



FS 1974

sommario

TRAFFICO E CONGIUNTURA

La situazione economica

Positiva ma in rallentamento l'evoluzione del traffico viaggiatori

Previsioni a breve e medio termine (traffico viaggiatori)

Contrastante l'andamento del traffico merci

L'influenza negativa del ciclo economico ha condizionato il traffico merci ferroviario

Previsioni a breve e medio termine (traffico merci)

Apporti concreti per una politica comune dei trasporti

Bilancio

Ordinazioni all'industria

QUALITA' DEL SERVIZIO

Obiettivo nuova regolarità

Un problema nel problema: il traffico dei pendolari

La modernizzazione del trasporto delle merci per un servizio più adeguato all'esigenze del settore

REALIZZAZIONI TECNICHE

Ammodernamento tecnologico e potenziamento degli impianti

Il quadruplicamento della Roma-Firenze per avvicinare il sud al nord del Paese

Gli interventi e le realizzazioni nel settore degli impianti elettrici ed elettronici

Una estesa meccanizzazione dei servizi per razionalizzare gli interventi operativi

Il nuovo materiale rotabile per un più esteso, efficiente e confortevole servizio

Le navi traghetto FS: un ponte tra il Continente e le Isole

La sperimentazione alla base del rinnovamento tecnologico ferroviario

VITA DELL'AZIENDA

Le difficoltà strutturali mettono in luce la necessità di rivedere l'ordinamento aziendale

In aumento la produttività

PROGRAMMI E PROSPETTIVE

Un impegno: la puntuale realizzazione dei piani in corso

Verso le nuove frontiere della programmazione aziendale

CRONACA DI UN ANNO

FS 1974

Nel corso del 1974 le Ferrovie dello Stato hanno dovuto impegnare al massimo grado la capacità delle loro strutture tecniche ed organizzative per fronteggiare l'aumento della domanda di trasporto, conseguente alla "crisi energetica" esplosa nello scorcio dell'anno precedente, che ha visto dirottare parte delle correnti di traffico dalla strada alla rotaia.

Ciò è avvenuto in un momento in cui sarebbe stato, invece, auspicabile un andamento normale dell'economia al fine di poter ultimare programmi di opere già avviate e tracciare, per gli anni futuri, linee di intervento che rispondessero armonicamente ad un più vasto piano di completa razionalizzazione di tutto il sistema dei trasporti.

E' per questo motivo di fondo che chi ama sfogliare lavori monografici come questo va subito alla ricerca di diagrammi e tabelle, per cogliere in rapida sintesi l'entità dell'effetto prodotto da eventi tanto inconsueti sulla gestione di una delle più grosse componenti economiche del nostro Paese, qual è l'Azienda delle Ferrovie dello Stato.

Dall'analisi dei dati mensili si rileva subito come, ad una notevole espansione del traffico nei primi mesi dell'anno, abbia poi corrisposto un'attenuazione del ritmo di sviluppo e, quindi, un'inversione di tendenza nel flusso del traffico. E' noto che quest'ultimo effetto è legato al progressivo peggioramento della situazione economica del Paese.

Le amare riflessioni che conseguono all'osservazione di un tale fenomeno non devono, tuttavia, distogliere l'attenzione da quanto, nonostante tutto, si è riusciti a concretizzare, sul piano organizzativo e dello studio, con proiezione di obiettivi a medio termine e con visione non circoscritta al puro ambito nazionale.

Certamente, una dura lievitazione dei costi ha falcidiato le già insufficienti disponibilità finanziarie con conseguenti ridimensionamenti nell'esecuzione dei lavori programmati; le difficoltà di alcune industrie nazionali operanti nel settore hanno fatto spesso slittare i termini di consegna, ma, nel complesso, l'impegno profuso da dirigenti e collaboratori, a tutti i livelli, è valso a contenere gli effetti della pesante congiuntura, assicurando al servizio adeguati livelli di prestazione ed alto grado di sicurezza.

L'anno 1974, come quello che lo ha preceduto, costituisce, comunque, un periodo di saldatura fra il vecchio Piano decennale di finanziamento (1962-1972) ed un nuovo Piano da proiettare oltre gli anni '80: e tali caratteristiche esso ha conservato, come emerge dai dati esposti con la consueta chiarezza in questa sedicesima edizione del volume "F S", sempre bene accolto dagli esperti del ramo, dagli operatori economici e dai giornalisti.

Anno di saldatura, quindi, anno di ultimazione di impegni residui, di realizzazione di opere che s'inseriscono autonomamente in un quadro più generale di elaborazione di un più complesso piano di lavori, destinato a fronteggiare le esigenze future del trasporto su rotaia. Sono così riportate, in cifre, le autorizzazioni residue in conto Piano-ponte, nonché la ripartizione dei 2.000 miliardi relativi agli interventi straordinari deliberati dal Parlamento proprio nell'agosto del 1974: esse costituiscono utili parametri di riferimento per valutare l'entità di un costante impegno dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato nell'opera di ammodernamento e potenziamento delle linee, degli impianti e del materiale rotabile al fine di soddisfare le crescenti esigenze interne e, soprattutto, di adeguare la propria struttura al modello di reti integrate, tracciato dal Piano regolatore delle Ferrovie europee.

Si tratta, per quest'ultimo obiettivo, di rimanere costantemente inseriti in una cooperazione tecnica e di esercizio che presenta aspetti di particolare difficoltà; occorre, infatti, collaborare a scelte di notevole portata per gli anni a venire, rispondenti alle rilevanti modificazioni di natura economica e geografica che si registrano in campo europeo.

E considerato il ruolo primario che il trasporto ha nella realizzazione del modello di società europea previsto dal trattato della C.E.E., occorre soprattutto assicurare al Piano di sviluppo della rete internazionale quel grado di flessibilità che ne consenta il costante adeguamento all'evoluzione degli obiettivi comuni supernazionali, dettata dal modificarsi di bisogni, orientamenti e tendenze della moderna società: a tale esigenza devono essere, poi, informati attività e programmi all'interno dei singoli Paesi, cosa che le Ferrovie dello Stato hanno fatto nel corso del 1974, come risulta dall'esame delle linee d'indirizzo che sono alla base dell'approvazione del programma d'interventi straordinari di 2.000 miliardi.

Come responsabile politico del Dicastero, ho rivolto uno sguardo più attento alle pagine del volume dedicate alla "Vita dell'Azienda", che segnalo alla particolare attenzione di quanti sfoglieranno la pubblicazione.

Il 1974 è stato anno di sacrifici per tutti e se a tutti va il merito di aver posto le premesse per una generale ripresa, che auspichiamo quanto più possibile rapida, una nota particolare va segnata per la grande famiglia ferroviaria che ha fronteggiato con spirito generoso le esigenze eccezionali di un anno di vera svolta nella vita economica del nostro Paese

Agosto 1975

Il Ministro



L'esame dei risultati della gestione, anno per anno, della nostra Azienda - esame sistematicamente svolto con questa relazione - evidenzia i grandi cicli secondo cui si svolge la vita nazionale ed internazionale.

La relazione dell'anno scorso, ad esempio, sottolineava l'estrema difficoltà in cui aveva operato l'Azienda FS nel 1973 a causa della "esplosione, improvvisa e di notevole dimensione, del ritorno alla ferrovia", esplosione che sembrò mettere addirittura in forse la capacità dell'Azienda e delle Industrie che per essa lavorano, di adeguarsi alle accresciute, improvvise necessità.

Certamente se avessi dovuto scrivere questa nota di presentazione nel maggio o nel giugno del 1974 non avrei potuto che esprimere, rafforzandoli, gli stessi concetti: per l'accentuarsi, infatti, della crisi energetica e per la conseguente imposizione di provvedimenti che limitarono la circolazione stradale, il traffico ferroviario, merci e viaggiatori, continuò nell'impennata di accrescimento, tanto che al 10% circa in più, rispetto agli analoghi mesi dell'anno precedente, riscontrato in novembre e dicembre del 1973, seguì un buon 15%, sempre rispetto all'anno precedente, nei primi mesi del 1974.

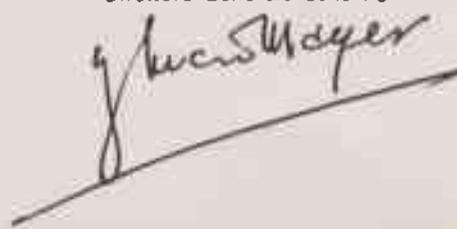
Purtroppo, invece, il secondo semestre del 1974 ha visto, e non solo in Italia, gli effetti di un non indifferente fenomeno recessivo, fenomeno che ha avuto, e non poteva non avere, una immediata e notevole ripercussione sul trasporto ferroviario ed in particolare sul traffico merci.

Che la riduzione del traffico ferroviario sia essenzialmente conseguenza del fenomeno recessivo è facilmente dimostrabile con l'analisi di altre contemporanee statistiche, prima tra tutte quella del consumo di carburante per il trasporto su strada.

Non si può peraltro negare che la realtà ha ridimensionato il giudizio di coloro che vedevano come fenomeno irreversibile un immediato ed elevato ritorno alla ferrovia di ogni trasporto, così come negli anni Sessanta era stato drasticamente ridimensionato il giudizio di coloro che vedevano decisamente tramontata la ferrovia.

I ferrovieri, che non si abbandonarono ad una crisi di sfiducia prima e ad una eccessiva euforia poi, guardano ora serenamente il fenomeno recessivo e proseguono, portando avanti i piani approvati e predisponendo quelli previsti, nel programma che dovrà portare la nostra Rete al livello di efficienza e potenzialità che giustamente la Nazione attende, nella sicurezza che sia nella natura stessa delle cose la ripresa del *trend* positivo del nostro traffico.

Ing. Lucio Mayer
Direttore Generale delle FS

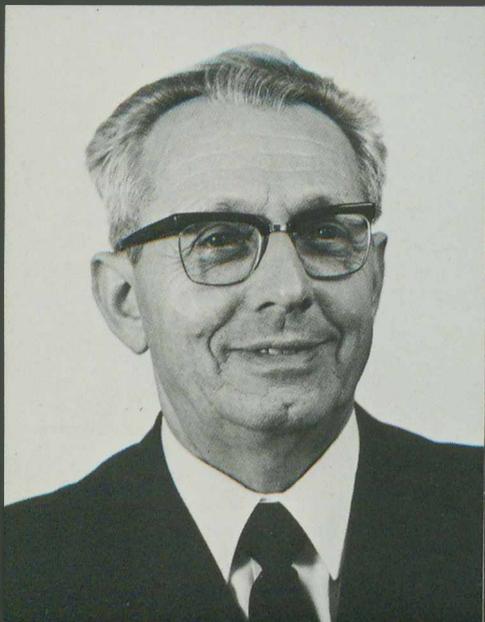
A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Lucio Mayer', is written over a horizontal line. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.

consiglio di amministrazione delle FS

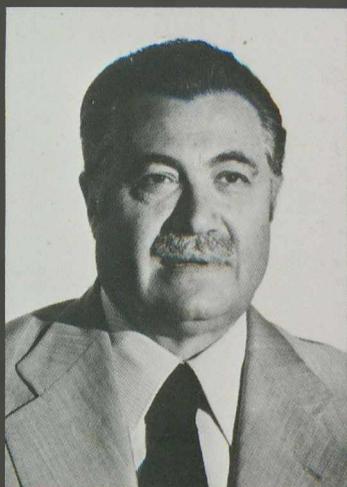
(al 31 dicembre 1974)

MARTINELLI Sen. Mario	Ministro per i Trasporti
SINESIO On. Prof. Giuseppe	Sottosegretario per i Trasporti
DEGAN On. Ing. Costante	Sottosegretario per i Trasporti
BORDONI Ing. Filippo	Direttore Generale delle FS
BERNIERI Ing. Ugo Vittorio	Direttore Generale della Programmazione, Organizzazione e Coordinamento
BELLINGERI Dott. Giorgio	Dirigente Generale FS
ROTA Ing. Corrado	Dirigente Generale FS
CAMPOSANO Prof. Ing. Paolino	Dirigente Generale FS
BONFORTI Dott. Aldo	Dirigente Superiore FS
VETRANO Dott. Gaetano	Presidente del Consiglio di Stato
ARU Prof. Luigi	Presidente di Sezione del Consiglio di Stato
MILAZZO Dott. Vincenzo	Ragioniere Generale dello Stato
MICONI Prof. Gastone	Direttore Generale del Tesoro (Ministero del Tesoro)
GENTILE Avv. Giovanni	Sostituto Avvocato Generale dello Stato
SANTOPIETRO Ing. Mario	Presidente di Sezione del Consiglio Superiore dei LL.PP.
ARONNE Bruno	Rappresentante eletto dal personale
BORTOLINI Armando	Rappresentante eletto dal personale
CAPORALI Ing. Giulio	Rappresentante eletto dal personale
ARCONTI Geom. Gaetano	Rappresentante eletto dal personale
BERGONZONI Aldo	Rappresentante eletto dal personale
APOLITO Michele	Rappresentante eletto dal personale
BIANCHEDI Prof. Ing. Riccardo	Direttore dell'Istituto Trasporti presso la Facoltà d'Ingegneria di Genova
CIRENEI Prof. Ing. Matteo Bernardo	Libero professionista
SANTORO Prof. Francesco	Titolare della Cattedra di Economia dei Trasporti presso l'Università di Trieste
PELLEGRINO Col. Gaetano	Capo dell'Ufficio Trasporti Militari dello S.M.E.
DE CAMPORA Dott. Gaetano	Dirigente Generale FS - Segretario del Consiglio

(al 31 dicembre 1974)



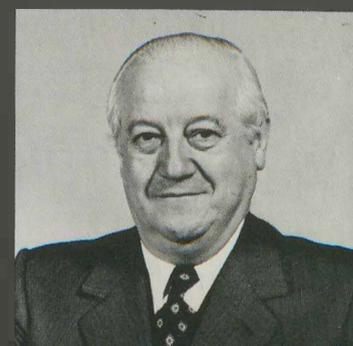
Sen. Mario Martinelli



On. Prof. Giuseppe Sinesio



Ing. Filippo Bordonì



Ing. Lucio Mayer



On. Ing. Costante Degan



Dott. Ercole Semenza

MINISTRO

SOTTOSEGRETARI

DIRETTORE GENERALE

**VICE
DIRETTORI GENERALI**



MOVIMENTO
Ing. A. Piciocchi



COMMERCIALE
Dott. M. Ferretti



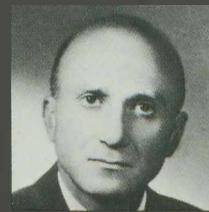
TRAZIONE
Ing. C. Bolognin



ANCONA
Ing. T. Grimaldi



BARI
Ing. E. Candloro



BOLOGNA
Ing. D. Muzzoli



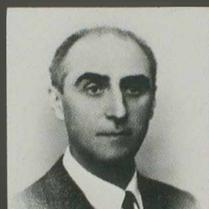
CAGLIARI
Ing. S. Fichera



LAVORI
Ing. L. Misli



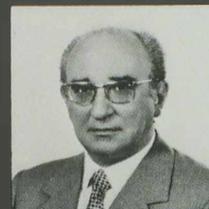
IMP. ELETTRICI
Ing. E. Bianco



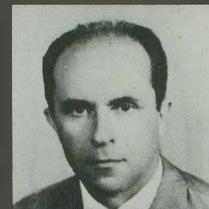
PERSONALE
Ing. L. Talamanca



FIRENZE
Ing. G. Martarelli



GENOVA
Ing. F. Melis



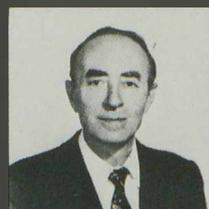
MILANO
Ing. A. Sottile



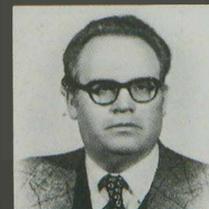
NAPOLI
Ing. L. Frunzio



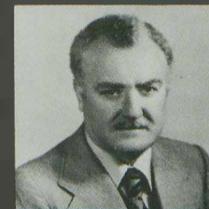
AFF. GENERALI
Dott. A. Amerio



RAGIONERIA
Dott. R. Cima



PALERMO
Ing. A. Colombo



REGGIO CALABRIA
Ing. A. Bitto



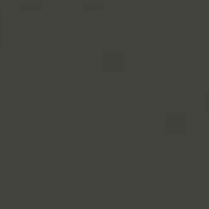
ROMA
Ing. U. Scardia



APPROVVIGIONAMENTO
Dott. L. Campenni



SANITARIO
Prof. M. Monti



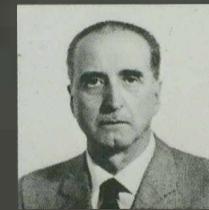
TORINO
Ing. A. Attanasio



TRIESTE
Ing. G. Contaldi



IST. SPERIMENT.
Ing. G. Giovenardi



VENEZIA
Ing. B. PradeHa



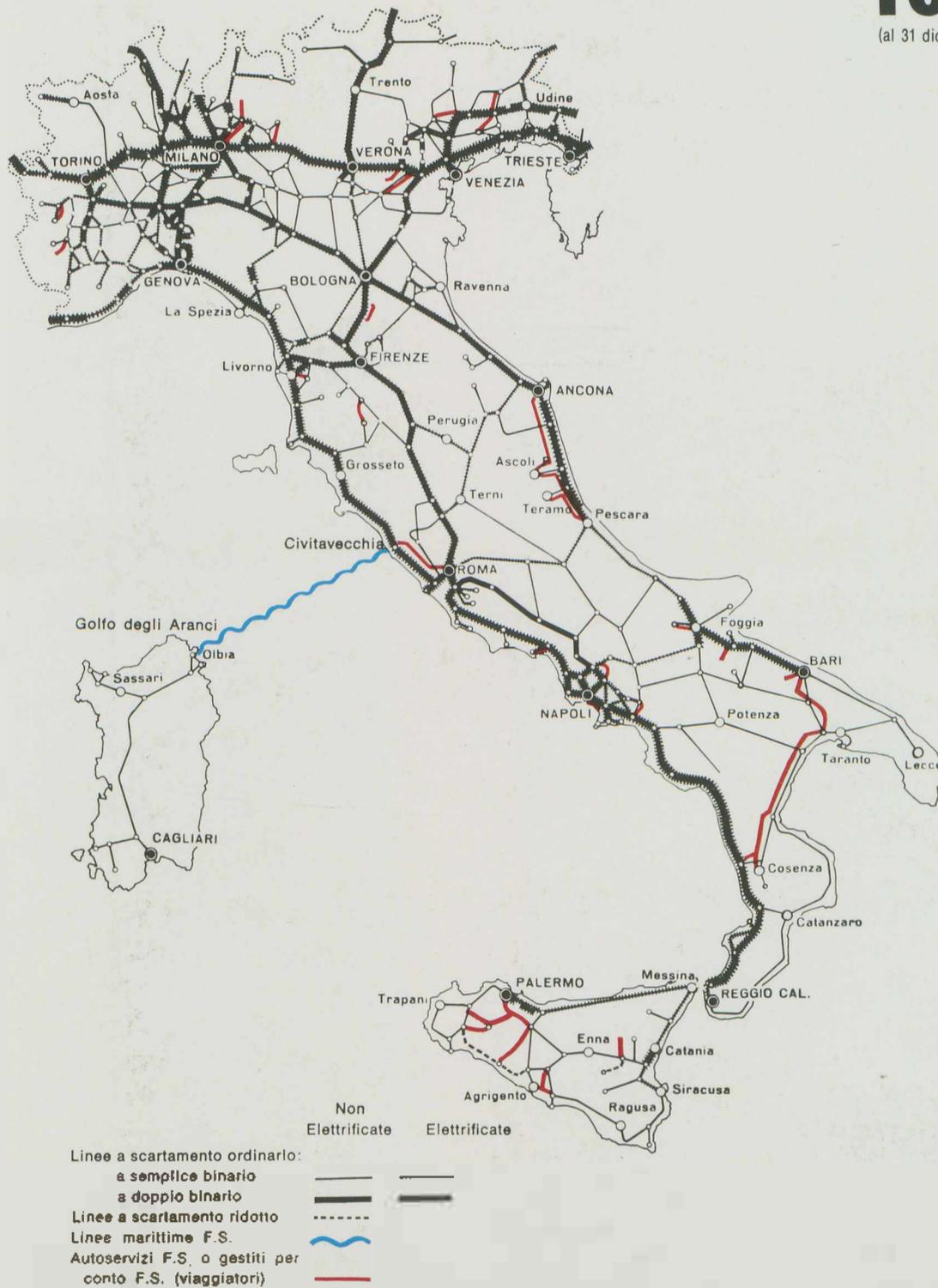
VERONA
Ing. S. Puccio

DIRETTORI DEI SERVIZI

DIRETTORI DEI COMPARTIMENTI

rete FS

(al 31 dicembre 1974)





**traffico e
congiuntura** 191



la situazione economica

Nel 1974 la situazione economica italiana è stata influenzata, più che negli anni precedenti, dalla congiuntura internazionale. Il brusco e forte rialzo del prezzo del petrolio ha provocato notevoli squilibri nella bilancia dei pagamenti di quasi tutti i Paesi occidentali e ha reso più gravi i già preoccupanti livelli di inflazione mondiale. Il nostro Paese – già gravato sul piano interno da notevoli problemi di ordine finanziario e produttivo – ha risentito più di altri della sfavorevole congiuntura internazionale: il che ha portato lo squilibrio dei nostri conti con l'estero ad un'ampiezza mai riscontrata in precedenza.

Ciò ha imposto ai pubblici poteri la necessità di adottare, in campo economico, misure eccezionali tendenti a "raffreddare" la domanda interna, soprattutto attraverso la manovra fiscale e il contenimento del credito.

Il risultato di tale azione non ha mancato di produrre gli effetti deflattivi previsti, ma l'inevitabile conseguenza è stata una progressiva riduzione dell'attività produttiva e dei flussi di importazione.

In tale quadro il traffico ferroviario, sempre strettamente correlato all'andamento economico e produttivo del Paese, ha denunciato un andamento bifase: incrementi notevoli nella prima parte dell'anno, poiché la crisi petrolifera aveva maggiormente colpito gli altri modi di trasporto; una progressiva riduzione nella parte centrale e finale dell'anno, per effetto del diminuito ritmo della attività economica nazionale.



**positiva ma in
rallentamento
l'evoluzione del traffico
viaggiatori**

Nel settore viaggiatori l'evoluzione complessiva annuale indica un incremento dei viaggiatori/km del 4,2% rispetto all'anno precedente. Nello stesso periodo il numero dei viaggiatori trasportati è invece aumentato del 7,1% passando da 361,1 a 387 milioni circa di unità. Ne consegue una diminuzione del 2,7% della percorrenza media che risulta pari a 98,0 km, contro i 100,7 del 1973.

Questi dati indicano una continuità del fenomeno – già rilevato lo scorso anno – dell'aumento dell'uso del mezzo ferroviario sulle corte e medie distanze. In questo quadro vi è però da osservare, come si è accennato, che dall'analisi dei dati mensili risulta che il flusso del traffico viaggiatori e viaggiatori/km non si è sviluppato uniformemente nel corso dell'anno.

I primi mesi sono stati caratterizzati da una notevole espansione favorita sia dalla limitazione imposta dal Governo all'uso del mezzo privato, sia dagli accresciuti prezzi del carburante.

Tale fenomeno è stato particolarmente rilevante nei primi quattro mesi dell'anno, con minore vigore nei due mesi successivi. I dati del solo primo semestre, infatti, raffrontati agli analoghi del 1973, denunciano aumenti dell'ordine del 12,8% dei viaggiatori/km.



L'aumento delle tariffe ferroviarie, entrato in vigore il 15 maggio, non ha provocato - come alcuni temevano - un'inversione di tendenza nell'andamento del traffico: infatti, nel periodo giugno/ottobre esso, espresso in viaggiatori/km, è aumentato dello 0,5% rispetto al corrispondente periodo del '73.

Pertanto, le ragioni della riduzione del tasso di sviluppo del traffico viaggiatori potrebbero essere ricercate, nella parte centrale dell'anno, sia nell'abolizione delle limitazioni al trasporto privato sia in una certa assuefazione del pubblico ai nuovi costi del carburante e alla maggiore utilizzazione del mezzo privato nel periodo abituale delle ferie. I motivi di fondo sono comunque da attribuirsi al progressivo aggravarsi della situazione economica ed al sensibile aumento del costo della vita che hanno determinato, soprattutto negli ultimi due mesi dell'anno, una caduta della domanda globale di trasporto. Al rallentamento del ritmo di sviluppo, infatti, è seguita immediatamente una diminuzione netta del traffico ferroviario.

Questo andamento negativo, sia per i viaggiatori che per i viaggiatori/km, è proseguito nei primi mesi del 1975 con diminuzioni rispettivamente dell'11% e del 9% rispetto ai corrispondenti periodi dell'anno precedente, anche se tali confronti vengono a capitare proprio con quei primi mesi del '74 che avevano fatto registrare aumenti fuori del comune. Per un giudizio generale sul traffico del 1974 è interessante anche

osservare i dati ricavati dalla "Serie storica" delle statistiche FS (vedere tabella) che danno un quadro completo dell'evoluzione del traffico viaggiatori dagli anni immediatamente precedenti all'ultima guerra ad oggi. E' facile riscontrare come tutti i dati presentino un andamento continuamente crescente, se si esclude il massimo dei viaggiatori trasportati verificatosi nel 55/56 ed ora praticamente di nuovo raggiunto, tanto che il significativo dato dei viaggiatori/km ha proprio nel 1974 il suo massimo assoluto. E', poi, da mettere particolarmente in rilievo anche il massimo che si ha nel '74 dei treni/km: il che significa che in tale anno si è continuato ad offrire al pubblico un servizio sempre crescente; mentre l'aumento sia pur lieve, rispetto al '73, dei viaggiatori/km per asse-chilometro - cioè il rapporto tra i viaggiatori trasportati e le distanze da loro percorse ed il servizio espletato dal materiale ferroviario - indica, senza raggiungere certamente le punte di affollamento del periodo bellico, una frequentazione sempre più alta dei nostri treni da parte dei viaggiatori.



