

**FS
65**





■ F.S. 65





E' tradizione che la presentazione del volume che annunzia i dati fondamentali del bilancio porti la firma del Ministro. La pubblicazione « F.S. 1965 » non ha compito tecnico di relazione di bilancio, ma si rivolge al più ampio pubblico presentando notizie e cifre che consentano di ben intendere quale sia stato lo sforzo di lavoro e di realizzazione nei dodici mesi del 1965; quindi esposizione di sintesi e presentazione facile che consentano di colpire con rapidità la intelligenza del lettore, fornendogli gli elementi fondamentali per una constatazione esatta e per una valutazione oggettiva e serena.

La presentazione del Ministro rifugge maggiormente dalle cifre, dalle valutazioni e dai dati tecnici e si rivolge al cittadino italiano per un atto di lealtà, di onestà e di chiarezza.

Il cittadino italiano non è soltanto il destinatario del pubblico servizio dei trasporti per ferrovia, sia per quanto riguarda lui come persona, sia per quanto riguarda le sue cose o le cose che in qualche modo lo interessano; è soprattutto il contribuente che, anche qualora non si servisse mai delle ferrovie, non può non interessarsene perché contribuisce a pagarne il pubblico servizio.

Il cittadino ha perciò diritto di sapere come l'Azienda viene gestita, quali problemi deve affrontare e tentare di superare, quali sono i conti a fine anno.

Per questo ho detto « atto di onestà e lealtà »; ma poiché ho aggiunto « atto di chiarezza », dirò che il documento che io presento risponde a tutte e tre queste esigenze e quindi non può non soddisfare il diritto del cittadino italiano a conoscere le « sue » cose al fine di parteciparvi coscientemente e responsabilmente.

Diciamo al cittadino italiano: « ecco i tuoi conti relativi alle Ferrovie dello Stato, leggi per vedere se il tuo denaro è stato speso bene, intelligentemente, con onestà ».

Le critiche che si rivolgono di frequente alle ferrovie quando non sono dettate da spirito distruttivo ed esasperatamente polemico, sono bene accolte e servono come pungolo, come esame di coscienza, come prova del nove del lavoro di chi ha maggiore o minore responsabilità in questo delicato settore.

L'anno scorso il lavoro fu intenso, non solo nella normale amministrazione, ma soprattutto per aumentare la spinta di ripresa con l'attuazione della prima parte del piano decennale.

La prima fase dei finanziamenti per 800 miliardi è stata quasi per intero impegnata, per cui i lavori in corso danno la certezza che, conclusosi il ciclo, si sentiranno le conseguenze positive di questo considerevole sforzo operativo.

Le cifre che nella presente pubblicazione sono indicate esprimono con linguaggio scarno ma chiaro questo lavoro, questo sforzo. Il

deficit che rimane e che durerà certamente ancora per anni, non indica in se stesso una situazione patologica del settore; ci possono essere settori meno deficitari e più patologici; l'importante è che il deficit sia tutto motivato dalla necessità di fornire al cittadino il migliore servizio al migliore prezzo possibile.

La polemica che di frequente rinverdisce fra iniziativa privata ed iniziativa statale, deve trovare un punto di equilibrio orientandosi verso il destinatario del servizio; non ha senso prendere posizioni aprioristiche per l'una o per l'altra soluzione senza guardare al servizio che si deve svolgere ed a coloro per i quali il servizio si compie.

Iniziativa privata ed intervento dello Stato devono risolversi nel migliore servizio al minore prezzo e quindi al minore costo.

Ogni altra impostazione ritorna a danno del cittadino, specie quella che fornendo un servizio anche ottimo ad un prezzo buono, nasconde un costo elevato; in questo caso il deficit determinato dal costo elevato ricade pesantemente sul cittadino sotto forma di pesi fiscali, e quindi a danno anche dell'economia nazionale.

Abbiamo dinanzi la seconda fase del piano quinquennale, la riforma dell'Azienda ed il coordinamento dell'intero settore dei trasporti, cioè la necessità che la politica dei trasporti possa rappresentare una sintesi armonica di tutti i settori e di tutti gli interessi.

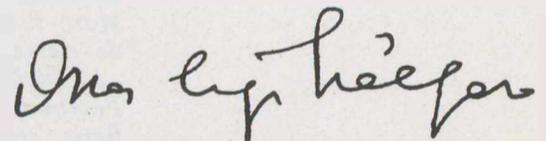
L'impegno è presente e trova non pochi ostacoli.

Esprimo una parola di gratitudine ai miei predecessori ed a tutti i funzionari ed al personale delle Ferrovie dello Stato per il senso di responsabilità e per l'impegno che dimostrano nell'espletamento delle loro funzioni, nell'interesse dell'Azienda e quindi dello Stato.

Anche la presentazione di un conto dimostra se si ha il senso dello Stato, che a sua volta impone trasparenza nelle attività e nelle responsabilità dei politici, affinché queste risultino comprensibili e chiare per il cittadino.

Auguro a chi presenterà l'anno prossimo il volume « F.S. 1966 » di poter scrivere che il cittadino italiano è stato servito nel modo migliore dalle Ferrovie dello Stato e ha trovato il maggiore soddisfacimento dei suoi interessi e delle sue esigenze.

Auguro al cittadino che legge, di sentirsi parte in causa nelle cifre, nei dati, nelle considerazioni relative all'andamento dell'Azienda, poiché solo attraverso questa collaborazione fra organi dello Stato e cittadino, l'Amministrazione diventa più salda e può rendere il migliore servizio nell'interesse della collettività.



Roma, Giugno 1966

(On. Avv. OSCAR LUIGI SCALFARO)
Ministro dei Trasporti
e dell'Aviazione Civile

Nel sintetizzare gli aspetti più salienti dell'attività svolta nel 1965 dall'Azienda F.S. desidero in primo luogo segnalare lo sforzo organizzativo e tecnico che con grande senso di responsabilità e di collaborazione è stato realizzato in tutti i settori, per la regolare attuazione del Piano Decennale, la cui prima fase (1962-67) è ormai in via di conclusione.

I primi concreti risultati di tale azione già appaiono, e si risolvono in un sensibile miglioramento delle prestazioni rese al pubblico, pur tra le notevolissime difficoltà che i lavori in corso rappresentano per l'esercizio.

Sono stati immessi nel parco numerosi mezzi di trazione nonché carrozze e carri di tipo moderno e veloce materiale leggero; nuovi tratti di linea già alimentati a corrente trifase sono stati trasformati per la corrente continua, altri sono stati raddoppiati; si è estesa la adozione dei più moderni sistemi di circolazione e, come conseguenza, si sono registrati i primi acceleramenti dei tempi di percorrenza.

Il miglioramento è stato avvertito anche nella qualità del servizio reso: maggiore disponibilità di posti, migliori coincidenze, maggior comfort complessivo, buon andamento dei servizi speciali e soprattutto più razionale utilizzazione dei mezzi a disposizione, conseguenza di un impegno organizzativo in fase di sviluppo che darà i suoi frutti evidenti in un prossimo avvenire.

I risultati di traffico hanno corrisposto in modo abbastanza soddisfacente agli sforzi compiuti, tenuto conto del perdurare — per buona parte dell'anno — delle note difficoltà connesse alla lenta ripresa economica generale.

A questo proposito è confortante rilevare non soltanto i segni di incremento del traffico merci — più decisi soprattutto dopo l'estate — ma anche quelli di ripresa denunciati — anche se con minore decisione — dal settore viaggiatori.

Obiettivamente, può dirsi che diversi elementi fanno pensare che nel prossimo anno — anche rimanendo in caute previsioni — si registreranno più alti livelli di traffico.

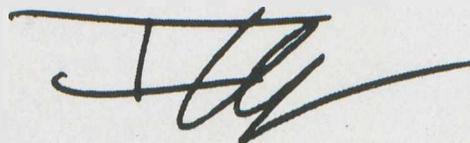
Sarà perciò necessario prepararsi a realizzare con celerità anche la seconda parte del Piano Decennale, onde poter corrispondere alle future esigenze: molto, in tal senso, dipenderà dalla tempestività con cui verrà assicurato all'Azienda il reperimento dei finanziamenti per il proseguimento delle opere previste.

Peraltro, ogni prospettiva a lungo termine resta ovviamente con-

dizionata dalle soluzioni che verranno date ai problemi di fondo tuttora sul tappeto, i quali — superando l'ambito aziendale — investono l'intero settore dei Trasporti.

A noi spetta il compito — certamente non facile — di accelerare e concretare l'opera di rinnovamento appena intrapresa affinché la Azienda possa degnamente e con prestigio far fronte ai compiti che l'attendono.

Sappiamo che questo vogliono tutti i Ferrovieri, ai quali va il mio più vivo ringraziamento per il lavoro svolto in condizioni spesso veramente difficili e dure.



(Ing. RUBEN FIENGA)
Direttore Generale delle F. S.



MINISTRO



On. Avv.
A. R. JERVOLINO



Sen. O. LUCCHI



On. Avv.
S. MANNIRONI

SOTTOSEGRETARI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

DIRETTORE GENERALE



Ing. R. FIENGA



Dott.
G. SANTONI RUGIU



Ing. P. ROMITI

VICE DIRETTORI GENERALI

DIRETTORI DEI SERVIZI

MOVIMENTO



Ing. V. SILEI

TRAZIONE



Ing. M. DIEGOLI

LAVORI



Ing. P. PRUNAS

PERSONALE



Dott. M. CECCONI

SANITARIO



Prof. T. MARZANO

APPROVVIGG.TI



Dott. A. BISCOGLI

COMMERCIALE



Dott. W. PANICELLI

IMP. ELETTRICI



Ing. F. TOLOTTI

AFF. GENERALI



Ing. A. ORCORTE

RAGIONERIA



Dott. D. CECCHI

IST. SPERIMENTALE



Ing. G. CAVAGNARO

LE DIREZIONI COMPARTIMENTALI

TORINO



Ing. G. FUNGHINI

MILANO



Ing. A. ROSSETTI

VERONA



Ing. P. BENEDETTI

TRIESTE



Ing. L. VILLATA

BOLOGNA



Ing. P. ZANABONI

VENEZIA



Ing. A. ZANNINI

GENOVA



Ing. F. BORDONI

ANCONA



Ing. A. VILLA

FIRENZE



Ing. C. COSSU

ROMA



Ing. E. PALLADINI

BARI



Ing. V. LAURENTINI

CAGLIARI



Ing. P. PULGA

NAPOLI



Ing. G. GULLO

R. CALABRIA

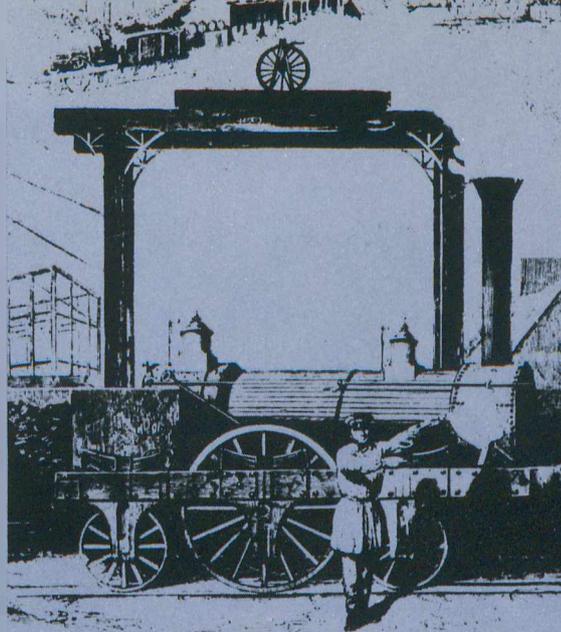


Ing. A. ABRIGNANI

PALERMO



Ing. V. RIZZO +



Sommario

IL PIANO DECENNALE

pag. 9

ANDAMENTO DELL'ESERCIZIO

- Andamento del traffico e congiuntura economica » 13
- Nel settore viaggiatori » 17
- Nel settore merci » 25
- Collaborazione internazionale » 30

RISULTATI DELLA GESTIONE FINANZIARIA

- Il bilancio » 33
- I prodotti del traffico » 36
- Ordinazioni all'industria e contributo all'aumento del reddito » 38

REALIZZAZIONI TECNICHE

- Lavori alle linee ed agli impianti » 41
- Impianti elettrici » 46
- Materiale rotabile » 51
- Navi Traghetto » 55
- Studi e sperimentazioni » 59

VITA DELL'AZIENDA

- Il personale » 61
- Attività sociali e rapporti con le organizzazioni sindacali » 65
- Informazione aziendale » 68

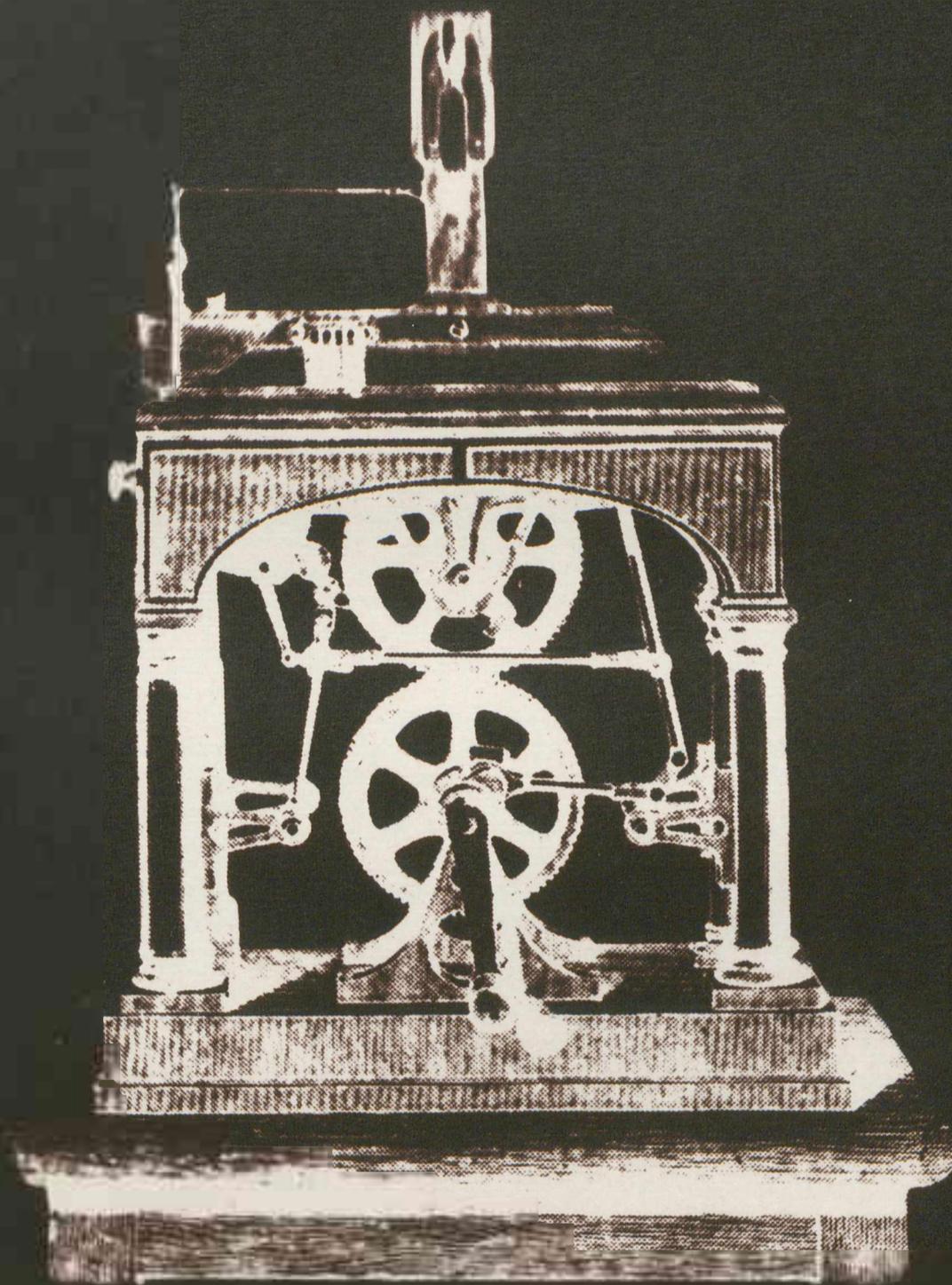
PROBLEMI DI FONDO

- La riforma dell'Azienda ed il coordinamento » 69

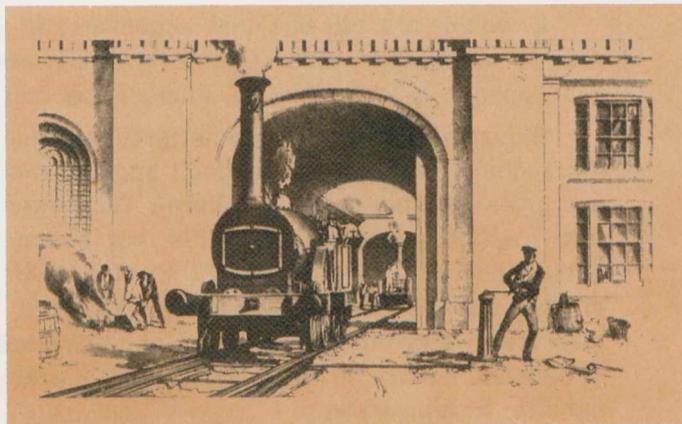
CRONACA DI UN ANNO



Piano decennale



Il piano decennale



Malgrado difficoltà ed ostacoli l'attuazione della prima fase del Piano Decennale d'ammodernamento e potenziamento della rete (1) è proceduta nel complesso speditamente.

Al 31 dicembre del '65 erano state approvate, a carico dello stanziamento globale di 800 miliardi, proposte di spesa per complessivi 681,2 miliardi: 386,8 miliardi per il settore degli impianti fissi e 294,4 per il parco rotabili. Per gli impianti fissi le quote maggiori si riferiscono ai raddoppi di linee (107,3 miliardi), al rinnovo dell'armamento (99,9) e ai nodi ferroviari e stazioni (37,4). La spesa approvata per il materiale rotabile di nuova costruzione ha raggiunto 271,6 miliardi e quella per le migliorie al materiale esistente 22,8.

In particolare, va menzionato il progressivo potenziamento e ammodernamento delle attrezzature centro-meridionali, per le quali le F.S. hanno investito sino ad ora, in attuazione del Piano, 284,5 miliardi di lire.

Come destinazione della maggior parte degli investimenti figurano opere di grande impegno, come il raddoppio delle linee Battipaglia-Reggio C., Genova-Ventimiglia, Genova-La Spezia (5 Terre) e Ancona-S. Severo e forniture imponenti, come quelle di nuovi rotabili, delle N.T. « San Francesco di Paola » e « Gennargentu » (2), nonché l'adeguamento dei servizi per il trasporto dei prodotti ortofrutticoli.

Le difficoltà alle quali si è accennato sono dipese in parte da fattori esterni all'Azienda (situazione delle industrie fornitrici) e in parte dalla circostanza di dover operare senza turbare la regolarità dell'esercizio.

Di diversa natura quelle derivate dai rincari registrati sul mercato, che hanno ridotto di circa un quarto le possibilità concrete di realizzazione e che hanno imposto un responsabile e difficile riesame dei programmi esecutivi e di priorità.

L'Azienda è ora impegnata a superare, mediante nuove iniziative organizzative e un ulteriore adeguamento degli strumenti operativi, tanto i sintomi di affaticamento conseguenti allo sforzo eccezionale e prolungato quanto le difficoltà connesse alla situazione economica.

(1) Il Piano decennale per l'ammodernamento e il potenziamento della Rete è stato approvato nell'aprile 1962 con la legge 211 e la sua attuazione ha avuto inizio col 1° luglio dello stesso anno. Esso prevede una spesa globale di 1.500 miliardi distinta in due fasi, ciascuna della durata di un quinquennio (1962-67 e 1967-72). Con la stessa legge è stata approvata la esecuzione della prima fase del Piano per complessivi 800 miliardi di cui 320 destinati al rinnovamento e potenziamento del materiale rotabile e 475 miliardi agli impianti fissi.

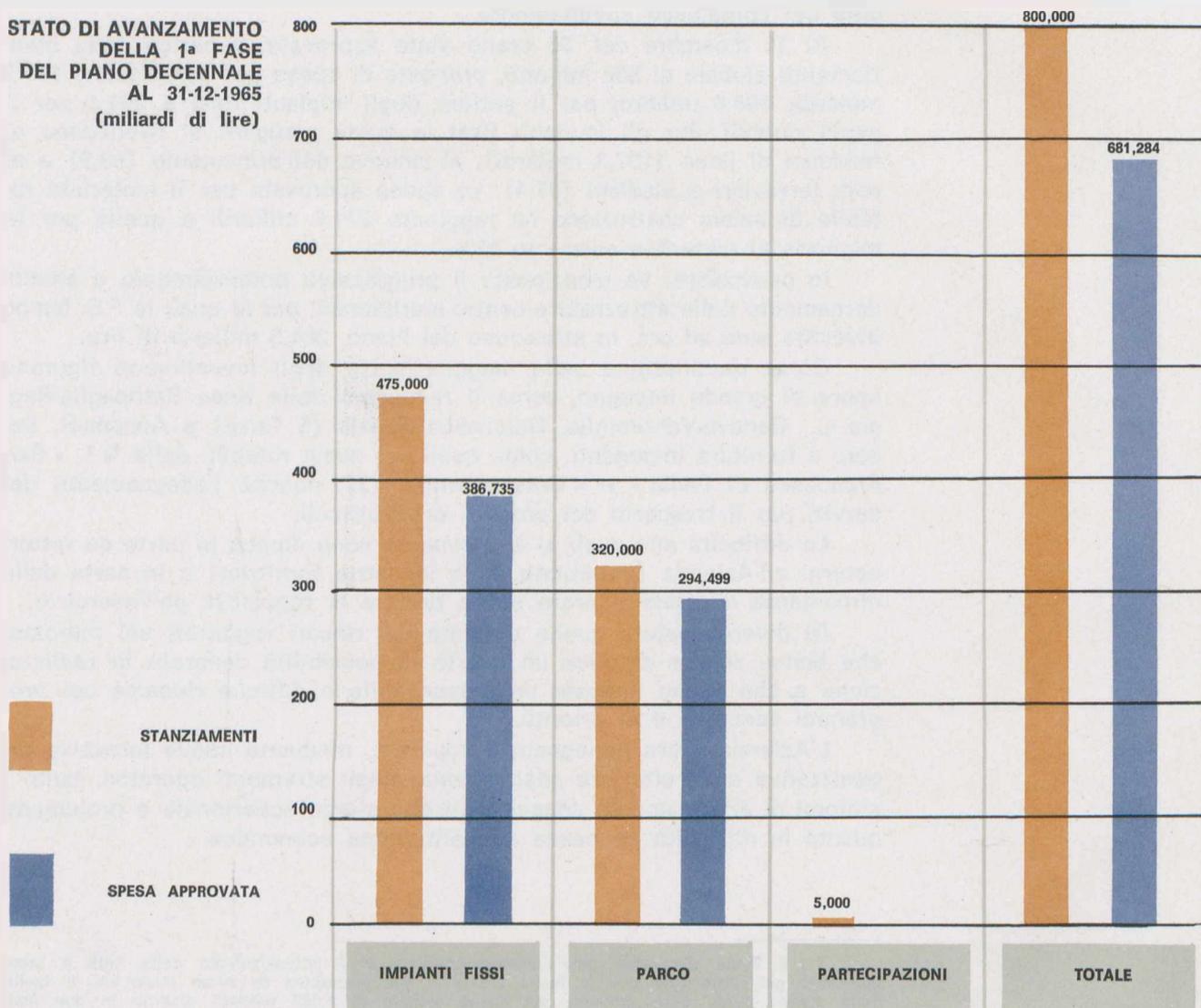
(2) Finanziata con i fondi della Cassa per il Mezzogiorno.



E' quindi ora più che mai necessaria la continuità nei finanziamenti previsti dalla legge, cioè la garanzia di una perfetta saldatura tra il primo e il secondo quinquennio del Piano Decennale.

Riduzioni o rinvii comprometterebbero non soltanto gli obiettivi finali, ma anche il raggiungimento degli scopi immediati, per i quali sono state già investite centinaia di miliardi. Gli interventi tecnici devono essere tutti fra loro coordinati: è inutile, per esempio, costruire locomotori più potenti per fare treni più lunghi se non si adegua la lunghezza dei binari di stazione che questi treni devono ricevere, il che vuol dire rivedere i piani delle stazioni, i dispositivi di segnalamento e di sicurezza e così di seguito, via via in una lunga catena di adempimenti tutti fra loro strettamente interdipendenti.

