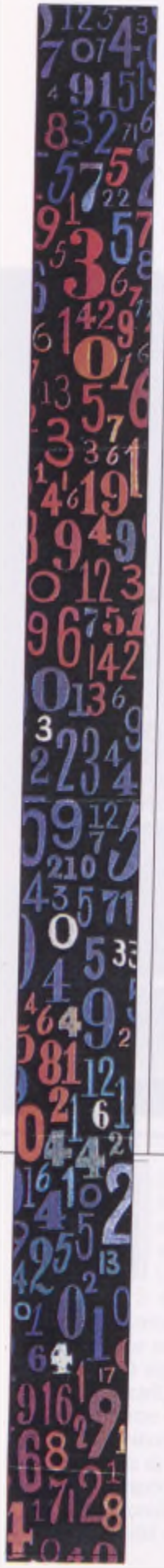
Dal punto di vista dei contenuti del contratto di programma, qual è il giudizio del sindacato? Ritenete opportune correzioni o integrazioni?

Il contratto di programma deve assicurare la piena realizzazione del piano decennale delle ferrovie approvato dal Parlamento. Probabilmente, anche per rendere più concreta la svolta segnata con questo strumento, potrebbe essere utile prevedere la costituzione di un fondo di dotazione per le ferrovie sul modello degli enti a partecipazione statale. Allo stesso modo è importante che si attui nei fatti un'ampia sinergia con il sistema delle imprese che deve essere coinvolto in modo complessivo nei problemi e nei progetti legati alle ferrovie. Quindi non solo partecipazione al business, ma anche mobilitazione di propri capitali di rischio.

Che ruolo attribuisce oggi alle ferrovie nella costituzione di uno sviluppo più equilibrato ed armonico del nostro Paese?

Il processo di potenziamento e sviluppo della rete ferroviaria sarà un elemento importante sia — l'abbiamo visto prima — per costruire un sistema di trasporti equilibrato e adeguato alle nuove esigenze, sia perché potrà rappresentare un elemento importante per superare il divario di infrastrutture e di servizi che oggi penalizza il Mezzogiorno. Lo sviluppo del Mezzogiorno resta per noi un impegno strategico e prioritario a cui molte scelte concrete vanno orientate. Ma al di là di una scelta che nasce dai valori dell'unità e del solidarismo, va detto oggi che l'integrazione dei mercati italiani nell'Europa comunitaria può avvenire compiutamente solo recuperando allo sviluppo economico le regioni meridionali. Il Mezzogiorno può essere d'altra parte una grande risorsa se sapremo creare le condizioni infrastrutturali per attirare capitali di investimento non soltanto italiani ma anche europei.

Le ferrovie possono giocare in questa direzione un ruolo importante e debbono collegare davvero, in modo economico ed efficiente, il Mezzogiorno e i suoi movimenti di traffico con il mercato europeo. A questo obiettivo le ferrovie italiane debbono indirizzare, con decisione e senza riserve, capacità di progettazione e risorse. *(M.B.)*



I DATI DI GENNAIO

Record assoluto nel trasporto delle merci e buona tenuta nei viaggiatori malgrado la contrazione complessiva della mobilità in conseguenza della crisi del Golfo. Buoni risultati nelle auto al seguito e nei vagoni letto.

Nello scorso mese di gennaio risultati ampiamente positivi si sono riscontrati nel traffico delle merci, e risultati soddisfacenti si sono ottenuti anche nel traffico viaggiatori, pur in presenza della gravissima caduta complessiva della mobilità viaggiatori determinata dalla crisi del Golfo.

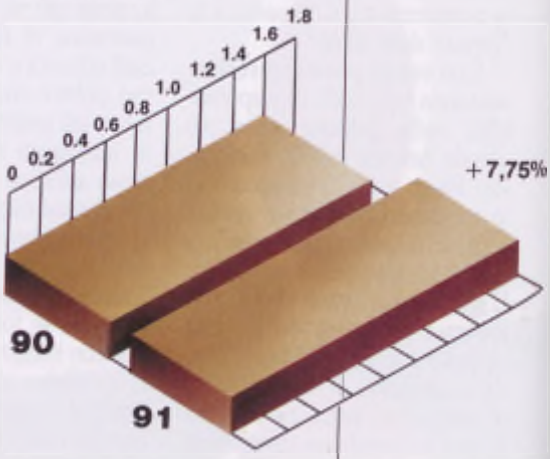
Più in particolare per quanto riguarda le merci, si è registrato un incremento del 7,75% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, raggiungendo un trasporto record assoluto di 1.796,7 milioni di tonnellate/Km. Sono aumetati anche i valori assoluti delle tonnellate merci trasportate, mentre gli introiti stimati crescono dell'8,5% raggiungendo così 103,030 miliardi contro i 94,961 miliardi del 1990.

Più in particolare, scomponendo i dati a disposizione emerge un incremento del 36,87% per il «combinato» strada-rotaia, un aumento del 4,59% per il traffico «tradizionale» e una flessione, invece, del 4,39% per il traffico su containers (diretta ripercussione degli eventi bellici che hanno penalizzato soprattutto i traffici via mare).

A livello compartimentale i picchi riguardano i Compartimenti di Ancona (+ 61% per le T/Km, + 60% per gli introiti), Verona (+ 20% per le T/Km, + 16% per gli introiti) e Genova (+ 19% per le T/Km, + 21% per gli introiti).

Per quanto riguarda invece il traffico viaggiatori i dati relativi al primo mese del 1991 evidenziano un aumento nei viaggiatori/Km (+ 3,85% rispetto al gennaio 1990). I maggiori introiti viaggiatori (+ 13,20%) registrati devono però tenere conto dell'aumento tariffario introdotto a partire dal 1° novembre 1990. È significativo, però, che gli aumenti degli introiti si registrano anche per il traffico delle auto al seguito (+ 3,98%) e di quello in vagone letto in servizio interno (+ 17,6%) per i quali invece non è stato introdotto a quella data nessun aumento sui supplementi. Buono anche l'introito registrato nel traffico ETR 450-Pendolino (+ 14,1%) a dimostrazione di una persistente favorevole accoglienza della clientela.

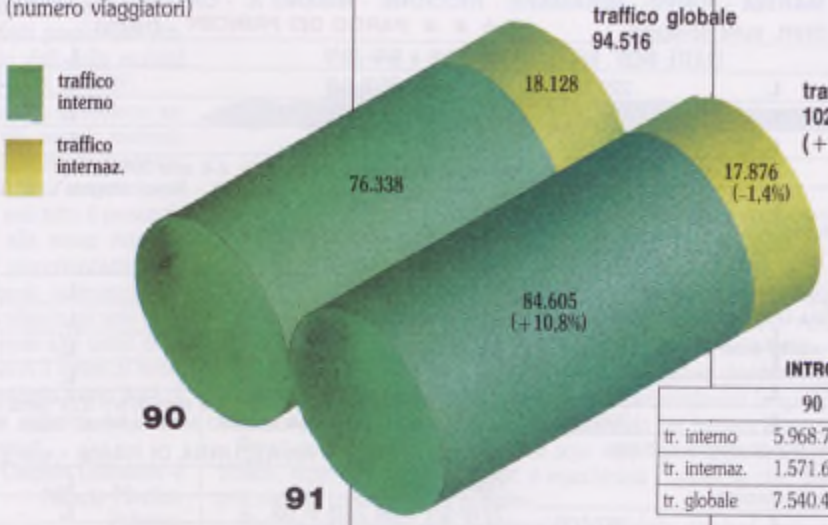
TRAFFICO MERCI
Confronto gennaio '90/gennaio '91
(miliardi di TK)



TRENI ETR 450
Gennaio '90/gennaio '91
(viaggiatori)

SERVIZIO VETTURE LETTI

gennaio '90/gennaio '91
(numero viaggiatori)

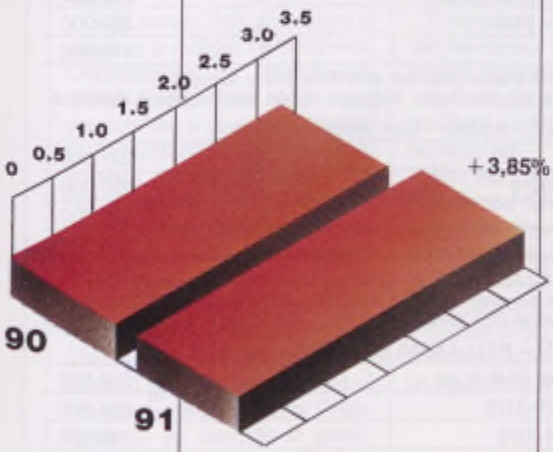


INTROITI *(migliaia)*

	90	91	%
tr. interno	5.968.792	7.022.215	+17,6
tr. internaz.	1.571.650	1.288.860	-18,0
tr. globale	7.540.442	8.311.075	+10,2

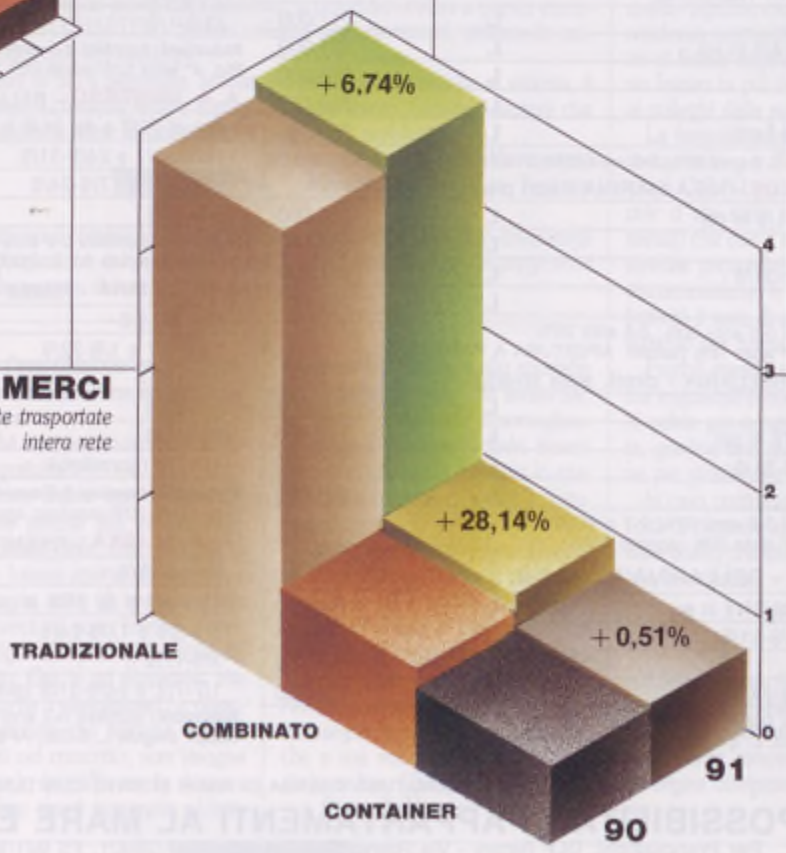
TRAFFICO VIAGGIATORI

gennaio '90/gennaio '91
(miliardi VK)



TRAFFICO MERCI

Milioni di tonnellate trasportate intera rete



DOPOLAVORO FERROVIARIO RIMINI

Soggiorni al mare estate 1991

A prezzi convenienti un sereno e lieto soggiorno presso ottimi Alberghi della costa Adriatica di Romagna nelle zone di

CESENATICO - BELLARIA - IGEA MARINA - RIMINI - MIRAMARE - RICCIONE - MISANO A. - CATTOLICA - GABICCE MARE

★ ★ ★ GARDEN - GABICCE MARE - dirett. sulla spiaggia

PERIODI		QUOTE INDIV. SETT.
Fino al 1/6	L.	220.500
1/6-29/6 e 31/8-28/9	L.	234.500
6/7-3/8 e 17/8-31/8	L.	304.500
3/8-17/8	L.	385.000
29/6-6/7	L.	273.000

Riduzioni: bambini 0-3 anni 40%; 3-8 anni 20%.
Rid. 3°/4° letto 10%

★ ★ ANCORA - CATTOLICA

Fino al 1/6 e 21/9-30/9	L.	224.000
1/6-29/6 e 31/8-21/9	L.	255.500
6/7-1/8	L.	318.500
1/8-20/8	L.	367.500
29/6-6/7 e 20/8-31/8	L.	290.500

Riduzioni: bambini 0-5 anni 40%; 5-8 anni 20%. Suppl. singola L. 5.000
Rid. 3°/4° letto adulti 10%. APERTURA A PASQUA

★ ★ ★ AMBASSADOR - RICCIONE - con piscina

Fino al 8/6 e 14/9-15/10	L.	297.500
8/6-29/6 e 31/8-14/9	L.	322.000
29/6-27/7 e 24/8-31/8	L.	388.500
27/7-24/8	L.	514.500
8/6-29/6 e 31/8-15/10 = 21 gg al prezzo di 19 gg		

Riduzioni: bambini 0-3 anni 50%; 3-8 anni 30%.
Rid. 3°/4° letto 10%; riduzione mezza pensione L. 5.000.
Supplemento camera singola L. 7.000. APERTURA A PASQUA

★ ★ LAILA - RICCIONE

Fino all'8/6 e dal 7/9 in poi	L.	220.500
8/6-29/6 e 24/8-7/9	L.	234.500
29/6-27/7 e 17/8-24/8	L.	276.500
27/7-17/8	L.	353.500
27/7-3/8 (non cumulabile)	L.	294.000

Riduzioni: bambini 0-3 anni 50%; 3-8 anni 20%; rid. 3° letto 10%. Rid. 4° letto tutti adulti 20% (escluso agosto).

★ CAVALCANTI - RICCIONE

Fino al 15/6	L.	217.000
15/6-1/7 e dal 24/8 in poi	L.	231.000
1/7-27/7	L.	266.000
3/8-17/8	L.	350.000
27/7-3/8 e 17/8-24/8	L.	290.500

Riduzioni: bambini 0-2 anni 60%; 2-8 anni 20%; 3° letto 5%; 4° letto 10% (adulti).

★ ★ ★ NAUTILUS - IGEA MARINA - con piscina

Fino al 15/6 e 31/8 in poi	L.	238.000
15/6-29/6	L.	255.500
29/6-3/8 e 24/8-31/8	L.	287.000
3/8-24/8	L.	360.500

Riduzioni: bambini 0-2 anni 50%; 2-8 anni 20%.
Rid. 3° letto 5%; 4° letto 10% (adulti). APERTURA A PASQUA

★ ★ DUILIO - BELLARIA - dirett. sulla spiaggia

Fino al 15/6	L.	217.000
15/6-29/6 e 31/8 in poi	L.	248.500
29/6-3/8 e 24/8-31/8	L.	273.000
3/8-24/8	L.	357.000

Riduzioni: bambini 0-2 anni 50%; 2-7 anni 20%.
Rid. 3° letto 5%; 4° letto 20% (agosto 10%)

★ ★ ORLOV - BELLARIVA DI RIMINI

Fino al 29/6 e dal 31/8 in poi	L.	196.000
29/6-27/7 e 24/8-31/8	L.	259.000
3/8-17/8	L.	325.500
27/7-3/8 e 17/8-24/8	L.	262.500

Riduzioni: bambini 0-2 anni 60%; 2-8 anni 20%.
3°/4° letto adulti rid. L. 2.000 al giorno.

★ ★ ★ ★ PARCO DEI PRINCIPI - RIMINI

2/5-16/6 e 9/9-29/9	L.	322.000
16/6-1/7 e 26/8-9/9	L.	385.000
1/7-5/8 e 19/8-26/8	L.	486.500
5/8-19/8	L.	675.500

Riduzioni: bambini 0-2 anni 50%; 2-8 anni 20%.
Rid. 3°/4° letto 10% letto adulti 10% - Suppl. singola L. 10.000.APERTURA A PASQUA

★ ★ ★ Cat. Sup. - JUNIOR - RIMINI

(aperto tutto l'anno)

20/5-15/6	L.	301.000
15/6-6/7 e 31/8-20/9	L.	329.000
6/7-3/8 e 24/8 - 31/8	L.	364.000
3/8-24/8	L.	472.500

Riduzioni: bambini 0-2 anni 40%; 2-8 anni 20% - 3°/4° letto adulti 10%.
PASQUA - NATALE - CAPODANNO prezzi speciali. Suppl. singola L. 8.000.

★ ★ ★ AIGLON - RIVAZZURRA DI RIMINI - con piscina

Fino al 22/6	L.	238.000
22/6-6/7 e dal 24/8 in poi	L.	290.500
6/7-3/8 e 17/8 - 24/8	L.	346.500
3/8-17/8	L.	427.000

Riduzioni: bambini 0-2 anni 50%; 2-8 anni 20%
Rid. 3°/4° letto adulti 10%. Supp. singola L. 8.000. APERTURA A PASQUA

★ ★ ★ FABIUS - RIVAZZURRA DI RIMINI - con piscina

Fino al 15/6	L.	231.000
15/6-6/7 e dal 31/8 in poi	L.	262.500
6/7-3/8 e 24/8 - 31/8	L.	322.000
3/8-24/8	L.	413.000

Riduzioni: bambini 0-5 anni 30%; 5-8 anni 20%. Piano famiglia
Rid. 3°/4° letto 10% (adulti). Suppl. singola L. 5.000. APERTURA A PASQUA

★ ★ ★ TIFFANY - RIMINI - con piscina

Fino al 10/6	L.	231.000
10/6-1/7 e 1/9-22/9	L.	252.000
1/7-1/8	L.	322.000
1/8-23/8	L.	399.000
23/8-1/9	L.	315.000

Riduzioni: bambini 1-5 anni 30%; 5-8 anni 20%. Baby culla 16/21/23.000.
Rid. 4° letto tutti adulti 20% (escluso agosto). APERTURA A PASQUA

★ ★ UNIVERSO - BELLARIVA DI RIMINI - con piscina

Fino al 29/6 e dal 31/8 in poi	L.	234.500
29/6-13/7 e 24/8-31/8	L.	304.500
13/7-3/8 e 17/8-24/8	L.	339.500
3/8-17/8	L.	427.000

Riduzioni: bambini 0-2 anni 50%; 2-8 anni 20%
3°/4° letto adulti rid. L. 2.000 al giorno. APERTURA A PASQUA

★ ★ LILIANA - RIMINI - con piscina

Fino al 15/6	L.	206.500
15/6-1/7 e 1/9-22/9	L.	217.000
7/7-1/8	L.	283.500
1/8-23/8	L.	346.500
23/8-1/9	L.	273.000
1/7-7/7 (giornaliero)	L.	38.000

Riduzioni: bambini 1-5 anni 30% 5-8 anni 20%. Baby culla 14/18/20.000 4° letto tutti adulti 20% (escluso agosto). APERTURA A PASQUA

★ ★ ALASKA - RIMINI

Fino al 15/6	L.	185.500
15/6-1/7 e dal 31/8 in poi	L.	203.000
7/7-3/8 e 17/8-24/8	L.	266.000
3/8-17/8	L.	343.000
1/7-7/7 e 24/8-31/8 (giornalieri)	L.	35.000

Riduzioni: bambini 0-2 anni 50%; 2-8 anni 20%. Rid. 3°/4° letto adulti 10%.
Suppl. singola L. 5.000. APERTURA A PASQUA

PARCO ITALIA IN MINIATURA VISERBA DI RIMINI SCONTO CON TESSERA D.L.F.

POSSIBILITÀ DI APPARTAMENTI AL MARE E IN MONTAGNA

Per Prenotazioni: DLF Rimini - Via Roma, 70 - Tel. SIP 0541/28901; FS 921/807/400; FAX 0541/23805

LETTERE

MOBILITÀ E BK

Spett. Redazione, siamo due ex ferrovieri, trasferiti presso altra Amministrazione in virtù della mobilità volontaria (D.P.C.M. 385/88).

Vorremmo sapere se abbiamo ancora diritto al BK, avendo maturato con l'Ente FS un'anzianità di servizio di 15 anni. In caso contrario, evidenziamo che non tutto il personale viene trattato alla stessa maniera, poiché, con i prepensionamenti in corso, molti agenti, usufruendo dello scivolo e riscattando gli anni di lavoro prestati presso altri datori di lavoro, acquisiranno il diritto al beneficio del BK, avendo meno anni di servizio effettivi nelle FS dei sottoscritti. Distinti saluti.

Onofrio Giannone e Nunzio Merlino
Palermo

In effetti pervengono da più parti quesiti intesi a conoscere se i dipendenti FS passati ad altre Amministrazioni mantengano o meno il titolo al trattamento delle concessioni di viaggio.

Sulla materia delle concessioni di viaggio e la mobilità il Dipartimento Organizzazione ha recentemente emesso una circolare in cui viene precisato che «i dipendenti transitati in Amministrazioni di Stato ed in possesso dei requisiti richiesti dell'art. 8 del DM 73/T del 15/4/87, potranno continuare a fruire per sè e per i propri familiari del trattamento di concessioni di viaggio previsto per il personale in riposo. Al contrario, non essendo inserita nella legge n. 554/88, che regola la mobilità (ci sembra il caso dei due lettori, n.d.r.) *una specifica previsione circa il mantenimento del beneficio in parola, nei confronti dei dipendenti non in possesso dei requisiti citati, nonché di quelli transitati in Amministrazioni non dello Stato (es. comuni, USL, ecc.) non potrà essere praticato alcun trattamento concessionale».*

QUALE SICUREZZA?

Spett. Redazione, come pensionato FS ho spedito recentemente la mia auto in treno, da Villa S. Giovanni a Bologna e viceversa, pagando L. 179.300 + L. 179.300 + L. 33.600 per la cuccetta. Totale di L. 392.200 e il tutto mi sta bene, come comune cittadino. Non sono invece d'accordo, essendo pensionato e in possesso del biglietto gratuito, sul fatto di dover pagare un biglietto a tariffa 4 di L. 42.800 + L. 42.800, poiché l'agevolazione per i pensionati FS consiste in una riduzione del 20% circa.

Perché non poter usufruire del biglietto gratuito?

Ma non finisce qui. Sono stato fortunato perché alla vettura sistemata prima della mia, durante il viaggio hanno aperto gli sportelli e portato via tutto il bagaglio. Alla mia, invece, si sono limitati a rompere i sigilli e a spostare le chiavi dal cruscotto. Ora io mi domando, che sicurezza ha il viaggiatore? Le disposizioni dicono che bisogna lasciare le chiavi nel cruscotto, non bisogna chiudere lo sportello con la chiave e controllare che il personale addetto metta un filo di spago allo sportello con un piombo. Ma che senso ha? Se manca il personale di sorveglianza lungo il percorso, i ladri hanno tutta la possibilità di rompere lo spago e tutto il tempo di aprire il portabagagli.

La mia proposta è questa: chiudere la macchina di fronte al personale a cui la si dà in consegna, mettere un filo di spago e piombo ai due sportelli e al bagagliaio, consegnare le chiavi al personale delle cuccette. Arrivati a destinazione, il personale riconsegna le chiavi al proprietario, che a sua volta controlla che tutto sia in ordine. Che ne pensate?

Pietro Tagliavia - Gazzi (ME)

Per quanto riguarda la prima parte della lettera, circa l'impossibilità di utilizzare il biglietto gratuito, c'è stata data assicurazione che è in corso di revisione la normativa in questione, al fine di rimuovere la limitazione lamentata.

Sulla sicurezza dei bagagli per le auto al seguito, invece, la risposta è più complessa. Occorre preliminarmente ricordare che le condizioni per il trasporto merci precisano che i bagagli all'interno delle autovetture sono trasportati gratuitamente ma a rischio dello speditore. Questo evidentemente può risolvere il problema dal punto di vista giuridico, ma certamente non può bastare. Gli organi competenti a cui ci siamo rivolti hanno fatto presente che le preferenze manifestate dalla clientela non hanno consentito, finora, di stabilire un criterio uniforme per la custodia delle chiavi dei veicoli. Il problema è reale e sono allo studio soluzioni idonee, non esclusa quella di utilizzare carri di nuova concezione, chiusi, che darebbero la massima garanzia di sicurezza senza un eccessivo impegno di personale.

PIÙ COLLABORAZIONE CON IL PERSONALE

Ho letto il servizio di Renzo Pocaterra «LA QUALITÀ È TUTTO, ANZI DI PIÙ» e, al termine della lettura, mi è venuto spontaneo chiedermi quanto l'Azienda stia investendo nelle risorse umane, per migliorare la qualità del servizio e, in special modo, quanto stia spendendo per formare il personale.

Penso poco, perché oggi non basta solo saper fare i biglietti, saper controllarli, saper fare il capo stazione, il macchinista - qualifiche che, prima o poi, sono in contatto con il pubblico.

Bisogna innanzitutto dare al personale un modello standard nazionale di riferimento, sul quale, poi, sviluppare la necessaria capacità personale.

Oggi ascoltiamo annunci, sui treni e nelle stazioni, nelle più disparate formulazioni possibili, in un italiano spesso zoppicante, condito con varie sfumature dialettali.

Questo non fa altro che offuscare l'immagine aziendale, anche se bisogna riconoscere e premiare la buona volontà del personale che, non avendo un modello standard e usando solo la sua immaginazione, fa quel che può.

È necessario formulare, da parte dell'Azienda, un modello comportamentale, selezionare il personale in base alle proprie esigenze e, a chi di dovere, occorre insegnare la corretta formulazione delle frasi standard.

So bene che tutto ciò, in termini economici, costa, ma darà, in seguito, i suoi frutti meglio di uno spot televisivo, in quanto la migliore pubblicità la facciamo noi.

Altro tasto dolente è che, nel tempo di grande sviluppi telematici, questa Azienda non riesce a regolare l'afflusso dei viaggiatori nei periodi "caldi", facendoli viaggiare in treni superaffollati, quando, con un sistema di prenotazione e di controllo prima della partenza, si potrebbe ovviare a questa stortura (SISTEMA CHARTER - Sistemi utilizzati negli Aeroporti), utilizzando magari il personale «in esubero».

Seguire di più il personale, accettando anche le loro critiche al sistema, è costruttivo. Li farebbe sentire appagati dal loro lavoro. Sapendo sempre che un dipendente felice lavora meglio e crea pochi problemi.

Carlo Marcantoni
Macchinista Dep. Loc. Pescara

Ringraziamo il cortese lettore per i suoi suggerimenti e vogliamo assicurargli che la formazione del personale è una delle priorità assolute nei programmi di miglioramento del servizio ferroviario.

UNA FESTA ROMANA

Egr. Direttore, ho preso visione dell'art. 51/b del C.C.N.L. e ho notato che la festa del santo patrono non è compresa nelle festività, ad eccezione dei SS. Pietro e Paolo: questo significa che i dipendenti con residenza amministrativa nel Comune di Roma dispongono di un giorno festivo in più ogni anno rispetto ai colleghi della rete.

La festività suddetta era già compresa (solo per Roma) nel precedente C.C.N.L., ma da parte sindacale ci era stato assicurato (verbalmente) che con il nuovo contratto si sarebbe provveduto ad eliminare la discriminazione. Il risultato è che la festività è stata di nuovo confermata soltanto per Roma.

Poiché ritengo che sia una estrema ingiustizia e non trovando ragioni valide per accettarla passivamente, gradirei una qualsiasi motivazione per giustificarla.

In caso contrario, mi riservo la facoltà di ricorrere al T.A.R. per eliminare quello che ritengo un intollerabile favoritismo.

Ammon Corti

Effettivamente l'articolo 51/b del C.C.N.L. dice esattamente quello che il nostro lettore riporta. Sarebbe interessante conoscere il parere degli organi competenti sulla questione.

EPPUR SI CONCORRE

Qual è la funzione di una Commissione d'esame nei concorsi pubblici? La risposta sembra facile: selezionare i candidati migliori. Eppure non è così pacifico, tanto è vero che la Corte Costituzionale ha dovuto sancire questo principio con una sentenza. Non bisogna, però, drammatizzare. La stragrande maggioranza dei concorsi si svolge in maniera regolare. Con qualche eccezione. Possono capitare anche dei questionari che chiedono «in quanti modi si è abituati a fare l'amore».

di MARCELLO BUZZOLI

Anche se ad arrivare sono pochi, alla partenza sono sempre tantissimi. Tra i posti vacanti e il numero dei partecipanti, nei concorsi della pubblica amministrazione c'è una paurosa sproporzione.