Anno	Viaggiatori (milioni)	Vgg.-km (milioni)	Percorso medio (km)	Introito (L/Vgg.-km)	Treni-km (milioni)	Vgg.-km per Treno-km	Asse-km (milioni)	Vgg.-km per Asse-km
1937/38	157,524	11.064,0	70,2	0,13	114,4	96,7	2.007,4	5,51
1941/42	284,616	21.932,0	77,1	0,14	90,4	242,6	2.220,3	9,88
1955/56	406,629	24.040,0	59,2	4,74	164,2	146,4	3.028,1	7,94
1973	361,081	36.359,0	100,7	7,73	209,6	173,5	4.899,5	7,42
1974	386,665	37.880,0	98,0	9,42	211,8	178,8	5.100,3	7,43



previsioni a breve e medio termine

Le previsioni a breve termine scontano gli effetti depressivi determinati dalla delicata situazione economica nazionale e pertanto sono orientate verso una conferma dell'andamento in diminuzione riscontrato negli ultimi mesi dell'anno, anche se recuperi potrebbero verificarsi a seguito del flusso turistico previsto in occasione dell'Anno Santo.

Solo per il 1976, parallelamente all'auspicabile ripresa della situazione economica generale e, conseguentemente, all'aumento della domanda globale di trasporto, si può ipotizzare un incremento del traffico ferroviario sui valori del tasso di sviluppo medio annuo dell'ultimo decennio (+ 4,3%).

contrastante l'andamento del traffico merci

L'andamento del traffico merci in conto pubblico presenta nel corso dell'anno momenti ancor più contrastanti di quelli posti in evidenza da quello viaggiatori. Infatti, i risultati complessivi per il 1974 indicano che il traffico – in conto pubblico – espresso in tonnellate/km è aumentato del 3,3% e cioè in misura sostanzialmente uguale al tasso medio annuo dell'ultimo decennio; mentre quello del numero di tonnellate trasportate è diminuito del 3,6%: di qui un aumento della percorrenza media del 7% circa, che sta ad indicare una utilizzazione più razionale o, se si vuole, più congeniale del mezzo ferroviario.

Nello stesso anno sono state trasportate, a carro completo, 34,2 milioni di tonnellate in servizio internazionale (compreso il transito) pari al 3,3% in meno rispetto all'anno precedente, e 18 milioni di tonnellate in servizio interno (ivi compreso il servizio cumulativo) con un decremento dello 0,4%: il che significa che la diminuzione del traffico (avutasi nella seconda parte dell'anno) ha fatto carico essenzialmente sugli scambi internazionali.



L'analisi dei dati pone però in evidenza il ricordato fenomeno del diverso andamento dei due semestri dell'anno. Nel primo semestre, nel complesso, si sono avuti incrementi nelle tonn/km del 13,7%, mentre nel secondo la situazione ha registrato un netto capovolgimento.

I risultati mensili, rapportati ai corrispondenti dati dell'anno precedente, mostrano altissimi incrementi di traffico nei primi quattro mesi dell'anno con un aumento medio, in tonn/km, pari al 20% (+ 20,8 a gennaio e + 24,6% ad aprile).

Per le tonnellate, le massime variazioni positive si sono riscontrate nei mesi di gennaio e marzo (+ 15,4% + 10,4% rispettivamente).

C'è anche qui da osservare che nel settore dei trasporti merci, come in quello dei viaggiatori, gli aumenti tariffari in vigore dal 15 maggio 1974 sono stati inizialmente assorbiti in misura soddisfacente pur con qualche incertezza. Nel mese di luglio 1974, ad esempio, a due mesi circa da tali aumenti, si è avuto, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, un incremento del 7,65% delle tonn/km.

Nei mesi successivi si è iniziata una rapida diminuzione del traffico che è risultata particolarmente accentuata nel mese di novembre (-15% tonn/km e -19,4% per le tonn) rispetto al corrispondente mese di novembre 1973: il che ha fatto denunciare per il secondo semestre nel suo complesso addirittura una riduzione del 7% circa nelle tonn/km.



L'influenza negativa del ciclo economico ha condizionato il traffico merci ferroviario

L'andamento mensile del traffico merci dimostra una notevole aderenza fra cicli di traffico ferroviario e cicli economici, come è stato più volte rilevato negli anni passati.

La situazione economica generale tipica degli ultimi mesi del 1973, caratterizzata da una forte domanda interna e da un elevato livello della produzione industriale, ed il contemporaneo rapido aumento del prezzo del petrolio, hanno infatti determinato, nei primi mesi del 1974, una repentina espansione dei trasporti ferroviari che si sono

dimostrati particolarmente competitivi in termini di costi, rispetto a quelli stradali.

Le FS si sono così trovate in prima linea a sostenere le conseguenze della crisi degli altri modi di trasporto; il che ha evidenziato la correlazione tra congiuntura e traffico ferroviario, e spiega anche il successivo repentino calo del traffico stesso nella parte finale dell'anno.

Senonché la limitata potenzialità aziendale, che non ha consentito di adeguare l'offerta alla domanda di trasporto, ha costituito una remora

ad un più accentuato sviluppo del trasporto su rotaia.

In tale quadro la carenza dei mezzi di trazione e la saturazione delle linee e degli impianti hanno indotto l'Azienda FS ad attuare misure di programmazione e di razionalizzazione del traffico, sulla base di valutazioni globali che tenevano conto sia della vocazione propria del trasporto ferroviario per le maggiori distanze, sia della necessità di coordinare le spedizioni sul piano europeo.

In particolare, a seguito dell'anormale incremento della domanda di trasporto in entrata in Italia (soprattutto di materie prime e generi alimentari), si sono presi

Anno	Tonnellate (milioni)	Tonn-Km (milioni)	Perc. medio (km)	Introito (L/Tonn-km)	Treni-km (milioni)	Tonn-km per Tr. km	Carri caricati (milioni)	Tonn per carro car.	Tonn-km per carro car.
1937/38	50,285	11.524,0	229,2	2,22	58,4	197,3	5,084	9,89	2.266
1941/42	69,073	24.080,0	348,6	2,67	97,2	247,7	6,231	11,08	2.864
1955/56	68,329	27.625,0	404,3	2,70	100,5	274,9	5,630	12,13	4.906
1973	54,789	17.574,0	320,8	12,03	62,6	280,7	3,291	16,65	5.340
1974	52,804	18.146,0	343,6	15,00	61,6	278,3	3,076	17,17	5.899



accordi con i vari Paesi per una pianificazione giornaliera dei trasporti ferroviari diretti in Italia. Ciò ha consentito l'eliminazione della situazione di ingombro degli scali e delle linee delle reti italiana e confinanti e soprattutto un più regolare e maggiore afflusso di carri. Il risultato è stato positivo, in quanto nel 1° semestre del 1974, si è avuto un aumento in tonnellate delle merci entrate in Italia attraverso i transiti ferroviari del 17,6%. Per quanto riguarda il traffico interno, con provvedimento entrato in vigore il 1° marzo del 1974, si è limitata l'accettazione dei trasporti alle percorrenze non inferiori ai 150 km. Il secondo semestre del 1974 – e soprattutto gli ultimi due mesi – è stato caratterizzato dal progressivo peggioramento della situazione economica del Paese, evidenziata – in particolare – dal rallentamento del ritmo di sviluppo della produzione

industriale per effetto della crisi che ha investito, anche se in misura diversa, oltre che il settore automobilistico (e quelli ad esso collegati), quasi tutti i settori produttivi.

Tale contrazione della domanda è stato l'elemento fondamentale che ha determinato un'immediata inversione di tendenza del flusso del traffico ferroviario, con una flessione che tuttora perdura in misura preoccupante.

Ciò ha però consentito all'Azienda di andare incontro alle pressanti richieste di riaccettazione del trasporto su brevi distanze, riportando a 100 km il limite minimo chilometrico per le spedizioni, tenuto anche conto del carico sociale che le FS si addossano in una visione pubblica del trasporto.

Sempre per una valutazione generale del 1974, si può rilevare come dall'analisi della "Serie storica" del traffico merci – di cui alla annessa tabella, analoga a quella per i viaggiatori – i dati risultino positivi e crescenti, ove si

escludano i massimi di trasporto nel periodo bellico.

In questi dati va notato segnatamente l'aumento delle tonnellate e delle tonnellate/km per carro caricato, espressione di una migliore utilizzazione del materiale rotabile da parte dell'utenza come pure del miglioramento qualitativo dei mezzi messi a disposizione dall'Azienda (nel 1974 il numero medio dei carri è diminuito dello 0,3%, mentre è aumentata del 3% la portata media del carro).

Su ciò incide inoltre l'effetto della razionalizzazione del servizio merci recentemente intrapresa: riforma dei trasporti in piccole partite a resa accelerata con raccolta e distribuzione con mezzi stradali; aumenti dei servizi intermodali, ecc. Va infine sottolineato in questo quadro l'aumento di un tipo di traffico assai congeniale al mezzo ferroviario, quello a treno completo, traffico che nel '74 rispetto all'anno precedente è aumentato del 15%.



previsioni a breve e medio termine

Per il 1975 le valutazioni più diffuse indicano una crescita assai modesta o addirittura un perdurare della flessione generalizzata della domanda, sia nel settore degli investimenti industriali sia in quello dei consumi privati, con una sostanziale stagnazione nella produzione.

Gli unici prevedibili elementi di una certa attendibilità riguardano la bilancia dei pagamenti: le nostre esportazioni sembrano dover mantenere la loro quota di mercato negli scambi internazionali, mentre le importazioni dovrebbero essere ancora contenute.

Migliori le prospettive per il 1976, in cui si prevede una certa ripresa della produzione nazionale collegata ad una probabile espansione del mercato internazionale.

Poiché il settore dei trasporti merci — come si è detto — risente notevolmente degli impulsi positivi e negativi della situazione economica generale, si ritiene che il traffico espresso in tonn/km nel corso del 1975 denuncerà un certo assestamento sui valori degli ultimi mesi del 1974 e potrà invece registrare una ripresa a partire dal 1976.

In tali condizioni, l'incremento previsto nel traffico merci del 1976, rispetto al 1975, potrà essere presumibilmente pari, all'incirca, al tasso medio annuo di sviluppo degli ultimi dieci anni (2-3%): e ciò anche in considerazione del limitato aumento della capacità di carico (+ 0,5%) previsto nel biennio 1975/76.

Voler trarre valutazioni di lungo periodo da questo complesso quadro risulta difficile: non può certo emergere, dall'andamento di un anno caratterizzato da così profonde contraddizioni, una linea di fondo indicativa.

Quello che è certo, però, è che il traffico sulla rete italiana si avvicina sempre più ai massimi consentiti dalla sua potenzialità in infrastrutture, materiale rotabile e personale.

In determinati periodi, infatti, quando gli squilibri risultanti dalla non uniforme distribuzione del traffico nello spazio e nel tempo si accentuano, si verificano preoccupanti fenomeni di congestione che hanno influenze negative non solo sul sistema ferroviario ma anche su quello produttivo e commerciale del nostro Paese.





Questa situazione potrebbe acuirsi – come è già avvenuto alla fine del '73 ed all'inizio del '74 – con il superamento dell'attuale crisi congiunturale e soprattutto se ci saranno scelte politiche a favore del trasporto pubblico.

Le scelte già fatte in sede politica per quanto riguarda gli investimenti infrastrutturali sembrano tener ben presente questi elementi venuti prepotentemente alla luce nel momento stesso del rilancio del treno, nei settori più congeniali a questo mezzo.

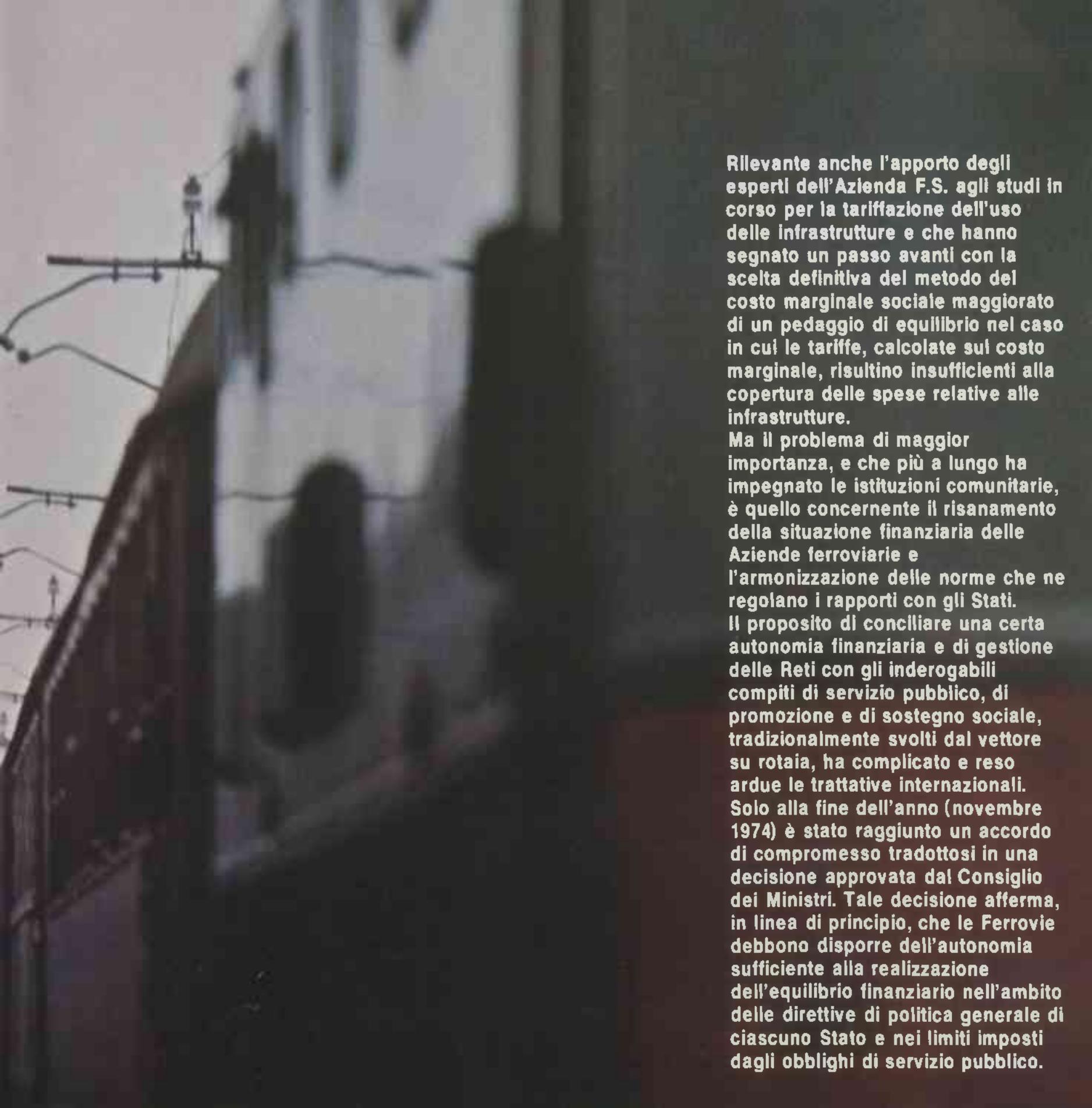
Occorrerà, quindi, che – al di là di situazioni contingenti di flessione – non si perda di vista per il futuro la necessaria continuità e tempestività di potenziamento del sistema ferroviario italiano.

L'Azienda, intanto, sta mettendo in atto nei tempi previsti, man mano che può disporre dei finanziamenti già concessi, i provvedimenti di potenziamento delle infrastrutture e dei mezzi, contemporaneamente a quelli di natura organizzativa atti a migliorare la utilizzazione della rete e del parco rotabili e ad offrire quindi all'utente un servizio più adeguato.

apporti concreti per una politica comune dei trasporti

Nonostante l'incertezza di fondo sui nuovi orientamenti della politica comune dei trasporti, delineati dalla Commissione CEE ma non ancora definitivamente sanzionati dal Consiglio dei Ministri, il 1974 risulta caratterizzato da una serie di progetti e programmi alla cui elaborazione l'Azienda F.S. non ha mancato di dare il proprio apporto. In rapida panoramica, si richiamano gli aspetti salienti di tali misure. Ai fini dell'ampliamento dell'organizzazione del mercato, l'Esecutivo Comunitario ha messo a punto un progetto che riguarda i tre modi di trasporto e prevede un radicale mutamento degli indirizzi finora seguiti in sede CEE: in pratica risulterebbe esclusa qualsiasi normativa, sia per il controllo della capacità che per quello delle tariffe, e si tenderebbe ad un futuro assetto del mercato aperto al libero esplicarsi della concorrenza. Le molte incognite che condizionano e rendono precario un tale disegno sono state sottolineate dalle Ferrovie che hanno presentato alla Comunità una loro presa di posizione, al termine di un ciclo di consultazioni bilaterali svoltesi a Bruxelles.





Rilevante anche l'apporto degli esperti dell'Azienda F.S. agli studi in corso per la tariffazione dell'uso delle infrastrutture e che hanno segnato un passo avanti con la scelta definitiva del metodo del costo marginale sociale maggiorato di un pedaggio di equilibrio nel caso in cui le tariffe, calcolate sul costo marginale, risultino insufficienti alla copertura delle spese relative alle infrastrutture.

Ma il problema di maggior importanza, e che più a lungo ha impegnato le istituzioni comunitarie, è quello concernente il risanamento della situazione finanziaria delle Aziende ferroviarie e l'armonizzazione delle norme che ne regolano i rapporti con gli Stati. Il proposito di conciliare una certa autonomia finanziaria e di gestione delle Reti con gli inderogabili compiti di servizio pubblico, di promozione e di sostegno sociale, tradizionalmente svolti dal vettore su rotaia, ha complicato e reso ardue le trattative internazionali. Solo alla fine dell'anno (novembre 1974) è stato raggiunto un accordo di compromesso tradottosi in una decisione approvata dal Consiglio dei Ministri. Tale decisione afferma, in linea di principio, che le Ferrovie debbono disporre dell'autonomia sufficiente alla realizzazione dell'equilibrio finanziario nell'ambito delle direttive di politica generale di ciascuno Stato e nei limiti imposti dagli obblighi di servizio pubblico.



Tenendo conto delle programmazioni nazionali in materia di trasporti, le imprese ferroviarie debbono proporre e mettere in esecuzione i propri programmi di attività poliennali concordandoli preventivamente con lo Stato e definendone anche la copertura finanziaria.

Seguono poi indicazioni circa l'eventuale assegnazione di prestiti e di fondi, destinati ad aumentare il patrimonio aziendale e l'erogazione di eventuali sovvenzioni di equilibrio.

La decisione, specie per quanto attiene alle operazioni necessarie per il risanamento dei bilanci, non detta norme cogenti e vincolanti, limitandosi ad indicare misure ed interventi che gli Stati possono o no attuare. In questo senso si può affermare che la decisione costituisce soltanto un punto di partenza e di riferimento per quella revisione dei rapporti tra ferrovie e Stati che viene in definitiva rimessa alla volontà e agli indirizzi di politica di questi ultimi.

Il lavoro di studio e di ricerca svolto dalla maggiore delle organizzazioni interferroviarie (UIC) e dagli organismi da essa dipendenti ha, come sempre, comportato un ragguardevole impegno dell'Azienda F.S. che è presente nei diversi gruppi di esperti UIC.

Inoltre le F.S. assicurano la Presidenza della Commissione Commerciale, in cui sono rappresentate 28 Reti nonché le Società interferroviarie Interfrigo e Intercontainer.

L'azione della Commissione Commerciale si rivolge sia al settore dei viaggiatori che a quello delle merci.

Per il primo, grande rilevanza assumono i lavori concernenti l'adozione di una tariffa unica europea per viaggiatori isolati (TEV), basata sull'applicazione di prezzi comuni per zona di percorrenza, indipendenti da quelli previsti dalle tariffe interne.

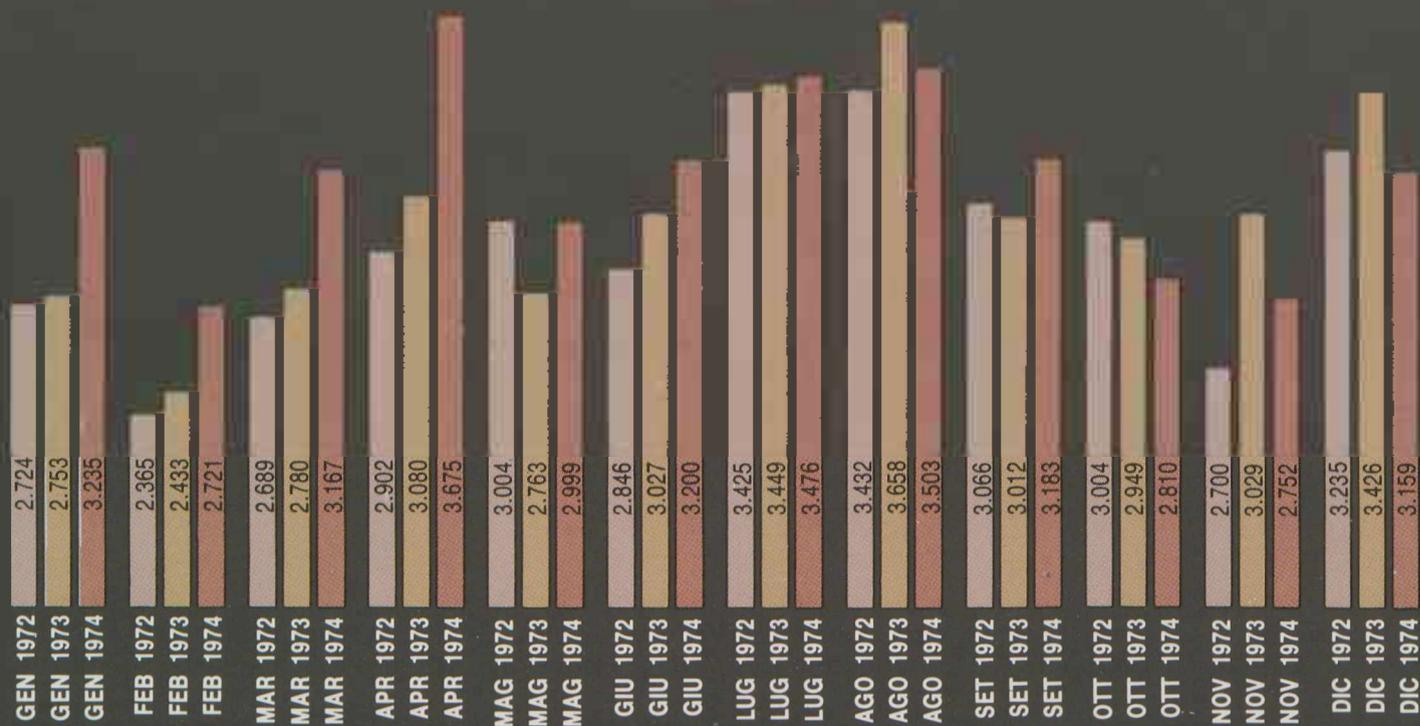
Nell'altro settore, il maggiore impegno è rivolto all'adozione di una "Nomenclatura uniforme delle merci" (la cui entrata in vigore è prevista per il 1.1.1976) e che costituirà una tappa basilare per la collaborazione tra le Reti. Sempre nel 1974, in dipendenza dei maggiori compiti incombenti alla ferrovia a causa della crisi petrolifera, la Commissione di "Ricerca prospettiva" ha elaborato un programma globale di studio sul problema dell'approvvigionamento dell'energia.

La stessa Commissione ha portato a termine i rapporti concernenti l'"Immagine qualitativa della ferrovia europea nel 1985" e "La velocità economica ottimale dei veicoli guidati".

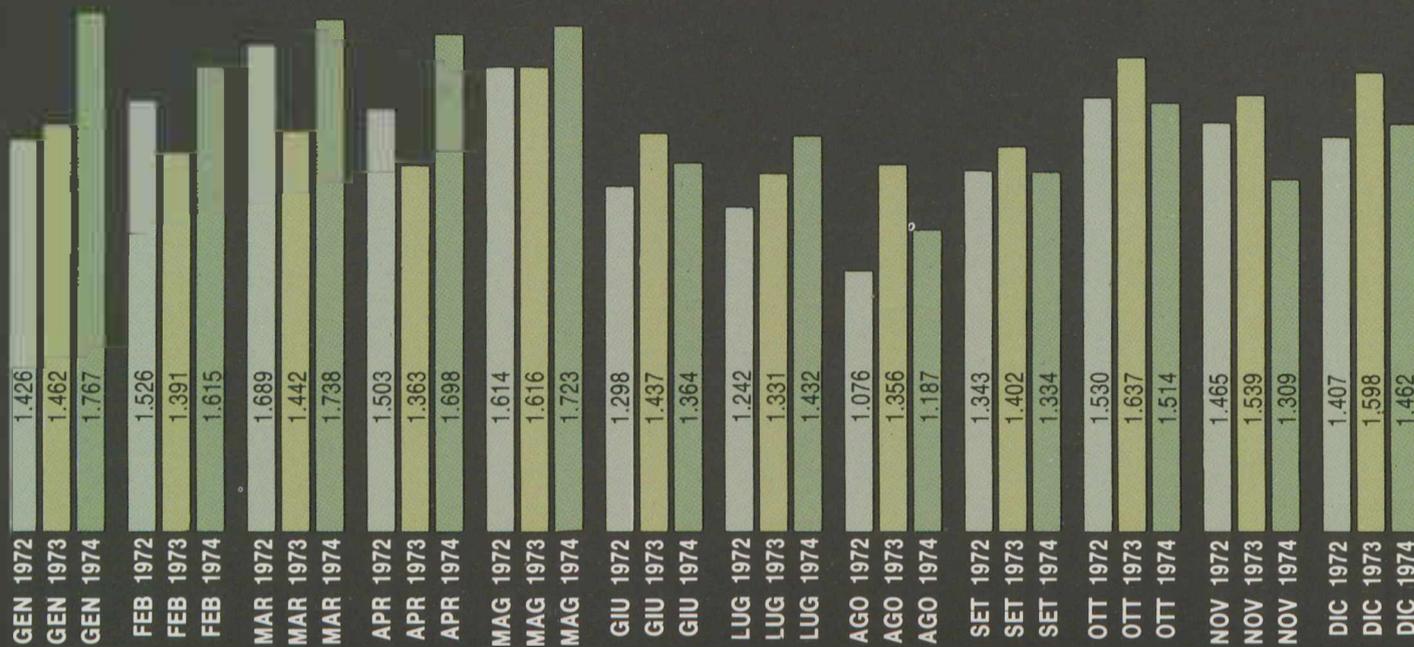
Nel settore dell'automazione dell'attività amministrativa è da segnalare l'approvazione del rapporto "Utilizzazione dei meccanismi elettronici di gestione per i lavori dei servizi del personale".