**STATO DI AVANZAMENTO
DELLA 1ª FASE
DEL PIANO DECENNALE
AL 31-12-1965
(miliardi di lire)**



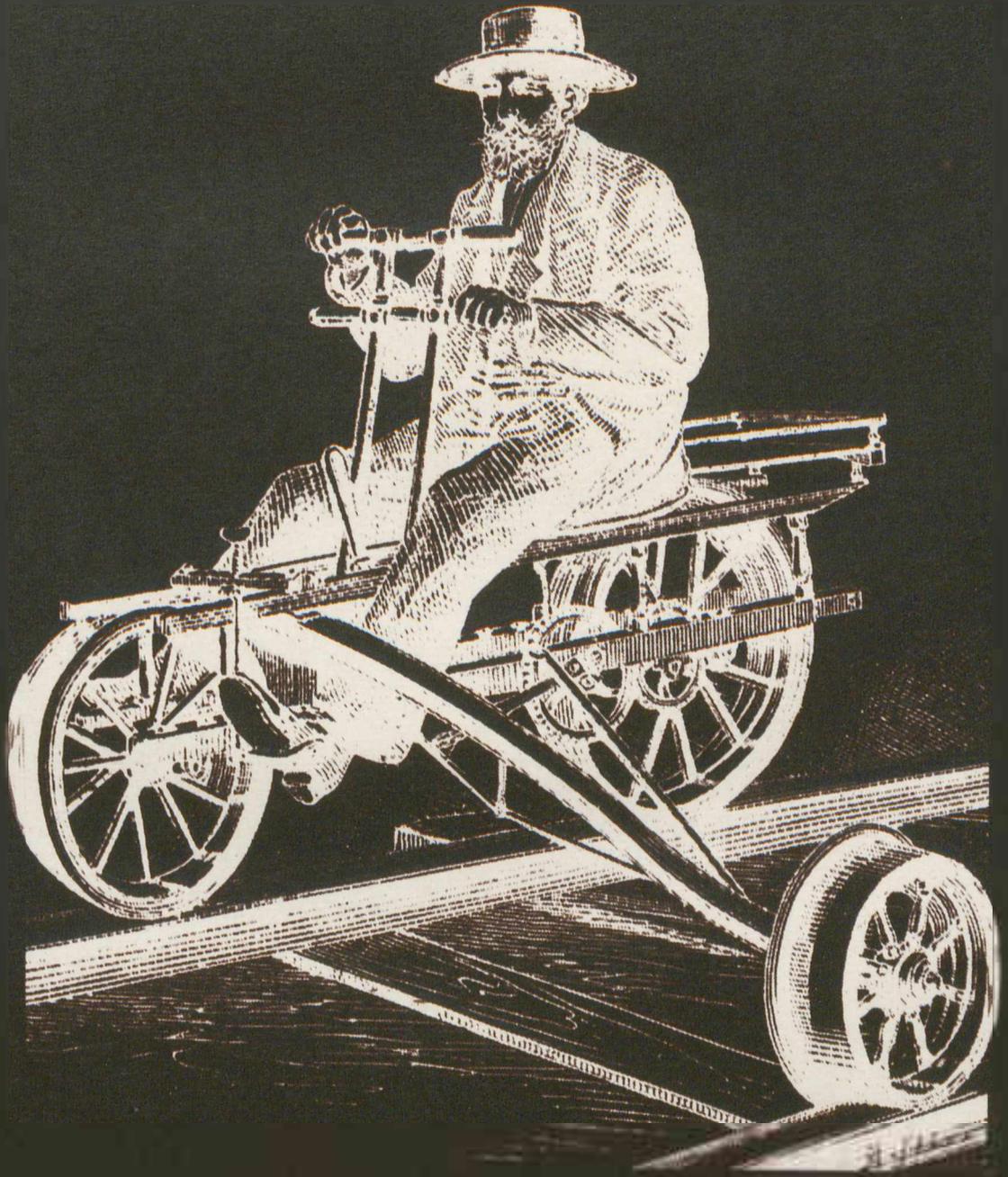


**SITUAZIONE
LAVORI
AL
31/12/1965**

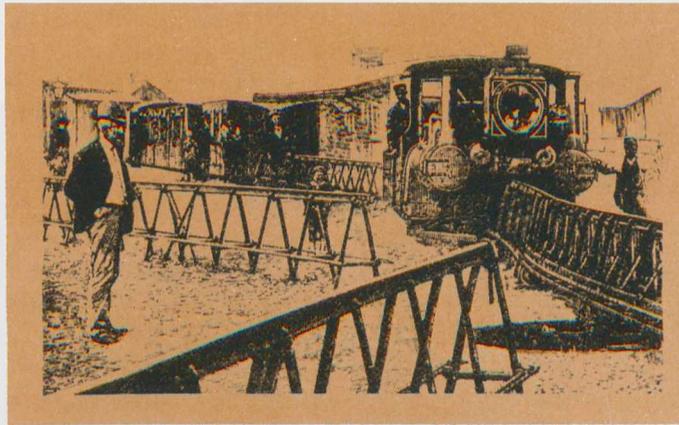
	Somme approvate miliardi	Somme program.te miliardi
SEDE, OPERE D'ARTE, MANUFATTI Restauro gallerie, opere di protezione della sede ferroviaria, lavori di consolidamento e sistemazione ponti su numerose linee delle Rete.	15,942	24
ARMAMENTO Rinnovo di circa 2.400 km. di binario e di 2.550 deviatori sulle linee della Rete fondamentale; rifacimento di circa 410 km. di binario e di 200 deviatori sulle linee della Rete complementare.	99,990	100
ELETTRIFICAZIONE Trasformazione del sistema di trazione elettrica, da corrente trifase in corrente continua sulle linee Bolzano-Brennero e Genova-Ovada-Alessandria; elettrificazione in corrente continua sulla Milano-Mortara e a corrente monofase della tratta Ventimiglia-Confini francese di Mentone. Riclassamento elettrodotti, costruzione nuove sottostazioni e adeguamento impianti vari.	15,876	17,6
RADDOPPI Framura-Monterosso, Voltri-Varazze, Pontebba-Laglesie S. Leopoldo, Ancona-Varano e Porto S. Giorgio-Atri P., Vallo della Lucania-Sapri, Eccellente-Rosarno, Catania C.le-Catania Acquicella, Palermo Brancaccio-Alta-villa Milicia e Termini Imerese-Fiumetorto.	107,321	120,1
QUADRUPPLICAMENTI Milano Greco-Sesto S. Giovanni.	1,492	5,6
RETTIFICHE DI TRACCIATO Nuova linea a doppio binario tra Nocera e Salerno variante al valico di Cava dei Tirreni (prima fase) e studio e redazione del progetto alle varianti della linea Roma-Firenze nel tratto Settebagni-Orte.	14,175	15,5
NODI FERROVIARI E STAZIONI Completamento impianti Milano P. Garibaldi e raccordo con cintura Milano, sistemazione Milano Greco e Sesto S. Giovanni, ampliamento piazzali e impianti in numerose stazioni della Rete.	37,488	57
IMPIANTI DI SEGNALAMENTO E SICUREZZA Blocco automatico tra Genova-S. Quirico-Ronco-Arquata Scrivia, tra Bologna-Piacenza e Pisa-Livorno; blocco semiautomatico tra Castel Bolognese e Ravenna, Firenze-Empoli-Pisa, Roma-Avezzano, Metaponto-Cropani, Palermo-Alcamo, Milano-Mortara - Impianti di apparati centrali in numerose stazioni.	18,114	23
TELECOMUNICAZIONI Posa o sostituzione in cavo linee telegrafiche Roma-Napoli, Napoli-Foggia, Cancelli-Nocera Inferiore, Cancelli-Torre Annunziata, Bologna-Roma, Roma-Sulmona; Potenziamento linea telegrafica Firenze-Bologna, Pisa-Roma e adeguamento apparecchiature centrali telefoniche diverse.	9,414	10,7
PASSAGGI A LIVELLO Impianto semibarriere su 125 P.L. e impianto di rilevamento televisivo su 238 P.L. - Soppressione di 200 P.L. Impianti di segnalamento automatico e miglioramento apparecchiature su altri attraversamenti.	12,944	17,5
ALLOGGI PER IL PERSONALE Costruzione di circa 3.900 alloggi in varie località della Rete.	25,450	40
ALTRI LAVORI Sistemazione di impianti idrici e termici, costruzione e sistemazione di F.V.; di dormitori per il personale, degli impianti riparatori del materiale rotabile e di altri fabbricati di servizio; esperimenti e prove per la ripetizione in macchina dei segnali di via; acquisto di attrezzature per la meccanizzazione dei lavori amministrativi e delle gestioni.	28,529	44
PARCO ROTABILI Costruzione di 170 locomotive elettriche, 23 elettromotrici, 125 locomotive diesel da treno, 205 locomotive da manovra, 75 automotori da manovra, 83 automotrici, 67 rimorchi per elettromotrici ed automotrici, 1.239 carrozze viaggiatori, 24.879 carri merci, 269 bagagliai e postali, 1 nave traghetto e lavori di miglioria al materiale esistente.	294,499	320



Andamento dell'esercizio



**Andamento
del
traffico
e
congiuntura
economica**



Pur continuando ad accusare le conseguenze della lenta ripresa della situazione economica, complessivamente il traffico ha presentato sintomi di miglioramento.

Nelle linee generali, l'orientamento dei due settori viaggiatori e merci è stato diverso. Nel primo la flessione iniziata nell'aprile dello scorso anno è continuata fino all'autunno ma ha registrato una indicativa attenuazione negli ultimi mesi; nel secondo, sia pure lentamente e con andamento incostante, si è registrato nel complesso un apprezzabile aumento.

Per i viaggiatori la contrazione si è aggirata sul 5,9% mentre per i viagg.-km è stata del 5,1%. Probabilmente, non ci si trova di fronte ad una vera e propria tendenza di fondo, dovendosi anche considerare che negli anni immediatamente precedenti alla congiuntura negativa si era registrato, particolarmente per i viaggiatori-km, un incremento superiore alla media, sì che la difficile situazione economica nel 1963/64 poteva aver avuto — in sostanza — l'effetto di ridimensionarne l'ampiezza: ciò malgrado, gli indici del traffico del '65 possono indurre ad una certa preoccupazione.

Soprattutto i dati riguardanti i viagg.-km, hanno indicato fino al mese di settembre pericolosi sintomi di regresso, riprendendosi tuttavia lievemente verso la fine dell'anno e confermando, con un aumento complessivo annuale dell'1,1% del percorso medio per viaggiatore, l'accen- tuarsi dell'uso del mezzo ferroviario sulle distanze più lunghe, e cioè la tendenza verso una auspicabile « specializzazione » del mezzo stesso.

TRAFFICO VIAGGIATORI

	1964	1965	Variazioni %
Viaggiatori trasportati (migliaia) . . .	341.088	320.891	— 5,9
Viagg/km (miliardi)	27,92	26,50	— 5,1
Percorso medio per viagg. (km)	81,80	82,70	+ 1,1

TRAFFICO MERCI

	1964	1965	Variazioni %
Tonnellate trasportate (migliaia)	53.513	52.758	— 1,7
Tonnellate/km (miliardi)	14,66	15,22	+ 3,8
Percorso medio per tonnellata (km)	274	288	+ 5,1

Sulla situazione ha certamente influito la rinnovata spinta espansiva della motorizzazione privata succeduta alle incertezze dello scorso anno, e soprattutto l'aumento della media delle cilindrata delle autovetture e l'alta frequentazione delle autostrade recentemente aperte.

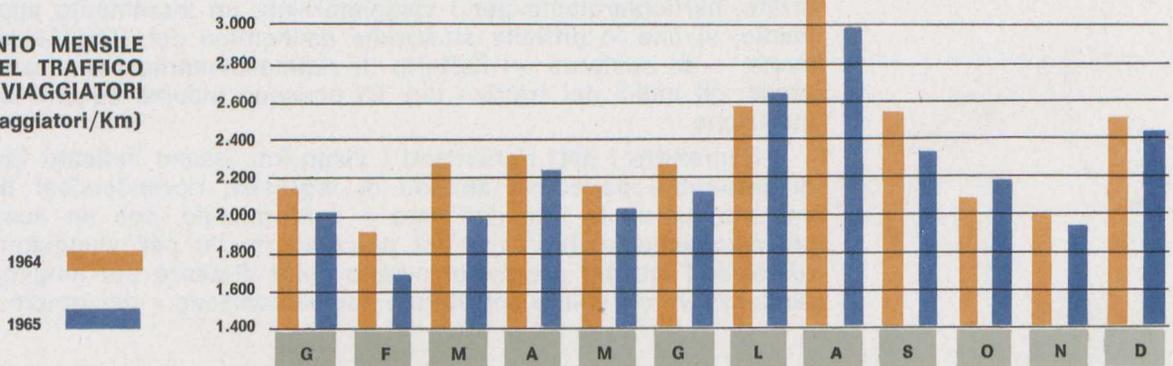
Il ritorno ad una certa normalità dell'indice dei viaggiatori attenua perplessità e preoccupazioni; tuttavia se la tendenza ad una caduta dovesse riapparire e dimostrarsi collegata a taluni provvedimenti (come la autorizzazione ad autolinee private a circolare sulle grandi autostrade), le ferrovie dovrebbero prendere atto di questa situazione e ridimensionare il complesso dei servizi effettuati, accentuando invece il miglioramento di quelli che restano loro più congeniali.

In definitiva, però, il futuro di questi problemi risiede nella vexata quaestio del coordinamento dei trasporti, e saranno gli organi ad esso preposti che dovranno esaminare il problema in tutti i suoi elementi sia dal punto di vista tecnico che economico e sociale, mentre all'Azienda non resterà che attuare i provvedimenti conseguenti.

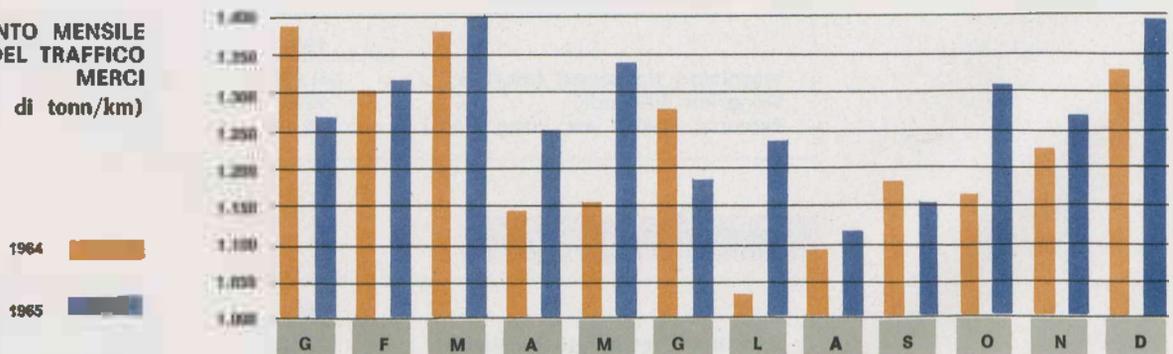
Per le merci l'andamento ha confermato decisamente i sintomi di ripresa del traffico, soprattutto per il dato più significativo che è quello delle tonn.-km.

Com'è noto, questo settore risulta nettamente influenzato dall'evolversi della situazione congiunturale interna e di quella internazionale.

ANDAMENTO MENSILE DEL TRAFFICO VIAGGIATORI
(milioni di viaggiatori/Km)



ANDAMENTO MENSILE DEL TRAFFICO MERCI
(milioni di tonn/km)







Infatti, i primi otto mesi dell'anno indicano nel complesso un aumento del 2,2% della produzione industriale e del 3% circa (in tonn.-km.) del traffico merci per ferrovia.

I riflessi chiaramente positivi della ripresa dell'economia nazionale (da ottobre a dicembre si è avuto un aumento medio della produzione industriale, rispetto al '64, di oltre il 7%, il che ha portato l'incremento dell'anno al 4,5%) si sono ulteriormente fatti sentire sul traffico su rotaia, che negli ultimi quattro mesi ha avuto un nuovo incremento (circa il 6% di media); sicchè in definitiva dal '64 al '65 i trasporti merci per ferrovia hanno avuto un aumento complessivo delle tonn.-km. del 3,8% ed un incremento del percorso medio per tonn. trasportata del 5,1%.

Se si approfondisce questo confronto si ha modo di vedere che i settori industriali dove l'aumento è stato più notevole sono quelli delle industrie metallurgiche (+29,2%), dei derivati del petrolio e del carbone (+20,1%) ed in misura minore delle industrie estrattive (+2,6%), mentre si sono avute sensibili riduzioni nella produzione dell'industria tessile (-11,4%), del macchinario (-24,1%) e delle costruzioni edilizie.

In complesso, poichè l'incidenza del trasporto dei prodotti siderurgici è preponderante, l'andamento risulta globalmente aver influenzato positivamente il traffico ferroviario.

Particolare interessante, l'aumento della produzione siderurgica dipende a sua volta — in buona parte — dall'accresciuta capacità di produzione degli impianti di Taranto: si sono così create nuove correnti di trasporti industriali per ferrovia, che hanno nel sud-est della penisola un nuovo polo di gravitazione.

Ultimo indice da esaminare è quello relativo alle importazioni ed esportazioni, che vengono effettuate in gran parte per ferrovia: e qui si sono infatti registrati aumenti, sia delle une che delle altre, con riflessi chiaramente positivi sul traffico. Interessante, in particolare, la rianimazione delle importazioni dovuta alla necessità di ricostituire le scorte di materie prime.

Sull'ulteriore incremento degli ultimi quattro mesi ha decisamente influito la favorevole situazione della produzione agricola, che ha registrato un raccolto abbondante, soprattutto per ciò che riguarda il frumento (1).

La ripresa non significa ancora una reale espansione del traffico ferroviario merci bensì un recupero, quasi totale (circa il 90%) di quello perso nel 1964: il che tuttavia non è poca cosa, ove si pensi che complessivamente lo scorso anno si era registrata una flessione del 9,08 nelle tonnellate-km trasportate.

Queste risultanze vanno comunque riguardate con un certo ottimismo, per cui i pronostici per il 1966 non possono che essere favorevoli: ove continuasse l'attuale andamento — e tutto sta a indicarlo come probabile — si potrebbe nel '66 superare la già alta percentuale di incremento del '65.

Ciò rientra nelle previsioni a più lungo termine fatte in sede d'impostazione del Piano Decennale di potenziamento della Rete F.S. ed in quelle formulate per il piano di sviluppo economico della Nazione: e pone ovviamente problemi di acceleramento dell'attuazione delle opere previste, per venire incontro tempestivamente alle nuove prevedibili esigenze.

(1) Da un esame dettagliato del traffico merci (in tonn.-km) secondo l'andamento mensile si nota che dopo la flessione di gennaio (-8,81%) a febbraio si aveva già una inversione di tendenza (+0,99) per passare ad una lenta ma costante ripresa (dall'1,50 di marzo al 10,16 di agosto, al 19,65 di luglio, al 12,16 di ottobre, al 3,7 di novembre e al 4,9 di dicembre) con due sole battute d'arresto a giugno (-7,33) e settembre (-2,44).



Nel settore viaggiatori



La ricordata flessione del traffico interno ed internazionale ha consigliato nel '65 la soppressione di alcuni servizi non ritenuti indispensabili e, in molti casi, di contenere entro limiti più ridotti il periodo della loro effettuazione.

Qualche economia di esercizio si è pure realizzata con la fusione nel periodo invernale di alcuni treni, prima separati da brevi intervalli di orario: provvedimento reso possibile dalla loro ridotta composizione in tale periodo di minore traffico, e dalla aumentata potenza dei mezzi di trazione.

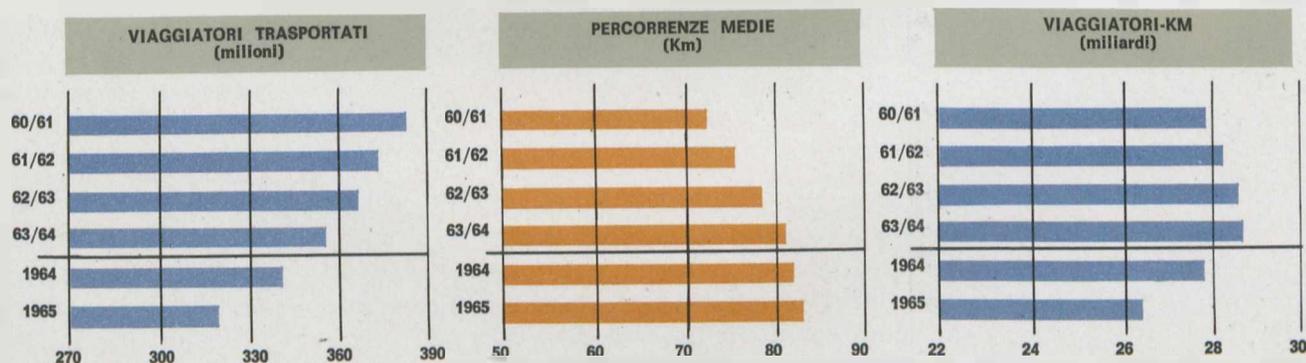
Considerato tuttavia che la contrazione non è stata di carattere generale e che anzi alcune correnti di traffico, specie nel periodo estivo, si sono dimostrate in ascesa, si è ricorso a questi provvedimenti restrittivi con grande prudenza.

Considerevole l'apporto di moderni mezzi leggeri, in particolare le elettromotrici gruppo ALe 601, ad elevate caratteristiche di comfort, utilizzate per talune nuove relazioni ed in generale per migliorare qualitativamente e quantitativamente il servizio.

Sul piano organizzativo, hanno avuto insolito rilievo le decisioni adottate circa il nuovo orario che è andato in vigore a maggio e che — come convenuto nella Conferenza Europea tenutasi a Stoccolma — avrà nella sua impostazione generale durata biennale (1965-67) (1). Pur conservando

(1) Sensibili varianti sono state apportate successivamente a seguito della introduzione — disposta con legge 503 del 14-5-65 — sul territorio italiano dell'ora estiva anticipata, dal 22 maggio al 29 settembre 1966, periodo corrispondente a quello di validità dell'orario estivo ferroviario.

TRAFFICO VIAGGIATORI





la struttura precedente esso realizza un sensibile acceleramento per tutti i treni più importanti, nella massima misura consentita dal contemporaneo svolgimento dei lavori del Piano di potenziamento e rinnovamento.

L'acceleramento di numerosissimi treni a lungo percorso ha anche permesso la realizzazione di nuove coincidenze: sicchè su molte relazioni interne e internazionali si sono potuti ridurre i tempi totali di percorrenza, anche di alcune ore.

Larga parte del merito di questi risultati va riconosciuto ai moderni mezzi di trazione e soprattutto ai locomotori E 646 che immessi nel parco in maggior quantità hanno consentito — a parità di composizione — di programmare e realizzare percorrenze più veloci sulle principali linee elettrificate.

In alcuni casi anzi, si è potuto ricorrere a composizioni più pesanti per far fronte alle necessità di determinate correnti o situazioni di traffico.

E' forse qui opportuno aggiungere che, entro certi limiti, l'aumento delle velocità commerciali non costituisce soltanto un notevole vantaggio per il pubblico ma è anche fonte di economie d'esercizio valutabili per il periodo estivo e per i soli treni a lungo percorso, in circa 66 ore giornaliere di minori percorrenze e conseguente minore impegno di linee, di materiale e di personale.

Delle principali novità contenute nel nuovo orario si può fornire una rapida sintesi.

Sul percorso Torino-Genova-Roma la coppia di treni rapidi « Tirreno », formata con materiale leggero, ha guadagnato in entrambi i sensi 17' registrando ora una velocità « commerciale » di oltre 95 km/h.

I rapidi Torino-Napoli, con carrozze ordinarie, sono stati accelerati di circa 20 minuti cosicchè l'anticipato arrivo a Napoli consente la coincidenza per Taranto.

In collaborazione con le Ferrovie Federali Tedesche, che hanno messo a disposizione il loro moderno materiale rotabile, una importante comunicazione diurna, attraverso il Gottardo, è stata realizzata dal 30 maggio tra Francoforte e Milano. Un nuovo treno, il « Metropolitano », collega celermente la capitale di affari della Germania Occidentale con il maggior centro economico italiano e assicura la coincidenza con il « Settebello ». Si è così creata anche da Basilea quella coincidenza precedentemente assicurata da Zurigo a mezzo del T.E.E. « Ticino ».

Interamente elettrificata a corrente continua anche la Brennero-Bolzano, e quindi eliminato il cambio di locomotiva a Bolzano ed estesa all'intero percorso l'utilizzazione dei potenti mezzi a c.c., si sono avuti sulla Roma-Brennero-Monaco di Baviera acceleramenti in alcuni casi veramente notevoli, con guadagni che vanno dai 30' all'ora e mezza.



Fra Milano e Bari è stato realizzato un veloce collegamento diretto, prolungando fra Milano e Bologna e fra Foggia e Bari una coppia di rapidi, che da Bari ad Ancona viene effettuata con un elettrotreno e più a nord viene rinforzata con elettromotrici.

Su quest'ultimo percorso, fra Milano e Ancona, una coppia di treni estivi raggruppa tutte le carrozze della Svizzera per le spiagge dell'Adriatico, in servizio diretto diurno; un analogo servizio, notturno, viene effettuato a fine settimana da Berna e Ginevra a Pescara.

Anche i treni diretti fra Torino e Lecce hanno guadagnato da 45' a 58'. Particolari vantaggi sono stati realizzati nelle comunicazioni dirette fra Torino e la Sicilia: il treno del Sole, ad esempio, ha guadagnato più di un'ora e 20'.

Per i treni Milano-Sicilia i miglioramenti sono stati in alcuni casi anche più sensibili, sia per l'acceleramento propriamente detto che per le coincidenze. Da citare, su questa relazione, la « Freccia del Sud » che ha guadagnato un'ora e 51' e il treno SL (il « Trinacria ») che ha avuto un acceleramento di un'ora e 40'.

La realizzazione di maggior rilievo è però quella che interessa il percorso fra Roma e la Sicilia, che ha registrato l'entrata in servizio del « Peloritano », coppia di rapidi di prima classe che compie, per la prima volta senza trasbordi, il collegamento tra Roma, Palermo e Catania. Il servizio viene svolto con moderne elettromotrici (Gruppo ALe 601), ad aria condizionata, estremamente veloci e confortevoli, ed offre alla clientela una alternativa al mezzo aereo. Rispetto alle precedenti comunicazioni, infatti, il « Peloritano » consente un guadagno di 3 ore tra Roma e Palermo (915 km coperti in ore 12 e 15'), di 2 ore e mezza tra Roma e Catania (778 km coperti in ore 10 e 41') e di 2 ore e tre quarti da Catania a Roma (10 ore e 25').

Questo risultato è stato reso possibile anche dai grandi lavori di raddoppio della linea e di ammodernamento degli impianti effettuati ed in corso nel quadro del Piano Decennale. Anche dal punto di vista tecnico la realizzazione presenta notevole interesse, per l'impiego delle elettromotrici su così lunghe distanze e per il superamento delle difficoltà costituite dal loro traghettamento.

Il nuovo treno ha subito incontrato grande favore da parte del pubblico, sicché le F.S. — che ne avevano previsto una sospensione nel periodo invernale — hanno poi deciso di renderlo permanente.

Allorché si parla di velocità che si adegua alle esigenze moderne, va sottolineato che una delle componenti fondamentali del servizio ferroviario è certamente rappresentata dalla sicurezza.

Ogni dato sta a confermare che — a parte la capacità della ferrovia di garantire la circolazione anche in condizioni difficili, allorché la nebbia o la neve o comunque la situazione atmosferica paralizza l'attività degli altri mezzi — il fattore « sicurezza » giuoca oggi un ruolo di enorme importanza a favore del treno.

Nel 1965, il numero degli incidenti mortali è stato di 17. E che non si tratti di un periodo particolarmente favorevole ma di una caratteristica di fondo, lo dimostrano i dati presi per un « periodo lungo », ad esempio dal 1949 al 1964, un periodo che pure ha attraversato i suoi momenti difficili e che malgrado ciò ha registrato un indice medio annuale di 0,0155 viaggiatori deceduti per ogni milione di viaggiatori-km trasportati.

Quanto al comfort, gioverà ricordare gli ultimi miglioramenti apportati nel settore dei servizi speciali, che hanno incontrato una sempre più favorevole accoglienza da parte della clientela.