DAVID STOECKLEIN/THE STOCK MARKET

Catenanuova è un paesotto della Sicilia, a una quarantina di chilometri da Enna. Trovarlo sulla carta geografica non è facile. Eppure è salito agli onori della cronaca (come si usa dire) per merito di un suo cittadino, il signor Francesco Lombardo.

La storia comincia quando il Comune di Catenanuova indice un concorso per tre posti di dattilografo, riservato agli invalidi civili. Il signor Lombardo ha ventinove anni, una gamba leggermente menomata. Da tanto tempo è in cerca di un posto stabile. Si prepara alla prova con accanimento. Tic, Tic, Tic, la sua battuta è veloce e precisa, come quella di un pianista di razza. Sostiene l'esame, è il terzo in graduatoria, il posto sembra sicuro. Nei bar e nelle sale del biliardo riceve le congratulazioni dei compaesani. Ma, prima che la graduatoria abbia ottenuto tutti i crismi dell'ufficialità, si svolgono le elezioni amministrative. Nasce una nuova maggioranza, cambia il sindaco e cambia la giunta. I vincitori non perdono tempo. Liquidano la commissione del concorso per dattilografo e ne nominano su due piedi un'altra. Il nostro candidato viene retrocesso al quarto posto. Vale a dire che non sarà assunto. Francesco Lombardo è un giovanotto tranquillo, rispettoso, berretto in mano e occhi a terra. Ma questa volta decide di non ingoiare il rospo. Si rivolge al Tribunale amministrativo di Catania, senza tener conto degli avvertimenti che gli piovono addosso più o meno velatamente. *Cchi stai fannu tu, testa vacanti, cani 'rragiatu?* (Che stai facendo, tu, testa vuota, cane arrabbiato?).

Siamo in Sicilia e le minacce spesso non sono soltanto verbali. L'automobile del Lombardo va a fuoco e, come non bastasse, anche quella del padre e del fratello subiscono la stessa sorte.

Però i magistrati di Catania tirano dritto. Sollevano eccezione di incostituzionalità circa la legge della regione Sicilia, 2 dicembre 1980, n.125, che all'art. 28 disciplina la composizione delle commissioni dei concorsi per l'accesso ai ruoli del personale dei Comuni e delle Province.

Passano le settimane e i mesi. Nei polverosi caffè di Catenanuova, gli avventori formulano pronostici sull'esito del ricorso di Francesco Lombardo.

Finalmente vengono rese note le decisioni della Consulta. È un trionfo per il ricorrente e i suoi avvocati. La Corte costituzionale (sentenza 453/90) dichiara inammissibile che, nelle commissioni di esame, i componenti politici prevalgano sugli esperti, compromettendo la natura del giudizio e l'imparzialità delle operazioni di concorso. In questo modo, gli interessi particolari degli schieramenti politici di appartenenza dei singoli commissari vengono privilegiati sull'interesse pubblico all'oggettiva selezione dei migliori. Dopo aver sottolineato l'incompatibilità di tale prassi con le disposizioni della Carta costituzionale (in particolare gli articoli 97 e 98), la Corte ribadisce che, nella formazione delle Commissioni d'esame *«il carattere esclusivamente tecnico deve risultare salvaguardato da ogni rischio di deviazione verso interessi di parte o comunque diversi da quelli propri del concorso il cui obiettivo non può essere altro che la selezione dei candidati migliori»*.

Questa sentenza, esemplare per la sua chiarezza e il suo stile lapidario, suscita generale consenso.

Il presidente della Corte costituzionale afferma che, al di là della censura alla legge della Regione Sicilia, i giudici della Consulta hanno voluto dettare principi generali di grande importanza, non soltanto sul piano politico, ma anche su quello etico.

Il Consigliere giuridico del Presidente della Repubblica dice che è una sentenza di portata storica perché riconduce *«la normativa concorsuale nel grande alveo delle tradizioni d'imparzialità e di eguaglianza che hanno caratterizzato il passaggio dell'Amministrazione italiana dallo Stato del re assoluto allo Stato democratico»*.

Potremmo riportare altre dieci dichiarazioni non meno autorevoli ed elogiative. Ma a che servirebbe? I fatti che abbiamo rievocato sono stati ampiamente propalati dai mezzi di comunicazione di massa e, sebbene l'opinione pubblica abbia corta memoria, non crediamo che, a distanza di pochi mesi, li abbia dimenticati del tutto.

Più importante è vedere quali effetti e risultati concreti siano derivati dalla sentenza 453/90.

L'influenza politica (o meglio partitica) sui concorsi indetti dagli Enti locali si è attenuata soltanto in parte. La realtà normativa delle singole Regioni si presenta alquanto differenziata. Anche sulla base di un'inchiesta pubblicata da «Il Sole-24 ore» del 19 novembre

EPPUR SI CONCORRE

1990, risulta che le Regioni nelle quali sussiste una prevalenza dei tecnici nelle Commissioni di esame sono: il Trentino-Alto Adige; il Friuli Venezia Giulia; il Veneto; l'Emilia Romagna e le Marche. Nelle Regioni Abruzzo, Molise, Basilicata, la presenza dei politici e degli esperti tende ad equivalersi. In alcune Regioni sono previsti due tipi di commissione: per i concorsi di accesso alle mansioni esecutive ci si avvale dei funzionari regionali, mentre per le qualifiche più elevate, il giudizio è rimesso ai tecnici. La compresenza, più o meno bilanciata, di politici, di esperti, di rappresentanti sindacali è la ricetta che trova più frequente applicazione. In Sardegna, non essendo state ancora emanate disposizioni di carattere generale, i bandi dei singoli concorsi stabiliscono di volta in volta i criteri per la formazione della commissione. Nel Lazio, un progetto di legge, approvato dalla giunta, è attualmente all'attenzione del Consiglio regionale. In Regioni come la Val d'Aosta, la Puglia, la Calabria è ancora sensibile la preminenza dei partiti nelle commissioni d'esame.

Veniamo adesso ai concorsi, banditi su piano nazionale dall'Amministrazione centrale dello Stato, che rivestono tanta importanza per la corretta dinamica delle forze di lavoro. In tali concorsi, i commissari d'esame sono in genere insegnanti di scuola media superiore (o docenti universitari) cui si affiancano funzionari della stessa Amministrazione che ha bandito il concorso e quindi in possesso della competenza professionale per esprimere un giudizio di merito sui candidati.

Tuttavia si peccherebbe d'ingenuità, escludendo in assoluto l'ipotesi che preferenze di natura partitica entrino in campo nella scelta dei membri delle commissioni d'esame. I quali, per ricambiare il favore ricevuto, si vedono poi costretti ad usare un occhio di riguardo nei confronti di quei concorrenti che stanno a cuore a un partito o a un Ministro.

Questa ed altre circostanze contribuiscono ad alimentare quei sospetti, quelle dicerie d'irregolarità che talvolta aleggiano sui concorsi pubblici. Al punto che un deputato del partito liberale ha recentemente proposto l'istituzione del Difensore civico (sic) per la tutela dei candidati. La proposta dell'on. Raffaele Costa, che mira a togliere ogni sospetto di lottizzazione nei concorsi pubblici, prevede la gratuità dell'incarico di Difensore civico e la nomina, con decreto della Corte d'appello, da un elenco di alti funzionari dello Stato, in pensione.

Per la verità, non soltanto le manovre dei mestieranti della politica, ma anche omissioni, negligenze e disfunzioni inceppano talvolta il regolare svolgimento dei pubblici concorsi.

Risalendo indietro negli anni, ricordiamo alcuni degli episodi più clamorosi che però sarebbe ingiusto generalizzare.

Nel dicembre 1958 si svolge in tutta Italia il concorso per cattedre di lettere italiane e storia negli Istituti tecnici. Le cattedre sono soltanto venti, mentre i candidati sono circa diecimila. La prova scritta è unica, però il candidato ha facoltà di scelta tra due temi, uno di letteratura e uno di storia. In molte sedi d'esame, la busta sigillata, proveniente da Roma, contiene un tema solo. A buon conto, le prove di esame si svolgono egualmente. Ma poi il Ministero della Pubblica istruzione deve di necessità annullare il concorso e rinviarlo ad altra data. I concorrenti che, durante sei ore si sono affaticati nell'estenuante esperimento, hanno lavorato invano. Considerate le infinite variabili che influiscono sul risultato di un esame, è certo che i vincitori della prima prova non saranno gli stessi della seconda.

A Roma, al Palazzo dello Sport, nel marzo 1973, si svolge un concorso per l'ammissione in magistratura. I posti sono 97, i candidati 1672, tutti laureati con ottimi voti ed aspiranti a indossare la toga che si presume debba essere sempre immacolata e al di sopra di ogni sospetto. Invece, alcuni concorrenti, collegandosi mediante radio ricetrasmittenti con persone che sono fuori del Palazzo dello Sport, riescono ad avere lo svolgimento integrale del tema o comunque un sostanzioso aiuto. La frode è sventata dal «Centro di ascolto» dei carabinieri, dislocati dentro e fuori il Palazzo.

Nel novembre 1983, la Divisione provinciale delle Poste e Telegrafi di Torino assume 132 operatori di esercizio (portalettere) che avevano superato un regolare concorso. Ma, pochi giorni dopo, ecco il colpo di scena. Per 100 portalettere il posto non c'è e non c'è mai stato. Ha sbagliato il Ministero che nel decreto di nomina ha anteposto un «1» alla cifra stabilita. Gli assunti debbono essere 32 e non 132. Tante scuse e grazie.

Chiudiamo questo deprimente florilegio con l'episodio più recente. Ancora una volta è di scena la scuola. Il 15 novembre 1990, ottomila insegnanti calano a Roma da tutte le parti d'Italia per contendersi 149 posti di preside. La dettatura del tema avviene con quasi cinque ore di ritardo, e per tutta la durata della prova, nelle varie aule è un rimbombare di urla e un continuo spostamento di banchi e di sedie. Abbiamo riassunto il contenuto della lettera di protesta di uno dei candidati, pubblicata dal *Corriere della Sera* del 29 novembre scorso. Ovviamente, lasciamo al mittente la responsabilità della denuncia.

Come abbiamo già detto, non bisogna generalizzare i casi sporadici. La stragrande maggioranza dei concorsi si svolge in maniera regolare. Me è proprio il sistema di reclutamento e la sua capacità di selezione che suscitano critiche e riserve.

Nei concorsi dello Stato, come pure in quelli delle Amministrazioni locali, si riscontra una paurosa sproporzione tra posti vacanti e numero dei partecipanti. Il rapporto è almeno di uno a cento, ma può arrivare anche ad uno su mille. Ne derivano fasce molto ampie di concorrenti che, in base ai risultati delle prove d'esame, meritano lo stesso voto e vengono dunque a trovarsi in posizioni identiche. Per formare la graduatoria, occorre differenziarle, attribuendo surrettiziamente millesimi di punto in più o in meno. L'esigenza fondamentale di equità viene così compromessa.

Proposte di cambiamento sono state avanzate, anche in sede parlamentare, e non da oggi. La più incisiva è quella di riservare il concorso per l'assunzione dei funzionari e dei quadri intermedi, compreso naturalmente l'insegnamento. Per le qualifiche più modeste, si dovrebbe operare, con riferimento anche alla legge 56/87, una selezione sulle liste degli Uffici di collocamento. L'idea, che trova parecchie opposizioni, va collegata, in ogni caso, ad una revisione ed ampliamento delle funzioni degli anzidetti Uffici.

Un'altra proposta è quella dei maxi-concorsi. Ogni due-tre anni, dovrebbe essere organizzato un concorso unico, per tutti i Ministeri, comprensivo di tutte le esigenze dello Stato per ogni qualifica. I vincitori verrebbero im-

DAVID STOECKLEIN/THE STOCK MARKET

Il malcostume politico della lottizzazione, d'accordo. Ma a inquinare i concorsi ci pensano anche le omissioni, le negligenze, le disfunzioni. Che non sono meno riprovevoli.

mediatamente assunti, mentre i piazzati entrerebbero in un «serbatoio» di idonei dal quale l'Amministrazione potrebbe attingere secondo le sue necessità.

Il reclutamento del personale presenta molte difficoltà anche nel settore degli Enti pubblici che è quello che ci interessa più da vicino.

Anni or sono, il pretore Amendola fece sequestrare le schede di un concorso bandito dall'INPS. I candidati erano chiamati a rispondere a domande insolite e abbastanza scabrose. Per essere più chiari, si trattava di quesiti concernenti, oltre ai convincimenti politici e la fede religiosa, il comportamento sessuale («in quanti modi sei abituato a fare l'amore?»). A parere degli ideatori del quiz, l'indagine nella sfera sessuale consente più di ogni altra di approfondire la psicologia del candidato. Non sappiamo quale esito abbia avuto la vertenza sul piano giudiziario. Però è certo che anche un questionario senza riferimenti alla sessualità può mettere in luce verità spiacevoli. Lo dimostra uno studio condotto dall'IRI nel 1989 sulle risposte date da duemila diplomati durante gli esami di assunzione. Alla domanda: «Chi nomina il presidente del Consiglio?» ha risposto correttamente meno della metà dei candidati. Le domande di scienze naturali del tipo: «Quali sono le cause della circolazione dell'aria?» hanno ricevuto in maggioranza risposte fantasiose e risibili. «Povera scuola italiana», ha detto il presidente dell'IRI.

Vogliamo dedicare il poco spazio che ci rimane al recente concorso per commesso presso la Camera dei deputati (quindicimila concorrenti per cento posti). Per essere ammessi agli esami veri e propri, occorreva superare una prova di preselezione che in effetti si è tenuta nel luglio 1989 al solito Palazzo dello Sport. Ottanta quiz prescelti da un volume che ne contiene ben cinquemila e tutti di notevole complessità. Il volume è in libera vendita e perciò il candidato in grado di memorizzare cinquemila domande e risposte avrebbe avuto la certezza del buon esito dell'esame. Per escludere ogni sospetto di trucchi, gli ottanta quiz sono stati sorteggiati da un elaboratore la mattina degli esami e alla presenza dei concorrenti; parimenti i compiti, contrassegnati da un numero in codice, sono stati esaminati dal calcolatore elettronico, tanto che nel giro di poche ore ciascun concorrente ha potuto conoscere se era stato promosso o bocciato. L'informatica ha segnato un'altro punto a suo favore.

Assoluta imparzialità e procedura velocissima, è stato detto negli ambienti ufficiali della Camera. Ma, a moderare gli entusiasmi, non sono mancate le critiche. Tra l'altro è stato osservato che:

1) non esiste alcuna possibilità per la memoria umana di immagazzinare cinquemila domande e cinquemila risposte e pertanto su un piano neurologico la prova è fuori della realtà;

2) una recente sentenza del Tribunale regionale amministrativo di Genova (ottobre 1989) afferma che il computer non può sostituire l'uomo nel correggere l'elaborato di un pubblico concorso.

Nella pagina a fianco, il Trans-Karoo in partenza da Johannesburg. Diviso in tre classi, il convoglio percorrerà 1500 km in 25 ore.

«TRANS-KAROO»: UN SOGNO SUDAFRICANO

Fino a qualche anno fa uno degli ultimi bastioni della trazione a vapore, il Sudafrica non ha del tutto dimenticato il passato. A trainare il Trans-Karoo, prestigioso treno crociera, è proprio una vaporiera. Fiammante e aerodinamica. Come fosse nuova. Un lungo percorso in treno da Johannesburg a Città del Capo, fra cactus desertici e viti che digradano verso il mare. Quasi una crociera, ma anche un modo per conoscere il paese da vicino. Straordinari paesaggi e rigide divisioni sociali: anche questo è Sudafrica.

di MASSIMO FERRARI

La stazione è imponente. Più ancora della facciata esterna — il cui massiccio frontale in granito con istoriate le tappe della civilizzazione sudafricana è sacrificato dall'assenza di una piazza che conferisca la giusta prospettiva — è la mole del gigantesco fascio dei binari a separare in due la città, tanto da essere questa la prima caratteristica che colpisce chi si affaccia dall'oblò dell'aereo in fase di atterraggio. Come Chicago e Los Angeles, anche l'australe Johannesburg è una «railway town», una città sorta in funzione della ferrovia, arrivata qui sull'altopiano del Transvaal, a 1.600 metri, prima delle case dei minatori e dei coloni boeri giusto cento anni fa. Ieri c'era soltanto la savana; oggi, attorno ai crateri lunari delle miniere d'oro, parte dismesse e parte in piena attività, c'è una delle più grandi (e sicuramente la più moderna) tra le metropoli africane. Ma, a differenza delle sorelle americane, che dal dopoguerra hanno praticamente rimosso la ferrovia dalle frequentazioni quotidiane dei propri abitanti, a Johannesburg la stazione continua a giocare un ruolo fondamentale, al punto che le mappe urbane in vendita negli alberghi la identificano ancora con il cuore stesso della città. Al posto del fabbricato viaggiatori sta scritto non già «station», ma proprio «Johannesburg». Ed in effetti il movimento di viaggiatori è sostenuto, anche se prevale ormai nettamente il traffico pendolare nella vasta regione del Witwatersrand, che si estende nel raggio di circa cento chilometri attorno al «downtown» irto di grattacieli, fino ad abbracciare la tranquilla capitale federale, Pretoria, la cui stazione ha, coerentemente, l'aspetto un po' sonnolento di un albergo coloniale. C'è anche una linea che porta a Naledi, nel cuore di Soweto, la grande città-dormitorio dei lavoratori di colore, focolaio permanente di tensione tra le diverse etnie. Naturalmente i treni di Soweto sono quelli più sovraccarichi — alcune eloquenti foto mostrano convogli stipati con gente aggrappata fuori dei vagoni — ma è difficile accorgersene, perché quella linea è attestata ad un'altra stazione al lato opposto della città, dove, al tempo dell'apartheid (durato sui mezzi di trasporto fino a tre anni fa) avevano accesso solo i neri.

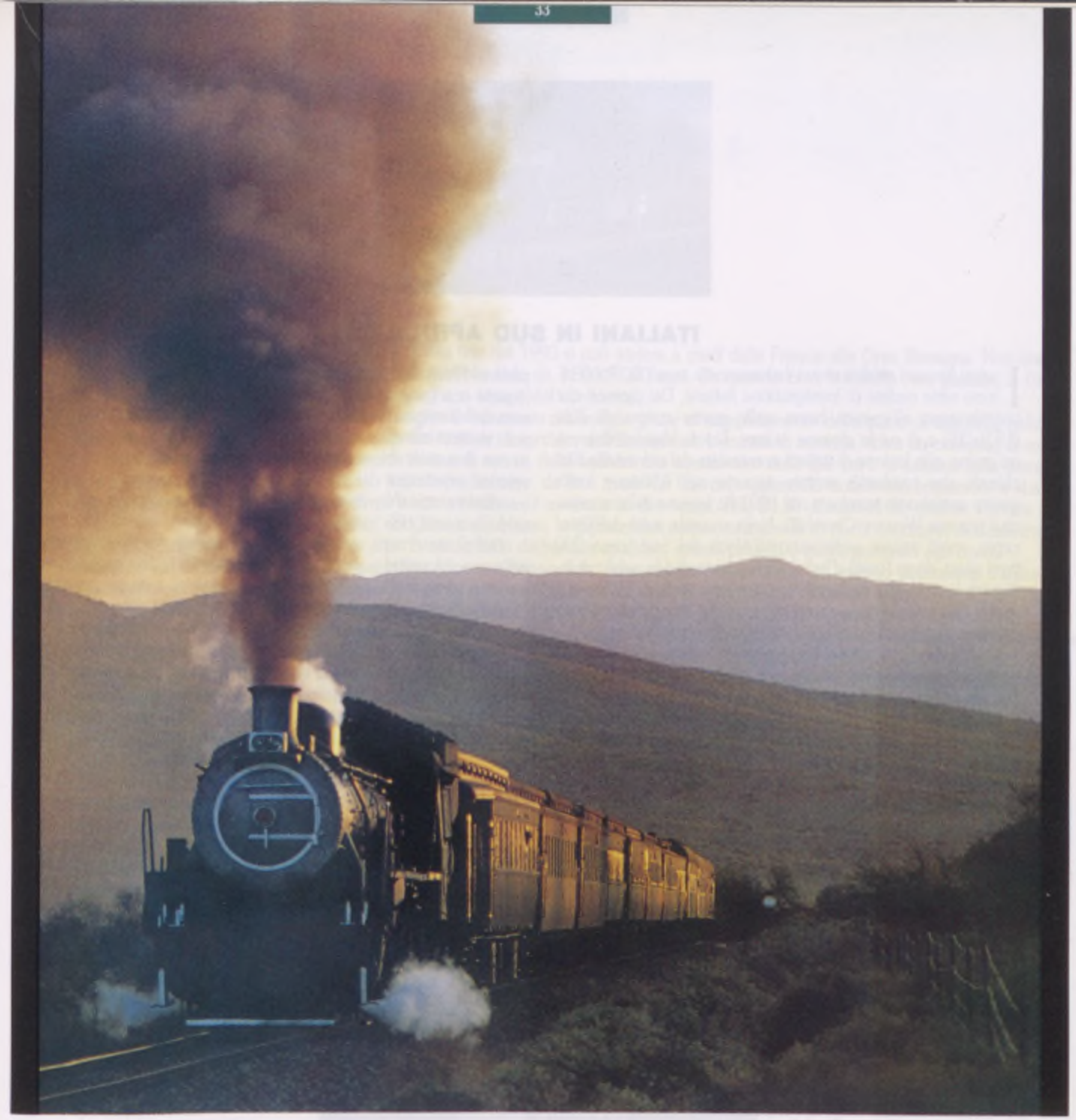
Molte responsabilità si possono imputare agli inglesi, che avevano colonizzato il Sudafrica dopo aver represso duramente la secessione dei coloni olandesi, capeggiati da Paul Kurger. Non certo, però, quella di aver trascurato le vie di comunicazione, in particolare quelle ferroviarie. Chi arriva dalle nostre metropoli strozzate dalla mancanza di rotaie ed ancora prive di adeguati «passanti» o «anelli» in grado di smistare il traffico suburbano, resta annichilito percorrendo lunghe tratte a otto o dieci binari, con svincoli sovrapposti, realizzati da oltre mezzo secolo ed oggi imitati da analoghe infrastrutture autostradali. Che la «cultura del treno» permei profondamente almeno la minoranza bianca di questo Paese è del resto evidente, osservando il museo ferroviario pure ospitato in un'ala della stazione di Johannesburg e dotato di un negozio in cui si vende assolutamente di tutto, dai libri alle cartoline, alla riproduzione delle targhe in ottone delle

GRIET
TRANS-KAROO
SPOORNET
3476

«TRANS-KAROO» UN SOGNO SUDAFRICANO

locomotive, per la gioia degli appassionati.
A proposito di locomotive, il Sudafrica è rimasto fino a pochi anni orsono, assieme all'India e alla Cina, uno dei pochi superstiti bastioni della trazione a vapore. Poi anche quaggiù la progressiva estensione delle linee elettrificate e del diesel ha confinato le vaporiere ai compiti di manovra. È quindi con un certo stupore che vedo una fiammante ed aerodinamica locomotiva piazzata in testa al treno che ho scelto per il lungo viaggio verso Città del Capo. È il possente «Trans-Karoo», meno famoso del blasonato «Blue Train», la cui prenotazione richiede settimane, quando non mesi di anticipo. Scegliere la ferrovia per un viaggio di oltre 1.500 chilometri e 25 ore (lo stesso che gli airbus di spola tra i due maggiori centri del Sudafrica bruciano in due ore) è indubbiamente un'opzione elitaria, tanto più sul Treno Blu che si fregia della reputazione di convoglio più lussuoso del mondo, con le «suites» dotate di letto matrimoniale, la vettura salotto e la cucina apprezzata dai più raffinati «gourmet». Ma anche il popolare «Trans-Karoo» non scherza, visto che in prima classe — quattro posti soltanto, che di notte si trasformano in due letti sovrapposti — è presente anche il compartimento doccia, con asciugamani e saponi che vengono premurosamente consegnati a tutti i passeggeri prima della partenza. Un servizio un po' retrò, ma molto confortevole, con il portabagagli che viene a prendere la valigia al taxi (e non si fa pagare, perché evidentemente la prestazione è compresa nel biglietto) e la lista dattiloscritta dei viaggiatori prenotati esposti nella bacheca sul marciapiede, come succedeva un tempo sui transatlantici.
C'è qualcosa del viaggio per mare in questo lungo treno, rigidamente diviso in classi: cinque vetture di prima in testa, frequentate soltanto da bianchi — soprattutto famiglie con bambini che in treno hanno modo di giocare liberamente — poi, dopo il ristorante ed il vagone cucina, cinque carrozze di seconda, in cui prevalgono indiani e «coloured»; infine, in coda, cinque carrozze di terza, decisamente più spartane, quasi del tutto monopolizzate dai neri. Anche se l'apartheid non esiste formalmente più, ed i pieghevoli illustrati mostrano improbabili coppie di colore tra i fasti del Blue Train, resta il divario economico a fare la differenza sui treni ed altrove. Almeno, però, non dovrebbe ripetersi ciò che accadde al giovane avvocato Ghandi, quando, all'inizio del secolo sulla linea di Durban, venne fatto brutalmente scendere dalla carrozza di prima classe che occupava violando la rigida separazione per razze, e da quel fatto trasse poi la volontà di lottare pacificamente contro le ingiustizie.
Il «Trans-Karoo», il cui nome viene dal deserto che attraverserà nella notte scendendo verso il Capo, lascia Johannesburg alle 12,30 precise. Al ristorante servono già il pranzo in due serie. La locomotiva a vapore — vengo a sapere da un compagno di viaggio che si tratta di un servizio che si effettua una volta alla settimana per la gioia degli appassionati di questa forma di trazione — lo accompagna per quattro ore fino a Klerksdorp, senza minimamente ritardare la marcia. Più sfortunati,

In alto, un angolo del Museo dei Trasporti nella stazione di Johannesburg. Sotto, il «Trans-Karoo» fermo a Kleksdorp, dove finisce la sua corsa. Nella pagina a fianco, una suggestiva immagine della linea ferroviaria che attraversa la regione del Little Karoo.



LO SCARTAMENTO DEL CAPO

La rete ferroviaria sudafricana, gestita dalla SATS (South African Transport Service), misura 23.259 km di linee, quasi tutte a scartamento di 1.065 mm, comune al Giappone ed al sottosistema dell'Africa meridionale, tanto da essere denominato «scartamento del Capo». Oltre metà delle linee sono elettrificate e circa 6.500 km sono a due o più binari, dato che dimostra l'importanza della SATS, l'azienda ferroviaria di gran lunga maggiore del Continente nero. Anche il traffico movimentato è notevole: oltre 90 miliardi di tonnellate/chilometro (cinque volte più delle FS) ed oltre 600 milioni di viaggiatori all'anno. Va detto però che la stragrande maggioranza dei clienti dei treni sudafricani sono i pendolari che utilizzano la fitta rete di collegamenti attorno a Città del Capo, Durban, Port Elizabeth e, soprattutto, Johannesburg-Pretoria. Sulle lunghe distanze, invece, il treno ha perso progressivamente terreno nei confronti dell'aereo ed anche dei bus interurbani. Ciò si spiega, in parte, con l'esiguità dei centri urbani intermedi, in parte, con la deliberata politica di tagli alle spese operata negli ultimi anni dal governo liberista che persegue la privatizzazione progressiva dei servizi pubblici. Resta comunque una grande tradizione di treni sudafricani a lunga distanza, che non sfigurano di fronte ai più blasonati espressi europei: oltre al mitico «Blue Train» ed al «Trans Karoo» che servono l'asse Pretoria-Johannesburg-Città del Capo, c'è il «Trans-Natal» da Johannesburg a Durban, l'«Algoa» e l'«Amatola» da Johannesburg a East London e Port Elizabeth rispettivamente, nonché il «Trans-Orange» sulla lunghissima tratta (due notti di viaggio) che separa Città del Capo da Durban, sull'Oceano Indiano. Inoltre, il «Suidwester» raggiunge Windhook, capitale della Namibia divenuta da poco indipendente, attraversando le sterminate solitudini del deserto del Kalahari. La SATS, che conta oltre 170.000 dipendenti, movimenta ogni giorno circa 3.000 treni e 100.000 vagoni, tra cui i convogli più lunghi del mondo (addirittura fino a quattro chilometri dalle macchine alla coda!) sulla linea mineraria Sishen-Saldanha, costruita nel 1977.

