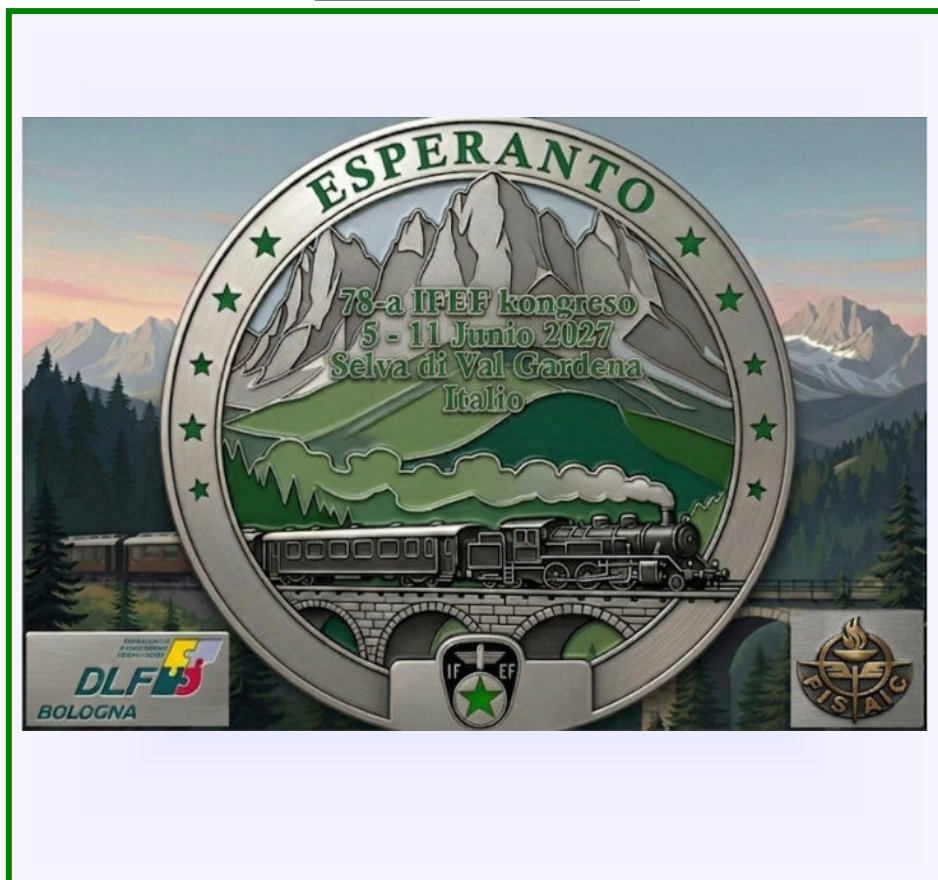


Itala Fervojisto



Il Ferroviero Italiano

2026 / 06 (1)



La emblemo de la 78-a IFEF-kongreso 2027

L'emblema del 78° congresso IFEF 2027

Informa Bulteno (por la disvastigo de Esperanto)

Bollettino di Informazione (per la diffusione della lingua internazionale Esperanto)

Quote - Materiali	€
IFEA/IFEF (tutti)	25,00
FEI (ordinario) rivista pdf	30,00
FEI (ordinario) rivista cartacea	35,00
FEI (familiare)	17,50
FEI (giovane) rivista pdf	15,00
FEI (giovane) rivista cartacea	17,50
DLF (Effettivo, in servizio o pensione)	12,00
DLF (Aderente = familiare)	12,00
DLF (Giovane)	6,00
DLF (Frequentatore)	20,00
Circolo Culturale Gruppo E-o Bologna	5,00
Lessico Ferroviario RailLexic	8,00
Historio de la Fervojista E.o-Movado	#
Historio de IFEF 1909-1984 *	#
Suplemento al Historio 1984-1999 *	#
NomListoj el la Historia broŝuroj *	#
Suplemento al Historio 1999-2019 *	#
Statuto kaj Regularo IFEF *	#
* Pubblicazioni ricevibili gratis per posta elettronica. # Pubblicare sul sito www.ifeff.net	

Vito Tornillo
Monte San Pietro BO

+39 3383803406

<vitorni@virgilio.it>

<ferrovieri@esperanto.it>

La Redakcio de "ITALA FERVOJISTO" varme dankas la multajn, kiuj legis kaj esprimis aprecon pri nia Bulteno. Tiuj vortoj estas kuraĝigaj kaj subtenigaj. Sugestoj kaj kontribuoj al artikoloj kaj rimedoj estas kore bonvenaj.

Koran dankon al la Lingvo-kontrolantoj:
Alla Kudryashova - Luiza Oberrauch - Gianfranco Tomba.

La fontoj de la artikoloj aperas je la fino, fotoj estas faritaj de la redaktantoj mem, el la fonta artikolo, elĉerpitaj el la reto.

La Redakcio

La fonte degli articoli è menzionata alla fine degli stessi; le foto sono dei redattori, parte dell'articolo originale, dalla rete.

La Redazione

Attenzione: la quota 2026 è rimasta **25,00 €**.
I ritardatari 2025 versino per i 2 anni 50,00 €.
Vedere a lato le possibilità di adesioni, le offerte di pubblicazioni o vari altri casi.
Attenzione: il numero del Conto Corrente Bancario del Segretario IFEA è il seguente:
Vito Tornillo c/o Banca INTESA Zola Predosa (BO)
IBAN IT 31 U 03069 37133 100000001497
Rinnovate subito la quota:
l'IFEA potrà così meglio programmare e operare.
Segnalate sempre:
causale, cambio di dati e di indirizzo!
Fate iscrivere un collega, un familiare, un amico, un samideano: dobbiamo crescere in qualità, ma anche in quantità.
La Kasisto

En havo

Temoj	Paĝo
Quote - Materiali / Enhavo	2
Note di redazione ...	3
La Svizzera trasforma i binari in centrali solari Svisio transformas trakojn en suncentralojn	4 - 6
Roma: Rinnovo binari con il FAST System Romo: Renovigo de trakoj per FAST-Sistemo	7 - 8
Locomotive Euro9000 in servizio in Italia Lokomotivoj Euro9000 ekfunkcias en Italio	9 - 10
Dove dormono i treni? / Kie dormas la trajnoj?	11 - 13
A Bologna sperimentazione del DAC En Bolonjo eksperimento pri DAC	14 - 15
Firenze Belfiore: nuova stazione AV Firenco Belfiore: nova stacio por Alta Rapido	16 - 18
Alta Velocità Milano - Venezia Grandrapida Fervojo Milano - Venecio	19 - 21
Prima università del turismo ferroviario Unua universitata kurso pri Fervoja Kulturo	22 - 23
Treno Natura / NaturaTrajno	23
Il Culto dell'Autobus / La Kulto pri la aŭtobuso	24 - 25
Mobilità e logistica sostenibile a Bologna Daŭripova movebleco kaj logistiko en Bolonjo	26 - 28
Vita dell'IFEA	29
IFK 2026 in Serbia	29
Giornata lingua materna 2026 Tago de la Patrino lingvo 2026	30 - 31
Tesi tratta da "Sul Concetto di Storia" Tezo el "Pri la Koncepto de Historio"	32 - 37
La Guerra delle Campane / La Milito de la Sonoriloj	38 - 39
Rime / Rimaĵoj	40 - 41
Aneddoti / Anekdotoj	43 - 44
Facezie / Humuraĵoj	45
Proverbi / Proverboj	46
Esperanto per immagini / Esperanto per bildoj	47
Kolofono / Leggere l'E-o	48

Note di redazione ...

Cari samideani!

l'universo ferroviario sta vivendo una stagione di profonda evoluzione, spinto dalla volontà costante di ammodernare la rete, potenziare l'alta velocità e ridurre l'impatto ambientale.

In questo numero esploriamo diverse innovazioni che guardano al futuro del settore:

Sostenibilità e tecnologia sui binari:

In Svizzera si sta sperimentando l'installazione di pannelli fotovoltaici tra le rotaie per valorizzare gli spazi inutilizzati senza consumare ulteriore suolo. Sul fronte dell'infrastruttura, il sistema FAST per il rinnovo dei binari riduce le esigenze di manutenzione della massicciata, abbattendo le polveri e i tempi di interruzione della circolazione.

Trazione e merci d'avanguardia: Spazio alle nuove locomotive *Euro9000*, sempre più potenti e versatili, capaci di operare anche in scali privi di linea aerea grazie alla trazione a batteria, che sostituisce il diesel, eliminando i fumi inquinanti. Inoltre, per velocizzare le manovre del trasporto merci e la diagnostica, il circuito di prova di Bologna sta testando il DAC, il sistema di accoppiamento automatico digitale e unificato per i carri merci.

Dio disse: "troverete la felicità in ogni angolo della Terra".

Poi fece la Terra tonda.

E rise... e ancora adesso ride!

Dio diris: "vi trovos la felîcon en ĉiuj anguloj de la Tero".
Poste Li faris rondan Teron.
Kaj ridis... kaj ankoraŭ nun Li ridas!



I grandi cantieri dell'Alta Velocità: Vi portiamo a Firenze, dove prosegue la costruzione della nuova stazione passante e interrata AV Belfiore, pensata per eliminare i tempi morti dell'inversione di marcia nelle stazioni di testa e risparmiare oltre 15 minuti. Analizziamo poi, tratta per tratta, lo stato di avanzamento dei lavori della linea AV Milano-Venezia.

Non manca lo sguardo alla cultura e al trasporto urbano: raccontiamo il corso universitario promosso dalla Fondazione FS per valorizzare il turismo e la cultura ferroviaria (con un focus sui treni storici), facciamo un viaggio sulla linea 160 di Roma e scopriamo i progetti di mobilità e logistica sostenibile in corso a Bologna, in parallelo ad altre città europee. Contro le atrocità di ogni guerra, condivido con voi la toccante poesia di Gianni Rodari, *La guerra delle campane*, un inno al suono della festa che vince sul rumore di morte dei cannoni — testo che ho avuto il piacere di recitare, in Esperanto, durante la Giornata della Lingua Madre presso la biblioteca del mio comune.

In chiusura, vi invitiamo a concedervi una breve pausa dalla frenesia quotidiana per riflettere insieme tra proverbi, aneddoti e curiosità.

Buona lettura e Avanti Esperanto!

Mi atentigas vin pri la organizado de la 78-a IFEF-kongreso en Italio en 2027, se vi emas, vi povos kontribui al ĝia realigado. Petu informojn al mi al la retadreso: vitori@virgilio.it.
Aliajn ĝisdatigitajn informojn vi trovos en la retpaĝo www.ifef.net.
Porto alla vostra attenzione l'organizzazione del 78° congresso dell'IFEFE che si svolgerà in Italia nel 2027, se volete, potrete contribuire alla sua realizzazione.
Contattatemi al mio indirizzo mail: vitori@virgilio.it

Ferrovoltaico: la Svizzera trasforma i binari in centrali solari Fervojoŭoltao: Svisio transformas trakojn en suncentralojn

Recentemente in Svizzera è stato inaugurato il primo impianto fotovoltaico al mondo posato tra le rotaie di una linea ferroviaria aperta al traffico, definito informalmente “ferrovoltaiico”. Si tratta di una sperimentazione condotta dalla startup svizzera Sun-Ways, che ha installato circa 48 pannelli solari su un tratto di ferrovia di circa 100 metri nel villaggio di Buttes, nel Cantone di Neuchâtel.

L'energia prodotta, circa 16.000 kWh all'anno, viene immessa nella rete elettrica locale e copre il fabbisogno elettrico di circa 3-4 famiglie.

La principale innovazione è la modularità e rimovibilità dei pannelli: la soluzione è stata concepita per essere montata e smontata rapidamente senza interferire con il traffico ferroviario o con gli interventi di manutenzione ordinaria sui binari.

Una particolare macchina, sviluppata dalla società ferroviaria svizzera Scheuchzer, può installare o rimuovere in poche ore grandi superfici di pannelli tra le rotaie.

Questi pannelli sono simili a quelli dei normali impianti solari, ma sono disposti longitudinalmente tra i due binari, fissati sulle traversine grazie a meccanismi appositi.

L'idea alla base del ferrovoltaico è semplice: i binari ferroviari si estendono per migliaia di chilometri e rappresentano superfici non sfruttate per la produzione di energia pulita. In Svizzera ci sono circa 5.300 km di linee ferroviarie potenzialmente sfruttabili, rimuovendo

Antaŭnelonge en Svislando estis inaŭgurita la unua fotovoltaika instalaĵo en la mondo, muntita inter la reloj de fervoja linio, malfermita al trafiko, neformale nomata “fervojoŭoltaa”. Temas pri eksperimento en la vilaĝo *Buttes*, en la Kantono Neŭŝatelo (*Neuchâtel*), gvidita per la svisa noventrepreno *Sun-Ways*, kiu instalas pli malpli 48 sunpanelojn sur fervoja sekcio de ĉirkaŭ 100 metroj.

La produktita energio, proksimume 16000 kWh jare, estas liverata al la loka elektra reto kaj sufiĉas al la bezonoj de 3-4 familioj proksimume.

La ĉefa novigo estas la moduleco kaj forigebleco de la paneloj: la solvo estis konceptita por rapida munto kaj malmunto sen obstakli la fervojan trafikon aŭ la ordinarajn prizorgajn laborojn sur la trako. Speciala maŝino, kreaĵo de la svisa fervoja kompanio *Scheuchzer*, kapablas instali aŭ forigi grandajn areojn de paneloj inter la reloj dum malmultaj horoj.

La paneloj similas al tiuj de kutimaj sunsistemoj, sed ili estas aranĝitaj laŭlonge inter la du reloj, fiksitaj sur la ŝpaloj per specialaj mekanismoj.

La baza ideo de fervojoŭoltao simplas: fervojaj trako etendiĝas laŭlonge je miloj da kilometroj kaj reprezentas neuzatajn surfacojn por la produktado de pura energio. En Svislando ekzistas ĉirkaŭ 5300 km da fervojaj linioj potencale ekspluateblaj, sen konsideri tunelojn aŭ ombritajn erojn.

Laŭ firmaaj antaŭtaksoj, la plena uzo de



però i tratti in galleria o ombreggiati. Secondo stime preliminari dell'azienda, l'utilizzo completo di tratte adatte potrebbe generare circa 1 miliardo di kWh all'anno, l'equivalente del consumo di 300.000 famiglie o circa il 2% della corrente elettrica totale elvetica.

Il progetto arriva in un momento in cui la quota del fotovoltaico nel mix elettrico elvetico è in crescita. Nel 2024 il solare ha coperto circa l'11% del fabbisogno elettrico nazionale e le previsioni indicano una crescita significativa nei prossimi anni.

Pur rappresentando una piccola parte dell'obiettivo nazionale, il ferrovoltaico può contribuire allo scopo senza consumare nuove superfici agricole o naturali, che è uno dei principali limiti per l'espansione del fotovoltaico su larga scala in Paesi densamente urbanizzati e dal forte impegno per la tutela del paesaggio.

L'Ufficio federale dei trasporti svizzero ha autorizzato la sperimentazione solo su tratte con velocità limitata (fino a 70 km/h) per motivi di sicurezza, e ha imposto una durata minima di test di tre anni per valutare l'effetto sul funzionamento dei binari, la manutenzione e l'affidabilità complessiva.

La possibilità di rimuovere rapidamente i pannelli è vista come un vantaggio per consentire interventi sui binari senza dover sostituire o danneggiare l'impianto solare stesso, anche se alcuni esperti ritengono che la rimozione regolare dei moduli aumenti i costi e potrebbe ridurre la vita utile.

L'innovazione svizzera ha attirato l'attenzione globale: società e istituzioni in Corea del Sud, Stati Uniti, Spagna e Giappone stanno valutando o sperimentando sistemi simili, spesso con varianti adattate alle loro infrastrutture e condizioni.

In particolare, in Corea del Sud è previsto l'avvio di un progetto sperimentale

taŭgaj sekcioj generus ĉirkaŭ 1 miliardon da kWh jare, kio egalas al la konsumo de 300000 familioj aŭ proksimume je la 2% de la tuta svisa elektra konsumo.

La projekto aperas en tempo, kiam la kontribuo de fotovoltao al la svisa elektra miksaĵo kreskas. En 2024, sunenergio kovris ĉirkaŭ 11% de la nacia elektra bezono, kaj la antaŭvidoj indikas signifan kreskon dum la venontaj jaroj. "Fervojvoltao" kontribuus al la celo sen okupi novajn terkulturajn aŭ naturajn areojn, kiu ja estas unu el la ĉefaj limigoj por vasta sunenergia disvastigo en dense loĝataj landoj forteemaj al pejzaĝprotektado.

La Svisa Federacia Transporta Oficejo



permesis la provon nur sur sekcioj kun limigita rapideco (ĝis 70 km/h), pro sekurecaj kialoj, sub la kondiĉo ke la testo daŭru minimume tri jarojn por taksu la efikon sur la trakoj, la bontendon kaj la ĝeneralan fidindecon.

Kaze de bontenadlaboroj, estas ja avantaĝo la rapida forigebleco de la paneloj sen anstataŭo aŭ difekto de la sunsistemo. Tamen kelkaj spertuloj opinias, ke ofta movado de la moduloj povus altigi kostojn kaj redukti ilian vivdaŭron.

La svisa novigo altiris tutmondan atenton. Kompanioj kaj institucioj en Suda Koreio, Usono, Hispanio kaj Japanio nuntempe taksas aŭ eksperimentas similajn sistemojn, kun variantoj taŭgaj por

ispirato alla tecnologia di Sun-Ways, mentre in Giappone si sta studiando l'utilizzo dei binari come superficie solare per raggiungere gli obiettivi di neutralità climatica entro il 2050.

Il ferrovoltaico è un esempio interessante di come infrastrutture esistenti possano essere reinventate per generare energia pulita senza ulteriori impatti sul territorio. Anche se oggi è ancora in fase pilota e copre potenze modeste, il progetto svizzero rappresenta una prova di concetto che potrebbe essere ampliata, soprattutto nelle aree con linee ferroviarie ampie e ben esposte al sole. I binari fotovoltaici non sostituiranno i grandi parchi solari o gli impianti tradizionali, ma possono diventare parte di un mix energetico diversificato e sostenibile, contribuendo agli obiettivi di decarbonizzazione e valorizzando spazi finora considerati inutili.□



(dalla stampa svizzera)

iliaj infrastrukturoj kaj kondiĉoj. En Suda Koreio estas planata ekfunkciigo de eksperimenta projekto inspirita de la teknologio de *Sun-Ways*, dum en Jap

nio oni studas la uzon de trakoj kiel sunsurfaco por atingi klimatan neŭtralecon ĝis 2050.

Fervojvoltao estas interesa ekzemplo de ekzistantaj infrastrukturoj kiujn oni reuzu por generi puran energion sen plia kolizio kun la teritorio. Kvankam ĝi hodiaŭ estas ankoraŭ en eksperimenta fazo, ĝi reprezentas koncepto-

pruvon de tio, kiu povus esti vastigata, precipe en lokoj kun ampleksaj fervojaj retoj, bone eksponitaj al la suno.

La fotovoltaaj fervojtrakoj ne anstataŭigos la grandajn sunparkojn aŭ la tradiciajn instalaĵojn, sed ili eventuale iĝos diversigita kaj daŭripova energio, kontribuante al la senkarbonigo kaj dominante valoron al spacoj ĝis nun konsiderataj senutilaj.□

(Trad: ViTo)

Due donne viaggiano sul treno.

Una si lamenta:

- Non riguarda la vita, ma i desideri.

Mancano sempre i soldi!

- Dunque trovati un amante, e ti fai dare

da lui 500 Euro al mese!

- Dove lo trovo uno così?!

- Prendine due da 250.

- Anche questo è un problema...

- Allora 4 da 125!

L'uomo dalla cuccetta sopra:

- Quando arrivate a 10 Euro, svegliatemi!

Du virinoj veturas sur trajno.

Unua plendas:

- Ne temas pri la vivo, sed pri sopiro.

Ĉiam mankas monoj!

- Do, trovu al vi amanton, kaj prenu de

li 500 Eŭrojn monate!

- Kie oni povas akiri tiajn?!

- Nu, prenu du je 250.

- Tio ankaŭ estas problema...

- Tiam 4 je 125!

La viro de la supra breto:

- Kiam vi atingos 10 Eŭrojn, vekigu min!