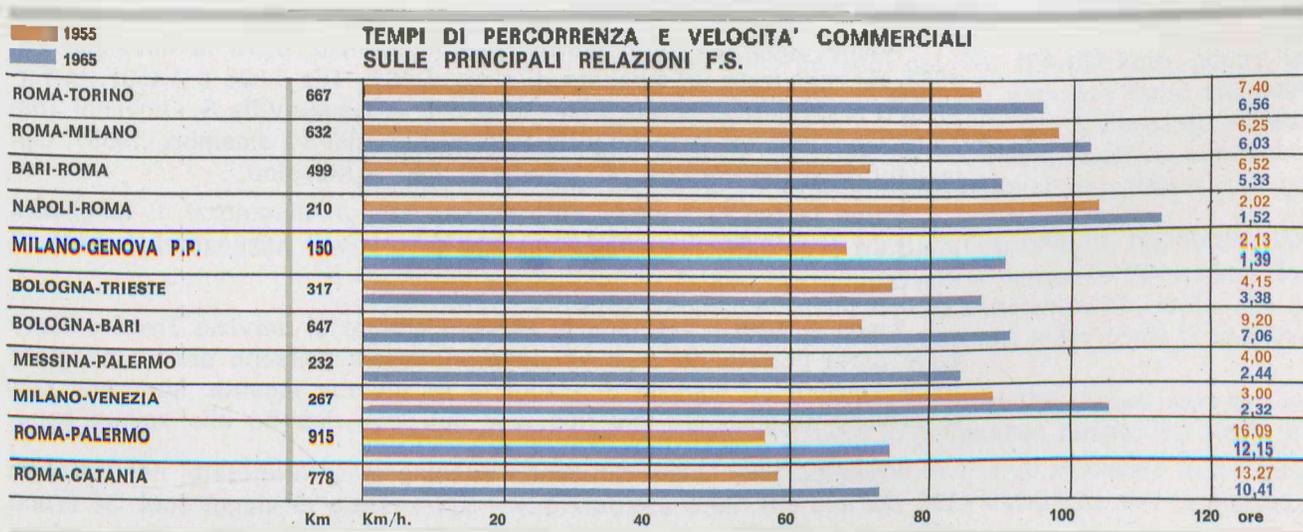
SERVIZI SPECIALI PER VIAGGIATORI

T.E.E. - Il traffico T.E.E. (Trans Europ Express) che interessa l'Italia (1) non ha praticamente risentito della sfavorevole congiuntura, essendosi gli indici di frequentazione mantenuti sui livelli, assai soddisfacenti, del 1964.

La formula T.E.E., ormai largamente nota e apprezzata, costituisce quanto di meglio le Ferrovie hanno saputo esprimere dal dopoguerra ad oggi sul piano della collaborazione internazionale, organizzativa e tecnica: essa ha permesso, attraverso una rete di collegamenti tra le maggiori città europee, di tenere validamente il campo con i mezzi più veloci, su distanze medie di 600-700 km.

Il servizio è stato ulteriormente migliorato nel corso del '65: il « Gotardo », che effettuava il servizio Milano-Zurigo, è stato prolungato fino a Basilea, mentre è stata istituita una carrozza diretta tra Milano e Hoek van Holland, che a Basilea viene agganciata al T.E.E. « Rheingold » e prosegue in regime T.E.E. fino a Hoek van Holland.

(1) Le relazioni T.E.E. che interessano l'Italia sono le seguenti: Milano-Marsiglia (« Ligure »); Milano-Lione (« Moncenisio »); Milano-Ginevra (« Lemano »); Milano-Parigi (« Cisalpino »); Milano-Zurigo (« Gotardo »); Milano-Zurigo (« Ticino »); Milano-Monaco di Baviera (« Mediolanum »).





Auto al seguito - Questo servizio, che consente agli automobilisti di passare la notte in carrozze letti o cuccette mentre la loro macchina viene trasportata con il medesimo treno, continua ad incontrare il più largo favore del pubblico ed ha registrato un buon incremento sia sul piano interno che su quello internazionale.

Le auto trasportate sulle relazioni internazionali interessanti l'Italia sono aumentate del 19% circa (da 15.035 a 17.880), per effetto del buon andamento del movimento turistico. Il servizio è stato introdotto anche sulla Francoforte-Domodossola.

Anche sulle relazioni interne, ove il servizio, dopo la flessione del 1964, ha registrato un aumento di circa il 16% (da 3.828 a 4.453), la formula è stata estesa ad altre due relazioni: la Napoli-Villa S. Giovanni (dal 1° maggio 1965) e la Roma-Villa S. Giovanni (dal 10 dicembre 1965), con possibilità di traghettare gli automezzi fino a Messina.

Infine la tariffa è stata differenziata per gli automezzi di lunghezza inferiore a m 3,81, provvedimento che favorisce i possessori di auto di tipo utilitario.

Treno + Auto - Nel 1965 le stazioni adibite al servizio Treno + Auto sono state portate da 22 a 24; le prenotazioni possono essere eseguite nelle stazioni ed agenzie di viaggi di 54 diverse località. Malgrado ciò, il servizio ha accusato una flessione del 30% rispetto allo scorso anno.

Prenotazioni - Il servizio prenotazioni è stato effettuato, nel 1965, da 106 stazioni F.S. ed è stato esteso a 394 agenzie di viaggi (nel '64 erano 145); di esse 156 possono anche effettuare prenotazioni « fuori sede ».



I Paesi europei in cui si trovano agenzie per la prenotazione di posti e cuccette sono saliti a 19.

In Italia, le stazioni abilitate alla prenotazione di posti e cuccette sulle ferrovie estere sono 22, mentre quelle autorizzate a ricevere prenotazioni dall'estero sono 32.

Auto nelle gallerie alpine - Il trasporto di auto a mezzo ferrovia attraverso le gallerie del Sempione, fra Iselle e Briga, ha registrato un consistente aumento, mentre attraverso il Frejus (fra Bardonecchia e Modane) ha accusato una leggera flessione.

Attraverso il Sempione sono passate nel '65, 104.162 auto, contro le 91.156 del 1964, con un aumento del 14% circa; aumento tanto più confortante se si considera che la galleria autostradale del S. Bernardo, aperta all'esercizio nel 1963, assorbe un notevole volume di traffico automobilistico, causa non ultima della flessione verificatasi nel 1964.

Servizio cuccette - All'interno, il servizio cuccette ha registrato una certa flessione, rispetto al '64; la frequentazione media — 72% circa dei posti offerti — resta comunque ad un livello soddisfacente, tanto che è apparso opportuno portare da 27 a 30 le relazioni sulle quali il servizio viene effettuato.

Sul piano internazionale, le carrozze-cuccette F.S. fanno servizio su 13 relazioni europee con frequentazione in complesso buona. Dal mese di giugno 1965 il sovrapprezzo per le cuccette di 1ª e di 2ª classe in servizio internazionale è stato unificato a lire 1.800, fatta eccezione per le carrozze cuccette di 1ª classe della S.N.C.F.



F S

PP 686 762

Italia

A	B	C
20t	24t	28t

11/20kg

Nel settore merci



Anche per le spedizioni ordinarie delle merci le F.S. hanno cercato, in questi ultimi tempi, di perfezionare ed estendere talune iniziative intese ad offrire prestazioni più rispondenti — da un punto di vista tecnico — alle esigenze della produzione e degli scambi.

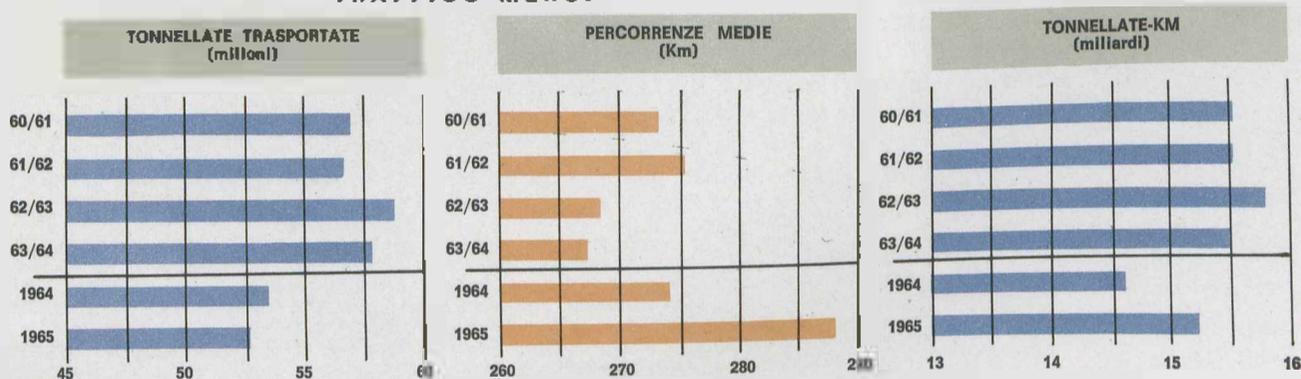
Le più importanti località di mercato e di consumo sono state collegate con particolari treni merci, denominati « rapidi speciali », che viaggiano a velocità commerciali superiori a quelle dei treni ordinari (anche oltre i 50 km/h, che per le merci costituiscono medie generali rispettabili). Per distanze fino a 900 km circa questi treni consentono la consegna della merce ai destinatari entro il pomeriggio del giorno successivo a quello di carico, mentre su distanze superiori (ad esempio, quella da Milano Farini a Palermo Centrale, 1545 km) la consegna avviene nel pomeriggio del secondo giorno successivo a quello di carico.

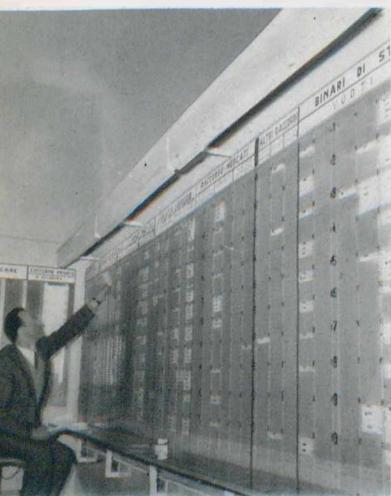
Per determinate merci viene attuata una « programmazione preventiva » cioè un inoltro su un itinerario prestabilito, logicamente scelto fra i più favorevoli.

Nel 1965 il numero dei carri — quasi tutti di tipo speciale — inoltrati con questa formula, è notevolmente aumentato (193.353 contro i 178.225 del 1964) per la maggior richiesta da parte degli utenti.

Nel settore del traffico internazionale, il '65 è stato caratterizzato da un ulteriore perfezionamento della « rete T.E.E.M. » (Trans Europ Express

TRAFFICO MERCI





Marchandises) costituita da treni merci che anche su percorsi internazionali tengono medie commerciali più o meno uguali a quelle dei treni merci rapidi interni, per effetto di una elevata velocità di marcia (fino a 100 chilometri all'ora) e della riduzione delle soste (di massima, non superiori a 2 ore) nelle stazioni intermedie del percorso, comprese quelle di confine. Istituiti per la prima volta nel 1961, i T.E.E.M. vanno ottenendo un notevole successo, e ciò ha indotto le Amministrazioni Europee aderenti alla Conferenza L.I.M. (Livret Indicateur International Marchandises) ad estendere l'utilizzazione di questo tipo di trasporto.

Il contributo F.S. a questo sviluppo è stato adeguato all'importanza del nostro traffico di derrate in esportazione, il quale trae sensibili vantaggi da ogni ammodernamento organizzativo: sicché i treni T.E.E.M. aventi origine da nostre stazioni vengono intensamente utilizzati (1).

Per migliorare ulteriormente le prestazioni in questo delicato settore, sia dal punto di vista del rendimento aziendale sia da quello dell'utilità per la clientela, le F.S. stanno riorganizzando i propri settori operativi impiegando metodi che prevedono — in uno stadio finale — l'impiego di elaboratori elettronici per l'utilizzazione « ottima » del parco del materiale rotabile. Studi ed esperienze tendono a rendere più dinamico il ciclo del carro, a razionalizzare le operazioni di raggruppamento e inoltro delle merci ed, infine, ad automatizzare lo smistamento dei carri.

La riorganizzazione del servizio secondo questi nuovi orientamenti procede naturalmente per tappe; attualmente nelle stazioni di Torino Smistamento, Torino Dora, Torino Vanchiglia, Milano Farini, Brescia, Bologna Ravone, Massa Zona Industriale, Roma S. Lorenzo, Bari Centrale, Napoli Centrale, sono già funzionanti uffici schedario (Planning), dei quali è prevista l'estensione alle principali stazioni merci della Rete (circa 300).

Questo sistema — studiato e applicato per la prima volta nel 1964 nella stazione di Torino Smistamento — si basa sulla compilazione di una scheda di tipo meccanografico per ogni carro e consente una maggiore concentrazione e tempestività di tutte le « informazioni » occorrenti al razionale movimento dei veicoli.

Da accertamenti effettuati è risultato che — con l'impiego degli uffici schedario — i tempi di sosta dei carri per le varie operazioni hanno subito in generale riduzioni che hanno raggiunto talora il 20%, per effetto delle maggiori possibilità di controllo e quindi della più completa utilizzazione dei carri vuoti disponibili e dell'acceleramento delle varie operazioni di carico, scarico, partenza ecc.

La possibilità di una successiva utilizzazione delle schede perforate creerà inoltre le basi per miglioramenti organizzativi di più vasta portata, che si risolvono nella possibilità di giungere alla rapida trasmissione dei dati e quindi al controllo continuo centralizzato in un'unica unità (elaboratore elettronico) dell'intero parco veicoli.

Per quanto riguarda il funzionamento delle stazioni di smistamento dei carri merci, è da ricordare che la necessità di ridurre per quanto possibile le avarie ai veicoli e alle merci a seguito di urti, di diminuire il numero degli operatori, di aumentare la potenzialità dell'impianto ed altri motivi hanno indotto molte aziende ferroviarie estere ad indirizzarsi verso

(1) Globalmente, le relazioni TEEM sono salite a 85. Di esse, 47 interessano le F.S. sia direttamente — per i treni che percorrono le nostre linee — sia indirettamente, per le coincidenze che avvengono nelle nostre stazioni di confine tra altri tipi di treni e i TEEM che vi terminano o vi iniziano la loro marcia, provenienti o diretti da o verso altri Paesi europei.

Delle 47 relazioni suddette, 29 impegnano il transito di Chiasso ed interessano l'esportazione verso Inghilterra, Olanda, Belgio, Germania Occ. e Paesi Scandinavi, 12 impegnano il Brennero (8 per i trasporti destinati a Monaco ed oltre, verso località della stessa Germania Occidentale, dell'Olanda, del Belgio e dei Paesi Scandinavi, attraverso la Germania Orientale e 4 per le merci provenienti dalla Germania ed oltre per l'Italia) e 6, infine, il transito di Tarvisio, per i trasporti provenienti dalla Polonia e dall'Ungheria e destinati in Italia.

l'automazione degli impianti, si da rendere completamente automatica la regolazione della frenatura dei carri e la predisposizione degli itinerari.

In Italia, un primo passo in tal senso è stato fatto installando sulle selle di lancio di Milano Sm.to moderne apparecchiature radar che segnalano all'operatore addetto ai freni la velocità dei carri in corsa.

Nel frattempo sono stati accelerati gli studi per l'automazione completa degli impianti di smistamento. Le F.S. infatti intendono procedere al più presto alla loro sistemazione organica e razionale, si da ottenere miglioramenti sostanziali della potenzialità e delle condizioni di esercizio delle stazioni.

Un primo parziale esperimento è in via di approntamento nella stessa stazione di Milano Smistamento, per le prove di un nuovo tipo di freno elettrodinamico e di speciali apparecchiature di accosto.



Dal punto di vista commerciale è anzitutto da mettere in rilievo che lo « stato di necessità » in cui l'Azienda si è sempre trovata ad operare dal dopoguerra ad oggi, ha consigliato di dedicare particolare attenzione ai rapporti contrattuali con le maggiori ditte italiane per mantenere buone aliquote di traffico anche nei momenti difficili della congiuntura.

Si è così spinta al massimo la ricerca di traffici idonei all'inoltro in condizioni di esercizio particolarmente convenienti sia per l'utente che per l'Azienda (tradotte complete, treni a navetta, impiego di carri speciali F.S. e privati a scarico rapido, binari di raccordo, etc.).

Dei risultati di questa azione parlano eloquentemente le cifre: nel 1965 si sono trasportate circa cinque milioni di tonnellate di merci a treno completo.

E' appena il caso di accennare ad alcuni esempi, primo fra tutti quello di un forte complesso cerealicolo che ha spedito per ferrovia, nell'anno, circa 900.000 tonnellate di cereali, con l'impiego di carri propri a grande cubatura (80 mc), appositamente studiati e realizzati per il carico e scarico rapidissimo da silos a silos. Le tradotte ferroviarie si sono svolte come un enorme nastro trasportatore fra La Spezia e S. Ilario, Rubiera, Cava Tigozzi, Cremona e tra Vado Ligure e Fossano, centri tutti serviti da raccordo: realizzando condizioni di inoltro che confermano ed accentuano l'economicità — oltre che i vantaggi tecnici — del mezzo ferroviario.

Un altro settore, dove già da tempo si operava e che oggi è stato incrementato e portato all'optimum della redditività, è quello del trasporto di calcare da Caserta a Napoli Campi F.: oltre 1.000.000 di tonnellate annue trasportate con 5 tradotte giornaliere composte di carri privati, o noleggiati, con ciclo che va dalle 14 alle 24 ore.

Ogni anno, poi, 900.000 tonnellate di calcare vengono inoltrate con 4 tradotte giornaliere, composte di carri privati appositamente costruiti, da S. Vincenzo a Rosignano S.; ed altre 200.000 tonnellate circa vengono trasportate da Piombino a Genova Sampierdarena per l'approvvigionamento dello stabilimento siderurgico Italsider.

Altro traffico di massa che è stato organizzato con tradotte a spola, è quello delle scorie vetrose tra Piombino e Livorno e tra Genova e Arquata, per un volume annuo di oltre 600.000 tonnellate in carri Ltk noleggiati.

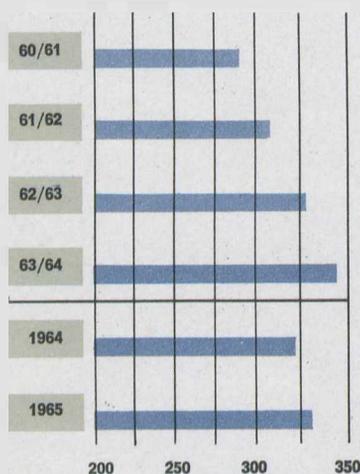
Da La Spezia a Massa Zona Industriale vengono trasportate oltre 400.000 tonnellate di carbone con tradotte a spola composte di carri noleggiati.

Traffici di fondino di ferro diretto all'esportazione via mare per oltre 150.000 tonnellate sono stati assicurati quest'anno alla rotaia e inoltrati con treni a composizione bloccata, dalla zona del Bresciano per i porti di La Spezia, Genova, Trieste, Venezia.

Anche nel settore dei trasporti petroliferi, si sono registrati traffici a treno completo per circa 600-700 mila tonnellate annue, e questi risultati possono essere considerati con una certa soddisfazione, specie se si tiene conto dell'incidenza che l'entrata in funzione di nuovi oleodotti presenta in questo settore.

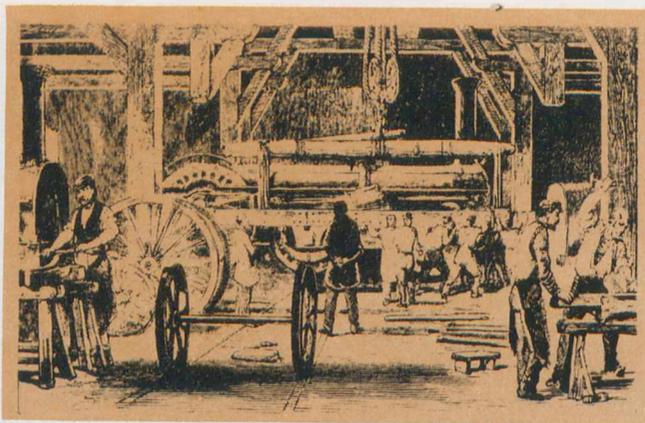
Si tratta per le ferrovie di frenare e compensare una sensibile perdita di traffico: compito invero assai impegnativo. Va dunque apprezzato appieno il valore dei risultati finora conseguiti con un rilevante sforzo organizzativo, impostato su una ricerca del minimo costo, tale da consentire proposte tariffarie interessanti per la clientela.

**CARRI
TRASPORTATI
CON CARRELLI
STRADALI**
(migliaia di carri)





Collaborazione internazionale

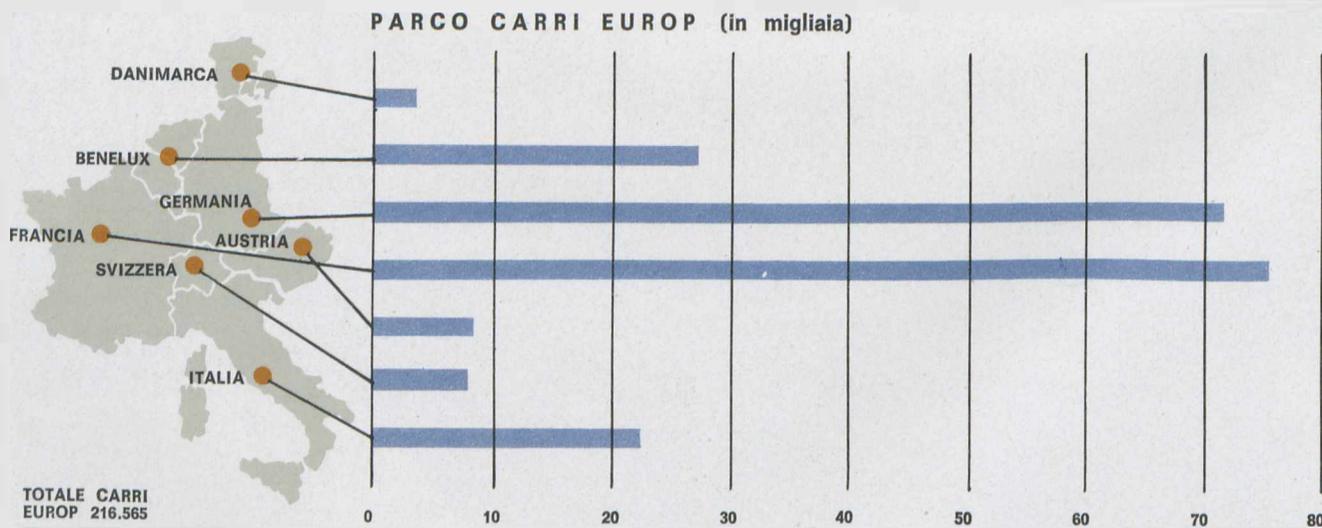


Con la Comunità Economica Europea l'Azienda ferroviaria italiana, come le altre dei Paesi del M.E.C., ha attivamente collaborato per la messa a punto di un complesso di norme che pongono i fondamenti della politica comune dei trasporti (1).

Tra gli studi di più recente definizione sono da citare il progetto di un Regolamento per l'instaurazione di un sistema di tariffe a forcella (applicabili non solo ai trasporti merci per ferrovia ma anche a quelli su strada o per vie navigabili) e l'inchiesta sui costi delle infrastrutture, elemento basilare per stabilire effettive condizioni di parità tra i modi e le imprese di trasporto e per razionalizzare la ripartizione del traffico in funzione dei vantaggi offerti da ciascuno di essi.

Altre grosse questioni sul tappeto sono quelle riguardanti l'abilitazione di un determinato contingente di automezzi al trasporto merci nei Paesi della Comunità, l'armonizzazione delle disposizioni che incidono sulla concorrenza, la materia relativa agli obblighi di servizio pubblico e

(1) I principali organismi di cui le F.S. fanno parte o alla cui attività sono interessate sono: la C.E.E. (Comunità Economica Europea), la C.E.M.T. (Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti), l'E.C.E. (Commissione Economica dell'O.N.U. per l'Europa), l'U.I.C. (Union Internationale des Chemins de Fer).





la normalizzazione dei rapporti finanziari fra gli Stati e le Aziende ferroviarie.

La Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti ha proseguito fra l'altro gli studi per l'elaborazione di principi comuni alla politica generale dei trasporti dei Paesi membri e seguito con attenzione gli sviluppi dell'azione che essi svolgono per il risanamento della situazione finanziaria delle reti ferroviarie.

Nell'ambito della Commissione Economica dell'O.N.U. per l'Europa sono proseguiti gli studi per la soppressione dei documenti doganali relativi alle merci trasportate per ferrovia ed è stata decisa l'adozione di nuove misure per accelerare il transito delle merci attraverso le stazioni di confine.

Sul piano tecnico, l'Union Internationale des Chemins de Fer ha da parte sua svolto una intensa attività.

In tempi che rendono sempre più impegnativo il proposito di mantenere le realizzazioni al passo con il rapidissimo progresso tecnologico, notevole interesse presentano le ricerche per la applicazione della automazione e della cibernetica, tecniche che trovano nella strada ferrata concrete ed ampie possibilità di impiego ed aprono interessanti prospettive.

Il più impegnativo tra i numerosi problemi allo studio è attualmente quello dell'aggancio automatico. Il sistema in realtà è già stato da tempo adottato negli U.S.A., in Giappone e nell'U.R.S.S.; ma le Ferrovie Europee ne hanno studiato più aggiornate versioni, che lo rendono più efficiente e conveniente. La realizzazione non presenta caratteri di spettacolarità, ma la sua importanza è in realtà grandissima, per i vantaggi che promette sia nel campo dell'esercizio (aumento del peso trasportato, maggiore velocità nella formazione dei convogli e delle manovre) che nel campo sociale, con la eliminazione degli infortuni derivanti dall'attuale sistema di aggancio manuale.

Sono anche da segnalare l'entrata in vigore delle norme relative alla « marcatura uniforme dei carri », necessaria premessa all'applicazione delle tecniche elettroniche all'utilizzazione del materiale rotabile per merci e i progressi realizzati sulla via di una più estesa utilizzazione della radio nel campo delle telecomunicazioni ferroviarie.

Anche nel campo commerciale l'U.I.C. opera proficuamente, con lo studio dei problemi connessi alle attuali differenze di struttura delle tariffe viaggiatori e per realizzare una semplificazione delle tariffe merci.

Sul piano operativo, poi, la collaborazione va sempre più rafforzandosi.

Realizzazioni come il « pool » dei carri « Europ », o il sistema Trans Europ Express (viaggiatori e merci) sono le prove positive di questa dimensione, per cui oggi i problemi e le prospettive tecniche delle ferrovie dei singoli Paesi sono strettamente legati ad una visione più vasta: realizzazioni pilota, alle quali ci si può ispirare per quelle future.



Tuttavia, per parlare fondatamente « tout court » di una futura rete europea, bisogna pensare a linee di sviluppo equilibrato attestate su certi standards tecnici, dai quali i vari Paesi sono lontani in varia misura: parchi di rotabili omogenei e intercambiabili, velocità più o meno uguali nei vari Paesi, costi e tariffe almeno comparabili, e così via.

In ogni caso, sia pure per gradi e con pazienza, sono traguardi che vengono ugualmente perseguiti.