Nell'impossibilità di una più estesa esposizione della vasta e multidisciplinare attività dell'U.I.C., occorrerà almeno ricordare, per quanto concerne gli impianti fissi, gli studi condotti per la determinazione delle caratteristiche delle linee percorse dai treni internazionali, la manutenzione della linea e delle gallerie, la ripartizione dei carichi sui ponti, le misure di sicurezza dei passaggi a livello sulle linee percorse a velocità elevate, ecc.

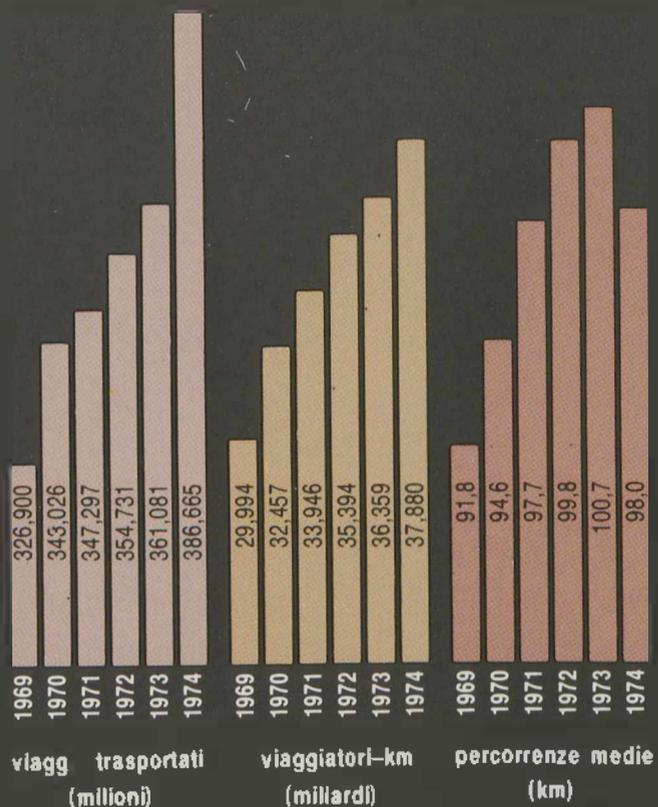
ANDAMENTO MENSILE DEL TRAFFICO VIAGGIATORI (milioni di viaggi-km)



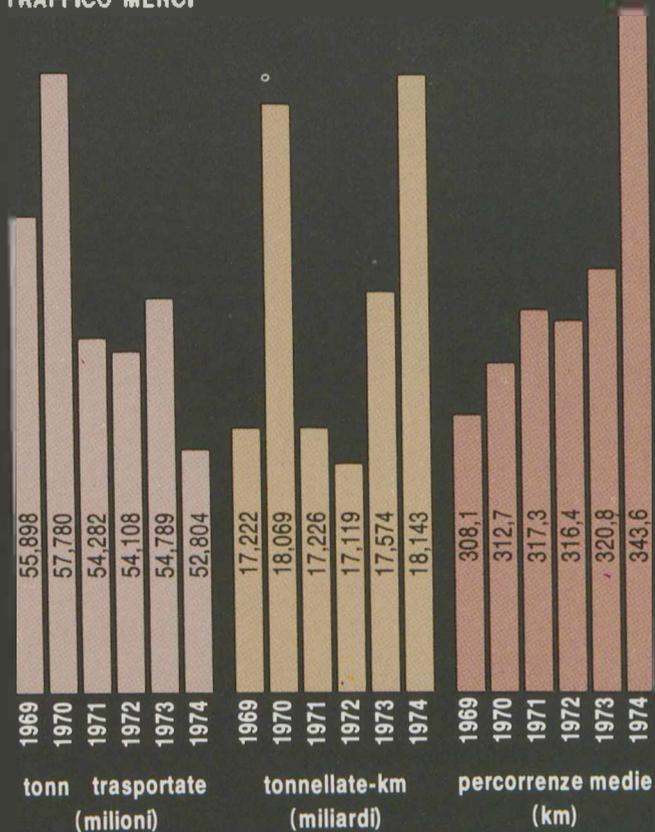
ANDAMENTO MENSILE DEL TRAFFICO MERCI (milioni tonn-km)



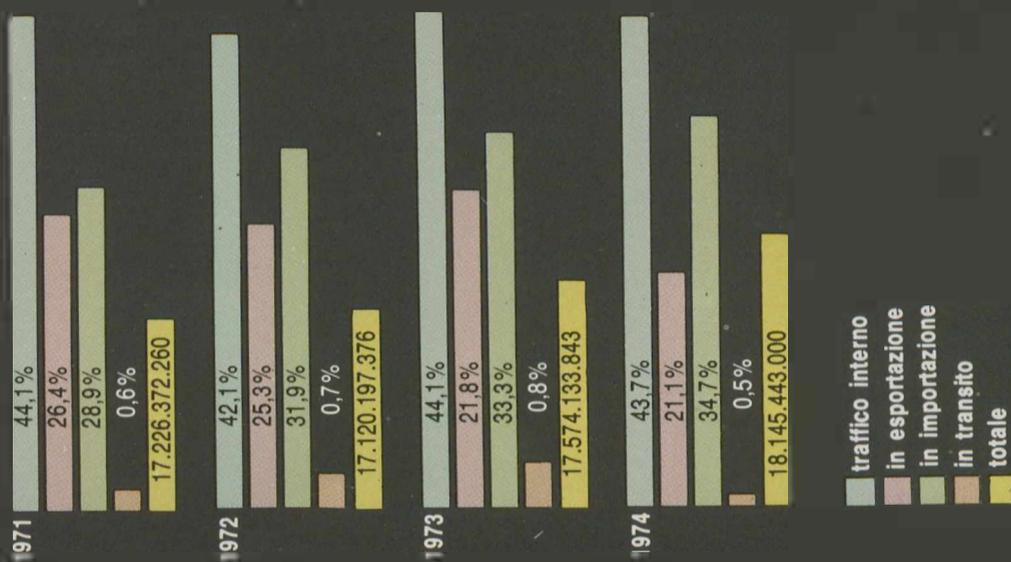
TRAFFICO VIAGGIATORI



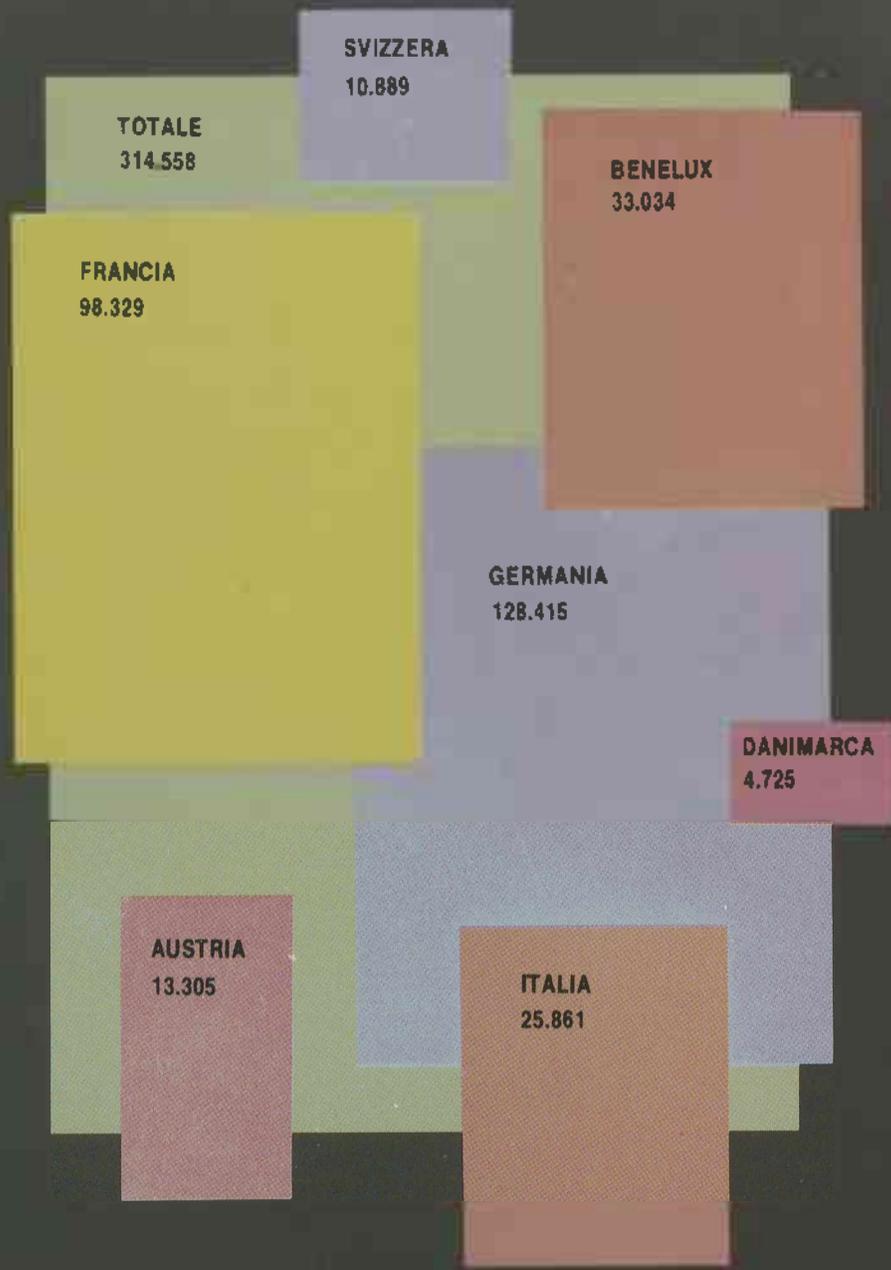
TRAFFICO MERCI



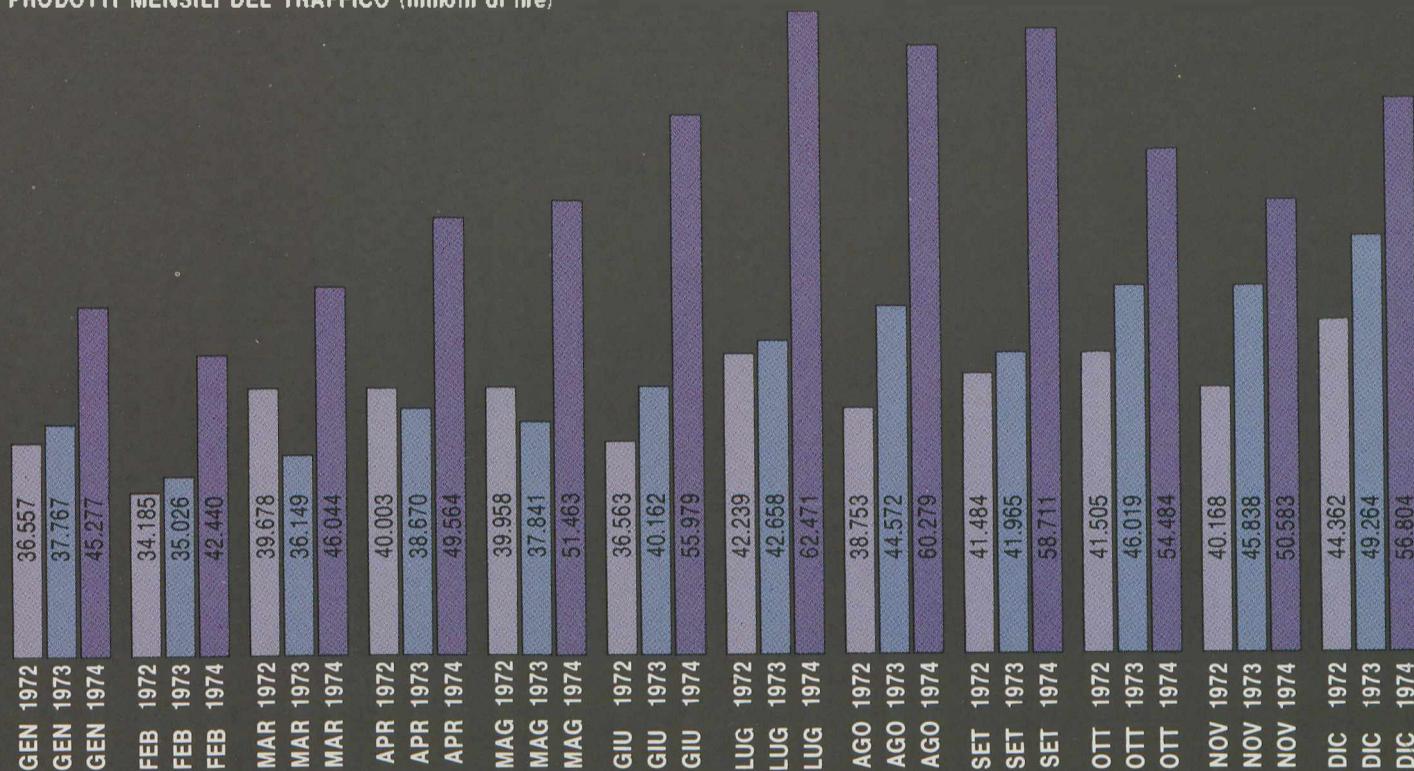
RIPARTIZIONE PERCENTUALE DEL TRAFFICO MERCI (tonn -km)



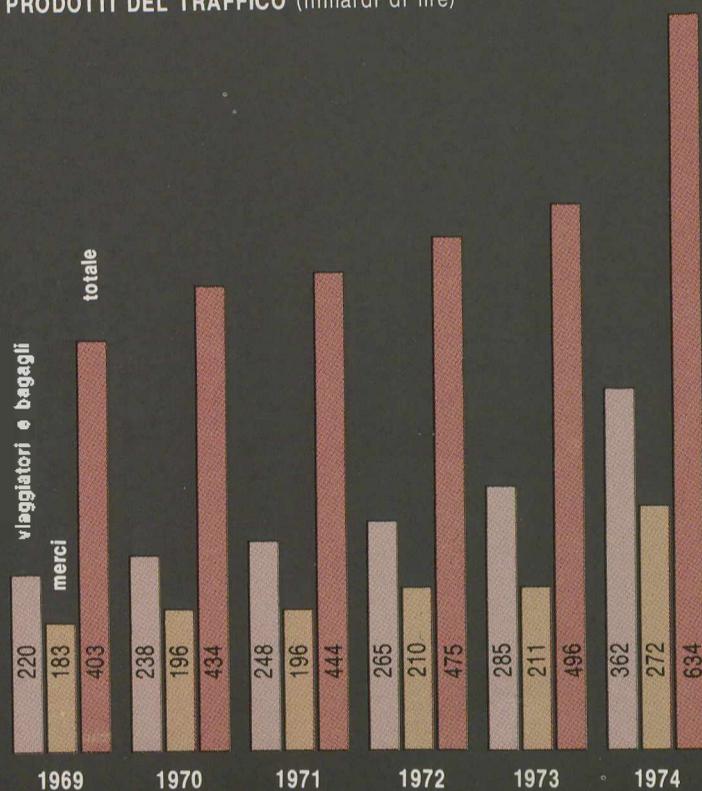
parco carri europ 1974



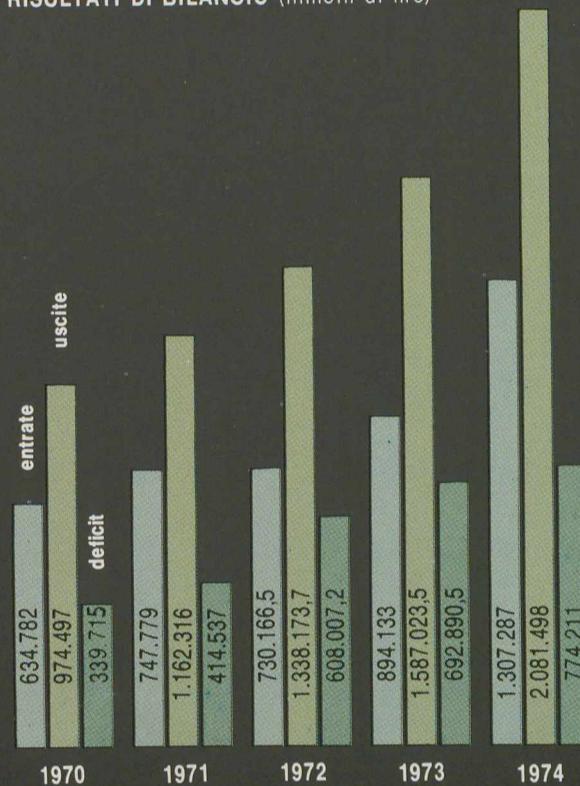
PRODOTTI MENSILI DEL TRAFFICO (milioni di lire)



PRODOTTI DEL TRAFFICO (miliardi di lire)



RISULTATI DI BILANCIO* (milioni di lire)



CONTENUTO L'AUMENTO DEL DISAVANZO

L'esercizio 1974 ha presentato un disavanzo di gestione di poco più di 774 miliardi con un aumento di circa 81 miliardi rispetto a quello dell'esercizio precedente: sensibilmente contenuto quindi rispetto all'incremento registratosi nel '73 rispetto al '72 (+ 85 miliardi). Di fronte a 502 miliardi circa di maggiori spese si sono avute maggiori entrate per circa 413 miliardi.

Ad accrescere il disavanzo hanno contribuito in primo luogo le maggiori spese relative al personale (242 miliardi: in particolare per l'aumento dell'indennità integrativa speciale e per l'istituzione dell'indennità pensionabile dal 1° luglio 1973).

Le altre maggiori spese (260,2 miliardi) si sono riscontrate nelle manutenzioni, nelle forniture e nell'acquisto di combustibili, nei rinnovi e nel settore degli oneri finanziari (quelle spese cioè relative agli interessi ed all'ammortamento dei prestiti contratti sia per gli investimenti che per il ripianamento dei disavanzi).

Nel settore delle entrate è da rilevare il notevole maggior gettito dei prodotti del traffico (138 miliardi) dovuto anche agli aumenti tariffari andati in vigore nel corso dell'anno e le maggiori sovvenzioni concesse dal Tesoro (+ 275 miliardi) in applicazione delle leggi relative alla unificazione del regime contributivo al Fondo Pensioni, alla revisione del trattamento economico del personale, alla riduzione dell'orario di lavoro ed all'inquadramento a ruolo dei lavoratori dipendenti dalle ditte appaltatrici.

LE CAUSE DELLO SQUILIBRIO DEL BILANCIO

Anche se nel corso dell'anno è stato autorizzato (in aprile) un aumento medio delle tariffe viaggiatori e merci dell'ordine del 30%, questo adeguamento non ha potuto colmare lo squilibrio tra costi e ricavi maturato in oltre un decennio di immobilità delle tariffe.

Basti osservare che i costi unitari, compresi quelli per il ritorno a vuoto dei veicoli, si aggirano intorno alle 20 lire per viaggiatore/chilometro. Trattasi ovviamente di valori medi, in quanto il suddetto costo varia a seconda del mezzo di trazione impiegato, e va, per i viaggiatori, da 219,5 lire per la trazione a vapore a lire 16,1 per la trazione elettrica e, per le merci, da 140,6 per la trazione a vapore a 30,2 per la trazione elettrica.

La trazione diesel è in posizione intermedia: lire 27,3 per i viaggiatori e 37,1 lire per le merci.

Tenuto conto dei livelli dei costi e delle tariffe, si può ritenere che il traffico viaggiatori renda circa il 43% del suo costo e quello merci il 54%. In particolare, è interessante osservare che il 15% del traffico viaggiatori è formato da abbonamenti: e cioè viene venduto ad un prezzo tra 1,73 ed 1,93 lire al chilometro con uno sconto superiore all'85% del costo del biglietto di corsa semplice.

E' evidente quale possa essere il peso di questo squilibrio sull'andamento del bilancio ferroviario; bisogna però, d'altra parte, considerare il più generale valore sociale ed economico che esso assume nei confronti della collettività e nel quadro di un generale rilancio del mezzo pubblico.

In ogni modo, proprio allo scopo di raggiungere gradualmente il miglioramento del disavanzo di bilancio, con legge dell'agosto 1974, sono state snellite le procedure per aumenti annuali delle tariffe non superiori al 10%. Un tale obiettivo sarà però difficilmente perseguibile, per il rilevante processo inflazionistico tuttora in corso.

Infatti, se la lievitazione dei prezzi dovesse proseguire con il ritmo attuale, l'aumento non sarebbe neppure sufficiente a coprire i maggiori costi.

A parte ciò, un sensibile miglioramento dei risultati di gestione si dovrebbe avere il prossimo anno. Infatti, nel bilancio di previsione per il 1975, il Ministero del Tesoro ha riconosciuto alle FS il rimborso di tutte le partite di oneri extra-aziendali previste dai regolamenti comunitari concernenti gli obblighi di servizio pubblico e la normalizzazione dei conti; e sono stati finalmente iscritti, nella misura necessaria, gli stanziamenti per le manutenzioni e i rinnovamenti.