Roma Termini: rinnovo binari con il FAST System

Roma Termini: renovigo de trakoj per FAST-Sistemo

La Stazione di Roma Termini, principale snodo ferroviario della Capitale e tra i più grandi d'Europa per volume di passeggeri, è stato oggetto di un importante intervento di rinnovo della sovrastruttura ferroviaria. Il Gruppo Salcef, per conto di RFI (Rete Ferroviaria Italiana), ha curato il rifacimento dei binari 1 e 2 Est con l'innovativo FAST System: la tradizionale struttura su massicciata (ballast) è stata sostituita da una tecnologia a piastre prefabbricate in calcestruzzo armato.

Il FAST System è il risultato della collaborazione integrata tra le società del Gruppo Salcef: Overail che produce le piastre prefabbricate e SRT che ha progettato e realizzato i macchinari speciali necessari alla messa in opera.

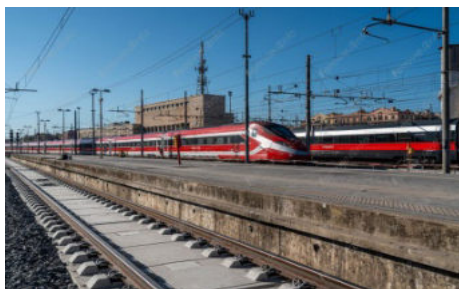
L'installazione avviene tramite un treno di posa che consente l'installazione meccanizzata e continua delle piastre. Questo processo richiede un numero ridotto di operatori, garantendo al contempo elevati standard di sicurezza e produttività.

Il treno di betonaggio produce calcestruzzo di alta qualità direttamente in linea, utilizzando la miscela ad alte prestazioni *Ovecrete®* per assicurare stabilità e precisione millimetrica.

Questa tecnologia permette di rimuovere il binario esistente e installare le nuove lastre in tempi estremamente ridotti. Oltre a migliorare la qualità del piano del ferro, il FAST System riduce drasticamente la necessità di manutenzione a lungo termine.

Contribuirà, anche, a creare un ambiente più pulito e salubre nella stazione, ne migliorerà l'estetica e renderà più agevole la pulizia - tutte caratteristiche fondamentali per un hub di trasporto moderno. Grazie a questo progetto, Roma Termini potrà disporre di un'infrastruttura ferroviaria moderna e durevole, pronta a ri-

La stacidomo Roma Termini, ĉefa fervoja nodo de la ĉefurbo kaj unu el la plej grandaj en Eŭropo laŭ pasaĝera trafiko, estis renovigita per interveno sur la fervoja superstrukturo. Laŭ la RFI (Itala Fervoja Reto) mendo, la Grupo *Salcef*, renovigis la orientajn trakojn 1 kaj 2 per la *FAST-Sistemo*: la malnova strukturo sur balasto estis anstataŭigita per teknologio de antaŭkonstruitaj platoj el ferbetono.



La *FAST-Sistemo* devenas el la kunlaboro inter la kompanioj de la Grupo *Salcef*: *Overail* produktas la platojn, dum *SRT* projektis kaj konstruis la specialajn maŝinojn por la instalado.

La instal-traĵno ebligas mekanizitan kaj daŭran platinŝtadon, fare de malmultaj laboristoj kaj garantias altajn standardojn de sekureco kaj produktiveco.

La betonmiksa traĵno produktas altkvalitan betonon rekte sur la linio, uzante la altefikan miksaĵon *Ovecrete®*, kiu certigas stabilecon kaj millimetran precizecon.

Ĉi tiu teknologio ebligas rapidan forigon de la ekzistanta trako kaj instaladon de la novaj platoj. Krome la *FAST-Sistemo* plibonigas la kvaliton de la relsuprornivelo kaj draste reduktas la bezonon de estonta bontenado.

Ĝi ankaŭ kontribuos al pli pura kaj sana medio en la stacidomo, plibonigos la estetikon kaj faciligos la purigadon kiuj

spondere alle esigenze di mobilità per i prossimi decenni.

Il progetto rappresenta un'eccellenza nell'applicazione del BIM (Building Information Modeling) in ambito ferroviario. In un nodo complesso come quello romano - caratterizzato da spazi angusti e interferenze con strutture storiche - la digitalizzazione è stata decisiva per coordinare i lavori senza interrompere il servizio.

Il processo è iniziato con un rilievo laser scanner ad alta precisione, che ha permesso di ricostruire lo stato di fatto tramite una nuvola di punti ad alta densità, con accuratezza millimetrica.

Questi dati sono stati utilizzati per sviluppare un modello BIM tridimensionale integrato, in grado di riunire tutte le discipline coinvolte: strutture, impianti, armamento ferroviario e opere civili.

Grazie alla modellazione parametrica, è stato possibile analizzare in anticipo le interferenze tra le nuove piastre prefabbricate FAST e le strutture esistenti, individuando soluzioni ottimali prima dell'inizio dei lavori.

Durante la fase esecutiva, il modello BIM funge da strumento di monitoraggio in tempo reale, verificando la corretta posa e l'allineamento dei binari rispetto al progetto originale.

L'esperienza della Stazione Termini mostra concretamente i vantaggi dell'integrazione tra BIM e FAST System: un approccio che combina precisione progettuale, efficienza costruttiva e sostenibilità. Una metodologia che rappresenta una nuova frontiera per il settore ferroviario e che evidenzia come la digitalizzazione sia oggi un fattore decisivo per lo sviluppo di infrastrutture sempre più performanti.□

(salcef group spa)



estas ambaŭ fundamentaj por moderna transportcentro.

Dank' al ĉi tiu projekto, Roma Termini disponas pri moderna kaj daŭrema fervoja infrastrukturo, preta por la bezonoj de movebleco dum la venontaj jardekoj.

La projekto reprezentas elstaran uzon de BIM (Building Information Modeling) en la fervoja fako. En kompleksa fervoja nodo kiel Roma Termini - karakterizita de spacaj limigoj, interferoj kun ekzistantaj strukturoj kaj la neceso garantii la servodaŭron - BIM ludis decidan rolon pri la kunordigado de la laboroj.

La procezo komenciĝis per altpreciza lasera skanado, kiu ebligis rekonstrui la staton de la loko per nubo el punktoj je alta denseco, kun milimetra precizeco. Tiuj datumoj estis uzataj por krei integran tridimensian modelon, kiu kunigas ĉiujn fakojn: strukturojn, instalaĵojn, fervojan armaturojn kaj civilajn konstruaĵojn.

Dank' al parametra modelado, oni anticipis eventualajn interferojn inter la novaj FAST-platoj kaj la ekzistantaj strukturoj, trovante optimumajn solvojn antaŭ la komenco de la laboroj.

Dum la plenuma fazo, la BIM-modelo celas monitoradon de la laborprogreso, kontroladon en reala tempo la ĝustan instaladon de la platoj kaj la enlinigon de la reloj kompare al la origina projekto.

La sperto en Stacidomo Termini konkrete montras la avantaĝojn de la integriĝo inter BIM kaj la FAST-Sistemo: aliro kiu kombinas projektan precizecon, konstruan efikecon kaj daŭripovon. Ĉi tiu metodiko reprezentas novan limon

por la fervoja fako kaj substrukto, kiel la hodiaŭan rolon de la ciferecigo kiel decida faktoro por la evoluiĝo de ĉiam pli efikaj infrastrukturoj.□

(Trad: ViTo)

Le locomotive Euro9000 entrano in servizio in Italia

La lokomotivoj Euro9000 ekfunkcias en Italio

Il 16 giugno è iniziato ufficialmente il servizio regolare in Italia per le locomotive Stadler Euro9000, dopo aver ottenuto l'autorizzazione alla circolazione sulla rete nazionale lo scorso gennaio. Il debutto commerciale è stato affidato al treno merci 43126 di Rail Traction Company; un viaggio inaugurale che è servito anche come banco di prova per testare le prestazioni della macchina sulle impegnative rampe del Brennero al traino di un convoglio completo. La Euro9000 è attualmente considerata una delle locomotive merci

più potenti sul mercato europeo. Realizzata da Stadler con rodiggio Co'Co' (due carrelli da tre assi ciascuno, tutti motorizzati e indipendenti, ideali per distribuire il peso e massimizzare l'aderenza su pendenze elevate) e motori asincroni trifase, è una macchina multisistema progettata per l'interoperabilità. È infatti in grado di operare sotto le diverse tensioni europee: 15 kV e 25 kV in corrente alternata, 3 kV e 1,5 kV in corrente continua. Inoltre, a seconda delle configurazioni, può essere dotata di un modulo Diesel o di batterie per le manovre "last majle" su tratti e raccordi non elettrificati.

Le prestazioni sono straordinarie: sviluppa una potenza massima di 9 MW in corrente alternata, circa 6 MW in corrente continua e circa 1,9 MW in modalità diesel, raggiungendo i 120 km/h. Lo sforzo di trazione allo spunto arriva a 500 kN, una caratteristica che permette, in molti casi, di eliminare la doppia trazione e trascinare convogli pesanti con una sola locomotiva.



La 16-an de junio oficiale komenciĝis la regula servo en Italio por la lokomotivoj Stadler Euro9000, post kiam ili ricevis la permeson cirkuli sur la nacia reto en la pasinta januaro. La unua komerca veturado enhoragis la vartrajnon 43126 de la kompanio *Rail Traction Company*; inaŭgura vojaĝo, kiu funkciis ankaŭ kiel testo por kontroli la trakciad-

konduton de la maŝino sur la malfacilaj deklivoj de Brennero dum la trenado de kompleta vagonaro.

La Euro9000 estas nuntempe konsiderata unu el la plej potencaj varloko-

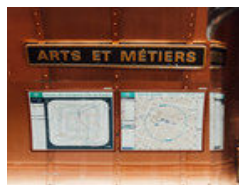
motivoj haveblaj sur la eŭropa merkato. Konstruita de Stadler-kompanio kun rulekipaĵo Co'Co' (du boĝioj kun po tri aksoj, ĉiuj motorizitaj kaj sendependaj, idealaj por distribui la pezon kaj maksimumi la adheron sur altaj deklivoj) kaj trifazaj nesinkronaj motoroj, ĝi estas plursistema maŝino projektita por intersistema funkcieblo. Ĝi kapablas funkcii sub la malsamaj eŭropaj elektraĵ tensioj: 15 kV kaj 25 kV de alterna kurento, 3 kV kaj 1,5 kV de continua kurento. Krome, laŭ la konformiĝoj, ĝi povas esti ekipita per dizela modulo aŭ per baterioj por "lastmejlaj" manovroj sur neelektrizitaj sekcioj kaj kunligitaj trakoj. La trakciadkonduco estas eksterordinara: ĝi disvolvas maksimuman potencon de 9 MW en alterna kurento, ĉirkaŭ 6 MW en continua kurento kaj ĉirkaŭ 1,9 MW en dizela reĝimo, atingante maksimuman rapidon de 120 km/h. La starta trenforto atingas 500 kN, karakterizaĵo kiu ebligas, en multaj kazoj, elimini la duoblan traktion kaj trakcii pezajn vagonarojn per nur unu lokomotivo.

L'omologazione italiana, arrivata dopo i via libera già ottenuti in Germania, Austria, Svizzera, Belgio e Olanda, apre la strada all'impiego regolare della macchina sui corridoi merci transfrontalieri senza soluzione di continuità. L'iter di certificazione era iniziato nel 2025 presso il circuito di prova di Bologna San Donato, dove in circa due mesi sono stati completati con successo i test di compatibilità elettromagnetica, le verifiche dell'interazione pantografo-linea e i test ESC per la compatibilità tra il sistema di bordo ETCS e l'infrastruttura di terra.

Le successive corse di prova, effettuate a gennaio 2026 proprio sulla linea del Brennero e sulla direttrice Domodossola-Svizzera, hanno confermato l'efficienza della locomotiva nel traffico internazionale. Grazie alla piena conformità alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) e ai sistemi di sicurezza nazionali ed europei, la Euro9000 promette di rivoluzionare la produzione ferroviaria sui principali valichi alpini, eliminando la necessità dei tempi morti legati al cambio di locomotiva alle frontiere.□

(Ferrovie.it)

La stazione metro arti e mestieri di Parigi, sulla linea 11, offre un ambiente unico, ispirato all'universo di Jules Verne. Progettato nel 1994, in occasione del bicentenario del Conservatorio Nazionale delle arti e mestieri, questo scenario è stato immaginato dal fumettista François Schuiten e dal suo compagno, lo scrittore Benoît Peeters. Coperto di rame e forato con ingranaggi oltre che mozzi, le sue banchine evocano l'interno di un sottomarino!□



La itala validigo, alveninta post la permesoj jam akiritaj en Germanio, Aŭstrio, Svislando, Belgio kaj Nederlando, malfermas la vojon al la regula uzo de la maŝino sur la translimaj varkoridoroj sen iu ajn interrompo. La procezo de certigo komenciĝis en 2025 ĉe la veturprovejo trakinga de Bologna San Donato, kie en ĉirkaŭ du monatoj estis sukcese finitaj la testoj pri elektromagneta kongruenco, la kontroloj pri la interago inter kurentopenilo kaj kontaktilineo supertraka, kaj la testoj ESC por la kongruenco inter la enrajna sistemo ETCS kaj la surtera infrastrukturo.

La sekvaj testaj veturadoj, efektivigitaj en januaro 2026 ĝuste sur la linio de Brenner kaj sur la itinero Domodossola-Svislando, konfirmis la efikecon de la lokomotivo en la internacia trafiko. Dank' al la plena konformeco al la Teknikaj Specifoj por Intersistema Funkcioblo (STI) kaj al la naciaj kaj eŭropaj sekuresistemoj, la Euro9000 promesas revolucii la fervojan produktadon sur la ĉefaj alpaĵ trapasejoj, eliminante la bezonon de la mortaj tempoj ligitaj al la ŝanĝo de lokomotivo ĉe la landlimoj.□

La metro-stacio *Arts et Métiers* en Parizo, ĉe la linio 11, proponas unikan etoson, inspiritan de la universo de Jules Verne. Desegnita en 1994, okaze de la dua centjariĝo de la Nacia Konservatorio de Artoj kaj Metioj, ĉi tiu scenejo estis imagita de la komikisto François Schuiten kaj lia partnero, la verkisto Benoît Peeters. Ĝi estas kovritaj per kupro, trapikita per dentradoj kaj naboj, ĝiaj kajoj memorigas pri la interno de submarŝipo! □

Dove dormono i treni?

Il treno è arrivato in stazione. Ora sosta sul binario e i suoi vagoni sono vuoti; i passeggeri sono ormai andati via tutti. Dopo che il personale di bordo ha ultimato le verifiche, il mezzo è pronto a rimettersi in marcia. Questa volta, però, la sua destinazione non è una stazione né un'altra città: la meta del treno è l'impianto di manutenzione più vicino. Lì lo attenderà il suo meritato (e provvisorio) riposo.

Le porte si chiudono e il convoglio riprende la marcia lasciando la stazione. Il macchinista del servizio commerciale ha lasciato la guida al cosiddetto "traghetttore", la figura che si occuperà, appunto, di trasferire il treno dallo scalo ferroviario all'impianto. Una volta alla guida, il traghetttore effettua il "cambio banco": disalimenta la cabina di testa e alimenta quella di coda, da cui il treno sarà effettivamente guidato durante il trasferimento. Ultimata questa operazione e ricevuto il via libera dalla cabina di regolazione del traffico, il treno si sposta sui binari che lo condurranno verso l'impianto.

Una volta giunto a destinazione, le operazioni che attendono il treno variano a seconda del mezzo e delle sue necessità. Alcuni convogli devono ripartire subito e vengono quindi sottoposti a una semplice pulizia interna.

La profondità della pulizia dipende dal tempo a disposizione. Esistono infatti quattro livelli di pulizia programmati e alternati per garantire standard sempre adeguati:

Rapida

Leggera

Kie dormas la trajnoj?

La trajno alvenis al la stacio. Nun ĝi staras sur la kajo kaj ĝiaj vagonoj estas malplenaj; jam ĉiuj pasaĝeroj foriris. Post kiam la enrajna teamo finis la kontrolojn, la veturilo estas preta denove foriri. Ĉi-foje tamen ĝia celo ne estas stacio nek alia urbo: la celo de la trajno estas la plej proksima bontenadinstalaĵo. Tie ĝin atendas ĝia meritita (kaj provizora) ripozo.

La pordoj fermiĝas kaj la trajnkunmetaĵo rekomencas

sian veturon lasante la stacion. La lokomotivestro de la komerca servo lasas la stiradon al la tiel nomata "trakciilmekanikisto" (pramisto), la persono kiu okupiĝos, ĝuste, pri translokigo de la trajno de la stacidoma areo al la parktrarkaro.

Kiam la "trakciilmekanikisto" alvenas ĉe la kondukista pupitro, li faras la "stirejŝanĝon": li malkonektas la antaŭan kaj konektas la malantaŭan kondukistejon, el kiu la trajno estos efektive gvidata dum la forkonduko al parktrarkaro. Post la fino de tiu operacio kaj ricevinte la verdan lumon de la trafikregula reĝejo, la trajno moviĝas sur la relojo, kiuj kondukos ĝin al la parktrarkaro.

Alveninte al la celo, la operacioj atendantaj la trajnon varias laŭ la veturilo kaj ties bezonoj. Kelkaj trajnkunmetaĵoj devas tuj denove ekveturi, kaj tial ili ricevas simplan internan purigadon.

La profundeco de la purigado dependas de la disponebla tempo. Efektive ekzistas kvar niveloj de purigado programitaj kaj alternataj por garantii ĉiam adekvatajn nivelojn:

Rapida



Media

Approfondita

In questa fase si esegue quasi sempre lo svuotamento dei reflui (i cassoni delle acque scure) e il riempimento dei serbatoi dell'acqua pulita.

Se il tempo di sosta è maggiore, si procede anche alla pulizia esterna, che può avvenire sia in impianti automatici con potenti rulli (simili a quelli degli autolavaggi), sia manualmente con appositi carrellini. Tutto questo processo è governato da una struttura dedicata, che gestisce anche i contratti con le ditte appaltatrici esterne.

Gli interventi tecnici sono gestiti da un sistema informatizzato.

Quando un treno fa il suo ingresso, l'addetto programmatore ne scarica la scheda tecnica e gestisce gli avvisi di manutenzione.

Questi si dividono principalmente in:

- Scadenze cicliche e comfort: verifiche sull'usura del pantografo, funzionalità delle luci, impianto di riscaldamento e aria condizionata.

- Sicurezza del treno: controllo dei livelli dell'olio, usura delle ruote, condizioni dei loro bordini o dei piani di rotolamento.

Questi avvisi non li emette solo dal programmatore, ma arrivano da diverse fonti:

1. Il personale di bordo: il macchinista segnala anomalie riscontrate durante la guida, mentre il capotreno segnala guasti ai servizi o alla climatizzazione.

2. Le Sale Operative di Trenitalia: in base alle segnalazioni registrate durante il viaggio.

3. La diagnostica di bordo: sistemi digitali predittivi, sensori e centraline che segnalano automaticamente le anomalie.

Una volta che il treno è in impianto, tutti gli avvisi vengono presi in carico dal "Gestore Treno", che pianifica le lavorazioni e decide in quale zona

Malpeza

Meza

Profunda

En ĉi tiu fazo oni preskaŭ ĉiam malplenigas la fekaĵujojn (la ujojn por la nigraj akvoj) kaj plenigas la rezervujojn per pura akvo. Se la haltodaŭro estas pli longa, oni procedas ankaŭ al la ekstera purigado, kiu povas okazi aŭ en aŭtomataj instalaĵoj kun potencaj rulegoj (similaj al tiuj de la aŭtolavejoj) aŭ mane per specialaj ĉaretoj. La tuta procezo estas mastrumata fare de dediĉita strukturo, kiu administras ankaŭ la kontraktojn kun la eksteraj adjudikataj firmaoj.

La teknikaj intervenoj estas administrataj per komputiligita sistemo. Kiam trajno eniras la instalaĵon, la programa dungito elŝutas ĝian teknikan skeman raporton kaj mastrumas la prizorgajn avertojn. Ĉi tiuj dividiĝas ĉefe en:

- Cikla tempofiniĝo kaj komforto: kontroloj pri la eluziĝo de la pantografo, funkciado de la lumoj, hejtadsistemo kaj klimatizilo.

- Sekureco de la trajno: kontrolo de la oleoniveloj, de la eluziĝo de la radoj, de la stato de iliaj radflangoj aŭ de la ruliĝebenoj.

Ĉi tiujn avertojn ne elmetas nur la programisto, sed ili alvenas el diversaj fontoj:

1. La enrajna teamo: la lokomotivestro raportas pri anomalioj rimarkitaj dum la veturado, dum la konduktoro (trajnestro) raportas pri difektoj en la servoj aŭ en la klimatizado.