ITALIANI IN SUD AFRICA

I primi furono i valdesi che vi arrivarono tre secoli fa. Poi ci furono varie ondate di immigrazione italiana. Dai pionieri che contribuirono all'epopea boera nelle guerre contro gli Zulu (1836/38) e di cui la giovane italiana Teresa Vignoni divenne un'eroina, alla legione di italiani comandata dal colonnello Ricchiardi, che combattè, sempre accanto agli Afrikaner, nella guerra angloboera terminata nel 1901 (la legione italiana catturò il giovane Winston Churchill). Nella seconda metà dell'Ottocento, molti italiani andarono nell'Africa del Sud (circa 200 ogni anno, dopo l'unità d'Italia) e uno dei motivi fu quello di inseguire la ricchezza nelle miniere d'oro scoperte nel Witwatersrand. Alla fine del secolo scorso ci fu anche una massiccia emigrazione di pescatori siciliani che si insediarono stabilmente sulla costa a nord di Città del Capo e che si amalgamarono con la popolazione nera. Oggi quella comunità vive ancora della pesca e mantiene tradizioni siciliane.

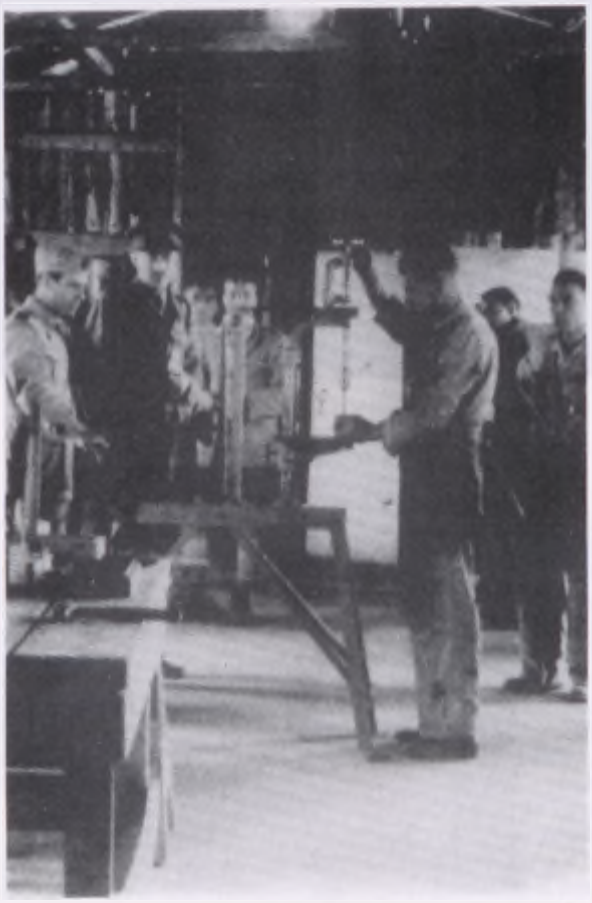
Il grande salto avviene dopo la seconda guerra mondiale, quando si recarono in Sudafrica molti altri emigranti, a cui si aggiunsero i reduci di Zonderwater, il più grande campo di concentramento di prigionieri italiani della seconda guerra mondiale (ne ospitò fino a centomila contemporaneamente) situato nel nord est del Sudafrica.

Attualmente la comunità di origine italiana in Sudafrica è di circa 70.000 persone ed è suddivisa tra la maggioranza di tradizione boera, che rappresenta il 60% della popolazione bianca (i cosiddetti «boeri italiani» di più antico insediamento che parlano l'Afrikaans come prima lingua e che hanno perso ogni legame con l'origine italiana) e quel 40% che racchiude le minoranze di origine inglese, portoghese, francese, ecc. Ci sono poi i meticci nati dalle relazioni che i prigionieri di guerra ebbero con donne di colore e che portano cognomi italiani. In prevalenza provenienti dal nord della penisola, gli italiani si sono insediati in tutto il territorio sudafricano. Nelle grandi città sono sorti numlerosi club italiani.

Dal punto di vista socio-economico, i sudafricani di origine italiana sono tradizionalmente attivi soprattutto nel commercio e nell'industria. Gli ex prigionieri sono invece prevalentemente costruttori edili e contadini. Comunità di agricoltori italiani producono vini e altri prodotti tipici.

Esistono, insomma, più comunità italiane, non del tutto omologabili sia per le diverse condizioni della loro emigrazione sia per i diversi orientamenti politici. Chi è in Sudafrica da maggior tempo è naturalmente più affermato anche economicamente e ha tendenze liberal e filobritanniche. L'ondata di emigrazione del dopoguerra, e in particolare il nucleo degli 830 ex prigionieri di Zonderwater, ha dato vita a un gruppo che si è saputo integrare sia economicamente sia socialmente nel complesso sistema etnico di quel paese. Le attuali vicende politiche sudafricane stanno ridisegnando la mappa degli equilibri etnici, sociali, economici in cui, non è difficile prevederlo, la comunità italiana continuerà a svolgere un importante ruolo.

Mario Gazzini



Un'immagine della Scuola «Arti e Mestieri» di Zonderwater, il più grande campo di concentramento di prigionieri italiani della seconda guerra mondiale. Gli italiani con il loro lavoro rappresentano un importante segmento della società sudafricana.

Il «Metroblitz», l'unico tentativo di «alta velocità» nel continente africano. Nella pagina a fianco, un treno merci a vapore nella campagna sudafricana.

Osservatorio

invece, i due locomotori elettrici che le danno il cambio, quasi subito bloccati da un violento uragano i cui fulmini hanno evidentemente colpito una cabina di segnalamento. Si prosegue a vista, ma i sudafricani non mostrano soverchia preoccupazione per le quasi due ore di ritardo cumulate, che infatti verranno integralmente recuperate nottetempo. Fuori, a sterminate praterie si succedono rare cittadine e villaggi in cui alle linde villette dei bianchi, quasi sempre dotate di piscina, si affiancano logore catapecchie davanti alle quali giocano bimbi dalla pelle scura. La maggiore prolificità dei neri (attualmente circa 27 milioni) non fa che acuire il divario demografico con la minoranza bianca, ormai stabilizzata sui 5 milioni di persone. Dentro al «Trans-Karoo» il pomeriggio trascorre tra la pigra lettura dei giornali e una doccia per scacciare la calura, nell'attesa della chiamata per la cena, scandita, come nell'America degli anni Cinquanta, dal passaggio nel corridoio del cameriere che tintinna col triangolo. Il prezzo di un buon pasto alla carrozza ristorante è del resto irrisorio: al cambio, meno di diecimila lire, bevande incluse. Vale la pena intrattenersi fino alle dieci di sera per consumare qualche birra, mentre il treno ha già superato la stazione di Kimberley, città mineraria nel cuore del Paese. Quando si torna di prima mattina per prendere la prima colazione, rinforzata secondo il gusto britannico, la traversata del deserto è quasi terminata e fuori dal finestrino corre un panorama che ricorda l'Arizona o il Nevada: cactus e radi cespugli lungo la parallela strada nazionale, percorsa a tratti da imponenti camion e da qualche auto sportiva.
Poi il paesaggio muta di nuovo, mentre si attraversa la catena montuosa che separa l'altipiano dal mare e ci si addentra gradualmente in un ambiente mediterraneo, addolcito dalle viti importate dagli Ugonotti francesi, che digradano verso l'oceano. E, finalmente, sullo sfondo compare l'inconfondibile sagoma della «Table Mountain», che domina Città del Capo. Nella cui grande stazione di testa il «Trans-Karoo» conclude finalmente la sua corsa, poco prima delle due del pomeriggio. A qualche centinaio di metri si aprono le spiagge dell'Oceano Atlantico. Ma, chi vuole, può ancora proseguire per un'ora col treno locale fino a Simontown, ultimo avamposto spazzato dal vento, prima del Capo di Buona Speranza. Stavolta l'Africa è davvero finita.

Dalla fine del 1990 si può andare a piedi dalla Francia alla Gran Bretagna. Non era possibile farlo da 7.500-8.000 anni. Da quando cioè, terminata l'era glaciale, la Gran Bretagna si separò dal continente.
L'impresa è di nuovo realizzabile grazie al completamento dello scavo di una delle gallerie, quella centrale di servizio, dell'Eurotunnel. L'entrata in contatto, sotto un centinaio di metri di mare e di roccia, delle squadre che avanzavano dalle due parti — salutata sulla stampa, soprattutto francese, da titoli quali «La fine dello splendido isolamento britannico» e «La Manica a piedi» — è avvenuta in due tempi. Alle 20.30 di martedì 30 ottobre, fermate «Brigitte» e «Robbins», le gigantesche «talpe», una sonda di pochi centimetri di diametro ha perforato l'ultimo diaframma roccioso, spesso circa 100 metri, portando agli operai britannici, come hanno detto scherzosamente loro stessi, un «pizzico di profumo d'aglio» dalla parte francese. Un mese più tardi, a mezzogiorno di sabato 1 dicembre, il francese Philippe Cozette e il britannico Robert Fagg, entrambi di 37 anni, si sono prima dati la mano attraverso uno stretto pertugio; poi, allargato il varco, si sono abbracciati e scambiati le bandiere nazionali. Dopo tre anni di lavori, e lo scavo di tre milioni di tonnellate di roccia e gesso, il congiungimento è stato dunque realizzato, con una precisione resa possibile dalla guida delle «talpe» mediante laser, che è stata giudicata eccezionale (scostamento dalla direttrice di appena 50 cm, su una distanza di 50 km). Al successo tecnico si è accompagnata, nello stesso periodo, la soluzione dei problemi finanziari, che sembrava presentare margini di incertezza maggiori (il progetto si regge esclusivamente su capitali privati). Per far fronte all'aumento dei costi, saliti nelle previsioni a 7,6 miliardi di sterline (quasi 17.000 miliardi di lire) dai 4,8 del 1987, le banche finanziatrici hanno concesso ulteriori crediti per 2,1 miliardi di sterline, cui si è aggiunta una nuova emissione azionaria per 532 milioni di sterline.
Tra prestiti e capitale di rischio, Eurotunnel, la società franco-britannica che realizza e avrà in concessione l'opera, dispone ora di un margine di sicurezza confortevole, e guarda al futuro con ottimismo. La data in cui i treni correranno sotto la Manica resta fissata al 15 giugno 1993.

Passo dopo passo, avanza il progetto di rete integrata europea ad Alta Velocità. Il 17 dicembre, nell'ultima riunione del semestre di presidenza italiana, i ministri dei Trasporti della CEE hanno dato il loro assenso allo schema di massima proposto dalla Commissione europea, invitandola ad approfondire lo studio. Il documento prevede la costruzione di 9.000 km di linee AV (250-350 km/h), l'adattamento di 15.000 km di linee esistenti (200-220 km/h), una serie di raccordi e «cerniere» alle frontiere e ai valichi, con nuovi tunnel. Coerenti con tale schema sono gli obiettivi generali per i progetti infrastrutturali dei 12, approvati dagli stessi ministri. Essi comprendono, appunto, il collegamento ad alta velocità tra i grandi centri, il potenziamento del trasporto intermodale, l'eliminazione delle strozzature e l'avvicinamento delle aree periferiche. Per l'Italia, in particolare, le priorità assegnate sono la «trasversale» AV Torino-Milano-Venezia e il nuovo asse nord-sud attraverso il Brennero.

Forti del record di passeggeri trasportati conseguito nel 1990 (256 milioni, + 6,8% rispetto al 1989), le Ferrovie olandesi (NS) hanno varato un programma pluriennale di sviluppo e ammodernamento, che prevede investimenti per quasi 10.000 miliardi di lire. In tale ambito hanno ordinato alla GEC-Alsthom un'altra serie di 43 locomotive elettriche (ne hanno già, del gruppo franco-britannico, 133, più 131 diesel), per un valore di circa 150 miliardi di lire. Oltre alla commessa di NS, GecAlsthom, che nei mesi scorsi ha acquisito il 50,1% della Fiat Ferroviaria, ne ha ricevuta di recente una di circa 33 miliardi dalle Ferrovie dell'Ecuador, per la fornitura di nove motrici diesel-elettriche. Il gruppo — che produce in 20 Paesi, vende in 145 e impiega 80.000 dipendenti — ha progetti di sviluppo ambiziosi, soprattutto, come ha indicato il suo presidente e amministratore delegato Jean-Pierre Desgeorges, in Asia e nel bacino del Pacifico.

(a cura di Guido Di Giammatteo)

ZURIGO: LÀ DOVE VINCE IL TRAM

di SERGIO RIVOLTA LIPPO

Duecentosessantaduemilioni di passeggeri l'anno. 85mila persone l'ora. Ma l'identikit commerciale dei tram di Zurigo non dice tutto. Sedili imbottiti, climatizzazione, puntualità, integrazione con gli altri mezzi di trasporto. È così che continuare a prendere l'auto diventa follia.

La sfida fra treno e auto, specialmente in città, è sempre più attuale e per molti versi decisiva rispetto all'innalzamento della qualità della vita delle metropoli come delle città medie e piccole. Una sfida però che ancora vede soccombere, purtroppo, il trasporto su rotaia, con danni enormi per la vivibilità dei luoghi dove abitiamo e lavoriamo e con conseguenze più o meno gravi per la nostra salute, continuamente minacciata dalla micidiale concentrazione dei tossici gas di scappamento delle autovetture. Ovunque le auto vincono ancora. Ovunque, meno che in un posto: Zurigo. Nella città svizzera, dove i banchieri di mezza Europa fanno il bello e il cattivo tempo, i binari hanno avuto da tempo il sopravvento.

Lì, infatti, un rivoluzionario progetto realizzato da tempo ma i cui effetti si cominciano ora a vedere, ha praticamente trasformato la struttura stessa della città per favorire la costruzione di chilometri e chilometri di rotaie in grado di assicurare un efficientissimo sistema di trasporto pubblico su tram. Sì, avete capito proprio bene, su tram; il caro vecchio tram che in altre città, europee e non, va verso la scomparsa, a Zurigo, da qualche tempo è diventato il primo mezzo di trasporto in assoluto. Prima addirittura delle auto. Oggi a Zurigo ci sono 130mila auto e ben 150mila tessere del tram. Un risultato strabiliante che segna nella ricca città elvetica la definitiva sconfitta del partito degli automobilisti. A Zurigo le auto sono praticamente «vietate», e il Comune fa di tutto per rendere sconveniente e poco pratico l'uso delle vetture private. Contemporaneamente offre un servizio pubblico di tram di primissima qualità: corse frequentissime (nelle ore di punta l'attesa media è di tre minuti), fermate ogni tre-quattrocento metri e, arredate come dei veri e propri salotti, vetture confortevoli dove quasi sempre si riesce a star seduti, tariffe speciali per giovani e anziani, grande pulizia e soprattutto capillarità della rete che copre tutta la città, dal centro alle più lontane periferie. Insomma, a Zurigo viaggiare in tram conviene, e conviene al punto che il tram lo usano davvero tutti, dal banchiere al bancario, dall'operaio al professionista. E soprattutto le fasce sociali più elevate hanno scoperto il piacere di muoversi in città a piedi o in tram. Restano quindi in garage le Mercedes e le Rolls che si vedono in numero massiccio solo la domenica, quando la upper class le tira fuori per la classica gita festiva.

DANIELA DI MONACO

Del resto le cifre del trasporto pubblico di Zurigo parlano chiaro. In quattro anni si è registrato un incremento dei passeggeri del 25 per cento. Su 360 mila abitanti, Zurigo trasporta sui suoi tram bianco-azzurri ben 262 milioni di passeggeri l'anno, cioè 727 viaggi l'anno per persona. Per avere un termine di paragone basti pensare che una cittadina media italiana di circa centomila abitanti registra mediamente sei milioni di viaggiatori l'anno.

A Zurigo i tram trasportano circa 85mila persone l'ora e la loro massiccia entrata nel sistema di trasporto pubblico della città ha comportato delle modifiche, anche sostanziali, nelle abitudini degli abitanti della città svizzera. Qualche esempio? I tram da qualche anno sono pieni anche di sera e in alcune serate particolari, quando c'è uno spettacolo interessante all'opera, pullulano di signore in abito lungo e di signori in smoking o in frac.

Insomma, quella di Zurigo è l'apoteosi del tram che anche dal punto di vista tecnologico ha fatto notevoli passi avanti.

Pensate che sono stati spesi quaranta miliardi solo in un sistema elettronico che attraverso dei sensori sistemati ai principali incroci è in grado di leggere l'intensità del traffico regolando di conseguenza via radio la velocità dei singoli mezzi. In più, un sistema di monitor segnala la posizione di ogni mezzo e in caso di guasto o di una qualsiasi emergenza è possibile inviare un'altra vettura in tempi rapidissimi.

Ma anche in questo sistema di trasporto pubblico così perfetto e così svizzero c'è qualche neo. La vittoria del tram se ha determinato un calo della auto in città ha contemporaneamente fatto salire quelle nella cintura metropolitana. Ed è per questo motivo che nei prossimi anni Zurigo intende costruire una rete ferroviaria leggera da sviluppare insieme al rinnovo di quella nazionale. Se il progetto andrà in porto, entro dieci anni la Svizzera potrà contare su una delle più moderne ed efficienti reti ferroviarie europee. Le previsioni più rosee sono queste: un tram ogni cinque minuti in città, un treno ogni quarto d'ora per i piccoli centri, un intercity ogni mezz'ora per le città. In pratica, in Svizzera si potrà prendere il treno senza consultare gli orari.

Certo i costi per i viaggiatori non sono quelli italiani ma risultano considerevolmente più alti per i biglietti acquistati singolarmente. Bisogna però tener presente che anche i redditi medi della Confederazione sono più alti di quelli italiani. È invece conveniente la tessera in abbonamento che permette l'accesso all'intera rete di trasporto nazionale (treni, tram, autobus, metrò, battelli). Costa due milioni per singolo abbonato all'anno, e sale a tre milioni e mezzo all'anno per una famiglia di quattro persone.

Una efficace politica di mercato per rendere il treno finalmente più competitivo rispetto all'automobile.

La vita in breve

di PATRIZIA CHIODI
In basso: «Couple in a Rumble Seat» di Norman Rockwell

Il cambiamento delle abitudini non è legato a eventi straordinari, ma viceversa a tante piccole trasformazioni nel ritmo di vita quotidiana che finiscono per mutare anche i comportamenti più radicati. Un paese come l'Italia, infatti, tendenzialmente tradizionalista, è andato via via modificando alcuni usi consolidati per la necessità di adeguarsi ad un ritmo di vita sempre più intenso, spesso frenetico. Emblematica, a tal proposito, è la trasformazione culturale che ha subito un momento basilare della giornata del cittadino medio: il pranzo di mezzogiorno. Un pasto, un tempo considerato quello centrale della giornata, divenuto ora poco più che uno spuntino, solo l'occasione di un break per interrompere l'impegno lavorativo.

Molto simile al lunch della tradizione anglosassone, ha come caratteristiche la frugalità e la leggerezza dei cibi scelti. Sicuramente più sana e più congeniale alla concentrazione mentale nelle ore pomeridiane, prima offuscata da impegni digestivi faticosi, la nuova abitudine non contempla il rientro a casa. Il pranzo di mezzogiorno, però, rappresentava per la famiglia tradizionale italiana un importante momento di incontro, di riunione e di dialogo. Adesso invece, ci si incontra solo di sera, generalmente in presenza dell'accattivante mezzo televisivo, tra le telefonate e le eventuali visite di amici, con una voglia incredibile di distendersi, di non alimentare discussioni, di non sollevare problemi. Si comunica di meno, è innegabile, e questo perché la vita che si conduce ha cancellato, per motivi di funzionalità, uno spazio di riunione familiare. Ciò significa che la qualità della comunicazione in famiglia è peggiorata. L'uomo d'oggi è più introverso, tende a risolvere i propri problemi in solitudine ma, nel momento in cui si confronta, riesce a compiere una sintesi maggiore, rispetto a prima, di idee e di linguaggio.

Non c'è molto tempo per impianti retorici e elucubrazioni inutili. Comunicare sinteticamente significa premiare l'incisività, quindi ottenere risposte più tempestive. La fretta è una costante di spicco nella nostra vita attuale. Le giornate vanno intensificandosi di impegni con una corsa contro il tempo, sempre più spietata, per assolverli. La velocizzazione dei mezzi di trasporto ha sicuramente promosso e facilitato gli spostamenti, inserendo il viaggio nella quotidianità lavorativa. La familiarizzazione con il mezzo aereo, inizialmente di difficile impatto psicologico, ha condizionato e trasformato l'antica idea di viaggio. Distanze lunghe coperte in tempi brevissimi, un uso appropriato dal momento del viaggio, un impulso diverso all'attività di lavoro.

Per un periodo il treno sembrava essere rimasto in ombra rispetto alle nuove esigenze di trasporto. I suoi tempi di percorrenza, soprattutto per le lunghe distanze, erano troppo poco concorrenziali. Con l'entrata in funzione dell'Alta Velocità, con la diffusione capillare dei servizi Intercity e con la politica delle facilitazioni tariffarie, il treno sta riconsolidando la sua posizione preminente di mezzo di trasporto favorito dagli italiani. Viaggiare su treni più veloci significa anche assistere a un cambiamento di abitudini e di caratteristiche di viaggio. Una distanza fino a tre anni fa percorsa in sei ore, oggi ridotte a tre, non può essere vissuta e affrontata nello stesso modo. Si ha molta meno resistenza nei confronti dello spostamento, si riesce ad annullare la spiacevole sensazione legata alla noia del lungo viaggio e alla perdita di tempo, si frequenta con sempre più entusiasmo il treno. I voluminosi libri che accompagnavano il viaggiatore fino a qualche anno fa sono scomparsi. Insieme sono scomparsi anche i pacchi di quotidiani e rotocalchi che dovevano servire per occupare le interminabili ore di viaggio. Chi viaggia oggi, soprattutto se si sposta per lavoro, porta con sè un quotidiano o al massimo due (visti i tempi brevi non avrebbe l'opportunità di leggere di più). Ha un bagaglio molto più piccolo (svanite le valigione di un tempo) o soltanto un'efficiente ventiquattrore da cui, a volte, tira fuori documenti da esaminare.

Non si vedono quasi più panini, colazioni abbondanti, vettovagliamenti vari. Una corsa al bar della stazione se possibile o un piccolo snack sul treno. Si fuma anche meno (il salutismo incalza), si beve meno caffè, ci si addormenta con meno facilità sui salottini e le poltrone in movimento. Si diceva prima che il treno, con il suo dondolio caratteristico, conciliasse il sonno. È sempre meno frequente, però imbattersi in un viaggiatore che si appisola, durante la giornata, ignaro del mondo circostante. Anche la conversazione, peculiarità del viaggio in treno, ha mutato i suoi connotati. Non c'è più la stessa volontà di incontrare, di comunicare, di scambiarsi indirizzi e numeri di telefono, di trascorrere ore parlando di calcio o di politica. La brevità del viaggio non dà adito a lunghe discussioni, talvolta intraprese soprattutto per combattere e vincere la noia che favoriva una socializzazione forzata. Anche qui però sarebbe errato sostenere che si comunica meno. Si sceglie più oculatamente l'interlocutore, evitando i logorroici, ma stranamente si è molto più disinibiti, aperti e spontanei nel dialogo.

Parlare di meno, come abitudine, significa essere più sintetici, esprimersi con maggiore riflessione, con meno timori e barriere, con più capacità di parlare di se stessi. Una conversazione normale tra due viaggiatori che si sono scelti, dopo circa dieci, quindici minuti, assume le sembianze di un dialogo tra due vecchi amici. Si parla di tutto: dalla sfera affettiva alla qualità del lavoro che si svolge, dai problemi di salute a quelli di tipo finanziario, si parla di prospettive, di sogni, di debolezze, di difetti, di gusti personali. Si parla più volentieri di se stessi. Si ostentano meno certezze e verità di principio e si cerca nell'altro, anche nell'incontro occasionale, solidarietà e accettazione.

È vero, una volta scesi dal treno la maggior parte di questi incontri rimangono lettera morta. Reinserendosi, però nel vortice della vita cittadina e del proprio lavoro, si porta dietro il ricordo di qualcosa di positivo, umanamente confortante. L'augurio di fondo è di non aver sprecato tempo in chiacchiere inutili e banali.

UN TRENO PIENO DI CANZONI

Un curioso viaggio a bordo di tre carrozze centoporte accompagnati dalle melodie più celebri del nostro paese. A prometterlo è il museo del Signor Tripodi, inaugurato da un ospite d'eccezione come Pavarotti. Un itinerario fra fonografi e pianole, fra i primi juke-box e ricordi di Caruso. E non manca naturalmente una sosta dedicata al Festival di Sanremo. Un appuntamento per appassionati musicofili, ma non solo.

di CARLO PINO

Il 14 febbraio, si sa, è un giorno particolare per tutti gli innamorati. Per Erio Tripodi, autentico innamorato della canzone italiana, il San Valentino del 1988 è stato sicuramente un giorno memorabile. Quel giorno, infatti, nel cortile del suo ristorante a Vallecrosia in provincia di Imperia era presente anche Luciano Pavarotti a far da padrino all'inaugurazione del museo della canzone italiana.

Ideato e realizzato dal signor Tripodi, il Museo intende fornire una storia completa e documentata della canzone italiana e dell'evoluzione degli strumenti di registrazione e diffusione dalle origini fino ai nostri giorni. La straordinarietà è che questa esposizione di cimeli, molti dei quali rarissimi, si trova ordinata su tre carrozze ferroviarie del 1927, le cosiddette «centoporte», di cui due sono attaccate ad una vaporiera datata 1919, una «Cirilla» n. 835.157 (ex RM 83657).

Il signor Tripodi ci racconta che la realizzazione del museo su rotaia è dovuta in gran parte al caso. Da tempo, infatti, stava raccogliendo materiale fonografico d'epoca presso collezionisti e amanti del genere. L'intenzione era di superare la dimensione privata e mettere tale materiale a disposizione di un vasto pubblico. Occorreva quindi una sede espositiva idonea, un luogo facilmente accessibile e possibilmente non troppo lontano da casa. «Un amico demolitore di Ventimiglia mi segnalò — racconta Tripodi — la possibilità di ottenere alcune carrozze ferroviarie, che, non più utilizzate nel servizio attivo, stavano per essere smantellate».

Il signor Tripodi non si fece sfuggire l'occasione e, una volta accaparrate le carrozze, dovette curare una meticolosa e paziente opera di recupero e adattamento. A quel punto nacque l'idea di completare il convoglio con una locomotiva d'epoca. La scelta cadde su una locomotiva davvero suggestiva, una 835, disponibile nel parco della stazione di Imperia.

Oggi il «convoglio musicale» è stato trasformato, con qualche libertà, in un piacevole ambiente «fin-de-siècle», che consente di ri-

Un interno della «centoporte» trasformata in museo della canzone. A sinistra, la «Cirilla», la vaporiera che completa il treno-museo. In alto, Erio Tripodi, fotografato tra i suoi cimeli. Sempre nella pagina a fianco, particolare dell'angolo dedicato ai grammofoni.

percorrere il cammino della canzone italiana partendo da «Santa Lucia», canzone composta nel 1848 da Cottaru e Cossovich. Accanto agli spartiti e ai grossi dischi si trovano esposti in bella mostra fonografi, grammofoni, pianole e anche i primi rudimentali juke-box. E c'è anche qualche cimelio, dalla storia particolare, legato all'eroica stagione della radio: apparecchi a galena e apparecchi trasmittenti-riceventi, tra cui quello che permise, il 6 ottobre del 1924, di inaugurare in Italia le trasmissioni via etere.

Assai interessante naturalmente la parte riguardante il Festival di Sanremo, che inizia il 29 gennaio del 1951 con la vittoria di «Grazie dei fiori», cantata da Nilla Pizzi.

Nel terzo vagone, staccato dal convoglio, è stata invece ricavata una piccola sala per conferenze stampa. Con una punta d'orgoglio, Tripodi racconta che nel mondo esiste soltanto un altro museo della canzone che possa competere con il suo: si trova a Tokio ed è dedicato alla canzone napoletana. Ma anche per il treno-museo si avvicina il momento dell'internazionalità: Tripodi, infatti, è stato contattato dai responsabili delle manifestazioni previste per le Colombiadi del 1992. Gli hanno chiesto di poter trasportare tutto il treno, così com'è, negli Stati Uniti. E una importante società di trasporti milanese ha già assicurato il suo interessamento per sponsorizzare l'operazione. Forse si parte.