Nel campo dei rotabili, per esempio, si stanno già realizzando buoni progressi, e da alcuni anni si vanno studiando e costruendo veicoli con uguali caratteristiche: e via via più massicce diverranno le percentuali di carrozze e carri di tipo unificato rispetto alle dotazioni globali.

Quanto alla situazione delle linee e degli impianti fissi, ci si trova di fronte a problemi ancor più complessi: soprattutto dal punto di vista degli investimenti, che vanno visti in prospettiva di lungo periodo.

Ad ogni modo è certo che comune a tutti è l'imperativo di modernizzarsi per tenere il passo con i tempi e conservare intatte le chances della ferrovia per il futuro. E' questa la condizione che — anche indipendentemente da quello che avverrà negli altri Paesi — imporrà a noi, ad esempio, di rivedere, sia pure gradualmente, i nostri tormentati tracciati, per correggere i vizi di origine ed adeguare la Rete a tempi profondamente mutati.

Per quanto concerne più particolarmente l'esercizio, il movimento complessivo di carrozze scambiate con l'estero (356.405 contro le 351.571 del 1964) ha registrato un ritorno alla tendenza ormai decennale e l'incremento, pur essendo percentualmente ancora modesto, va tuttavia sottolineato, quale indice di ripresa dopo la leggera flessione dell'anno passato.

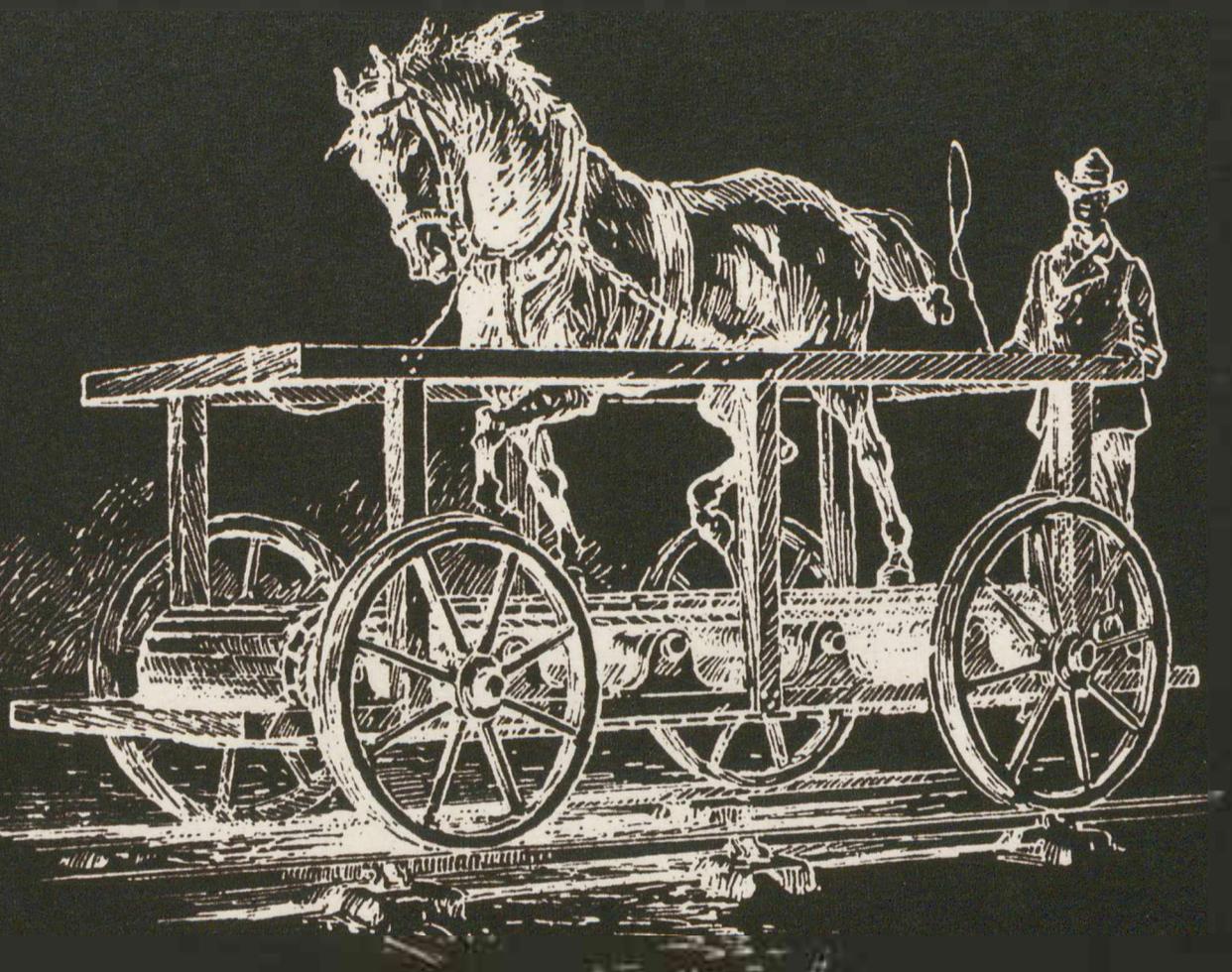
Nel settore merci l'incremento nel numero dei carri complessivamente scambiati è stato lieve (2.277.000, contro i 2.219.000 del '64): ma è da notare che l'aumento ha riguardato, in modo rilevante, soltanto i carri F.S. e quelli Europ (rispettivamente + 14.918 e + 92.650), mentre i carri esteri scambiati sono notevolmente diminuiti (— 50.000).

Quest'andamento costituisce un indice significativo della ripresa dei traffici di esportazione e conferma la preferenza accordata in sempre maggior misura ai carri Europ, il cui parco va progressivamente aumentando. Anche la percentuale dei carri di questa categoria scambiati vuoti si mantiene notevolmente inferiore a quella registrata per i carri esteri e F.S., confermando i vantaggi del regime EUROP, creato soprattutto per ridurre i percorsi improduttivi.

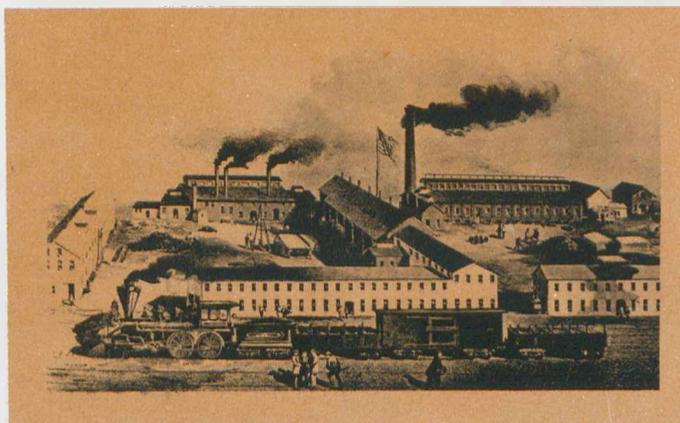
Rilevante è stata infine anche quest'anno l'utilizzazione dei carri in regime « Interfrigo » sia in entrata (per l'importazione notevole di carne, patate e latticini), sia in uscita, per la notevole ripresa delle esportazioni, soprattutto di ortofrutticoli.



**Risultati
della gestione
finanziaria**



II bilancio



Il bilancio dell'Azienda F.S. per l'esercizio 1965, coincide, come quello statale, con l'anno solare, (in applicazione della legge 1° marzo 1964 n. 6), ed è stato anche impostato secondo la nuova classificazione economica delle entrate e delle spese stabilita dalla stessa legge.

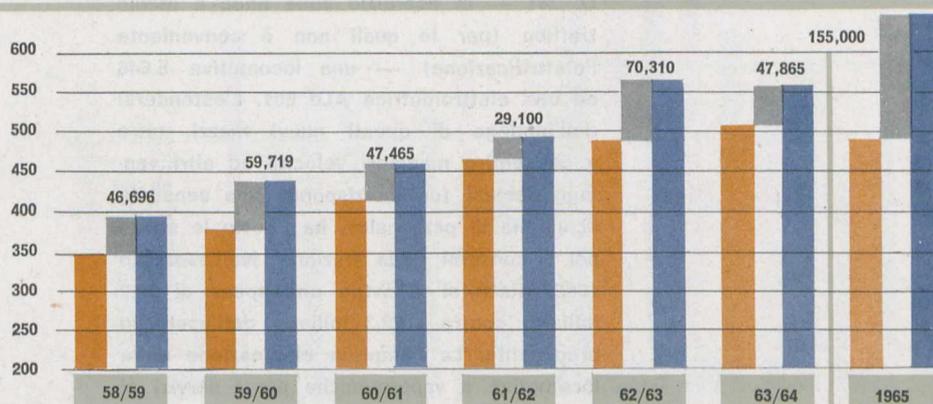
Il disavanzo, che nell'ultimo esercizio annuale 1963-64 era stato di miliardi 47,9, è salito, nell'esercizio finanziario in esame, a miliardi 155.

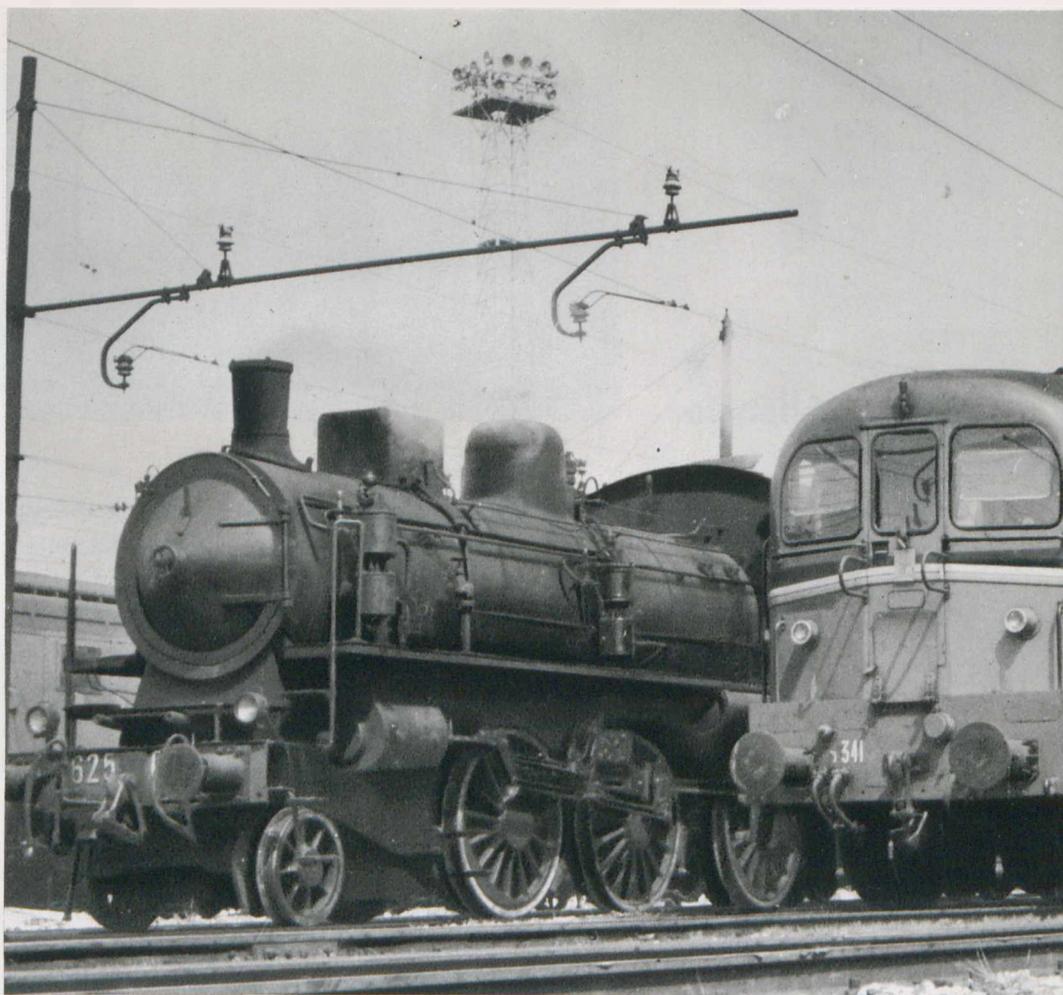
Il maggior disavanzo di miliardi 107,1 è dovuto all'aumento delle spese correnti (per miliardi 91,8) e alla contemporanea diminuzione delle entrate correnti (per miliardi 15,3).

Queste risultanze vanno attribuite, da un lato, al minor gettito dei prodotti del traffico, a causa della notevole flessione verificatasi nei servizi e, dall'altro, all'aumento delle spese, per effetto, essenzialmente, dei maggiori oneri di personale derivanti dai miglioramenti apportati al trattamento economico in applicazione di taluni provvedimenti legislativi (aumento dell'indennità integrativa speciale, aumento delle competenze accessorie, 1° fase del conglobamento).

RISULTATI DI BILANCIO (miliardi di lire)

ENTRATE
USCITE
DEFICIT

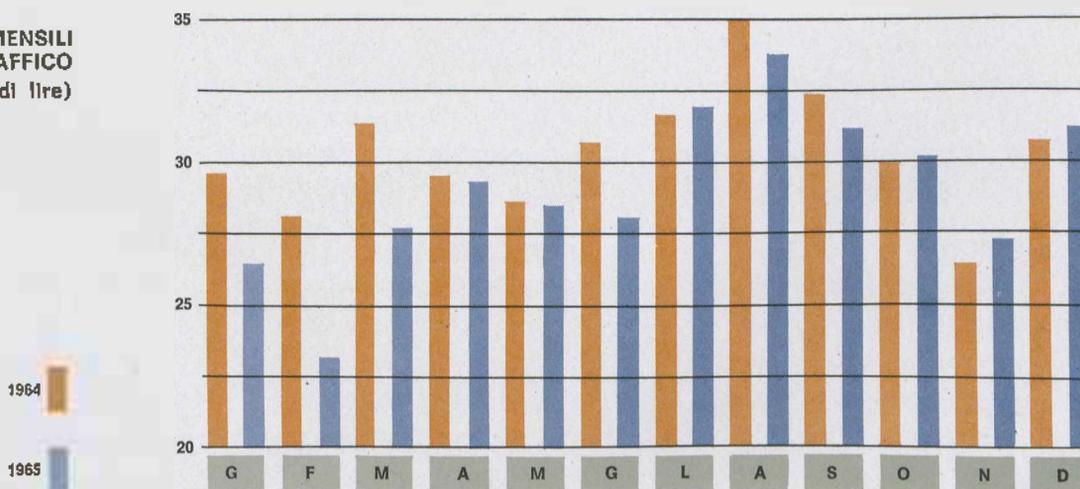




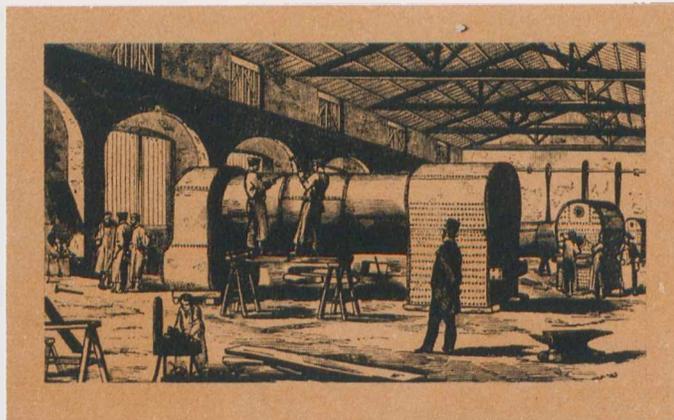
leri ed oggi sui binari. Una vecchia locomotiva accanto a tre mezzi di trazione moderni: una locomotiva diesel elettrica D. 341 — in esercizio sulle linee a medio traffico (per le quali non è conveniente l'elettificazione) — una locomotiva E 646 ed una elettromotrice ALe 601. L'estendersi dell'impiego di questi nuovi mezzi, oltre a consentire maggiori velocità ed altri vantaggi tecnici (cui corrisponde una sensibile economia di personale), ha ridotto le spese per i consumi della trazione. Nell'esercizio 1965 infatti si è avuto una spesa di 20,9 miliardi contro i 22,3 miliardi dell'esercizio precedente. La completa eliminazione delle locomotive a vapore anche per i servizi di manovra avverrà entro il secondo quinquennio di attuazione del Piano.



**INTROITI MENSILI
DEL TRAFFICO**
(miliardi di lire)



I prodotti del traffico



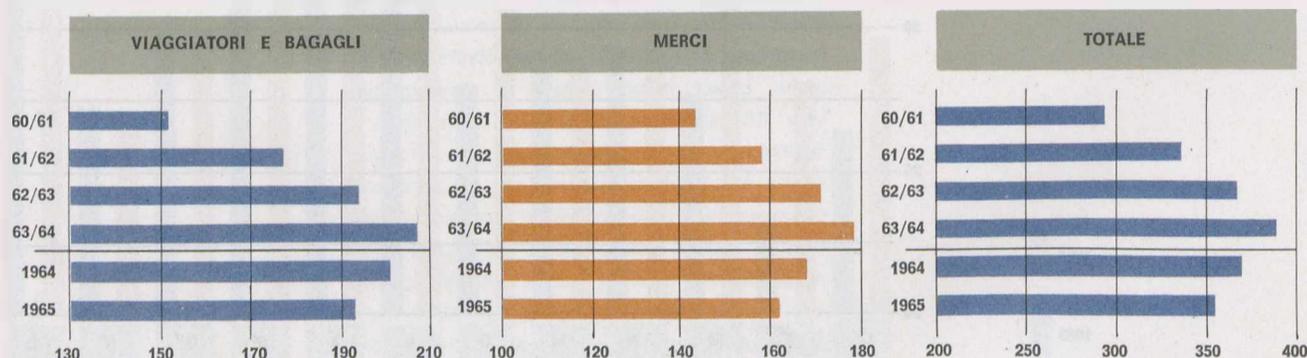
Alle osservazioni riguardanti i sintomi di netto miglioramento del traffico ferroviario rilevati nell'ultimo trimestre del '65, è opportuno aggiungere che anche — e soprattutto — gli introiti hanno ripreso un andamento positivo, invertendo la tendenza denunciata nella prima parte dell'anno.

Anche se l'ampiezza del fenomeno non è stata tale da compensare le perdite dei primi nove mesi (sicché globalmente si è accusata una perdita del 4,1% rispetto al '64), i sintomi di ripresa appaiono chiari e indicano miglioramenti abbastanza netti rispetto agli ultimi tre mesi del 1964. Nei mesi di ottobre, novembre, dicembre sono stati rilevati rispettivamente aumenti del 2,8%, del 4,6% e del 0,4% nel settore viaggiatori e del 0,2%, 2,3% e 2,5% in quello delle merci. In particolare nei mesi di novembre e dicembre l'aumento complessivo degli introiti lordi rispetto al 1964 è stato del 3,5% e 1,6%. Nel periodo degli spostamenti per le festività natalizie e di fine anno, gli introiti realizzati dalle stazioni e agenzie F.S. nelle città sedi di Compartimento, sono stati superiori dell'1,10% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

I dati indicano dunque nettamente un ritorno alla normalità nell'andamento del traffico viaggiatori e l'ulteriore miglioramento di quello merci e sembrano giustificare un certo ottimismo, anche se da una analisi più approfondita discendono particolari indicazioni.

Infatti, mentre il settore viaggiatori registra una contrazione di introiti inferiore (-4,5%) a quella rilevata nel numero dei viaggiatori trasportati (-5,9%) e dei viagg.-km (-5,1%), nel settore merci si evidenzia un risultato, che può a prima vista lasciare sorpresi, in quanto all'au-

PRODOTTI DEL TRAFFICO (miliardi di lire)



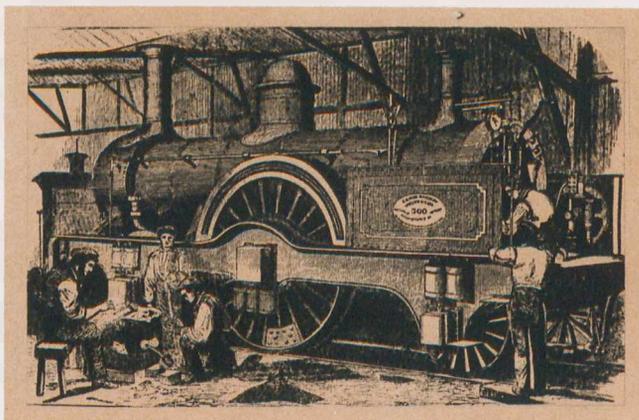
mento delle tonn-km corrisponde una diminuzione (—3,6) negli introiti.

Le Ferrovie hanno dunque trasportato di più ma incassato di meno, e questo legittima un interrogativo la cui risposta è tuttavia abbastanza semplice: l'andamento indica in primo luogo che si è operata una ulteriore « scrematura » del traffico merci ferroviario, si è cioè peggiorato il rapporto tra merci di valore e merci povere trasportate.

In altre parole, si trasportano per ferrovia quantitativi sempre inferiori delle prime e sempre maggiori delle seconde. Se ve ne fosse ulteriore bisogno, questo fenomeno conferma la sempre più impellente necessità di modificare la struttura delle tariffe merci, sciogliendole dal nodo scorsoio delle tariffe « ad valorem » (cioè secondo il valore delle merci), oggi ancora in vigore.



Ordinazioni all'industria e contributo all'aumento del reddito



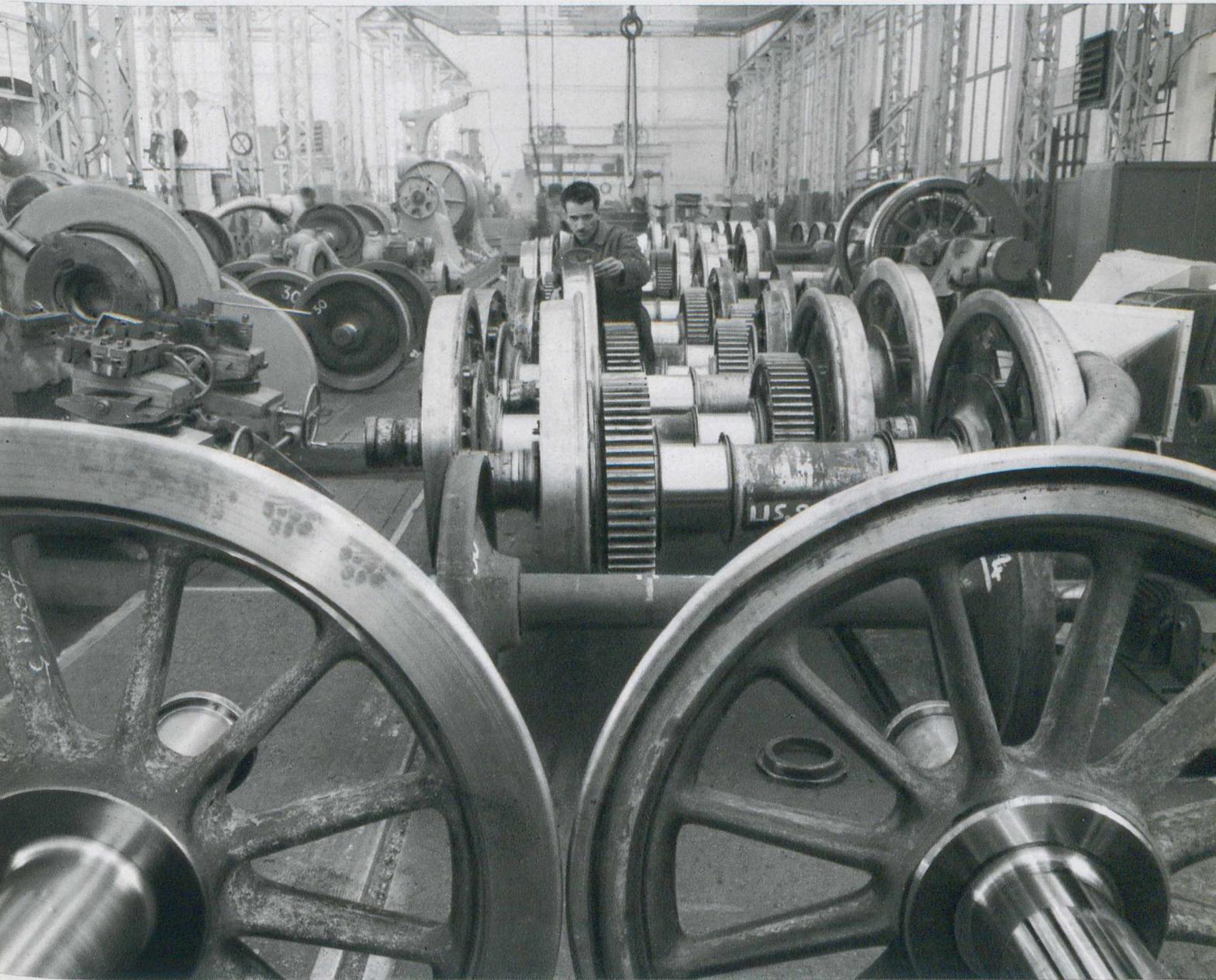
Le commesse passate dalle F.S. all'industria hanno rappresentato anche nel 1965 una voce di rilievo nei piani di sviluppo economico del Paese. Infatti, poiché la situazione di mercato, pur registrando una certa ripresa, non ha avuto, nel suo complesso, grandi variazioni di tendenza rispetto al 1964, le imprese produttrici hanno conservato un interesse accentuato alle commesse ferroviarie.

Il valore dei nuovi materiali (compresi anche quelli dati dalle F.S. per la lavorazione e quelli impiegati per le permutate) è stato nel complesso di 89,3 miliardi di lire contro gli 88,4 miliardi del 1964. L'importo dei contratti aperti ha raggiunto i 13 miliardi circa, con incrementi considerevoli nel settore dei combustibili liquidi, carburanti e lubrificanti e in quello dei pezzi di ricambio per rotabili ed automezzi; il che ha favorito — assieme ad una sempre più razionale gestione delle scorte — una sia pur lieve diminuzione (2%) dell'immagazzinamento di materiali destinati al normale fabbisogno. Notevole infine l'alleggerimento finanziario ottenuto mediante l'utilizzo di metallo in pani e semilavorati e di materiali fuori uso di proprietà dell'Azienda.

Una certa espansione delle commesse si è avuta anche negli altri settori (rotabili ed appalti per lavori e servizi). L'ammontare totale delle spese a carico del bilancio per l'acquisto di rotabili, per forniture ed appalti è passato nel 1965 da 284 a 307 miliardi di lire. Ciò conferma anche per l'anno esaminato che le ordinazioni ferroviarie rappresentano per centinaia di migliaia di italiani (circa 750 mila) la principale fonte di sussistenza (1).