RIPARTIZIONE PERCENTUALE DELLE SPESE CORRENTI

	1970	1971	1972	1973	1974
Retribuzione personale	42,5	42,9	42,0	41,9	38,0
Oneri riflessi	11,0	12,5	11,2	10,6	14,1
Assuntori e incaricati	1,4	0,5	0,5	0,9	0,7
Totale spese di personale	54,9	55,9	53,7	53,4	52,8
Combustibili ed energia elettr.	2,3	2,1	1,9	1,5	1,8
Forniture e servizi appaltati	5,9	6,2	6,4	7,1	6,7
Manutenzioni	12,4	12,3	11,8	12,4	11,8
Rinnovamenti	5,5	4,0	4,9	4,0	5,2
Interessi passivi	14,2	15,3	16,1	15,2	12,2
Altre spese	4,8	4,2	5,2	6,4	9,5
Totale	45,1	44,1	46,3	46,6	47,2

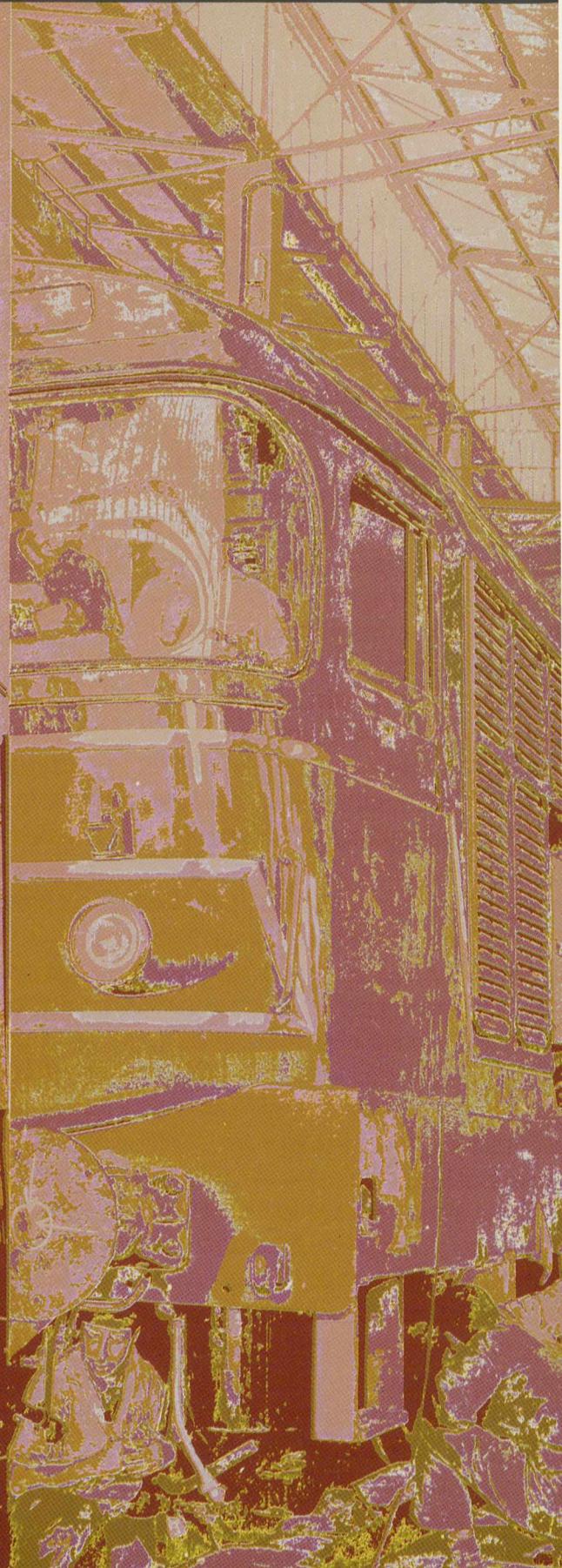
ordinazioni all'industria

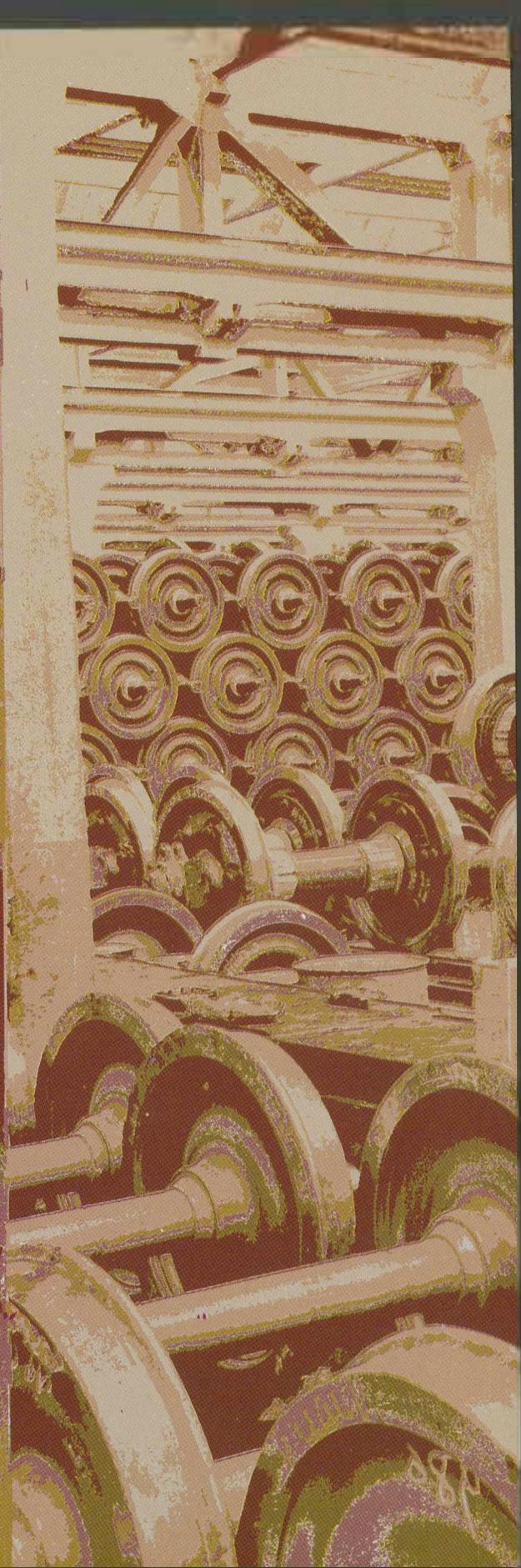
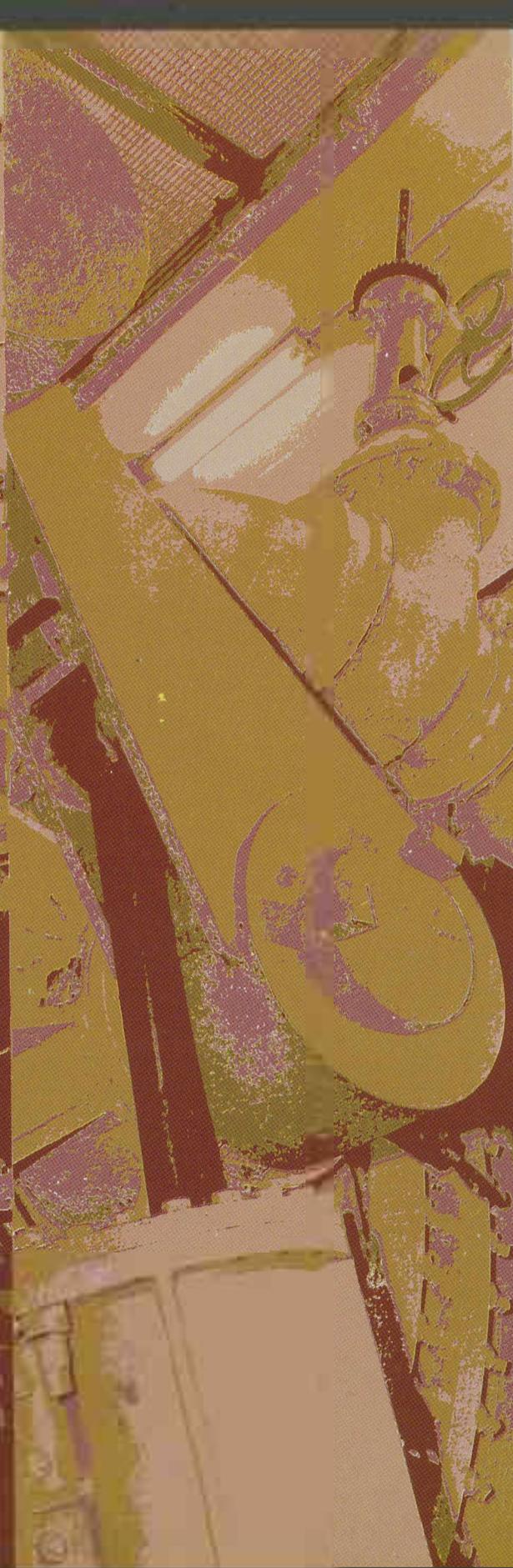
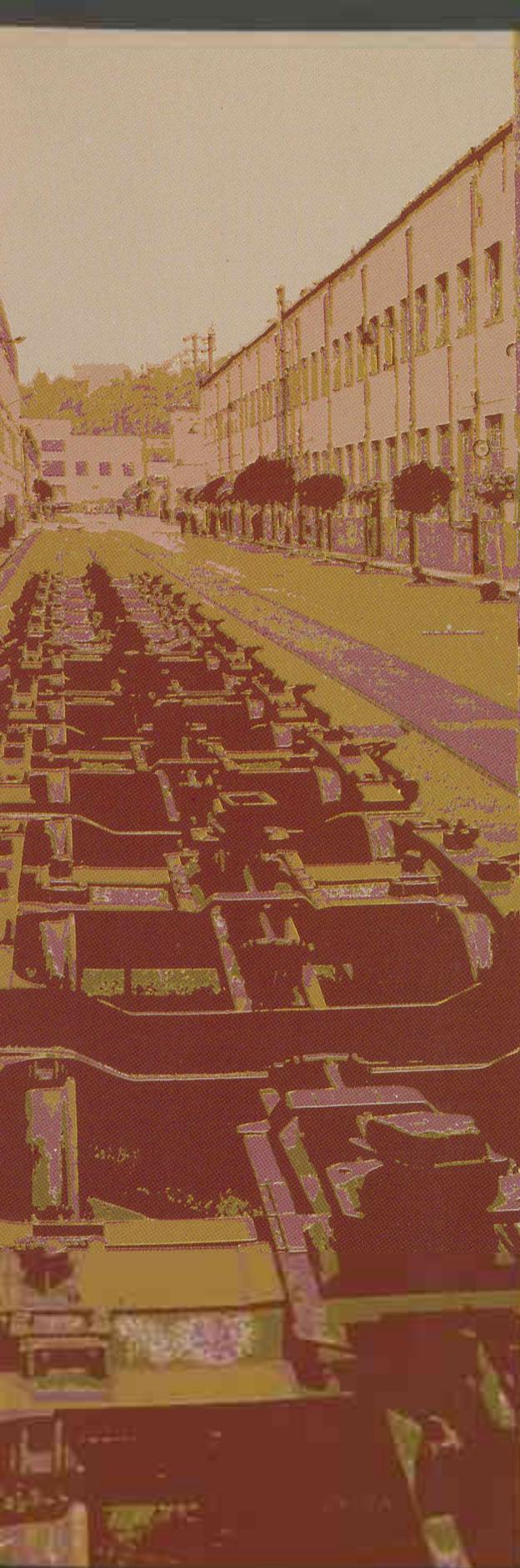
Sempre notevole l'apporto dell'Azienda all'economia generale del Paese. Quali acquirenti, le FS esercitano, infatti, un ruolo di primo piano nello sviluppo dell'industria nazionale, particolarmente di quella del Centro Sud, alla quale - a norma di legge - è riservata un'aliquota cospicua dell'importo complessivo delle commesse per lavori e forniture.

Ragguardevoli le spese patrimoniali per il rinnovamento e il potenziamento della rete, che nel 1974 hanno raggiunto la cifra di circa 246 miliardi.

Nell'attività di approvvigionamento, si è poi verificato un sensibile incremento: 162 miliardi contro i 112 del 1973 (+ 45%).

Anche quest'anno, infine, la spesa totale comprensiva delle commesse di rotabili, delle forniture di materiali e degli appalti, che ha superato i 600 miliardi di lire, dà la misura del concreto contributo delle FS alla creazione di posti di lavoro, ulteriore conferma della loro funzione di sostegno e di stimolo nel processo di formazione del reddito nazionale.





TRENES EN SALIDA
ZUG - ABFAHRTEN

TRENI IN PARTENZA

TRAIN DEPARTURES
DEPARTS DE TRAINS

destinazione	indicazioni sussidiarie	cat.	ore	bin.	destinazione	indicazioni sussidiarie	cat.	ore	bin.	destinazione	indicazioni sussidiarie	cat.	ore	bin.
					VITERBO P. F.		Loc. 1 ^a	21.55	26	FRASCATI		Loc. 2 ^a	22.32	16
					NETTUNO		Loc. 2 ^a	22.00	15	PALERMO	PARIGI - NAPOLI	EXPR 1 ^a 2 ^a	22.35	14
					TRIESTE	VENEZIA	EXPR 1 ^a 2 ^a	22.05	3	MILANO-BASEL	CHASSIS - JACOBEN	EXPR 1 ^a 2 ^a	22.40	8
					ALBANO		Loc. 2 ^a	22.10	27	VELLETRI		Loc. 2 ^a	22.45	23
					MILANO	PARIGI - NAPOLI - ROMA	EXPR 1 ^a 2 ^a	22.30	9	MUNCHEN	PARIGI - BRESCIA - MUNCHEN	EXPR 1 ^a 2 ^a	23.05	4

qualità del servizio

obiettivo: nuova regolarità

Benché l'Azienda abbia sempre posto al centro della sua attenzione l'andamento del servizio e la sua regolarità, quest'ultima, in modo particolare, e malgrado gli sforzi fatti per contenerne le disfunzioni, risulta tutt'altro che soddisfacente.

Esistono, in realtà, cause obiettive che non possono essere eliminate in breve periodo di tempo.

Si è già infatti sottolineato il continuo aumento del numero dei treni/chilometro, dei viaggiatori/chilometro e delle tonnellate/chilometro: ma questo significa anche maggior numero di treni e, soprattutto, treni più affollati.

Ciò pone gravi problemi all'Azienda, costretta ad operare, oltretutto nei limiti delle infrastrutture, del personale e dei mezzi oggi a disposizione, nel quadro di un andamento del traffico con aspetti e fenomeni del tutto particolari.

E' ben noto come il traffico ferroviario sia, in Italia, concentrato su alcune linee: sui 2.000 chilometri più frequentati, pari al 13%, si svolge il 50% del traffico, mentre il 71% di esso grava su 3.700 chilometri di linea: e cioè sul solo 23% dell'intera rete.

Ma ciò non basta: nei mesi di maggior traffico il numero dei viaggiatori/chilometro, ad esempio, è pari al 135% di quello che si registra nei mesi di bassa stagione. A questo si aggiunge il fenomeno delle ore di punta giornaliera.

Ora, le punte stagionali di traffico si concentrano proprio sulle linee, nei mesi e nelle ore in cui il traffico ordinario già risulta concentrato: è facile quindi rendersi conto di come si possa giungere a veri e propri fenomeni di congestione in determinati tratti di linea e soprattutto in alcune stazioni, per cui anche ogni più piccola causa di intralcio alla circolazione fa sì che non solo si provochi un ritardo dei treni in sede locale ma, ciò che è peggio, ne nasca una ripercussione di ritardi a catena, che risulta molto difficile controllare e ridurre.

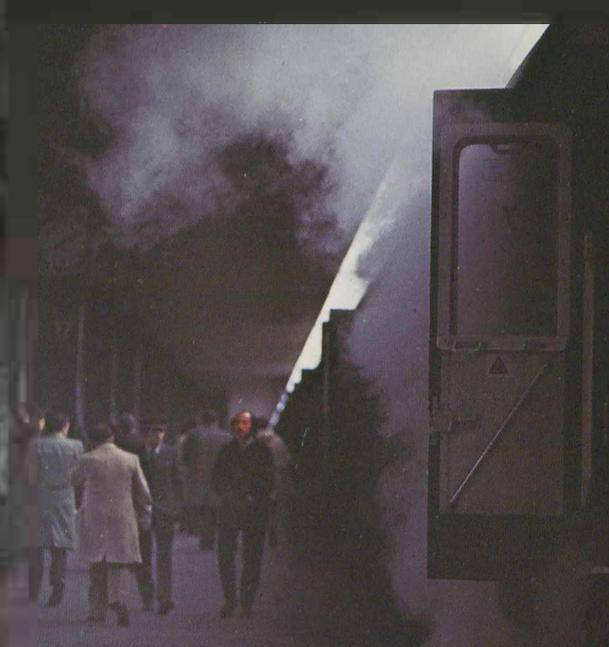
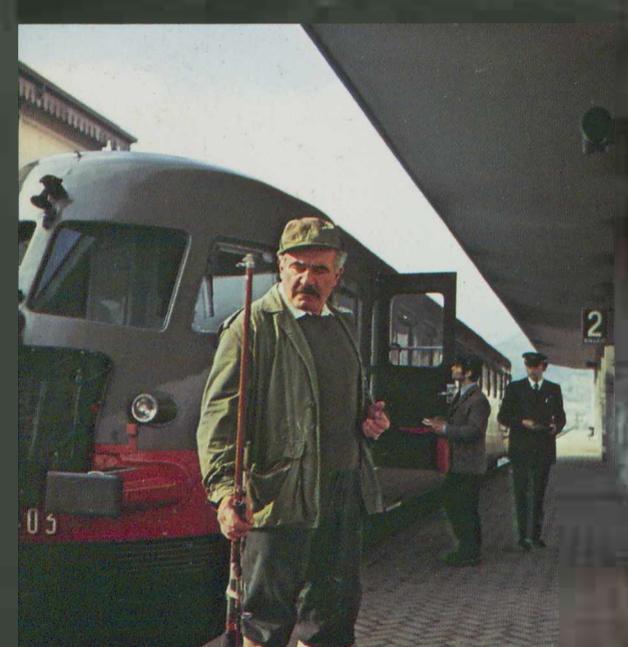
Per una serie di motivi (che comunque si riportano tutti all'eccessivo impegno delle linee, degli uomini e dei mezzi) queste cause di intralcio – più o meno gravi – si vanno facendo sempre più numerose.

Anzitutto i rallentamenti per lavori, programmati od occasionali, rallentamenti che – anche in relazione alle maggiori disponibilità di fondi – superano ormai molto spesso i margini dei tempi di percorrenza appositamente previsti negli orari.

Tra le cause dei ritardi si può anche annoverare una certa carenza di mezzi di trazione: la loro utilizzazione è già oggi al limite massimo, con le conseguenze che ciò può comportare per un regolare e fluido scorrimento del traffico.

In effetti, tra il 1971 ed il 1974, la percorrenza media giornaliera della locomotiva elettrica è aumentata dell'8,3% e quella della locomotiva diesel del 4,9%, raggiungendo rispettivamente 366 e 300 chilometri al giorno, mentre l'analoga percorrenza degli elettrotreni e delle elettromotrici si mantiene intorno ai 400 chilometri: valori senz'altro notevoli, considerate anche le condizioni caratteristiche della rete italiana che si sviluppa in regioni orograficamente molto difficili.

Non va, poi, dimenticato il frazionamento delle nostre percorrenze merci: il che significa la necessità di effettuare un maggior numero di convogli e di manovre; e quindi maggior impegno di mezzi, di uomini e di impianti.



Vi sono infine altre cause – non controllabili e certamente non secondarie – che hanno pesantemente influito sull'andamento della circolazione dei treni.

Nel corso dell'anno si sono infatti particolarmente accentuate le manifestazioni di protesta con occupazione delle linee da parte di estranei all'Azienda, gli scioperi locali, gli atti terroristici e soprattutto i continui falsi allarmi per attentati che oltretutto hanno creato costanti condizioni di stress per i ferrovieri addetti alle più delicate mansioni di esercizio.

Il deciso impegno aziendale per ridurre al minimo le cause prevedibili dei ritardi (aumenti dei tempi di percorrenza per i lavori in corso, soppressione dei treni meno utilizzati, estrema cautela e realismo nell'impostazione delle "tracce d'orario", contemporaneamente ai possibili provvedimenti organizzativi, ecc.) non potrà certamente operare efficacemente contro questi ostacoli esterni senza la più ampia collaborazione da parte di tutti, a cui si deve aggiungere una obbiettiva valutazione della situazione da parte degli utenti.

orario 26 maggio 1974 - 31 maggio 1975

PROVVEDIMENTI DI PARTICOLARE INTERESSE NEL SERVIZIO INTERNO:

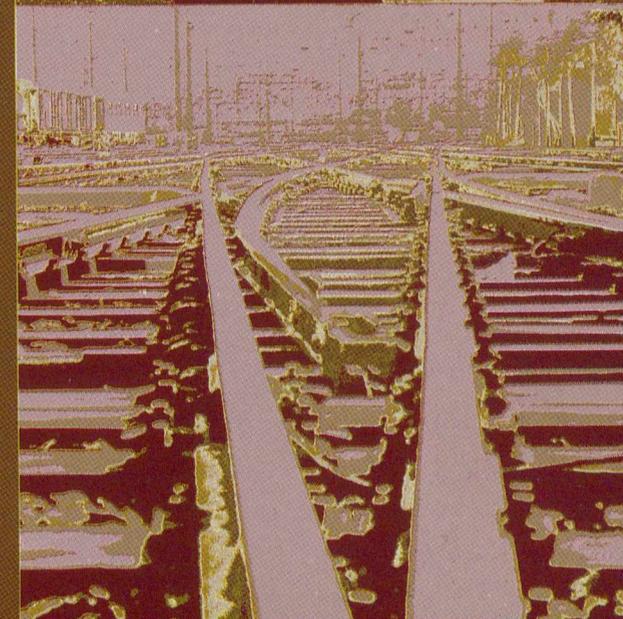
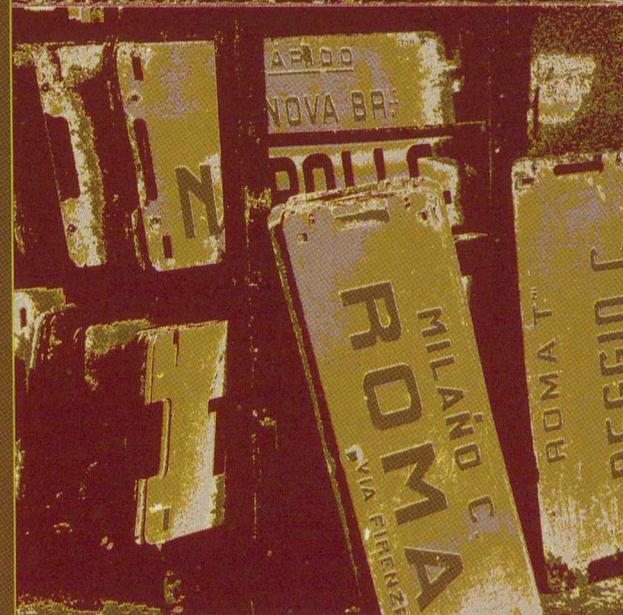
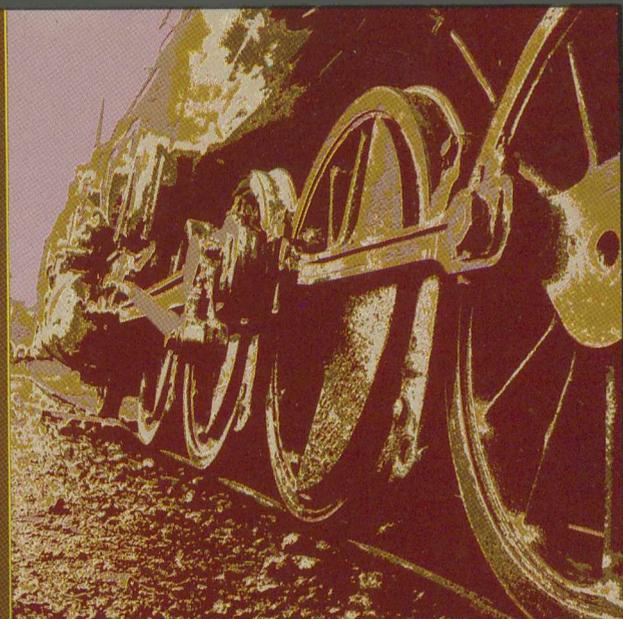
- Prolungamento dei treni 2604 e 2605 Torino-Roma fino e da Napoli assorbendo rispettivamente i treni 2694 e 681;
- effettuazione dei treni 807/806 tra Milano e Roma con il materiale del "Settebello" (di cui hanno conservato il nome) che sono stati classificati TEE, ed hanno preso i nuovi numeri 68 e 69;
- trasformazione in TEE dei treni 803 e 802 (ex "Settebello") fra Milano e Roma; hanno preso i nuovi numeri 79 e 78 e sono stati effettuati con carrozze tipo TEE/FS;
- mantenimento in via permanente della relazione Milano-Reggio Calabria (treni 687 e 688) con conseguente assorbimento dei treni 705 e 1704, rispettivamente tra Milano e Roma e Roma e Firenze;
- effettuazione del treno 573 da Milano per la Sicilia (anzichè da Roma per la Sicilia) con assorbimento del treno 709 Milano-Roma;
- istituzione di una nuova coppia di treni estivi (1589/1588) tra Venezia, Palermo e Catania;
- istituzione del nuovo treno notturno 619 da Venezia a Trieste;
- circolazione permanente dei treni 1525 e 1524 (nuovi 515 e 514) tra Bari e Milano anzichè bisettimanali come nel periodo invernale 1973/74.

PROVVEDIMENTI DI PARTICOLARE INTERESSE NEL SERVIZIO INTERNAZIONALE:

- Effettuazione dei treni TEE "Cisalpino" fra Parigi e Milano con materiale francese trainato tipo Mistral e con prolungamento, nel periodo estivo, fino a Venezia;
- prolungamento, nel periodo estivo, del treno TEE "Gottardo" fra Zurigo e Milano fino a Genova;
- istituzione di un nuovo servizio con vetture ordinarie e cuccette tra Stuttgart - Schaffausen e Lecce per far fronte all'intenso traffico di lavoratori tra Germania - Svizzera e le Puglie;
- ristrutturazione della relazione "Direct Orient" nel periodo estivo, con l'istituzione di treni sussidiari di fine settimana tra Belgrado e Parigi;
- miglioramento, nel periodo estivo, degli orari della relazione Budapest-Roma;
- fusione a Milano P.G. delle relazioni Ginevra-Milano (treno 1221) e Zurigo - Venezia (treno 1151) in un solo treno che è stato prolungato fino a Trieste.

ALCUNI DATI STATISTICI RELATIVI ALL'ORARIO ESTIVO 1974

— Servizi diretti interni: con carrozze	279
con mezzi leggeri	436
— Servizi diretti internazionali:	343



un problema nel problema: il traffico dei pendolari

Un aspetto peculiare della qualità del servizio riguarda il trasporto dei pendolari.

Si tratta, in effetti, di un complesso problema che va inquadrato in quello più vasto e generale della regolarità ed adeguatezza dei servizi resi.

Mentre si stanno portando avanti – da parte delle autorità ferroviarie territorialmente competenti, d'intesa con gli organi regionali e gli enti locali interessati – le indagini conoscitive e previsionali sul fabbisogno di mobilità nelle aree urbanizzate ed in particolare sull'origine dei viaggi dei pendolari residenti, l'Azienda ha in corso uno studio comparativo del traffico pendolare italiano con quello che si svolge sulle linee afferenti alle principali città industriali europee.

Dagli elementi già acquisiti risulta che, mediamente, i nostri treni per pendolari non sono né più lenti né più affollati né meno confortevoli di quelli delle altre nazioni europee: ciò malgrado, la situazione dei nostri pendolari sembra essere tra le più insoddisfacenti. La realtà è che sulla nostra rete si lamenta uno scarso numero di treni e una diffusa irregolarità di marcia ed è per questo che si è parlato di problema nel problema: motivazioni che mancano all'estero dove, in genere, le linee che affluiscono alle città più importanti sono da tempo quadruplicate.

L'insoddisfacente regolarità di marcia dei treni pendolari risulta poi più disagiata per questa categoria di viaggiatori in quanto è cosa ben diversa giungere anche con un'ora di ritardo alla fine di un viaggio, poniamo, di 10 ore (viaggio, tra l'altro, che si fa una volta tanto), che arrivare tre o quattro volte alla settimana con quindici o venti minuti di ritardo (su un'ora o al massimo due di percorrenza) nel viaggio quotidiano casa-lavoro.

Lo scontento dovuto ai ritardi può sfociare in vera e propria insofferenza quando si aggiunga il fatto che, per insufficienza dei treni previsti in orario e per coincidenze troppo "lunghe", si è costretti ad uscire di casa con molto anticipo rispetto a quello giudicato indispensabile.

E' proprio, quindi, per queste ragioni che il servizio FS per pendolari è decisamente carente, raffrontato con quelli analoghi della banlieue o dell'hinterland delle grandi città europee.

Il problema è stato perciò affrontato dall'Azienda con la priorità che richiedeva; ma per realizzare quadruplicamenti e avere maggiore disponibilità dei rotabili occorrono in primo luogo adeguati finanziamenti e, una volta ottenuti, tempi tecnici piuttosto lunghi per la realizzazione.