LA DISCIPLINA FISCALE DELLE PENSIONI A DECORRERE DAL 1/1/1991

di G.B. PELLEGRINI

Anche quest'anno, con la rata del mese di gennaio, i Centri elettronici del Ministero del tesoro sono stati in grado di attivare sulle partite di pensioni da loro amministrate la nuova disciplina dell'IRPEF disposta a partire dall'1/1/91 per il recupero integrale del *fiscal-drag*.

All'uopo, la G.U. n. 228 del 29 settembre 1990 ha pubblicato il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri datato 28 settembre 1990, con cui si è data attuazione alla norma contenuta nell'art.3 del D.L. 2 marzo 1989, n. 69, convertito, con modificazioni, nella legge 27 aprile 1989, n. 154, che disciplina, appunto, la neutralizzazione degli effetti dell'inflazione sulla pressione fiscale, ove la variazione percentuale del valore medio dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e di impiegati relativo al periodo di dodici mesi terminante al 31 agosto di ciascun anno, superi il 2 per cento rispetto al valore medio del medesimo indice rilevato con riferimento allo stesso periodo dell'anno precedente.

Tenuto conto che la predetta variazione, calcolata tra il periodo settembre 1988-agosto 1989 e quello settembre 1989-agosto 1990, è risultata pari al 6,1 per cento (casualmente uguale al 6,1% dello scorso anno), il decreto succitato ha provveduto ad incrementare della stessa percentuale gli scaglioni di reddito ai fini dell'applicazione delle aliquote d'imposta e i limiti di reddito per aver titolo alle detrazioni d'imposta (arrotondandoli alle centomila lire per difetto o per eccesso per frazioni rispettivamente non superiori o superiori a cinquantamila lire), nonché le detrazioni medesime (senza arrotondamento perché per tali voci l'art. 3 della legge n. 154 del 1989 non lo prevede), di cui agli articoli 11, 12 e 13 del T.U. delle imposte sui redditi approvato con D.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917.

SCAGLIONI DI REDDITO

I nuovi scaglioni di reddito relativi alle aliquote percentuali di tassazione (così come le misure delle detrazioni per carichi di famiglia) sono riportati nell'apposita tabella.

DETRAZIONI PER CARICHI DI FAMIGLIA

Qui di seguito si riportano in succinto le norme che regolano la concessione delle detrazioni di cui a margine:

- quella per il coniuge compete se non legalmente ed effettivamente separato;
- ognuno dei genitori usufruisce autonomamente della detrazione per figli a carico secondo la graduazione riportata nella detta tabella;
- la detrazione è usufruita dal genitore in misura doppia ogniqualvolta l'altro genitore non può godere della detrazione stessa potenzialmente spettantegli, in quanto non ricorrono le condizioni naturali o giuridiche perché essa possa essere concessa.

In quest'ultima ipotesi, quando alla mancanza fisica o giuridica dell'altro genitore (dovuta, rispettivamente, al decesso o al mancato riconoscimento del figlio naturale) si accompagna anche la circostanza che il pensionato non è o non è più inserito (per il successivo decesso del coniuge) in un nuovo nucleo familare costituito a seguito di matrimonio, il pensionato stesso, anziché beneficiare della detrazione per i figli a carico in misura doppia, ha titolo, per il primo figlio, alla detrazione riservata per il coniuge (lire 675.433) e per gli altri figli, alla somma detraibile in rapporto al numero dei figli (comprendendo tra questi anche il primo) calcolata raddoppiando quella prevista in misura normale e detraendo dalla somma ottenuta l'importo di lire 108.070, relativa alla misura doppia del primo figlio.

Peraltro, non è consentito di usufruire del surriferito sistema di detrazione per i figli a carico nell'ipotesi di genitori separati o divorziati, in quanto l'espressione «se l'altro genitore manca», contenuta nell'art. 12 del citato T.U., va intesa come decesso dell'altro genitore o nel senso di non presenza dell'altro genitore. Invero, la fattispecie del pensionato separato o divorziato rientra nelle normali situazioni per le quali è previsto il raddoppio della misura delle detrazioni, sempre che naturalmente il coniuge separato o divorziato del pensionato abbia un reddito inferiore al parametro legislativo fissato, di cui si dirà appresso, e non si trovi nelle condizioni di poter beneficiare in via autonoma delle detrazioni medesime.

Va ancora detto che le quote di detrazione per i figli competono al personale separto o divorziato a prescindere dall'effettivo concorso al mantenimento dei figli stessi.

Giova ancora ricordare che le persone indicate dall'art. 433 cod. civ., per le quali si ha diritto alla detrazione d'imposta, purché siano conviventi con il pensionato o esercitino il diritto agli alimenti, sono:

- i figli maggiorenni (esclusi quelli assimilati ai minori e inclusi nei punti a) e b) delle detrazioni per carichi

RISPOSTE AI LETTORI

Il sig. *Eugenio Rendimonti* da Tarquinia è stato collocato a riposo per il compimento dei limiti di età regolamentari a datare dal 14 aprile 1969; cosegue che di certo nei di lui riguardi sono stati attribuiti i benefici stipendiali previsti dagli artt. 1 e 2 della legge n. 336 del 1970 e ciò impedisce che possa usufruire dell'aumento mensile di lire trentamila concesso dalla legge n. 544 del 1988, per cui si può pronosticare che la sua istanza inoltrata alla Direzione proviciale de tesoro di Viterbo rimarrà senza seguito.

Rendo noto al sig. *Osvaldo Aristodemo* da Cosenza che non risulta alcuna pronuncia della Corte costituzionale relativa al conferimento dello *status* di ex combattente ai ferrovieri in attività di servizio durante la guerra 1940-1945. Invero, i ferrovieri dell'esercizio durante il detto periodo sono stati militarizzati di fatto ai soli fini penali e disciplinari, circostanza che non assimila a tutti gli effetti il servizio civile a quello militare, come avviene, invece, per la militarizzazione di diritto.

Confermo al *gruppo di ferrovieri in servizio* negli impianti di Bologna S. Donato che l'esclusione dalle graduatorie dei collocandi a riposo, predisposte nei procedimenti attivati ai fini del pensionamento anticipato di quote di personale in eccedenza, esaurisce la validità della domanda già presentata. Pertanto, alla riapertura di successivi procedimenti di pensionamento anticipato sarà necessario, per chi voglia confermare la scelta già fatta, l'inoltro di una domanda nei termini che saranno prefissati, nella considerazione che la manifestazione di volontà già espressa si conclude con la

di famiglia nel relativo prospetto);
- i discendenti prossimi, anche naturali, dei figli legittimi o legittimati o naturali o adottivi;
- i genitori o, in loro mancanza, gli ascendenti prossimi anche naturali o gli adottanti;
- i generi e le nuore;
- il suocero e la nuora;
- i fratelli e le sorelle germani o unilaterali.

Per ognuna delle persone sopra indicate il nuovo importo della detrazione è stabilito in misura costante di lire 108.069, detrazione che compete per intero al pensionato nei cui confronti sussista il vincolo familare dal quale derivi l'obbligo degli alimenti e sempre che la persona a carico conviva con il pensionato ovvero percepisca da lui gli assegni alimentari non risultanti da provvedimenti dell'autorità giudiziaria (perché in quest'ultimo caso è prevista la deducibilità di tali assegni dal reddito complessivo del contribuente in sede di dichiarazione dei redditi).
Da quanto elencato sopra discende che, qualora più soggetti siano obbligati agli alimenti in favore delle persone sopra elencate — ad esempio più fratelli nei riguardi di uno di loro — la detrazione di lire 108.069 verrà ripartita fra tutti i soggetti obbligati, proporzionalmente all'effettivo onere di mantenimento sostenuto.

SCAGLIONI DI REDDITO

Reddito annuo		Reddito mensile		Percentuale
fino a L. 6.800.000		sulle prime	L. 566.667	10%
oltre L. 6.800.000 fino a L. 13.500.000		sulle successive	L. 558.333	22%
oltre L. 13.500.000 fino a L. 33.700.000		sulle successive	L. 1.683.333	26%
oltre L. 33.700.000 fino a L. 67.600.000		sulle successive	L. 2.825.000	33%
oltre L. 67.600.000 fino a L. 168.800.000		sulle successive	L. 8.433.333	40%
oltre L. 168.800.000 fino a L. 337.700.000		sulle successive	L. 14.075.000	45%
oltre L. 337.700.000		sulle somme successive		50%

DETRAZIONI PER CARICHI DI FAMIGLIA

Le misure delle detrazioni per carichi di famiglie sono così rideterminate:
a) detrazioni per il coniuge, per i figli, compresi quelli naturali riconosciuti, i figli adottivi e gli affiliati o affidati, minori di età o inabili al lavoro e per quelli di età non superiore a 26 anni dediti agli studi o a tirocinio gratuito.

	Misura annua		Misura mensile	
Nucleo familiare	Normale	Doppia	Normale	Doppia
coniuge	675.433	—	56.286	—
1 figlio	54.035	108.070	4.503	9.006
2 figli	108.070	216.140	9.006	18.012
3 figli	162.105	324.210	13.509	27.017
4 figli	216.140	432.280	18.012	36.023
5 figli	270.175	540.350	22.515	45.029
6 figli	324.210	648.420	27.017	54.035
7 figli	378.245	756.490	31.520	63.041
8 figli	432.280	864.560	36.023	72.047
per ogni altro figlio	54.035	108.070	4.503	9.006
per ogni altra persona	108.069	—	9.006	—

b) detrazioni per i figli minori ed assimilati nonché per ogni altra persona in caso di «mancanza del coniuge».

Numero dei figli	Importo annuo	Importo mensile
per il primo figlio	675.433	56.286
per 2 figli	783.503	65.296
per 3 figli	891.573	74.298
per 4 figli	999.643	83.304
per 5 figli	1.107.713	92.309
per 6 figli	1.215.783	101.315
per 7 figli	1.323.853	110.321
per 8 figli	1.431.923	119.327
per 9 figli	1.539.993	128.333
per ogni altra persona	108.069	9.006

PARAMETRO REDDITUALE

Per la concessione delle detrazioni per carichi di famiglia è necessario che le persone alle quali si riferiscono — oltre a possedere le particolari condizioni previste per alcune di esse e dianzi riportate — non abbiano redditi propri per un ammontare superiore di lire 4.500.000 al lordo degli oneri deducibili.

Ai fini del suddetto limite di reddito si deve tener conto anche dei redditi esenti dall'imposta e di quelli soggetti a ritenuta alla fonte a titolo d'imposta o ad imposta sostitutiva, se di ammontare complessivamente superiore a lire 2.000.000. Di contro, vanno esclusi dal computo gli interessi e gli altri proventi dei titoli emessi dallo Stato, le pensioni sociali, le pensioni di guerra e relative indennità accessorie, gli assegni accessori annessi alle pensioni privilegiate ordinarie di prima categoria, le pensioni, indennità ed assegni erogati dal Ministero dell'interno ai ciechi civili, ai sordomuti e agli invalidi civili, gli assegni correlati alle medaglie d'oro al valor militare.

DETRAZIONI SOGGETTIVE

Lo stesso art. 2 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri citato all'inizio ha, altresì, ridisegnato le detrazioni soggettive in favore dei percettori di redditi di lavoro di-

formulazione delle graduatorie effettuate in occasione di ciascun procedimento di esodo volontario.
Comunico al sig. *Giuseppe Guaglielmelli* da Pisciotta che il libro dedicato ai giovanissimi intitolato «Ragazzi in treno» — la cui recensione è apparsa appunto nel numero di novembre del 1989 di questo periodioco — dovrebbe essere rinvenibile nelle librerie, alle quali può fiduciosamente rivolgersi, a meno che nel frattempo l'edizione non sia esaurita.
Il sig. *Augusto Sodaro* da Palermo è stato posto in quiescenza anteriormente all'1 gennaio 1974 (data di attivazione dell'IRPEF) e, quindi, la di lui indennità di buonuscita è stata assoggettata alle modalità all'epoca vigenti e cioè alle imposte di ricchezza mobile e complementare. Anche la riliquidazione della detta indennità per effetto del computo della 13ª mensilità avvenuta nel 1981 è stata eseguita con gli stessi criteri, per cui da parte dell'interessato non è invocabile la nuova disciplina tributaria delle indennità di fine rapporto introdotta dalla legge n. 482 del 1985, che riguarda comunque l'attuale imposta sul reddito delle persone fisiche.
Mi compiaccio con il sig. *Antonio Rozzini* da Rapallo per aver portato a buon fine il procedimento iniziato presso la competente D.P. del tesoro per la liquidazione della pensione di riversibilità in favore della cognata, quale orfana maggiorenne inabile di pensionato delle FS.
Con deliberazione in data 18 ottobre 1990 il trattamento di quiescenza spettante alla sig.ra *Elisa Gentilin Benocci* da Chambave, dimissionaria dall'impiego in qualità di dipendente coniugata, è stato conferito a decorrere dal 28 agosto 1990 anziché dal 2 marzo 1992; di conseguenza è stata altresì attivata la procedura per la concessione di

pendente ed assimilati, quali le pensioni, nelle misure seguenti:

a) quella di carattere generale, già denominata detrazione per la produzione del reddito, per l'anno 1991 passa da lire 611.136 a lire 648.415 pari a lire mensili 54.035;

b) l'ulteriore detrazione — spettante qualora il reddito di lavoro dipendente o di pensione non superi 12.400.000 lire annue — sempre a partire dal corrente anno viene fissato a lire 202.630 in luogo di quella precendente in vigore di lire 190.980.

A proposito di questa seconda detrazione va ricordato che se l'ammontare annuo del reddito di lavoro dipendente o di pensione è di poco superiore a lire 12.400.000, l'ulteriore detrazione spetta nella misura necessaria ad evitare che l'ammontare netto di tale reddito scenda al di sotto dell'importo netto risultante dall'applicazione dell'imposta e delle relative detrazioni a un reddito di lavoro o di pensione pari a lire 12.400.000 annue. È noto, infine, che spetta al sostituto d'imposta calcolare l'importo correttivo atto ad impedire l'eventualità prospettata e che quest'ultima detrazione viene attribuita in sede di conguaglio fiscale annuale o alla precedente data di cessazione del rapporto di lavoro, non essendone stata prevista l'applicazione mese per mese.

DETRAZIONI D'IMPOSTA

In fase di adozione del più volte citato decreto del Presidente del Consiglio si sono posti due problemi sulle detrazioni d'imposta sia per i famigliari a carico che soggettive. Il primo riguardante l'arrotondamento, si è presentato per la prima volta quest'anno, per il fatto che si è partiti da importi non più interi ma arrotondati alla lira. Non essendo regolato da alcuna norma particolare, esso è stato risolto in base alle disposizioni di carattere generale che attualmente disciplinano la materia e cioè arrotondando alla lira superiore o inferiore con riferimento ai cinquanta centesimi.

Il secondo aspetto, di maggiore rilevanza, ha riguardato l'entità della detrazione per il coniuge a carico e quella soggettiva per i lavoratori dipendenti e pensionati, in quanto l'art. 2 della legge n. 154 del 1989 aveva già stabilito per dette detrazioni aumenti monetari sia per il 1990 che per il 1991 a prescindere dall'eventuale recupero del cosiddetto drenaggio fiscale. Tra i metodi possibili di calcolo, il Ministero delle finanze ha prescelto quello di rivalutare percentualmente le misure in vigore nel 1990, risultate d'importo superiore a quelle predeterminate dal legislatore per il 1991, ma ha scartato il metodo di adeguare le misure prefissate nel 1989, in base al potere di acquisto della moneta di quell'anno, mediante gli indici d'inflazione verificatisi per gli anni 1989 e 1990. Invero, quest'ultimo criterio sarebbe apparso più aderente alla formulazione della norma, per la quale agli aumenti reali certi di queste detrazioni si sarebbero dovuti aggiungere quelli eventuali monetari.

REDDITO MINIMO TASSABILE

Il concetto di reddito minimo tassabile non è formalmente presente nel nostro ordinamento tributario, ma consegue direttamente dal sistema delle detrazioni.

Per il lavoratori dipendenti ed i pensionati il minimo tassabile dall'1 gennaio 1991 si attesta a lire 7.577.477. Infatti, l'imposta ad aliquota 10% per il primo scaglione di lire 6.800.000 è pari a lire 680.000, mentre l'imposta ad aliquota 22% relativa al residuo reddito di lire 777.477 aumenta a lire 171.045 per un'imposta complessiva di lire 851.045 (= 680.000 + 171.045). Ora, le detrazioni che azzerano questa imposta sono: la prima seggettiva di lire 648.415 e la seconda pure soggettiva di lire 202.630, che globalmente eguagliano l'imposta di lire 851.045 (= 648.415 + 202.630).

CONGUAGLIO FISCALE E MOD. 201

Da notizie acquisite in via breve dalla competente Direzione generale dei servizi periferici del tesoro, anche quest'anno i rimborsi e i recuperi di qualsiasi importo connessi al conguaglio fiscale verranno effettuati con la rata del prossimo mese di aprile, cioè nello stesso mese di consegna dei modelli 201. Ciò allo scopo di evitare i dubbi sulla possibile duplicazione di operazioni di accreditamento o addebito sorti negli anni decorsi, allorché le operazioni di conguaglio non avvenivano coevamente alla consegna dei certificati. Inoltre, la citata Direzione generale sarebbe intenzionata a ritornare al procedimento adottato nel 1989 ricorrendo allo speciale mod. SM8 recante congiuntamente l'assegno del mese di aprile ed il certificato 201.

Il Ministero del tesoro è giunto a tale determinazione per la scarsa riuscita dell'operazione effettuata lo scorso anno, posto che la consegna dei mod. 201, spediti ai pensionati con plico a parte, ha riscontrato ritardi preoccupanti, suscitando negli interessati serie preoccupazioni per la tempestiva compilazione della dichiarazione dei redditi.

una anticipazione mensile di pensione.
In relazione alla nota pervenuta al sig. *Romualdo Incide* da Alessandria dalla locale Intendenza di finanza — secondo la quale l'applicazione del nuovo regime tributario sull'indennità di buonuscita avrebbe comportato un'imposta maggiore rispetto a quella concretamente pagata in base alla normativa precedente — faccio presente che l'interessato non sarebbe mai incorso nell'esborso della quota differenziale, a ciò ostandovi l'art. 4 della legge n. 482 del 1985, che espressamente prescrive come in nessun caso si possa far luogo all'assoggettamento di una maggiore imposta. Peraltro, il maggior beneficio derivante dalla legge n. 154 del 1989 potrebbe modificare la situazione in senso positivo. All'uopo, però , si sarebbe dovuta impugnare la citata nota alla commissione tributaria di 1° grado entro sessanta giorni dalla data di ricevimento della medesima. Così stando le cose, allorché sarà resa operante la legge del 1989, si potrà tentare di produrre una nuova istanza alla locale Intendenza, intesa ad invocare l'applicazione nei propri riguardi della legge in discorso, nel presupposto di aver presentato nei termini fissati l'istanza di riliquidazione dell'IRPEF sull'apposito modulo predisposto dall'Amministrazione finanziaria. Tranquillizzo il sig. *Giovanni Barnaba* da Altamura che i dati riportati sul prospetto predisposto dal Ministero del tesoro, necessari per la liquidazione degli aumenti previsti dalla legge n. 141 del 1985, sono regolari; pertanto, è lecito arguire che i relativi calcoli meccanizzati siano esatti. In particolare, l'indicazione dell'anzianità di servizio utile pari a 36 anni, non può avere influito negativamente nel computo dei predetti miglioramenti economici, in quanto, trattandosi di ferroviere collocato a riposo per raggiunti limiti di età, nei suoi confronti non ha trovato applicazione la limitazione dei benefici in misura proporzionale al numero degli anni utili. Quanto alla limitatezza degli incrementi conseguiti, ciò è dipeso dal fatto che la rivalutazione disposta dalla legge del 1985 è stata soltanto parziale, e purtroppo, è verosimile che a risolvere radicalmente il problema del progressivo appiattimento delle pensioni non sarà sufficiente neppure il provvedimento legislativo in fase di approvazione parlamentare.Il ritardo lamentato dal sig. *Ernesto Di Tommaso* da Foggia in ordine al rimborso dell'IRPEF sulla indennità di buonuscita da parte del fisco riguarda un numero cospicuo di pensionati ferrovieri.
Ad averlo ricevuto sono solo in pochi.

I RAGAZZI DI RIMINI

Anni Venti. Stazione di Rimini. Un gruppo di giovani si mette in posa. Capelli all'umberta, colletti inamidati, sguardi decisi. Sono gli Allievi Macchinisti che sanno di avere il mondo e la ferrovia nelle loro mani. Un orgoglio e un carattere che ne hanno fatto uomini e ferrovieri in gamba.

a cura di
TIZIANA GAZZINI

Frammenti di memoria. Persone, macchine, situazioni, ambienti legati al mondo della ferrovia. La nostra rubrica «Un treno nel cassetto» tiene ormai il cartellone da nove anni. Ma i cassetti dei ferrovieri sono molto profondi e nascondono ancora molti treni: il rischio che il filone si esaurisca pare proprio che non ci sia. Anzi, abbiamo deciso di dare più spazio alla rubrica che da questo numero si conquista infatti una pagina tutta sua.

Ne approfittiamo subito per metterci un po' in pari con gli arretrati. Arretrati tra cui spicca il pacco di foto d'epoca inviatoci da Duilio Barnabè. Classe 1904. Ne abbiamo scelte due: la foto di gruppo della Scuola allievi aiuto macchinisti di Rimini, scattata nel periodo 1926-1927 (Barnabè è l'ultimo a destra, in basso) e una più «personalizzata» che risale al 1953 e che immortala Barnabè (a destra, senza baffi) e il suo collega Nardi, in quel periodo Capi Deposito a Firenze, dove, appunto è stata ripresa l'immagine. In posa anche una locomotiva 691. Barnabè ha passato una vita sui binari e come lui tanti di quei ragazzi che a Rimini, negli anni venti, avevano fatto il loro debutto nel mondo della ferrovia. Come scrive Barnabè, molti di loro non ci sono più. Eppure, a ben pensare, ci sono ancora. Ci saranno sempre. La Ferrovia di oggi, quella che parla la lingua dell'impresa moderna, ha radici profonde e antiche. E i ragazzi di Rimini ne costituiscono una parte importante. Tirati a lucido, quel giorno che si misero in posa, guardavano in faccia il loro futuro di uomini e di ferrovieri. Due destini che spesso si sono sovrapposti. Come Barnabè, molti di loro, certamente, si sono sentiti ferrovieri anche dopo aver lasciato l'attività. La memoria, a cui la nostra rubrica attinge volentieri, continua a cucire il filo di un'esperienza individuale e collettiva di cui VdR intende conservare le tracce.

Firenze 1953. I Capi Deposito Duilio Barnabè (senza baffi) e Nardi in posa su una locomotiva 691.

Fermo, prego!». Per una volta questa è l'unica cosa che il fotografo non può permettersi di chiedere, quando a muoversi è il treno su cui si trova ed è semmai il paesaggio l'unica cosa che sembra stare ferma. Ecco, il paesaggio. Sempre lo stesso, eppure diverso, adagiato nelle forme, nei colori, nei ritmi di sempre. Per il viaggiatore seduto accanto al finestrino la realtà che appare è un'altra. Oltre l'effimero schermo del finestrino si agita una linea continua in movimento, si muove un ininterrotto nastro di immagini a loro modo straordinarie e irripetibili. Le immagini pubblicate in queste pagine fanno parte di un servizio fotografico realizzato da Peter Quell, che ha di straordinario soprattutto di essere stato fatto da un unico punto di vista e a bordo di un treno in movimento. Ma queste immagini, nella loro voluta semplicità, rappresentano anche qualcosa di più, sono l'enunciato di una delle poche verità assolute dell'esistenza: tutto, veramente tutto, è relativo. Gli alberi, le case, le linee dell'orizzonte, i pali della luce, sembrano muoversi solo per uscire di campo, ma anche questo loro movimento segue regole tutte particolari. «Gli alberi e i pali vicino alla rotaia sono veloci come fantasmi — scrive l'autore del servizio — mentre l'orizzonte è quasi immobile, e ciò che resta in mezzo è tanto più rapido quanto si fa più vicino all'obiettivo. E l'occhio è costretto a rincorrere solo quello che vuol vedere, lasciando tutto il resto nella confusione».

Anche nelle fotografie di Peter Quell il gioco del movimento è dettato dal gusto soggettivo, le cui scelte però sono sostenute esclusivamente dalla tecnica fotografica. «Con opportune tecniche di ripresa — dice Quell — si può ottenere che una parte dello scenario appaia immobile e che altre cose siano invece mosse, che alcuni elementi lascino una scia dietro di loro e che sembrino quasi privi di materia, come ciò che si è appena intravisto. Si possono così ottenere montagne immobili sullo sfondo e alberi in fuga in primo piano, e al contrario, staccionate vicinissime perfettamente bloccate mentre dietro di loro tutto si muove. Ne risultano immagini che combinano la precisione dello scatto fotografico e la confusione della corsa, come fa lo sguardo di chi osserva distratto il paesaggio». Gli appunti tecnici di Quell svelano il «trucco», ma non annullano la magia dello spettacolo offerto dal finestrino.

Immagini in movimento di un panorama immobile. Un paradosso ma non troppo. La realtà che **VELOCE, ANZI, QUASI FERMO**

l'occhio fotografico riesce a cogliere dal finestrino di un treno è obiettiva, ma anche relativa. Montagne ferme e alberi in fuga si sovrappongono in una scommessa tecnica che si trasforma in successo estetico. Come capita nel servizio di Peter Quell, tutto realizzato in un treno in movimento, che si fa teatro di quella grande illusione che è la visione.

Foto di PETER QUELL

È in questi giorni in libreria la «Guida ai Musei Ferroviari e Tramviari d'Europa», primo volume di una collana assolutamente nuova nel suo genere.
Si tratta infatti dell'opera più completa e specifica sull'argomento che sia mai stata scritta: contiene una descrizione semplice e chiara dei circa 150 musei specializzati in Europa, considerando anche i Paesi dell'Est, finora esclusi dalle rotte turistiche abituali.
Edita in quattro lingue — italiano, inglese, francese, tedesco — corredata di fotografie a colori e B/N nonchè di spiegazioni sul modo di raggiungere il museo prescelto, la guida è reperibile in Italia e nei vari Paesi europei nelle librerie e, soprattutto, presso tutti i musei.

GUIDA AI MUSEI FERROVIARI E TRAMVIARI D'EUROPA
Odos Edizioni, lire 28.000

ANCONA

PENSIONAMENTI - Auguri vivissimi di buona quiescenza ai colleghi: Salvatore Fortunato, Macchinista T.M. della R.L. di Pescara; Guido Di Cesare, Conduttore del D.P.V. di Foligno; Ennio Moschini, Aiuto Macchinista del D.L. di Ancona; Francesco Minciotti, Tecnico del 21° Tronco Lavori di Terni; Assunta Asconi, Guardiano di Nocera Umbra; Celestino Capotondo, Conduttore del D.P.V. di Ancona; Rina Lazzeroli, Guardiano di Falconara M.; Mario Tognetti, Ausiliario del D.L. di Ancona; Giuseppe Rituci, Conduttore del D.P.V. di Foligno; Fabio Socionovo, Macchinista del D.L. di Ancona; Elvira Del Sordo, Guardiano di Terni; Mario Moretti, Operaio Qual.to del 26° Tronco Lavori di Jesi; Pietro Giusti, Operaio Qual.to del 2° Tronco Lavori di Fano; Giancarlo Argentati, Ausiliario del D.L. di Ancona; Pacifico Pallotta, Aiuto Macchinista r.e. del D.L. di Ancona; Orfeo Paolucci, Op. Qual.to della Squadra Rialzo di Ancona; Ivo Rosi, Manovratore di Falconara M.; Umberto Peloni, Capo Squadra Manovali della Squadra Rialzo di Falconara M.; Marcello Olivetti, Applicato dell'Ufficio Produzione; Rosilio Sordi, Tecnico del 24° Tronco Lavori di Fossato; Ezio Serrani, Segr. Tec. Sup. di 1ª cl. dell'Ufficio Produzione; Giancarlo Orlandini, Macchinista del D.L. di Ancona; Claudio Bernardini, Aiuto Macchinista r.e. del D.L. di Ancona; Vincenzo Amatruda, Capo Gestione Sup. di Riccione, Livio Aielli Ausiliario della R.L. di Pescara; Silvio Arseni, Guardiano della stazione di Foligno.
LAUREE - Congratulazioni ed auguri alla Capo Gestione Daniela Placido di Pescara C.le, che si è brillantemente laureata in Lingue e Letterature Straniere con 110 e lode.
MOSTRE - Vive congratulazioni al collega Mario Di Matteo, Capo Tecnico Superiore della Zona 22.4 IS di Torre de' Passeri, per la sua esposizione di quadri nell'atrio della stazione FS di Pescara C.le. Il successo della mostra è stato notevole. Auguri per il futuro.
NASCITE - Congratulazioni ed auguri a Angelo Medici, Manovratore di Falconara M. e alla consorte Maria Luisa, per la nascita della figlia Monia.