2. La Operaciaj Centroj de Trenitalia: surbaze de la signaloj registritaj dum la vojaĝo.

3. La enborda diagnoza sistemo: antaŭvidaj ciferecaj sistemoj, sentiloj kaj regiloj kiuj aŭtomate signalas la anomaliojn.

Kiam la trajno troviĝas en la parktrarko, ĉiuj avertoj estas transprenataj de la "Trajnmastrumanto", kiu planas la

dell'impianto spostare il mezzo (ad esempio, su un binario dove ci sia possibilità di accedere al tetto se si deve intervenire sul pantografo).

Le squadre di manutenzione lavorano su turni di 8 ore, nelle 24 ore.

I picchi di lavoro si concentrano di notte, quando la maggior parte dei treni è ferma e si possono eseguire gli interventi più profondi.

Di giorno, invece, le soste durano al massimo 1 o 2 ore, poiché i convogli devono tornare rapidamente in servizio commerciale.

A capo degli operai c'è il capotecnico, la figura deputata a certificare le attività svolte.

Il capotecnico è chiamato anche "restitutore", poiché ha la responsabilità di chiudere gli avvisi di manutenzione e "restituire" ufficialmente il treno all'esercizio ferroviario.

Dopo il via libera del restitutore, entra in azione il macchinista manovratore, che sposta il treno dal binario di manutenzione a quello di uscita.

A questo punto, il mezzo torna nelle mani del traghettatore per l'ultima serie di verifiche di sicurezza prima della partenza (prova freno, prova porte, funzionalità delle luci).

Se tutto è in ordine, il treno lascia l'impianto e torna in stazione.

Qui viene riconsegnato al macchinista del servizio commerciale, pronto ad accogliere a bordo i passeggeri (o le merci) per una nuova destinazione.

E il viaggio continua...□

(FS news)

laborojn kaj decidis al kiu zono de la komplekso transloki la veturilon (ekzemple, sur trakon kie eblas atingi la tegmenton, se necesas interveni pri la pantografo).

La prizorgaj teamoj laboras laŭ okhoro deĵortempo, dum la 24 horoj. La laborpintoj koncentriĝas nokte, kiam la plej multaj trajnoj haltas kaj eblas fari la plej profundajn intervenojn.

Tage, male, la haltoj daŭras maksimume 1 aŭ 2 horojn, ĉar la trajnkunmetaĵoj devas rapide reiri al la komerca servo.

Ĉe la kapo de la laboristoj estas la ĉefteknikisto, la persono komisiita atesti la finitajn agadojn.

La ĉefteknikisto estas nomata ankaŭ "redonanto", ĉar li havas la respondecon fermi la prizorgajn avertojn kaj oficiale "redoni" la trajnon al la fervoja trafiko.

Post la konsento de la redonanto, ekagas la manovra lokomotivestro, kiu movas la trajnon de la prizorga trako al la elira trako.

Ĉe tiu punkto, la veturilo revenas en la manojn de la trakciilmekanikisto por la lasta serio de sekureckontroloj antaŭ la ekveturo (bremspotenco, pordofunkcio, lumkontrolo). Se ĉio estas en ordo, la trajno lasas la parktrakaron kaj revenas al la stacio.

Tie ĝi estas denove transdonata al la lokomotivestro de la komerca servo, preta akcepti entrajne la pasaĝerojn (aŭ la varojn) al nova siacela loko.

Kaj la vojaĝo antaŭeniras...□

(Trad: ViTo)



A Bologna parte la sperimentazione italiana del Dac

En Bolonjo komenciĝas la itala eksperimento pri DAC

Nel mese di luglio 2026, ha preso il via all'Interporto di Bologna la sperimentazione propedeutica al treno demo italiano dedicato al Digital Automatic Coupling (DAC). Questo progetto, condotto da Interporto Bologna in collaborazione con Mercitalia Intermodal, Mercitalia Rail e Mercitalia Shunting & Terminal, si inserisce nel percorso di FP5 Trans4M-R (Flagship Project 5 - Sustainable Competitive Digital Green Rail Freight Services). Si tratta del programma europeo che punta a validare l'adozione dell'accoppiamento automatico digitale nel trasporto ferroviario delle merci. Questa serie di test permetterà di verificare sul campo le potenzialità del sistema in un contesto reale, ottimizzando le manovre, la composizione dei treni e l'interazione con i processi logistici già operativi nel terminal bolognese.

Il progetto, parte di Horizon Europe 2021-2027, ha una durata prevista di 54 mesi ed è partito nell'estate del 2022, con un budget complessivo di circa 95,1 milioni di euro di cui un Contributo dell'Unione Europea fino a un massimo di 40,6 milioni di euro.

I treni demo dedicati al DAC in Italia e Austria erano inizialmente programmati per il 2025: il test di Bologna si colloca quindi in una fase successiva rispetto al calendario originario, mentre la più ampia distribuzione dei cosiddetti pioneer trains resta fissata tra 2026 e 2027.

L'iniziativa si basa su una cooperazione pubblico-privata che coinvolge oltre 70 soggetti europei tra operatori ferroviari, gestori di infrastrutture, industrie e cen-

En julio 2026, ĉe la Trafikhaveno de Bolonjo, komenciĝis la eksperimento por la itala provtrajno dediĉita al DAC (Digital Automatic Coupling / Cifereca Aŭtomata Kuplado). Ĉi tiu projekto, gvidata de Interporto Bologna kunlabore kun Mercitalia Intermodal, Mercitalia Rail kaj Mercitalia Shunting & Terminal, eniras en la kadron de FP5 Trans4M-R (Flagship Project 5 - Sustainable Competitive Digital Green Rail Freight Services). Temas pri la eŭropa programo, kiu celas validigi la adoptadon de la cifereca aŭtomata kuplado en la fervoja vartransporto.

Ĉi tiu serio de testoj permesos kontroli surloke la potencialon de la sistemo en reala kunteksto, optimumigante la manovradojn, la kunmetadon de la trajnoj

kaj la interagon kun la logistikaj procezoj jam funkciantaj en la bologna terminalo. La projekto, kiu estas parto de Horizon Europe 2021-2027, havas antaŭviditan daŭron de 54 monatoj kaj komenciĝis en somero de 2022. Ĝi havas plenan buĝeton de ĉirkaŭ 95,1 milionoj da eŭroj, el kiuj la Eŭropa Unio kontribuas per maksimuma sumo de 40,6 milionoj da eŭroj.

La provtrajnoj dediĉitaj al DAC en Italio kaj Aŭstrio estis komence planitaj por 2025: la testo en Bolonjo do lokiĝas en pli malfrua fazo kompare kun la origina kalendaro, dum la pli vasta distribuado de la tiel nomataj pioneer trains (pioniraj trajnoj) restas fiksita inter 2026 kaj 2027. La iniciato baziĝas sur publika kaj privata kunlaboro, kiu implikas pli ol 70 eŭropajn subjektojn, inter kiuj estas fervojaj kompanioj, infrastruktural



tri di ricerca. Il lavoro è organizzato in due macro-gruppi per sviluppare e dimostrare le tecnologie necessarie a un treno merci integralmente digitale. Inoltre, il coordinamento con lo European DAC Delivery Programme definisce il piano di migrazione finanziaria e tecnica per il passaggio dai prototipi alla diffusione su scala nell'intero parco ferroviario europeo.

La rete di ricerca è distribuita su più corridoi e mercati nazionali, nel Nord Europa Coinvolge Rail Sweden e Trafikverket in test condotti nelle condizioni climatiche più severe del continente, essenziali per l'autorizzazione dei treni pionieri. Ulteriori sperimentazioni sono attive in Spagna, Repubblica Ceca e nel resto d'Europa.

Il DAC rende automatico l'aggancio e lo sgancio dei carri (operazioni oggi svolte manualmente) e integra lungo l'intero convoglio l'alimentazione elettrica e la trasmissione dati. La presenza di un canale digitale continuo abilita:

Diagnostica da remoto e telecomando delle manovre.

Composizione dinamica del treno.

Operazioni automatizzate nei terminali.

Maggior sicurezza, interoperabilità e produttività lungo i corridoi logistici.

La spinta alla digitalizzazione risponde all'esigenza di aumentare la capacità della rete ferroviaria merci europea, oggi fortemente congestionata, riducendo al contempo le emissioni rispetto al trasporto su strada nelle percorrenze medio-lunghe.

L'obiettivo più ampio della Commissione Europea è portare la quota modale del trasporto merci su ferro fino al 30% entro il 2030 (in linea con il Green Deal europeo), superando la frammentazione delle norme nazionali grazie a un quadro tecnologico unico e interoperabile, privo di barriere tecniche transfrontaliere. □

(trasportoeuropa.it)

mastrumantoj, industrioj kaj esplorcentroj. La laboro estas organizita en du makro-grupoj por disvolvi kaj demonstri la teknologiojn necesajn por vartrajno plene ciferecigita. Krome, la kunordigo kun la European DAC Delivery Programme difinas la planon pri financa kaj teknika migrado por la transiro de la prototipoj al grandskala disvastigo en la tuta eŭropa fervoja veturilaro.

La esploro estas distribuita sur pluraj koridoroj kaj naciaj merkatoj, en Nord-Eŭropo ĝi kuntrenas Rail Sweden kaj Trafikverket en testoj plenumataj sub la plej severaj klimataj kondiĉoj de la kontinento, kiuj estas esencaj por la aprobo de la pioniraj trajnoj. Pliaj eksperimentoj estas aktivaj en Hispanio, Ĉeĥio kaj en aliaj landoj de Eŭropo.

DAC igas aŭtomata la kupladon kaj malkupladon de la vagonoj (operacioj, kiuj hodiaŭ estas farataj mane) kaj integras la elektran provizon kaj la transdonon de datumoj laŭlonge de la tuta vagonaro. La ĉeesto de kontinua cifereca kanalo ebligas:

Distanca diagnozistiko kaj telekomandado de la manovroj.

Dinamika kunmetado de la trajno.

Aŭtomatigitajn operaciojn en la terminaloj.

Pli altan sekurecon, interoperacieblon kaj produktivecon laŭlonge de la logistikaj koridoroj.

La puŝado al ciferecigo respondas al la bezono pliiĝi la kapaciton de la eŭropa vara fervoja reto, kiu hodiaŭ estas troŝargita, kaj samtempe redukti la emisiojn kompare kun la ŝosea transporto laŭ mezlongaj kaj longaj distancoj.

La pli vasta celo de la Eŭropa Komisiono estas porti la modalan kvoton de la vartransporto fervoja ĝis 30% antaŭ 2030 (laŭ la Eŭropa Verda Interkonsento/Green Deal), venkante la fragmentigon de la naciaj reguloj dank' al unika kaj interoperaciebla teknologia kadro, libera de translimaj teknikaj baroj. □

(Trad: ViTo)

Firenze Belfiore: nuova stazione AV e passante sotterraneo

Florenco Belfiore: nova stacio por Alta Rapido kaj subtera ĉirkaŭringo

La nuova stazione ferroviaria ad Alta Velocità di Firenze, in corso di realizzazione nell'area di Belfiore-Macelli, è destinata a rivoluzionare la mobilità cittadina, regionale e nazionale. Pensata per alleggerire la pressione sullo storico scalo di Santa Maria Novella, l'opera potenzierà i collegamenti veloci, rendendo la città toscana ancora più accessibile e attrattiva.

La stazione diventerà il principale hub di interscambio integrato ferro-gomma in Italia: accoglierà oltre 80 treni veloci al giorno sulla direttrice Milano-Roma e sarà direttamente connessa a bus (extraurbani e turistici), taxi, auto e alla rete tranviaria cittadina, oltre che ai treni metropolitani di superficie.

Il progetto architettonico: una cattedrale di luce sotterranea

Progettata dai prestigiosi studi Foster & Partners e Ove Arup & Partners, la stazione di Firenze Belfiore rappresenta un modello infrastrutturale totalmente inedito per l'Italia.

- Distribuzione verticale: Nonostante si sviluppi fino a 25 metri sotto il livello stradale (con un camerone sotterraneo di 480x52 metri), la struttura è aperta a tutta altezza. Questo permette alla luce naturale di penetrare fino al piano dei binari, facilitando l'orientamento dei passeggeri.

- La copertura tecnologica: Una grande volta a botte in acciaio e vetro (350x52 metri) si innalza per 18 metri dal suolo, terminando alle estremità con due spettacolari "unghie" a sbalzo di 50 metri. La copertura integra pannelli fotovoltaici per la produzione di energia pulita



La nova fervoja stacio por Alta Rapido (AV) de Florenco, konstruata en la loko *Belfiore-Macelli*, estas destinita revoluci la urban, regionan kaj nacion moveblecon. Planita por malpezigi la premon sur la historian stacidomon *Santa Maria Novella*, la verko pliigos la rapidajn kunligojn, igante la toskanan urbon pli facile atingebla kaj alloga.

La stacio iĝos la ĉefa integrita interŝanĝejo inter fervojo kaj ŝoseo en Italio: ĝi akceptos pli ol 80 rapidajn trajnojn tage sur la linio Milano-Roma kaj estos rekte konektita al busoj (eksterurbaj kaj turismaj), taksioj, aŭtoj kaj al la urba tramo, krom al surfacaj metroaj trajnoj.

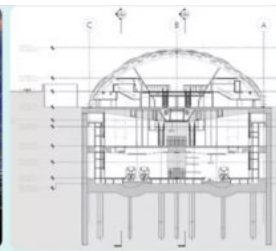
Projektitaj de la prestiĝaj studioj *Foster & Partners* kaj *Ove Arup & Partners*, la stacio Florenco Belfiore reprezentas tute novan infrastrukturan modelon por Italio.

- Vertikala distribuo: Kvankam ĝi etendiĝas ĝis 25 metroj sub la strata nivelo (kun subtera ĉambrego de 480x52 metroj), la strukturo estas malferma laŭ sia tuta alto. Tio permesas al la natura lumo penetri ĝis la nivelo de la kajoj, faciligante la orientiĝon de la pasaĝeroj.

- La teknologia tegmento: Granda barelforma volbo el ŝtalo kaj vitro (350x52 metroj) leviĝas 18 metrojn super la tero, finiĝante ĉe la ekstremaĵoj per du spektaklaj "ungoj" reliefcizelitaj je 50 metroj.

La tegmento integrigas fotovoltajn panelojn por la produktado de pura energio kaj mastumas la akustikon, la naturan ventoladon kaj la foriron de fumo.

- La niveloj de la stacio: La verko estas dividita en kvar nivelojn ligitajn



e gestisce acustica, ventilazione naturale ed evacuazione dei fumi.

- I livelli della stazione: L'opera si articola su quattro piani connessi da scale mobili e tapis roulant: i marciapiedi di imbarco (livello più profondo), il mezzanino di distribuzione dei flussi, il piano terra con i servizi commerciali e il primo piano ricavato all'interno della struttura di copertura.

L'intervento complessivo, che richiede un investimento di 2,735 miliardi di euro, si articola su tre interventi principali strettamente connessi:

1. Il Passante AV: un tracciato ferroviario sotterraneo di circa 8,3 km che attraverserà la città da nord a sud, collegando la linea Roma-Firenze con la tratta AV/AC Firenze-Bologna. I due tunnel separati (uno per senso di marcia) permetteranno ai treni veloci di transitare senza interferire con la rete di superficie.

2. La stazione di Firenze Belfiore: il cuore sotterraneo dell'interscambio passeggeri.

3. La riqualificazione di Santa Barbara: la ri-ambientalizzazione dell'ex area mineraria ENEL di Santa Barbara, che verrà trasformata in un parco naturale aperto al pubblico con percorsi naturalistici.

I vantaggi per il territorio e i passeggeri

- Velocità: Risparmio medio di 15 minuti sulla tratta Milano-Roma per tutti i treni con fermata a Firenze.

- Più treni regionali: La separazione dei flussi (l'Alta Velocità viaggerà in sotterraneo) libererà binari in superficie, permettendo di potenziare la puntualità e la frequenza dei treni locali e metropolitani.

- Sostenibilità ed estetica: Riduzione dell'inquinamento acustico in superficie, creazione di piste ciclopedonali,

tajn per rulŝtuparoj kaj rultapiŝoj: la kajoj por eniri la trajnojn (je la plej profunda nivelo), la mezetaĝo por la distribuado de la pasaĝeroj, la teretaĝo kun la komercaj servoj kaj la unua etaĝo situanta interne de la tegmenta strukturo.

La tuta interveno, kiu postulas investon de 2,735 miliardoj da eŭroj, konsistas el tri ĉefaj kaj strikte ligitaj verkoj:

1. La AV- ĉirkaŭrigo: subtera fervoja linio de proksimume 8,3 km, kiu trairas la urbon de nordo al sudo, ligante la fervojan linion Romo-Firenco kun la AV/AC-linio (Alta Rapi-

do / Alta Kapacito) Florenco-Bolonjo.

La du apartaj tuneloj (po unu por ĉiu direkto) permesos al la rapidaj trajnoj transiti sen intermetiĝi en la surfacan reton.

2. La stacio de Florenco Belfiore: la subtera koro de la pasaĝera interŝanĝo.

3. La rekvalifikado de *Santa Barbara*: la ekologia rekvalifikado de la iama minejareo de *ENEL* en *Santa Barbara*, kiu estos transformita en naturan parkon malfermitan al la publiko kun naturismaj irvojoj.

La avantaĝoj por la teritorio kaj la pasaĝeroj

- Rapideco: Meza ŝparo de 15 minutoj sur la linio Milano-Roma por ĉiuj trajnoj kiuj haltas en Florenco.

- Pli da regionaj trajnoj: La apartigo de la fluoj (la Alta Rapido vojaĝos subtere) liberigos trakojn sur la surfaco, permesante plibonigi la akuratecon kaj la oftecon de la lokaj kaj metroaj trajnoj.

- Daŭripovo kaj estetiko: Redukto de la brua poluo sur la surfaco, kreado de biciklaj-piediraj vojoj, novaj lokoj por socia agado kaj regenerado de la malbonigitaj areoj najbaraj al la stacio.

La ciferoj de la projekto

Totala investo: 2,735 miliardoj da €;



nuove aree di aggregazione urbana e recupero delle aree degradate adiacenti allo scalo.

I numeri del progetto

Investimento totale: 2,735 miliardi di €;
Nuova linea AV: 8,350 km (velocità max nel tratto urbano: 100 km/h);
Dimensioni stazione: 450 m di lunghezza, 50 m di larghezza (area di 45.000 mq)
Forza lavoro: Circa 400 lavoratori attivi ogni giorno;

Le frese (TBM): 2 macchine da 1.500 tonnellate, lunghe 111 metri e con un diametro di scavo di 9,4 metri.

Aggiornamento cantieri (Luglio 2026)

I lavori stanno registrando tappe storiche. Le due grandi frese meccaniche (TBM), battezzate Iris e Marika, hanno completato lo scavo dei primi 3 chilometri partendo dal cantiere di Campo di Marte, abbattendo gli ultimi diaframmi di terra e facendo il loro ingresso ufficiale nel camerone sotterraneo della futura stazione di Belfiore.

Attualmente, presso il cantiere della stazione (realizzata con il metodo top-down, ovvero scavando dall'alto verso il basso), si sta completando lo scavo di approfondimento fino alla quota finale di -25 metri ed è in corso la realizzazione del solettone di fondazione. Una volta completata la base in cemento, le due frese verranno traslate all'interno del camerone per ripartire con lo scavo degli ultimi 2 chilometri verso nord, operazione prevista tra la fine del 2026 e l'inizio del 2027.

Per lo scavo delle gallerie principali viene utilizzato il metodo meccanizzato a pressione di terra (EPB) che garantisce la massima stabilità del terreno urbano sovrastante, mentre le gallerie di precedenza e i raccordi vengono realizzati con metodi tradizionali, supportati da tecnologie di consolidamento all'avanguardia come il congelamento del terreno. □

(FS news)

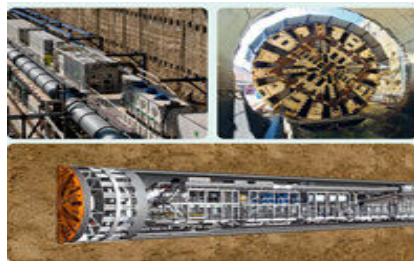
Nova AV-linia: 8,350 km (maksimuma rapideco en la urba sekcio: 100 km/h);
Dimensioj de la stacio: 450 m longa, 50 m larĝa (areo de 45.000 kv.m.);
Laborforto: Ĉirkaŭ 400 laboristoj aktivaĵaj ĉiutage;

La tunelboriloj (TBM): 2 maŝinoj pezaj je 1.500 tunoj, longaj je 111 metroj kaj kun bora diametro de 9,4 metroj.