Dal punto di vista organizzativo, si è cercato di attuare ogni possibile provvedimento per meglio adeguare i servizi alle necessità, riservando al traffico pendolare intere fasce d'orario, dalle quali viene esclusa la circolazione dei treni a lungo percorso.



servizi accessori viaggiatori

Prenotazione posti su treni viaggiatori

— stazioni ammesse alla prenotazione	223
— carrozze prenotabili	1.885

Cucette in servizio internazionale:

358.752 viaggiatori trasportati nel periodo gennaio-settembre 1974 contro i 311.757 del corrispondente periodo del 1973. Aumento del 15% circa.

Autovetture al seguito:

nel periodo gennaio-ottobre 1974 sono state trasportate 28.893 auto rispetto alle 39.427 dello stesso periodo del 1973. Flessione del 26,7% circa.

Treni auto cucette:

nel periodo marzo-ottobre 1974 sono stati effettuati 739 treni contro gli 850 del corrispondente periodo 1973. Flessione del 13,6%.

Carrozze cucette in servizio interno

— relazioni servite	72
— treni con carrozze cucette	230
— carrozze cucette prenotabili	232
— carrozze cucette impiegate giornalmente	302

SERVIZI DELLA CICLT

Treni aventi in composizione carrozze letti e ristorante in servizio interno:

letti	100
ristoranti	38

Treni aventi in composizione carrozze letti e ristorante in servizio internazionale:

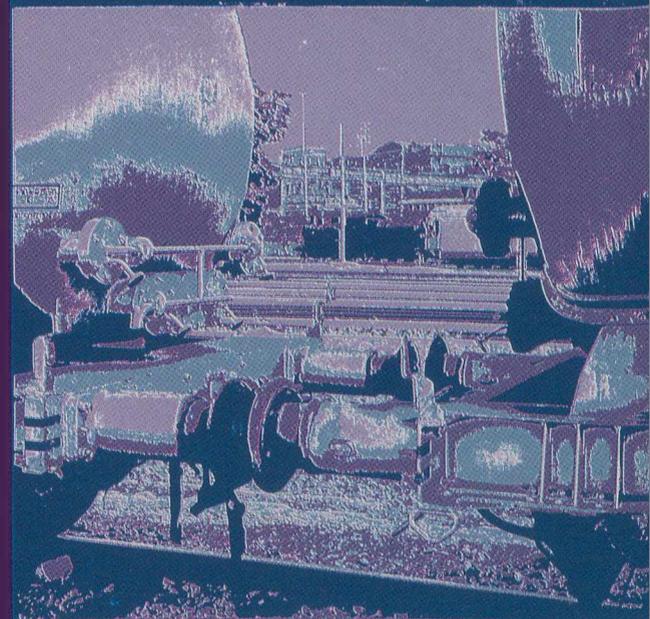
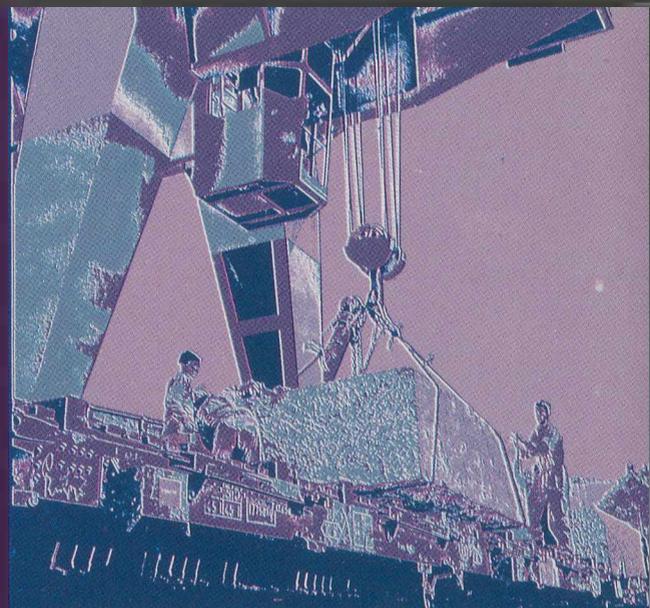
letti	90
ristoranti	28

Treni con servizio ristoro composti da:

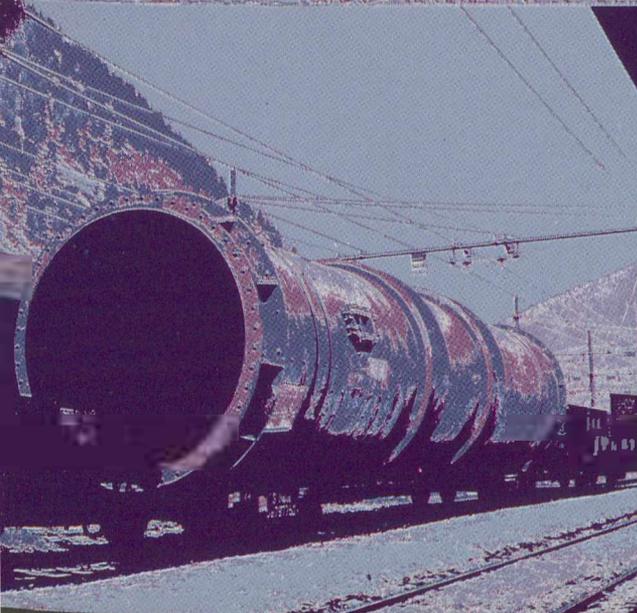
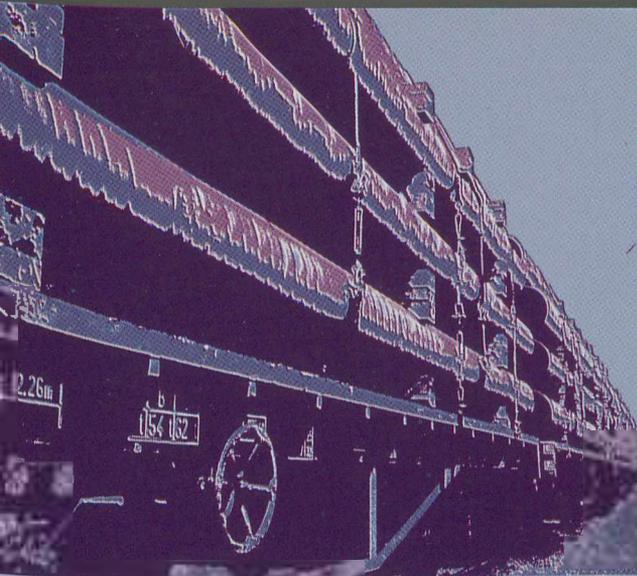
carrozze ordinarie	218
mezzi leggeri	15

treni straordinari del 1974

	Pasqua	Referendum	Ferie estive	Ferie natalizie
Traffico lavoratori da e per l'estero	94	77	140	378
Viaggiatori ordinari	292	104	697	545
Militari	35	—	49	18
Traffico d'agenzia	198	—	1.527	—
Per l'attuazione dei treni indicati è stato impegnato in eccedenza al normale fabbisogno n. carrozze	1.100	700	1.700	1.800



la modernizzazione del trasporto delle merci per un servizio più adeguato alle esigenze del settore



Le variazioni registrate nell'andamento del traffico merci hanno richiesto una politica di interventi particolarmente vigile ed attenta, dapprima per far fronte all'improvviso espandersi della domanda, poi per adeguarsi alle esigenze di salvaguardia dei livelli di traffico già raggiunti, specie per quei settori merceologici che presentano una spiccata congenialità al trasporto ferroviario.

In questo quadro hanno rivelato tutta la loro importanza le iniziative intese ad aumentare la competitività del mezzo ferroviario, soprattutto per quanto riguarda la qualità del servizio offerto agli utenti.

Ed in tal senso le nuove tecniche di trasporto combinato strada-rotaia ed in particolare i traffici containerizzati hanno aperto prospettive di notevole rilievo.

Essi infatti offrono, oltre ad un potenziamento della capacità di trasporto, nuove possibilità di riduzione dei costi di esercizio rendendo, nel contempo, un servizio qualitativamente migliore; né sono da trascurare i benefici di ordine generale che sono in grado di determinare, come conseguenza del coordinamento strada-rotaia.

Anche la crisi energetica è intervenuta a confermare la validità degli indirizzi già assunti da tempo dall'Azienda e consistenti proprio nel dare il massimo impulso alla containerizzazione, alle altre tecniche di trasporto combinato e concentrando il traffico merci sui più importanti nodi della rete, attraverso l'organizzazione di servizi a treno completo e composizione bloccata.

Per il conseguimento di tali obiettivi, che trovano corrispondenza anche presso le amministrazioni ferroviarie dei più importanti Paesi europei, l'Azienda ha predisposto un organico programma per la realizzazione delle necessarie infrastrutture terminali, in parte già attuato e in fase di attuazione.

Dopo aver realizzato, negli scorsi anni, il terminal di Milano-Rogoredo e quello di Pomezia - S. Palomba, ed aver acquisito all'esercizio ferroviario, mediante apposite convenzioni, i terminals di Napoli e Rivalta Scrivia, l'Azienda FS è ora orientata a partecipare ad iniziative miste (pubbliche e private) per creare, con il contributo determinante delle Regioni, vasti intercentri merci nell'ambito dei quali le FS costruiranno grandi terminals inseriti in impianti complementari di notevoli dimensioni e funzionalità al servizio di importanti bacini di traffico.

servizio merci

SETTORE TRAFFICO INTERNAZIONALE

Treni derrate:

istituzione per il periodo 1/6 - 15/7 di un nuovo treno Villa Literno - Brennero per l'inoltro diretto di patate novelle dalla Campania alla Germania;

istituzione di un treno da Bologna Ravone a Modane per l'inoltro diretto delle derrate affluite a Bologna;

Treni TEC:

sono stati migliorati gli orari della coppia di treni specializzati per l'inoltro di trasporti di autotreni carichi su carri "ultrabassi" sulla relazione Colonia-Verona;

Altri treni:

per migliorare l'inoltro dei trasporti in entrata in Italia è stato previsto in orario un nuovo treno merci Belgrado-Alessandria.

SETTORE TRAFFICO INTERNO

Treni derrate:

istituzione di 7 treni ordinari per Messina, originari dalle principali stazioni produttrici di agrumi della Sicilia, da effettuare nel periodo dal 5/12 al 31/5, in concomitanza con la campagna agrumaria;

Trasporti containers:

istituiti nuovi collegamenti mediante treni specializzati sulle seguenti relazioni:

Torino Smistamento - Guglionesi P.C.
Napoli Smistamento - Livorno
Priolo Melilli - Pontenure
Brindisi - Pontenure
Sessa A. - Livorno

Altri treni:

istituzione delle nuove relazioni:
— dalla Sicilia per Cambiano per trasporto auto;
— da Genova a Messina (tre volte la settimana);
e da Livorno a Messina (3 volte la settimana) per merci varie e trasporti con itinerari fissi per la Sicilia;
— da Alessandria a Villa Literno per merci destinate a Napoli ed oltre, esclusa la Sicilia.

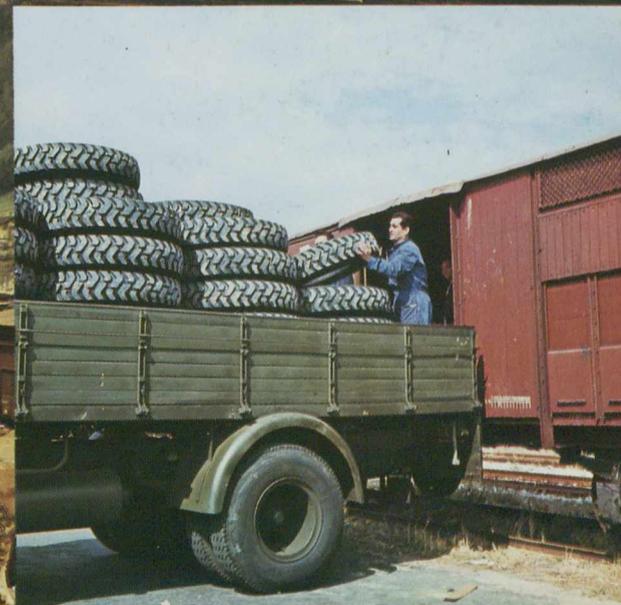
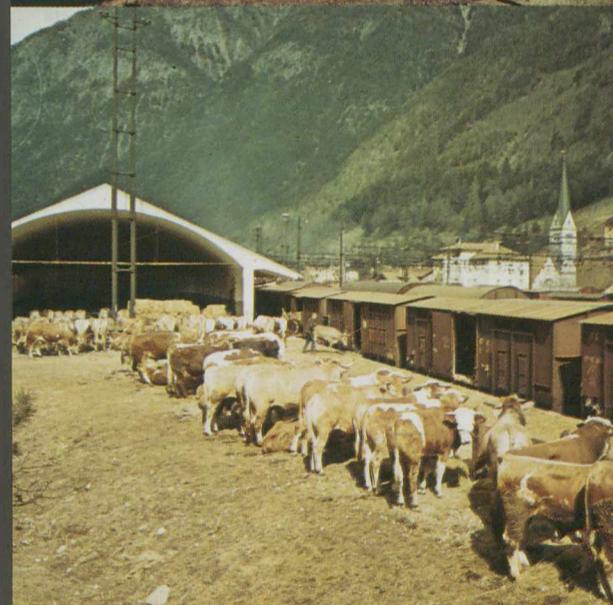
Iniziative di tale tipo che si avviano verso una concreta attuazione sono quelle di Padova e Bologna.

Inoltre, nell'attesa che si realizzi un secondo grande terminal nella zona di Milano, è in fase di ultimazione il potenziamento dell'attuale terminal di Milano Rogoredo, la cui capacità operativa, in relazione agli sviluppi dei traffici interni ed internazionali, ha raggiunto limiti di saturazione.

Un ruolo di crescente rilievo vanno assumendo anche le altre tecniche di trasporto combinato strada-rotai (kangourou, huckepack, carri ultrabassi Saaks, carrozzerie intercambiabili, ecc.) anche se limitati ai traffici internazionali.

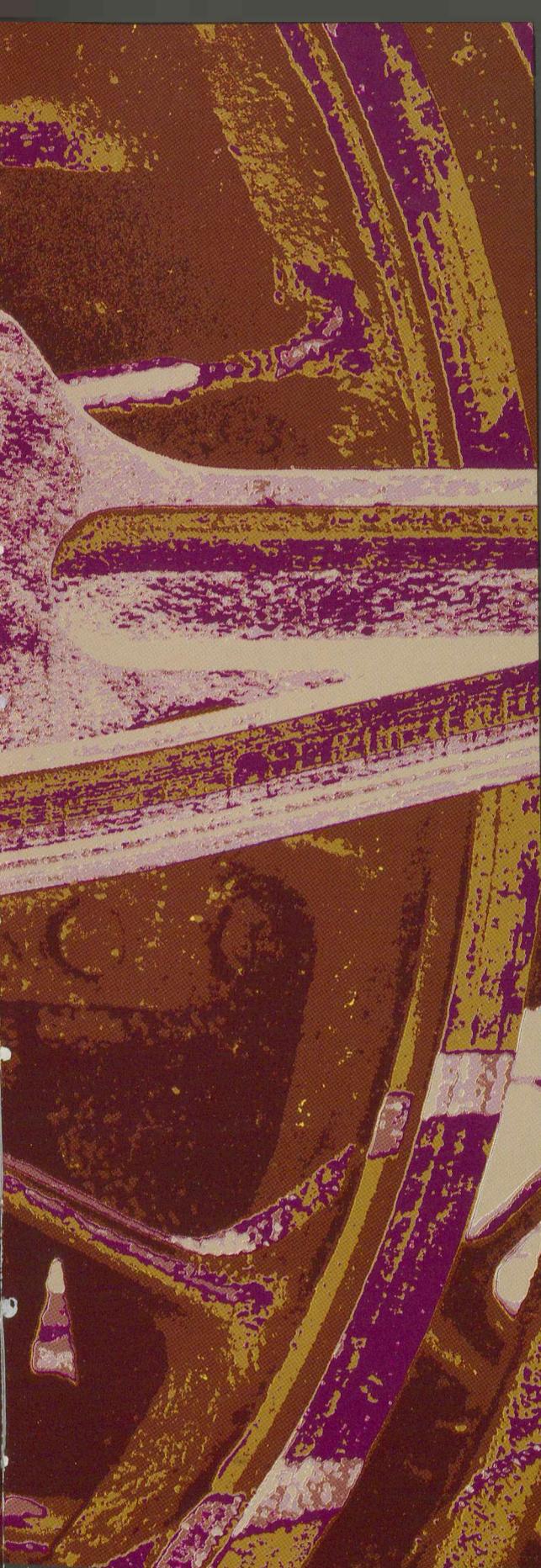
Il problema che oggi si pone è quello di sviluppare queste nuove tecniche nel traffico interno italiano: il che presuppone, in analogia a quanto già in atto in altri Paesi, la creazione di un apposito organismo nazionale in grado di studiare, acquisire o organizzare traffici intermodali, traducendo in pratica operativa l'auspicato coordinamento strada-rotai sotto l'aspetto tecnico, economico e commerciale.

L'Azienda si sta muovendo in tale direzione con l'adozione di opportune iniziative.





**realizzazioni
tecniche**



ammodernamento tecnologico e potenziamento degli impianti

Il Piano poliennale che l'Azienda sta elaborando per sottoporlo al Parlamento entro il 1976, oltre a indicare le esigenze di ammodernamento tecnologico e di rafforzamento delle attrezzature per il traffico viaggiatori e merci, mette in evidenza le necessità, ormai improrogabili, di ristrutturare le linee interessate dai più intensi movimenti pendolari e di potenziare quelle che adducono ai porti e ai valichi internazionali e, soprattutto, le fondamentali direttrici longitudinali e trasversali, in particolare quelle che interessano il Mezzogiorno e le Isole.

In sostanza, con i nuovi investimenti si cercherà di risolvere il problema di fondo del nostro sistema ferroviario: l'eliminazione delle strozzature esistenti nelle linee e negli impianti, e delle congestioni che ne derivano. Ma, naturalmente, a lato di questo fine basilare si collocano lo sviluppo del parco rotabili, l'introduzione di più moderne tecniche di esercizio e di gestione, gli aggiornamenti organizzativi.

Tutto ciò che, in definitiva, può consentire di elevare in notevole misura la produttività aziendale e di realizzare benefici economici di rilievo, non solo per le FS ma anche per l'economia nazionale, per tanta parte legata all'evoluzione degli attuali sistemi di trasporto.

opere compiute nel 1974

Linee:

Potenziamento della Gulianova-Teramo;

Armamento:

Eseguiti lavori di rinnovamento e di rifacimento per complessivi km 650 di binario;

Impianti:

ultimazione dei lavori di potenziamento e di sistemazione nelle stazioni di Lerino, Ponte di Brenta, Mira Mirano, Genova Parco Campasso (3^a fase), Fidenza, Carrara, Avenza, Cerveteri, S. Teresa Longarini, Golfo Aranci e Villa S. Giovanni (costruzione di un approdo per navi traghetto bidirezionali);

Fabbricati di servizio:

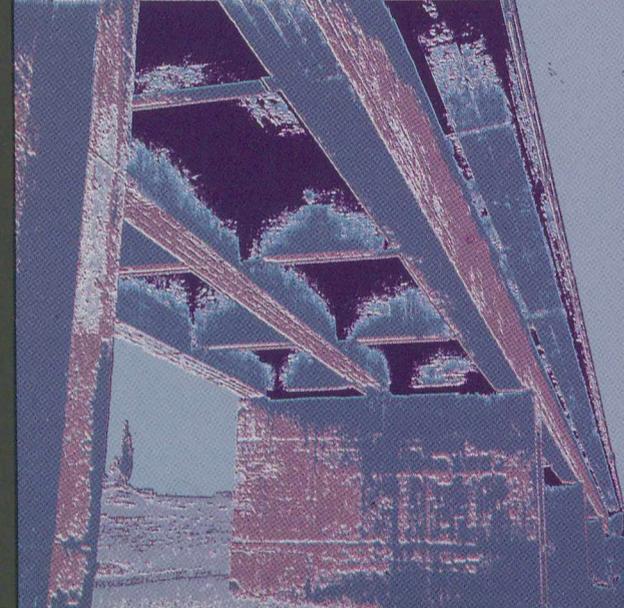
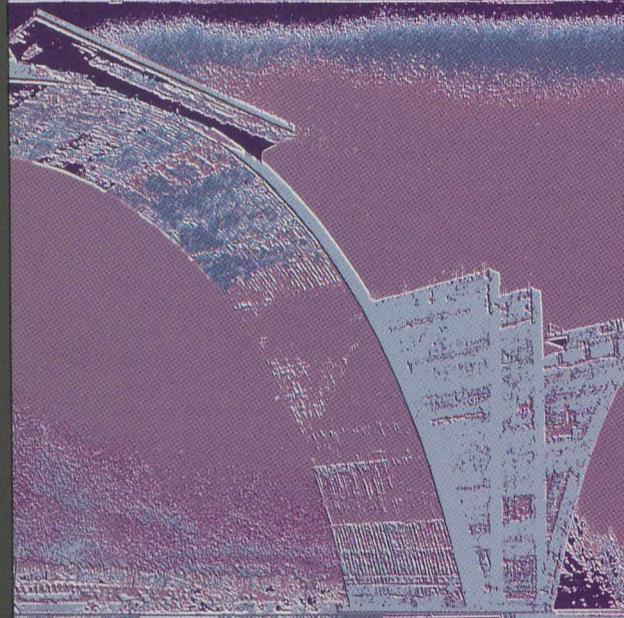
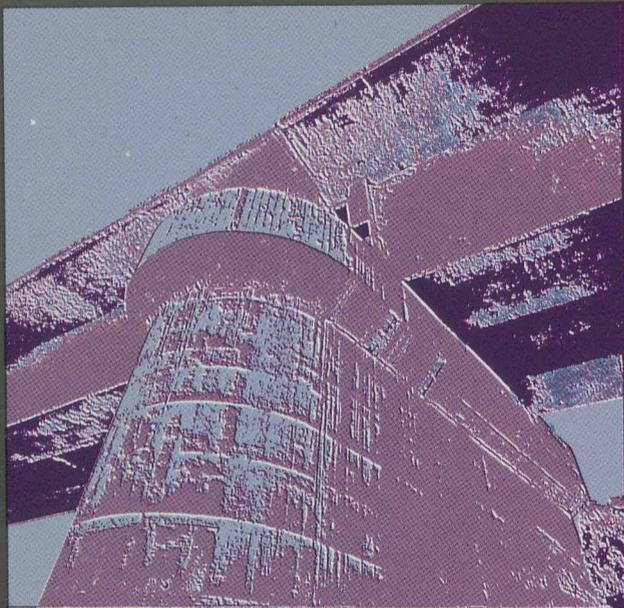
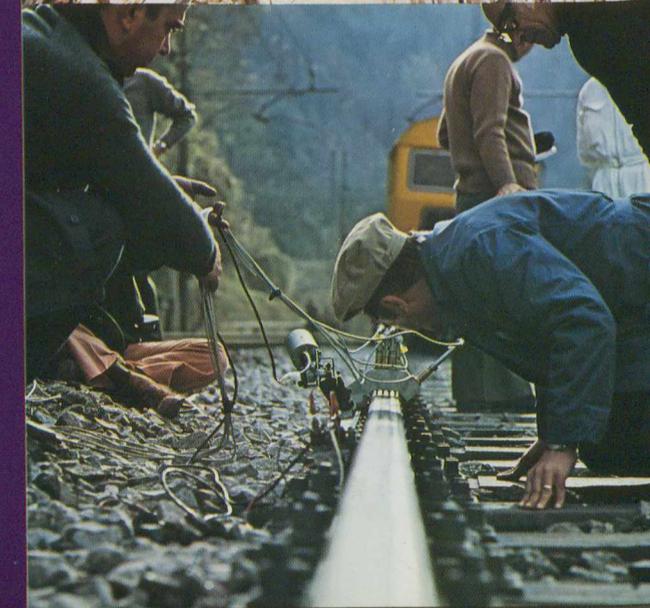
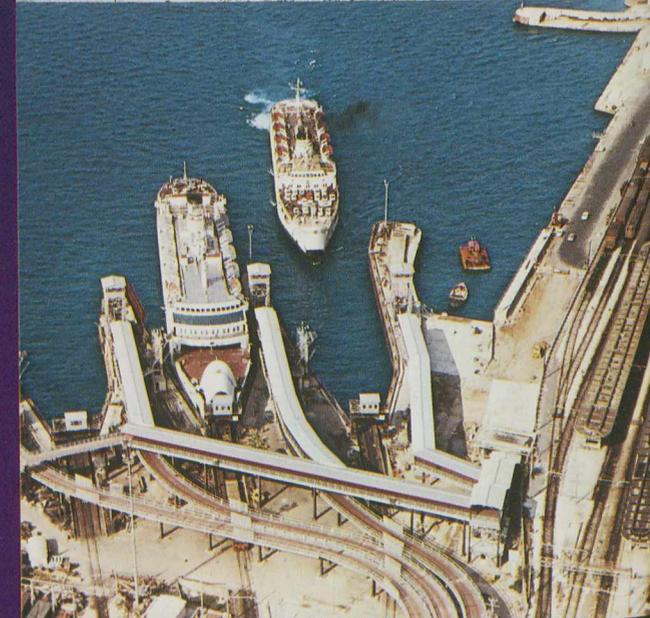
Esecuzione di lavori (si citano solo quelli di maggior rilievo) ad Acqui Terme, a Padova, Ancona, Roma S. Lorenzo, Roma Prenestina (nuovo centro unificato di elaborazione elettronica), Taranto S. Nicola, Foligno, Messina e Palermo;

Fabbricati per alloggi di servizio:

costruiti 18 alloggi a Milano.