BARI

LAUREE - Col massimo dei voti si è laureato in Giurisprudenza Rino Brancaccio, figlio di Vincenzo, già Macchinista del D.L. di Bari. Complimenti ed auguri.
NOZZE D'ORO - Il Cav. Uff. Lorenzo Vescovo, già Segretario particolare del Direttore Comp.le, ha festeggiato le nozze d'oro. Felicitazioni.
ONORIFICENZE - Il Capo Tecn. Sovr. Nicola Zupo, già Capo del 2° R.M.T.O. di Bari è stato insignito dell'onorificenza di «Commendatore». Auguri fervidissimi.
QUIESCENZE - Sono stati collocati a riposo: l'Ausil. di Stazione Margherita Colucci di Metaponto; il Tecnico Vincenzo Lafronza della Zona 21.3/IS di S. Severo; il Manovr. Capo Carlo Montrone della staz. di Bari; il Dev. Pietrantonio Vezzuso della staz. di Salandra; il Capo Dep. Sovr. Gaetano Sanges del 3° Rep. Eserc. Traz. di Taranto; il Verif. Aldo Taggio della Sq. Rialzo di Foggia; gli Ausil. Emilio Lannunziata e Giuseppe Viaggiano del D.L. di Foggia; il Macch. Leonardo Fortino del D.L. di Taranto; l'Oper. Qual. Amato Bicchetti del Tr. Linea di Francavilla F.; il Tecn. Vincenzo Mingolla del 31.4. Tronco di Brindisi; il Macch. Donato Quadrato del D.L. di Bari; il Tecn. Giuseppe Nuzzi della Sq. Rialzo di Bari; l'Op. Qual. Girolamo Lamanuzzi del Tr.Lav. 21.4 di Trani. A tutti auguri di lunga e serena quiescenza.

BOLOGNA

ESODI - Nell'impossibilità di ricordarli singolarmente inviamo i più affettuosi saluti ed auguri ai «prepensionati» del Compartimento. Ricordiamo fra tutti la signora Marisa Maccaferri, preziosa collaboratrice di «Voci» per i problemi amministrativi degli abbonamenti e la raccolta di notizie destinate a questa rubrica. Per i limiti di età sono stati collocati a riposo: il Macchinista Roberto Albertini e l'Aiuto Macch. Enzo Ceneri del Dep. Loc. di Bologna C.le; il Capo Tecn. Sup. Auro Garuti dell'O.G.R. di Bologna; il Segr. Tecn. Sup. Mario Gnudi dell'Ufficio Produzione; il Capo Treno Gilberto Gubellini del D.P.V. di Bologna C.le; il Tecnico Ivano Lazzari dell'Off.Te di Bologna ed il Guardiano Giovanna Maria Castelli di Pracchia. Ancora saluti ed auguri di salute e serenità.
LUTTI - Sono deceduti: il Capo Tecnico Domenico Lambardi dell'O.G.R. di Bologna e l'Ausiliario di Staz. Bruno Milani di Bologna. Le più sentite condoglianze alle famiglie.

CAGLIARI

LAUREE - Roberto Ghisu, figlio del Macc. Antonio del Deposito Loc.ve di Cagliari, si è recentemente laureato in Giurisprudenza presso l'Università di Cagliari. Al neo dottore rallegramenti e auguri vivissimi.
LUTTI - Giovannino Cuscusa e Gianfranco Serra, Macchinisti del Deposito Locomotive di Macomer, hanno perso tragicamente la vita per un gravissimo infortunio sul lavoro. I ferrovieri della Sardegna e la Redazione Comp.le di «Voci» partecipano commossi al dolore dei famigliari. Condoglianze sentite anche alla famiglia del commesso Carmelo Starita, improvvisamente scomparso in attività di servizio.
COMMIATI - Per raggiunti limiti di età e di servizio hanno lasciato l'Ente: il C. Gest. Luca Dessì; i Macchinisti Candido Desi, Francesco Saverio, Fausto Cilloco e Giovanni Battista Caula; i Deviatori Cosimo Quartu e Natalino Floris; i Guardiani Antonio Manchinu e Vittorio Solinas; l'Aus. Viagg. Antonio Garau; Tec. Bruno Biondi; As. C. Staz.r.e. Pietro Manca; Ver. Francesco Delogu; Aus. Efisio Piras; Manovr. Giov. Maria Ligios; Op. Qual. Antonio Sotgiu. A tutti un saluto e gli auguri di lunga e serena quiescenza.
Un particolare saluto al caro collega Paolo Caddeo, Segr. Sup. dell'Uff. Produzione e collaboratore di VdR.
NASCITE - Lieto evento in casa del C.T. dell'Aff. Comp. Raffaele Longobardi per la nascita del piccolo Antonio. Auguri.

FIRENZE/UNITÀ DISTACCATE

NOZZE - Il Segr. del C.V.B. Roberto Farolfi, ha sposato la signorina Alessandra Barucchieri. Si sono anche uniti in matrimonio i Segretari Paolo Abrardo e Loredana Letizio dell'Ufficio Gestione Sedi Centrali. A tutti, gli amici augurano un felice avvenire.
DECESSI - È deceduto il padre al Segretario Antonella Borghesi e al Segretario Mario Cammilli dell'Ufficio C.V.B. Ai due colleghi e alle loro famiglie le più sincere condoglianze che estendiamo all'ICA, dott. Roberto Prete e al Segr. Sup. Renata Prenz per la perdita, rispettivamente, della madre e del padre.

GENOVA

È DECEDUTO il cav. Vincenzo Cantafora, S. Capo Tecnico del nostro Compartimento. Alla famiglia la redazione di «Voci» esprime le più sentite condoglianze.

MILANO

NASCITE - È nato Filippo Maria, figlio di Stefano Milanesi, Segretario Tecnico dell'Uff. Potenziamento e Sviluppo. Ai genitori felicitazioni e vivissimi auguri.
LAUREA - Gian Paolo Sala, figlio dell'ex Macchinista Angelo del Dep. Loc. San

Le Coppe con cui sono stati premiati i vincitori del «Gira Roma in treno». Sotto, gli atleti al via.

Rocco, si è laureato in Economia e Commercio presso l'Università Bocconi con il massimo dei voti. Congratulazioni ed auguri.

NOZZE - Fiori d'arancio per Emilia Marchetti, figlia del CPV Mario di Chiasso, che ha sposato il signor Luca Stucchi, per l'Ausil. del D.L. di Cremona Giancarlo Musa che ha sposato la sig.na Paola De Carolis. Felicitazioni e auguri.

PENSIONAMENTI - Hanno lasciato l'Ente il Guardiano Cosimo Camarda, il Deviatore Pietro del Frate e l'Assist. Quinto Guarischi della stazione di Vigevano e il C. Gest. Sovr. Vito Salierno dell'U.P. Milano Nodo Nord. Auguri da parte di tutti i colleghi.

NAPOLI

NOZZE - Antonio e Clara Carotenuto, figli del C.S. Sup. Vittorio, della stazione di Villa Literno, si sono sposati rispettivamente con la sig.na Amalia Iovine e con il sig. Salvatore Scala. Auguri vivissimi.

NASCITE - Maria Chiara è nata alla sig.ra Fiorenza Angri, moglie del Segr. Vincenzo Nocerino; Benedetta Matilde è nata alla sig.ra Rossella Molle, consorte del C. Tec. Vincenzo Muzii e Stefano è nato alla sig.ra Rita Proscia, moglie del Segr. Tec. Sergio Di Nardo. Rallegramenti.

LAUREE - Paola Meo, figlia del C.S. Sovr. titolare di Avellino Aldo, si è laureata in Sociologia con 110/110. Rita Ciriello, figlia dell'Assistente di Stazione Pasquale di Napoli C.le, si è laureata in Medicina e Chirurgia con 110/110; Silvana Schioppa, figlia del Macch. Antonio, del D.L. di Napoli Smist/to, si è laureata con brillante votazione in Economia e Commercio. Luisa Cannavacciuolo, figlia di Vincenzo, Deviatore Capo di Salerno si è brillantemente laureata in Medicina e Chirurgia. A tutti congratulazioni e auguri.

COMMIATI - Hanno lasciato l'Ente, per raggiunti limiti di età e di servizio: il Tecnico del D.L. di Napoli C.Fl. Maurizio Crispino; il C. Tec. Sup. dell'Ufficio Collaudi Gino Di Lena; il Macch. del D.L. di Salerno Gennaro Gallo; il Tec. Filippo Gravino, pure del D.L. di Salerno; l'Op. Qual. del 31° Tronco Lavori di Battipaglia Domenico Morinelli; il Macch. del D.L. di Napoli Smist/to Giuseppe Orlando; il Commesso dell'Uff. Organizzazione Antonio Pollio; l'A. Macch.r.e. del D.L. di Napoli Sm.to Pasquale Russo; il Macch. del D.L. di Napoli Smist/to Francesco Tarallo; il C.G. del Mag. Log. di Napoli Poggioreale Aniello Borrelli e il C. Tr. del D.P.V. di Isernia Michele Semprebuono.

IN CORSA PER L'ANELLO

Centinaia di atleti di tutte le età si sono dati appuntamento allo Stadio dei Marmi di Roma in una piovosa domenica mattina di febbraio, per dire sì, correndo, al completamento dell'anello ferroviario della capitale. La manifestazione, intitolata «Gira Roma in treno» ha trovato molti sponsor tra i quali si è distinto il Dopo Lavoro Ferroviario di Roma organizzatore della manifestazione. Al DLF romano apparteneva, tra l'altro, un agguerrito gruppo di corridori che ha saputo mettersi in evidenza nelle gare (staffetta maschile a squadre; individuale femminile; corsa non competitiva).

C'è solo da augurarsi che il successo della manifestazione abbia contribuito a sensibilizzare gli Enti e le istituzioni da cui dipende l'ultimazione di un'opera che Roma e i suoi cittadini chiedono anche... correndo. Il completamento dell'anello ferroviario ridurrebbe, tra l'altro, del 20% il traffico pendolare su gomma con il relativo abbassamento del tasso di inquinamento atmosferico.

In gara, accanto a professionisti come la ferrarese Laura Fogli, vincitrice della maratona di New York, tantissimi bambini. Anche se il clima è stato inclemente, si è trattato comunque di una bellissima festa. E proprio ai corridori più giovani va riconosciuto l'impegno per un obiettivo che, una volta raggiunto certamente migliorerà le condizioni di vivibilità della loro città. Un modo ecologico per richiamare l'attenzione sul mezzo di trasporto più ecologico: il treno, appunto.

Per gli atleti tantissime coppe e l'entusiasmo del pubblico composto in gran parte dei genitori dei piccoli corridori che hanno sfidato le intemperie armati di macchina fotografica e ombrello. Il maltempo ha concesso un'opportuna tregua solo al momento della premiazione.

Stefano Fratesi

STEFANO FRATESI/FOTOTECA FS

Auguri di lunga e serena quiescenza.

DECESSI - Sono improvvisamente venuti a mancare il padre del Tecnico Antonio Fauci e il padre del Commesso Emilio Rossi, della Direz. C/le Gest. Lav. 3ª. È pure venuto a mancare Nicola Iarusso, C.G. della stazione di Benevento. Alle famiglie le nostre condoglianze.

PALERMO

LAUREE - I migliori auguri di un brillante avvenire al giovanissimo Massimo Ruggieri figlio di Mauro, Capo Gestione Sovrintendente dell'Agenzia Marittima di Messina per aver conseguito la laurea in Ingegneria Chimica con la votazione di 110.

ANNIVERSARIO NOZZE - Antonino Cimò Impalli, Deviatore Capo a r. della stazione di Palermo Centrale e la signora Francesca Di Sclafani, hanno festeggiato il 60° anniversario del loro matrimonio. «Voci» augura tanti anni felici, cui si associa il figlio Filippo, Tecnico del Reparto 1 TT di Palermo C.le.

LUTTI - È scomparso improvvisamente il collega Cesare Gugliotta, Capo Squadra Manovali dell'Officina G.R. di Messina. Ai familiari le più sentite condoglianze.

PENSIONAMENTI - Un ottimo futuro auguriamo ai colleghi che hanno lasciato l'Ente in questi giorni, beneficiando del prepensionamento: Gaetana Pallara Segretario Superiore, Diego Ernesto Bottalla Segretario, Luigi Badagliaccca Commesso, tutti dell'Ufficio Organizzazione; Salvatore Giovenco Revisore Superiore dell'Unità Piani e Centr. Pred.; Vincenzeo Puglisi Segretario Superiore di 1ª classe dell'Unità Depositi e Mezzi; Salvatore Albanese Segretario Superiore di 1ª classe dell'Ufficio Amministrazione e Centr. Gestione; Gaetano Greco e Mario Faja Segretari Tecnici del Reparto Gestione Lavori di Catania; Santo Grasso Segretario Superiore dell'Unità Officina di Catania; Gioacchino Tognetti Ausiliario stazione di Priolo Melilli e distaccato alla stazione di Palermo Centrale; Angelo D'Angelo Ausiliario del Deposito Locomotive di Palermo; Giovanni Chinnici Manovratore della stazione di Messina Centrale; Gioacchino Avena Manovratore della stazione di Bicocca e distaccato all'Ufficio Organizzazione; Vincenzo Cerrao Operaio Qualificato dell'Officina G.R. Messina e distaccato all'Ufficio Affari Legali; Gioacchino Guidera e Baldassare Santoro, Segretari Superiori di 1ª classe; Rosalba Moscato Segretario Superiore; Rosario Mineo, Salvatore Glotta, Benedetto D'Angelo, Lorenzo Program-

QUEL TRENO PER LUCCA

Sulle ferrovie lucchesi è già stato scritto, ma poco finora è stato chiarito delle loro peculiarità tecniche, forse perché si è ritenuto — e a torto — non fosse di grande interesse soffermarsi su questioni che rientravano più convenientemente nel vasto e quanto mai vario campo dell'archeologia industriale.
Occorreva quindi riprendere l'intero argomento e affrontarlo nella sua completezza, per riferire su episodi costruttivi e di gestione e sulla natura di opere d'arte, per cercare di individuare le locomotive delle Strade Ferrate Lucchesi.
E il libro di Betti Carboncini colma questa lacuna, inquadrando tranvie e funicolare in un più ampio contesto di linee ferroviarie interessanti Lucca e fermando l'attenzione soprattutto su loro caratteristiche poco conosciute.
Si spazia così dalle antiche Strade Ferrate Lucchesi, tra le prime realizzate in Italia, alle ferrovie che fecero capo in seguito a Lucca: la linea per Viareggio con le sue geniali soluzioni tecniche per attraversare la palude di Massaciuccoli, e la Aulla-Lucca, nota colme «La Garfagnana», fino ad arrivare alla Lucca-Pontedera.
Pur non essendo un'opera storica, questo libro della storia segue i passi, cosicché di ciascuno degli impianti trattati, ancor prima delle caratteristiche tecniche, vengono esposti genesi e avvenimenti in ordine cronologico.
Per quel che concerne più specificamente le antiche ferrovie lucchesi, l'esposizione delle loro vicende è inserita nel più ampio scenario ferroviario italiano e toscano dell'ottocento.

Adriano Betti Carboncini
UN TRENO PER LUCCA
Calosci Editore, lire 38.000

ma, Anna Nicotra, Luigi Musmeci, Segretari; Maria Giovanna Schifaude Applicato; Giusto Avello, Luigi Battaglia, Biagio Quaglino, Salvatore Aiello, Eduardo Di Marco, Commessi, dell'Ufficio Organizzazione. Francesco Cirone e Paolo Gargano, Segretari Superiori di 1ª classe dell'Ufficio Sanitario di Palermo; Francesco Testa Segretario Superiore e Ignazio Di Bella Segretario, dell'Unità Piani e Controllo Produzione; Teresa Di Giovanni Segretario Superiore e Alfredo D'Avenia Segretario, dell'Ufficio Affari Legali; Nicolò Siciliano Segretario Superiore di 1ª classe dell'Unità Produzione Palermo Est. Mario Di Spirito Segretario Superiore di 1ª classe dell'Ufficio Amministrazione e Controllo Gestione; Franca Pavone Segretario del Deposito Locomotive di Catania; Francesco Iannone Segretario del Deposito Locomotive di Siracusa; Margherita Inzerillo Applicato Capo r.e. dell'Unità Opere civili; Vittorio Feria Capo Stazione Superiore della stazione di Palermo Centrale che rimane fra i ferrovieri come Fiduciaria della Banca Nazionale delle Comunicazioni. Vincenzo Cardillo Assistente Capo r.e. della stazione di Palermo Centrale e distaccato all'Ufficio Organizzazione; Silvestro Santore Deviatore e Benito Garofalo Ausiliario di Stazione, ambedue della stazione di Palermo Centrale; Angelo Trombadore Capo Personale Viaggiante Superiore del D.P.V. di Modica. Felice Ribaudo Tecnico dell'8 Tronco Lavori di Palermo Notarbartolo.

REGGIO CALABRIA

NOZZE - Felicitazioni vivissime al collega Giovanni Galluzzo, Controllore Viagg. Sup.re dell'Ufficio Produzione, la cui figlia ha sposato il sig. Salvatore Pulitanò.
LAUREE - Con ottima votazione ha conseguito la laure in Scienze Agrarie Maria Rita Artuso, figlia del collega Vittorio, Segretario Sup. presso l'Ufficio Produzione. In Pedagogia si è laureato brillantemente Maria Coppola, figlia dell'Op. Qualificato Francesco in servizio presso il 24° Tronco di Rossano. Sempre con il massimo dei voti si è laureata in Lettere Classiche Marica Laurendi, figliola di Giuseppe, Segretario presso l'Ufficio Amministrazione. Infine, Giorgio Bennati, figlio di Sebastiano, Capo Te. Sup., Dirigente il VI Tronco Lavori di Diamante, ha conseguito il diploma di laurea in Educazione Fisica con 110 e lode. Ai neo dottori giungano i migliori auguri di «VdR».
PENSIONAMENTI - Con tanta simpatia ed affetto salutiamo i colleghi: Segr. Sup. Antonino Albanese, Ass. Capo Staz. Roberto Marciano e Vincenzo Cristiano, Segr. T. Sup. Demetrio Provazza, tutti dell'Ufficio Produzione, che sono andati in pensione. Per Antonino Albanese, che per ben 20 anni ha rivestito la carica di «Reggente Compartimentale Relazioni Umane», dobbiamo aggiungere la notizia del matrimonio del figlio Marcello con la signorina Gabriella Maria oltre che la nascita della nipotina Emanuela Lucia nata al figlio Gabriele. Auguri di vero cuore.
LUTTI - È morto Francesco Bonifacio, padre del Capo Stazione Tonio Bonifacio in servizio a Nicotera e presidente del locale D.L.F. Condoglianze sentite.

ROMA/IMPIANTI

L'ING. GIOVANNINO CAPRIO è il nuovo Direttore Comp.le di Roma. Proviene dalla Dirigenza del Dipartimento Pot. e Sviluppo e sostituisce l'Ing. Carlo Ianniello destinato ad altro incarico presso il Settore Alta Velocità. Ai due funzionari auguriamo un ottimo lavoro nei rispettivi incarichi.
NASCITE - Auguri per Andrea, figlio dell'Aus. Sergio Farina dell'O.M.V. di Roma Prenestina; per Flavio figlio del C. Staz. Fabio Massimo Merlino di Roma S. Lorenzo e nipote del C. Gest. Renato della Segreteria di Roma Termini, e per David Antonello figlio dell'Assist. di Staz. Carmine Ruotolo.
QUIESCENZE - È andato in pensione il dott. Stefano Puleo componente dello staff del Direttore Comp.le ed, in precedenza, Capo Ufficio Produzione. Cordiali auguri di ottimo futuro che estendiamo anche all'Aus. di Staz. Luciano Sampaoli di Roma Termini.
PREPENSIONATI - Pubblichiamo un altro elenco di colleghi andati anticipatamente in pensione usufruendo della nota legge ed ai quali auguriamo ogni fortuna: Rev. Sup. Silvana Bournenes, Segr. Wanda Selva, Segr. Maria Luisa Ajosa, Segr. Paola Magnolfi, C.G. Sup. Giorgio Moscatelli, Dev. Augusto Casa, Ausil. Corrado Menghini, Assist. Capo Silvana Monticelli, dev. Luigi Magnani, C. Gest. Simonetta Belleri, C. Gest. Massimo Cencetti, M.re Eraldo Carfagna, Assist. C. Grazia Santoponte, M.re Umberto Lisci, Ausil. Livio Paolini, M.re Massimo Di Rocco, Assist. Capo Beatrice Santoponte, M.re Fernando Minervini, Manovr. Capo Umberto Frisciotti, M.re Franco Masella, Manovr. Capo Giovanni Di Folco, M.re Carmine Etzi, Manovr. Franco Mocio.
LUTTI - Sentite condoglianze al Capo Gest. Sup. Pasquale Mazzitelli per la scomparsa della madre Romana, al C.G. Gennaro Cardillo per il decesso del padre Giuseppe, al C. Gest. Nicola Pisani per la morte del padre Pietro.
LAUREE - Si è laureata con 110 e lode in Lingue e Letterature Straniere Patrizia Aloi, figlia del C.T. Sovr. Alfredo. Auguri e congratulazioni vivissime.

AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

È NATA Eleonora all'Applicato Enrico Carocci. Ai felici genitori e ai nonni ferrovieri Irene Petrucci e Adriano Carocci le più sincere felicitazioni.

DIREZ. C.LE ACQUISTI

SONO ANDATI in pensione il Segr. Rina Santilli e il Segr. Sup. di I classe Giuseppe De Fazio. Auguri di serena quiescenza.

TORINO

NASCITE - Dal Dep. Loc. di Novara ci comunicano le nascite di Sabrina al Macch. Salvatore D'Aiello, di Federico al Macch. Salvatore Bottari, di Luca al Macch. Piero Giuseppe Sammartano, di Fabio all'Aus. Vito Antonio Labarile, di Michele al Macch. Vincenzo Serpe, di Rosanna all'Aus. Raimondo Zullo, di Roberto Massimo al Macch. Angelo Concil, di Joa-

na Carmen al Macch. Pasquale Fedele, di Fabrizio al Macch. Vincenzo Ferrara; dal Dep. Person. Viagg. di Cuneo ci danno notizia delle nascite di Noemi all'Aus. Viagg. Domenico Balocco, di Angelo all'Aus. Viagg. Dionisio L'Abbate e di Andrea al Cond. P. Paolo Aimar. Dall'Uff. Pot. e Svil. di Torino ci comunicano la nascita di Lucrezia al Segr. Tecn. Enzo Villani e ad Emilia De Amicis. I nostri auguri ai piccoli ed alle loro famiglie.

MATRIMONI - Il Macch. Michele Lombardi si è unito in matrimonio con Lucia Cognetti, il Macch. Leonardo Varraso con Maria Anna Marangoni, il Macch. Marco Brusati con Tiziana Scullino, il Macch. Stefano Soprani con Rita Pregnolato, il Macch. Alessandro Lo Torto con Annunziata Pensabene ed il Macch. Giulio Manfrin con Ermelinda Romanzani, tutti del D.L. di Novara. Auguri di felicità.

LUTTI - Dal D.P.V. di Cuneo ci comunicano il decesso di Giovanni Servetto, Capo Treno a riposo; di Giuseppina Quaranta, madre del Capo Treno Mario Bertone; di Margherita Bertaina, madre del Capo Treno Sebastiano Dalmasso; del Capo Treno Carlo Pepino, già in quiescenza. Dal Dep. Loc. di Novara ci informano della scomparsa del Macch. Giorgio Scognamiglio. Dall'Ufficio Organizzazione l'immatura e tragica scomparsa di Nando, figlio dell'Appl. Salvatore Iorio. Le condoglianze della Redazione alle famiglie.

PENSIONAMENTI - Tra i molti pensionamenti di questo periodo, riportiamo alcune segnalazioni del D.P.V. di Cuneo: il Cond. Onorato Giordano, il Capo Treno Giovanni Aimar, l'Aus. Claudio Fosso e il Cond. Severino Tallone. Altri pensionamenti dal Dep. Loc. di Novara: i Capi Sq. Manov. Antonio Bianchi e Umberto Brusati; i Macch. Piero Aratti, Giovanni Proietti, Francesco Soave, Gerardo Spinelli e Lino Tavosanis; dalla stazione di Mortara le quiescenze dei Tecn. Sergio Piedinovi e Giuseppe Ceravolo.

VERONA

NASCITE - All'Off. G.R. di Verona sono nati: Simone, figlio dell'Aus. Giuliano Tabarini; Chiara, figlia dell'Aus. Claudio Bilancio e Stefano, figlio del Tec. Pietro Lerco. All'Off. G.R. di Vicenza sono nati: Alice, figlia del C. Tec. Claudio Ponzo e Filippo, figlio dell'O.Q. Igino Montale. Auguri a tutti.

NOZZE - Elena Paiola ha sposato il Segretario Roberto Avesani dell'Uff. Pot. Sviluppo di Verona. Auguri agli sposi.

PENSIONI - Per raggiunti limiti di età e di servizio hanno lasciato l'Ente: l'Aus. Staz. Renzo Dalla Palma (St. Primolano), Sirio Galvani Dev. a Verona P.N., Gino Negretto Manovr. C. di Vicenza e, dell'omonima Officina, i Tec. Achille Massignan e Mario Rizzi, del Dep. Loc. di Mantova il Macch. Carlo Poggioli. Dalla Sede Comp.le sono stati salutati il Capo Sett. Ufl. Antonino Rasà dello staff del Direttore ed il Segr. Tec. Sup. 1ª classe Luigi Feltrin dell'Ufficio Produzione. A quest'ultimo, fervente ed appassionato «maestro di vapore», un saluto e un ringraziamento particolare per i numerosi e lusinghieri successi ottenuti con i treni speciali a vapore.

LUTTI - Sono deceduti: il Tec. Luigino Marchi del 1° Tr. Lav. di Trento, l'Aus. Staz. Sergio Pigatto di Mozzecane, il Segr. Sup 1ª Classe Raffaele Gatto, Capo dell'ex Reparto Ragioneria di Bolzano, l'ex Capo Reparto Pensioni Luigi Ganassini, mentre ai Deviatori Eraldo Spagolla e Giuliano Zampieri ed ai Manovratori Alberto Bee e Tiziano Ferrari, tutti in servizio a Verona P.N., è deceduto il rispettivo padre. È deceduto anche il Segr. Sup. Giovanni Munari dell'Un. Produzione di Vicenza. Al Capo Tec. Sup. Paolo Piccoli dell'Officina G.R. di Vicenza è deceduta la piccola Giulia, di soli due anni. Alle famiglie sentite condoglianze.

VENEZIA

NUMEROSI COLLEGHI hanno lasciato il servizio, iniziando una quiescenza che auguriamo a tutti lunga e ricca di serenità. Ricordiamo alcuni nomi: Guard. Bruna Cabbai di Pordenone, Dev. Capo Federico Scattolin di Mestre, Capo Gestione Sovr. Girolamo Fiorese dell'Unità di Produzione di Padova, Capo Gest. Sup. Aldo Gianello della stazione di Padova, Capo Treno Stefano Carraro del DPV di Venezia, Tecnico Cesare Vitturi della Squadra Rialzo di Venezia, Op. Qual. Carletto Beraldo Di Mestre, Capo Staz. Sup. Terenzio Fogato della stazione di Padova, Manovr. Pietro Visentin della stazione di Mestre, Tecnico Bruno Adami della Squadra Rialzo di Venezia, Gestore 1ª R.E. Carmelo Sajeva della stazione di Treviso, Conduttore Gianni Squizzato del DPV di Mestre, Ass. di Stazione Giuseppina Cavi di Venezia SL, Macch. TM Tullio Zullato del DL di Padova. E ancora: Walter Betteti, Macch. del DL di Treviso, Guard. Attilio Mariotto della stazione di Conegliano, Capo Pers. Viagg. Sovr. Giovanni Valverde del DPV di Venezia, Op. Qual. Bruno Bassi del Tronco 20 di Pordenone, Manovr. Franco Attrobo della stazione di Treviso, Op. Qual. Rino Bortolozzo del Tronco Lavori di Padova. Sono andati in pensione anche: il Dirigente Salvatore Gulotta, Professional a disposizione del Direttore Compart.le, e i Segretari Sup. di 1ª classe Lino Del Longo e dr. Serio Boschin dell'Ufficio Amministrazione, ai quali — per la conoscenza di antica data — esprimiamo un personale augurio per il futuro.