Completa il panorama del contributo dato dall'Azienda all'aumento del reddito nazionale il rilevamento del valore aggiunto che, valutato al costo dei fattori, nel 1965 è risultato dell'ordine di oltre 310,5 miliardi di lire.

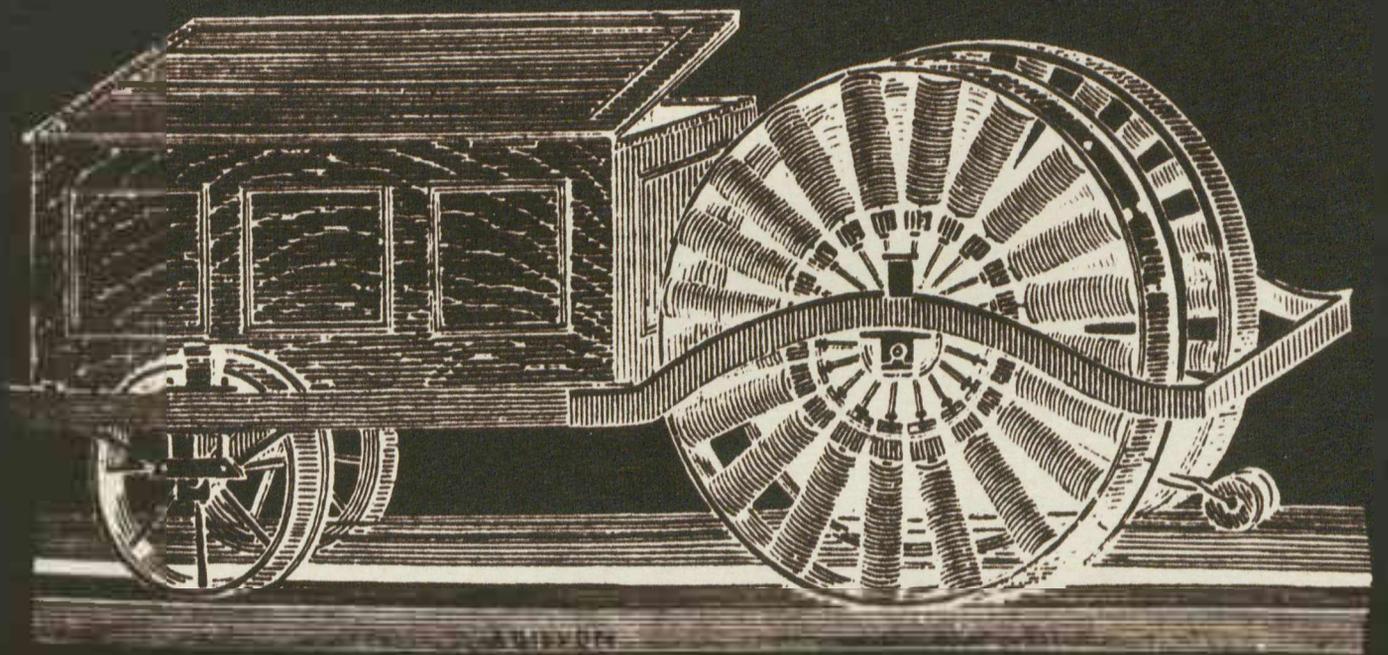
(1) Come già si rilevò nelle relazioni degli anni passati da un calcolo sommario si può dedurre che, incidendo la mano d'opera, sulla cifra globale delle commesse, per oltre 122,8 miliardi di lire, le giornate lavorative impiegate per la realizzazione delle commesse stesse sarebbero oltre 53 milioni (corrispondenti alla occupazione continuativa di circa 180 mila lavoratori nell'anno). L'aumento rispetto all'esercizio precedente sarebbe dell'8%. Tali cifre che si riferiscono alle somme erogate nel '65 non corrispondono esattamente al volume — che è maggiore — delle commesse in corso per la realizzazione del Piano decennale: per cui in realtà i lavoratori impiegati nel settore dovrebbero risultare ancor più numerosi. Anche per le imprese, dunque, risulta particolarmente rilevante che vi sia una continuità nelle commesse stesse, senza interruzioni nella attuazione delle opere e delle forniture alla saldatura tra la prima e la seconda fase del Piano.



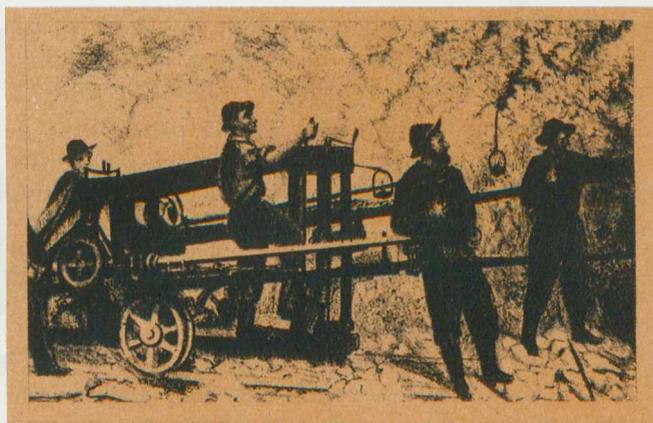




Realizzazioni tecniche



Lavori alle linee ed agli impianti



I grandi lavori iniziati, proseguiti o conclusi nel corso dell'anno si inquadrano nel vasto programma di interventi per il riclassamento e potenziamento dell'armamento, per la sistemazione e l'adeguamento degli impianti di stazione e per il raddoppio del binario sulle linee maggiormente impegnate o per le quali sussistono favorevoli prospettive di incremento del traffico, secondo le previsioni e i piani di sviluppo riguardanti numerose zone del Paese.

Con l'avvio ad esecuzione di un programma a largo respiro, come quello previsto fin dalla 1ª fase (1962-67) del Piano Decennale, si abbandonò, finalmente, la linea di limitato intervento nella quale si era stati costretti nel recente passato, a causa della scarsità dei mezzi finanziari disponibili, e che consentiva appena la conservazione delle infrastrutture necessarie allo svolgimento dell'esercizio.

Quelle ora in corso sono opere generalmente complesse, che interessano tutta la Rete e che per loro stessa natura richiedono — in generale — tempi di attuazione relativamente lunghi.

Nonostante diverse difficoltà, al 31 dicembre '65 l'importo delle spese autorizzate per questo settore, a carico del primo quinquennio del Piano ha raggiunto quasi i 300 miliardi di lire, di cui 100 per il rinnovo ed il potenziamento degli impianti d'armamento, oltre 107 per il raddoppio di numerosi tratti di linea, 37 per la sistemazione e potenziamento dei nodi ferroviari e delle stazioni, e circa 30 per il consolidamento della sede e dei manufatti, per rettifiche di tracciato e costruzione di nuove linee. Anche se l'avvio e la pratica esecuzione dei lavori non hanno sempre proceduto con la massima speditezza a causa dei rincari intervenuti nei costi della manodopera e dei materiali occorrenti, che hanno reso più macchinosi gli appalti e imposto tagli e rinvii nei programmi, il rinnovamento ferve intenso su tutta la Rete.

In particolare è proseguito il rinnovo dell'armamento sulle linee principali, con l'impiego di rotaie più pesanti e lunghe, tali da consentire una marcia più confortevole e sicura. Nel corso dell'anno sono stati rinnovati 1255 km di binario e ricostituiti circa 1300 km di massiciata.

Raddoppi di linee - I raddoppi costituiscono, come è naturale, la parte più notevole ed impegnativa delle opere in corso, per il rilevante onere finanziario e le difficoltà tecniche di esecuzione, trattandosi praticamente in molti casi di procedere alla costruzione di linee per gran parte nuove.

Il fatto che i lavori debbano svolgersi assicurando contemporaneamente la normale circolazione dei treni, rende il compito più arduo e impegnativo, dovendosi ridurre al minimo gli intralci all'esercizio.

Le opere interessano, come è noto, numerosi tratti della Nord Tirrenica, compresi fra Savona e Finale Ligure e Genova-Ventimiglia (Voltri-Varazze) e tra La Spezia e Genova (Monterosso-Framura nella zona

delle Cinque Terre); della Sud-Tirrenica tra Battipaglia e Reggio Calabria; della linea Adriatica da Ancona a San Severo (Ancona-Varano e Porto San Giorgio-Atri) e della Messina-Palermo.

Genova-Ventimiglia - Per la prima fase dei lavori di raddoppio della linea fra Savona e Finale Ligure — che verrà spostata completamente a monte e per la quale è prevista la costruzione di 28 tra sottovia, sottopassaggi e viadotti, l'ampliamento delle stazioni e la costruzione di circa 4 km di galleria a doppio binario — è stata stanziata una spesa di 10 miliardi di lire a carico della prima fase del Piano. Il completamento di questi lavori, che logicamente vengono condotti per fasi è previsto per il quinquennio 1967-72.

Nel tratto da Voltri a Varazze (km 20) i lavori di raddoppio, che ebbero inizio nel novembre del 1963 e sono già eseguiti per circa il 43%, si svolgono su un nuovo tracciato che svincola completamente il traffico ferroviario da quello stradale e dall'intenso movimento dei numerosi centri urbani. Tra le opere di maggior interesse si citano la costruzione di 89 ponti e viadotti e l'apertura di oltre 14 km di gallerie, di cui circa 3 km a doppio binario. Il completamento dell'opera richiederà complessivamente una spesa di 17 miliardi e 700 milioni di lire.

Genova-La Spezia - Nella zona delle « Cinque Terre » il raddoppio del breve tratto ancora a semplice binario ebbe inizio nel 1956, dopo un trentennio di studi e progetti e dopo aver superato molte perplessità, a causa delle notevoli difficoltà che l'opera avrebbe comportato, sia sotto l'aspetto tecnico che economico. Basti pensare che dei circa 19 km compresi fra le due stazioni terminali di Riomaggiore e Framura ben 14 km si svolgono in galleria e che il costo di un km di raddoppio — nel tratto in cui sono attualmente in corso i lavori — ascende a circa 1.350 milioni.

Condotti per fasi, in conseguenza delle limitate disponibilità finanziarie e della natura dei terreni, i lavori vennero conclusi nel 1959 sulla prima tratta Riomaggiore-Corniglia (km 3,8) e nel 1960 fra Corniglia e Monterosso (km 6); entro la fine del prossimo anno se ne prevede il completamento sull'ultima tratta di km 10 compresa fra Monterosso e Framura.

Battipaglia-Reggio Calabria - Il potenziamento della Sud-Tirrenica rappresenta un contributo determinante all'apprestamento delle infrastrutture necessarie per lo sviluppo del Mezzogiorno.

I lavori ebbero inizio nel 1953 e vennero ultimati nel 1955 da Battipaglia a Vallo della Lucania (km 50), nel 1956 da Sapri a Praia d'Ajeta (km 24) e nel 1960 da Gioia Tauro a Villa S. Giovanni (km 37).

Intanto, in date comprese tra il 1959 e il 1964, fu dato il via ai lavori sulle tratte Vallo della Lucania-TorreOrsaia-Sapri (km 55) — che verranno pressoché ultimati entro l'anno — Praia-Belvedere Marittimo (km 36) e Belvedere-Paola (km 33) di cui si prevede l'ultimazione verso la fine del '67 (1).

E poiché già nel marzo del '65 il lavoro è stato ultimato sulla Paola-Francavilla (km 76), 311 dei circa 400 km da Battipaglia a Reggio Calabria risulteranno ben presto raddoppiati senza soluzione di continuità, da Battipaglia a Francavilla Angitola.

Per la parte rimanente si procederà immediatamente al raddoppio da Francavilla a Gioia Tauro, su un nuovo tracciato più scorrevole e adeguato alle esigenze dell'arteria; i lavori, iniziati nel giugno di quest'anno, prevedono la posa di una linea a doppio binario tra Eccellente e Rosarno, circa km 70, per una spesa, senza l'armamento, di L. 23,9 miliardi con la costruzione, tra l'altro, di 143 opere d'arte e di ben 15,5 km di gallerie.

(1) La spesa complessiva per questi lavori si aggira sui 41 miliardi.





RETE DELLE FERROVIE DELLO STATO
AL 31 DICEMBRE 1965



Non
Elettrificate

Elettrificate

Linee a scartamento ordinario:
a semplice binario ———
a doppio binario ————
Linee a scartamento ridotto - - - - -



Infine, il raddoppio dell'ultimo tratto, da Villa San Giovanni a Reggio Calabria, di km 14, verrà realizzato nel secondo quinquennio del Piano.

Salerno-Nocera Inferiore - Nel giugno di quest'anno è anche iniziata la costruzione del nuovo tratto a doppio binario tra Nocera Inferiore e Salerno, che si inquadra nel programma di miglioramento del tracciato della Sud-Tirrenica. Si tratta di circa 19 km, in gran parte su nuovo tracciato, con una galleria di oltre 10 km, che evita l'ostacolo rappresentato dalla salita di Cava dei Tirreni; anche questa variante verrà realizzata nel quadro del Piano Decennale, con una spesa di 13 miliardi e 900 milioni di lire.

Linea Adriatica e rete della Sicilia - Sulla linea Adriatica i lavori di raddoppio, completati nel 1962 da Varano a Porto San Giorgio (km 53) sono proseguiti nel 1965 sulle tratte Ancona-Varano e Porto San Giorgio-Atri Pineto (km 75).

Sulle linee della Sicilia, la costruzione del secondo binario si sta realizzando su alcuni brevi tratti a più intenso traffico, fra Palermo e Fiumetorto, sulla Messina-Palermo e intorno al nodo di Catania.

Scali e Stazioni - In concomitanza con i lavori sulle principali linee, ne sono stati avviati o portati a termine altri, ragguardevoli, di ammodernamento dei piazzali, fabbricati ed impianti accessori di numerosi scali e stazioni.

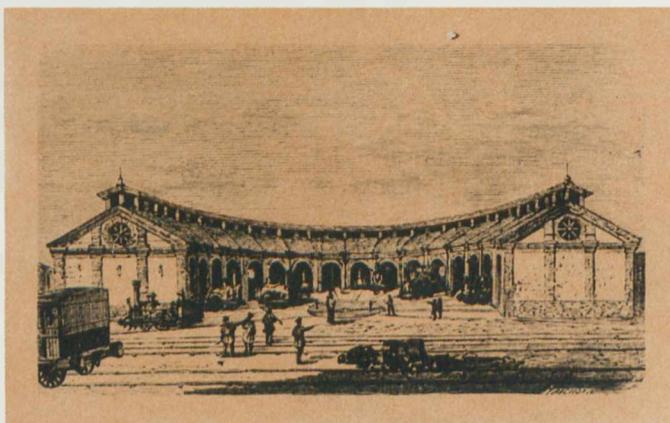
Le grandi stazioni viaggiatori, gli scali di smistamento, le stazioni portuali e le stazioni ai transiti di confine, costituiscono punti nevralgici, le cui deficienze influiscono pesantemente sullo svolgimento del traffico. Anche in questo settore la persistente deficienza dei fondi verificatasi in passato ha procrastinato l'adeguamento degli impianti alle crescenti esigenze del traffico, e oggi numerose stazioni della Rete sono talvolta impegnate fin oltre il limite delle loro possibilità.

Anche per le stazioni intermedie si rendono necessari interventi che riguardano prevalentemente l'allungamento dei binari di ricevimento dei treni, in modo da adeguarne la capacità alla attuale lunghezza dei treni.

Nella prima fase del Piano è prevista per questo settore una spesa complessiva di 57 miliardi di lire; di questa disponibilità alla fine dell'anno erano già state autorizzate spese per oltre 37 miliardi.

I principali lavori riguardano gli impianti di Milano Greco e Sesto San Giovanni, in connessione al quadruplicamento del binario sulla Milano-Monza, numerose stazioni della linea Milano-Bologna, in concomitanza con l'impianto di nuovi apparati centrali, ed altre stazioni da ammodernare in diverse località, tra cui Torino Smistamento, Milano Rogoredo, Brennero, Mestre Smistamento, Genova Brignole, Rovigo, La Spezia, Roma Termini e Parco Preneste, Villa San Giovanni, Stretto-Messina e Reggio C., Palermo, Messina C.M. e Contessa.

Impianti elettrici



Quello degli impianti elettrici costituisce oggi uno dei settori più vitali della attività ferroviaria: e non soltanto perchè tutte le più importanti arterie della Rete F.S. — che convogliano nel complesso oltre il 90% del traffico — sono esercitate con trazione elettrica, quanto perchè è questo il campo più suscettibile di larga applicazione di tecniche sempre più perfezionate, particolarmente per quanto riguarda la circolazione.

Ed è appunto in questa direzione che le Ferrovie dello Stato si sono da qualche anno decisamente avviate, impegnando una parte rilevante dei mezzi finanziari del Piano Decennale, per estendere ai principali nodi e alle linee più importanti apparecchiature capaci di snellire il traffico e le manovre, migliorare ulteriormente le condizioni di sicurezza dell'esercizio e aumentare la potenzialità e la produttività degli impianti.

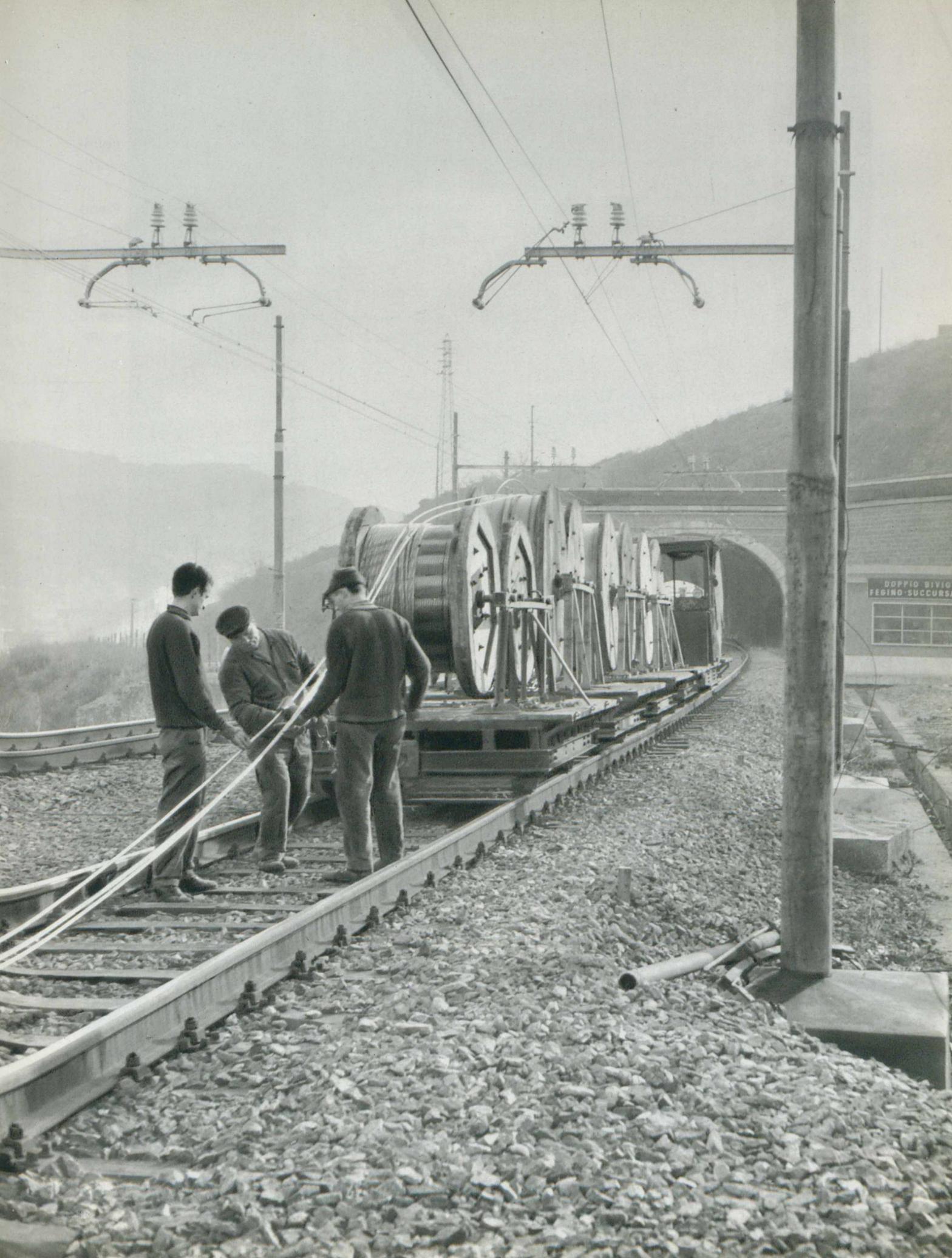
Impianti di blocco e Apparatì Centrali Elettrici

Le linee esercitate con blocco semiautomatico o automatico ascendono a 7.000 km, destinati ad aumentare notevolmente nei prossimi anni, in quanto il Piano Decennale prevede in complesso la realizzazione di 2.500 km di blocco semiautomatico e di 1.700 km di blocco automatico.

Nel '65 il blocco automatico è stato installato sulle linee Pioltello-Treviglio, Roma Termini-Roma Tiburtina e Napoli-Torre Annunziata mentre è in corso di realizzazione sulla Torino P.S.-Chivasso: e contemporaneamente all'ammodernamento del sistema di segnalamento, si sta installando il blocco semiautomatico sulle linee Bari-Taranto-Metaponto, Potenza-Metaponto, Brindisi-Lecce e Reggio C.-Locri.

In 29 stazioni, situate prevalentemente su linee in corso di potenziamento, come la Torino-Modane, Torino-Alessandria, Milano-Chiasso, Udine-Tarvisio e Battipaglia-Reggio Calabria, sono stati installati apparati centrali elettrici a pulsanti.

Queste apparecchiature, che oggi costituiscono una necessità tecnica nei nodi impegnati da un traffico intenso — richiedente una frequente e sollecita predisposizione di itinerari con alte garanzie di regolarità e di sicurezza — offrono anche notevoli vantaggi di carattere economico come effetto del sensibile risparmio di personale che con esse è possibile realizzare.

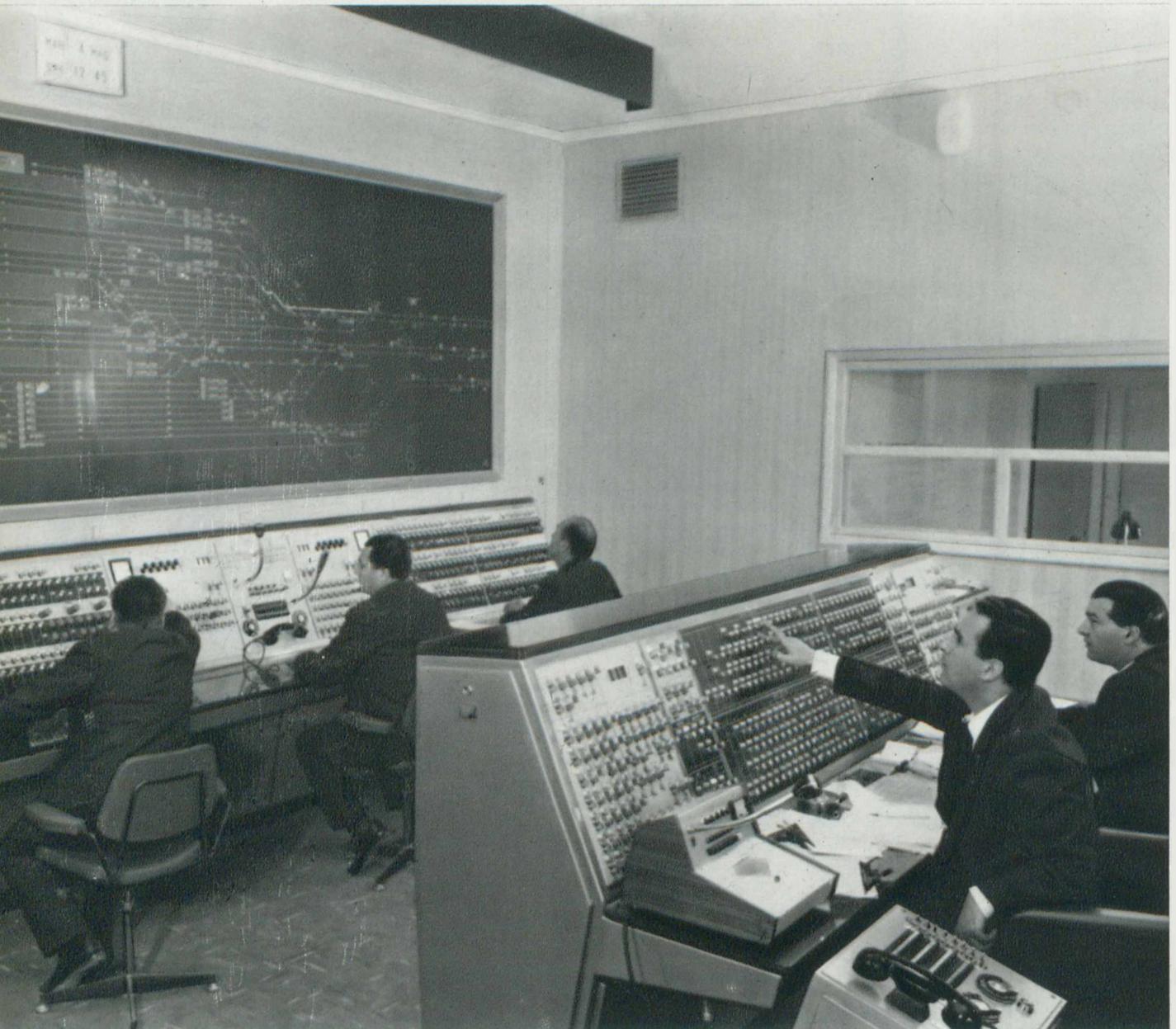


Passaggi a livello

Ai P.L. più esposti l'Azienda sta mettendo in opera impianti di semi-barriere automatiche provvisti di segnali luminosi ed acustici e integrati, in taluni casi, da rilevamento televisivo per il controllo a distanza.

Con sistemi di questo tipo, durante il 1965, in attuazione del Piano sono stati ammodernati circa 580 attraversamenti interessanti arterie ferro-stradali a più intensa circolazione; la relativa spesa figura tra quelle autorizzate nel quadro del Piano, che destina a questo settore 17 miliardi e mezzo nel quinquennio '62/'67.

Qui è giusto ammettere, come già si fece in passato, che invero il numero dei P.L. che si possono sopprimere con opere di maggiore im-





pegno, nel quadro del Piano, non è grande, se rapportato ai 16.000 attraversamenti che interessano le F.S.

Ma in primo luogo bisogna dire che in questo numero sono compresi anche tutti quelli, numerosissimi, che hanno traffico e importanza ridotti se non minimi. E in secondo luogo che, dato il costo unitario delle opere necessarie per provvedimenti radicali, non basterebbe destinare al settore il 100% dei residui stanziamenti del Piano. Perciò le possibilità dell'Azienda restano qui limitate; mentre di più si dovrebbe contare sugli sforzi compiuti dalle altre Amministrazioni ed Enti interessati.