Ĝisdatigo de la laboroj (Julio 2026)

La laboroj registras historiajn etapojn. La du grandaj mekanikaj tunelboriloj (TBM), baptitaj *Iris* kaj *Marika*, finis la boradon de la unuaj 3 kilometroj ekde la konstruejo *Campo di Marte*, disbatante la lastajn terajn barilojn kaj oficiale enirante en la subteran ĉambregon de la estonta stacio de *Belfiore*.

Nuntempe, ĉe la konstruejo de la stacio (konstruata per la metodo top-down, t.e. elfosante de supre malsupren), oni finas la profundigan elfosadon ĝis la fina nivelo de -25 metroj kaj oni realigas la fundamentan betonplaton. Kiam la betona bazo estos preta, la du tunelboriloj estos translokitaj interne de la kavaĵo por rekomenci la boradon de la lastaj 2 kilometroj norden, operacio antaŭvidita inter la fino de 2026 kaj la komenco de 2027. Por la borado de la ĉefaj galerioj oni uzas la mekanizitan metodon je tera



premo (EPB), kiu garantias la maksimuman stabilecon de la supra urba grundo, dum la veturatingaj galerioj kaj la trakokoneksoj estas realigitaj per tradiciaj metodoj, subtenataj de avantgardaj firmigaj teknologioj kiel la frostigo de la grundo. □

(Trad: ViTo)

Alta Velocità Milano Venezia: avanzamento lavori *Grandrapida Fervojo Milano-Venecio: laborprogresoj*

La linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) Milano-Venezia rappresenta uno dei progetti infrastrutturali più rilevanti in corso nel Nord Italia. L'obiettivo è potenziare l'asse est-ovest della Pianura Padana, riducendo i tempi di percorrenza, aumentando la capacità della rete e migliorando l'affidabilità del servizio sia per i passeggeri sia per il traffico merci. La nuova linea AV/AC

non viene costruita in un unico blocco, ma per tratte successive, molte delle quali affiancano o riorganizzano la linea storica.

Milano – Brescia: È il tratto già completato e in esercizio. Ha permesso di ridurre sensibilmente i tempi di viaggio e rappresenta la base su cui si innesta l'estensione verso il Veneto.

Brescia Est – Verona: È uno dei cantieri più avanzati. I lavori sono in corso e comprendono viadotti, gallerie e nuove interconnessioni ferroviarie. Questa tratta è strategica perché collega la Lombardia orientale al nodo ferroviario veronese, uno dei più importanti d'Italia.

Verona – Vicenza: Attualmente in costruzione, è uno dei segmenti più complessi per la presenza di aree urbanizzate. Il completamento è previsto indicativamente entro il 2027. Una volta ultimata, consentirà di separare meglio il traffico veloce da quello regionale.

Vicenza – Padova: È la tratta più arretrata dal punto di vista operativo: la progettazione è definita e l'avvio dei cantieri è previsto nei prossimi anni. Questo segmento è fondamentale per completare la continuità dell'alta velocità fino al nodo di Padova.



La ferrovia linio Milano-Venecio por altrapida kaj altkapacita (AV/AC) trafiko estas unu el la plej gravaj infrastrukturaj projektoj nuntempe efektivigataj en

Norda Italio. La celo estas plifortigi la orient-okcidentan akson de la Pad-ebenaĵo per mal-longigo de vojaĝtempoj, pliigo de la retpacito kaj plibonigo de la servofidindeco por kaj pasaĝera kaj vara trafiko.

La nova rapid- kaj altkapacita linio ne estas konstruata kiel unuopa bloko, sed en sinsekvaj sekcioj, el kiuj multaj etendiĝas paralele al la historia linio aŭ ĝin reorganizas.

Milano – Breŝo: Ĉi tiu estas la sekcio, kiu jam estas finkonstruita kaj funkcianta. Ĝi signife permesis mallongigi la vojaĝtempojn kaj servas kiel bazo por la etendo al la regiono Veneto.

Breŝo Orienta – Verono: Ĉi tiu estas unu el la plej progresintaj konstruejoj. La laboroj daŭras kaj inkluzivas viaduktojn, tunelojn kaj novajn fervojajn interkonektojn. Ĉi tiu sekcio estas strategia, ĉar ĝi ligas orientan Lombardion al la fervoja nodo de Verono, unu el la plej gravaj en Italio.

Verono – Viĉenco: Ĉi tiu sekcio, kiu nuntempe estas konstruata, estas unu el la plej kompleksaj pro la ĉeesto de loĝataj areoj. La finkonstruo estas provizore planita **por 2027**. Post kiam ĝi estos preta, ĝi ebligos pli bonan apartigon de rapidtrajna trafiko disde regiona trafiko.

Viĉenco – Padova: Ĉi tiu estas la sekcio plej malprogresinta laŭ funkcia vidpunkto: la projekto estas finpretigita, kaj la konstruadon oni komencos en la venontaj jaroj. Ĉi tiu segmento estas decida por certigi seninterrompan rapidtraj-

Una volta completata l'intera infrastruttura, la linea AV/AC Milano-Venezia permetterà:

tempi di percorrenza più brevi tra le principali città del Nord-Est; maggiore regolarità del servizio, grazie alla separazione tra treni veloci e regionali; incremento della capacità per il trasporto merci, riducendo la pressione su strade e autostrade; un miglior collegamento dell'Italia settentrionale con i corridoi ferroviari europei.

Se da un lato l'alta velocità rappresenta un investimento strategico per la

mobilità sostenibile e la competitività economica, dall'altro i cantieri suscitano preoccupazioni nei territori attraversati, soprattutto per l'impatto temporaneo su viabilità, rumore e servizi ferroviari locali.

Stato dei lavori per tratta

Brescia Est – Verona:

Tratto in costruzione lungo circa 48 km, parte della direttrice tra Brescia e Padova. Inserito in un piano più ampio che prevede nuove opere come gallerie, viadotti e interconnessioni con la linea per il Brennero.

L'opera è progettata per aumentare capacità e regolarità del servizio, affiancando in parte l'autostrada A4.

Verona – Vicenza:

In corso di realizzazione la nuova linea ad alta velocità a fianco dell'infrastruttura storica.

Il contratto è stato affidato al consorzio Iricav Due e il completamento è previsto nel 2027.

Gli interventi principali riguardano scavi, raddoppio dei binari e opere di connessione.

nan servon ĝis la nodo de Padova.

Post kiam la tuta infrastrukturo estos finkonstruita, la rapidtrajna linio Milano -Venecio ebligos

- pli mallongajn vojaĝtempojn inter gravaj urboj de Nord-oriento;

- pli grandan fidindecon de la servo, danke al la apartigo de rapidtrajnoj kaj regionaj trajnoj;

- pliigitan kapaciton por vartransporto, kio malpliigas la premon sur vojojn kaj aŭtovojojn;

- pli bonajn kunligojn inter Norda Italio kaj eŭropaj fervojaj koridoroj.



Kvankam rapidtrajna fervojo reprezentas strategian investon por daŭripova moveblo kaj ekonomia konkurenco, la konstruejoj estigas zorgojn en la trapasataj regionoj – precipe koncerne la provizoran efikon al trafiko, bru-niveeloj kaj lokaj fervojaj servoj.

Breŝo Orienta – Verono:

- Sekcio proksimume 48 km longa, nuntempe konstruata, kiu estas parto de la itinero inter Breŝo kaj Padova.

- Parto de pli vasta plano, kiu inkluzivas novajn infrastrukturojn kiel tunelojn, viaduktojn kaj ligojn al la linio de Brenero.

- La projekto celas pliiĝi la servokapaciton kaj fidindecon, kaj la linio parte sekvas la aŭtovojojn A4.

Verono – Viĉenco

- La nova rapidtrajna linio estas nuntempe konstruata apud la ekzistanta infrastrukturo.

- La kontrakto estis konfidita al la konsorcio *Iricav Due*, kun finkonstruo planita por 2027.

- Ŝlosilaj laboroj inkluzivas elfosadon, duobligon de la trako kaj konektan infrastrukturon.

Vicenza – Padova:

La progettazione è stata completata ed è prevista attivazione dei cantieri dal 2026, ma non tutti i lavori sono stati avviati.

Questo tratto è fondamentale per completare l'intera linea AV/AC Verona-Padova, che misura circa 76,5 km e attraversa numerosi comuni tra le provincie di Verona, Vicenza e Padova.

In sintesi:

- Il progetto AV/AC Milano-Venezia è in piena realizzazione, con importanti cantieri attivi tra Brescia, Verona, Vicenza e Padova.

- Il tratto Verona-Vicenza è in costruzione con completamento previsto verso il 2027.

- La progettazione e cantierizzazione di Vicenza-Padova inizierà dal 2026. □

(FSnews)

L'ETR200, con il muso a "Testa di Vipera" come soluzione aerodinamica, il 15 giugno 1937 raggiunse nel tratto Roma-Napoli 175 Km/h, stabilendo il Primato Italiano di Velocità e diventando di fatto, con i primati della Serie ETR220 ed ETR240, il progenitore dei Treni ad Alta Velocità.

Nel 1939, l'ETR 212, tra Pontenure e Piacenza, raggiunse la velocità record del mondo di 203 Km/h durante

una corsa speciale Firenze-Milano: 316 km percorsi in 1 ora e 55 minuti.

~~~~~



## Viçenco – Padova

- La projektado estas finita, kaj la malfermo de la konstruejoj estas planita ekde 2026, kvankam ne ĉiuj laboroj jam komenciĝis.

- Ĉi tiu sekcio estas decida por la kompletigo de la tuta AV/AC linio Vero-no-Padovo, kiu etendiĝas sur proksimume 76,5 km kaj trairas multajn municipojn en la provincoj Verono, Viçenco kaj Padovo.

Resume:

- La projekto pri la fervojlinio AV/AC inter Milano kaj Venecio bone progresas; gravaj konstruejoj funkcias inter Breŝo, Verono, Viçenco kaj Padovo.

- La sekcio inter Verono kaj Viçenco estas konstruata, kaj oni antaŭvidas ĝian finkonstruon ĉirkaŭ la jaro 2027.

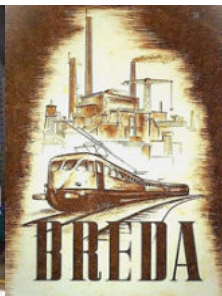
- La projektaj kaj konstruaj laboroj por la sekcio inter Viçenco kaj Padovo komenciĝos ekde 2026. □

(Trad: ViTo)

**La motorunuo ETR200**, kun la muzelo je formo de "Vipurkapo" kiel aerodinamika solvo, la 15-an de junio 1937 atingis rapidon de 175 km/h sur la fervojlinio Romo-Napolo, starigante la Italian Rapid-Rekordon kaj iĝante fakte, kune kun la rekordoj de la serioj ETR220 kaj ETR240, la praulo de la Altrapidaj Trajnoj. En 1939, la ETR 212, inter Pontenure kaj Piacenza, atingis la mondan rekordan rapidon de 203 km/h dum speciala

veturado Florenco-Milano: 316 km traveturitaj en 1 horo kaj 55 minutoj.

~~~~~



La prima università del Turismo e Cultura Ferroviaria

La unua universitata kurso pri la Fervoja Kulturo kaj Turismo

Nell'ambito dell'Anno Accademico 2025/2026, nasce il Corso di Formazione in "Cultura e Turismo Ferroviario" (CETFER), promosso dall'Università di Siena in collaborazione con Fondazione FS Italiane.

Un'iniziativa unica nel panorama accademico italiano, con l'obiettivo di formare figure competenti nella valorizzazione del patrimonio ferroviario e nello sviluppo del turismo su rotaia. Il corso si rivolge non solo a studenti, ma anche a tutti coloro che desiderano approfondire i temi legati alla cultura ferroviaria, ai treni storici e alla promozione turistica legata alle ferrovie, con potenziali sbocchi nel mondo dell'associazionismo e nelle imprese del settore ferroviario.

Si tratta di un settore emergente, fino ad oggi poco esplorato nei percorsi formativi tradizionali, ma ricco di opportunità di crescita. Negli ultimi anni, grazie all'attività della Fondazione FS – istituita nel 2013 – e alla nascita, nel 2023, della società FS Treni Turistici Italiani, il tema del turismo ferroviario ha ricevuto nuovo impulso e attenzione.

L'Italia, pur essendo uno dei paesi a maggiore vocazione turistica, ha iniziato solo recentemente a riconoscere il valore delle ferrovie come strumenti di promozione territoriale. In molte realtà europee, ferrovie turistiche e storiche sono da tempo parte integrante dell'offerta culturale. Il treno, del resto, ha avuto un ruolo fondamentale nel rendere il turismo un fenomeno di massa: oggi, riscoprirne le potenzialità significa



La Università de Siena kunlabore kun Fondaĵo Italaj Fervojoj (FS), lanĉis la trejnkurson "Fervoja Kulturo kaj Turismo" (CETFER), enkadre de la akademia jaro 2025-2026.

Ene la itala akademio pejzaĝo, ĝi estas unika iniciato celanta trejni fakulojn, kiuj kapablu valorigi fervojan heredaĵon kaj disvolvi la fervojan

turismon. La kurso celas ne nur studentojn, sed ankaŭ homojn, kiu deziras esplori temojn rilatajn al fervoja kulturo, historiaj trajnoj kaj fervoj-rilata turismo promocio, kun eblaj karieraj ŝancoj en asocioj kaj fervojaj firmaoj. Ĉi tiu estas emerĝanta fako, ĝis nun malmulte esplorita en tradiciaj trejnadprogramoj, sed riĉa je kreskoŝancoj. Dum lastaj jaroj, danke al la laboro de la Fondaĵo FS, estigita en 2013, kaj la estiĝo de la kompanio FS Treni Turistici Italiani en 2023, la temo de fervoja turismo ricevis novan impulson kaj atenton.

Kvankam Italio estas unu el la ĉefaj turismaj landoj de la mondo, nur lastatempe ĝi komencis rekonigi la valoron de fervojoj kiel ilo por promocii lokajn areojn. En multaj eŭropaj landoj, turismaj kaj historiaj fervojoj delonge estas integrita ero de la kultura oferto. Trajnoj, finfine, ludis fundamentan rolon en la turismon amasa fenomeno: hodiaŭ, trovi ilian potencialon signifas investi en daŭripovan, malrapidan kaj kulturalan moveblecan modelon.

La kurso okazis de januaro ĝis majo 2026 per nesinkrona retlernado, entute pro 50 horoj (9 lecionoj), inkluzive de mezperiodaj testoj kaj fina ekzameno.

investire su un modello di mobilità sostenibile, lenta e culturale.

Il corso si è svolto da gennaio a maggio 2026 in modalità di tele-didattica asincrona, per una durata complessiva di 50 ore, comprensive di test intermedi e prova finale. Il corso attribuisce 12 crediti formativi universitari (CFU).

È stato realizzato anche uno stage a bordo del “Treno Natura”, uno dei servizi turistici più rappresentativi della rete gestita da Fondazione FS.

Essendo stata la prima edizione un grande successo, entro il 15 dicembre sono aperte iscrizioni per la seconda (A.A. 2026/27).□

(Fondazione FS Italiana)

Treno Natura: Festa del Treno

Lo stage treno natura si è svolto da Siena a Torrenieri e Montalcino con una locomotiva a vapore con carrozze “Centoposte” degli anni '30 e “Corbellini” degli anni '50.

Il treno storico a vapore ha viaggiato lungo un itinerario che attraversa paesaggi iconici come la Val d'Arbia e la Valle dell'Ombrone, fino a raggiungere Monte Antico, dove durante una sosta, è stato possibile ammirare la locomotiva in manovra e il rifornimento d'acqua.

Si è proseguito verso Torrenieri, attraversando le Crete Senesi, il Parco della Val d'Orcia, patrimonio UNESCO, e le terre del Brunello di Montalcino. Nel borgo, lungo la storica Via Francigena, è stato possibile pranzare e partecipare alla tradizionale Festa del Treno.

Una giornata immersa nella storia ferroviaria e nella bellezza autentica della Toscana, tra borghi, natura e tradizioni locali.□

Oni povas akiri 12 universitatajn kreditojn (CFU) kaj fine de la kurso, ĝui libervolan staĝon sur la “Treno Natura”, unu el la plej ikonecaj turismaj servoj en la reto, kiun mastrumas la FS-Fondaĵo.

Pro granda sukceso de la unua kurso, oni ĝis la 15 decembro akceptas aliĝojn al la venontjara kurso (vintro-printempo 2026/27).□

(Trad: Alla Kudryashova)

NaturaTrajno: Trajna Festo

La stagio “Treno Natura” (Natura Trajno) okazis la 17-an de majo 2026 de Siena al Torrenieri kaj Montalcino, per vapora lokomotivo kun vagonoj

“Centoposte” el la 30-aj jaroj kaj “Corbellini” el la 50-aj jaroj.

La historia vaportrajno veturis laŭ itinero, kiu trapasas ikonecajn pejzaĝojn kiel la Valoj d'Arbia kaj de Ombrone, ĝis

ĝi atingis *Monte Antico*, kie dum halto eblis admirari la manovrantan lokomotivon kaj la akvoprovizadon.

Oni pluiris al *Torrenieri*, trapasante la *Crete Senesi*, la Parkon de Valo d'Orcia (monda heredaĵo de UNESKO) kaj la teritoriojn de la vino *Brunello di Montalcino*. En la vilaĝo, laŭlonge de la historia *Via Francigena*, eblis tagmanĝi kaj partopreni en la tradicia *Festa del Treno* (Trajna Festo).

Tio estis tago mergita en la fervoja historio kaj en la aŭtentika beleco de Toskanio, meze de vilaĝoj, naturo kaj lokaj tradicioj.□



Il Culto dell'Autobus - La Kulto pri Aŭtobuso

LINEA BUS 160 ROMA:

Dalla Montagnola al centro città

La partenza del 160 è proprio di fronte a una sede amministrativa dell'AMA, azienda per la pulizia della città, affacciata sulla piazza del quartiere Montagnola, dove si trova un parco con una chiesa.

I primi metri si snodano tra i palazzi che costituiscono il quartiere, intervallati da un tendone, un capannone e anche una scuola. A seguire, l'architettura cambia in quella di via Ambrosini, con le auto in sosta tra i pini nelle due carreggiate, che si aggiungono al traffico della piovosa tarda mattinata.

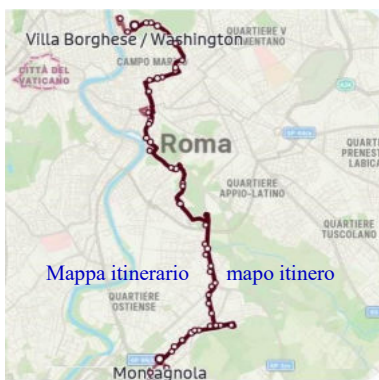


Da piazzale del Caravaggio emergono, a lato del bus, imponenti palazzi di vetro adibiti a uffici, alti e larghi.

La strada prosegue, tra condomini e auto parcheggiate, diventando via Sartorio. A piazza Lante, due donne Sudamericane riescono a salire a bordo appena in tempo.

Si costeggia un campo da calcio di una squadra dilettantistica locale e, lungo via di Tor Marancia, si scorgono i grandi murales che caratterizzano le facciate dei palazzi dell'omonimo quartiere verde, e tra rari esercizi commerciali.

Il 160 si immette nella ampia via Cristoforo



AŬTOBUSLINIO 160 EN ROMO: de Montagnola al la urbocentro

La kapstacio de la linio 160 troviĝas ĝuste antaŭ administra sidejo de AMA, la urba purigfirmao, kiu rigardas al la placo de kvartalo Montagnola, kie situas parko kun preĝejo.

La unuaj metroj pasas inter la konstruaĵoj de la kvartalo Montagnola nome tendego, stokejo kaj lernejo.

Poste en via Ambrosini, troviĝas aŭtoj parkitaj inter la pinarboj, meze de du veturilvojoj, dum la pluvriĉa malfrumalfrumena trafiko.

Ekde Piazzale del Caravaggio aperas, flanke de la aŭtobuso, imponaj vitraj konstruaĵoj por oficejoj, altaj kaj larĝaj. La strato daŭras preter loĝdomoj kaj parkumitaj aŭtoj, kaj iĝas Via Sartorio. Ĉe Piazza Lante, du sudamerikaj virinoj sukcesas eniri ĝustatempe.