NASCITE - Ricordiamo la nascita di Nicolò, figlio dell'Op. Qual. Giovanni Gripponi della Squadra Rialzo di Mestre, e del piccolo Roberto, figlio dell'Aus. Renzo Mattiazzo dello stesso impianto. Sono nati anche: Riccardo del Macch. Enrico Boscato, Enrico del Macch. Mario Merlini, Dario del Macch. Claudio Gigante, Giuseppe del Macch. Antonio Buson, Andrea del Monovr. Renato Paganin, Alessandro dell'Aus. Enni Lion (tutti i colleghi sono in servizio nel D.L. di Padova). A tutti, tanti affettuosi auguri.

È MANCATO il Segr. T. Sup. 1ª cl. Piermaurilio Maurello, dell'Unità di Produzione Officine Mat. Rot. Assieme a quanti hanno conosciuto e stimato il sig. Maurello esprimiamo alla consorte i sensi del nostro fraterno, sincero cordoglio.

Condoglianze anche ai famigliari degli altri colleghi che sono deceduti nei mesi scorsi: il Deviatore Tristano Casarotto della Staz. di Grisignano di Zocco, Tecnico di Staz. Silvano Visentin di Padova, Tecnico Angelo Zorzetto in servizio a Mestre.

LA FERROVIA DELLE GROTTE

Questo interessante libretto di 52 pagine con 52 foto in bianco e nero, 30 a colori, 6 disegni con testo in francese, fiammingo e — caso raro per noi — con riassunto in italiano, redatto dal noto studioso belga di trasporti su rotaia, ing. Paul Tardeur, illustra la famosa tranvia di 3.5 km a scartamento ridotto di 1 m inaugurata il 1° giugno 1906 che collega il centro di Han alle famose grotte che costituiscono un'attrattiva della zona.

Fino al 1934 furono impiegate locomotive a vapore cabinate tipiche delle tranvie, quindi automotrici a benzina tuttora in servizio (con vari ammodernamenti) cosicché questa affascinante linea turistica è anche unica nel suo genere per il sistema di trazione.

Nel 1936 alle originarie rimorchiate chiuse a terrazzini, si aggiunsero rimorchiate giardiniera tuttora esistenti in numero di otto che con le cinque automotrici e una carrozza chiusa a carrelli (più 2 di scorta) per i giorni di tempo cattivo, costituiscono il parco attuale della piccola linea.

Tale linea fa parte della grande e famosa rete secondaria belga delle S.N.C.V. (Ferrovie Vicinali) che raggiunse nel 1939 l'imponente estensione di 5000 km e oggi si è ridotta alle linee del Litorale (Fiandre) e di Charleroi (elettrificate) oltre alla nostra piccola tranvia di Han, che in questo bel libretto ci appare in belle immagini di convogli in transito dentro boschi ad alto fusto e nel verde della natura tanto da invogliare chiunque ad andare a conoscerla in attività. (Han si può raggiungere con mezzi pubblici dalla stazione SNCB di Jemelle sulla linea Lussemburgo-Namur-Bruxelles).

Perciò si consiglia vivamente la lettura di questo libro che può essere acquistato ordinandolo all'autore Marc Hélin, rue d'Odenghien 54 B-1420 BRAINE ALL. (Belgio) mediante vaglia potale internazionale di 335 franchi belgi (circa 12.000 lire: un prezzo veramente contenuto!).

Ma, come abbiamo detto, il libro è soprattutto uno stimolo per spingere il lettore alla visita di questa linea breve e straordinaria.

Piero Muscolino

Marc Hélin
HAN-SUR-LESSE: LES CHEMINS DE FER VICINAL DES GROTTES

I CENTOCINQUANT'ANNI DELLA MILANO-MONZA

Celebrazioni, ricordi, iniziative: tra Milano e Monza l'attualità conferma la storia. Nel 1840 era già pendolarismo.

di BEPPE BERTOLI

La storia delle ferrovie in Lombardia ha compiuto quest'anno i suoi centocinquant'anni ed una serie di manifestazioni sono state promosse per ricordare quel lontano 17 agosto 1840 in cui venne inaugurata la strada ferrata che collegava la Villa Imperiale e il Parco di Monza con la Capitale del Regno Lombardo-Veneto.

Seconda linea realizzata sul territorio italiano e prima di progetto interamente italiano, la Milano-Monza fu ideata almeno due anni prima della Napoli-Portici (di costruzione e progetto francesi) ma non ebbe la stessa rapidità di esecuzione. La prima iniziativa per realizzarla risale infatti al 1835. Una piccola società di proprietà del comasco Zanino Volta, figlio del celebre Alessandro, elaborò un progetto per la costruzione di una linea ferroviaria che collegasse Milano a Como, sull'esempio di quanto stava avvenendo all'estero anche se in Italia si rilevarono diversi gli usi e le finalità delle prime strade ferrate.

Ad intuire le potenzialità economiche di uno sviluppo della ferrovia furono le Camere di Commercio Lombarde che appoggiarono quella prima iniziativa del Volta ma le travagliate vicende societarie non favorirono la realizzazione del progetto e solo nel 1839 il Governo Imperiale Austriaco concesse alla Ditta Holzhammer di Bolzano, partner della società del Volta, «il privilegio per la costruzione di una strada a rotaie da Milano a Monza», quindi una parte del tracciato proposto ed in pratica un semplice collegamento tra la città e la relativamente vicina residenza di campagna del sovrano austriaco.

Il progetto venne affidato ad un geniale costruttore milanese, l'ingegner Giulio Sarti.

La linea misurava 12.751 metri. Le rotaie erano fissate al terreno da dadi di pietra e ogni 90 metri robusti travi, sempre in pietra, fungevano da traversine per «le guide di ferro». Nelle due stazioni terminali i binari per la manovra delle locomotive erano collegati da batterie di piattaforme girevoli di modesto diametro, tanto da richiedere per ogni manovra lo sganciamento del tender.

Da ciascuna delle due stazioni non poteva partire un treno se prima non era arrivato il convoglio che viaggiava in senso opposto e le segnalazioni, in attesa del telegrafo, avvenivano tramite «torri di segnalamento», strane costruzioni simili a fari marini, dall'alto dei quali i segnalatori trasmettevano, secondo un codice di segnali, messaggi con bandiere per avvertire il macchinista degli eventuali ostacoli. Il 17 agosto 1840 la locomotiva «Lombardia» con al traino un convoglio di tre carrozze con a bordo l'Arciduca, l'Arcivescovo, tutte le autorità, una scorta ed una banda militare, copre per la prima volta il percorso impiegando 19 minuti da Monza a Milano, alla media di 40,4 Km all'ora.

Il treno inaugurale è seguito a breve distanza da un secondo convoglio con le autorità minori ed una seconda banda militare, trainato dalla locomotiva «Milano».

Le due locomotive (l'anno seguente ne verrà messa in servizio una terza, la «Lambro») erano di provenienza inglese mentre le carrozze vennero costruite dalla Ditta Arnoldi di Milano che assunse, per sviluppare il settore delle costruzioni ferroviarie, 500 fabbri e falegnami.

Diverse le caratteristiche delle carrozze che componevano normalmente il treno. Le vetture di prima classe, a corpi separati e con otto posti su un seggio altolocato, trasportavano 55 passeggeri, 40 trovavano posto nelle vetture di seconda classe a cassa quadrata e quelle di terza classe, non coperte, potevano raccogliere altre 40 persone.

La stazione di partenza a Milano, denominata Porta Nuova, sorgeva nell'area limitata dalle attuali vie Melchiorre Gioia, De Cristoforis e Monte Grappa, al Borgo della Stella, appena fuori dalle mura della città ma ben presto collegata al centro da un servizio di carrozze a cavalli.

La stazione è una delle opere realizzate dall'ingegner Giovanni Milani, autore del celebratissimo Ponte ferroviario sulla Laguna. L'edificio in tardo stile neoclassico, ricco di fregi e colonnati, è oggi sede dell'Ufficio Collaudi Trazione del Compartimento di Milano ed è la più antica stazione ferroviaria ancora esistente in Italia.

È ancora visibile anche la stazione terminale a Monza, oggi residenza privata, costruita sullo stesso stile ma in dimensioni più ridotte di quella di Porta Nuova.

Nel 1839 Milano aveva circa duecentomila abitanti e Monza era il centro abitato più importante nella nascente cintura industriale. Già allora era notevole il traffico di merci e viaggiatori tra i due centri.

Uno studio dell'epoca ci informa che i «passeggeri» tra Monza e Milano erano mediamente 1278 al giorno: 756 in carrozza, 354 su carri e 168 a piedi. Risultano così significativi i dati rilevati dal primo sondaggio di frequentazione dei treni effettuato a un mese dall'inaugurazione: i viaggiatori trasportati erano mediamente 1592 al giorno, con punte di 2400 nelle giornate festive.

Mentre la maggior parte delle merci viaggiava quasi esclusivamente sull'acqua attraverso la rete dei Navigli, il movimento dei viaggiatori tra Monza e Milano si divideva tra la Ferrovia e la «strada postale» percorsa dalle diligenze.

Tra questi due sistemi di trasporto si svolse

ROBERTO FUSCONI/FOTOTECA FS

Il treno d'epoca delle Ferrovie Nord Milano e l'ETR 500 che hanno corso affiancati per celebrare i 150 anni della linea Milano-Monza. In alto, la cartolina ricordo dell'elettrificazione della ferrovia, la prima d'Italia, e le facciate delle stazioni di Milano Porta Nuova, a sinistra, e di Monza, a destra.

dal 1840 un «duello» a colpi di tecnologia e di primati.

Nel 1849 la linea ferroviaria venne prolungata a nord fino a Camerlata, nel 1864 a sud verso la nuova Stazione Centrale, nel 1875 raggiunse Como e l'anno seguente Chiasso.

Nel 1876 veniva intanto inaugurata l'Ippovia Milano-Monza, prima tramvia a cavalli su percorso extraurbano, lungo la strada percorsa fino ad allora dalle diligenze. L'anno seguente vengono adottate sul tragitto le prime carrozze a due piani, antesignane di quelle utilizzate oggi per il traffico pendolare. Nel 1899 la ferrovia, per la prima volta in Italia, impiega mezzi a trazione elettrica (elettrotreni ad accumulatori). Pochi anni dopo anche l'Ippovia viene sostituita da un servizio a trazione elettrica alimentata da una linea di distribuzione aerea, prima realizzazione del genere in Italia.

Nel 1882, con l'apertura della Galleria del Gottardo, la linea che partiva da Milano ed attraversava Monza, diventa uno dei principali collegamenti internazionali con il Nord Europa e sul proseguimento a nord verso Lecco e Sondrio, si realizza nel 1901 un'alimentazione elettrica trifase, prototipo italiano e forse mondiale.

Nel 1911 viene aperta la Monza-Molteno che diverrà pochi anni dopo la prima linea privata a concessione ad essere autorizzata a prolungare le proprie corse sulle linee FS fino

a Milano (esperienza ripresa oggi con il prolungamento dei treni della linea, ora FS, fino a Sesto San Giovanni in corrispondenza della Metropolitana).

L'ultima importante realizzazione, dopo il raddoppio e l'elettrificazione dei binari avvenuti negli anni '30, è stata il quadruplicamento da Milano a Monza, completata nel 1971. Ancora oggi sembra riproporsi questo duello che ha visto prevalere a fasi alterne la ferrovia e la strada, con la prospettata realizzazione del prolungamento a Monza della linea Uno della Metropolitana Milanese, attualmente attestata a Sesto. Tornando a quel viaggio inaugurale dell'agosto 1840, a quelle locomotive sbuffanti che correvano per la prima volta sul territorio lombardo, Giovanni Raiberti dedicò un intero poemetto.

L'opera ricorda nei toni enfantici l'Ode barbara del Carducci «all'empio mostro», posteriore di qualche decennio e più nota. Meno entusiasti e più divertenti, forse sull'esempio delle opere di Carlo Porta o prima ancora del Goldoni, uscirono negli anni seguenti al 1840 alcuni almanacchi in versi meneghini che prendevano in burla «le smanie per la villeggiatura» in Brianza della «gent de riguard» che affollava i treni della linea per Monza, descrivendo le gioie ed i grattacapi della seconda linea ferroviaria italiana.

Pubblicati dalla Stamperia dei Fratelli Pirola, famosa all'epoca ed il cui nome ancora oggi è noto a chi cerca un testo di legge, una sentenza, un regolamento, i versi divennero così popolari da trasformarsi in filastrocche e giochi per ragazzi: *Morettina dove vai/ vado a monza sul tramvaj/ so e giò per i rotaj/ che Monza riva mai.*

Oppure, sempre riferendosi alla lentezza del tragitto: *El trenin de Monza/ se ciama el trottapian/ el mett cinq or e mezza/ da Monza andà a Milan.*

In realtà, come abbiamo visto, il tempo impiegato non era poi tanto lungo. Oggi un treno impiega circa 15 minuti da Milano a Monza, forse un piccolo progresso ma irraggiungibile per uno spostamento odierno in automobile tra i due centri percorrendo le trafficate strade che nelle ore di punta riescono a farci superare un'ora di viaggio per soli 18 chilometri. Oggi la linea ferroviaria Milano-Monza è il collettore di tutto il traffico proveniente dalla Brianza, dalla Valtellina e in parte dalla Bergamasca. In tutto oltre 120 treni a carattere locale e regionale che trasportano mediamente 4 mila persone al giorno. La linea è percorsa inoltre da una cinquantina di treni internazionali e da circa ottanta treni merci.

La stazione attuale è stata costruita nel 1880, pregevole la Saletta Reale con un affresco del Mosè Bianchi.

Proprio la saletta Reale è divenuta il punto di riferimento di tutte le manifestazioni celebrative dell'anniversario, la «reception» di una città che ha voluto ricordare un momento importante della sua storia e invitare gli abitanti alla riscoperta del treno come mezzo di trasporto per un futuro meno inquinato e più vivibile, a riscoprire insomma «La civiltà del treno», slogan usato in tutte le manifestazioni.

Poiché il messaggio si rivolgeva al futuro, ai giovani, le celebrazioni sono iniziate con l'apertura delle scuole.

Le numerose iniziative promosse dal Comune di Monza, dalle FS e dal Centro Culturale di Ricerca monzese, hanno avuto il pratrocinio del Ministero dei Trasporti, dell'Assessorato ai Trasporti della Regione Lombardia e delle Amministrazioni Comunali di Milano e Sesto San Giovanni, e il contributo di varie Società (ABB Metrofer, Associazione Industriali Monza e Brianza, Azienda Municipale Servizio Autolinee, Azienda Trasporti Milano, CARIPLO, Camera di Commercio, Ferrovie Nord Milano, AG Insurance System, Metropolitana Milanese, Mutuo Soccorso Ferrovieri e Lavoratori del Trasporto, Pro Monza, SEA).

Giornata clou il 6 ottobre, con la concelebrazione della 32° Giornata del Ferroviere e rievocazione del viaggio inaugurale della linea, effettuato con il treno d'epoca delle Ferrovie Nord Milano, il più antico ancora in attività, e il nuovissimo ETR 500 che hanno percorso affiancati il tratto da Monza a Milano.

Dopo la festosa partenza, dal 9 al 30 novembre si è svolta alla Galleria Civica di Monza una Mostra di Modellismo Ferroviario abbinata ad una esposizione di bellissime Stampe d'epoca di vendute del treno (Lungo la strada ferrata).

Le stazioni di Monza, le due attuali (Monza e Monza Sobborghi) e le prime costruite, sono protagoniste della Mostra all'Arengario della città, appositamente riaperto dopo anni di restauro.

In queste pagine, un omnibus d'epoca e l'interno della stazione di Milano Porta Nuova in un'incisione di L. Mantovani. La stazione, progettata dall'ing. Giovanni Milani, lo stesso del ponte sulla Laguna, è il più antico edificio ferroviario tra quelli esistenti ed è attualmente sede dell'Ufficio Collaudi FS. Nella pagina a fianco, sempre Porta Nuova in un'immagine celebrativa.

METROPOLITANE E TRASPORTO LOCALE

La mobilità nelle grandi aree urbane è una delle questioni di maggiore rilevanza, molte volte si trova in situazioni di emergenza dovute all'inquinamento ambientale. La rivista milanese «Tuttotrasporti» è riuscita a radunare attorno ad un tavolo diversi esperti di mobilità sia dal punto di vista delle realizzazioni infrastrutturali, sia dal punto di vista della gestione delle stesse. In Lombardia si parla da tempo di metropolitane leggere, di collegamenti veloci su ferro, di interscambio tra diversi vettori di mobilità pubblica per razionalizzare il comparto e ottimizzare le risorse impiegate. Il convegno di Milano ha visto la partecipazione di relatori italiani ed europei che hanno illustrato le realizzazioni già in attività e i progetti. Dall'ing. Alamo, Direttore generale dell'azienda trasporti municipali di Catania all'ing. Meyer, Direttore generale della Metropolitana di Amburgo, alla dott.ssa Leclerc della città di Lille dove è stata realizzata una rete metropolitana per un'area urbana di circa 1.000.000 di abitanti. Area che somiglia moltissimo a gran parte delle principali aree urbanistiche italiane. Per rimanere in Lombardia, per esempio, Brescia ha pensato da tempo al «metrobus» sulla base di quanto realizzato a Lille. Tra i contributi di peso e di contenuto nel dibattito: quello della MM di Milano, dell'ATM di Milano, della «Trasporti Fiat Matra» e della «Sofretu» di Parigi. Due gli interventi in ambito FS, tra l'altro di divisioni al loro esordio nell'ambito della nuova struttura dell'Ente. L'ing. Maraini responsabile della Divisione Tecnologia e Sviluppo di sistema ha trattato del ruolo dei privati nel finanziamento delle infrastrutture urbane. «Il deficit dell'Ente FS si presenta anch'esso di dimensioni drammatiche rispetto alle altre reti europee. Ci si muoverà dunque nei prossimi anni in un contesto di risorse pubbliche scarse» ha detto l'ing. Maraini come introduzione al suo intervento. Vanno cambiate parecchie cose a cominciare dal meccanismo finanziario attuale con la predestinazione di risorse agli enti locali: un tanto per le strade, un tanto per i servizi sociali, un tanto per i trasporti. Lo scenario europeo del dopo 1992 invece sarà più aperto al mercato e con un rapporto tra pubblico e privato più intenso e più trasparente. Vi è una strada al riguardo per quanto riguarda espressamente la mobilità nelle grandi aree: «far gareggiare le amministrazioni locali con progetti che richiedano il minimo costo unitario di esercizio - investimento per lo Stato. Lo Stato premierà e faciliterà le amministrazioni più efficienti, sia finanziariamente, sia normativamente». Un cambiamento radicale dal punto di vista culturale delle Amministrazioni locali e l'introduzione della logica della competizione attraverso l'efficienza. Altro «esordio» quello della Divisione Trasporto locale con sede operativa a Milano e di cui è responsabile l'ing. Vaciago. «È vero che le FS non hanno mai avuto una specifica vocazione per il trasporto locale» ha detto l'ing. Bernardi Dirigente della nuova Divisione «ma è anche vero che in Italia non c'è mai stata una cultura del trasporto pubblico e del trasporto ferroviario: nessuno ha mai chiesto alle Ferrovie di occuparsi del trasporto locale». Il settore è comunque in movimento, cambiano i consolidati modi di pensare e una dimostrazione deriva anche dalla costituzione della Divisione Trasporto locale con l'intento dichiarato di orientare in modo organico e specifico tutti gli sforzi che l'Ente FS già da qualche tempo sta compiendo per migliorare i servizi locali. L'obiettivo è incidere sulla ripartizione modale: sulla distribuzione del traffico tra i vari mezzi: dall'auto al bus, dal tram al treno, non però in modo generico, ma in modo mirato su quelle realtà dove i flussi di traffico e le distanze sono adatte al treno. Per il trasporto locale ferroviario, anche nelle grandi aree metropolitane dovranno essere sviluppati rotabili, introdotte tariffe e orari specifici per migliorare l'offerta «sui segmenti di mercato nei quali ciò si giustifica». È un impegno da svolgere in collegamento organico con gli Enti Locali e gli altri operatori del trasporto pubblico.

G. Battista Rodolfi

MILANO

I.R. PRIVILEGIATA

STRADA FERRATA

DA MILANO A MONZA

IMPORTANTE ACCORDO FS - ENTI LOCALI

Il 16 gennaio 1991 il Presidente della Giunta della Regione Piemonte Brizio, il Sindaco di Torino Zanone e l'Amministratore Straordinario dell'Ente FS Necci si sono incontrati per sottoscrivere un protocollo d'intesa per il nuovo assetto dei trasporti ferroviari in Piemonte. Il protocollo impegna le parti sulla necessità di pervenire ad un sollecito accordo globale che permetta la realizzazione di importanti interventi di rinnovamento urbano ed una sollecita ripresa degli interventi di potenziamento degli impianti ferroviari. Le parti, nel pieno rispetto delle rispettive competenze, daranno avvio alle procedure per la rapida approvazione di quattro documenti.

1 - L'armonizzazione delle esigenze ferroviarie di potenziamento e valorizzazione con le esigenze del P.R.G. comunale in fase di redazione.

Il documento prenderà in esame tutte le aree ferroviarie che possono essere oggetto di trasformazione, prevedendo l'inserimento delle nuove destinazioni già nel progetto preliminare di P.R.G. comunale, con l'intesa che qualora si rendesse opportuno anche per tempestività, potranno essere oggetto di variante del P.R.G.

In particolare, le parti hanno ritenuto prioritario l'impegno a rendere operanti in tempi brevi:

— la disponibilità da parte FS a volorizzare l'area dell'Officina Grandi Riparazioni;

— la disponibilità, sempre da parte FS, delle proprie aree comprese nel piano particolareggiato per il centro polifunzionale del Lingotto e di eventuali aree contigue, con modalità e termini da concordare;

— la trasformazione delle aree ferroviarie collegate alla stazione di Porta Nuova con un progetto elaborato a cura delle FS e all'esame del comune per trasformare Porta Nuova in stazione trenoporto. Per quanto riguarda invece il passante ferroviario, il protocollo prevede che il Comitato di coordinamento tra gli enti provveda a riconsiderare il programma e a dare impulso alla sollecita utilizzazione dei finanziamenti, anche per consentire l'impiego dei fondi disponibili da parte del Comune e stanziati con la Legge finanziaria 1988.

2 — La definizione di servizi integrati di trasporto viaggiatori e le possibili formule associate per la gestione mista delle linee di interesse locale.

3 — La definizione di un piano regionale di intermodalità merci coordinato con un potenziamento delle direttrici di traffico ferroviario.

4 — Il progetto Alta Velocità per collegare Lione e l'Est europeo via Torino-Milano.

Affreschi, false prospettive, boiserie neosettecento nell'antica sala d'aspetto di prima classe di Torino P.N., decorata nel secolo scorso da Francesco Gonin e Carlo Orsi. Attualmente parte dei locali Disco Verde, la sala è stata aperta al pubblico grazie a un'iniziativa FS/ Comune di Torino.

TORINO

UN GIOIELLO DELL'ARTE A TORINO P.N.

La stazione di Torino Porta Nuova ha offerto ai viaggiatori che vi hanno transitato tra il 15 gennaio e il 17 febbraio una piacevole novità: infatti, chi poteva disporre di cinque minuti, ha avuto l'opportunità di visitare l'ex sala d'aspetto di prima classe che, normalmente chiusa al pubblico, è stata aperta dalle 8,00 alle 20,00. Chi l'ha vista, ha riscoperto con sorpresa un angolo di ottocento piemontese miracolosamente salvatosi da tutte le ristrutturazioni e rifacimenti che, nel tempo, si sono resi necessari per adeguare le stazioni ferroviarie alle esigenze del viaggiatore d'oggi. La sala ancora completa di tutte le boiseries neosettecento, ha le pareti interamente ricoperte di affreschi allegorici che rappresentano Acqua, Terra e Fuoco. L'opera è firmata da Francesco Gonin, autore di rilievo dell'Ottocento piemontese sul quale è stata allestita una bella mostra all'Accademia Albertina. È stata proprio in questa occasione che la Direzione compartimentale di Torino ha reso possibile la visita alla sala. Con la collaborazione dell'Assessorato alla Cultura di Torino, le FS hanno realizzato un dépliant con alcune notizie storico-artistiche sulla sala.

La sala Gonin fa parte dei locali di cui dispone il Disco Verde di Torino che, con questa opportunità, ha avuto modo di far conoscere ad un pubblico più vasto i servizi che esso offre; l'inaugurazione della mostra torinese è stata un'occasione di quelle «da non perdere», utile a far conoscere un piccolo gioiello che le FS tenevano chiuso a chiave e che in futuro potrebbe essere utilizzato in modo più appropriato per offrire un servizio in più ad una clientela particolarmente esigente. Ma vediamo ora di dire qualcosa in più sulla sala e sul suo autore. Francesco Gonin è un pittore piemontese attivo per circa sessant'anni nel territorio subalpino. Nato a Torino il 16 novembre 1808, dimostra fin da piccolo la sua predisposizione artistica: viene infatti ammesso da Lorenzo Pecheux, a soli dodici anni, all'Accademia di pittura. Dopo due anni, alla morte del maestro, continua gli studi sotto la guida di Carlo Felice Biscarra.

Con il suocero Luigi Vacca, anch'egli famoso pittore, dipinge gli scenari del teatro Regio e Carignano, restaura e affresca l'abbazia di Altacomba. Innumerevoli sono le decorazioni di chiese e palazzi tra il 1840 e il 1880 in cui tocca le tematiche più varie, dal ritratto al paesaggio, dalla pittura storica a quella religiosa. Lavora a lungo nel Palazzo Reale di Torino, decora l'aula del primo Parlamento italiano a Palazzo Carignano e la suddetta sala d'aspetto di Torino Porta Nuova. La sala che ha ornati e prospettive di Carlo Orsi — particolarmente riuscito è lo sfondato della volta — presenta affreschi allegorici sulle tre pareti; quella centrale rappresenta la Terra: è una bella donna che richiama l'Italia, in attitudine di severa austerità rappresentante Cibele-Rea, la gran Madre con la corona in capo, seduta su di un carro trainato da leoni.
Nella parete di sinistra è l'Acqua, rappresentata dalle nereidi — figlie di Nereo, il vecchio Dio marino — sulla conchiglia trainata dagli ippocampi e dai tritoni. Nella parete destra è rappresentato il Fuoco con il vulcano sul fondo e in primo piano Proserpina rapita da Plutone.

Anche il lampadario, in vetro di Murano, è ancora quello originale che nel secolo scorso illuminava la sala alla quale si poteva accedere dal grande atrio della biglietteria, che il restauro recente ha fatto tornare al suo antico splendore; sono infatti ritornati alla luce gli stemmi delle città italiane affrescati sulla volta, con il relativo chilometraggio ferroviario. Tutti questi ambienti, come si è detto, sono ora a disposizione della Sala Disco Verde. Una ragione in più per visitarla.

Fulvia Conti

Il ratto di Proserpina nell'affresco di Francesco Gonin, conservato a Torino P.N. Il vulcano sullo sfondo suggerisce la simbologia del fuoco. Completano la serie dei motivi allegorici, le rappresentazioni della Terra e dell'Acqua.

BOLOGNA

LA PREGHIERA DEL PAPA

A dieci anni dalla strage, per iniziativa dell'Unione Cattolica Stampa Italiana, è stata scoperta, all'ingresso della sala di attesa di Bologna Centrale, una targa con un brano della preghiera che Papa Giovanni Paolo II qui pronunciò il 18 aprile 1982 in occasione della sua visita a Bologna.