Trasformazione e potenziamento degli impianti per la trazione elettrica

Oltre a talune opere di completamento — come l'estensione della



Le ultime vaporiere della Milano-Mortara cedono il passo alle veloci elettromotrici



trazione elettrica a brevi tratti di raccordo fra linee già elettrificate e la progressiva trasformazione delle linee ancora esercitate a corrente trifase (foto sopra) per predisporle all'alimentazione a c.c. — si stanno rinnovando e aggiornando con continuità impianti che costituiscono l'ossatura del sistema.

Tra le ultime elettrificazioni citiamo quella della linea Milano-Mortara, di 47 km, unica ancora esercitata a trazione a vapore tra le linee diramanti dal nodo di Milano, che attraversa zone di notevole importanza economica in cui operano numerose aziende industriali.

E' stata inoltre trasformata per la corrente continua la linea Bolzano-Brennero e sono stati ultimati i lavori per la elettrificazione del doppio binario sulle tratte Ascea-S. Mauro La Bruca e Celle di Bulgaria-Torre Orsaia sulla linea Sud Tirrenica e Ancona-Varano, Termini Imerese-Fiumetorto e Palermo-Altavilla Milicia.

Altri lavori sono stati portati a termine — nel quadro del potenziamento delle linee adducanti ai transiti — negli impianti di trazione elettrica sulle linee Torino-Modane e Trieste-Udine-Tarvisio, tra le stazioni di Genova Porta Principe e Genova Brignole per il quadruplicamento dei binari di corsa e infine su molte linee importanti per il generale riclassamento.

Produzione e consumo di energia elettrica

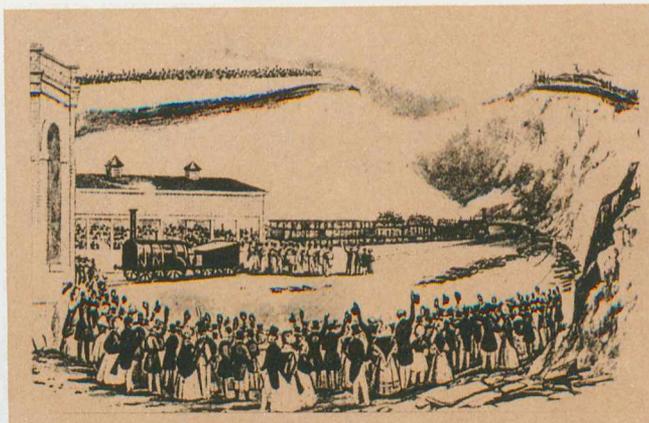
L'energia elettrica immessa in rete per la trazione è assommata nel 1965 a kwh 2.700 milioni in cifra tonda (2.650 nel 1964).

Essa è stata fornita prevalentemente dall'ENEL, essendo rimaste alla gestione diretta dell'Azienda le sole centrali-idroelettriche di Bardonecchia e del Sagittario, che complessivamente hanno fornito 121,6 milioni di kwh.

Telecomunicazioni

Oltre alla sistemazione degli impianti telegrafonici sulle linee in corso di potenziamento (Genova-Savona, Genova-Ovada-Alessandria, Genova-Modane, Milano-Mortara, Bolzano-Brennero, Battipaglia-Reggio Calabria, etc.) è stato condotto a termine l'adeguamento di tutte le centrali automatiche di teleselezione, è stata ampliata la rete centralizzata a telescrivi già in esercizio e sono state installate nuove centrali automatiche, allacciate tra loro e con quelle già esistenti, in 11 sedi compartimentali.

Materiale rotabile



La situazione del parco rotabili va progressivamente avviandosi verso un soddisfacente grado di efficienza grazie alla immissione in servizio di consistenti quantitativi di mezzi di vario tipo, realizzati in attuazione dei programmi del Piano.

La spesa prevista per il quinquennio 1962/67 ascende complessivamente a 320 miliardi di lire, di cui circa 283 per rotabili nuovi e 37 per il miglioramento dei mezzi esistenti. A fine '65, a carico di tali stanziamenti erano state già approvate spese per circa 294,5 miliardi ed erano quindi pressochè ultimate le ordinazioni del primo quinquennio.

Le consegne di nuovi rotabili si sono susseguite a ritmo soddisfacente anche per effetto del graduale miglioramento della situazione economica nazionale: ed il loro esaurimento avverrà puntualmente entro il '67.

I contingenti entrati in servizio nel corso dell'anno comprendono 41 locomotive elettriche, 34 mezzi di manovra, 66 fra elettromotrici ed automotrici, 43 rimorchi, 98 carrozze, 73 fra bagagliai e postali, 9268 carri merci.

Sono in costruzione altre 25 locomotive elettriche, 125 locomotive diesel da treno, che entreranno in servizio tra gli inizi dell'anno in corso e la metà del 1967, 252 mezzi di manovra, 40 fra elettromotrici ed automotrici, 16 rimorchi, 780 carrozze, 187 fra bagagliai e postali e 9029 carri merci di vario tipo.

All'immissione in servizio dei nuovi mezzi ha corrisposto la contemporanea radiazione di rotabili di vecchia costruzione sicchè la consistenza del parco non ha registrato globalmente variazioni numeriche di rilievo.

L'importante è tuttavia che con un numero di mezzi più o meno invariato si ottengano vantaggi rilevanti sia come prestazioni sia come potenzialità complessiva del parco, per via della maggiore capacità dei nuovi mezzi: e quindi, in definitiva, una economia di gestione.

La completa eliminazione della trazione a corrente trifase e di quella a vapore avverrà nel secondo quinquennio del Piano, con la trasformazione delle reti elettriche di alimentazione e la realizzazione di adeguati quantitativi di locomotive a corrente continua, di automotrici termiche e locomotive diesel da treno.

Il rinnovamento del parco dei mezzi di trazione si sta svolgendo alla insegna delle maggiori velocità di esercizio, tenendo ben presente l'assoluta necessità di conservare in ogni caso un alto grado di sicurezza, quello che tradizionalmente contraddistingue l'esercizio ferroviario, migliorando le caratteristiche della linea (armamento, tracciati, etc.) e gli impianti di sicurezza.

Per le locomotive elettriche, ad ogni modo, tale orientamento è confermato dalla costruzione di numerosi esemplari della E. 646, capace di trainare a 150 km/h convogli a forte composizione e dalla impostazione



della nuova locomotiva del gruppo E444, ormai prossima alla realizzazione da destinare ai collegamenti rapidi sulle lunghe distanze, con velocità fino a 180 km/h, nonché dalla più estesa utilizzazione delle duttili elettromotrici e degli elettrotreni.

Anche le linee che non è conveniente elettrificare registrano un potenziamento sostanziale con l'impiego generalizzato di automotrici e locomotive diesel da treno e da manovra ormai di gran lunga superiori ai mezzi a vapore, tecnicamente ed economicamente.

Quanto al materiale rimorchiato per viaggiatori verranno radiate 1100 carrozze di vecchia costruzione e ne saranno costruite circa 2300 a cassa metallica. Gran parte di queste, utilizzabili anche per i servizi internazionali e comunque per i collegamenti su lunghe distanze, saranno in grado di circolare a velocità fino a 160 km/h ed offriranno un elevato grado di comfort.

Un cenno a parte merita la costruzione del materiale rotabile destinato ai treni operai e al traffico pendolare dell'hinterland di Milano. Si tratta di 196 carrozze, di cui 176 rimorchiate e 20 semipilota, con ampie porte a chiusura pneumatica. Le vetture di 2° classe disporranno di 100 posti a sedere e 110 posti in piedi: quelle miste di 1° e 2° classe avranno 44 posti a sedere di 1°, 56 di 2° e 100 posti in piedi; oppure 77 posti a sedere di 1°, 26 di 2° e 110 posti in piedi. Le carrozze semipilota saranno munite di una cabina di guida — che elimina la manovra nelle stazioni iniziale e terminale — ed avranno le stesse caratteristiche delle rimorchiate. La velocità dei convogli, trainati da locomotive elettriche E 646, sarà di 145 km/h, con una riduzione di circa il 30% degli attuali tempi di percorrenza. Nel complesso, il materiale di questo tipo, la cui ordinazione all'industria è stata decisa nell'aprile dello scorso anno, comporta una spesa totale di 7 miliardi 166 milioni.

Per il parco dei carri merci, che contava all'avvio del Piano circa 125.000 unità, è prevista la costruzione di circa 38.000 carri, di cui oltre 25.000 nel primo quinquennio. Anche in questo settore sarà possibile radiare numerosi mezzi di vecchia costruzione, sicché non si registreranno variazioni rilevanti nella consistenza numerica globale; ma grazie alla maggiore capacità di trasporto dei nuovi veicoli il parco risulterà ugualmente potenziato in misura notevole.

**1 Locomotiva a vapore in
demolizione**

**2 Moderni locomotori alla
revisione**

3 Il « Settebello » (ETR 300)



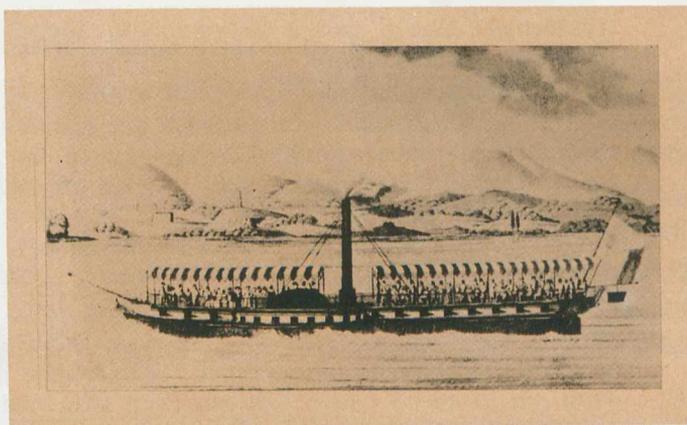
PARCO ROTABILI A DISPOSIZIONE DELL'ESERCIZIO (*)

	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Elettrotreni ed elettromotrici	367	379	411	427	428	443
Locomotive a vapore	1533	1492	1305	1287	1155	1060
Locomotive elettriche	1725	1790	1853	1807	1848	1814
Locomotive diesel da treno	23	41	101	126	127	127
Automotori e locomotive diesel da manovra	362	379	430	457	500	533
Automotrici	1027	1010	999	1014	1034	1022
Carri merci	125.547	125.359	124.084	121.417	126.855	125.839
Carrozze e rimorchi	8278	8448	8631	8596	9096	8829
Bagagliai e postali	3049	3028	2996	2906	2863	2882

(*) Al 30 giugno di ciascun anno fino al 1963. Al 31 dicembre per il 1964 e 1965.



Navi traghetto



Sullo Stretto di Messina, il servizio di traghetto facente capo a Villa S. Giovanni ha fatto registrare in complesso nel 1965 un aumento del 12,5% per i rotabili raggugiati a carro, del 9,5% per le autovetture e del 7% per i viaggiatori. A tale aumento di traffico sia ferroviario che automobilistico è stato possibile far fronte con sufficiente margine grazie al programma di riorganizzazione e di potenziamento predisposto dalla Azienda e basato sostanzialmente sulla specializzazione delle rotte.

Per soddisfare le accresciute esigenze e quelle che si profilano nei prossimi anni, le F.S. hanno predisposto, ed in parte attuato, un programma di riorganizzazione e di miglioramento dei loro servizi, che comprende:

- il potenziamento della flotta;
- la sistemazione ed il potenziamento degli impianti di stazione di Villa S. Giovanni e Messina C.le;
- la specializzazione della rotta Villa S. Giovanni-Messina per traghetto di materiale ferroviario e di autovetture con la razionale sistemazione degli impianti dei due terminali, in modo da separare le operazioni attinenti ai diversi tipi di traffico (materiale ferroviario, autovetture e passeggeri);
- la specializzazione della rotta Reggio C.-Messina per il traghetto di automezzi pesanti, con conseguente realizzazione a Messina di un approdo appositamente attrezzato e con adattamento di alcune delle navi-traghetto esistenti, per rendere possibile il carico e lo scarico sia di poppa che di prua;
- il miglioramento del servizio viaggiatori, tra Reggio C. e Messina.

Il potenziamento della flotta prevede la costruzione di 3 nuove navi-traghetto di tipo tradizionale, nonché — come già detto — l'adattamento al trasporto specializzato di automezzi pesanti di alcune unità esistenti in relazione alle esigenze di tale tipo di traffico.

Delle tre navi di tipo tradizionale, la prima di esse (N.T. « S. Francesco di Paola ») è già entrata in linea, fin dal luglio del 1964. I progetti per le altre due unità, a maggior capacità di carico sono già definiti e sta per essere bandito l'appalto concorso mentre è stato già realizzato l'adattamento al trasporto di automezzi pesanti per la « Villa » e la « Messina ».

Quando entreranno in linea le altre due nuove navi-traghetto a grande capacità, se il volume di traffico degli automezzi lo richiederà, verranno



trasformate per il carico bidirezionale anche la « Scilla » e successivamente la « Cariddi ».

La sistemazione degli impianti a terra prevede la costruzione a Messina M.ma di un approdo attrezzato per le navi specializzate per trasporto autocarri, la realizzazione di adatte opere per la separazione delle operazioni inerenti ai diversi tipi di traffico, nonché le modifiche alla 1° e 2° invasatura di Villa S. Giovanni ed alla 3° e 4° invasatura di Messina M.ma, per consentire l'attracco delle due nuove navi a più elevata capacità di carico.

La prima e maggiore fase di lavoro delle sistemazioni dei terminali di Villa S. Giovanni e Messina (per un importo di circa 1800 milioni), a carico del 2° Piano Quinquennale, potrà avere inizio entro il 1966, mentre sono già in corso i lavori di modifica alle invasature e la costruzione di un approdo attrezzato a Messina M.ma.

La specializzazione delle rotte ha consentito di accentrare il traghettamento dei rotabili ferroviari sulla Villa S. Giovanni-Messina, riservando alla Reggio-Messina il trasporto di automezzi pesanti e di autovetture, nonché di viaggiatori, questi ultimi anche a mezzo del servizio di aliscafi.

In totale sulla rotta Reggio C.-Messina sono stati trasportati, nel 1965, 71.500 autocarri rispetto ai 57.000 del 1964 con un aumento del 24,5%. Le autovetture traggiate sono state 19.000, cifra pari a quella del 1964.

Il servizio di aliscafi venne istituito in via sperimentale il primo marzo dello scorso anno ed in effetti ha migliorato il collegamento per passeggeri tra le due città dello Stretto, riducendo i tempi di percorrenza ed offrendo un servizio più moderno e confortevole. La possibilità di renderlo permanente resta tuttavia condizionata ad una più esauriente verifica dei risultati anche dal punto di vista economico, nell'intento di trovare — se possibile — una formula che concili l'interesse dell'utenza con la necessità di mantenere in determinati limiti l'onerosità delle gestioni.

Per quanto concerne le prospettive del traffico attraverso lo Stretto di Messina, dopo il formidabile aumento fin qui registrato, (nel decennio 1955-1965 esso è aumentato del 33%, del 656% e del 645% per quanto riguarda rispettivamente i veicoli ferroviari, le autovetture e gli autocarri) un'ulteriore espansione sarebbe prevista per il futuro, specie in relazione al completamento dell'Autostrada del Sole.

SICILIA

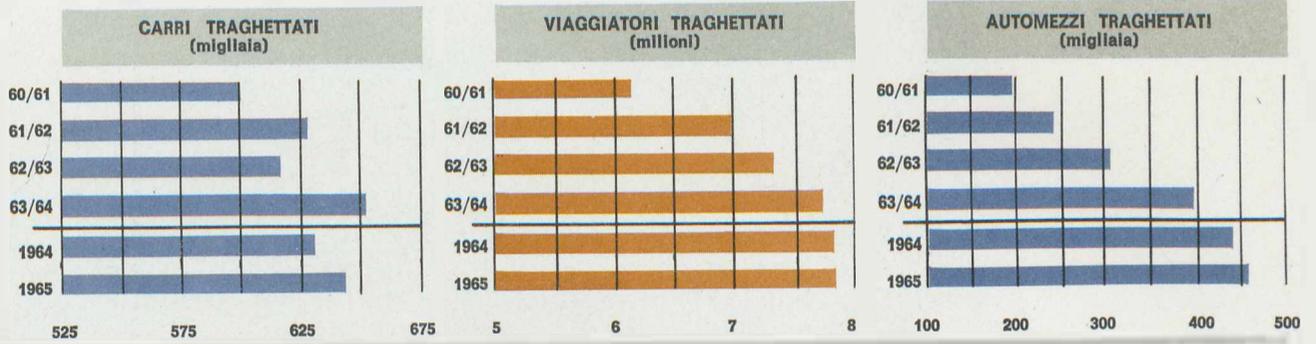
	1964	1965	Variazioni in %
Viaggiatori	7.814.566	8.352.678 (1)	+ 6,8
Carri ferroviari	630.857	643.578	+ 2,1
Automezzi	439.075	453.455	+ 3,2

(1) Compresi anche i viaggiatori trasportati con gli aliscafi entrati in servizio dal 1° marzo 1965.

SARDEGNA

	1964	1965	Variazioni in %
Viaggiatori	117.507	154.219	+ 31
Carri ferroviari	33.753	39.583	+ 17
Automezzi	50.880	65.007	+ 27

TRAFFICO NELLO STRETTO DI MESSINA





Questa previsione indurrebbe ad un certo ottimismo ed a considerare come inevitabili programmi a vasto respiro per il potenziamento del servizio, se in questi ultimi tempi non si fosse accentuata ed in misura preoccupante la concorrenza di servizi di traghetto privati, interessati soprattutto al traffico di automezzi pesanti, e cioè a quello che può essere effettuato a condizioni remunerative.

Naturalmente, varie sono le ragioni per le quali un'impresa privata di adatte proporzioni e dotata di una possibilità di manovra commerciale che è preclusa all'Azienda di Stato può riuscire a svolgere un'azione concorrenziale con favorevoli prospettive.

Il fatto è che le Ferrovie dello Stato — le quali invece svolgono il loro servizio con una visione globale e con la prospettiva di compensare almeno in qualche misura le perdite che incontrano con il traghetto dei veicoli ferroviari, con i proventi del traffico automezzi — hanno visto le loro posizioni seriamente insidiate negli ultimi tempi, e nel '65 hanno accusato — specie nel secondo semestre — perdite rilevanti di traffico degli automezzi pesanti traghettiati.

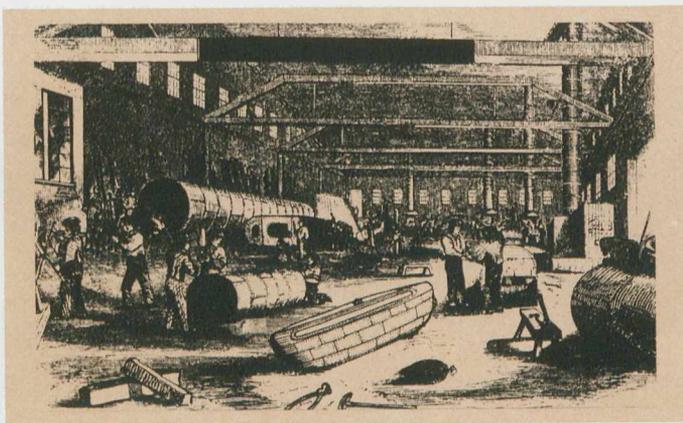
Perciò la situazione appare quanto mai fluida, e non si può che seguire con attenzione lo sviluppo delle iniziative concorrenti, con la fiducia di trovare limiti e formule di coesistenza accettabili.

Altri motivi di incertezza si profilano anche e principalmente, per lo eventuale ridimensionamento globale del traffico ferroviario a media e lunga distanza. Comunque, tutto sommato, allo stato attuale delle cose sarebbe prematuro ritoccare il programma di potenziamento della flotta F.S. e degli impianti a terra. D'altra parte, le nuove navi da costruire vengono impostate in modo da poter essere indifferentemente utilizzate sulle rotte dello Stretto e su quelle della Sardegna.

I programmi di cui si discorre sono dimensionati su previsioni di traffico a medio termine e cioè fino al 1970 circa, con un certo margine che potrebbe coprire anche le esigenze del quinquennio 1970-75.

Di programmi a più lungo termine sarebbe oggi azzardato parlare, anche in attesa di più concreti elementi circa la possibilità di realizzare il tanto auspicato collegamento stabile attraverso lo Stretto (ponte o galleria). Se quest'ultima eventualità dovesse essere scartata o rinviata a lontana scadenza, il problema del traghetto andrebbe affrontato con iniziative di maggior impegno, che comportano soluzioni radicali e spese ingenti, perchè i porti di Messina e di Villa S. Giovanni non consentono ulteriori ampliamenti degli impianti a terra (invasature e fasci).

Studi e sperimentazioni



Istituto Sperimentale

Circa 19.000 collaudi e controlli sono stati effettuati nel '65 su campioni di materiali vari. Il lavoro si va facendo sempre più impegnativo in questo settore, per la necessità di procedere a un continuo adeguamento delle prescrizioni tecniche e dei mezzi di prova, all'evoluzione tecnologica di gran parte dei materiali di impiego corrente nell'esercizio ferroviario e dei prodotti nuovi offerti dal mercato.

L'attività dell'Istituto comporta una forma di collaborazione continua con i Servizi tecnici: collaborazione che anche recentemente si è dimostrata essenziale e proficua, in diverse occasioni. Per citarne solo alcune, ricorderemo la sperimentazione pratica in linea del pedale direzionale elettronico per l'annuncio automatico dell'arrivo dei treni ai passaggi a livello e dell'apparecchiatura automatica per l'allarme ai cantieri di lavoro; le prove su materiale elettrico vario; la misura di conducibilità su carri frigoriferi di nuova costruzione; le prove dinamiche su carrelli per carrozze unificate; le prove per la ricerca dei limiti di fatica e flessione su rotaie normali congiunte con saldatura; i controlli periodici, ai fini della sicurezza, sulle emanazioni metanifere riscontrate in alcune gallerie di nuova costruzione sulla Battipaglia-Reggio C.



Esperimenti per la realizzazione di un motore lineare ad induzione



Prove di velocità

Dopo il positivo esperimento effettuato sulla tratta Grosseto-Montepescali della linea Roma-Genova, con una elettromotrice ALe 601, che in quell'occasione superò i 225 km/h, altre prove sono state effettuate sul tratto Campoleone-Latina della linea Roma-Napoli, utilizzando lo stesso mezzo, che ha riconfermato le sue ottime caratteristiche tecniche.

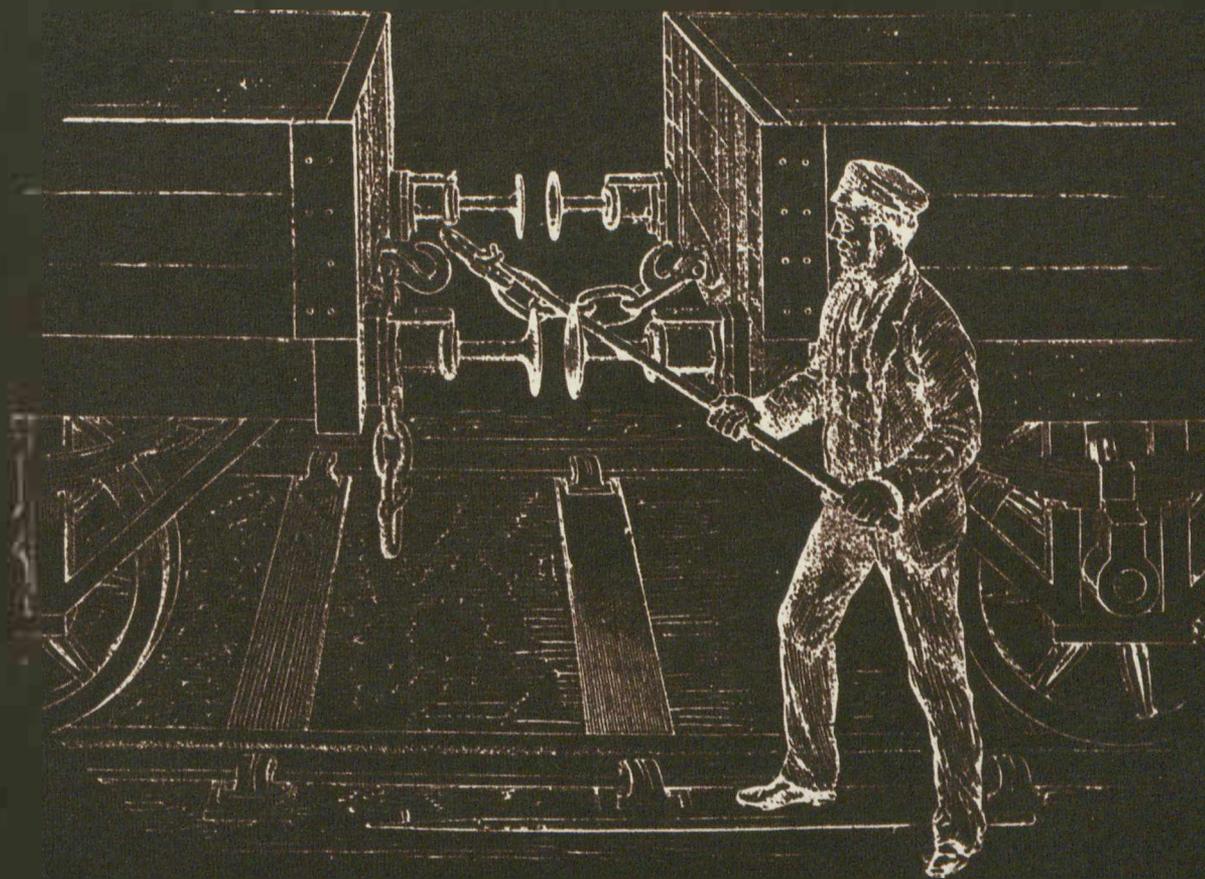
Ciò che particolarmente interessava i tecnici delle F.S. era l'ulteriore collaudo del sistema di captazione della corrente; e le prove hanno dimostrato che anche la tradizionale catenaria F.S., opportunamente modificata, è eccellente per l'esercizio ad alte velocità.