Oni preterpasas lokan amatoran futbalejon kaj, laŭ la strato Via di Tor Marancia — inter la malmultaj disaj butikoj — oni ekvidas la grandajn murpentraĵojn, kiuj ornamas la fasadojn de la loĝdomoj en ĉi tiu verda kvartalo.

La buso numero 160 eniras en la larĝan straton Via Cristoforo Colombo, kie — ĉe unu el la unuaj haltejoj en Piazza dei Navigatori, proksime al konstruejoj por estontaj modernaj domoj — eniras sufiĉe multe da homoj, plenigante ĉiujn sidlokojn.

Pli malproksime laŭ la sama direkto, biciklovojo obstine serpentumas laŭ la trotuaro, sin tirante inter bushaltejoj, fostoĵ, barpilastroj, stratmeblaro, deklivirejoj kaj vojforkoj.

La aŭtobuso veturas laŭlonge de la antikvaj Aŭrelianaj Muregoj, kiuj iam ĉirkaŭis kaj defendis la urbon. Apud ili nun

Colombo dove, a una delle prime fermate in piazza dei Navigatori, si trovano i cantieri per future moderne costruzioni, qui salgono parecchie persone, che esauriscono i posti a sedere.

Lungo la stessa strada, più avanti, una pista ciclabile procede tenacemente lungo il marciapiede, districandosi tra fermate,



pali, paletti, arredo urbano, rampe e deviazioni.

Il bus costeggia le antiche Mura Aureliane, che un tempo delimitavano e difendevano la città, oggi costeggiate da fermate degli autobus, ora popolate da uomini con l'ombrello.

Si scende per

l'elegante viale Giotto fino al verde della zona delle Terme di Caracalla, con le antiche colonne adagate sui prati, che ci portano a costeggiare il Circo Massimo: grande, verde e allagato dalla pioggia nel tratto finale.

Poi appare il teatro Marcello, tra rovine di archi, colonne, travi e mura, fino a Piazza Venezia, con il bianco Vittoriano e il cantiere attivo della metropolitana.

A via del Corso è un salire e scendere di persone; dai vetri rigati dalla pioggia si scorgono le insegne dei saldi e la gente che affolla marciapiedi e negozi. Così è tutto il centro, fino ai dehors di via Veneto e all'ingresso di Villa Borghese, storico parco pubblico e polmone della città.

Si vedono i vialetti delimitati da basse siepi, statue su piedistalli, prati e alberi. Si arriva poi a un'altra entrata della villa e ci si ferma dietro a un altro bus della stessa linea, mentre ancora piove leggermente: ecco il capolinea Washington. □

(Alessandro D'Elia)

troviĝas bushaltejoj, kie hodiaŭ amasiĝas viroj kun ombreloj

Oni malsupreniras laŭ la eleganta Viale



Villa Borghese

Giotto ĝis la verdaĵo de la Termoj de Karakalo, kun antikvaj kolonoj kuŝantaj sur la herbejoj, kiuj kondukas nin laŭlonge de la Circo Massimo: vasta, verda kaj inundita de la pluvo en sia fina parto. Tiam aperas antaŭ la okuloj la Teatro de Marcelo — meze de la ruinoj de arkadoj, kolonoj, traboj kaj muroj — etendiĝanta ĝis Placo Venecio, kun la blanka Vittoriano kaj la nuna konstruejo de la metroo.

Ĉe Via del Corso homoj eniras kaj eliras; tra la pluvmalsekaj vitroj, videblas la ŝildoj de rabatvendoj kaj multaj homoj sur la trotuaroj kaj en la butikoj. Tiel okazas tra la tuta urbocentro, ĝis la subĉiela trinkejoj de Via Veneto kaj la enirejo de Villa Borghese, historia publika parko kaj pulmo de la urbo.

Videblas la padoj, borditaj de malaltaj heĝoj, statuojn sur piedestaloj, herbejoj kaj arboj. Oni atingas alian enirejon de la sama vilao kaj haltas malantaŭ alia buso de la sama linio, dum ankoraŭ iomete pluvas: jen la finstacio Vaŝingtono. □

(Alessandro D'Elia)



Circo Massimo

Mobilità e logistica sostenibile a Bologna *Daŭripova movebleco kaj loĝistiko en Bolonjo*

Bologna si conferma in prima linea nella sperimentazione dei trasporti del futuro. Il capoluogo emiliano è infatti tra i protagonisti di due importanti progetti europei, SPINE (Smart Public transport Initiatives for climate Neutral cities in Europe - "Iniziative di trasporto pubblico intelligente per città climaticamente neutre in Europa") e URBANE (Upscaling Innovative Green Urban Logistics Solutions through multi-Actor Collaboration e PI-Inspired Last Mile Deliveries - "Ampliamento delle soluzioni innovative di logistica urbana verde attraverso la collaborazione tra più attori e consegne dell'ultimo miglio ispirate al PI" [Physical Internet]), volti ad accelerare la transizione verso la neutralità climatica attraverso il trasporto pubblico intelligente e la logistica urbana "verde".



SPINE

Smart Public
transport Initiatives
for climate-Neutral
cities in Europe

Progetto SPINE: la rivoluzione del trasporto pubblico

Avviato a Bruxelles nel gennaio 2023 e finanziato dal programma Horizon Europe, il progetto SPINE (che si concluderà a fine 2026) mira ad accelerare il progresso verso le zero emissioni. Il cuore del progetto consiste nel rendere il trasporto pubblico più accessibile, attrattivo e in linea con le reali necessità dei cittadini, garantendo la massima inclusività anche per le persone con mobilità ridotta.

Coordinato dalla società greca INLECOM, il progetto vanta un consorzio multidisciplinare di 39 partner europei, tra cui ingegneri, urbanisti, informatici e centri di ricerca. Bologna ricopre il ruolo strategico di città pilota (Lead City) all'interno di una rete di quattro Laboratori Urbani (Living Labs) che compren-

Bolonjo konfirmas sian gvidan rolon en la eksperimentado de la estonteca transporto. La emilia ĉefurbo estas ja inter la protagonistoj de du gravaj eŭropaj projektoj, SPINE (Smart Public transport Initiatives for climate Neutral cities in Europe - "Iniziatoj por inteligenta publika transporto por klimate neŭtralaj urboj en Eŭropo") kaj URBANE (Upscaling Innovative

Green Urban Logistics Solutions through multi-Actor Collaboration kaj PI-Inspired Last Mile Deliveries - "Vastigo de novigaj solvoj por verda urba loĝistiko per multflanka kunlaboro kaj liveroj de la lasta mejlo inspiritaj de PI" [Physical Internet]).

Ambaŭ projektoj celas akceli la transiron al klimata neŭtraleco per inteligenta publika transporto kaj verda urba loĝistiko.

Projekto SPINE: la revolucio de la publika transporto

Lanĉita en Bruselo en januaro 2023 kaj financata de la programo Horizon Europe, la projekto SPINE (kiu finiĝos fine de 2026) celas akceli la progreson al nulo da emisioj. La esenco de la projekto estas fari la publikan transporton pli alirebla, alloga kaj konforma al la realaj bezonoj de la civitanoj, garantante la maksimuman inkluzivecon ankaŭ por homoj kun reduktita movebleco.

Kunordigata de la greka kompanio INLECOM, la projekto flegas multidisciplinan konsorcion el 39 eŭropaj partneroj, inter kiuj ingénieuroj, urboplanistoj, informadikistoj kaj esplorcentroj. Bolonjo plenumas strategian rolon kiel Pilota Urbo (Lead City) ene de reto el kvar Urbaj Laboratorioj (Living Labs), kiu inkludas ankaŭ Antverpenon (Belgio),

de anche Anversa (Belgio), Las Palmas (Spagna) e Tallinn (Estonia). Le soluzioni di successo sperimentate in queste metropoli saranno successivamente replicate in altre 7 città gemelle europee (dalla Francia alla Polonia).

In piena coerenza con gli obiettivi del PUMS (Piano Urbano di Mobilità Sostenibile) adottato nel 2019 – che punta a tagliare le emissioni del 40% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 – il Comune di Bologna e il partner locale SRM (Reti e Mobilità) puntano a traguardi ambiziosi entro la fine del progetto:

Un incremento superiore al 30% degli utenti del trasporto pubblico.

Un aumento del 25% della soddisfazione dei passeggeri.

Una riduzione delle emissioni di CO2 superiore al 20%.

L'azzeramento dell'accesso in centro per i veicoli più inquinanti.

Per raggiungere questi standard, il piano d'azione prevede l'implementazione di due centri multimodali attrezzati con colonnine di ricarica elettrica e servizi informativi accessibili. Verranno inoltre introdotti sistemi avanzati di MaaS (Mobility as a Service), micro-incentivi per i cittadini e il supporto tecnologico alle aree verdi e alla "Città 30"(Km/h).

La vera spinta innovativa di SPINE passa dalla digitalizzazione. Sfruttando il patrimonio di Open Data del Comune di Bologna, verrà creato un Digital Twin (Gemello Digitale) della città. Questo modello virtuale permetterà di simulare l'impatto dei nuovi servizi e i cambiamenti comportamentali degli utenti prima della loro effettiva applicazione. Il tutto sarà integrato nella piattaforma città intelligente (Smart City

Las Palmas (Hispanio) kaj *Talinon* (Estonio). La sukcesaj solvoj eksperimentitaj en ĉi tiuj metropoloj estos poste aplikataj en aliaj 7 eŭropaj ĝemelaj urboj (de Francio ĝis Pollando).

Plene kohere kun la celoj de la PUMS (Urba Plano por Daŭripova Movebleco) adoptita en 2019 – kiu celas tranĉi la

emisiojn je 40% ĝis 2030 kompare kun la niveloj de 1990 – la Municipo de Bolonjo kaj la loka partnero SRM (Reti e Mobilità) celas ambiciajn atingaĵojn antaŭ la fino de la projekto:

Pliiĝo je pli ol 30%

de la uzantoj de publika transporto.

Kresko je 25% de la kontentigo de la pasaĝeroj.

Redukto de la CO2-emisioj je pli ol 20%.

Tuta nuligo de la aliro al la urbocentro por la plej poluantaj veturiloj.

Por atingi ĉi tiujn normojn, la agadplano antaŭvidas la starigon de du multimodalaj centroj (hubs) ekipitaj per elektraj ŝargstacioj kaj alireblaj informservoj. Krome, estos enkondukitaj progresintaj sistemoj de MaaS (Mobility as a Service – Movebleco kiel Servo), mikrostimuloj por la civitanoj kaj teknologia subteno al la verdaj areoj kaj al la "Urbo 30"(Km/h).

La vera noviga instigo de SPINE pasas tra la ciferecigo. Profitante la trezoron de la Malfermaj Datumoj (Open Data) de la Municipo de Bolonjo, oni kreas *Digital Twin* (Ciferecan Ĝemelon) de la urbo. Ĉi tiu virtuala modelo permesos simuli la efikon de la novaj servoj kaj la konduajn ŝanĝojn de la uzantoj antaŭ ilia efika apliko. Ĉio ĉi estos integrita en la Inteligenta Urba Platformo (Smart City Platform) kaj en nova Civitana Aplikaĵo (Citizen App), kreita por unui-



Platform) e in una nuova Applicazione Cittadini (Citizen App), pensata per unificare i dati e semplificare la mobilità quotidiana.

Progetto URBANE: la logistica dell'ultimo miglio si fa verde

A stretto contatto con SPINE opera URBANE (2022-2026), un'iniziativa gemella focalizzata sulla gestione delle merci all'interno dei centri storici. L'obiettivo è rivoluzionare la logistica dell'ultimo miglio, rendendola più sicura, efficiente e a basso impatto ambientale.

Anche in questo caso, Bologna si distingue come città pilota (Lighthouse Living Lab) insieme a Helsinki, Valladolid e Salonicco, mentre altre due città gemelle (Barcellona e Karlsruhe) e sei centri europei "Pionieri" (Early Adopter) studieranno i modelli sviluppati per replicarli.

URBANE punta a ottimizzare la consegna delle merci combinando l'uso di veicoli verdi automatizzati e modelli innovativi di condivisione dello spazio urbano. Attraverso l'analisi delle dimensioni fisiche, digitali e sociali della logistica, il progetto mette in campo strumenti all'avanguardia: piattaforme di Gemelli Digitali (Digital Twinning), modelli di dati aperti e persino contratti intelligenti regolati dalla tecnologia blockchain per gestire in totale sicurezza e trasparenza le reti logistiche locali.

Grazie alla sinergia di questi due pilastri, Bologna si candida a diventare un modello europeo di vivibilità, dimostrando come la tecnologia, se applicata a una visione partecipata del territorio, possa trasformare radicalmente il volto e l'aria delle nostre città. □

(Da: www.spine-project.eu/)

gi la datumojn kaj simpligi la ĉiutagan moveblecon.

Projekto URBANE: la loĝistiko de la lasta mejlo fariĝas verda

En tre densa kunlaboro kun SPINE agasdas URBANE (2022-2026), ĝemela iniciato fokusiĝanta pri la administrado de varoj interne de la historiaj urbocentroj. La celo estas revolucii la loĝistikon de la lasta mejlo, igante ĝin pli sekura, efika kaj malaltkolizia kun la medio.

Ankaŭ en ĉi tiu kazo, Bolonjo elstaras kiel Pilota Urbo (Lighthouse Living Lab) kune kun Hel-

sinko, Valladolid kaj Tesaloniko, dum du aliaj ĝemelaj urboj (Barcelono kaj Karlsruhe) kaj ses eŭropaj "Pioniraj" centroj (early adopters) studos la evoluigitajn modelojn por ilin reprodukti.

URBANE celas optimumigi la liveradon de varoj kombinante la uzon de aŭtomatigitaj verdaj veturiloj kaj novigaj modeloj por kundivido de la urba spaco. Tra la analizo de la fizikaj, ciferecaj kaj sociaj dimensioj de la loĝistiko, la projekto prezentas avangardajn ilojn: platformojn de Ciferecaj Gemeloj (Digital Twinning), modelojn de malfermaj datumoj kaj eĉ inteligentajn kontraktojn regulatajn de la blokĉena teknologio (blockchain), por administri la lokajn loĝistikajn retojn en plena sekureco kaj travidebleco.

Dank' al la sinergio de ĉi tiuj du kolojoj, Bolonjo kandidatiĝas kiel eŭropa modelo de vivebleco, pruvante ke la teknologio, se aplikata al partopreniga vizio de la teritorio, povas radikale transformi la vizaĝon kaj la aeron de niaj urboj. □

(Trad: ViTo)



Vita dell'IFEA

Cari amici e soci IFEA,

L'attività dell'IFEA prosegue e, come di consueto, gli impegni si svolgono a livello internazionale tramite il mio ruolo di segretario IFEF. Le riunioni in rete si tengono con cadenza almeno mensile; una buona parte di queste è stata organizzata con i responsabili del congresso in Serbia per offrire supporto, verificare i progressi e concordare eventuali modifiche al programma. A febbraio, in occasione della Giornata Internazionale della Lingua Madre, ho partecipato a un incontro presso la biblioteca del mio comune, leggendo un testo in Esperanto.

Durante il congresso in Serbia ho confermato l'impegno a organizzare in Italia, nel 2027, il 78° Congresso IFEF, con il supporto del DLF di Bologna e la collaborazione di Alla Kudryashova. A questo proposito chiedo a tutti voi, soci e amici dell'IFEA, di contribuire alla riuscita dell'evento, anche solo partecipando o facendovi promotori dell'iniziativa presso i vostri conoscenti. Desidero ricordare che non si tratta di un incontro riservato ai soli ferrovieri, bensì di un congresso esperantista internazionale: un'ottima occasione per tanti italiani di condividere momenti di incontro con esperantisti provenienti da diversi Paesi.

L'evento sta già prendendo forma: informazioni, programma e aligilo sono disponibili online sui siti www.ifef.net e eventaservo.org.

Il congresso si terrà dal 5 al 11 giugno 2027 a Plan di Selva di Val Gardena, presso la Casa Alpina (Alpin Haus) del DLF di Bologna. Si tratta di una struttura accogliente, edificata sull'ex area ferroviaria della linea Ponte Gardena-Selva Val Gardena, gestita da sempre dal DLF e ristrutturata di recente, in grado di ospitare oltre 150 persone.

Il programma prevederà sessioni di lavoro e conferenze, escursioni alla scoperta del territorio e serate culturali e musicali,

sia in esperanto sia dedicate alle tradizioni locali.

Vi aspettiamo in Val Gardena! □

Vito Tornillo

77-a IFK en Serbio

Il Congresso IFEF 2026 si è tenuto in Serbia dal 23 al 30 maggio, riunendo circa 70 partecipanti da 14 paesi.

Belgrado: La prima tappa ha visto l'inaugurazione ufficiale, con un'esibizione di canti tradizionali, visite culturali nel centro cittadino (parco di Kalemegdan) e al museo ferroviario locale.

Mokra Gora: I congressisti si sono poi trasferiti nella Serbia occidentale per la parte operativa del programma, dedicata ai bilanci del 2025 e alle strategie per rilanciare il movimento esperantista-ferroviario.

Escursioni e cultura: Tra le attività di principale interesse, spiccano il viaggio sulla storica linea a scartamento ridotto "Šarganska osmica" (tracciato a forma di 8), tra Mokra Gora e Šargan Vitasi. Nei suoi 15 km di linea, il treno attraversa 22 gallerie e 5 ponti, raggiungendo un dislivello di 235 metri più in alto rispetto a Mokra Gora; la visita al villaggio Drvengrad (Città di legno) di Emir Kusturica; il monastero di Rujan e la grotta di Podpeč. Le serate culturali sono state animate da artisti locali con canti internazionali in esperanto e tradizionali della regione.

Agli organizzatori del congresso, sotto la guida di Nedeljka Ložajić, vanno i più sinceri ringraziamenti. □

Monastero di Rujan foto di gruppo



Giornata lingua materna 2026 *Tago de la Patrino lingvo 2026*

Il 14 febbraio 2026 la Biblioteca Peppino Impastato di Monte San Pietro ha ospitato un incontro speciale dedicato alla 'Giornata Internazionale della Lingua Madre', che si celebra il 21 febbraio di ogni anno.

Questa ricorrenza ci ricorda che ogni lingua nativa è il primo strumento con cui esploriamo il mondo e diamo un nome alle emozioni e ai sentimenti. La lingua madre non solo definisce chi siamo, ma agisce come un ponte fondamentale tra le generazioni. Custode di un'identità profonda, la sua perdita implica la scomparsa di un patrimonio immateriale inestimabile. Quando una lingua muore non spariscono solo suoni e grammatiche, ma si recide il legame con il passato. Si perde un intero modo di vedere la realtà, fatto di conoscenze tradizionali e modi di dire irripetibili.

L'evento ha visto la partecipazione entusiasta di persone provenienti da diverse culture, che hanno trasformato la biblioteca in uno spazio di condivisione viva. Il pubblico ha potuto ascoltare la ricchezza di numerose lingue, tra cui il tailandese, il singalese, l'ucraino, il bengalese, l'inglese, il francese, il tedesco e il giapponese. I partecipanti hanno letto e recitato nella loro lingua madre brevi frammenti di libri, poesie e canzoni. Il pubblico è stato invitato non solo a comprendere il significato delle parole, ma ad ascoltare la loro "musica" interiore.

La 14-an de februaro 2026, la Biblioteko *Peppino Impastato* en *Monte San Pietro* gastigis specialan renkontigon dediĉitan al la "**Internacia Tago de la Patrino Lingvo**", kiu estas festata ĉiujare la 21-an de februaro.

Ĉi tiu datreveno memorigas nin, ke ĉiu denaska lingvo estas la unua ilo, per kiu ni esploras la mondon kaj nomas emociojn kaj sentojn. La patrino lingvo ne nur difinas kiuj ni estas, sed ankaŭ agas kiel fundamenta ponto inter generacioj. Kiel gardanto de profunda identeco, ĝia perdo kunportas la malaperon de netaksebla nemateria heredaĵo. Kiam lingvo mortas, ne nur malaperas sonoj kaj gramatikoj, sed tranĉiĝas la ligo al

la pasinteco. Perdiĝas tuta maniero vidi la realecon, konsistanta el tradiciaj scioj kaj neripeteblaj diroj.