Ripristino e consolidamento di ponti, gallerie e opere di difesa della sede ferroviaria:

ultimati i lavori intrapresi negli anni precedenti lungo le linee Milano-Venezia (nuovo ponte sulla Laguna fra Mestre e Venezia S.L.), Genova-Ovada-Acqui, Ancona-Termoli, Avellino-Rocchetta S.A., Potenza Inferiore-Metaponto, Sibari-Cosenza.



opere in prosecuzione o in programma per il 1975

Raddoppi:

Chiomonte-Salbertrand (km 10), Finale Ligure-Savona P.zza Doria (km 17 in sede spostata a monte); Villa S. Giovanni-Reggio C. Lido (ultimo tratto di 12 km); Contesse-Giampileri (km 11), Pescara P.N.-galleria Ortona, Fasano-Brindisi (km 56);

Quadruplicamenti:

Sesto Fiorentino-Prato (km 10), Rogoredo-Melegnano (km 9);

Altri lavori alle linee:

ripristino della Cuneo-Ventimiglia nei tratti in territorio italiano; costruzione, sulla Napoli-Salerno di un nuovo tronco della linea, per la maggior parte in galleria, fra Nocera Inferiore e Salerno per eliminare il valico di Cava dei Tirreni; completamento lavori vari sulla Bologna-Verona;

Armamento:

esecuzione di lavori di rinnovamento e di rifacimento per complessivi 800 km di binario;

Impianti:

molti gli interventi in programma; quelli di maggior rilievo interesseranno la nuova stazione di Torino Orbassano, il terminal containers di Milano Rogoredo, un nuovo scalo bestiame a Campo Trens, nuovi approdi attrezzati per navi traghetto bidirezionali a Messina, la sistemazione e il potenziamento di impianti per viaggiatori e merci in numerose stazioni della rete;

Fabbricati di servizio:

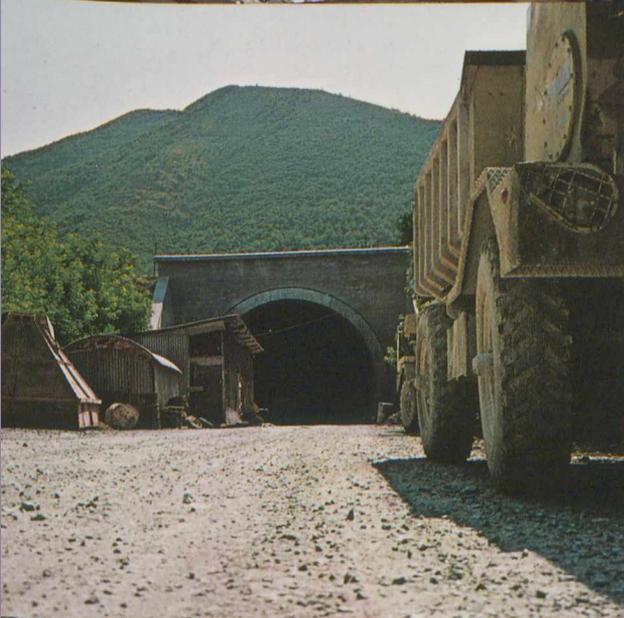
Nuovo impianto per la manutenzione e la pulizia delle carrozze a Milano Greco, costruzione delle nuove Squadre Rialzo di Taranto (2^a fase) e Bologna Ravone, ampliamento di quelle di Novara e Alessandria, costruzione di una nuova officina di grande riparazione a Saline (Reggio C.); costruzione di fabbricati per servizi viaggiatori a Torino e Villa S. Giovanni Marittima, costruzione di un centro di medicina preventiva a Roma Prenestina e di un centro per la riabilitazione di motulesi a Villa S. Giovanni; costruzione di una casa-albergo a Torino e di dormitori per il personale viaggiante ad Alessandria, Milano P.V., Pavia e Messina (sempre limitatamente agli interventi di maggior rilievo).

Fabbricati per alloggi di servizio:

oltre agli alloggi lungo la Roma-Firenze previsti nel relativo progetto, ne sono in corso di costruzione 200 nei Compartimenti di Torino, Milano, Verona, Roma, Bari, Reggio C., Palermo e Cagliari.

Ripristino e consolidamento di ponti, gallerie e opere di difesa della sede ferroviaria:

sono previsti per molte linee; gli interventi di maggior rilievo interesseranno la Novara-Domodossola, la Milano Rogoredo-Piacenza, la Fortezza-S. Candido, la Tarvisio-Udine, la Treviso-Calalzo, la Bologna-Firenze, la Roma-Sulmona, la Bologna-Lecce, la Battipaglia-Reggio C. e la Sibari-Cosenza.



il quadruplicamento della roma - firenze per avvicinare il sud al nord del paese

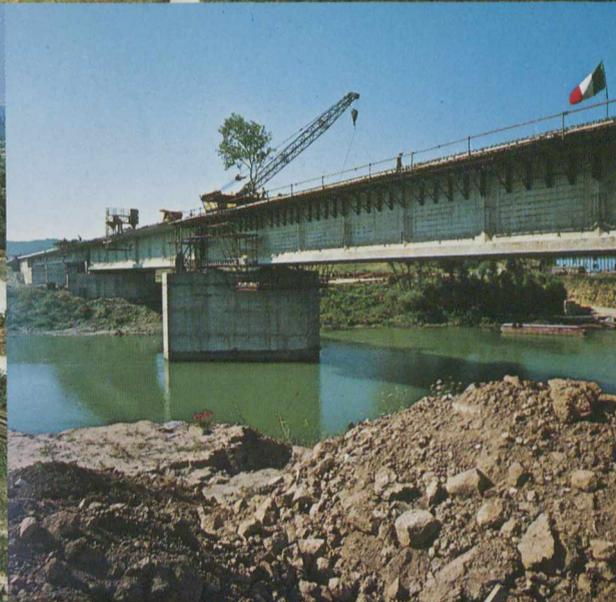
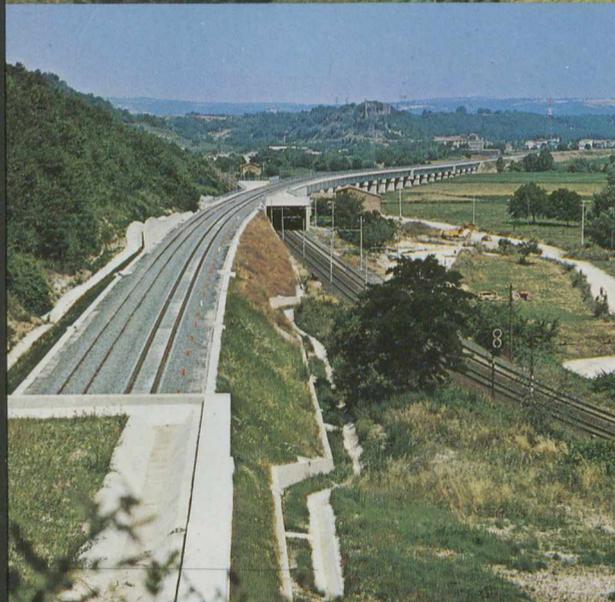
Nel complesso degli altri interventi intesi a potenziare gradualmente tutta la grande dorsale ferroviaria da Milano a Reggio Calabria - con le sue diramazioni del Sempione, di Chiasso e del Brennero, a nord, e della Sicilia, a sud - occupa un posto di tutto rilievo il quadruplicamento della Roma-Firenze. L'impegno tecnico, organizzativo e finanziario che quest'opera richiede è quanto mai corrispondente al suo ruolo primario, che è quello di avvicinare sostanzialmente il sud al nord del Paese.



Alla fine del 1974, l'avanzamento dei lavori per la costruzione della Direttissima, nei due tratti da Settebagni a Città della Pieve e da Incisa a Rovezzano, hanno rispettivamente raggiunto l'86 e il 37%. Delle 328 opere d'arte principali previste – rappresentate prevalentemente da viadotti, ponti, sottovia e cavalcavia – ne sono state ultimate 288, per una lunghezza complessiva di oltre 17 chilometri.

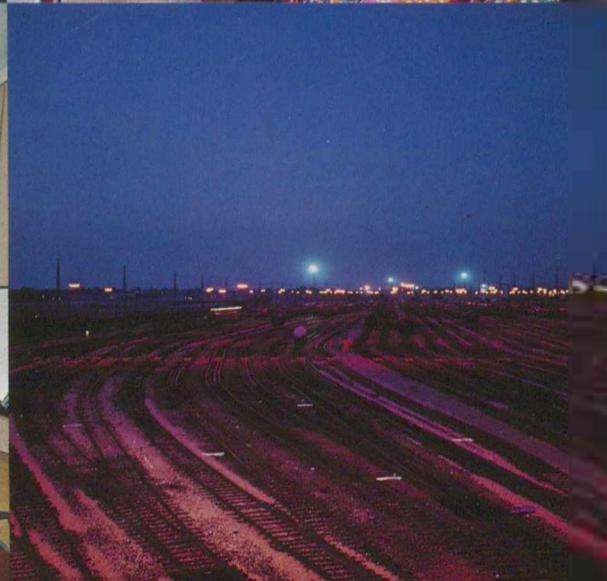
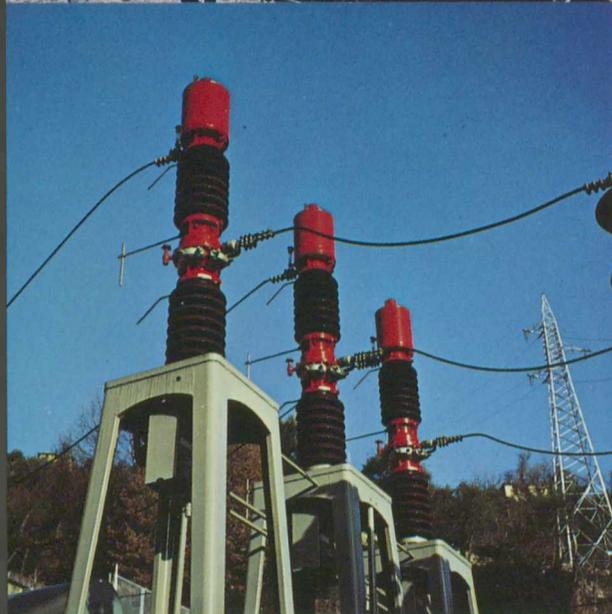
Quanto alle 28 gallerie a doppio binario previste nel progetto, ne sono state completate 17, per una lunghezza complessiva di oltre 25 chilometri.

Le giornate di mano d'opera consuete hanno raggiunto alla fine dell'anno la cifra di 2 milioni e 488 mila.



gli interventi e le realizzazioni nel settore degli impianti elettrici ed elettronici

Molteplici e di notevole impegno sono stati gli interventi nel settore degli impianti elettrici e degli apparati elettronici della rete, sempre più essenziali per una gestione avanzata dell'esercizio ferroviario. E' possibile inquadrare le varie opere eseguite o proseguite o iniziate nell'anno in cinque grandi settori d'intervento: apparirà in tal modo evidente l'entità delle stesse, anche se - è ovvio - sarà possibile indicare solo quelle di maggior rilievo.



realizzazioni del 1974

Impianti di sicurezza:

— Apparat Centrali Elettrici: attivati 21 apparati a pulsanti (ACEI) e 5 apparati a leve singole (ACE), con la conseguente disattivazione di vecchi apparati elettrici e idrodinamici; introdotte migliorie in numerosi impianti (trasformazione del segnalamento semaforico o luminoso a luci abbinato in segnalamento luminoso a luci sovrapposte in 47 stazioni); attivati banchi a leve e chiavi in 18 stazioni.

— Blocco: elettrico manuale, esteso a complessivi 115 km di linea; automatico, incrementato di circa 128 km (attivato su circa 157 km e disattivato su circa 29 km).

— Ripetizione del segnalamento in macchina: attivazione della ripetizione continua su complessivi 48 km della Milano-Venezia, mentre è in corso quella discontinua sulla Bologna-Verona.

— Dirigente Centrale Operativo: attivazione dell'esercizio con DCO tra le stazioni di Semestene e Chilivani della dorsale sarda (43 km).

— Passaggi a livello: ne sono stati soppressi 97, su varie linee della rete; altri 50, già chiusi ad orario, sono stati collegati con i segnali di partenza delle stazioni limitrofe mediante apparati elettrici di consenso, dislocati in 35 posti di guardia che manovrano, sul posto o a distanza, gli attraversamenti; 11 PL sono stati automatizzati o con semibarriere e segnali luminosi lato strada o con soli segnali luminosi lato strada, controllati da segnali lato treno.

Sottostazioni elettriche di conversione:

— Attivazione delle sottostazioni elettriche di conversione di Peschiera e S. Severa e delle cabine di alimentazione con interruttori extrarapidi di Rosarno e Scilla della linea Battipaglia-Reggio C.

— Inizio della costruzione delle sottostazioni di Itri, Sessa Aurunca, Paola, Castelleone e Cremona, nonché del potenziamento delle sottostazioni di Parma, Porto S. Giorgio, Chiusi, S. Severo e di Palmi, della Battipaglia-Reggio C., con sostituzione dei gruppi di conversione a vapore di mercurio 2000 KW con raddrizzatori al silicio 3600 KW;

— Inizio della costruzione delle 10 sottostazioni elettriche di conversione della linea Ciampino-Caserta (che viene elettrificata a sussidio della Roma-Napoli, ormai satura) e della sottostazione di Alba Calabra della Battipaglia-Reggio C.

Impianti di elettrificazione:

— Nuove elettrificazioni: ultimato il tratto Ciampino-Colle Mattia (circa 12 km) con sostegni, attrezzature e conduttori del tipo previsto per la DD Roma-Firenze.

— Trasformazioni dal sistema trifase in quello a c.c. 3 KV: ultimati i lavori di trasformazione delle condutture di contatto sulle linee Carmagnola-Fossano-Savona, Fossano-Cuneo-Limone, Carmagnola-Bra-Ceva e Acqui-Ovada, per uno sviluppo complessivo di circa 294 km.

— Ammodernamento linee di contatto: ultimato il rinnovamento del circuito di terra sull'intera Milano-Venezia.

Impianti di telecomunicazione e vari:

— Impianto di cavi Roma-Cassino-Caserta e Sulmona-Roccaraso per una spesa complessiva di 1 miliardo e 350 milioni circa (approvate proposte per altri 4 miliardi).

— Impianti di apparecchiature A.F. per il sistema coassiale Chiasso-Milano-Bologna e per il sistema a 120 canali Roma-Caserta-Napoli (200 milioni circa); fornitura in opera di sistemi A.F. a 12 canali Bologna-Mestre, Torino-Genova, Genova-Milano e Milano-Torino, e del sistema A.F. Cagliari-Chilivani.

— 20 nuove centrali telefoniche automatiche (500 milioni), nuova centrale telefonica automatica di Venezia S.L. (125 milioni), approvazione proposte per potenziamento e installazioni varie per 375 milioni complessivi circa.

— Affidamento di lavori e forniture per realizzare l'esperimento del controllo circolazione treni sul tratto Roma-Formia; analogo esperimento è previsto sulla Bologna-Parma.

— Vari lavori hanno interessato meccanismi speciali, come ascensori, montacarichi, scale mobili, carrelli elevatori, trattori, stadere a ponte, bascule, ecc.

Impianti luce e forza motrice:

— Rinnovamento e potenziamento degli impianti di illuminazione e forza motrice in varie stazioni dei Compartimenti di Torino, Milano, Genova, Venezia, Firenze, Ancona, Roma, Napoli, Reggio C. e Palermo

— Impianti di illuminazione delle medie e grandi tettoie di Milano C. le e - con impiego di lampade al sodio ad alta pressione - del fascio direzionale di Milano Smistamento.

previsioni del 1975

Impianti di sicurezza:

— Completamento di numerosi ACEI (tra i maggiori ad Alessandria Smistamento, Bolzano, Udine, Bologna S. Donato, Parma, Napoli CF), del blocco automatico e della ripetizione continua del segnalamento in macchina sulla Milano-Venezia, del DCO sulla dorsale sarda, del blocco automatico su talune tratte della Torino-Milano e della Alessandria-Arquata, infine di numerosi impianti di consenso per passaggi a livello, altri 100 dei quali verranno soppressi.

— Sviluppo dei lavori in corso per il blocco automatico sulla Genova-La Spezia e sulla Torino-Alessandria, per gli impianti di sicurezza e segnalamento della Direttissima (Roma-Chiusi) e per il CCL (controllo circolazione linee mediante elaborazione elettronica) sulla Roma-Formia.

— Inizio lavori per il blocco automatico da La Spezia a Livorno, per il nuovo ACEI di Milano C. e per il CCL sulla Bologna-Parma.

Impianti di elettrificazione:

— Nuove elettrificazioni: proseguimento lavori sulla linea Colle Mattia-Caserta (Via Cassino); inizio lavori sulla variante a doppio binario fra Nocera Inferiore e Palermo (17 Km circa)

— Elettrificazione di raddoppi: Savona PD - Finale Ligure (7 km circa), Salbertrand-Chiomonte (km 10 circa), Contesse-Giampileri (15km circa) Pescara-Galleria di Ortona (km 18 circa).

— Ammodernamento linee di contatto: inizio lavori per il rinnovo del circuito di terra sull'intera Milano-Torino.

Sottostazioni elettriche di conversione:

— Termine della costruzione delle sottostazioni di Itri, Sessa A., Paola, Alba C. e del potenziamento di quelle di Palmi, Parma, Porto S. Giorgio e S. Severo.

— Inizio della costruzione delle sottostazioni di connessione delle linee da elettrificare o elettrificate, comprese nel programma di interventi straordinari di 2.000 miliardi, tra cui quelle di Cremona, Ravenna, Cesenatico, Acqui, Castelfranco V., Bergamo.

— Inizio dei lavori per il potenziamento - con sostituzione dei gruppi di conversione - delle sottostazioni di Fondi, Campoleone, Foggia, Caserta, Battipaglia e altre.

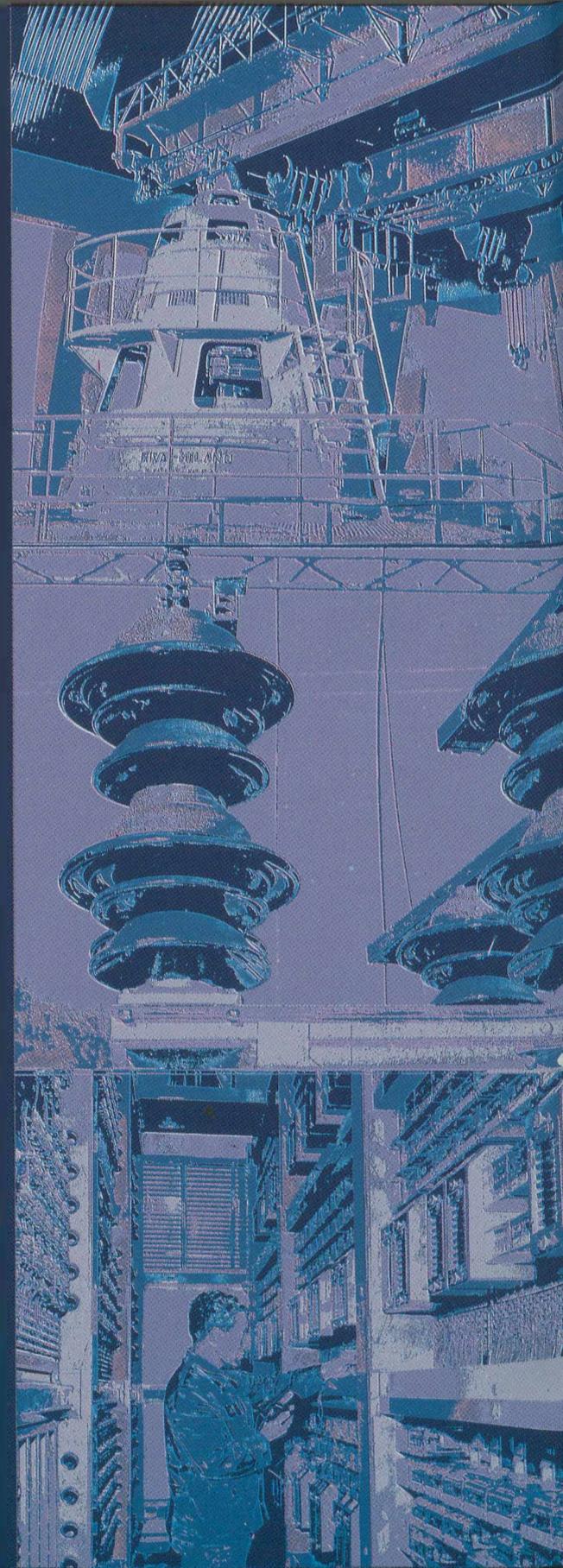
— Inizio e ultimazione dei lavori di potenziamento delle sottostazioni di Orte, Fidenza, Trasta, S. Margherita Ligure.

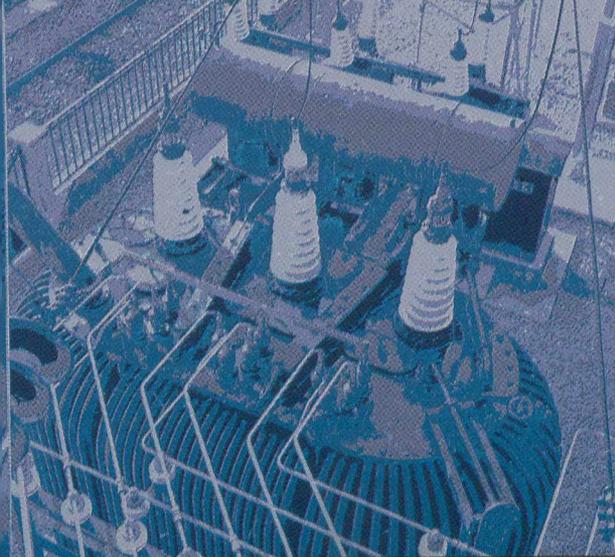
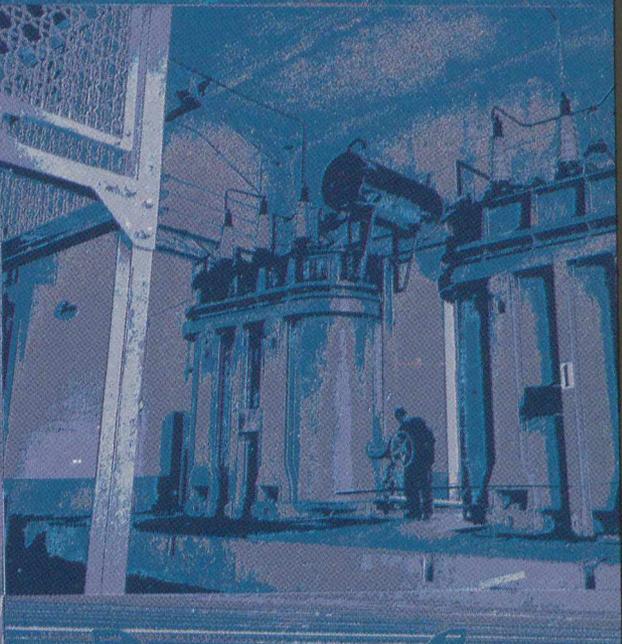
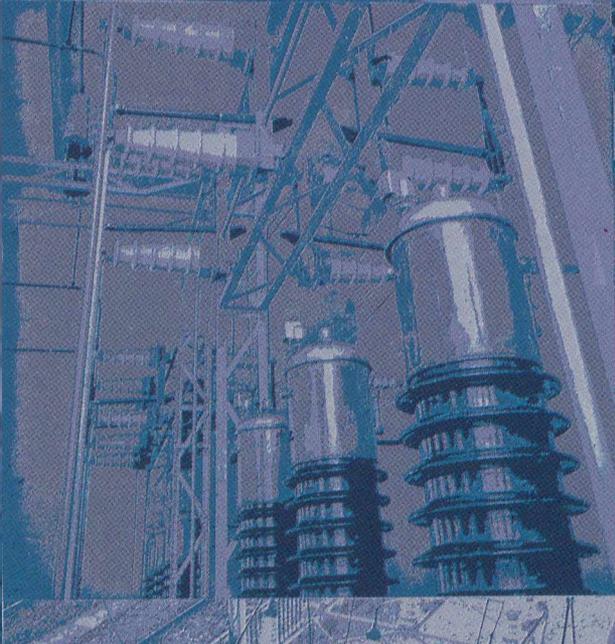
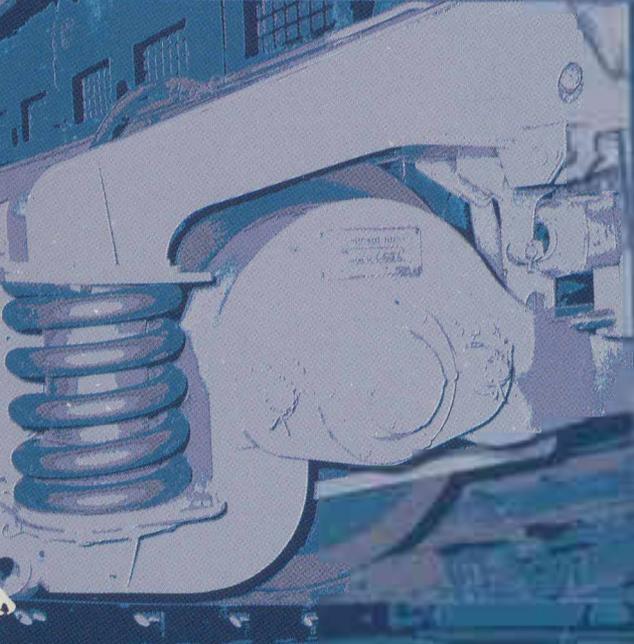
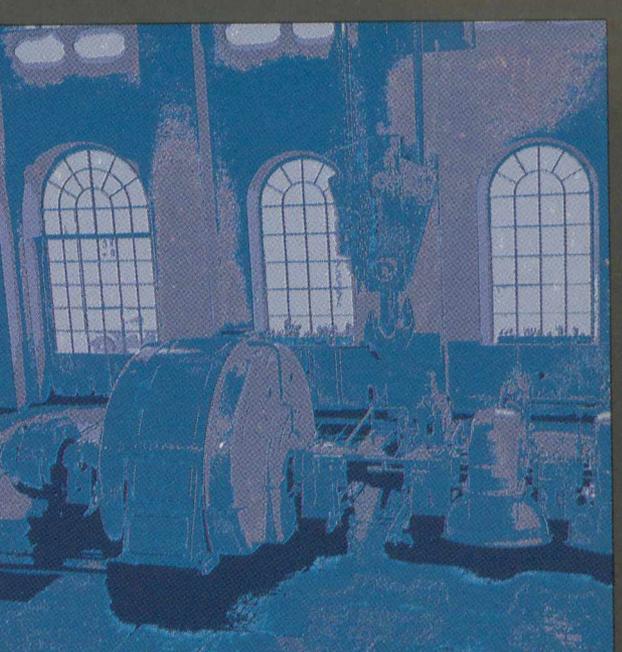
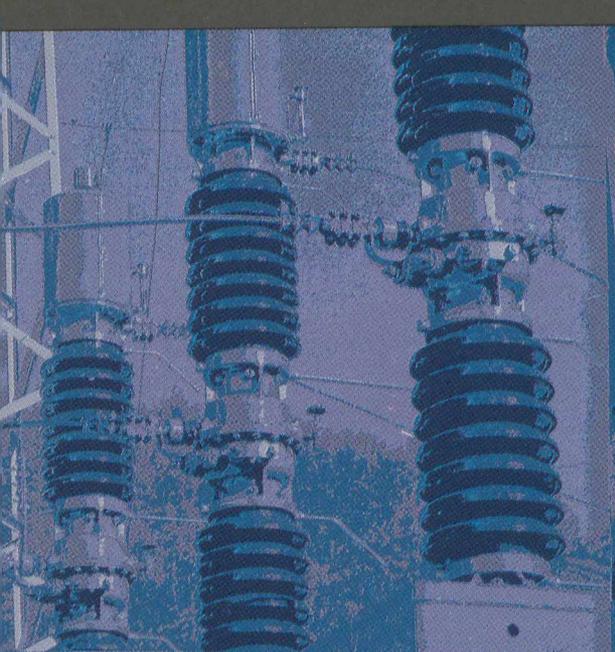
— Lavori vari a Gallarate e Milano C.