Freno reostatico

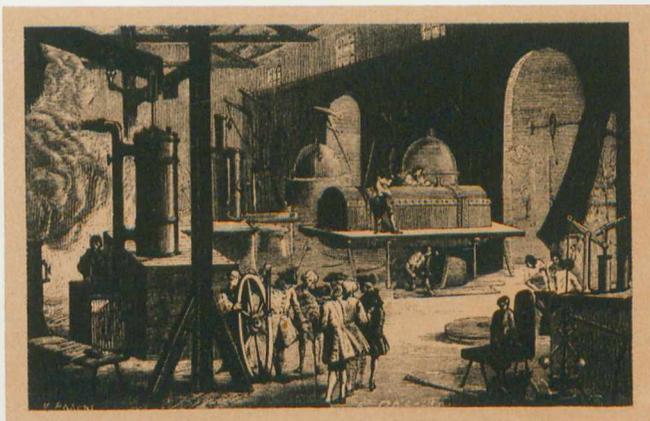
Anche a seguito della trasformazione in corrente continua delle linee dei valichi alpini di Modane e del Brennero, l'Azienda ha deciso di estendere ad un secondo gruppo di locomotive l'impiego di un sistema di frenatura elettrica. Questo sistema, già installato su alcuni mezzi di trazione in servizio su linee a forte pendenza, è stato ulteriormente sperimentato, con risultati positivi, su una locomotiva del gruppo E 636, opportunamente trasformata. Senza intervento del freno meccanico il mezzo può trattenere alla velocità costante di 80 km l'ora su una pendenza media del 24 per mille un treno viaggiatori di 370 tonnellate. Queste prime sperimentazioni serviranno di base per lo studio di altre applicazioni di frenatura elettrodinamica, applicazioni che il prossimo avvento di treni ad alta velocità renderanno indispensabili in ausilio al freno meccanico, sia per ragioni tecnico-economiche che per ragioni di sicurezza e di comfort.



Vita dell'azienda



II personale



Al 31 dicembre 1965 la consistenza numerica del personale ferroviario propriamente detto era di 174.859 unità. Rispetto al 1964 (174.281 unità) si è quindi avuto un lieve aumento, dovuto da una parte ad alcune assunzioni e, dall'altra, all'inquadramento a ruolo del personale già utilizzato con contratto di diritto privato: immissioni, queste, che hanno poco più che compensato il deflusso naturale degli esonerati.

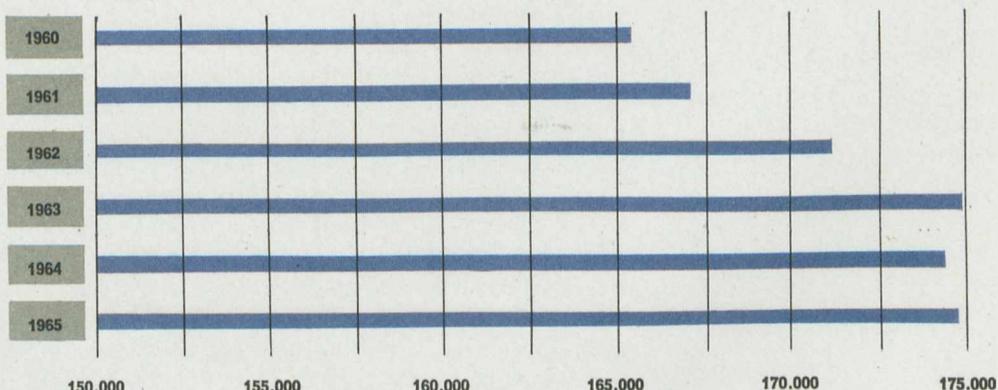
Il personale impiegato nelle assuntorie (piccole stazioni, passaggi a livello, servizi accessori), è stato di 13.600 unità e non ha subito sensibili variazioni rispetto al '64, mentre quello impiegato dalle Ditte per servizi affidati in appalto è ammontato a 12.300 unità circa (1): il che porta a 200.759 unità il personale globalmente utilizzato.

Anche nel corso del 1965 si è fatto il possibile, compatibilmente con la situazione in atto, per ottenere una più elevata produttività, attraverso una più razionale utilizzazione del personale e una più estesa automatizzazione degli impianti. Buoni risultati si sono ottenuti, ad esempio, nel settore della circolazione, con l'installazione di Apparat Centrali Elettrici ad Itinerari, in diverse stazioni.

E' stata anche estesa la meccanizzazione dei lavori amministrativo-contabili ed è in corso di attuazione una riforma della procedura per la liquidazione delle competenze accessorie del personale di macchina e per i rilevamenti statistici delle percorrenze dello stesso personale e dei mezzi di trazione: riforma che pure consentirà apprezzabili economie di personale degli uffici. Altre riforme dello stesso tipo sono intanto allo studio.

(1) In esso non viene più conteggiato, in base a nuovi criteri, il numero delle maestranze impiegate nella manutenzione dell'armamento, che è da considerare appalto di lavori più che di servizi.

PERSONALE F.S.
(al 31 dicembre
di ciascun anno)





Reclutamento e istruzione

Numerosi ed a vario livello i corsi a frequentazione obbligatoria o facoltativa organizzati per la formazione di agenti di nuova assunzione e per l'aggiornamento professionale di quelli già in servizio.

La scuola professionale organizzata dalle F.S. presso le Facoltà di Ingegneria di Bologna, Milano, Napoli e Roma, ha messo a concorso nel '65, 30 posti ed ha conferito agli allievi, come di consueto, borse di studio per un totale di 16 milioni di lire. Tredici allievi, che hanno conseguito la laurea e superato gli esami finali della scuola, sono stati immediatamente assunti, mentre è in corso l'assunzione di altri nove.

Un'elevata partecipazione si è anche avuta ai numerosi corsi esterni di specializzazione postuniversitari, come per esempio quello sugli « Studi superiori sui Trasporti nell'integrazione economica europea » tenuto presso l'Università di Trieste, o quello di nuova formazione per « Tecnici della Sicurezza » a cura del CIFAP, in attuazione del Piano per la Sicurezza nel Lavoro.

Da ricordare infine, oltre al « Corso di Addestramento all'impiego del radar » cui hanno partecipato anche nel 1965 gli ufficiali di coperta della flotta F.S., i consueti corsi di lingue estere, per funzionari che per ragioni di ufficio hanno più frequenti rapporti internazionali.

Le Pensioni

La spesa complessiva per le pensioni, che nell'esercizio finanziario 1963/64, era stata di miliardi 128, è salita nell'esercizio 1965 a miliardi 136, con un aumento del 6,25%. La consistenza numerica dei pensionati è scesa da 172.840 a 167.985 unità al 31/12/1965.

Il maggior onere della gestione, nonostante la diminuzione della consistenza numerica dei pensionati, è dovuto al miglioramento apportato al trattamento economico di quiescenza in conseguenza della legge numero 1268/1964 che ha stabilito un ulteriore aumento delle pensioni nella misura del 30%.

La spesa per le pensioni è stata coperta, per miliardi 9,6, con le ritenute al personale, per miliardi 52,8, col contributo dell'Azienda, e, per miliardi 73,6, pari al disavanzo di gestione dei fondi pensioni, con il contributo del Tesoro, che è risultato inferiore di miliardi 9,4 rispetto a quello dell'esercizio precedente.

Opera di Previdenza

Nel 1965 l'Opera ha erogato per prestazioni di diritto, circa 4 miliardi di lire ed altri 1,3 miliardi di lire per quelle facoltative, cioè quelle non imposte dalla Legge, ma effettuate nei limiti della disponibilità di bilancio. Tra queste ultime, merita particolare menzione l'assistenza agli orfani e figli di dipendenti: 700 di essi sono stati accolti nei collegi dell'Opera e 100 in collegi convenzionati. Di qualche collegio, come quello di Senigallia, è in corso il potenziamento ed è stata acquistata l'area per quello da erigere a breve scadenza a Fermo, su progetto già definito.

Nelle 16 colonie estive organizzate dall'Opera 8.626 ragazzi di età compresa fra i 7 e i 12 anni hanno trascorso un mese in ridenti località marine e montane, mentre altri 1.072 sono stati inviati in Colonie montane gestite da altri Enti.





Anche nell'estate 1965, in base agli ormai consueti accordi di scambio con le ferrovie francesi e belghe, 100 figli di ferrovieri italiani sono stati inviati a soggiornare per un mese nei centri climatici delle nazioni amiche e altrettanti bambini stranieri sono stati ospitati nella colonia F.S. di Ballabio.

La Casa di Riposo per ferrovieri, al suo terzo anno di attività, ha visto aumentare il numero dei suoi ospiti. Al 31 dicembre 1965, essa ospitava 89 persone, su una capacità recettiva di 118 posti. L'ambulatorio ENPAS della Casa è stato dotato di impianti ed apparecchiature specialistiche che completano l'assistenza sanitaria offerta agli ospiti.

Infortunati sul lavoro

Dopo l'istituzione dei « Comitati di Sicurezza e degli addetti alla Sicurezza » presso i maggiori impianti dei Servizi Movimento, Trazione, Lavori, Impianti Elettrici ed Approvvigionamenti, avvenuta nell'esercizio passato, molti altri comitati analoghi sono stati istituiti presso impianti minori degli stessi Servizi, in particolare presso il Movimento (circa 70).

Si è proceduto alla distribuzione di nuovi mezzi personali di protezione (grembiuli impermeabili di tessuto resinato) mentre altri mezzi sono in corso di distribuzione (maschere a doppia finestrella per saldatori elettrici) o in fase di esperimento (scarpe antisdrucchiolevoli a sfilamento rapido).

Sul piano organizzativo e psicologico, l'opera di prevenzione è stata attuata con l'emanazione di disposizioni interne, e si è avvalsa della stampa, del cinema ed in generale di tutti i moderni mezzi audiovisivi.





**Attività
sociali
e rapporti
con le
organizzazioni
sindacali**



Dopolavoro

Nel quadro dell'attività assistenziale è stata attuata — mediante accordo con l'Istituto Nazionale Assistenza Ferrovieri (INAF) — una nuova interessante forma di assicurazione del personale ferroviario contro gli infortuni sia sul lavoro che extra lavoro. Tale convenzione è stata accolta con particolare favore dai ferrovieri di tutte le categorie, favore di cui fanno fede le 45.000 adesioni che l'Istituto assicuratore ha già ricevuto.

Per restare nel campo dell'assistenza, per la « Befana » '65 il D.L.F. ha impiegato uno stanziamento globale di circa 181 milioni, per l'acquisto di giocattoli e dolciumi distribuiti a 63.606 bambini nati nel periodo 1-1-58 - 6-1-64.

Il Dopolavoro ha inoltre curato la gestione — diretta o in appalto — di 115 mense, che hanno fornito circa 6.800.000 pasti (ad un prezzo medio di L. 450), 240 bar, funzionanti presso le sedi sociali o presso impianti ferroviari e altre 98 mense presso i maggiori Depositi e Officine della Rete, che hanno fornito al personale, al prezzo medio di L. 330, un totale annuo di circa 3.500.000 pasti.

Tra le altre gestioni speciali, da ricordare le 41 sale cinematografiche, i 2 teatri, le 4 case per ferie montane e quella marina, i 5 nidi d'infanzia nonchè i diversi centri di istruzione agraria, le scuole di istruzione professionale, i corsi di aggiornamento, etc.

Delle manifestazioni culturali del 1965, particolare menzione meritano il V Concorso Nazionale di Pittura Estemporanea di Foggia, la V Mostra Nazionale Ferroviaria di Fotografia Artistica di Torino, il III Concorso Nazionale di Disegno Infantile, riservato agli alunni delle scuole elementari, figli dei soci del D.L.F. di Roma, il X Festival Internazionale Ferroviario del film a formato ridotto di Verona, il Concorso Nazionale « Penna d'Oro Ferroviaria 1965 » di Ancona e, in campo internazionale, la X Esposizione Internazionale Ferroviaria di Fotografia Artistica di Parigi.

Nel settore del turismo, sono stati organizzati 118 gruppi di viaggio all'interno, con 6.680 partecipanti, e 99 comitive per viaggi all'estero, con 3.869 partecipanti. Inoltre, 13.123 ferrovieri italiani e stranieri hanno trascorso con modica spesa periodi di vacanze nei soggiorni montani e marini in diretta gestione del Dopolavoro, quali Rimini-Rivazzurra, Marina di Grosseto, Plan di Val Gardena, Talamone, Canazei, Dobbiaco, Roccaraso, etc. Le giornate di presenza sono state complessivamente 121.386.

Intensa è stata anche l'attività sportiva: in campo nazionale, gare di sci, corsa campestre, atletica leggera, ciclismo, pesca sportiva, canottaggio, tiro al piattello, nuoto, bocce; in campo internazionale, campionato di corsa campestre (Bellinzona), campionato di tennis (Bandol), hanno visto la partecipazione degli atleti del D.L.F. di quasi tutti i Compartimenti.



1 L'atletica leggera regina degli sports olimpici gode vaste simpatie tra i soci del DLF

2 Un moderno negozio della Provvida a Roma. Una aggiornata concezione nei metodi di acquisto e di vendita dei prodotti attuata dalla Provvida la pone in grado di competere con i più forniti supermercati

3 Riunione della Commissione Interna di un impianto periferico

4 Sole e mare per i figli dei ferrovieri nella colonia marina di Riccione

Servizi Sanitari

E' continuata l'opera di potenziamento delle attrezzature dei servizi sanitari. In particolare il laboratorio d'Igiene e quelli di Radiologia presso gli Ispettorati, sono stati dotati di stativi mobili, di strumenti come la bilancia analitica, il colorimetro ed il thomographe che vengono ad integrare l'attrezzatura indispensabile per una approfondita attività di analisi e di ricerca. L'attività del laboratorio d'Igiene si è concretata in n. 5.206 analisi ed esami.

Sono stati anche perfezionati i sistemi e i mezzi di selezione e revisione fisica e psico-attitudinale del personale, di prevenzione infortunistica e di vigilanza negli ambienti di lavoro.

Per il controllo della morbosità il Servizio Sanitario ha assunto l'iniziativa di innovare l'attuale sistema di rilevazione attraverso un progetto, in via di definizione, che consentirà una conoscenza immediata dell'andamento della morbosità e la possibilità di più tempestivi ed efficaci interventi.

E' proseguita l'attuazione del piano di ammodernamento dei servizi di pronto soccorso con la sostituzione o la nuova fornitura di mobili, di cassette di soccorso, di barelle EVE per la respirazione artificiale e di quelle portafertili.

Ai bambini ospiti dei collegi e delle colonie sono stati somministrati preparati polivitaminici. Nell'ultimo trimestre del 1965 è stata ripetuta su larga scala la vaccinazione antinfluenzale con ottimi risultati.

Il Centro di Riabilitazione al lavoro per motulesi di Roma Smistamento ha ospitato 34 ferrovieri infortunati, dei quali 18 sono guariti senza



3



4

conseguenze, 5 sono guariti con conseguenze, mentre i restanti 11 casi sono in attesa di definizione. E' in via di ultimazione, inoltre, la costruzione del nuovo Centro di Riabilitazione.

Il laboratorio di Psicologia applicata ha sottoposto ad esame psico-tecnico n. 343 dipendenti al fine di accertare eventuali carenze fisiche e psico-attitudinali e di destinare a mansioni più idonee i dipendenti stessi.

Rapporti con le organizzazioni del personale

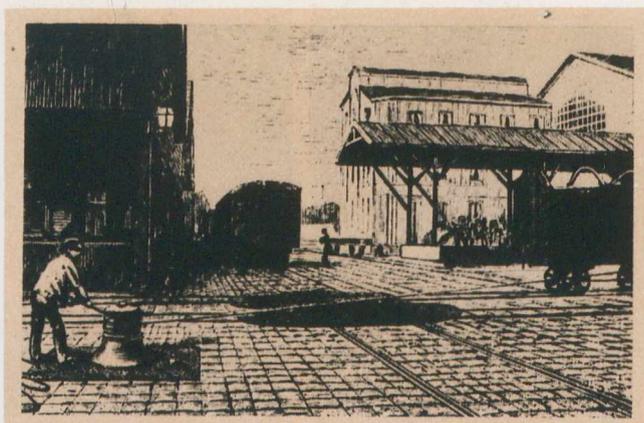
Sistematici e frequenti nel '65 i contatti dell'Azienda con le Organizzazioni sindacali unitarie e di categoria.

Una vasta e complessa serie di rivendicazioni di carattere normativo ed economico, concernenti il personale ferroviario di ruolo e quello delle Assuntorie, è stata esaminata e discussa, nel corso di numerose riunioni tenute in Sede Centrale e presso le Direzioni Compartimentali.

Particolare rilievo ha assunto l'inizio, nel mese di novembre 1965, delle riunioni per l'esame delle questioni in tema di « libertà e poteri sindacali » di cui al documento elaborato dai quattro Sindacati unitari: SFI, SAUFI, SIUF, USFI in sede di « Tavola rotonda », indetta nel luglio dello stesso anno dal SAUFI, con lo scopo di regolamentare organicamente i rapporti fra Azienda e Organizzazioni sindacali.

Relazioni di proficua collaborazione sono state altresì intrattenute, anche mediante riunioni periodiche, con gli Organi periferici dei Sindacati, e con le Commissioni Interne, operanti in oltre 600 Impianti, per la soluzione dei molteplici problemi di carattere locale.

Informazione aziendale



L'informazione sulle attività aziendali è stata improntata ad un programma sobrio ma organicamente articolato. Radio, stampa, cinema e televisione sono state sempre interessate in occasione dei traffici di punta di Ferragosto e fine anno, allo scopo di sollecitare la collaborazione degli utenti e di limitare affollamenti e disagi.

Alle Fiere di Milano, Bari, Parma, Cagliari, Padova, Genova, Messina, etc. l'Azienda si è presentata con una obbiettiva documentazione delle sue attività, in stands attrezzati anche per le informazioni, la vidimazione e il rilascio dei biglietti di viaggio.

Quanto alle attività editoriali, da citare l'ormai tradizionale relazione annuale « F.S. '64 », il volume n. 12 della serie « Quaderni delle F.S. », dedicato a « Elettromotrici ed Elettrotreni », e la nuova edizione del n. 9, « Le nostre locomotive elettriche ».

Positiva, nel complesso, l'informazione della pubblica opinione a mezzo stampa. Per iniziativa delle F.S., un gruppo di giornalisti italiani ha partecipato alla I^a Mostra Internazionale dei Trasporti di Monaco di Baviera, e un gruppo di giornalisti olandesi ha visitato i nostri Impianti di Roma e Napoli.

Il bilancio delle attività cinematografiche ha registrato 15.000 metri di pellicola girati (a 35 e 16 mm) per cinegiornali, documentari didattici e divulgativi e inserti di attualità tecnica e sociale diffusi anche in TV, nel Telegiornale e nella rubrica « Cronache Italiane ». Le F.S. hanno anche partecipato a numerose rassegne cinematografiche a carattere internazionale, come la I^a Rassegna Internazionale del film delle Comunicazioni di Genova, il 18^o Festival Internazionale film a f.r. di Salerno, la 10^a Rassegna Internazionale del film scientifico-didattico di Padova, il 1^o Festival di « Prevenzione » di Lisbona e la già ricordata Esposizione Universale dei Trasporti di Monaco.

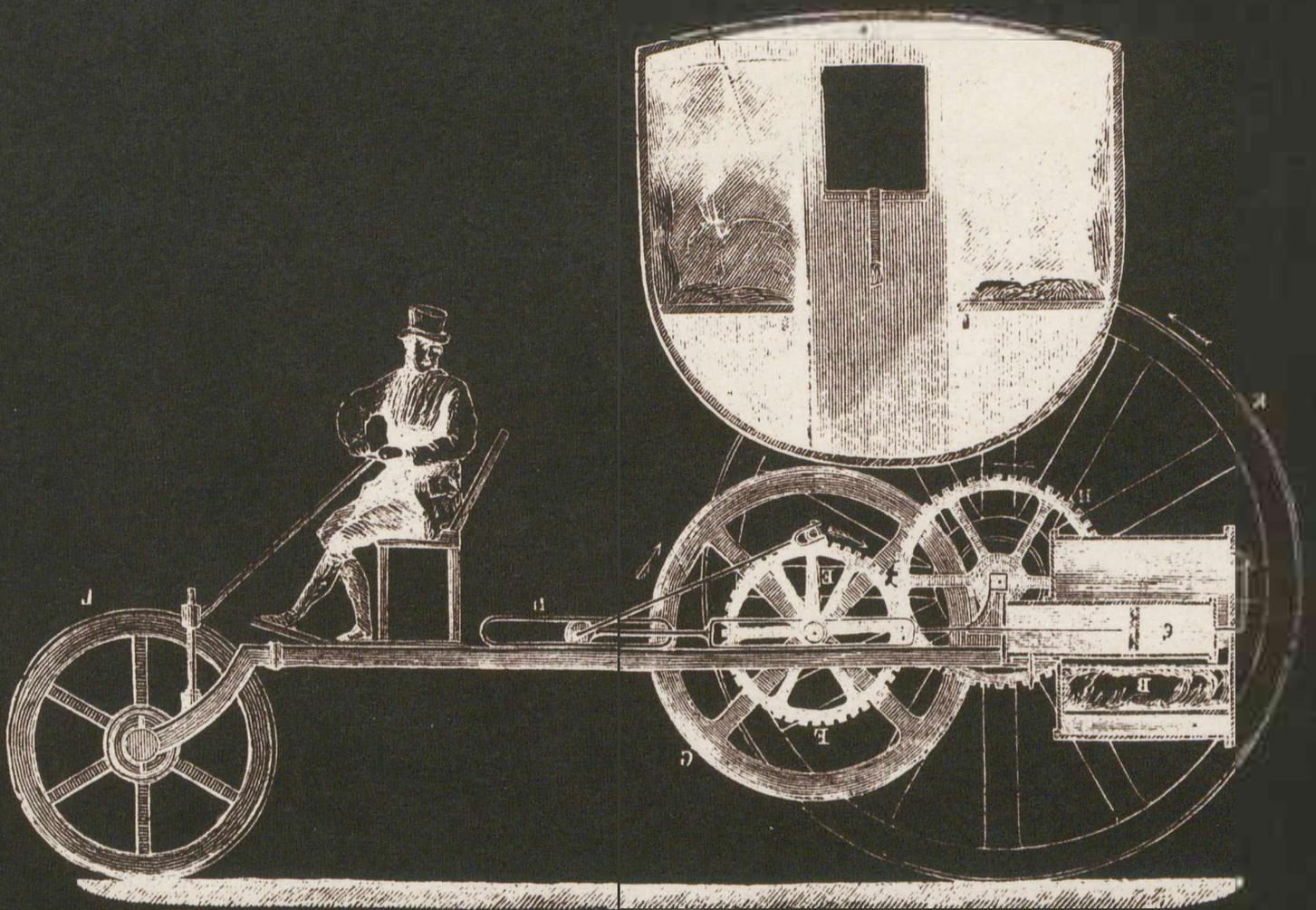
Una larga documentazione fotografica di attività aziendali è stata distribuita a giornalisti, studiosi e appassionati dalla Fototeca Centrale, che ha ormai superato i 31.000 soggetti schedati.

L'attività di informazione interna è stata prevalentemente svolta dal giornale aziendale « Voci della Rotaia » e dal Cinegiornale « Settebello », ambedue ormai al loro 10^o anno di vita.

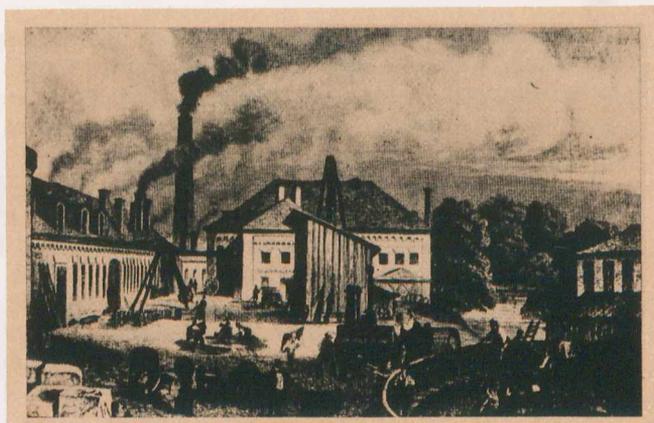




Problemi di fondo



La riforma della azienda ed il coordinamento



I problemi di una riorganizzazione e ristrutturazione dell'intero settore dei trasporti terrestri ed in particolare dell'Azienda ferroviaria sono tutt'altro che recenti: varie Commissioni di studio si sono succedute nel tempo e tutte (da quella Severi a quella Berruti, a quella Longo) erano pervenute a conclusioni molto simili ed in sostanza avevano indicato la necessità e l'urgenza di intervenire decisamente e profondamente per innovare sostanzialmente l'intero settore.

Da ultimo, nel 1964, il Governo costituiva un Comitato composto dai rappresentanti dei Ministeri interessati e del personale, per approfondire lo studio del problema e fornire proposte concrete: compito che il Comitato assolse in sei mesi di lavoro, pervenendo infine ad una Relazione conclusiva, che il suo Presidente — e Vice Presidente del Consiglio, Onorevole Nenni — presentò nell'aprile dello scorso anno al Consiglio dei Ministri.

Rispetto alle questioni sul tappeto, l'atteggiamento delle F.S. coincide sostanzialmente con quello della maggior parte delle ferrovie europee in merito agli aspetti comuni del problema quali si ritrovano — con poche varianti — negli altri Paesi dell'Occidente continentale.

Il risanamento economico e una seria riforma tecnico-organizzativa dell'Azienda ferroviaria sono strettamente legati alla soluzione di fondamentali problemi di politica generale dei trasporti. Infatti, anche la migliore riorganizzazione interna verrebbe ad operare in un sistema non vitale se contemporaneamente non si mettesse ordine nel mercato dei trasporti con adeguate misure esterne.

Fra queste sembrano preminenti le seguenti:

— definizione di uno strumento di conoscenza nel quale iscrivere tutti i reali elementi di costo pertinenti al potenziamento di ciascun sistema di trasporto; costi che — in definitiva — vanno ripartiti secondo una visione dell'interesse nazionale che dovrebbe essere per quanto possibile globale, organica ed oculata. Poco importa, al riguardo, che un tale strumento si denomini « Conto Nazionale dei Trasporti » o diversamente;

— razionale individuazione dei traffici realmente congeniali ed economicamente disimpegnabili da parte di ciascuno dei sistemi, ai fini di un più razionale orientamento delle diverse correnti di traffico;

— studio e programmazione degli investimenti — specie quelli a lungo termine — non limitati ai soli settori ferroviario e aeroportuale, bensì comprendenti anche quelli stradale e portuale.

E' questo un obiettivo di primaria importanza, tendente ad evitare un non razionale utilizzo delle non illimitate risorse nazionali, ed a scongiurare tanto le possibilità di costose e dannose duplicazioni quanto quelle di insufficiente alimentazione di talune direttrici di sviluppo.



Si può quindi affermare che i provvedimenti relativi al coordinamento — anche, se non soprattutto, per gli investimenti — meritano priorità programmatica, per i loro riflessi non solo sull'economia globale del sistema dei trasporti ma anche sulla pianificazione economica generale della Nazione.