La evento vidis la entuziasman partoprenon de homoj el diversaj kulturoj, kiuj transformis la bibliotekon en spacon de viva kunpartigo. La publiko povis aŭskulti la riĉecon de multaj lingvoj, inter kiuj la tajlandan, sinhalan, ukrainan, bengalan, anglan, francan, germanan kaj japanan. La partoprenantoj legis kaj deklamis en sia patrino lingvo mallongajn fragmentojn el libroj, poemoj kaj kantoj. La publiko estis invitita ne nur kompreni la signifon de la vortoj, sed ankaŭ aŭskulti ilian internan "muzikon". En tiu melodio troviĝas la hejmo de ĉiu parolanto, ties pasinteco



In quella melodia risiede la casa di ciascuno parlante, il suo passato e il suo futuro.

L'evento ha visto anche l'esibizione corale della celebre canzone *Volare*, cantata alternando strofe nelle diverse lingue presenti, simbolo di un'armonia possibile nella diversità.

L'intervento conclusivo in lingua Esperanto ha offerto una chiave di lettura fondamentale. L'Esperanto è una lingua universale e neutrale, concepita non per sostituire le identità locali, ma per proteggerle. Nel contesto della giornata, l'Esperanto ha dimostrato di essere uno strumento di dialogo globale che permette a culture diverse di comunicare tra loro su un piano di assoluta parità, senza che nessuna lingua madre debba essere sacrificata.□

Dott.ssa Michela Collina

*Ufficio Biblioteca, Cultura, Sport e Tempo libero.
Comune di Monte San Pietro*

Ringrazio la dott.ssa Collina per avermi dato spazio in questa iniziativa nella Giornata della lingua materna. È stato emozionante sentire i suoni di lingue diverse e vedere persone che, anche al di fuori dei loro Paesi nati, portano avanti la propria cultura tramandandola ai figli. C'erano infatti diversi ragazzi insieme ai loro genitori che hanno letto un testo nella lingua originaria, per poi tradurlo in italiano. Alla fine di tutte le letture ho letto un testo di Gianni Rodari in esperanto, "La guerra delle campane". Per far seguire la lettura avevo fatto stampare il testo nelle due lingue su colonne affiancate. Grazie a tutti gli intervenuti e arrivederci al prossimo anno, o forse anche prima!□

(ViTo)

kaj estonteco.

Dum la evento ĥoruso prezentadis la faman kanton *Volare*, kantata per alternado de strofoj en la diversaj lingvoj de la ĉeestantoj, kiel simbolo de ebla harmonio en la diverseco.

La ferma parolado en la Esperanta lingvo ofertis fundamentan interpretŝlosilon. Esperanto estas universala kaj neŭtrala lingvo, konceptita ne por anstataŭigi la lokajn identecojn, sed por protekti ilin. En la kunteksto de la tago, Esperanto pruvis ke ĝi estas ilo de tutmonda dialogo, kiu permesas al diversaj kulturoj komuniki inter si sur nivelo de absoluta egaleco, sen ke iu ajn patrina lingvo devu esti subvalorigita.□

(Trad. ViTo)

Mi dankas al d-rino Michela Collina pro tio, ke ŝi donis al mi spacon en ĉi tiu iniciato okaze de la tago de la gepatra lingvo. Mi estis kortuŝita aŭdante la sonojn de malsamaj lingvoj, de homoj

kiuj, eĉ ekster siaj naskiĝlandoj, flegas sian kulturon kaj pludonadas ĝin al siaj infanoj.

Efektive, ĉeestis plu-raj junuloj

kun siaj gepatroj, kiuj kune legis tekston en la devenlingvo kaj poste tradukis ĝin al la itala.

Fine de ĉiuj legaĵoj, mi legis tekston de Gianni Rodari en Esperanto, "La milito de la sonoriloj" (La guerra delle campane). Por ebligi sekvi la legadon, mi presigis la tekston en la du lingvoj en flankal-flankaj kolumnoj.

Dankon al ĉiuj ĉeestintoj kaj ĝis la venonta jaro, aŭ eĉ pli frue!□



Biblioteko Monte San Pietro

Tesi tratta da “Sul Concetto di Storia” di Walter Benjamin (#)
Tezo el "Pri la Koncepto de Historio" de Walter Benjamin

La consapevolezza di scardinare il *continuum* della storia è propria delle classi rivoluzionarie nell'attimo della loro azione. La grande rivoluzione (la Rivoluzione Francese del 1789) introdusse un nuovo calendario.

Il giorno inaugurale di un calendario funge da compendio storico accelerato. E, in fondo, è sempre lo stesso giorno che ritorna in figura dei giorni di festa, che sono giorni della rammemorazione. Dunque i calendari non misurano il tempo come gli orologi: sono monumenti di una coscienza storica di cui in Europa da cento anni (*) sembra non si diano più le minime tracce.

Nella Rivoluzione di Luglio (1830) è accaduto un episodio in cui questa coscienza storica si fece ancora valere.

Giunta la sera del primo giorno di scontri, avvenne che in più punti di Parigi, indipendentemente e contemporaneamente, si sparò contro gli orologi dei campanili.

Un testimone oculare, che forse deve alla rima la sua divinazione, scrisse allora:

"Chi lo crederebbe! Si dice che,
 irritati contro l'ora,
 dei novelli Giosuè, ai piedi d'ogni torre,
 sparavano sui quadranti
 per arrestare il giorno" (**).

**Benjamin ha scritto queste parole nell'anno 1939, quando era esule in Francia.*

***Il significato psicologico di queste parole è: Non deve scendere la notte (non deve calare il buio) su questo giorno!*

(Questo giorno non deve essere dimenticato, perché oggi stiamo cambiando la direzione del procedere storico dell'umanità, per cui da oggi comincia una nuova era!)

La konscio pri la fakto ke oni estas el-kardiniganta la *continuum* (la kontinuo) de la historio apartenas al la revoluciaj klasoj en la momento de ilia agado.

La granda revolucio [franca revolucio 1789] enŝovis novan kalendaron.

La inaŭgura tago de ĉiu [nova] kalendaro funkcias kiel rapida (akcelata) historia kompendio.

Esence, ĉiam estas la sama tago kiu revenas sub formo de festaj tagoj, kiu estas tagoj dediĉitaj al la rememoro.

Do, la kalendaroj ne mezuras la tempon kiel la horloĝoj: ili (la kalendaroj) estas monumentoj de la historia konscio, pri kiu en Eŭropo, ekde 100 jaroj (*), ŝajne ne plu eblas trovi eĉ la minimumajn spurojn.

Dum la Julia Revolucio [28-a de julio 1830, en Francio] okazis epizodo en kiu tiu ĉi konscio ankoraŭ imponis.

Kiam venis la vespero de la unua tago de batalo, okazis la fakton ke, en diversaj punktoj de Parizo, sendepende kaj samtempe, oni pafis kontraŭ la horloĝoj de la kampaniloj.

Vida atestanto, kiu eble ŝuldas al la rimo sian divenon, tiam skribis:

"Ne kredeble! Oni diras ke,
 koleraĵ kontraŭ la horo,
 novaj Josuoj, ĉe la bazo de ĉiu (preĝej-) turo,
 pafadis kontraŭ la cifereplatoj (de horloĝoj) por haltigi la tagon." (**)

**Benjamin skribis ĉi tiujn vortojn en 1939, dum li estis ekzilito en Francio.*

***La psikologia signifo de ĉi tiuj vortoj estas:*

Nokto ne devas fali (mallumo ne devas fali) en ĉi tiu tago! (Ĉi tiu tago ne devas esti forgesita, ĉar hodiaŭ ni ŝanĝas la direkton

Introduzione al commento di questa tesi:

Esistono due principali concetti del tempo storico:

1) Il concetto degli antichi greci, che si può simbolicamente rappresentare con un cerchio:

Secondo questa concezione ogni cosa ritorna al suo punto di partenza (ruota del destino), e la storia è un ritmico susseguirsi di fasi (come le stagioni: primavera, estate, autunno, inverno) in cicli sempre uguali (come gli anni).

(Platone disse che il tempo è l'immagine mobile dell'eternità, ed il punto di contatto tra il tempo e l'eternità è il momento.)

2a) Con il cristianesimo, si impose il concetto biblico (che già era ebreo), il cui simbolo è:

O —————> F

Secondo questa concezione il tempo cominciò quando Dio creò il mondo (punto O), e finirà il giorno del giudizio finale (punto F), quindi esso ha una direzione lineare e progressiva.

2b) Dopo la nascita della fisica (Galilei, Newton) e l'avvento dell'illuminismo che introdusse il concetto di illimitato progresso dell'uomo (e dell'umanità), il positivismo secolarizzò il concetto cristiano del tempo così:

—————> PI

(progresso illimitato)

Dopo questa breve introduzione, ecco il commento sulla 15-a tesi di Benjamin:

Dietro le diverse misure del tempo messe in atto dai calendari e dagli orologi, c'è un diverso concetto del tempo storico:

a) Il tempo misurato dagli orologi è concepito come un illimitato e lineare

de la historia progreso de la homaro, kaj de hodiaŭ komenciĝas nova epoko!)

Enkonduko al la komentaĵo pri ĉi tiu tezo:

Ekzistas du ĉefaj konceptoj pri historia tempo:

1) La koncepto de la antikvaj grekoj, kiu povas esti simbole reprezentata per cirklo:

Laŭ tiu ĉi koncepto, ĉio revenas al sia deirpunkto (la rado de la sorto), kaj historio estas ritma sinsekvo de fazoj (kiel la sezonoj: printempo, somero, aŭtuno, vintro) en ĉiam egalaj cikloj (kiel la jaroj).

(Platono diris, ke tempo estas la moviĝanta bildo de eterneco, kaj la punkto de kontakto inter tempo kaj eterneco estas la momento.)

2a) Kun la kristanismo enradikiĝis la biblia koncepto (kiu jam estis juda), kies simbolo estas:

O —————> F

Laŭ tiu koncepto, la tempo komenciĝis, kiam Dio kreis la mondon (punto O), kaj finiĝos en la tago de la Lasta Juĝo (punto F); do ĝi havas linearan kaj progreseman direkton.

2b) Sekve de la naskiĝo de fiziko (Galilei, Newton) kaj la alveno de la Klerismo — kiu enkondukis la koncepton pri senlima progreso de la homo (kaj de la homaro) — Pozitivismo sekularigis la kristanan koncepton pri la tempo jene:

—————> SP

(senlima progreso)

Post ĉi tiu mallonga enkonduko, jen la komentaĵo pri la 15-a tezo de Benjamin:

Malantaŭ la diversaj mezuroj pri la tempo efektivigitaj per kalendaroj kaj horloĝoj kuŝas malsama koncepto de historia tempo:



susseguirsi di momenti sempre uguali fra loro (concetto scientifico):

→ ∞

b) Nel tempo misurato dai calendari non è solo sottinteso il concetto di tempo come annuale ritorno della stessa situazione (vedi il cerchio del punto 1); per esempio, ogni anno ritorna il solstizio d'inverno (ed in quel momento finisce l'autunno), dopo circa 91 giorni esso è seguito dall'equinozio di primavera, ecc. Infatti se non accadesse mai qualcosa di nuovo, sarebbe completamente impossibile contare gli anni (misurare il tempo). Per contare gli anni (che tuttavia restano non numerabili in modo assoluto) bisogna arbitrariamente scegliere un fatto importante (e indimenticabile!), in grado di rompere la routine della vita, di cambiare (rivoluzionario) l'abituale direzione del fluire storico; in questa maniera è possibile cominciare a contare da quel momento; per esempio, da quando sono nato, io ho visto 72 primavere, da quando ti ho incontrato sono passati 5 anni, ecc.

I cristiani hanno approfittato di questo, ed hanno arbitrariamente cominciato a contare gli anni dal momento in cui è accaduto (secondo loro) qualcosa di straordinario e indimenticabile: Dio si è manifestato nel mondo tramite Gesù.

Inoltre essi hanno sostituito tutte le feste pagane con feste cristiane; ad esempio, il solstizio invernale con il Natale, l'equinozio di primavera con la Pasqua, ecc.; in questo modo essi hanno suddiviso il tempo della vita umana secondo due categorie:

- il tempo profano (quello lavorativo), dedicato a tenere in vita se stessi e la comunità;

a) La tempo mezurata per horloĝoj estas konceptata kiel senlima, lineara sinsekvo de momentoj, ĉiuj identaj unu al la alia (scienca koncepto):

→ ∞

b) En la tempon mezuratan de kalendarioj estas implicita ne nur la koncepto pri tempo kiel ĉiujara ripetigo de la sama situacio (vidu la cirkon en punkto 1); ekzemple, la vintra solstico revenas ĉiujare (markante la finon de aŭtuno), kaj post proksimume 91 tagoj, ĝin sekvas la printempa ekvinokso, kaj tiel plu.

Efektive, se nenio nova iam ajn okazus, estus tute neeble nombri la jarojn (por mezuri tempon).

Por kalkuli la jarojn (kiujn tamen restas neeble nombri laŭ absoluta senco), oni devas arbitre elekti gravan (kaj neforgeblan!) eventon kapablas rompi la vivrutinon kaj ŝanĝi (aŭ revoluciigi) la kutiman fluon de la historio; tiel eblas ekkalkuli de tiu momento, ekzemple, mi travivis 72 printempojn ekde mia naskiĝo, kvin jaroj pasis ek de kiam mi renkontis vin, kaj tiel plu.

Kristanoj profitis tiun fakton kaj arbitre ekkalkulis la jarojn ekde la momento, kiam (laŭ ilia opinio) okazis io eksterordinara kaj neforgesebla: Dio manifestiĝis en la mondo per Jesuo.

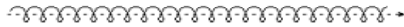
Krome, ili anstataŭigis ĉiujn paganajn festojn per kristanaj festoj, ekzemple, la vintran solsticon per Kristnasko, la printempan ekvinokson per Pasko, kaj tiel plu; tiel farante, ili dividis la tempon de homa vivo en du kategoriojn:

- profana tempo (labor-tempo), dediĉita al la vivtenado de si mem kaj de la komunumo;
- sankta tempo (t.e. festotagoj), dediĉita

- il tempo sacro (cioè i giorni di festa), dedicati alla rammemorazione dei principali fatti che sono importanti per ogni cristiano (la nascita di Gesù, la sua morte, la sua resurrezione, ecc.), ogni cristiano è indotto a far rivivere nella sua vita (nel presente) quei momenti (del passato) per raggiungere la salvezza.

Alle feste religiose: gli stati (durante il processo di secolarizzazione) hanno aggiunto feste nazionali; le comunità hanno affiancato feste sociali; ecc.

Consciamente innestando il concetto ebreo del tempo sul concetto pagano, i cristiani hanno 'inconsciamente' creato un nuovo concetto, che possiamo rappresentare con una cicloide (se utilizziamo un foglio di carta bidimensionale), oppure con una spirale (nello spazio tridimensionale) (##):



questa è la rappresentazione grafica del concetto relativo al tempo misurato dai calendari.

Durante la rivoluzione del 1789 i francesi erano coscienti del fatto che essi stavano cambiando la direzione al procedere storico di tutta l'umanità ("La consapevolezza di scardinare il *continuum* della storia è propria delle classi rivoluzionarie nell'attimo della loro azione..."); secondo loro, quello era il vero giro di boa dell'umanità, quindi essi sostituirono il calendario cristiano con un calendario rivoluzionario.

Ma i loro sforzi non hanno avuto un effetto durevole, e forse dovremo attendere la costituzione degli Stati Uniti del Mondo per sostituire definitivamente il calendario cristiano (ed anche gli altri).

Per finire: perché Benjamin scrive: "...in Europa da cento anni sembra non si diano più le minime tracce di una coscienza storica..."?

al la memorado pri la ŝlosilaj eventoj gravaj por ĉiu kristano (la naskiĝo de Jesuo, lia morto, lia releviĝo, ktp.); ĉiu kristano estas instigata revivi tiujn momentojn (el la pasinteco) en sia propra vivo (en la nuntempo) por atingi savon.

Al religiaj festoj, ŝtatoj (dum la procezo de sekularigado) aldonis naciajn feriojn; la komunumoj enkondukis sociajn celebradojn; kaj tiel plu.

Konscie greftante la judan koncepton pri tempo sur la paganon, kristanoj "senkonscie" kreis novan koncepton, kiu povas esti reprezentata kiel cikloido (sur dudimensia paperfolio) aŭ kiel spiralo (en tridimensia spaco) (##):

Jen la grafika prezento de la koncepto pri tempo, kiel ĝi estas mezurata per kalendaroj.

Dum la Revolucio de 1789, la francoj

konsciis, ke ili estis ŝanĝantaj la historian trajektorion de la tuta homaro ("*La konscio pri la fakto ke oni estas elkordiniganta la kontinuum (la kontinuum) de la historio apartenas al la revoluciaj klasoj en la momento de ilia agado...*"); laŭ ilia vidpunkto, tio markis veran turnopunkton por la homaro, kaj tial ili anstataŭigis la kristanan kalendaron per revolucia kalendaro.

Tamen, iliaj klopodoj ne havis daŭran efikon, kaj eble ni devas atendi la establon de Unuiĝintaj Ŝtatoj de la Mondo por definitive anstataŭigi la kristanan kalendaron (same kiel la aliajn).

Fine: kial Benjamin skribas: "...en Eŭropo, dum cent jaroj, ŝajnas ne plu ekzisti spuroj de historia konscio..."?

Por respondi tiun demandon, mi unue devas fari distingon.

Ekzistas diferenco inter revolucio kaj ribelo: ili implicas malsaman sperton pri

Per rispondere a questa domanda devo prima fare una specificazione.

C'è una differenza fra rivoluzione e ribellione: in esse c'è una diversa esperienza del tempo.

Una ribellione è un'improvvisa esplosione insurrezionale.

Una rivoluzione è uno strategico complesso di movimenti insurrezionali coordinati ed orientati, con una relativamente lontana data limite per raggiungere lo scopo finale.

Nella ribellione, per così dire, viene sospeso il tempo storico; improvvisamente viene instaurato un tempo particolare in cui ogni cosa che si fa ha valore per sé stessa, indipendentemente dalle conseguenze dell'azione ed indipendentemente dai rapporti con ciò che è provvisorio od eterno nella storia.

Ora posso rispondere alla domanda:

è l'incompleto concetto del tempo "omogeneo e vuoto" (quello misurato dagli orologi, quello scientifico del positivismo) che rende possibile il concetto di illimitato progresso dell'uomo, infatti senza il primo il secondo concetto non potrebbe esistere.

Orbene, gli uomini che vivono nei cosiddetti 'paesi ricchi' (quindi, non solo gli europei) sono schiavi dell'orologio, essi sono dominati dal concetto di progresso inarrestabile ed interminabile, e questo non permette a loro l'utilizzo della propria forza messianica.

Infatti, come si può pensare ad una rivoluzione per cambiare la propria vita, se si ha la convinzione che essa è già un graduale progresso, che non cesserà mai (malgrado noi)?

Questa convinzione costringe il soggetto soltanto ad attendere sterilmente, lo ren-

la tempo.

Ribelo estas subita, insurekcia eksplodo.

Revolucio estas kompleksa, strategia aro de kunordigitaj kaj celkonsciaj insurekciaj movadoj, kun relative malproksima celdato por atingi la finan celon.

En ribelo, oni povus diri, la historia tempo estas suspendita; subite instaliĝas unika speco de tempo, en kiu ĉiu ago havas valoron en si mem, sendepende de la konsekvencoj de tiu ago kaj de ĝia rilato al tio, kio estas provizora aŭ eterna en la historio.

Nun mi povas respondi la demandon:

ĝuste la nekompleta koncepto de "homogena kaj malplena" tempo (la tempo mezurata per horloĝoj, la scienca tempo de pozitivismo) ebligas la koncepton pri senlima homa progreso; fakte, sen la unua, la dua koncepto ne povus ekzisti.

Efektive, homoj loĝantaj en tiel nomataj "riĉaj landoj" (do ne nur eŭropanoj) estas sklavoj de la horloĝo; ilin regas la koncepto pri nehaltigebla, senfina progreso, kiu malhelpas ilin kontroli sian propran mesian potencon.

Fakte kiel oni povas pripensi revolucion por transformi sian vivon, kiam oni estas konvinkita, ke la vivo jam estas procezo de laŭgrada progreso — kiu neniam ĉesos (sendepende de ni)?

Ĉi tiu konvinko devigas la individuon atendi senfrukte, igante lin nekapabla profiti de la "ribelaj eksplodoj", kiuj okazas ene de li; li neniam estos preta kapti la eblecojn, kiujn ĉi tiuj momentoj ofertas, kaj li povas nur nei kaj subpremi ilin en la subkonscion.