Impianti luce e forza motrice:

— Rinnovamento e potenziamento degli impianti di illuminazione e forza motrice in numerosi impianti della rete, fra cui: piazzale di stazione di Novara Smistamento, sedi compartimentali di Milano e Trieste, cabine di trasformazione a Venezia e Genova PP; impianti del parco merci di Novi S. Bovo, del Magazzino Approvvigionamenti di Bologna Mascarella, di Roma Termini, di Roma Smistamento, della Direzione Generale (Roma) e della metropolitana di Napoli.

— Nuovi allacciamenti di case cantoniere e varie stazioni, nonché trasformazione graduale del tipo di illuminazione da incandescenza a fluorescenza in numerose stazioni della rete.





una estesa meccanizzazione dei servizi per razionalizzare gli interventi operativi

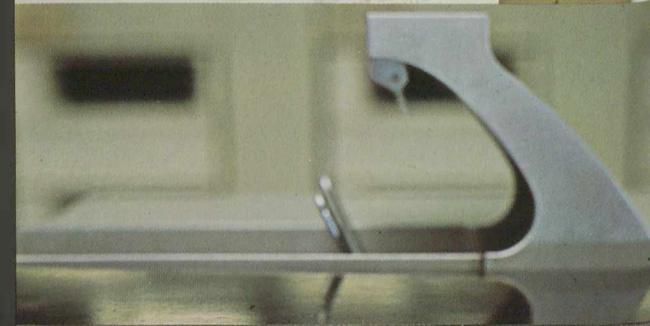
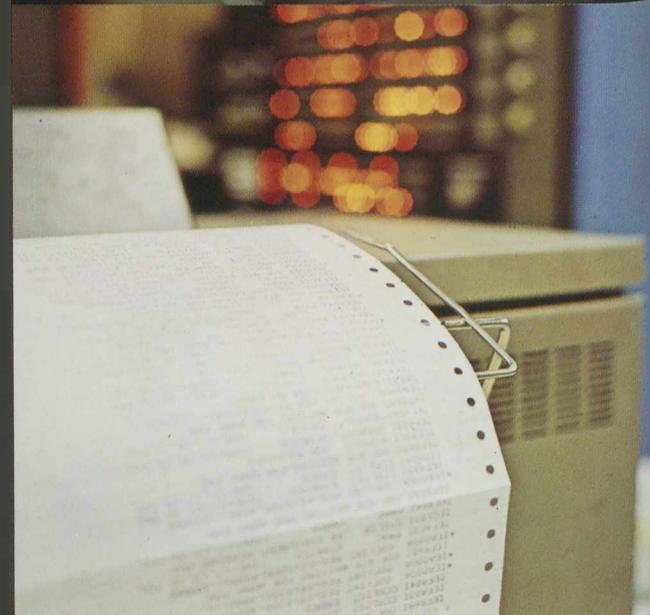
L'Azienda ha in corso da tempo una estesa meccanizzazione, sia per il settore dell'esercizio sia per quello amministrativo, secondo due indirizzi complementari:

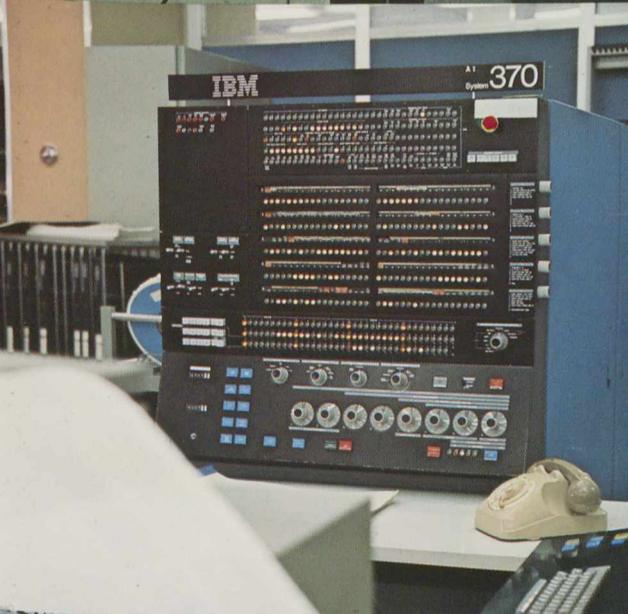
- razionalizzazione dell'attività dei singoli uffici con l'uso di mezzi particolarmente automatizzati;
- creazione di un sistema centrale informativo-operativo a mezzo di elaboratori elettronici.

Per quanto riguarda il primo indirizzo, è proseguita nel 1974 l'attività volta alla semplificazione ed alla meccanizzazione delle procedure di lavoro. In particolare si è provveduto alla progettazione ed alla realizzazione dei Centri Riproduzione e Stampa presso alcune Sedi compartimentali; alla realizzazione del progetto per la installazione, presso l'Archivio Generale, delle pratiche personali, di batterie di scaffali scorrevoli a movimento elettrico e di schedari rotanti pure a movimento elettrico; all'introduzione della meccanizzazione nelle operazioni presso alcuni Uffici Corrispondenza Compartimentali con microfilmatura della corrispondenza in arrivo e in partenza.

Per la realizzazione di un organico sistema informativo centrale, è stato elaborato un piano quinquennale, da attuare nel periodo 1/7/1972 - 30/6/1977, che indica gli obiettivi aziendali da conseguire mediante elaborazione elettronica e pianifica le risorse di mezzi tecnici da utilizzare a tale scopo.

Questi obiettivi riguardano sia l'ammodernamento e l'estensione di alcune procedure già svolte da tempo con elaboratori, sia la messa in opera di nuove attività che richiedono prestazioni tecniche quali sono offerte soltanto dalle macchine della più recente produzione.





La struttura del sistema elettronico è articolata su diversi elaboratori di media e di grande potenza, collegati ad un vasto numero di terminali periferici ed è schematizzabile nei seguenti sottosistemi:

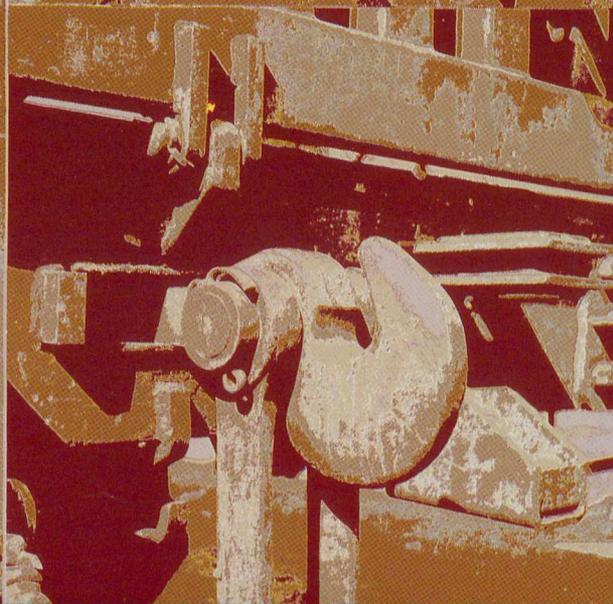
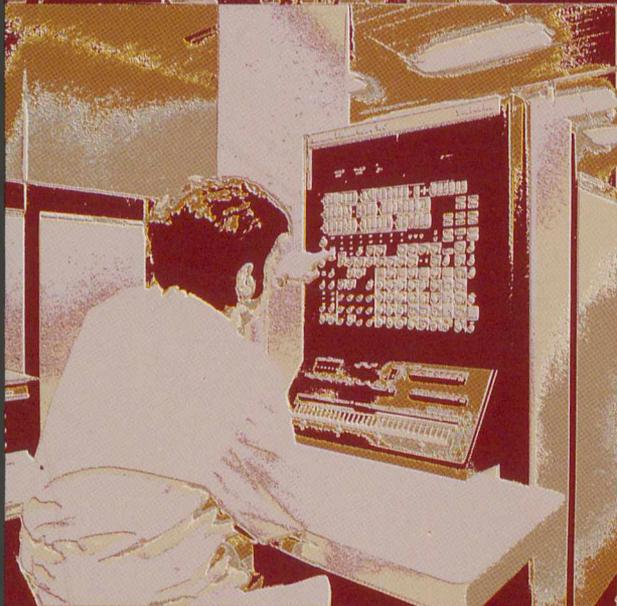
- controllo domanda viaggiatori, che, iniziato nel 1967, è per ora costituito da due elaboratori collegati a 117 terminali rice-trasmittenti e 80 terminali riceventi; destinato alla teleprenotazione dei posti e alla trasmissione dei biglietti, è in continuo sviluppo;
- controllo domanda merci, che è in fase iniziale di attuazione e sarà costituito da un elaboratore duale collegato a circa 120 terminali; effettuerà servizi di telefatturazione e teleprenotazione dei trasporti merci;
- controllo circolazione rotabili, in fase di avanzata attuazione; costituito da 2 elaboratori e 400 terminali, può tenere sotto controllo l'ubicazione geografica e lo stato di utilizzazione di tutti i rotabili sulla rete FS;

- controllo officine, costituito da un elaboratore già in servizio che sarà, in futuro, collegato a 35 terminali; terrà sotto controllo l'attività di riparazione delle officine e fornirà i costi analitici di tutti i mezzi mobili;
- controllo personale e contabilità, che gestisce l'archivio anagrafico di tutti gli agenti e provvede alle incombenze della liquidazione mensile e ad altre attività di contabilità aziendale;
- controllo centralizzato scorte, elaboratore che effettua le operazioni di gestione e contabilità delle scorte;
- centro di calcolo direzionale, costituito da un elaboratore che ha la possibilità di essere utilizzato a distanza per calcoli di varia natura da parte degli uffici dei Servizi Centrali e della periferia.

E' previsto l'uso sperimentale di elaboratori anche per il controllo di procedure dell'esercizio, come la regolazione della circolazione dei treni su linee a intenso traffico.

La maggior parte dei mezzi di calcolo è installata in un nuovo centro elettronico unificato (CEU), costituito a Roma Prenestina.

Gli altri centri principali hanno sede presso la Direzione Generale FS e presso il Servizio Materiale e Trazione, a Firenze.



il nuovo materiale rotabile per un più esteso, efficiente e confortevole servizio

Nella programmazione aziendale una cura particolare viene riservata all'ammodernamento e al potenziamento del materiale rotabile. Tanto i piani in via di attuazione (piano-ponte e programma di interventi straordinari) quanto il nuovo piano poliennale in corso di predisposizione riservano alte percentuali dei relativi finanziamenti al potenziamento del parco rotabili. Ad esempio, il programma di interventi straordinari, per una spesa di 2 mila miliardi, di recente approvazione da parte del CIPE, riserva quasi i due quinti dell'importo complessivo per l'allestimento di nuovo materiale rotabile: mezzi di trazione, carrozze e carri, navi traghetto, prototipi di nuovi rotabili e apparecchiature di sicurezza a bordo dei rotabili.

Ha intanto avuto inizio nel '74 la consegna, da parte dell'industria costruttrice, di locomotive Diesel elettriche D 445 e D 345 per l'utilizzazione sulle linee a medio e scarso traffico in cui non risulti conveniente la trazione elettrica. Per il '75 è invece previsto l'inizio delle forniture della locomotiva E 656, che costituisce un'edizione ammodernata e potenziata della locomotiva E 646 ed è stata progettata per l'effettuazione dei treni viaggiatori a composizione elevata, con velocità massima di 160 km/h.

PARCO ROTABILI A DISPOSIZIONE DELL'ESERCIZIO (COMPRESI I ROTABILI DELLE LINEE A SCARTAMENTO RIDOTTO)*

	1970	1971	1972	1973	1974
Elettrotreni e elettromotrici	445	456	478	481	479
Locomotive elettriche	1.782	1.831	1.836	1.813	1.812
Locomotive a vapore	680	615	534	477	471
Automotori e locomotive diesel da manovra	766	819	867	893	918
Locomotive diesel da treno	252	252	252	252	290
Automotrici (comprese le coppie ex TEE)	987	1.017	1.055	1.060	1.060
Carri merci	120.769	120.874	121.129	118.109	116.677
Carrozze	9.431	9.790	9.880	10.177	10.407
Rimorchi (per automotrici ed elettrotreni)	467	467	502	529	529
Bagagliai e postali	2.588	2.550	2.496	2.479	2.366
Bagagliai rimorchio (per automotrici)	35	35	35	35	35
Carri riscaldati	317	317	308	307	307

* Al 31/12 di ciascun anno.

Un limite di velocità, questo, che ha permesso di adottare soluzioni più semplici sia per il circuito di trazione, privo della frenatura elettrica, sia per le apparecchiature speciali di sicurezza, essendo sufficiente la ripetizione dei segnali del tipo a quattro codici, senza il controllo della velocità.

Novità di un certo rilievo anche nel settore dei veicoli: sono state effettuate le consegne delle prime carrozze per ristorazione self-service.

rotabili entrati in servizio e previsioni 1975

	1974 Immessi	1975 Previsioni
Locomotive elettriche E 444	28	1
Locomotive E 656	-	20
Locomotive diesel da treni	38	70
Locomotive diesel da manovra	16	40
Automotori diesel da manovra	11	-
E.T.R. a.v.	-	1
Motrici per servizi suburbani	-	15
Rimorchi per treni suburbani	-	20
Automotori ALn 668	-	30
Carrozze (di vari tipi)	349	297
Postali e bagagliai	8	20
Carri (di vari tipi)	540	829
Importi complessivi (miliardi)	80	150

radiazione rotabili

	1974 Radiazioni	1975 Previsioni
Locomotive a vapore	8	70
Locomotive elettriche	1	60
Locomotive diesel da manovra	-	2
Automotrici termiche	6	55
Automotrici da manovra	-	1
Elettromotrici	1	-
Carrozze a cassa di legno	20	15
Carrozze a cassa metallica	6	85
Postali a cassa di legno	20	10
Bagagliai a cassa di legno	72	50
Bagagliai a scartamento ridotto	-	2
Carri merci a scartamento normale	3.000	4.000
Carri merci a scartamento ridotto	-	10

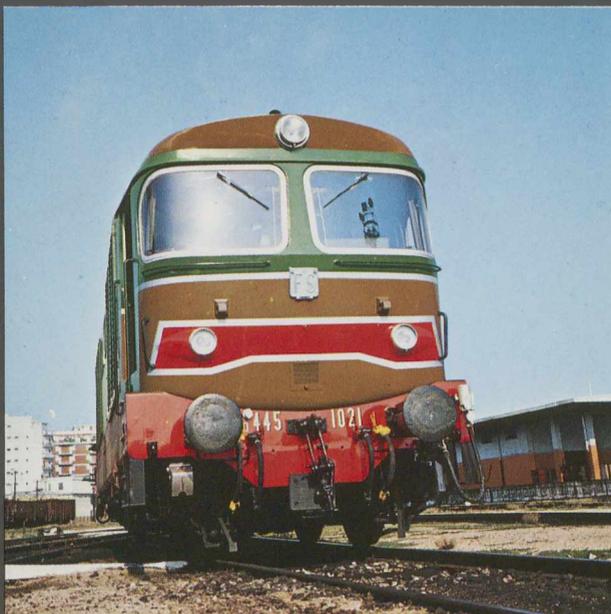
Durante l'anno sono entrate in esercizio le nuove carrozze di 2ª classe a cuccette, che offrono ai viaggiatori - nei 10 compartimenti di 6 posti ciascuno - una maggiore disponibilità di spazio.

Quanto ai carri merci di nuova immissione, alcuni sono da segnalare per le loro particolari caratteristiche: i carri serie Habiss, adatti per il trasporto di merci palettizzate, quelli serie Rgs per il trasporto di containers e quelli serie Hfhs per il trasporto di derrate alimentari.

Rinnovamento del parco non significa soltanto immissione di nuovi rotabili, ma anche radiazione di quelli sorpassati, o comunque, da collocare a riposo.

Il programma di lavori per equipaggiare i mezzi di trazione con apparecchiature di ripetizione continua e di controllo della velocità è regolarmente proseguito nel corso dell'anno. A fine '74 erano in opera, sui relativi rotabili, 970 dispositivi di ripetizione, di cui 190 integrati dal controllo di velocità: ciò che ha consentito di estendere l'innovazione su un consistente numero di circolazioni interessanti linee di importanza fondamentale, come la Chiasso-Milano-Genova, la Milano-Firenze, la Roma-Napoli, la Verona-Mestre e (in alcuni tratti) la Milano-Verona, per un totale di circa 850 km di linee a doppio binario.

Altri lavori di notevole impegno sono stati quelli eseguiti per la posa in opera sui rotabili di dispositivi per il collegamento telefonico terra-treno nelle sue tre versioni: allarme da terra al treno, telefono per uso del personale di macchina e telefono a disposizione dei viaggiatori per comunicazioni con gli utenti della rete telefonica nazionale. Attualmente si sta lavorando per estendere il collegamento terra-treno nelle sue tre versioni (oggi in esercizio solo sulla Roma-Napoli) a tutta la dorsale Milano-Roma-Napoli-Reggio Calabria.



le navi traghetto FS : un ponte tra il continente e le isole

Il servizio di traghettamento di automezzi pesanti attraverso lo Stretto di Messina è stato potenziato con l'entrata in linea della seconda nave bidirezionale: la "Pace" che, il 5 agosto, si è affiancata alla gemella "Agata", già in servizio da otto mesi.

Gli approdi specializzati per queste navi sono stati completati sia a Villa S. Giovanni che a Messina.

L'approdo di Messina, ricavato dall'adattamento di una preesistente invasatura, è però provvisorio: quello definitivo è in studio e presumibilmente sarà realizzato alla foce del torrente Annunziata.

La più anziana nave traghetto della flotta FS, la "Villa" è stata posta in disarmo e messa in vendita.

Sulla rotta della Sardegna, il cui servizio va anch'esso potenziato, è stata trasferita la "Francesco di Paola", in attesa che venga allestita una quinta nave. Inoltre, nel quadro dei provvedimenti per lo sviluppo dei collegamenti Continente-Sardegna, è stato aggiudicato l'appalto per la costruzione di una seconda invasatura a Golfo Aranci.

ROTTA DELLA SARDEGNA (4 Navi)

	1973	1974	%
Corse effettuate	2.488	2.432	- 2,2
Rotabili trahettati	53.144	50.951	- 4,1
Viaggiatori	453.299	464.825	+ 2,5
Autovetture	151.955	148.671	- 2,2
Autocarri	6.860	8.034	+ 17,1

STRETTO DI MESSINA (13 Navi)

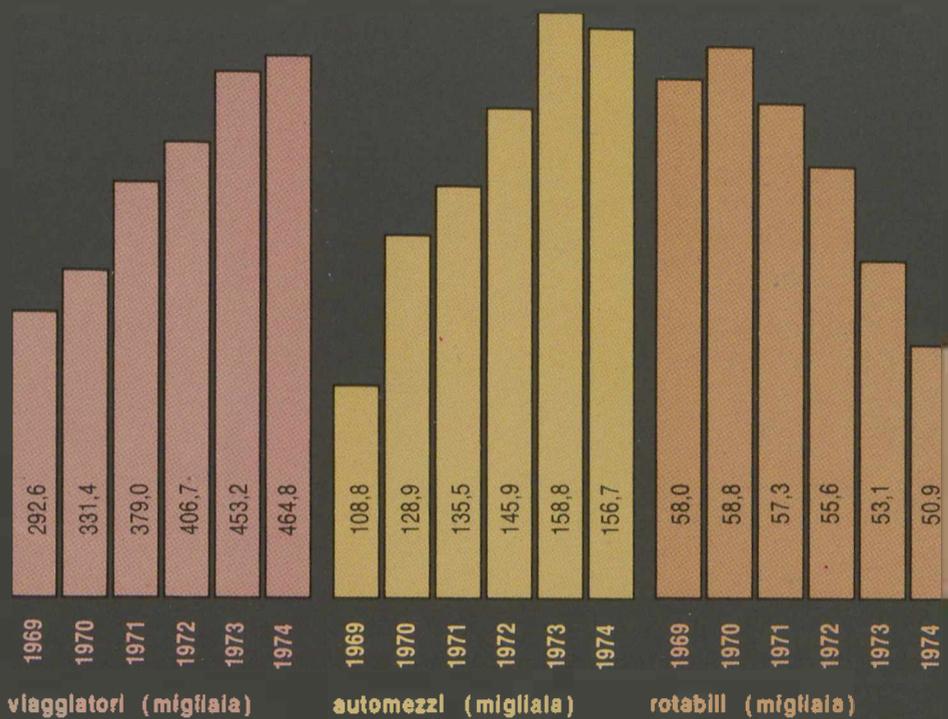
	1973	1974	%
Corse effettuate	35.856	43.040	+ 10,8
Rotabili trahettati	644.706	674.591	+ 4,6
Viaggiatori	11.000.071	10.829.903	- 1,0
Autovetture	648.689	552.026	- 14,9
Autocarri	62.841	91.522	+ 45,6



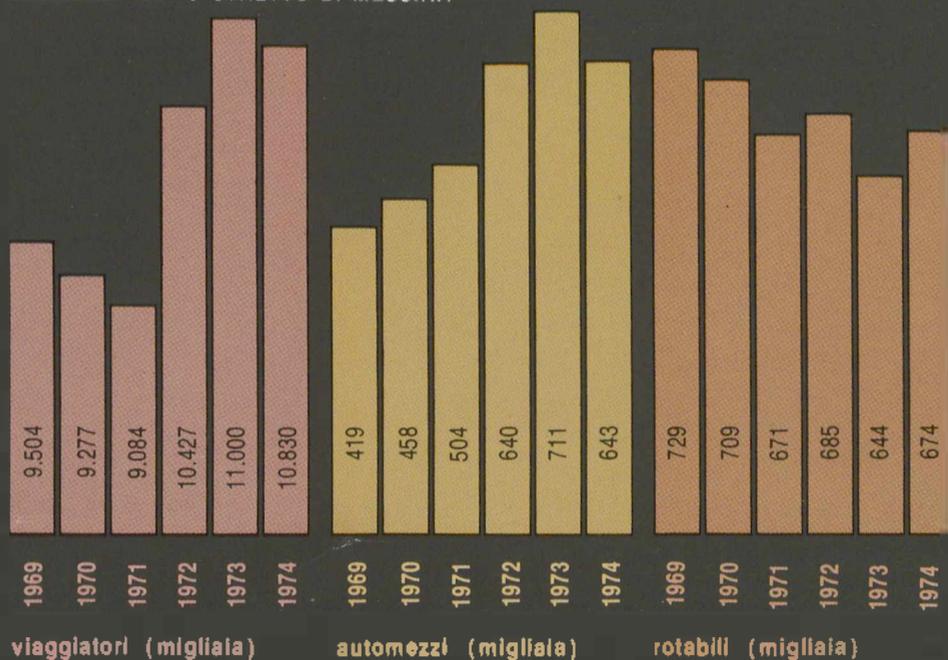
Quanto all'andamento del traffico, si possono fare alcune considerazioni. Sullo Stretto di Messina si è avuta una buona ripresa del trasporto di veicoli ferroviari rispetto al 1973, mentre una notevole flessione si è verificata nel numero degli automezzi, probabilmente a causa delle limitazioni imposte dalla crisi petrolifera. In forte aumento, invece, gli autocarri.