Alla breve cerimonia sono intervenuti, oltre ai familiari delle vittime, l'avv. Necci, Amministratore Straordinario; il Cardinale Biffi, arcivescovo di Bologna, il dott. Goldoni, presidente regionale dell'Unione Cattolica Stampa Italiana; l'ing. Monfardini, Direttore compartimentale, autorità civili e militari.

Nel suo indirizzo di saluto l'ing. Monfardini ha ricordato come il Compartimento di Bologna sia stato oggetto di una lunga serie di attentati terroristici e come i ferrovieri abbiano sempre «saputo reagire con coraggio e determinazione riuscendo sempre a ripristinare il servizio nel più breve tempo possibile».

Al comportamento dei ferrovieri in quei tragici momenti ha accennato anche il Cardinale Biffi ricordando la notte della vigilia di Natale 1984 «una notte che non potrò mai dimenticare, passato in stazione con i ferrovieri di cui ho visto la dedizione al lavoro, la calma e l'attenzione nonostante la tragicità del momento. Avevo bisogno di questo esempio per continuare ad operare con serenità».

«Di fronte a questi fatti tragici, quasi insopportabili, — ha detto l'Arcivescovo di Bologna — sentiamo come un senso di sazietà delle parole. Con la preghiera però arriviamo a far tremare il cuore di Dio, che pensa a riequilibrare tutte le ingiustizie».

L'Amministratore Straordinario ha portato il saluto ed il ringraziamento delle Ferrovie per questo atto doveroso «perché non si dimentichi e perché sia presente alla coscienza civile del nostro popolo ciò che non si deve fare e quanto purtroppo è stato fatto.

Il sistema ferroviario, esteso in tutto il territorio nazionale, viene sovente preso di mira da azioni criminali perché ciò che tocca le ferrovie è in realtà qualcosa che tocca direttamente lo Stato».

L'avv. Necci ha ricordato che sono tuttora in atto tutte le possibili misure di prevenzione affinché eventi di questo genere non abbiano a turbare la vita e la coscienza civile del nostro Paese.

Ha concluso il dott. Goldoni con un pensiero di pietà cristiana anche per i carnefici. «Vorremmo — ha detto — che all'espiazione della colpa essi giungessero purificati dal pentimento».

Renzo Pocaterra

RICORDO DI GIULIO ROSELLI

Con ritardo abbiamo appreso della scomparsa, all'età di 78 anni, di Giulio Roselli, triestino, esperto di cose ferroviarie, notissimo fra gli studiosi e gli appassionati del settore per le sue pubblicazioni di storia delle ferrovie delle Tre Venezie e dell'Istria. Roselli non era un ferroviere. Si era accostato alle questioni ferroviarie per approfondire gli studi che conduceva sulla propria Regione. La materia lo conquistò al punto di farne un autentico esperto e quindi un ferroviere di elezione.

«Trieste e la Ferrovia Meridionale», «I cento anni della ferrovia Pontebbana», «Locomotive di preda bellica», «La ferrovia Trieste-Parenzo e i problemi ferroviari di Trieste e dell'Istria» sono fra i suoi libri più noti oltre a numerosi articoli apparsi su riviste specializzate: «Ingegneria ferroviaria», «Eisenbahn», «I treni oggi», «Tuttotreno», «L'ingegnere». Lavori tutti caratterizzati da una profonda conoscenza tecnica e storica senza dimenticare mai l'approfondimento dei problemi umani.

Ma il ricordo più vivo degli appassionati va alle numerosissime e disinteressate collaborazioni che Roselli volentieri forniva a chi si rivolgeva a lui. Fotografie, notizie, pareri, documenti del suo archivio sono riportati in tante pubblicazioni a testimonianza della sua disponibilità e generosità d'animo.

R.P.

A dieci anni dalla strage di Bologna Centrale, il cardinale Biffi, arcivescovo della città, scopre una lapide con una preghiera che Giovanni Paolo II pronunciò in questo luogo ricordando le vittime dell'atroce gesto terroristico.

BARI

POTENZIAMENTI PER DUEMILA MILIARDI

Importanti opere di potenziamento sono previste nei prossimi due anni nel Compartimento di Bari. A tale fine sono stati stanziati oltre duemila miliardi per il completamento delle opere avviate e per il potenziamento della rete ferroviaria. In sintesi, ultimate le opere in questione, l'intera linea adriatica insistente sul Compartimento barese sarà a doppio binario. Queste le più importanti opere previste.

RADDOPPIO DELLA LINEA BARI-TARANTO Dopo la rettifica delle principali anse per ridurre le tortuosità esistenti, si procederà ai raddoppi delle tratte Bitetto-Acquaviva delle Fonti e Gioia del Colle-Palagianello. Dopo i nuovi lavori si potrà collegare Bari a Taranto in meno di un'ora.

LINEA BARI-LECCE Attualmente iltratto di linea adriatica fra Bari e Lecce è a doppio binario fra Fasano e Brindisi. Il completamento del raddoppio nel tratto Bari-Torre a Mare-Fasano e Brindisi-Lecce e l'elettrificazione su tutta la linea comportano una spesa di oltre 500 miliardi. I tecnici prevedono di chiudere i cantieri entro il '95. Un'opera che collegherà Lecce a Bari in un'ora circa.

LINEA BARI-FOGGIA Entro maggio saranno completati gli impianti ACEI. Solo dopo tale data il «Pendolino» potrà viaggiare a 180 Km/h per poi raggiungere i 200 quando altri lavori, come il completamento del blocco automatico, saranno finiti.

ORTONA-SAN SEVERO È in programma il completamento del raddoppio indispensabile per l'intera «Adriatica».

NODO DI TARANTO In vista della realizzazione dell'interporto sono previsti ammodernamenti vari. L'obiettivo è uno smistamento più rapido soprattutto delle merci.

FERRANDINA-MATERA È programmato il collegamento da Matera alla stazione di Ferrandina della linea Metaponto-Potenza mediante la realizzazione di un tronco a semplice binario. Tale opera consentirà di soddisfare l'antica aspirazione di allacciamento alla rete FS del capoluogo della Basilicata.

SICUREZZA A LECCE Nuovi impianti ACEI sono previsti nel capoluogo salentino: le ferrovie spenderanno 9 miliardi entro il prossimo anno.

POTENZA-METAPONTO-TARANTO È stato finalmente deciso il completamento dell'elettrificazione. Il primo tratto è entrato in esercizio a fine febbraio. A fine anno entrerà in esercizio la linea «elettrica» Metaponto-Grassano. A inizio '93 la Grassano-Potenza; a maggio '93 la Potenza-Battipaglia. I fondi previsti sono 503 miliardi. Ne sono stati spesi la metà

NODO DI BARI Il problema è noto: oggi la stazione col suo fascio di binari divide in due la città. Si è deciso di lasciare la stazione dov'è eliminando alcuni binari. Problema urgente da risolvere: l'eliminazione dei passaggi a livello.

Armando Noya

ROMA

XIV RADUNO NAZIONALE DI SCI PER SOCI D.L.F.

Organizzato dal Dopolavoro Ferroviario di Sulmona, si è svolto nel cuore dell'Abruzzo il 14° Raduno Nazionale di sci per soci D.L.F. È la prima volta che una manifestazione così importante si è tenuta nel Centro-Sud: è stato questo un giusto riconoscimento all'opera decennale del Dopolavoro Ferroviario di Sulmona, del suo Presidente, Mario Ranalli e di tutto il Direttivo Sezionale.

Azzeccata è stata anche la scelta dell'Ufficio V° della Commissione Centrale del D.L.F.: Roccaraso è una stazione sciistica di primaria importanza posta a quota 1200 metri, al centro degli Altopiani Maggiori d'Abruzzo e ai confini del Parco Nazionale. Si contano 70 Km. di piste e 40 Km. di tracciati per sci da fondo.

Hanno aderito alla manifestazione 20 Dopolavori (Roma, Napoli, La Spezia, Albenga, Villa Opicina, Domodossola, Torino, Civitavecchia, Cagliari, Catania, Avezzano, Palermo, Verona, Vercelli, Belluno, Venezia, Trieste, Trento, Messina e Sulmona) e 300 sciatori che hanno dato vita a gare di buon livello tecnico-agonistico.

Oltre a manifestazioni collaterali di tipo turistico-culturale, la parte sportiva del Raduno ha visto gli atleti cimentarsi nelle due discipline classiche dello sci: Slalom Gigante e Fondo su piste ottimamente tracciate dai responsabili dello sci club di Roccaraso.

Damiano Verrocchi

Questi i vincitori per ogni specialità e categoria

FONDO

Baby femminile - Lisa Di Padova - *DLF Sulmona;* **Baby maschile** - Vincenzo Pitassi - *DLF Sulmona;* **Cuccioli Femminile** - Arianna Sette - *DLF Sulmona;* **Cuccioli Maschile** - Franco D'Antonio - *DLF Sulmona;* **Ragazzi Femminile** - Cristiana Legge - *DLF Sulmona;* **Ragazzi Maschile** - Roberto Cicone - *DLF Sulmona;* **Allievi Femminile** - Linda Giardini - *DLF Sulmona;* **Allievi Maschile** - Simone Bucci - *DLF Sulmona;* **Dame C1** - Maria Castellano - *DLF Avezzano;* **Dame C2** - Maria Casu - *DLF Aosta;* **Dame C5** - Cecilia Parrinello - *DLF Aosta;* **Veterani B2** - Luciano Muran - *DLF Trieste;* **Veterani B3** - Franco De Negri - *DLF Domodossola;* **Veterani B4** - Marcello Bruzzese - *DLF Roma.*

SLALOM GIGANTE PROVA UNICA

Veterani A4 - Luciano Zamoro - *DLF Torino;* **Veterani A3** - Sergio Fasanessi - *DLF Trento;* **Veterani A2** - Antonio Bartolomeo - *DLF Avezzano;* **Veterani A1** - Gianni D'Emilio - *DLF Sulmona;* **Veterani B1** - Tullio Triches - *DLF Belluno;* **Veterani B2** - Luciano Muran - *DLF Trieste;* **Veterani B3** - Francesco De Negri - *DLF Domodossola;* **Veterani B4** - Luigi Ponti - *DLF Villa Opicina;* **Dame C1** - Franca Cecchinelli - *DLF Roma;* **Dame C2** - Wanda Amantini - *DLF Torino;* **Dame C3** - Nives Muran - *DLF Trieste*

BREDA NEL MONDO. IL FUTURO OGGI.

In Italia, come nel mondo, Breda significa andare avanti per anticipare i tempi. Breda vuol dire un secolo di esperienza nell'individuare, progettare e offrire il sistema di trasporto più razionale e completo, capace di rispondere anche alle esigenze più sofisticate: l'innovazione come cultura è l'impegno della Breda.

Tecnologie d'avanguardia e soluzioni per l'oggi che anticipano già il domani.

Mezzi silenziosi, non inquinanti, sicuri, comodi e veloci come l'ETR 500, il treno da 300 km orari, i Dual Bus di Seattle, la metropolitana di Washington e quella di superficie di Cleveland, i Bredabus in Italia.

Cinque sono le aziende costruttrici di materiale rotabile del Gruppo Ferroviario Breda: Breda Costruzioni Ferroviarie a Pistoia, Sofer a Napoli, Omeca a Reggio Calabria, Ferrosud a Matera, Imesi a Palermo. Cinque aziende, un solo Gruppo.

GRUPPO EFIM

GRUPPO FERROVIARIO BREDA

BREDA AVIOFER BREDA

Illustrazione
di Stefano Navarrini

PENNA D'ORO FERROVIARIA 1990

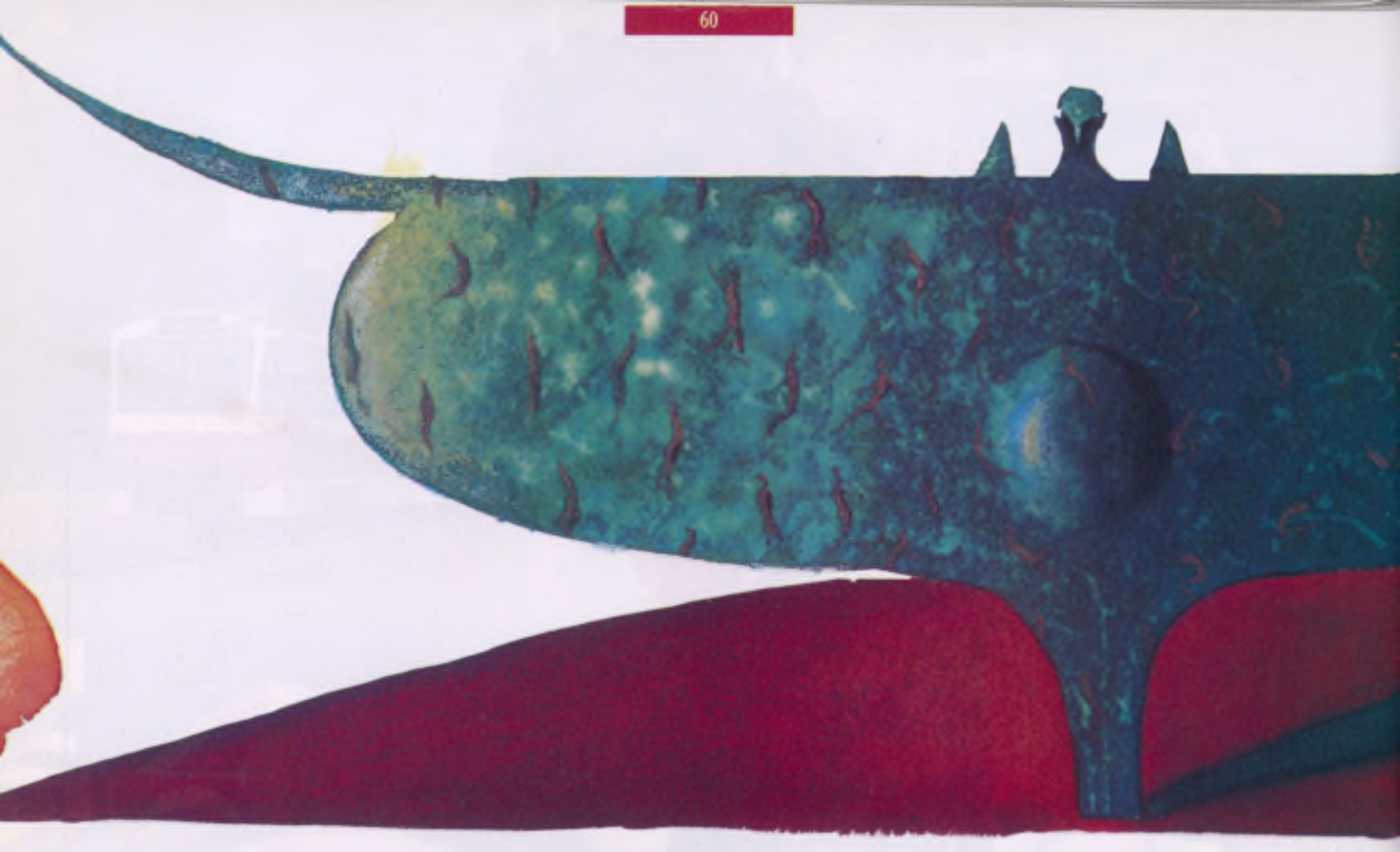
SEZIONE NARRATIVA

1° classificato: «Mamma Fat» di Giuseppe Rizzo (DLF Roma)
2° classificato: «Linea a semplice binario» di Tiziano Cordini (DLF Milano)
3° classificato: «Il saggio del carrubo» di Giuseppe Gurrieri (DLF Palermo)
Premio Speciale Lirio Arena:
«L'Arca di Noè» di Stefano Puglisi (DLF Palermo):
Segnalati:
Goffredo Gorini (DLF Milano), Biagio Prati (DLF Torino), Sergio Varola (DLF Venezia), Alfredo Scotti (DLF Ancona).

SEZIONE POESIA

1° classificato: «Colloqui con la memoria» di Stefano Puglisi (DLF Palermo)
2° classificato: «Il pendolare» di Vittorio Bresciani (DLF Milano)
3° classificato: «A mia madre» di Santi Zigami (DLF Torino)
Premio Speciale Lirio Arena:
«Dove nascono le lucciole» di Armando Giorgi (DLF Genova)
Segnalati:
Vincenzo Pisanu (DLF Cagliari), Roberto Della Vedova (DLF Genova), Roberto Massimelli (DLF Milano), Donato Malentacchi (DLF Arezzo).

La Giuria della XXIII edizione del Premio letterario «Penna d'Oro Ferroviaria», organizzato dal D.L.F. di Ancona con il patrocinio della B.N.C. e la collaborazione di «Voci della Rotaia» e la Società nazionale di Mutuo Soccorso, composta da: Piero Spila (Presidente), Carlo Cerioni, Vittorio De Seriis, Virginio Pantano, Bartolomeo Pugliese, Vincenzo Varagona, Mario Carloni (Segretario), riunitasi ad Ancona il 27 ottobre 1990, ha designato i vincitori delle sezioni Narrativa e Poesia. Sono stati anche assegnati i premi speciali «Lirio Arena» riservati a opere di contenuto ferroviario. La cerimonia di premiazione si è svolta ad Ancona la mattina del 1° dicembre 1990, alla presenza del Direttore Compartimentale FS e delle autorità cittadine.



1° CLASSIFICATO

Mamma Fat

di GIUSEPPE RIZZO

Illustrazione di Fabiàn Negrín

C'era la fanfara della Marina militare, il Sindaco con le massime autorità, il Vescovo di Mondragone e l'Arcidiacono di Cancello-Arnone, alcune nobili dame, i commercianti più ricchi ed ogni altro uomo tra i più in vista del paese, dall'avvocato al farmacista, ma soprattutto c'era Lei: mamma Fat. E noi guardavamo solo Lei, attratti più che dalla sua mole, che pure era notevole, dal fascino misterioso che aveva sempre esercitato su di noi, sin dalla nascita, sin dai primi passi manipedi compiuti sul suo enorme pancione.

Mamma Fat era avvolta da un vortice di fazzoletti bianchi agitati in disordine da un nugolo di ragazzini vocianti. Da lontano pareva una mongolfiera variopinta, circondata da soffici nuvolette, che ammiccava compiaciuta a noi, che ce ne andavamo per un lunghissimo, impossibile viaggio. Eppure un velo di tristezza permeava i suoi occhi azzurri e scintillanti come un oceano. Forse avrebbe voluto trattenerci. E con la sua forza, se avesse voluto, avrebbe potuto farlo.

Molti di noi, figli dell'ultima generazione, a stento trattenevano le lacrime. Con gli occhi gonfi ed arrossati, alcuni immaginavano, pur non avendola mai conosciuta, mamma Fat da giovane. Nessuno l'aveva mai vista in quell'epoca. Nessuna fotografia che ne ricordasse le forme ed i colori, ma sapevamo che mamma Fat non era stata sempre così: grassa, la pelle screpolata, il viso pieno di rughe. Era stata tutt'altro da giovane: snella, dalle forme perfette e con una pelle liscia e fragrante.

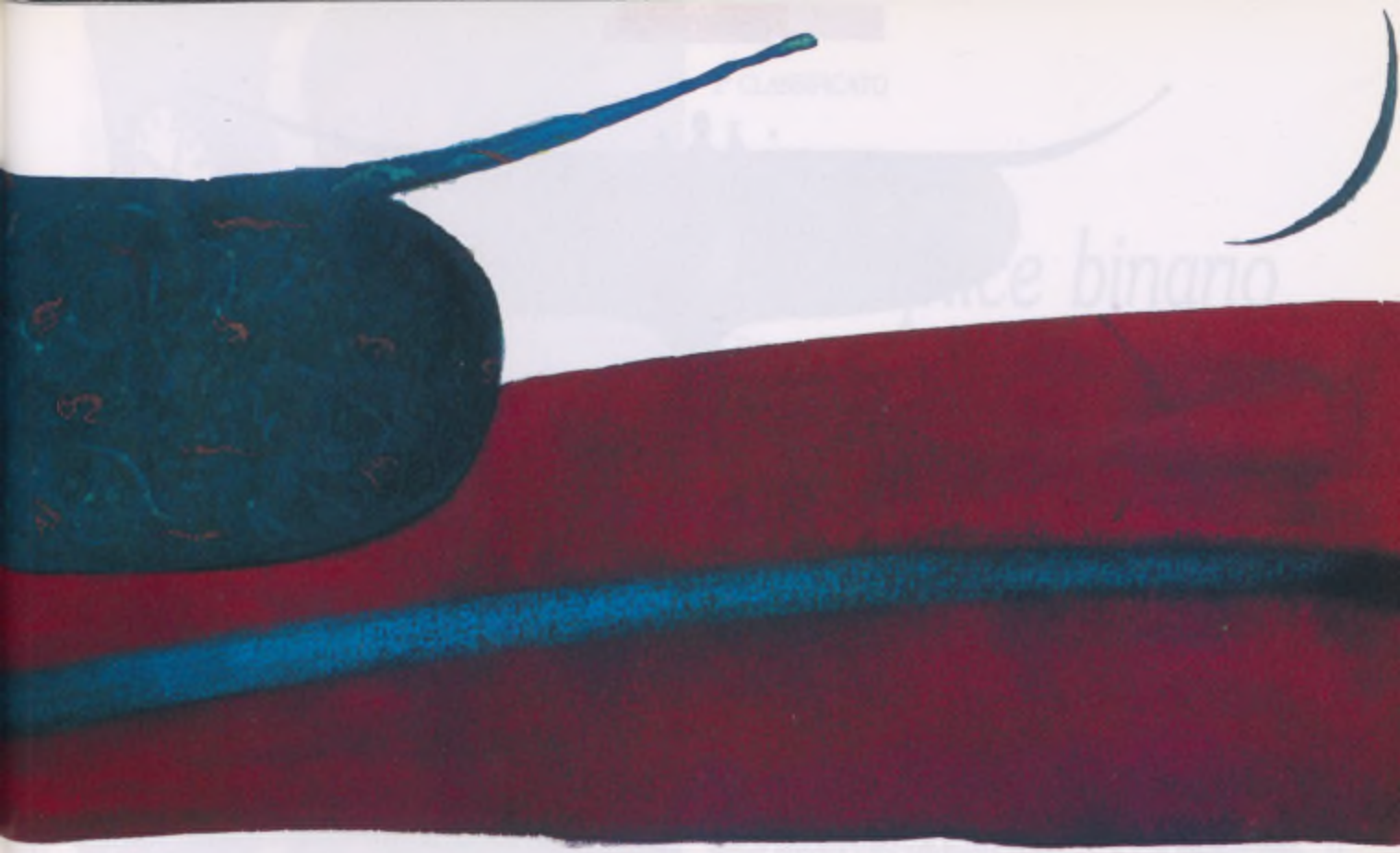
Partimmo. Salutati da un'ultima ovazione, da salve di cannone e dalle sirene delle navi alla fonda, con l'intermezzo dei gridi infastiditi dei gabbiani del porto. Nonostante l'enorme distanza che già ci separava da Lei, l'unica che si vedesse ancora, spariti fanfare e fanfaroni, riuscivamo a distinguere il suo sorriso bonario ed un tantino commosso. Eravamo immersi in una tale fredda e totale oscurità che persino abbassare le palpebre alleviava il nostro smarrimento, dandoci una sensazione di luce e di calore. Così cominciammo a sognare. A rivedere tutto come in un film.

Mamma Fat. La pelle dorata colore grano di giugno, col fard dei deserti sulle guance, un vestito, ormai a brandelli, color verde lussureggiante ed un manto bluette, che un po' dovunque faceva intravedere le sue nudità. Così era in abito da cerimonia. Quando poi nella sua casa di campagna, sulla collina di Mon Rêve, si riposava, trastullata dal cinguettio degli uccelli e dal frinire estivo delle cicale, era un'altra cosa.

Se ne stava nuda, adagiata su un enorme canapè, costruito apposta per Lei, e con un grande ventaglio scacciava le mosche muovendo l'aria d'intorno e rievocando Monsone ed Aliseo. Nella stanza si mescolavano l'aroma del tè freddo al limone con la lavanda mista al sudaticcio della sua opulenza e alla sambuca.

Noi bambini ci accalcavamo eccitati dietro la porta socchiusa, illuminati ed attratti dal suo sorriso. Ogni parte del suo corpo era per noi un mistero. I più grandi guardavano con più insistenza, sotto il ventre invitante, il suo sesso impudico. I più piccoli, tirando la maglietta ai più grandi e scalpitando per avere un po' della loro attenzione, facevano le solite domande: — Ma è proprio vero che siamo nati tutti di là? — e i saputelli e più alti rispondevano senza distrarre gli occhi già adulti da mamma Fat: — Ma sì, ma sì, — Non tutti però — diceva qualcun altro — Tu, ad esempio, sei nato sotto un cavolo e tu — guardando verso Andrea — portato da una cicogna.

Lei sapeva che noi eravamo là, a spiarla. Compiacente, scioglieva una ciocca dei suoi lunghi capelli corvini, lasciandoseli scivolare



lungo il continente d'un seno. Poi, rigirandosi sensuale ed oscena ad un tempo, mostrava l'altra parte di sè. Quella in quel momento illuminata dalla luna, alle sue spalle.

Un giorno che aveva piovuto più forte del solito, una specie di diluvio universale, mamma Fat ci aveva accompagnato a visitare il Museo della Storia. In tal modo non avremmo perso del tutto le lezioni del giorno.

Il Museo era una lunghissima e male illuminata galleria senza fine che curvava su se stessa con un'impercettibile angolazione. Sulle pareti e sul soffitto erano ricavate una miriade di nicchie ordinate come in un alveare. In ciascuna di esse, in bella mostra: macchine, libri, ritratti, documenti, monili, quadri, statue; ed al soffitto: alabarde, stendardi, giornali, palloni, arazzi.

— Vedete! Ciascuna di queste celle contiene la memoria di un avvenimento, la vita di un uomo importante, di un popolo, una macchina che ha rivoluzionato, — e mostrava ciò che un cartello indicava come Ghigliottina — la memoria di qualcuno o qualcosa che hanno fatto la storia.

Dire che eravamo strabiliati era poco. Non sapevamo più dove guardare. Mamma Fat gongolava per il nostro stupore. Proseguendo, i nostri sguardi caddero su una nicchia vuota, l'unica. Mamma Fat intuì la nostra domanda e dette nuovo fiato alla sua voce contralto-baritonale: — Caso rarissimo di cancellazione dalla memoria, ma non dalla storia. — E scosse sconsolata la testa. — Il contenuto di quella cella adesso è in fondo al museo, in una specie di fossa comune, dove stanno coloro che la storia l'hanno solo subita. — E borbottò qualcosa che somigliava a «i comunisti».

E quest'ultima parola echeggiò con tanto di articolo, rotolando rauca e dolce lungo la galleria, verso la fossa comune.

La storia degli uomini era appena un diario tascabile nella biblioteca di mamma Fat. Per parte sua aveva spesso con troppa benevolenza concesso licenze a condottieri, faraoni, re ed imperatori e, più di recente, a presidenti, ministri, finanzieri e manager. E tutti, presi da una insoddisfatta vanità, s'erano lasciati andare alla micidiale fretta di consegnarsi all'immortalità della storia o all'imbecillità della cronaca. S'era compiaciuta in particolare e a giusta ragione di alcuni dei suoi figli più illustri, ma per Lei un figlio era un figlio, qualunque fosse la sua destinazione etnica, sociale, politica o religiosa. Se pure qualche volta s'era lasciata andare al fascino di qualche condottiero — si sa che una madre vuole tutti i suoi figli uniti — poi s'era ravveduta con prontezza. E secondo i dettami della pediatria moderna aveva lasciato che i suoi innumerevoli figli si sporcassero rotolando nel fango e si azzuffassero facendosi male in assoluta libertà, senza avere più nè capi... nè code.

All'inizio rideva piano, come se nella testa le fosse balenata un'idea carina, un'immagine poetica. Poi più forte, in modo sguaiato, dimenandosi, piegandosi su se stessa e trattenendosi il pancione per non farsela sotto. Così, avendo il senso dell'umorismo, si scrollava di dosso i condottieri, le loro corti, i seguaci, gli ammiratori e gli affini, mandandoli tutti dalla parte di sè abitata dagli Aborigeni.