Indas rimarki, ke kaj la antikvaj grekoj kaj la judoj konsciis, ke la tempo ne estas malplena: la unuaj konsultis ora-

de incapace di utilizzare le 'esplosioni insurrezionali' che avvengono in lui, poiché non sarà mai pronto per cogliere le possibilità che esse offrono; potrà solo negarle e reprimerle nell'inconscio. Infine dobbiamo notare che: sia gli antichi greci che gli ebrei erano coscienti che il tempo non è vuoto, infatti: i primi consultavano gli oracoli; mentre gli ebrei (malgrado fosse a loro interdetta l'arte divinatoria, e fossero esortati a rimanere centrati nel passato e nella rammemorazione) avevano un concetto del futuro come la dimensione in cui ogni momento è la piccola porta attraverso cui potrà entrare il Messia.□

(#) La versione tedesca e quella francese sono di Walter Benjamin stesso, la traduzione italiana è di Gianfranco Bonola, la traduzione in esperanto è di GiTo:
Das Bewußtsein, das Kontinuum der Geschichte aufzusprengen, ist den revolutionären Klassen im Augenblick ihrer Aktion eigentümlich.
Die Große Revolution führte einen neuen Kalendar ein. Der Tag, mit dem ein Kalender einsetzt, fungiert als ein historischer Zeitraffer.
Und es ist im Grunde genommen derselbe Tag, der in Gestalt der Feiertage, die Tage des Eingedenkens sind, immer wiederkehrt.
Die Kalender zählen die Zeit also nicht wie Uhren. Sie sind Monumente eines Geschichtsbewußtseins, von dem es in Europa seit hundert Jahren nicht mehr die leisesten Spuren zu geben scheint.
Noch in der Juli-Revolution hatte sich ein Zwischenfall zugetragen, in dem dies Bewußtsein zu seinem Recht gelangte.
Als der Abend des ersten Kampftages gekommen war, ergab es sich, daß an mehreren Stellen von Paris unabhängig von einander und gleichzeitig nach den Turmu-

(##) Nel campo della geometria e della fisica la composizione di un moto rettilineo con quello di un moto circolare accelerato verso il centro produce infatti una spirale.
Ecco una riflessione di Hanna Arendt, *Vita activa* 1964:
“La vita individuale si riconosce da tutte le altre per il corso rettilineo del suo movimento che, per così dire, taglia quello circolare della vita biologica. La mortalità è questo: muoversi lungo una linea retta in un universo dove ogni cosa dotata di movimento si muove in ordine ciclico.”

kolojn, dum la aliaj — kvankam malpermesite praktiki aŭguradon kaj instigitaj resti fokusitaj al la pasinteco kaj al la memoro — konceptis la estontecon kiel la dimension, en kiu ĉiu momento estas la malgranda pordo, tra kiu la Mesio povus eniri.□

Doktoro Strangamo

hnen geschossen wurde.
Ein Augenzeuge, der seine Divination vielleicht dem Reim zu verdanken hat, schrieb damals:

"Qui le croirait! On dit qu'irrités contre l'heure
De nouveaux Josués, au pied de chaque tour,
Tiraient sur les cadrans pour arrêter le jour".

Les classes révolutionnaires ont, au moment de leur entrée en scène, une conscience plus ou moins nette de saper par leur action le temps homogène de l'histoire. La Révolution Française décréta un nouveau calendrier. Le jour qui inaugure une chronologie nouvelle a le don d'intégrer le temps qui l'a précédée.

Il constitue une sorte de raccourci historique (eine Art historischen Zeitraffer).

C'est encore ce jour, le premier d'un chronologie, qui est évoqué et même figuré par les jours fériés qui, eux tous, sont aussi bien des jours initiaux que des jours de souvenance.

Les calendriers ne comptent donc point du tout le temps à la façon des horloges.

Ils sont les monuments d'une conscience historique qui, depuis environ un siècle, est devenue complètement étrangère à l'Europe.

La dernière, la Révolution de Juillet avait connu un accident où semble avoir percé une telle conscience.

La première journée de combat passée, il advint qu'à l'obscurité tombante, la foule, en différents quartiers de la ville et en même temps, commença à s'en prendre aux horloges.

Un témoin dont la clairvoyance pourrait être due au hasard des rimes, écrivit:

"Qui le croirait! On dit qu'irrités contre l'heure
De nouveaux Josués, au pied de chaque tour,
Tiraient sur les cadrans pour arrêter le jour".

(##) En la kampoj de geometrio kaj fiziko, la kombinado de rektlinia moviĝo kun centripeta akcelita cirkla moviĝo efektive produktas spiralon.

Jen reflektado de Hanna Arendt, *Vita activa* 1964:
“Individua vivo distingiĝas de ĉiuj aliaj per la rektlinia vojo de sia moviĝo, kiu, por tiel diri, krucas la cirklan vojon de biologia vivo. Morte-mo estas ĝuste tio: moviĝi laŭ rekta linio en universo, kie ĉio moviĝanta sekvas ciklon.”

La Guerra delle Campane

Come la pace ha sconfitto i generali: la favola di Rodari contro la guerra

[È una storia un po' vera e un po' magica, che non tramonta mai perché parla di pace e di utopia senza essere banale né patetica, eventualmente, se vogliamo, un po' pessimista: a far scoppiare la pace non sarà un'azione degli uomini. E' la riproposta del tema caro a Rodari della natura delle cose che si ribella alla stupidità umana: e, infatti, le campane fuse si rifiutano di diventare armi, mentre il loro bronzo risuona come se fossero ancora sul campanile. Una favola pacifista sempreverde con un messaggio forte e ben preciso.]

C'era una volta una guerra, una grande e terribile guerra, che faceva morire molti soldati da una parte e dall'altra. Noi stavamo di qua e i nostri nemici stavano di là, e ci sparavano addosso giorno e notte, ma la guerra era tanto lunga che a un certo punto ci venne a mancare il bronzo per i cannoni, non avevamo più ferro per le baionette, eccetera.

Il nostro comandante, lo Stragenerale Bombone Sparone Pestafraccassone, ordinò di tirar giù tutte le campane dai campanili e di fonderle tutte insieme per fabbricare un grossissimo cannone: uno solo, ma grosso abbastanza da vincere tutta la guerra con un sol colpo.

A sollevare quel cannone ci vollero centomila grù; per trasportarlo al fronte ci vollero novantasette treni.

Lo Stragenerale si fregava le mani per la contentezza e diceva: "Quando il mio cannone sparerà i nemici scapperanno fin sulla luna".

Ecco il gran momento. Il cannonissimo era puntato sui nemici. Noi ci eravamo riempiti le orecchie di ovatta, perché il



La Milito de la Sonoriloj

Kiel paco venkis la generalojn: la kontraŭmilita fabelo de Rodari

[Ĝi estas rakonto iom vera kaj iom magia, kiu neniam forvelkas ĉar ĝi postulas pacon kaj utopion sen esti banala aŭ mizera, kaj eble eĉ iom pesimisma: homa ago ne eksplodigos pacon. Ĝi estas repropo de la amata temo de Rodari pri la naturo de aferoj ribelantaj kontraŭ homa stulteco: kaj, efektive, la fanditaj sonoriloj rifuzas fariĝi armiloj, dum ilia bronzo sonoras kvazaŭ ili ankoraŭ estus en la sonorilturo.]

Ĉiamviva pacifista fabelo kun forta kaj preciza mesaĝo.]

Iam estis milito, granda kaj terura milito, kiu mortigadis multajn soldatojn ambaŭflanke.

Ni estis ĉi tie kaj niaj malamikoj estis tie, kaj ili pafis al ni tage kaj nokte, sed la milito estis tiel longa, ke je iu punkto mankis al ni la bronzo por la kanonoj, ni ne plu havis feron por la bajonetoj, ktp.

Nia komandanto, Stragenerale (Super-Generalo) Bombone Sparone Pestafraccassone (Bombuso Pafegulo Tretabruegulo), ordonis, ke ĉiuj sonoriloj estu deprenitaj de la sonorilturoj kaj fanditaj por fari grandegan kanonon: nur unu, sed sufiĉe grandan por venki la tutan militon per unu sola pafado.

Necesis cent mil gruoj por suprenlevi tiun kanonon; naŭdek sep trajnoj por transporti ĝin al la fronto.

La Super-Generalo frotis siajn manojn pro ĝojo kaj diris: "Kiam mia kanono pafos, la malamikoj fuĝos ĝis la luno."

Jen la granda momento. La kanonego celis al malamikoj.

Ni ŝtopis niajn orelojn per vato, ĉar la bruego povus krevigi niajn timpanojn

frastuono poteva romperci i timpani e la tromba di Eustachio.

Lo Stragenerale Bombone Sparone Pestrafraccassone ordinò: "Fuoco!"

Un artigliere premette un pulsante. E d'improvviso, da un capo all'altro del fronte, si udì un gigantesco scampanio: "Din! Don! Dan!"

Noi ci levammo l'ovatta dalle orecchie per sentir meglio.

"Din! Don! Dan!", tuonava il cannonissimo. E centomila echi ripetevano per monti e per valli: "Din! Don! Dan!"

"Fuoco!" gridò lo Stragenerale per la seconda volta: "Fuoco, perbacco!"

L'artigliere premette nuovamente il pulsante e di nuovo un festoso concerto di campane si diffuse di trincea in trincea. Pareva che suonassero insieme tutte le campane della nostra patria. Lo Stragenerale si strappava i capelli per la rabbia e continuò a strapparsi fin che gliene rimase uno solo.

Poi ci fu un momento di silenzio. Ed ecco che dall'altra parte del fronte, come per un segnale, rispose un allegro, assordante: "Din! Don! Dan!"

Perché dovete sapere che anche il comandante dei nemici, il Mortesciallo Von Bombonen Sparonen Pestrafrakasson, aveva avuto l'idea di fabbricare un cannonissimo con le campane del suo paese! "Din! Dan!" Tuonava adesso il nostro cannone.

"Don!" Rispondeva quello dei nemici. E i soldati dei due eserciti balzavano dalle trincee, si correvano incontro, ballavano e gridavano: "Le campane, le campane! E' festa!"

E' scoppiata la pace!"

Lo Stragenerale e il Mortesciallo salirono sulle loro automobili e corsero lontano, e consumarono tutta la benzina, ma il suono delle campane li inseguiva ancora.□



kaj eŭstakiajn tubojn.

Super-Generalo Bombone Sparone Pestrafraccassone ordonis: "Pafu!"

Artileriisto premis butonon. Kaj subite, de unu fino ĝis la alia de la fronto, aŭdiĝis giganta sonorado de sonoriloj: Din! Don! Dan!

Ni forigis la vaton de niaj oreloj por aŭdi pli bone.

"Din! Don! Dan!" tondris la kanonego. Kaj cent mil eĥoj ripetigis tra la montoj kaj valoj:

"Din! Don! Dan!"

"Fajron!" kriis la Super-Generalo la duan fojon: "Fajron!"

La artileriisto denove premis la butonon, kaj denove festa koncerto de sonoriloj disvastiĝis de tranĉeo al tranĉeo. Ŝajnis, kvazaŭ ĉiuj sonoriloj de nia patrujo sonorus samtempe. La Super-Generalo elŝiris siajn harojn pro kolero, kaj daŭre elŝiris ilin ĝis kiam li havis nur unu haron.

Poste estis momento de silento. Kaj jen, de la alia flanko de la fronto, kvazaŭ signalo, respondis gaja, surdiga: "Din! Don! Dan!"

Ĉar vi devas scii, ke eĉ la malamika komandanto, *Mortesciallo* (Mortmarŝalo) *Von Bombonen Sparonen Pestrafrakasson*, havis la ideon konstrui grandegan kanonon per la sonoriloj de sia vilaĝo!

"Din! Dan!" Nia kanono nun tondris.

"Don!" Respondis la malamika kanono. Kaj la soldatoj de la du armeoj saltis el la tranĉeoj, kuris direkte unu al la alia, dancis kaj kriis: "La sonoriloj, la sonoriloj! Vivu la festo! La paco eksplodis!"

La *Stragenerale* kaj la *Mortesciallo* eniris siajn aŭtomobilojn kaj kuris for rapide, konsumante sian tutan benzinon, sed la sono de la sonoriloj ankoraŭ persekutis ilin.□

R i m e - R i m a ĵ o j

SOFFITTA

Un tanfo de rinchiuso e de vecchiume,
robba ammuchciata che nessuno addopra,
stracci, cartacce, libri sottosopra,
un antenato, un lavativo, un lume...
De tant'in tanto nonna, impensierita,
va su in soffitta e passa la rivista
di li ricordimpicci de la vita,
prima che un nipotino futurista
facci piazza pulita...
Ma oramai c'è rimasto poco e gnente.
L'unico che resista è l'antenato
che se la ride sminchionatamente:
forse rivede er secolo passato
e un pochettino er secolo presente...



Trilussa (1871 – 1950)

SUBTEGMENTO

Fetoro de fermiteco kaj brokantaĵo,
amasigitaj aĵoj, kiujn neniu uzas,
ĉifonoj, paperfuŝoj, libroj renversitaj,
praavo, senfaremulo, lumigilo...
De tempo al tempo avino, pripensema,
supreniras al subtegmento kaj revizias
la "memoraj-ĝenojn" de la vivo,
antaŭ ol iu nepeto futurisma
forbalau ĉion...
Sed nun jam restas malmulto kaj neniom.
La nura, kiu rezistas, estas la praavo
kiu ridas pri ĉio mokeme:
eble li revidas la pasintan jarcenton
kaj iomete ankaŭ la nunan jarcenton... "

BAR DE L'ILLUSIONE

La Finzione e l'Inganno
hanno aperto bottega. Su la mostra
c'è scritto: "Sogni. Produzione nostra.
Speranze garantite per un anno?".
Un vecchio Mago, còr barbone bianco,
serve, dedietro ar banco,
un beverone a quelli che ce vanno.
Tutta gente che spera e ch'ha bisogno
de vede, armeno in sogno,
quer che nun trova ne la vita vera.
Quanno passo davanti a 'sta bottega
guardo la folla e penso,
con un senso de pena, a quel'illusi
che beveno a occhi chiusi
li decotti der Mago e de la Strega.
Li compatisco, sì: ma, certe sere
che le cose nun vanno a modo mio,
me guardo intorno, svicolo e pur'io
me ne scolo un bicchiere.

LA FAVOLA VERA

La sera s'avvicina
e l'ombre de le cose se ne vanno.
Nonna e nipote stanno
accanto a la finestra de cucina.
La vecchia regge la matassa rossa

TRINKEJO DE L'ILUZIO

La Fikcio kaj la Trompo
malfermis butikon. Sur la ŝildo
estas skribite: "Songoj. Propra produktado.
Esperoj garantiitaj dum unu jaro".
Maljuna Magiisto, kun blanka barbego,
servas, malantaŭ la vendotablo,
trinkaĉon al tiuj, kiuj tien iras.
Ĉiuj estas homoj, kiuj esperas kaj bezonas
vidi, almenaŭ en songo,
tion, kion ili ne trovas en la vera vivo.
Kiam mi pasas antaŭ ĉi tiu butiko
mi rigardas la homamason kaj pensas,
kun sento de kompatio, pri tiuj iluziitoj
kiuj trinkas kun fermaj okuloj la dekoktaĵojn
de la Magiisto kaj de la Sorĉistino.
Mi kompatas ilin, jes: sed, iujn vesperojn
kiam la aferoj ne iras laŭ mia volo,
mi ĉirkaŭrigardas, ŝtele eniras kaj eĉ mi
trinkelĉerpas unu glason.

LA VERA FABELO

La vespero alproksimiĝas
kaj la ombroj de la aferoj foriras.
Avino kaj nepo staras
apud la fenestro de la kuirejo.
La maljunulino tenas la ruĝan fadenfaskon

ar pupo che ingomitola la lana:
 er filo passa e er gnómmero s'ingrossa.
 - Nonna, dimme una favola...
 - Ciò sonno...
 - Quella dell'Orco che scappò sur tetto...
 È vero o no che l'ha ammazzato nonno?
 È vero o no che venne a casa tua
 una matina mentre stavi a letto?
 Che te fece? la bua?
 E perché se chiamava l'Orco nero?
 Era cattivo, è vero?
 - Era giovane e bello!
 - dice piano la vecchia e aggriccias l'occhi
 come pe' rivedello -
 Ciò ancora ne l'orecchia li tre scrocchi
 che fece nonno ne l'apri er cortello... -
 La nonna pensa e regge la matassa
 ar pupetto che ignómmera la lana;
 se vede un'ombra: è un'anima che passa...
 che spezza er filo rosso e s'allontana...

LA BARCHETTA DE CARTA

Vicino a la fontana de la villa
 c'è una bella signora che ricama
 un fascio de papaveri de stama
 su un telarino lilla.
 Ogni tanto se vorta e dà un'occhiata
 a la pupa che gioca, e, un po' più spesso,
 laggiù, dove comincia l'arberata,
 ar cancello d'ingresso.
 - Che fai, Ninni? perché nun giochi a palla?
 - Lo vedi, mamma? Ho fatto una barchetta,
 però me c'entra l'acqua e nun sta a galla... -
 (La madre nun s'è accorta che la pupa
 j'ha preso un fojo drento la borsetta.)
 - Tesoro mio, sta' attenta,
 ché te se sciupa l'abbiuccio bello:
 se fai così, chissà che te diventa!... -
 E ritorna a guardà verso er cancello.
 La barca va, ma nun s'aregge dritta,
 e a un certo punto sbatte in uno scojo,
 se piega, s'apre e comparisce un fojo
 che se spalanca da la parte scritta:
 "Mario adorato! Passa verso sera
 ché parleremo più libberamente.
 Appena hai letto, strappa. Fa' in maniera
 che la pupetta nun capisca gnente..."

al la etulo, kiu kunvolvas la lanon:
 la fadenon pasas kaj la fadenbulo grosiĝas.
 -Avino, rakontu al mi fabelon...
 -Mi dormemas...
 -Tiun pri la Ogro, kiu fuĝis sur la tegmenton...
 Ĉu estas vere, ke avo lin mortigis?
 Ĉu estas vere, ke li venis al via domo
 iun matenon, dum vi estis en la lito?
 Kion li faris al vi? Ĉu doloron?
 Kaj kial oni nomis lin la Nigra Ogro?
 Ĉu li estis malbonulo, ĉu vere?
 -Li estis juna kaj bela!
 -diras mallaŭte la maljunulino, kaj kri-
 spigas la okulojn kvazaŭ por lin revidi -
 Mi havas ankoraŭ en la orelo la tri klakojn
 kiujn faris avo, kiam li malfermis latranĉilon...
 La avino pensas kaj tenas la fadenfaskon
 al la etulo, kiu kunvolvas la lanon;
 oni vidas ombbron: estas animo, kiu pasas...
 kiu rompas la ruĝan fadenon kaj mal-
 proksimiĝas...

LA PAPER-BOATO

Apud la fontano de la vilao
 belega damo sidas kaj brodas
 faskon da papavoj el lanfadeno
 sur lila brodteksilo.
 Fojfoje ŝi turniĝas kaj ĵetas rigardon
 al la ludanta filineto, kaj, iom pli ofte,
 tien for, kie komenciĝas la arbovico,
 al la enira kradpordo.
 -Kion vi faras, Ninni? Kial vi ne ludas pilkon?
 - Ĉu vi vidas, panjo? Mi faris boateton,
 sed la akvo eniras kaj ĝi ne flosas...
 (La patrino ne rimarkis, ke la infaneto
 prenis al ŝi folion el la mansako.)
 - Mia trezorulo, atentu,
 ĉar vi ĉifigos vian belan vesteton:
 se vi agas tiel, kiu scias kiel ĝi iĝos!...-
 Kaj ŝi denove rigardas al la kradpordo.
 La boato iras, sed ne restas rekta,
 kaj je iu punkto ĝi frapas rifeton,
 kliniĝas, malfermiĝas, kaj aperas folio
 kiu disetendiĝas laŭ la skribita flanko:
 "Adorata Mario! Pasu ĉirkaŭvespere
 ĉar ni parolos pli libere.
 Tuj kiam vi legos, disŝiru ĝin. Faru tiel,
 ke la infaneto komprenu nenion..."

Aneddoti - Anekdotoj

Giancarlo Fusco (1915-1984)

racconta che nell'inverno del 1944, mentre le operazioni sul fronte greco andavano di male in peggio, Mussolini rincuorò gli Italiani annunciando che stava per arrivare "il bello". Alludeva, naturalmente, alla riscossa primaverile. Ma proprio in quei giorni, per combinazione, arrivò a Roma, col suo seguito, il bruttissimo Matsuoka, presidente giapponese del Manĉukuo. "Ammappalo! - dissero i romani - E questo sarebbe er bello che ci ha imprumesso er Duce?"