Per quanto riguarda — in particolare — il settore dei trasporti ferroviari, tuttora uno di quelli maggiormente impegnati, non sarà inutile rammentare ancora che esso si trova oggi ad operare in condizioni assai difficili ed a rispondere del suo rendimento, di fronte alla collettività nazionale, in situazione di svantaggio particolare, derivante dal tipo di struttura nel quale la massima Azienda ferroviaria italiana è costretta e che non le consente di adeguare con la necessaria duttilità e prontezza i suoi mezzi organizzativi ed operativi alla mutata realtà.

Le F.S. si trovano quindi a dover subire — senza poter adeguatamente replicare — un'azione concorrenziale impetuosa e talvolta disordinata, che può seguire più agilmente i progressi tecnologici.

Sono attualmente handicaps caratteristici dell'Azienda ferroviaria di Stato:

— la impossibilità di operare rapidamente idonee modifiche dei suoi organi e dei suoi mezzi senza lunghe e defatiganti procedure, imposte dalla legge;

— la impossibilità di determinare nella sua sfera di valutazione economica le dimensioni da dare alla Rete, commisurandole a quelle che sono oggi le possibilità concrete di esercire in condizioni almeno tollerabili di economicità le singole relazioni ed il loro complesso;

— la impossibilità di seguire duttilmente il mercato, in modo da poter adeguare prontamente la sua offerta di servizi, anche negli aspetti tariffari;

— la difficoltà di predisporre e attuare con la necessaria scioltezza i suoi piani di investimento, l'introduzione di nuove tecniche e via dicendo;

— la difficoltà di realizzare un tipo di rapporto con il suo personale che, tenendo nel massimo conto le legittime esigenze di carattere sociale, consenta di incentivare la produttività attraverso adeguati strumenti economici;

— l'obbligo di gestire taluni servizi o di attuare certe condizioni che comportano oneri rilevanti senza contropartite adeguate, per ragioni di carattere sociale e politico, comunque extra aziendali. Obblighi di questo tipo possono ben essere giustificati e compresi, ma è illogico che gli squilibri e le perdite che ne derivano pesino sul bilancio aziendale.

Ad ogni modo, anche se in un certo senso è d'obbligo accennare alla competizione in atto, non è sulla situazione concorrenziale che le F.S. pongono l'accento: e sarebbe anche discutibile il loro titolo a farlo, in quanto lo Stato non potrebbe ovviamente impostare le sue soluzioni partendo dal presupposto di tenere in vita a tutti i costi una sua Azienda, quand'essa, per ipotesi, risultasse tecnicamente ed economicamente superata.

Le F.S. propongono invece di accertare obiettivamente l'idoneità tecnica ed economica di ciascuno dei sistemi di trasporto a stare sul mercato ed a restarci a condizione di avanzare una offerta valida; in modo che ciascun vettore possa individuare con sincerità e chiarezza la dimensione e il tipo di servizio che può più vantaggiosamente porre a disposizione dell'utenza e della collettività.

Se queste sono le esigenze primarie, ne discende che le auspiccate riforme di struttura non dovranno risolversi in innovazioni prevalentemente morfologiche e forse neppure in provvedimenti che mirino ad un risanamento del bilancio soltanto dal punto di vista contabile; ma, in definitiva,

nella creazione di certe premesse per un più razionale soddisfacimento delle esigenze di trasporto. La possibilità di pervenire alla chiusura di linee ferroviarie a traffico irrilevante, la riorganizzazione dei servizi secondo più moderni criteri, la riforma e l'adeguamento delle tariffe ferroviarie, il completo rimborso degli oneri extra aziendali, il pagamento degli oneri finanziari per determinati prestiti contratti dall'Azienda e così via, non sono che altrettanti corollari di una corretta impostazione generale dei problemi e delle soluzioni.

In merito ai cosiddetti « rami secchi » la posizione delle F.S. conferma la loro volontà di non volere ostinatamente esercitare in tutti i casi e a tutti i costi, ma di prendere realisticamente atto della più vasta gamma delle possibilità offerte oggi dalla tecnica.

Questo discorso si addice perfettamente alla situazione di circa 5.000 Km delle linee della Rete ferroviaria italiana, sui quali si svolge ormai



solo il 4% del traffico. Una così bassa utilizzazione comporta un insostenibile rapporto tra costi e ricavi, rapporto che viceversa potrebbe spesso risultare accettabile se il servizio fosse effettuato su strada, soluzione che oltre tutto può offrire consistenti vantaggi per l'utenza.

Questo problema andrà risolto per gradi, approfondendo — se necessario — l'esame della situazione delle singole linee, per accertare se non esista davvero per alcune di esse qualche possibilità di riprendere in un futuro ragionevolmente vicino, un'accettabile quantità di traffico, al quale eventualmente adeguare gli impianti.

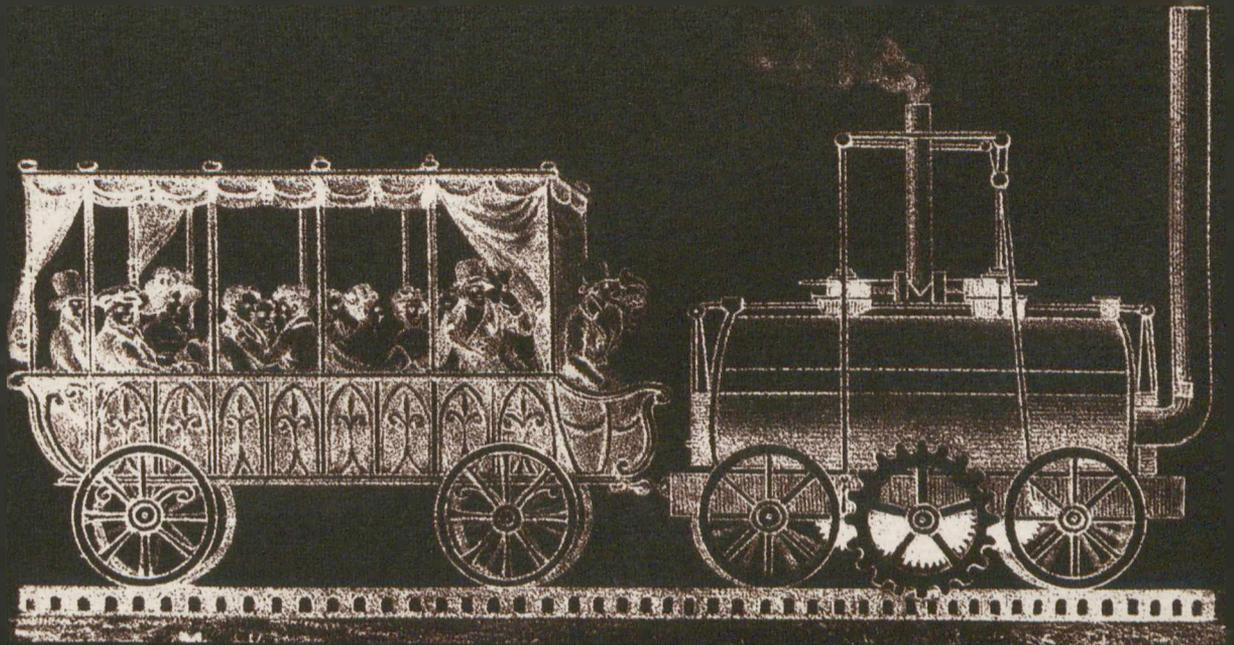
Ove questo esame si concluda negativamente, non resterà che chiudere, al traffico su rotaia, sia pure gradualmente, le linee cronicamente deficitarie sempre che venga contemporaneamente accertata l'esistenza delle condizioni che consentano di svolgere il servizio su strada con piena garanzia.







Cronache di un anno



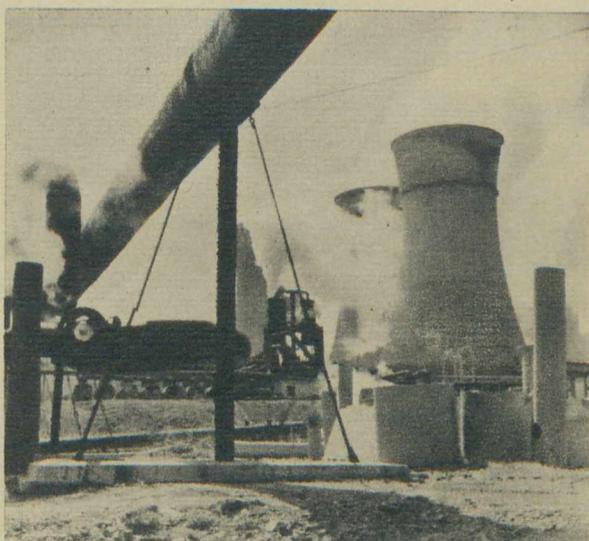
GENNAIO

1 — Nel bacino dei Cantieri Navali di Ancona viene varata la N.T. «Gennargentu». L'unità è del tipo «Tyrus», ma presenta notevoli innovazioni: una maggiore capacità di trasporto di automezzi (85 e cioè 15% in più) e passeggeri (800 circa) e un maggior numero di cabine (portate da 93 a 144).

2 — A seguito del trasferimento all'ENEL degli impianti di produzione di energia elettrica della Larderello, questa cambia il proprio oggetto sociale. Non essendo interessate a tale operazione le F.S. escono dalla Società, al cui capitale partecipavano per il 76%.

3 — Com'è tradizione, viene distribuita la Befana a 64.000 bambini, figli dei ferrovieri. La spesa complessiva sostenuta dal D.L.F. è di 181 milioni, 159 dei quali di contributo dell'Azienda.

— Nel quadro degli interventi in favore del Mezzogiorno il Governo stabilisce l'applicazione di tariffe ferroviarie speciali per il trasporto di materiali e macchinari occorrenti per nuovi impianti industriali del Sud. Appositi accordi saranno stabiliti tra F.S. e Cassa del Mezzogiorno, per compensare almeno in parte le ferrovie del minore introito derivante da queste agevolazioni.



FEBBRAIO

— Il Governo dopo aver approvato il progetto di piano di sviluppo economico per il quinquennio '65-69 presentato dal Ministro Pieraccini, lo invia al CNEL per il prescritto parere. Nel piano i trasporti trovano ampia ed organica trattazione. Per quanto riguarda le ferrovie, il programma si propone una radicale riorganizzazione dell'Azienda, un potenziamento della rete, rivolti al risanamento finanziario ed alla modernizzazione tecnica delle F.S.



MARZO

4 — Si riunisce, per la prima volta a Roma, la C.E.M.T., formata dai Ministri dei Trasporti della Germania, Francia, Inghilterra, Olanda, Svizzera, Italia. Il gruppo dei Ministri stabilisce le linee direttrici dell'azione da svolgere affinché i problemi dell'economia dei trasporti siano inquadrati in quello più generale dello sviluppo economico delle Nazioni.



— Per adeguare la funzionalità dei servizi alle caratteristiche del traffico nello Stretto, le F.S. attivano in via sperimentale un servizio di traghetto per viaggiatori con aliscafi sulla relazione Messina-Reggio Calabria. ¹

— Il Consiglio dei Ministri approva il decreto legge per la definitiva soppressione della linea passiva Ellera-Tavernelle (diramazione della Perugia-Terontola) relazione su cui già da tempo sono in servizio con ottimi risultati, autoservizi sostitutivi.

— In occasione della Pasqua, le F.S. dispongono la programmazione di numerosi treni straordinari — specie per i lavoratori provenienti dall'estero — e sospendono le restrizioni di carattere tariffario per i viaggi in comitiva previste per i periodi di punta del traffico. ²

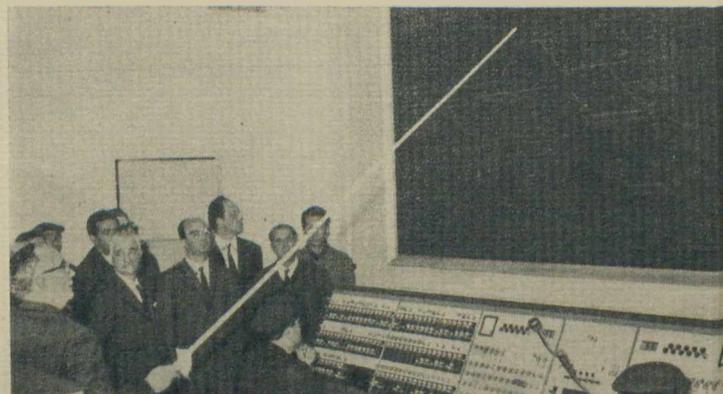
— Dal porto di Genova al Brennero viaggia per ferrovia una statua equestre di Abramo Lincoln, alta circa 4 metri e mezzo e pesante 3.700 kg. Il monumento è stato donato dalla « National Fondation » di New York alla città di Salisburgo.

APRILE

— Con l'esame del documento finale predisposto dal Vicepresidente del Consiglio On. Nenni si concludono i lavori del Comitato per la riforma dell'Azienda F.S. Nella relazione sono indicati i risultati cui sono pervenuti i tre gruppi di lavoro costituiti in seno al Comitato stesso e presieduti dai Sottosegretari Caron, Mannironi e Lucchi, nonché gli elementi essenziali delle proposte e delle osservazioni avanzate dalla Azienda, dalle amministrazioni statali interessate e dai sindacati. Dopo l'approvazione del documento, l'on. Nenni, annuncia che lo sottoporrà al Consiglio dei Ministri per le decisioni finali che ad esso competono. ³

— Viene attivato a Roma Tiburtina il nuovo impianto A.C.E.I. che si contraddistingue dagli impianti simili per le sue cospicue dimensioni, per l'estensione dei circuiti e per la consistenza delle apparecchiature. Il nuovo apparato consente di realizzare 402 itinerari e 553 istradamenti. ⁴

— Si tiene a Genova la conferenza della Commissione direttiva del « Pool carri Europ » cui partecipano le amministrazioni ferroviarie d'Italia, Francia, Austria, Germania Occ., Belgio, Lussemburgo, Olanda, Danimarca e Svizzera con un parco complessivo di circa 224 mila carri di vario tipo. Si decide che verranno ulteriormente



1

2

3

4

migliorate le prestazioni del Parco Europ anche in relazione all'aumento del traffico in tale regime. ①

M A G G I O

— Viene inaugurata la Milano-Mortara a T.E. ②
Con questa elettrificazione è stata soppressa la trazione a vapore su tutte le linee del nodo di Milano. La spesa per l'elettrificazione dei 43 km. è risultata relativamente modesta sia perché trattasi di una linea interamente pianeggiante sia perché si sono potute utilizzare le preesistenti sottostazioni elettriche limitrofe.

— Viene attivata la trasformazione a c.c. ③
della Bolzano-Brennero, ottenendo riduzioni sensibili dei tempi di percorrenza. Per la realizzazione dell'opera sono state costruite 4 sottostazioni di conversione, un elettrodotto di 7 km. e 240 km. di linee di contatto, e sono stati potenziati tutti gli impianti. La spesa è stata di 5 miliardi di lire, più altri 6 miliardi per l'acquisto dei mezzi di trazione.

— Viene attivata nella stazione di Piacenza il nuovo A.C.E.I. che permette di realizzare automaticamente i numerosi itinerari dell'importante nodo e di effettuare le varie manovre per gli istradamenti.

— Realizzando una ulteriore iniziativa nel quadro del miglioramento dei servizi speciali per i viaggiatori, le F.S. attuano anche sul percorso Napoli-Villa S. Giovanni un servizio di trasporto auto al seguito dei viaggiatori.

— Si tiene a Salsomaggiore il congresso dell'Associazione Europea dei ferrovieri, cui partecipano oltre 500 delegati di 8 nazioni.

— Entra in vigore il nuovo orario che, nelle sue linee generali, doveva restare — per la prima volta — invariato per due anni. A seguito però dell'adozione dell'ora legale sul territorio italiano si è recentemente reso necessario apportarvi sensibili variazioni. Pur tenendo conto della necessità di conseguire le più strette economie di gestione, le F.S. hanno cercato di soddisfare nel miglior modo possibile le esigenze dei viaggiatori. A seguito dei miglioramenti agli impianti realizzati finora, sono stati generalmente ridotti i tempi di percorrenza dei treni viaggiatori, specie per quelli a lungo percorso, con acceleramenti che in diversi casi superano l'ora e giungono fino a tre ore. Il quadro è completato da nuove comunicazioni internazionali ed interne e dal miglioramento del materiale impiegato non solo per i treni più importanti ma anche per molti di quelli locali. ④



GIUGNO

— Viene organizzato un viaggio per giornalisti sul nuovo rapido «Il Peloritano» che in attuazione del nuovo orario collega Roma con Palermo e Catania in appena — rispettivamente — 12 e 10 ore. Il servizio viene effettuato con le moderne elettromotrici «ALe 601» molto veloci e confortevoli. 1

— Entra in funzione il «Centro Operativo» di Genova istituito per disciplinare e coordinare il traffico ferroviario e quello portuale, e cioè per ottenere il regolare afflusso alle banchine dei carri, una loro migliore utilizzazione, un più razionale impiego degli impianti e una riduzione dei tempi di sosta a vuoto per treni e navi. 2

— Viene ricordato il centenario della Bari-Brindisi, ultimo tratto della linea adriatica.

— Il Consiglio dei Ministri della C.E.E. approva a Bruxelles nelle sue linee ispiratrici la disciplina dei prezzi di trasporto (tariffe a forchetta), da attuarsi in tre fasi, tendente a mettere i trasporti ferroviari, stradali e fluviali su un piano di parità operativa.

LUGLIO

— Viene inaugurata a Monaco la I Mostra Internazionale dei Trasporti I.V.A., ampia rassegna della situazione attuale e delle prospettive future di questo vitale settore di attività. Nel quadro delle manifestazioni assume particolare rilievo la conferenza stampa organizzata dal Centro d'Informazione e propaganda delle Ferrovie Europee tenuta dal Segretario Generale dell'U.I.C., Louis Armand, accademico di Francia, che illustra il tema «Le Ferrovie nel futuro» e dal prof. Oeftering, Primo Presidente delle Ferrovie Federali Tedesche. Alla Conferenza partecipa anche un folto gruppo di giornalisti italiani. 3

— A seguito di violentissime piogge lo scalo ferroviario di Fortezza viene invaso da una grande massa di fango che sommerge gli impianti ed un treno che entrava in stazione. Per fortuna non si registrano vittime, ma i danni sono ingenti. Tecnici ed operai delle F.S. riescono però in soli cinque giorni a riattivare la linea.

— Viene attivato anche ad Asti un nuovo importante A.C.E.I.



AGOSTO

— Il dott. Giuseppe Renzetti lascia l'incarico di Direttore Generale delle F.S. a seguito della sua nomina a Consigliere della Corte dei Conti, deliberata dal Consiglio dei Ministri.

— Per far fronte alla maggior affluenza di viaggiatori nel periodo di punta delle ferie estive le F.S. predispongono numerosi treni straordinari. Dal solo nodo di Milano nei primi 15 giorni del mese partono 2 milioni e 300 mila viaggiatori e vengono effettuati 157 treni straordinari.

— La Nave Traghetto «Gennargentu» compie il viaggio inaugurale sulla rotta Civitavecchia-Golfo Aranci. La nave, con a bordo il Sottosegretario ai Trasporti, on. Mannironi, parlamentari sardi, giornalisti ed invitati viene accolta al suo arrivo con grande entusiasmo dalla popolazione locale. Con l'entrata in servizio della nuova unità potranno essere effettuate tre corse giornaliere delle N.T. delle F.S. tra la Sardegna ed il Continente. L'on. Mannironi annuncia che una quarta nave sarà quanto prima impostata presso i cantieri del Tirreno, in modo da essere pronta per la primavera-estate del '67.

— Viene attivato l'impianto A.C.E.I. nella stazione di Benevento. Il nuovo apparato ha 174 pulsanti che permettono di realizzare 77 itinerari per treni e 154 istradamenti per manovre.

SETTEMBRE

— Pesantissime anche per la rete ferroviaria le conseguenze dei nubifragi abbattutisi sulla Penisola. Le interruzioni più gravi si hanno nel Lazio, intorno a Roma, in Umbria, nel Veneto e nel Trapanese. I danni ammontano ad oltre due miliardi di lire. I ferrovieri, ancora una volta in prima linea, si prodigano oltre che per il ripristino delle linee, che avviene con notevole anticipo rispetto alle previsioni, in aiuto ai sinistrati.

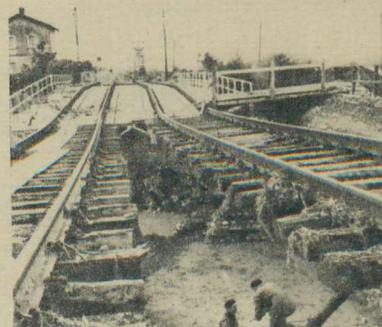
— L'ing. Ruben Fienga viene nominato nuovo Direttore Generale delle F.S. L'ing. Fienga, già Vicedirettore Generale dell'Azienda, proviene dal Servizio Lavori e Costruzioni, nel cui ambito si era già distinto prima nei lavori di ricostruzione postbellica della Rete, poi per il completamento della stazione di Roma Termini ed infine, nell'impostazione e nella direzione del ciclopico raddoppio della Battipaglia-Reggio Calabria.



1



2



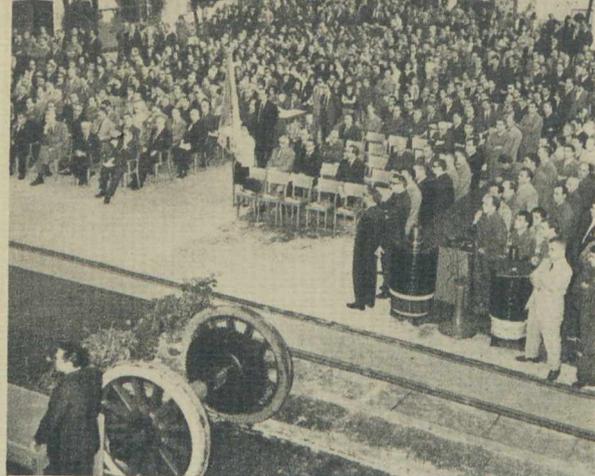
3



4

OTTOBRE

— Viene celebrata nei primi giorni del mese la VII Giornata del Ferroviere. La manifestazione, cui partecipano oltre alle Autorità ed ai ferrovieri di tutta Italia, numerosi cittadini e che prima si teneva il 25 luglio giorno di San Cristoforo, è stata da quest'anno spostata al 3 ottobre ricorrendo in tale data l'anniversario dell'apertura della 1ª ferrovia italiana, la Napoli-Portici (1839).



NOVEMBRE

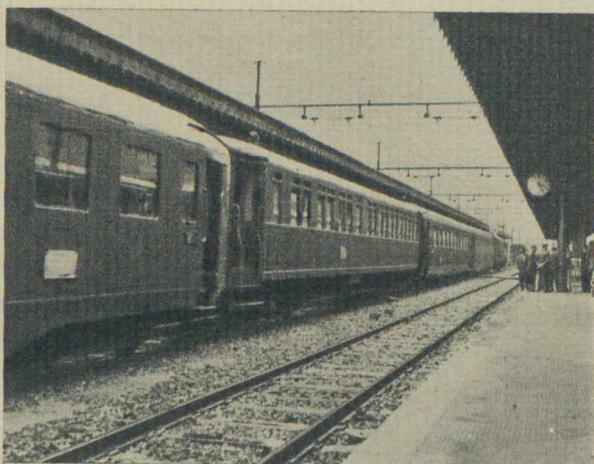
— Si tiene a Milano la conferenza dei Laghi per i collegamenti relativi agli orari estivi 1966 F.S.-Laghi. Le proposte di nuove relazioni, di modifiche di orario e di innovazioni sono 141 e riguardano 51 collegamenti di carattere locale nazionale ed internazionale. Pur dovendosi superare le difficoltà inerenti alla entrata in vigore dell'ora legale in Italia, gran parte delle richieste vengono accolte dalla Azienda ferroviaria per venire incontro alle sempre crescenti esigenze di sviluppo di questa importante zona turistica.



DICEMBRE

— A seguito di accordi con le ferrovie francesi, le F.S. mettono in vendita presso le Stazioni di Milano C., Torino P.N. e Genova P.P. abbonamenti internazionali nominativi che danno diritto all'acquisto di biglietti a metà prezzo di prima e seconda classe sulle relazioni tra Milano e Parigi, Lione e Marsiglia; tra Torino e Lione; tra Genova e Marsiglia.

— In occasione delle feste di fine anno le F.S. organizzano anche quest'anno decine e decine di treni straordinari per agevolare l'afflusso dei viaggiatori che quest'anno raggiunge punte di vero record. Numerosi sono anche i treni internazionali straordinari organizzati in collaborazione con le ferrovie estere per il rientro in Patria dei lavoratori italiani all'estero. Malgrado l'eccezionale afflusso, la migliorata situazione del materiale rotabile consente di far fronte con sufficiente regolarità e adeguatezza alle notevoli punte di traffico.



15 Maggio 1860.

GUIDA-ORARIO

INDISPENSABILE

AL

Viaggiatore in Italia



CONTENENTE :

GLI ORARI

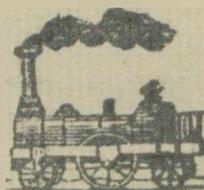
di tutte le

STRADE FERRATE ITALIANE

Piroscafi, Diligenze, Velociferi, ecc.

nonchè la descrizione

DELLE PRINCIPALI CITTA' D'ITALIA, ecc.



PREZZO Ital. Cent. 35.

MILANO, presso la Libreria *Sonzogno*, Corso Vittorio Emanuele, N. 38 ; TORINO, presso *Gianini e Fiore*, *Schelltno* ; GENOVA, *Figli di G. Grondona*, ALESSANDRIA, *Domenico Trinchero* ; (presso la Stazione della Ferrovia), FIRENZE, *Ricordi e Jouhaud*, BOLOGNA, *Marsigli e Rocchi* ; PIACENZA, *Domenico Tagliaferri* ; MODENA, *Ferdinando Gavazzoni e Cesare Ceschi* ; BRESCIA, *Quadri*, BERGAMO, *Fratelli Bolis, Fratelli Tiraboschi* ; CREMONA, *Costanza Cavalli* ; COMO, *Carlu Franchi* ; VENEZIA, *Gennaro Favai*, ecc.

EDITO DAL
CENTRO RELAZIONI AZIENDALI
DEL SERVIZIO AFFARI GENERALI

IMPAGINATORE: ALDO TAPPA

FOTO DI: S. APPETITI, H. M. NULL, G. MARINELLI,
C. TUCCI, L. VOLPI (FOTOTECA CENTRALE F.S.)
FOTO COPERTINA DI S. APPETITI

FINITO DI STAMPARE NEL LUGLIO 1966
DALLE ARTI GRAFICHE VECCHIONI & GUADAGNO