Causava, è vero, tremendi pellemoti che colpivano tutti. Ma non si preoccupava più di tanto. Continuava a sfornare figli soprapelle mentre sotto pelle gli altri continuavano come acari a vivere, per così dire, perduti nel tempo, emettendo fatue fiammelle verdastre, che andavano a rinforzare l'ozonica fascia, quando molti dei soprapelle turbavano e sforacchiavano la medesima a discapito dei figli restanti e della sua stessa temperatura corporea.

Ci eravamo assuefatti al buio che ci circondava. Cominciavamo a vedere i puntini dell'universo. E mamma Fat era ormai uno di questi. Ora passavamo accanto a uno dei suoi fratelli. La voce interfonica di bordo, metallica e riverberante, coprendo il ronzio dei propulsori, annunciava l'evento.

Cotto dal sole, se ne stava imperturbabile e solitario tra un canale e l'altro con un paio di occhiali da padre scurissimi, il gemello più vecchio di mamma Fat. Dall'altra parte, più lontani, appena percettibili, già si annunciavano i fratelli cosiddetti minori e meno noti, avvolti da gas luminescenti.

Mamma Fat ci aveva spesso raccontato della sua nascita e di come si fosse trovata in un attimo scagliata dalla culla nel nero-freddo-limpido dell'universo. Sola, ancora senza figli, avvolta dal

tepore di una coltre di nubi.

Sapevamo che esagerava, che raccontava per divertirci e per stuzzicare la nostra curiosità. E sapeva che noi sapevamo. Per questo si divertiva, girando lenta sulla pedana di un carillon, che il padre le aveva costruito per controllarne ogni giorno il davanti e il didietro.

Dalla parte della notte soffriva di nostalgia per i suoi fratelli e l'unica sorella, scagliati come lei nel vuoto, ma tutti ben posizionati su altrettanti carillon. Nella sua stanza, volgendo le spalle alla finestra illuminata dal padre, scrutava nella penombra strizzando gli occhi per vederci meglio. Li sentiva muovere. Erano lì, nella stanza con Lei. Ma i biricchini giocavano a nascondino: chi sotto il tavolo, chi dietro il divano o appeso al lampadario. Si arrabbiava per non riuscire mai a vederli tutti insieme. Raro evento che cadeva solo dopo miliardi di giri sulla giostrina paterna. Si accontentava così di dialogare come al solito con quell'unica lunatica di cugina che aveva.

Altre storie che mamma Fat amava raccontarci erano meno scientifiche. Erano storie d'amore e di grandi amori. A noi cuccioli dava solo l'idea generale della vicenda e la morale. Quella sì! Quanti buoni propositi e sentimenti! Poi messi a letto i bambini, radunava gli adulti in un'altra stanza e delle stesse storie raccontava versioni più dettagliate, condite di particolari piccanti e senza morale finale: quella puerile che ci aveva somministrato per farci mangiare la polenta con una tazza di latte.

Li sentivamo, i grandi, vociare e ridere con Lei, fieri delle sue confidenze. Lorenzo ci invitava a star zitti per capirci qualcosa. E noi niente, a fare un chiasso tale che qualche adulto alla fine veniva a chiuderci la porta. Emilio aveva appena il tempo di rubare la visione di un coscione di mamma Fat e tutto piombava nel buio e nel sonno, condito dalle favolette di lupi ed agnelli.

Mentre gli speleologi si avventuravano per i suoi accessi all'interno — un orecchio, la bocca, una qualunque piccola ferita e qualcuno proprio là — e gli archeologi s'affannavano a scrostarne qua e là la pelle, mamma Fat se ne stava serena, in profonda meditazione, sotto il suo albero preferito. Zia Mpea, tirandosi su un affaticato reggiseno, che tratteneva a malapena ciò per cui era stato progettato, diceva che quando mamma Fat era là pensava all'anima. L'unica cosa che non avesse una dimensione. Punto indefinibile. Non trovando risposta al dogma, mamma Fat si turbava al punto che cominciava a dare libero sfogo ai borborigmi più profondi. Avendo ancora sulla pelle delle pustolette inespresse, ereditate dall'adolescenza, dopo la meditazione e l'imbronciatura, cominciava a spremersi qualche vulcano, scatenando immani cataclismi.

Un po' geocentrica, si sentiva l'evidenza più evidenza di tutto l'universo. Non tollerava dunque l'imponderabile. Fat mater, ergo sum. «Bravo quel figliolo che l'ha scritto», pensava.

I suoi momenti di depressione li passava così. Si rannuvolava, pioveva, tuonava, allagava rompendo tutto e soffiando a tutto spiano. Prendeva l'ammazzamosche e, stanca dei mille pruriti causati dal saltimbancare dei suoi figli d'ogni genia — pulci che piroettavano finendo nei posti più impensati e soprattutto là, tra gli Aborigeni, dove il prurito s'accentuava — si fustigava, dandosi pacche tremende che facevano tremare e schiantare tutto, comprese qualche zanzara d'aereo o qualche nave sommersa dai suoi bisognini. Presto si pentiva e piangeva per i suoi figli, salvandone più che poteva. Triste, camminando sulla spiaggia, si trascinava per i capelli questo bambolotto d'umanità. Vecchio, malandato, orbo, monco e dai vestiti a brandelli, ma pur sempre il preferito dei suoi giocattoli.

Ci aveva abituati sin da piccoli a soffermarci su ciò che chiamava «le mie bellezze». Non certo l'insieme del suo corpaccione screpolato ed intossicato, ma i dettagli: i laghi, le foreste coi loro animali, i mari pescosi, i fiumi. Abito irripetibile. Mutevole ed adattabile. Non s'era mai riposata un istante. Non volendo morire prematura, lavorava per sè, ricucendo ogni ferita come sarta certosina, più dell'insieme di ecologisti ed ambientalisti presunti o veri che discutevano ancora sulle fodere dei salotti. Se una sua metà dormiva, l'altra era sempre sveglia. La sua attività non aveva pause: dal gorgoglio delle sue interiora al pulsare del suo magmatico cuore.

E noi? ci aveva fatto a sua immagine e somiglianza. Anche noi come Lei. Mentre una parte di noi dormiva, l'altra vegliava. E quando le parti si invertivano, stando svegli, una parte di noi, per grandi, s'addormentava. Per questo erano belli i tramonti e le aurore. Passaggi da una fase all'altra della nostra giornata e della nostra vita, regolati dal carillon del nonno. E l'impasto dei colori del cielo, con la sua ordinata confusione cromatica, dava l'idea della dolce gradualità di questo passaggio. Per questo mamma Fat, da milioni di anni, si faceva ogni giorno un'alba al mattino ed un tramonto la sera.

Ora, qui sull'astronave, sarebbe stato difficile persino ricordare queste variazioni. Ci saremmo accontentati di qualche vecchio film. Mamma Fat adorava il cinema. Preferiva i western perché in quelli dava, diciamo, molta parte di se stessa, ma non disdegnava i film d'avventura in genere e i gialli. Ai suoi mitici eroi, figli e figliastri, strizzava compiaciuta un occhietto, grande sempre non meno del Mar Caspio.

Non la vedevamo più. Era troppo lontana. Le onde magnetiche di qualche lontano ciclone cosmico facevano vibrare le paratie della nave. Ci sembrava di ascoltare, impercettibile, una nenia, un canto lontano, come la ninna-nanna che mamma Fat faceva vibrare sulle nostre teste a proteggere il sonno dopo insaziabili poppate di manna.

Avevamo superato da poco un altro zio, il più panciuto. Si trastullava, il giovialone, con barattoli di marmellata e briciole di biscottini che gli giravano intorno, volando poi dappertutto.

Guardavamo verso di lei, ovvero nella direzione in cui Lei doveva ancora esserci, magari a strizzarci un occhietto rattristato e languido come il Mediterraneo.

Eravamo a mezza strada tra mamma Fat e il suo ultimo fratello conosciuto: il gassista, che le mandava una cartolina ogni cento anni.

Superato il gazometro avremmo cambiato famiglia.

2° CLASSIFICATO

Linea a semplice binario

di TIZIANO CORDINI

Illustrazione di Marcella Brancaforte

Tra i pochi viaggiatori scaricati dal treno locale 11810 il capo stazione Guastini notò immediatamente i quattro forestieri scesi dalla vettura di testa. Il Tolve parlò a bassa voce, con tono quasi clandestino: «Sono i milanesi, capo». Era vero. Seguito dalla moglie e dai due ragazzi, anch'essi con il rispettivo bagaglio, il Milanese avanzava sorridendo verso di lui un po' curvato a destra dal peso del valigione. Il capo stazione Guastini fece in tempo a licenziare il treno e a controllarne la coda prima che il Milanese trascinasse davanti a lui un sorriso affannato ma cordiale, e gli tendesse amichevolmente la mano dopo aver posato il valigione. «Bene, Guastini, stiamo migliorando. Questa volta solo diciotto minuti di ritardo». Accennò allegro alla stazione. «Tutto bene, capo, tra gli ulivi e i cipressi?». Il capo stazione Guastini salutò la signora prima di rispondere. «Abbastanza bene, capo. E come va la cabina col computer?». Sì, perché il collega milanese lavorava nella prestigiosa cabina A.C.E.I. di Milano Centrale, e i treni li vedeva solo come circuiti luminosi in movimento su un grande schermo. Roba da «Guerre stellari».

E lavorava seduto davanti a tastiera e schermo di un computer. Forse non portava il camice bianco, ma di sicuro portava a casa in busta paga almeno 500.000 lire in più del Guastini, capo stazione di paese, scambi a mano su linea a semplice binario.

Nonostante la cordialità del Milanese, al Guastini sembrava sempre di intravedere una leggera aria di superiorità nei sorrisi del collega, quando guardava la stazione, la vasca dei pesci rossi e le rose che il Tolve curava amorevolmente. E anche questa volta, rientrando in ufficio, il Guastini si sentì per un attimo come il capo stazione del film «Totò a Piovarolo», confinato per sempre in un paesino della provincia più profonda.

Si tolse il cappello rosso e ripensò quasi con rabbia alla sua domanda di trasferimento. Sette anni, sette anni passati aspettando questo maledetto trasferimento che inesorabilmente scivolava da un anno all'altro. Il Tolve si affacciò. «Capo, io andrei».

«Vai, vai». Rispose quasi con malagrazia. Il Milanese riusciva a metterlo di cattivo umore ogni volta che scendeva con la famiglia a villeggiare qui, in «provincia». E non era solo per questioni di stipendio, comunque esistenti, e neanche per lucenti alamari di carriera o prestigio che il capo stazione Guastini aveva ripetutamente fatto domanda di essere trasferito in una grande stazione. Si era stufato, ecco, era proprio stanco di stare in un paesino, anche se era il «capo stazione», un buon partito che dava del tu e giocava a scopa in coppia fissa col medico condotto e col maestro di scuola. Trovava insopportabile quell'atmosfera di familiare pettegolezzo e di scontata mediocrità provinciale che sembrava irriderlo da ogni angolo dell'unica piazza del paese.

Accigliato, affrontò la corrispondenza giunta col treno 11810. Lo colpì subito al busta piccola, con quel timbro insolito. L'aprì incuriosito. «Con decorrenza immediata disponesi trasferimento...». Si fermò ed alzò gli occhi verso il tubo della stufa. Era per lui. Riguardava lui. Dopo sette anni. Si accese una sigaretta, nervoso, prima di continuare a leggere.

«Con decorrenza immediata ...». Finalmente.

1° CLASSIFICATO
Stefano Puglisi

COLLOQUI CON LA MEMORIA

Più non sento i tamburi del fiume
che nel riverbero d'una sera solitaria
rullavano allegramente
e m'invitavano a bagnare la pelle
d'orso dei miei primi anni di polvere
bianca.
S'apriva la chiusa nel campo di periferia
e affioravano all'alba vermene
che morbidi scialli di pecore stanche
brucavano per ruminarle all'imbrunire
nel recinto del tetto di piccole lune.
Guardavo e vicino avevo ombre e
fantasmi.
Più non ascolto la cicala frinire
oltre i rami oscuri delle betulle
quasi un disco che si spezzava
al sopraggiungere dell'ultimo giro.
Ma nel silenzio di buste di plastica
c'è sempre tempo per qualche colloquio...
forse con quei cari amici
che come farfalle sono volati via
per posarsi lontano sopra sepali nuovi.
C'è sempre tempo per ricordare l'antico
padre.
Mio padre mi parlava nei giorni di festa
per raccontarmi solo quei ricordi
che avevano sapore di limoni spremuti.
Non mi parlava del nuovo raccolto
e non mi diceva che un giorno
avrei dovuto difendermi dalle unghiate
d'un mondo sempre più
strano.
Io non chiedevo mai colloqui
perché non sapevo di cosa parlare.
Ora è troppo tardi per riascoltare quella voce,
ora c'è solo spazio
per contemplare vecchie foto sbiadite.
Ora c'è tanta sabbia nella clessidra,
ci sono ancora sere per dialogare
con la memoria.

Rilesse il telegramma quattro volte prima di infilarlo in tasca. Si alzò e chiuse la porta dell'ufficio dietro di sè.

Treni non ce n'erano. Era l'ora canonica dell'aperitivo nel bar tabacchi della piazza.

Con passo leggermente incerto le sue gambe percorsero l'abituale breve itinerario dei vicoli medioevali, col selciato di pietre antiche per muli. Era incredulo e sbalordito.

Vide se stesso in una grande stazione, si immaginò mentre smontava dalla notte e saliva sul tram, in una grande città piena di belle turiste e di gente interessante. Per un attimo fu quasi felice. Stava per cominciare un'altra vita. Finalmente.

All'angolo della piazza il Gino lo salutò con uno sguardo, senza distrarsi dal lavoro. Il Gino era l'unico fabbro di tutta la provincia capace di fabbricare chiavi in ferro battutto con l'antica tecnica artigianale che aveva imparato da suo nonno. Morto lui sarebbe stato difficile trovarne un altro. Venivamo da molto lontano, antiquari e collezionisti, con le loro macchine di lusso. Non con treni locali, però. Inoltre il Gino era l'unico fabbro di tutta la provincia capace di fabbricare chiavi in ferro battuto con l'antica tecnica artigianale che aveva imparato da suo nonno. Morto lui sarebbe stato difficile trovarne un altro. Vinivano da molto lontano, antiquari e collezionisti, con le loro macchine di lusso. Non con treni locali, però. Inoltre il Gino era anche un prezioso compagno di pesca, il suo maestro.

Chissà perché la natura crea persone che sembra riescano a fare tutto bene dove mettono le mani. E altre invece si bruciano le dita nel fare il caffè. Come me, pensò il Guastini. Ma sorrise pensando al trasferimento. Era il suo pensiero bello, quasi un rifugio. «Tempo da trote, Guastini», disse il Gino stringendo la morsa. «Se non lavori, domenica si potrebbe andare in montagna. Se prima piove un po'». Il capo stazione Guastini quasi sobbalzò.

«Con decorrenza immediata». Già, chissà che cosa avrebbe fatto la domenica successiva, altro che andare a pescare trote.

Non ebbe il coraggio di comunicare la novità. Eppure per anni aveva promesso grandi festeggiamenti per il suo trasferimento, quasi come una cena d'addio al celibato. E di colpo, ora, davanti al Gino quasi se ne vergognava, come di un tradimento.

«Devo ancora abituarmi all'idea», si disse, continuando a scendere lentamente verso la piazza, schivando le pozzanghere.

Come ormai d'abitudine, entrando in piazza alzò la sguardo verso l'angolo degli annunci murali. Un manifesto giallo annunciava la «sagra della salsiccia» in un paese vicino, accanto ad un avviso dell'ARCI-Caccia. C'era anche un manifesto listato in nero. «Munito dei conforti religiosi etc. etc.». Barontini Emilio, detto «Pistole», di anni 91. Già, perché in questo paese la gente il soprannome se lo teneva manche da morto. E magari lo trasmetteva per via ereditaria, due o tre generazioni di «Pistole».

Per la prima volta il capo stazione Guastini si accorse anche che in questo paese la gente moriva tardi, chissà perché.

Di anni 91. Non gli venne in mente di nessuno morto sotto gli ottanta, a parte il figlio del postino, per un incidente stradale. «Ma che razza di pensieri mi vengono? Penso alla morte nel giorno del

mio trasferimento». Scosse la testa per liberarsi di queste riflessioni fuori posto e fuori orario, entrò nel bar-tabacchi, locale che fungeva anche da cortoleria ed edicola di giornali, nonché panetteria ed eventualmente ristorante.

Dove la gente veniva a giocare a carte e a biliardo, e anche a guardare la televisione, sebbene ce l'avesse a casa.

L'Amelia gli versò da bere senza neanche chiederglielo.

«Sono un abitudinario, è chiaro»; pensò per la prima volta il Guastini, stupito di non averci riflettuto prima.

Da quanto tempo l'Amelia gli mesceva la stessa cosa senza che ci fosse bisogno di parlare? Mah. E si vide per un attimo appoggiato al banco lucente di un bar di città. Dove ormai non si serve più il vino rosso del posto ma è obbligatorio sorbirsi disgustosi cocktail dal nome esotico. Il capo stazione Guastini decise di non essere ancora così vecchio da non potersi abituare a quelle schifezze. L'importante era andarsene, cominciare una nuova vita. Se lo ripetè mentalmente, quasi per convincersene.

«Hai visto, sono arrivati i milanesi anche quest'anno». Per lui l'Amelia aveva un sorriso speciale. Lo sapeva tutto il paese che l'Amelia aveva un debole per il Guastini.

Ma lui l'aveva capito da un pezzo che mettersi in un qualsiasi modo con quella donna sarebbe stato un sistema sicuro per insabbiarsi, per morire lì. «Magari a 91 anni, e con dei nipotini soprannominati «capi stazione» anche quando quasi nessuno saprà più il perché». Sorrise a questo pensiero, il Guastini, salutando ed uscendo dal bar.

Cambiò strada per non incrociare di nuovo il Gino, con uno strano senso di colpa. Passò dalla vecchia mulattiera, tra l'argento degli ulivi ed i rovi troppo lunghi. Nuvole nere si affacciavano dalle montagne. «Proprio tempo da trote» pensò il capo stazione Guastini, cogliendo qualche mora e tentando di decifrare i segnali del cielo. In ufficio c'era già il Tolve, intento coscienziosamente a spazzare per terra. Il Guastini scosse la testa osservando la sua mano sinistra, con l'indice fasciato e steccato.

«Tolve, ma proprio non potevi startene a casa in malattia?» L'altro si fermò e rispose con un sorriso allegro. «No, capo. Sono troppe da sopportare quattro donne in una casa sola».

Si chiese dove mai avrebbe più potuto incontrarlo un Tolve, serio e gentile senza servilismo. Non certo in una prestigiosa cabina ACEI, davanti ad un computer, in mezzo a «dirigenti operatori» e «masters» ed espressioni come «dare l'O.K.». Orge di gerarchia, carriera e professionalità. Altro che potare le rose.

Rispose al telefono sovrappensiero. Era il collega della stazione vicina, che si congratulava: «Auguri, Guastini, ho saputo del tuo trasferimento». Vide due studenti dietro lo sportello. Sapeva già che volevano rinnovare l'abbonamento. Li conosceva bene.

Rispose senza sforzo, il capo stazione Guastini. «Purtroppo devo chiedere un rinvio. Problemi personali». Quasi gli parve di poterlo toccare lo stupore dell'altro. Guardò le nuvole che cominciavano ad oscurare l'argento degli ulivi.

«Proprio tempo da trote, domenica».

Sorrise «Sarà per un'altra volta».

SEZIONE POESIA

2° CLASSIFICATO

Vittorio Bresciani

IL PENDOLARE

Gli occhi spenti cercano un'idea
nel mondo nebbioso dei sogni,
ma la nebbia è una tarantella
che continua macinando chilometri.
Il vicino sputa notizie sportive
nell'eco di cronache consumate
di una domenica sciolta come neve al sole.
L'amico preso com'è dal due di coppe
con un mozzicone di sigaretta che puzza,
mastica sul tavolino ventiquattrore
bestemmie che s'appiccicano alle pareti
grafitate di messaggi e di 02/....
e le dita gialle sfregano l'ispida barba
risultato di sfuggenti attimi di specchio,
e i suoi occhi cercano di fermare
quel via vai di fugaci immagini dal finestrino.
Ieri sera Puffo, dolce amico occhi verdi pelo bianco,
miagolava il perché del mio sguardo spento,
mentre la scatola virava su immagini,
colori su colori, suoni su suoni.
Cos'hai da vivere senza Amore?
L'anima t'interroga e ti chiede perché
mentre i tuoi occhi socchiusi
cercano qualcosa d'amico: biglietti per favore.
Apri il tuo cuore e sfuggevole
continua il sogno: un albero, un fiore,
un volto, le labbra e un sorriso
e dimentica il giornale sportivo
il mozzicone e la ventiquattrore
e l'amico che bestemmia
sempre sul due di coppe.
Va il treno sui binari della vita
ma c'è sempre una deviazione
e nella speranza ti chiedi perché
non potrai avere ancora una chance.

I PROSSIMI NUMERI

VdR

Periodico mensile dell'Ente Ferrovie dello Stato
ANNO XXXIV - N. 2-3/91

Direttore responsabile
Francesco Pellegrini

Redattore capo
Piero Spila

Redazione
Anna D'Angelo, Marina Delli Colli, Tiziana Gazzini

Impaginazione
Fausta Orecchio Daniele Fusacchia

Segretario di Redazione
Aldo La Rosa

Amministrazione
Graziella Luzzitelli

Abbonamenti
Rita Montuschi, Adalisa Vicino

Hanno collaborato a questo numero
per i testi: Maurizio Beretta, Beppe Bertoli, Marcello Buzzoli, Patrizia Chiodi, Guido Di Giammatteo, Massimo Ferrari, G.B. Pellegrini, Carlo Pino, Antonio Porcelli, Sergio Rivolta Lippo.

per le foto: Fototeca FS, Image Bank, Stock Market, Peter Quell.

per le illustrazioni: Fabian Negrin, Marcella Branciaforte, Stefano Navarrini.

La foto di copertina è di Gianfranco Giovagnoli.

Il lettore attento quando sarà arrivato a questa pagina avrà già notato alcune novità presenti in «Voci della Rotaia». Innanzitutto c'è un consistente aumento delle pagine, che passano da 52 a 68. Lo spazio in più sarà dedicato ad approfondire i temi di attualità della politica dell'Ente e ad ampliare il notiziario dalle Divisioni e dai Compartimenti.

Un tipo di informazione che privilegierà, più che in passato, le attese e gli interessi dei ferrovieri, ma cercando di realizzare alcune nuove modalità.

L'obiettivo non è infatti una semplice rappresentazione della vita aziendale, ma la sua messa a confronto con la realtà esterna, con i processi economici e sociali in atto, con i pareri di «opinion leaders» che, per ruolo istituzionale, interessi culturali e competenze specifiche, guardano con attenzione ai programmi di sviluppo e al futuro del trasporto ferroviario nel nostro Paese.

Il giornale dei ferrovieri, insomma, in un momento decisivo per la vita dell'Ente, non vuole essere solo neutro testimone della costruzione del nuovo, ma intende proporsi, nei limiti consentiti, come un protagonista attivo del cambiamento. Il rapporto di fiducia con i lettori che questo giornale si è conquistato in oltre trent'anni di vita, lo accredita come veicolo prezioso per la trasmissione dei nuovi valori d'impresa. Il processo di cambiamento avviato non si realizzerà in un giorno ma per acquisizioni progressive, e rendere conto di questa dinamica, contribuire alla sua acquisizione, è un compito che il nostro giornale ritiene di poter assumere.

Sedici pagine in più, dicevamo all'inizio. Ma non solo. Dal prossimo numero cambierà la veste grafica del periodico e cambieranno in parte anche i contenuti, grazie all'introduzione di nuove rubriche e all'acquisizione di nuove e prestigiose collaborazioni: uno sforzo editoriale ragguardevole, ma anche un contributo a quell'apertura verso la realtà esterna che riteniamo condizione ineludibile per qualsiasi ulteriore affermazione.

E' in questo quadro che si pone anche la questione del nome. «Voci della Rotaia» è stata per più di trent'anni la testata del giornale dei ferrovieri italiani. Un nome «storico» quindi, che sottolineava efficacemente il ruolo degli uomini della ferrovia ma anche la linea di un giornale che si basava essenzialmente sulla cronaca interna, sulle rubriche di servizio, sulle testimonianze dirette. Molte cose sono cambiate da allora, nel giornale e in ferrovia. La rivista ha modificato profondamente aspetto e contenuti, l'azienda sta rapidamente avviandosi ad assumere nuove dimensioni e nuovi criteri gestionali e strategici. È indubbio che il vecchio nome, «Voci della Rotaia», a cui pure tutti siamo legati, non rappresenta più la realtà e la consistenza del giornale. È un giudizio che abbiamo sentito molte volte. Ma la nostra decisione di cambiare il nome è venuta soprattutto per voglia di chiarezza. Noi crediamo che non sia possibile cambiare senza cambiare. Nel momento in cui pensiamo a un giornale dei ferrovieri che sia però anche il punto di riferimento di tutti coloro che guardano con interesse alla ferrovia, che possono portare il loro contributo di idee e di partecipazione, che possono arricchire i nostri discorsi e le nostre «voci», «Voci della Rotaia» sembra un titolo effettivamente inesatto e riduttivo.

Presto, quindi, oltre a una veste grafica rinnovata, ci sarà anche una nuova testata. La nostra idea è di sostituire «Voci della Rotaia» con «LINEA/treno». Non è un nome scelto a caso: il termine «linea» configura immediatamente un'immagine di movimento, di tendenza, di percorso mirato a un obiettivo. È un'immagine assolutamente pertinente, fra l'altro, con gli attuali programmi di sviluppo della ferrovia. Ma «linea» è soprattutto un discorso che continua e non si spezza. Ecco, per noi «linea» non significherà rottura col passato, ma continuità rispetto a una tradizione che ha ancora molto da dare e a cui restiamo legati più che mai.

Redazione: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma; tel. (SIP) 06/8415667 - (FS) 8490/2749

Abbonamenti e Amministrazione: tel. (SIP) 06/8442356 - (FS) 8490/3210.

Telefax: 06/8831108.
Iscritto al Tribunale di Roma al n. 04181/54 in data 29/9/54.
Associato all'USPI - Unione Stampa Periodica Italiana e all'ASCAI - Associazione Stampa e Comunicazione Aziendale Italiana.

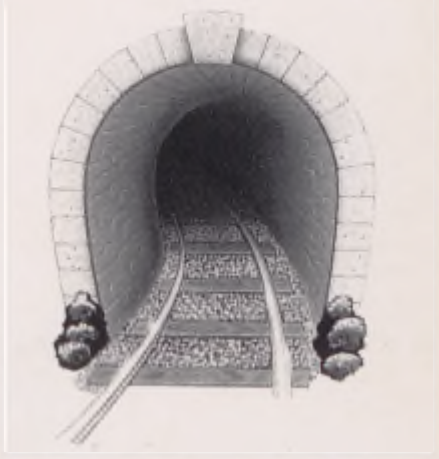
Contributo annuo per l'invio a domicilio:
Ferrovieri in servizio L. 4.000 (con trattenuta a ruolo); pensionati L. 2.000; privati: L. 10.000; per l'estero L. 20.000 - Il versamento deve essere effettuato sul c.c. postale n. 00921015 intestato a Ente Ferrovie Stato-Ufficio Tesoreria e Cassa - Conto Voci della Rotaia - 00100 Roma.

Fotocomposizione e preparazione:
Fotocomposer Sud, Via Quarto Negroni 15/17, Ariccia.

Stampa: Rotoeffe s.r.l., Via Variante di Cancelliera - Ariccia (Roma) - Tel. 9344302-9344273.

Verona 1 - 6 ottobre 1991

COME DARE VOLUME AI VOSTRI AFFARI.



ITALSAMOTER
2° Salone macchine ed attrezzature per trasporti su rotaia.

VERONAFIERE
Seminiamo idee, raccogliamo affari.

Viale del Lavoro 8/A, 37135 Verona, Tel. 045/588111, Tlx 480538, Fax 045/588288

anche a Pisa e a Udine c'è la Vostra BancAssicurazione.

l'unica banca autorizzata ad esercitare attività di credito e di assicurazione.

BANCA NAZIONALE delle COMUNICAZIONI
ENTE DI DIRITTO PUBBLICO

la Vostra BancAssicurazione.