Giancarlo Fusco (1915-1984)

rakontas, ke en la vintro de 1944, dum la operacoj sur la greka fronto iris de malbone al pli malbone, *Mussolini* kuraĝigis la italojn sciigante, ke baldaŭ alvenos "la bela". Li aludis, kompreneble, al la printempa kontraŭatako. Sed ĝuste en tiuj tagoj, hazarde, alvenis en Romon kun sia sekvantaro la tre malbela *Matsuoka*, japana prezidanto de Manĉukuo. "Diable! - diris la romanoj - Kaj ĉu ĉi tiu estus la "bela", kiun promesis al ni la *Duce*?"

Alberto Sordi (1920-2003)

Alberto Sordi era davvero avaro? Qualcuno lo diceva. Qualche altro lo negava. Certo è che un giorno, avendo il comico promesso a un tassista milanese di fargli da testimone di matrimonio, si presentò a Umberto Domina, direttore dell'ufficio pubblicità della Philips, e si fece regalare un televisore a colori da dare allo sposo come dono di nozze.



Alberto Sordi (1920-2003)

Ĉu Alberto Sordi estis vere avara? Kelkaj asertis tion. Aliaj neis ĝin. Estas tamen certe, ke iun tagon la komikulo, promesinte al milana taksiisto esti lia geedziĝa atestanto, iris al *Umberto Domina*, direktoro de la reklam-oficejo de Philips-firmao, kaj sukcesis ricevi donace koltelvideilon por doni al la fianĉo kiel geedziĝan donacon.

Oscar Wilde (1854-1900)

Un amico chiese a Oscar Wilde: "Che cosa faresti se potessi possedere tutto il denaro del mondo?", "Pagherei i miei debiti - rispose lo scrittore - O almeno una parte".



Oscar Wilde (1854-1900)

Amiko demandis al Oscar Wilde: "Kion vi farus, se vi povus posedi la tutan monon de la mondo?" - "Mi pagus miajn ŝuldojn - respondis la verkisto - Aŭ almenaŭ parton de ili".

Quando Oscar Wilde sbarcò a New York, il doganiere gli chiese: "Ha qualcosa da dichiarare?" - "Nulla, - rispose lo scrittore - eccetto il mio genio".

Kiam Oscar Wilde elŝipiĝis en Novjorko, doganisto demandis al li: "Ĉu vi havas ion por deklari?" - "Nenion, - respondis la verkisto- krom mia genio".

Henry Ford (1863-1947)

Henry Ford, l'industriale, diceva di un suo impiegato: "La sua insonnia è tale, che non riesce nemmeno a dormire durante le ore d'ufficio".



Henry Ford (1863-1947)

Henry Ford, la industriisto, diris pri unu el siaj dungitoj: "Lia sendormeco estas tiom severa, ke li eĉ ne sukcesas dormi dum la oficaĵ horoj".

Curzio Malaparte (1898-1957)

fece pervenire 10 mila corone dei suoi diritti d'autore in Danimarca allo scrittore Louis-Ferdinand Céline, che viveva povero e abbandonato in quel Paese (dopo essere fuggito dalla Francia perché accusato di collaborazionismo con i nazisti). Céline non solo non lo ringraziò, ma (come venne a sapere lo stesso Malaparte) commentò: "Quel tirchio avrebbe potuto darmi qualcosa di più!"



Durante la seconda guerra mondiale Curzio Malaparte disse del giornalista Piero Bargellini, che considerava un imboscato: "Mentre gli altri vanno al fronte, lui va al 'Frontespizio!'" (Nome di una rivista letteraria diretta da Bargellini).

Giuseppe Verdi (1813 - 1901)

Giuseppe Verdi considerato un simbolo del nostro Risorgimento, quando era giovane scrisse un inno in onore di Francesco Giuseppe, imperatore d'Austria, chiamandolo "padre di tutti noi" (voleva che gli accordasse una borsa di studio per andare a Napoli).



La prima dell'opera lirica "La traviata" di Giuseppe Verdi fu fischiata alla Fenice di Venezia, il 6 marzo 1853, a causa della mole della soprano Fanny Donatelli, che pesava più di un quintale e agli occhi del pubblico era incredibile che morisse consumata dalla tisi.

Alexandre Dumas figlio (1824-1895)

Un tale faceva osservare ad Alexander Dumas figlio come gli alberi, sugli Champs-Élysées, in un anno fossero cresciuti in modo sorprendente. - "È naturale - rispose Dumas - Non hanno altro da fare!"



Curzio Malaparte (1898-1957)

Curzio Malaparte sendigis 10 mil kronojn el siaj aŭtorrajtoj en Dannon al la verkisto *Louis-Ferdinand Céline*, kiu vivis malriĉa kaj forlasita en tiu lando (post kiam li fuĝis el Francio, ĉar li estis akuzita pri kunlaborismo kun la nazioj). *Céline* ne nur ne dankis lin, sed (kiel *Malaparte* mem eksciis) komentis: "Tiu avarulo povus doni al mi iom pli!"

Dum la dua mondmilito, Curzio Malaparte diris pri la ĵurnalista *Piero Bargellini*, kiun li konsideris milittimulo (kaŝita en sekura loko): "Dum la aliaj iras al la fronto, li iras al la 'Frontespizio!'" (Frontespizio estis la nomo de literatura revuo direktata de *Bargellini*).

Giuseppe Verdi (1813 - 1901)

Giuseppe Verdi konsiderata simbolo de nia *Risorgimento*, kiam li estis juna, verkis himnon honore al Francisko Jozefo, imperiestro de Aŭstrio, nomante lin "patro de ni ĉiuj" (li volis, ke tiu donu al li stipendion por iri al Napolo).

La premiero de la opero "La Traviata" de Giuseppe Verdi estis prifajfita ĉe la teatro *La Fenice* en Venecio, la 6-an de marto 1853, pro la korpa grandeco de la sopranino *Fanny Donatelli*: ŝi pezis pli ol cent kilogramojn, kaj por la publiko estis nekredeble, ke ŝi mortas konsumita de ftizo (tuberkulozo).

Alexandre Dumas filo (1824-1895)

Iu rimarkigis al *Alexandre Dumas* filo, kiel la arboj ĉe la Elizeaj Kampoj kreskis surprize dum unu jaro. "Estas nature - respondis *Dumas* - Ili havas nenion alian por fari!"

Jean Rostand, (1894-1977)

insigne biologo francese del Novecento, figlio di Edmond, il celebre drammaturgo autore di "Cyrano di Bergerac", a un presuntuoso collega che negava si potesse eseguire un esperimento come invece lo studioso sosteneva, replicò orgogliosamente e senza peli sulla lingua: "Non devi dire che è impossibile: di' piuttosto che tu non sapresti farlo".



Jean Rostand (1894-1977)

Jean Rostand, eminenta franca biologo de la 20-a jarcento kaj filo de *Edmond* (la fama dramaturgo de "*Cyrano de Bergerac*"), iam respondis al malhumila kolego, kiu asertis, ke certa eksperimento estas nefarebla. La sciencisto replikis fiere kaj tute senmaske: "Vi ne diru, ke ĝi estas neebla: diru prefere, ke vi ne scipovus fari ĝin".

André-Marie Ampère (1775-1836)

Il grande fisico e matematico francese André-Marie Ampère era terribilmente distratto. Si racconta a proposito il seguente aneddoto. Un giorno, mentre aspettava una visita, si trovò costretto a uscire di casa. Lasciò allora sulla porta un biglietto con la scritta "Prego di scusarmi, ma sono uscito". Dopo un po' di tempo rincasò, vide il cartello e fece dietro front, brontolando: "Possibile che non sia mai in casa?"



André-Marie Ampère (1775-1836)

La granda franca fizikisto kaj matematikisto *André - Marie Ampère* estis terure senatenta. Pri li oni rakontas la jenan anekdoton: iun tagon, dum li atendis vizitanton, li estis devigita eliri el la domo. Li do lasis sur la pordo noton kun la teksto: "Mi petas pardonon, sed mi eliris". Post kelka tempo li revenis hejmen, vidis la afiŝeton kaj tuj turniĝis reen, murmure: "Ĉu vere eblas, ke li neniam estas hejme?"

Pitigrilli - Dino Segre (1893-1975)

L'umorista Pitigrilli non sopportava i biglietti di auguri. Un Capodanno rispose così a quelli di un amico: "Contraccambio tutte le fesserie che mi hai scritto".



Pitigrilli - Dino Segre (1893-1975)

La humuristo Pitigrilli ne povis toleri la gratulkartojn. Iun Novjaron, li respondis jene al la bondeziroj de amiko: "Mi reciprokas ĉiujn malsaĝaĵojn, kiujn vi skribis al mi".

Agli scrittori sono più utili i nemici degli amici, perché gli amici si fanno regalare una copia del loro libro per dirne bene, mentre i nemici, per dirne male, la comprano.

Non c'è da vergognarsi a cambiare idea ogni giorno: per cambiare idea bisogna aver idee di ricambio.

Al la verkistoj pli utilas la malamikoj ol la amikoj, ĉar la amikoj ricevas donace kopion de ilia libro por paroli bone pri ĝi, dum la malamikoj, por paroli malbone, devas aĉeti ĝin.

Oni ne devas honti pri tio, ke oni ŝanĝas sian opinion ĉiutage: por ŝanĝi ideon, oni devas havi rezervajn ideojn.

F a c e z i e - H u m u r a ŝ o j

Amaro

Diamo un digestivo al cocodrillo. Ma appena una lacrima!

Salto mortale

Quando non riesce, allora sì che il salto è mortale.

Turbojet

Salendo la scaletta dell'aereo con tutti gli altri, ho anch'io il passo sicuro e disinvolto di tutti gli altri e l'aria distratta e annoiata di tutti gli altri, ma il cuore, dentro, tum tum tum come tutti gli altri.

Ascesa

Diede la scalata al successo con ogni mezzo e giunto finalmente sulla vetta vi piantò con orgoglio la sua banderuola.

Adamo

Signore, ti prego dammi subito una compagna, costi quello che costoli.

Treno

È quasi un assioma: i treni partono sempre in ritardo quando io sono puntuale e appena ritardo sono puntualissimi.

Orrore

Il fantasma che mi farebbe più paura è sicuramente il mio.

Ateo

Uno che crede di non credere in Dio.

Libertà

Anche nei Paesi con regimi dittatoriali c'è libertà di pensiero. Cioè si può pensare alla libertà.

Elefanti

La celebre memoria degli elefanti dipende anche dal fatto che quando vogliono ricordarsi qualcosa possono farsi un nodo alla proboscide, così ce l'hanno sempre davanti agli occhi.

De Amicis

È più facile parlare male di "Cuore" che scriverne un altro.

Attitudine

Lei, professore, che cosa mi consiglia di fare dopo il liceo? Il disoccupato in lettere oppure il disoccupato in medicina?

Amarajo

Ni donu digestigilon al la krokodilo. Sed apenaŭ unu larmon!

Morta salto

Kiam ĝi ne sukcesas, tiam ja la salto estas vere mortiga.

Turboreaktoro

Suprenirante la eskaleron de la aviadilo kun ĉiuj aliaj, ankaŭ mi havas la paŝon certan kaj facilaniman de ĉiuj aliaj, kaj la mienon distritan kaj enuigitan de ĉiuj aliaj, sed la koron, interne, tum tum tumas kiel ĉiuj aliaj

Supreniro

Li grimpis al la sukceso per ĉiu ajn rimedo kaj, fine atinginte la pinton, li fiere plantis tie sian ventoflagon.

Adamo

Sinjoro, mi petas vin, donu al mi tuj kunulinon, kostu kion ĝi kostu. (ripo)

Trajno

Estas preskaŭ aksiomo: trajnoj ĉiam foriras malfrue kiam mi estas akurata, kaj kiam mi malfruiĝas, ili estas tute akurataj.

Hororo

La fantomo, kiu plej timigus min, estas certe la mia.

Ateo

Tiu, kiu kredas ne kredi je Dio.

Libereco

Eĉ en landoj kun diktaturaj reĝimoj ekzistas libereco de penso. Tio estas, oni povas pensi pri la libereco.

Elefantoj

La fama memoro de la elefantoj dependas ankaŭ de tio, ke kiam ili volas memori ion, ili povas fari nodon en sia rostro, tiel ili havas ĝin ĉiam antaŭ la okuloj.

De Amicis (verkisto de la libro Koro)

Pli facile estas paroli malbone pri "Koro" ol verki alian tian.

Inklineco

Vi, profesoro, kion konsilas al mi fari post la gimnazio? Ĉu esti senlaborulo pri literaturo aŭ senlaborulo pri medicino?

Proverbi regionali - Proverboj regionaj

Il paese del matrimonio è molto strano: i forestieri vogliono andarci a stare e chi ci sta vuole emigrare.

La lando de edzeco estas tre stranga: fremduloj volas tien eniri, kaj loĝantoj volas de tie elmigri.

Venetio

Il papa in allegria, mostra i denti.

Kiam la papo gajas, li montras la dentojn.

Latio

Il parente ti vuole vedere santo, ma ricco mai.

Parento volas vin vidi sankta, sed riĉa neniam.

Kampanio

Il passo più duro è quello dell'uscio.

La plej malfacila paŝo estas tiu ĉe la elirejo.

Emilio

Il pentimento lava il peccato.

Pento lavas pekon.

Sicilio

Il pentolaio mette il manico dove vuole lui.

Potfaristo metas la tenilon tien, kien li volas.

Kalabrio

Il podestà di Senigallia, se non indovina sbaglia.

La urbestro de Senigallia: se li ne divinas, li eraras.

Markio

Il povero, tutti i difetti li ha lui.

Ĉe malriĉulo ĉiuj difektoj troviĝas.

Sardinio

Il prato vuole l'acqua e la donna vuole l'amore.

Herbejo soifas je akvo kaj virino soifas je amo.

Latio

Il prete canta e così incanta, il prete prega ma non mi frega.

La pastro kantas kaj tiel sorĉas, la pastro preĝas sed min ne trompas.

Emilio

Il risparmio è guadagno.

Ŝparo estas gajno.

Kalabrio

Il primo anno baci e abbracci, il secondo pappe e fasce, il terzo anno a schiena chinata, il quarto non t'avessi mai trovata.

La unuan jaron kisoj kaj brakumoj, la duan jaron kaĉoj kaj vindoj, la trian jaron kun dorso kurbiginta, la kvaran jaron: "se mi vin neniam renkontintus!".

Lombardio

Il ricco fa il marinaio, il povero il pescatore.

Riĉulo fariĝas maristo, malriĉulo fiŝkaptisto.

Kampanio

Il santo nella sua città di rado è onorato.

Sanktulo en sia urbo malofte estas honorata.

Venetio

Il Signore adocchia adocchia, fa le persone e poi le accoppia.

Dio rigardas kaj observas, homojn kreas kaj poste ilin kunigas.

Markio

Il Signore gioca pesante, ma è sempre padre misericordioso.

Dio ludas peze, sed Li estas ĉiam patro kompatema.

Sicilio

Il sogno, se non ha capo ha coda.

Sonĝo, se ĝi ne havas kapon, ĝi havas voston.

Kampanio





1. "Kopenhago estas bela urbego. Ĉu ĝi plaĉas al vi, Maria?"



2. "Certe. En ĝi belege miksiĝas la malnovo kun la modernio."



3. "Ho, ŝajnas ke io tre aktuala interesas Pudelon."



4. "Vi pravas. Tagmezo jam pasis. Tuj ni iros al restoracio."



5. "Ni esperas, ke ĝi ne estu tro multekosta."



6. "Mi proponas, ke ni iru al memserva restoracio."

PERBILDA

ESPERANTO

KURSO

EN
RESTORACIO

AL
RISTORANTE
5



7. Multaj homoj pacience staras en vico.



8. Maria prenas malvarman antaŭmanĝon.



9. Tuj poste ŝi prenas varmegan supon.



10. Johano prenas ankaŭ viandon kun legomoj kaj tolereton kun salado.



11. "Johano, ĉu vi deziras kukon? Mi prenos du pecetojn."



12. "Maria, jen mia monujo. Dum vi pagos, mi serĉos lokon."



13. La kasistino kalkulas: "supo, unu krono, antaŭmanĝo, du, viando, ses, salato, tri, kuko, kvar. Enlute dek ses kronoj.



14. "Tuj mi pagos. Mi ankoraŭ ne bone konas tiun ĉi fremdan monon."



15. "Ne estas necese pagi per fremda monio. Vi povas pagi per dana monio."

CORSO DI

ESPERANTO

PER

IMMAGINI



16. "Maria, mi jam trovis du liberajn lokojn."



17. Sed, bedaŭrinde, Johano ne rimarkis stupeton.



18. Fine ĉio estas en ordo... almenaŭ por Pudelo.

Kolofono

ITALA FERVOJISTO

IL FERROVIERE ITALIANO

Informa Bulteno de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEA), landa asocio de IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio). Dulingva redakto (itale-esperanto).

Bollettino di informazione dell'Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti (IFEA), membro della Federazione Internazionale Ferrovieri Esperantisti (IFEF). Redazione bilingue (italiano e Esperanto).

Adresoj/Redaktejo:

Redazione:

Vito Tornillo:

Via Salvo D'Acquisto 9/5

IT-40050 Monte S. Pietro BO,

✉ <vitorni@virgilio.it>

Lingva kontrolado: Gianfranco Tomba - Luiza Oberaich - Alla Kudryashova
Senpage al la membroj / Gratis ai membri
Memprinita / Stampato in proprio
Semmonata neregula / semestrale non regolare.
Apermonatoj: jun. dec. (laŭeble)
Redaktofinoj: 20/05 - 20/11.

Info: www.ifef.net

✉ <ferrovieri@esperanto.it>
Arkivo revuoj de Itala Fervojisto:
www.bitoteko.it/collections/show/5

I.F.E.A.: H. Prezidanto/Redaktoro: Romano Bolognesi - Sekretario: Vito Tornillo - Kasisto: Gianfranco Tomba - Kunredaktoro/Komitatano/Fakkomisionano: Vito Tornillo - Anstataŭanto Kn: Claudio Pavesi.

I.F.E.A.-Bankkonto ĉe Vito Tornillo c/o:

Banca INTESA-S. Paolo - Zola Predosa (BO)

IBAN: IT31U0306937133100000001497

uea-konto: **ttov-p**

Leggere l'Esperanto

L'Esperanto è una lingua molto precisa, armoniosa e chiara, con un sistema fonetico semplice ed esatto.

Ecco qui **t u t t e** le poche regole al riguardo.

★ Le **v o c a l i** sono cinque: **a e i o u**

★ L' **a l f a b e t o** in tutto è formato da 28 lettere:

a, b, c, ĉ, d, e, f, g, ĝ, h, ĥ, i, j, ĵ, k, l, m, n, o, p, r, s, ŝ, t, u, ŭ, v, z

★ L'Esperanto si pronuncia come si scrive e si scrive come si pronuncia (sempre, in ogni situazione).

★ Ogni lettera ha un suono, ad ogni suono corrisponde una lettera (un singolo suono per ogni segno grafico).

★ Le lettere si pronunciano come in italiano (quasi tutte, tranne le poche degli esempi, facili e invariabili).

★ L'accento tonico cade sulla penultima vocale (sempre, negli esempi è quella sottolineata).

c sorda, come la **z** di *palazzo* (**palá**co)

ĉ palatale, come la **c** di *felice* (**fel**iĉa)

g gutturale, come **gh** di *ghisa* (**gi**so) o **g** di *gas* (**ga**so)

ĝ palatale, come la **g** di *villaggio* (**vil**aĝo)

h aspirata leggera (**her**bo); (pronunciarla sempre!)

ĥ aspirata forte (**ĥol**ero), come **ch** nel tedesco (*bach*)

ĵ sibilante, come **sg** di *disgelo*; meglio la **j** francese (*jour*)

k gutturale, come **ch** di *chilo* (**kil**o) o **c** di *cassa* (**ka**so)

s sorda, come la **s** di *sale* (**sal**o)

ŝ sibilante, come il gruppo **sc** di *sceriffo* (**ŝer**ifo)

z sonora, come la **s** di *musica* (**muz**iko)

j - ŭ sono consonanti e suonano come **i** e **u** brevi nelle parole italiane *gaio* (**ga**ja) e *feudo* (**fe**ŭdo)

Ni semas kaj semas, konstante



*La reloj kunligas la landojn, Esperanto la popolojn.
Le rotaie collegano i territori, l'Esperanto i popoli.*