Sulla Rotta della Sardegna, l'affluenza dei passeggeri ha segnato un certo aumento, mentre il numero degli automezzi è diminuito, evidentemente per la stessa causa sopra accennata. Sono diminuiti anche i rotabili trasportati: ma si tratta di una flessione mantentasi sugli stessi valori del '73. Il sussidio fornito dalla NT "Reggio", dall'agosto al settembre, ha contribuito a contenere questa flessione, rendendo disponibile le altre navi per il traghettamento degli automezzi, fra cui gli autocarri hanno dato luogo ad un aumento superiore al 17% rispetto all'anno precedente

TRAFFICO CIVITAVECCHIA - GOLFO ARANCI



TRAFFICO NELLO STRETTO DI MESSINA



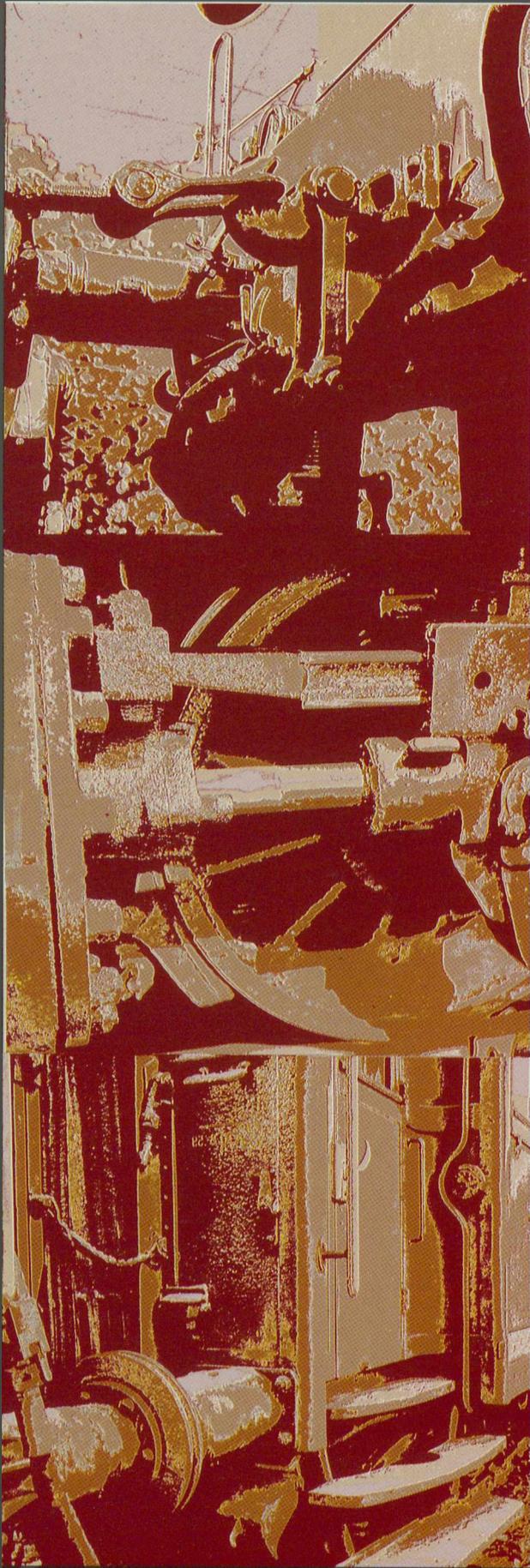
la sperimentazione alla base del rinnovamento tecnologico ferroviario

Nel campo degli studi e delle sperimentazioni sui nuovi rotabili ci sarebbe molto da dire, ma l'esposizione verrà limitata a quanto può rivestire maggiore interesse. E senza dubbio, in questo momento, al centro dell'attenzione in tale settore è l'Y 0160, l'elettrotreno ad assetto variabile, comunemente noto col nome di "Pendolino".

Sono proseguite con il prototipo sperimentale prove soprattutto per quanto riguarda l'interazione fra veicolo e rotaia (cioè il comportamento del binario sotto le sollecitazioni del veicolo). A breve scadenza è prevista l'uscita del primo complesso di due elementi, che sarà oggetto di prove più indicative in attesa dell'immissione in esercizio dell'intero convoglio, non appena sarà uscita anche l'altra coppia di elementi di cui il treno è composto.

L'Y 0160, com'è noto, è destinato a migliorare sostanzialmente le comunicazioni ferroviarie su linee tortuose, dove le velocità massime raggiungibili sono basse a causa del tracciato. Per garantire un sufficiente grado di comfort in curva, le accelerazioni centrifughe non compensate vengono mantenute a valori piuttosto bassi. Grazie alla possibilità di inclinare la cassa nella marcia in curva, il "Pendolino" potrà raggiungere velocità del 20/30% superiori alle massime raggiungibili con mezzi convenzionali. Per l'inclinazione della cassa, infatti, le accelerazioni vengono pressoché totalmente compensate sulla cassa stessa, rendendo così la marcia veloce in curva molto più confortevole di quella dei convogli convenzionali.

Anche il comportamento dinamico del veicolo e la sua aggressività nei confronti del binario risultano del tutto accettabili. Anzi, lo stesso comportamento dinamico - a parità di altre condizioni con veicoli convenzionali - viene ulteriormente migliorato dalla sospensione trasversale attiva, che - prima e finora unica in Europa - consente, tramite un insieme di martinetti idraulici asserviti a un sistema elettronico di pilotaggio, di controllare gli spostamenti trasversali della cassa.



Ma passiamo ad altri studi e progettazioni. Di un certo rilievo è la progettazione dei disegni di parte meccanica e di parte elettrica relativi al materiale per servizi suburbani ALe 801, 940 e Le 108 (elettromotrici e rimorchi).

Sono poi continuate le prove di comportamento in esercizio dei carrelli prototipi delle locomotive E 666, prove i cui risultati hanno consentito di dare inizio alla progettazione del carrello definitivo.

Per l'applicazione sulle locomotive E 636, E 645, E 424, nonché sulle ALe 880 e 790, delle apparecchiature di ripetizione dei segnali in macchina sono stati compilati gli appositi disegni. Analogamente, elaborazioni grafiche sono state eseguite per l'applicazione delle apparecchiature telefoniche treno-terra su vari mezzi, come l'ETR 300, 250 e 220 P, le ALe 540 e 660, le Le 540, 660, 760 e 800, le locomotive E 646, E 645, E 636 ed E 424.

Notevoli gli studi, i progetti e i miglioramenti che hanno riguardato le carrozze di tipo unificato UIC-X, i bagagliai per i TEE nazionali e le carrozze postali, pure di tipo unificato, nonché i carri dei vari tipi e delle varie serie (pianali, per containers, coperti, ad alte sponde, con pareti scorrevoli, ecc.).

Altri studi e progetti hanno riguardato la sospensione automatica e la frenatura a disco di alcuni tipi di carrelli allo scopo di renderli atti alle alte velocità, mentre sono state eseguite prove di aggancio automatico dei veicoli con esiti abbastanza soddisfacenti.

Una notevole attività sperimentale è stata svolta, in modo particolare, sulle nuove locomotive Diesel-elettriche che l'industria ha cominciato a consegnare nel corso dell'anno. Di un certo interesse, al riguardo, può essere citata la messa a punto dei carrelli utilizzati per le prove comparative su scala internazionale, eseguite per conto dell'Euromima, per scegliere il tipo di carrello adatto alle vetture unificate europee che vengono costruite sotto la supervisione dello stesso organismo.

Pure degne di menzioni le prove - eseguite per conto dell'ORE (Ufficio internazionale di ricerca) - sulla stabilità di marcia e relativo comfort dei convogli di carrozze munite di aggancio automatico.

Per il rilievo, infine, delle rumorosità caratteristiche dell'esercizio e degli impianti ferroviari è stato effettuato l'affinamento sia della strumentazione che dei metodi di indagine.

istituto sperimentale

L'Istituto Sperimentale FS, in attesa della realizzazione del nuovo Istituto di Ricerche ed Esperienze Ferroviarie (IREF), ha svolto la consueta opera di sperimentazione e di collaudo dei materiali, nonché l'attività di collaborazione tecnico-scientifica, che gli è propria, con gli altri Servizi dell'Azienda.

Tale attività può essere sintetizzata come segue:

Principali attività svolte:

- Rilievo dei profili di alcune gallerie della nuova linea direttissima Roma-Firenze con un'apparecchiatura prototipo progettata dall'Istituto.
- Costruzione di un banco di prova per stabilire la probabilità di guasto dovuta a fatica degli strumenti di blocco.
- Studio per la costruzione di una locomotiva da manovra tipo E 323 con inverter (invertitore elettronico) a frequenza variabile e motore di trazione asincrono, che è più semplice dei motori normali e quindi richiede una minore manutenzione, pur fornendo migliori prestazioni.
- Sopralluoghi e indagini per la depurazione delle acque di scarico degli impianti ferroviari.
- Esperienze sull'aggancio automatico, nel quadro degli studi eseguiti dalle FS per conto dell'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC).



**vita
dell'azienda**

Le difficoltà strutturali mettono in luce la necessità di rivedere l'ordinamento aziendale

Dal gennaio 1974 è stata attuata la ristrutturazione dell'ordinamento aziendale, in applicazione del noto decreto n. 748 del 1972, che riformava l'ordinamento della burocrazia italiana ed in particolare della sua dirigenza.

Ciò ha comportato per l'Azienda FS numerosi e complessi problemi ed ha messo in luce il bisogno di ritocchi alle norme di tale decreto, in modo che, pur nel sostanziale rispetto della legge, esse tengano comunque conto della assoluta atipicità di un'Azienda Autonoma, cui è affidato un servizio impegnativo come quello ferroviario.

Per le carriere direttive, ad esempio, a seguito del noto esodo volontario, risultavano scoperti, al 31.12.1974, 805 posti, pari al 44,6% dell'organico previsto.

In conseguenza si è determinata la necessità di affidare, in brevissimo tempo, la dirigenza delle unità a livello di Reparto al personale di concetto degli uffici e a quello di dirigente dell'esercizio maggiormente qualificato: questo personale si è così trovato a dover svolgere nuove e più impegnative funzioni senza neanche potersi avvalere di collaboratori in grado di offrire, con la necessaria competenza, l'aiuto che essi stessi in precedenza davano ai direttivi.

Notevoli difficoltà si sono rivelate in tutti i settori: ma in modo speciale in quelli tecnici, che sono e saranno sempre più impegnati per i grandi lavori di potenziamento della rete.

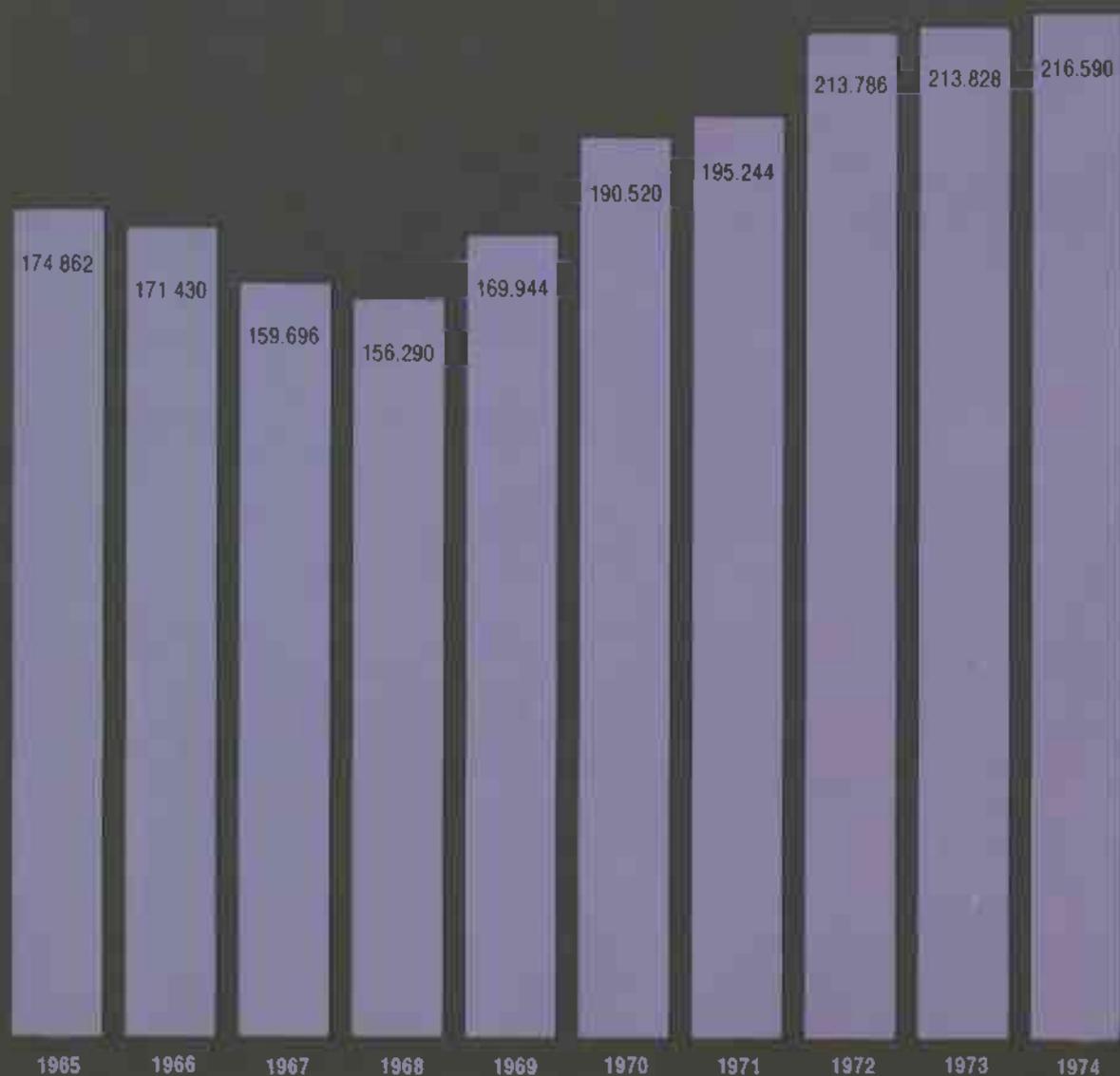
In particolare, in periferia, gravi difficoltà sono derivate nell'applicazione della normativa del D.P.R. 748: essa infatti non consente la fungibilità tra personale dirigenziale e personale direttivo, con la conseguenza che, quando per un qualunque motivo un capo ufficio deve rimanere assente per un certo tempo, egli non può essere sostituito nelle sue mansioni da un direttivo da lui organicamente dipendente, ma si deve provvedere in altro modo: spesso il meno dannoso risulta ancora quello di distogliere dai suoi compiti un Ispettore o un Consigliere ministeriale. Ciò ha comportato la impossibilità di dare piena attuazione alla nuova disciplina delle funzioni ispettive ed a quella di studio e ricerca.

Problemi altrettanto complessi si sono dovuti risolvere per quanto attiene alla materia delle competenze finanziarie e contrattuali e soprattutto alle attribuzioni in materia di amministrazione del personale, che presso l'Azienda FS era ripartito fra diversi organi aziendali e, spesso, capillarmente decentrato.

Il problema di dare all'Azienda una struttura più moderna, adeguata alle proprie esigenze operative, in armonia anche con la sua progressiva evoluzione dipendente dagli sviluppi tecnologici, è stato da tempo affrontato da una serie di Commissioni.

Gli studi dell'ultima di tali Commissioni, formata da esperti sia aziendali che sindacali, dopo un lavoro di circa tre anni, avevano portato, nel 1971, all'emanazione di una serie di Decreti Ministeriali, dei quali era appena iniziata l'applicazione quando il sopravvenuto D.P.R. 748 li ha resi in massima parte non più operanti.

CONSISTENZA DEL PERSONALE (al 31 Dicembre)



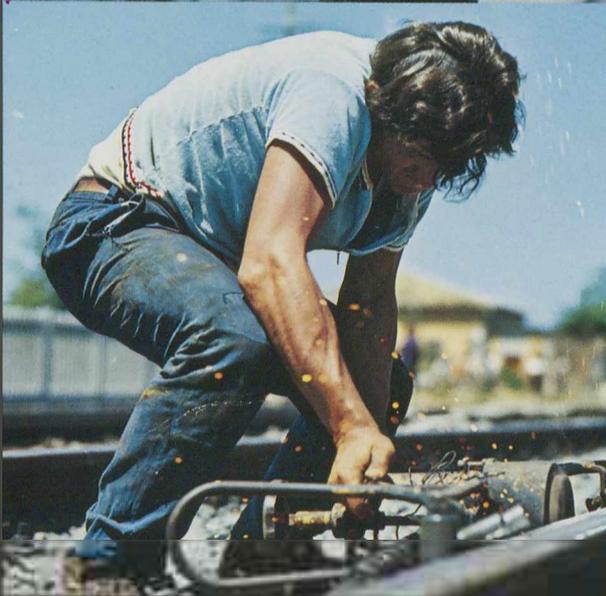
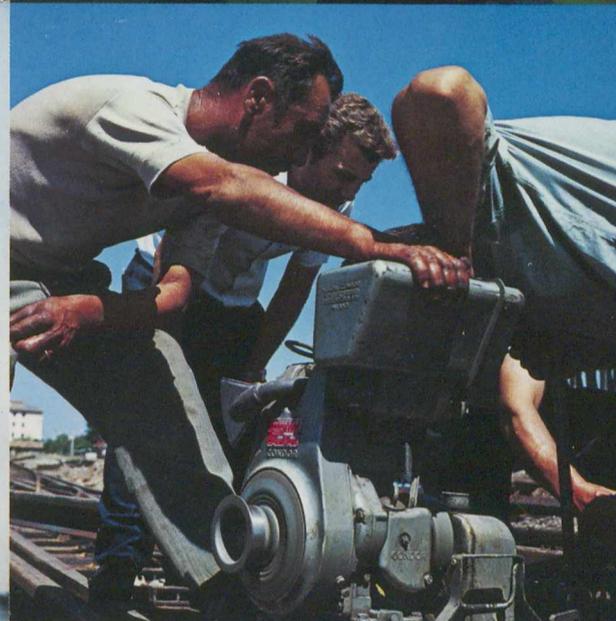
Nuovi gruppi di studio Azienda FS-Sindacati sono stati ora costituiti per esaminare, nei suoi diversi aspetti, la situazione conseguente al suddetto decreto e studiare le modifiche da proporre per soddisfare le obiettive esigenze dell'Azienda sul piano funzionale, nonché per formulare proposte in merito ad una sua riforma strutturale, alla luce anche delle decisioni che si vanno elaborando in sede CEE per il riconoscimento di una maggiore autonomia delle amministrazioni ferroviarie.

Tutte le considerazioni sopra esposte postulano l'elaborazione di provvedimenti specifici, di cui da tempo viene riconosciuta l'esigenza, ed in merito ai quali sono stati, in passato, già presentati in Parlamento schemi di disegni di legge.

Nello schema di norme per il riordinamento della Pubblica Amministrazione in corso di esame del Parlamento dovrebbe quindi essere inserito un articolo che disponga che al riordinamento dell'Azienda FS si provveda con separate norme di legge.

Dato il tempo certamente non breve che occorrerà per l'attuazione della ricordata legge delega, e tenute presenti le assillanti esigenze dell'esercizio, che deve far fronte ai programmi di investimento in atto e di imminente inizio, si dovrà ad ogni modo cercare di anticipare i provvedimenti legislativi necessari per ottenere quanto indispensabile per l'Azienda FS.

In particolare occorrerà adottare con urgenza i provvedimenti relativi alla potestà di trasferimento dei dirigenti, l'inserimento nelle qualifiche dirigenziali di altri direttivi, la creazione di nuove unità - alcune delle quali specificatamente destinate a seguire i lavori più importanti, quali il raddoppio o il quadruplicamento di linee - onde poter far fronte alle maggiori esigenze connesse con l'esecuzione dei programmi straordinari di ammodernamento e potenziamento della rete, in relazione anche al passaggio alle FS della competenza delle nuove costruzioni ferroviarie del Ministero dei Lavori Pubblici ed ai più complessi impegni di programmazione e progettazione derivanti dall'istituto delle Regioni.



provvedimenti legislativi riguardanti il personale

- legge 14.12.1973 n. 829: riforma dell'Opera di Previdenza;
- legge 12.2.1974 n. 22: unificazione del regime contributivo e pensionistico del personale iscritto al fondo pensioni e sussidi;
- legge 7.1.1974 n. 5: inquadramento nei ruoli FS dei lavoratori dipendenti dalle imprese appaltatrici di servizi ferroviari.

dopolavoro

Sedi sociali

- per costruzione o ammodernamento sedi sociali: L. 530 milioni; sedi di nuova costruzione: Barletta, Nicotera, Rovigo, Lucca, Sapri; ampliamento e ristrutturazione delle sedi di: Caserta, Tarvisio, Udine, Torino e Brunico;

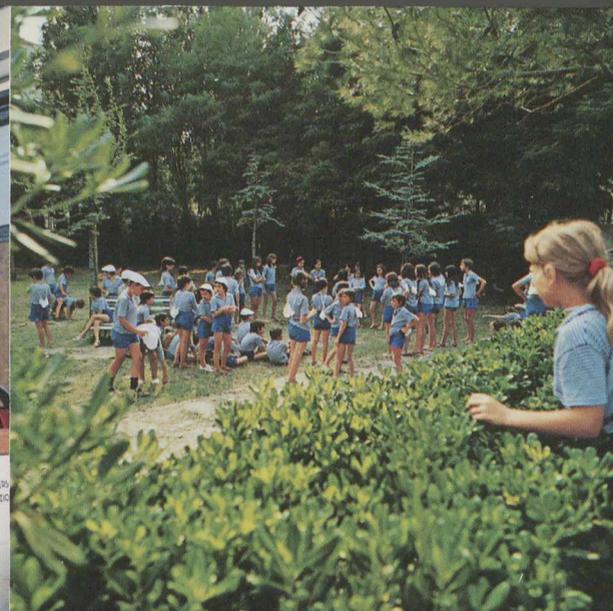
- Completamento della nuova casa alpina di Plan di Val Gardena.

Attività turistiche

- 470 viaggi, soggiorni e crociere con la partecipazione di 22.000 soci;
- 100.000 presenze registrate nelle Case per ferie e nei campeggi gestiti direttamente dal DLF.

Attività assistenziali

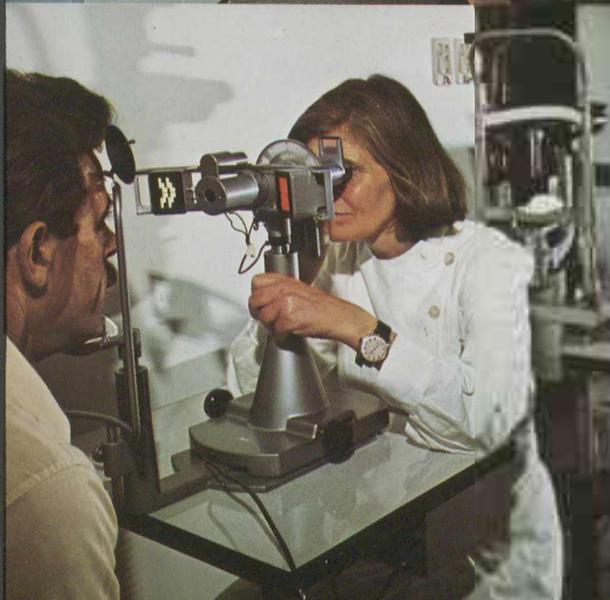
- 85.000 pacchi dono distribuiti per la "Befana" ai bambini dai 2 ai 7 anni;
- 1.570 buoni acquisto del valore di 12.000 lire ciascuno distribuiti ai ragazzi minorati o sub-normali, figli ed orfani di ferrovieri.



E' stata infatti da più parti messa in evidenza l'opportunità che sia l'Azienda FS ad assumere un carattere di guida e di aiuto - e se ne dovrà, nel caso, definire caratteristiche ed estensione - alle Regioni e magari addirittura ai Comuni per lo studio e la realizzazione, nel campo del trasporto su ferro, dei piani regionali e comprensoriali di trasporto.

E' esemplare in proposito il caso della Germania federale ove è la ferrovia statale, la DB, a provvedere con appositi uffici, alla costruzione di linee (Francoforte, Amburgo, ecc.) che pur sono per la quasi totalità finanziate dai Länder e dai Comuni.

In conclusione, l'obiettivo è quello che venga mantenuta, in un'Azienda di tipo tanto nettamente industriale, la necessaria divisione di compiti e di responsabilità, capace di porre la dirigenza aziendale ed il personale tutto in condizioni di meglio servire - sotto l'indirizzo generale politico del Governo e sotto quello generale amministrativo del Consiglio di Amministrazione - l'interesse dell'Azienda e contemporaneamente quello della collettività nazionale.



attività sanitaria

Medicina preventiva

- 7.840 dipendenti sono stati invitati all'indagine preventiva multifasica (check-up);
- in fase di completamento il Centro di medicina preventiva di Roma Prenestina;
- ultimazione della fase sperimentale del "treno sanitario" dotato di tre carrozze attrezzate per esami schermografici, cardiografici e di laboratorio. Il convoglio sarà altresì dotato di un laboratorio di igiene industriale approntato per rilevare e dosare eventuale presenza di sostanze inquinanti.

Selezioni attitudinale

- l'attività dei laboratori di Psicologia Applicata è stata principalmente rivolta agli esami psico-attitudinali e psico-caratterologici effettuati a candidati di concorsi esterni ed interni e agli accertamenti relativi al fattore umano quale causa di inconvenienti di esercizio o di infortunio nel lavoro. Sono stati complessivamente effettuati 15.685 accertamenti dei quali 13.277 presso gli Uffici Sanitari Compartimentali e 2.408 presso il Servizio Sanitario.

Medicina Riabilitativa

- presso il Centro Motulesi sono stati ricoverati 229 ferrovieri infortunati per 6.025 giornate complessive di presenza;
- 20.201 prestazioni di fisiochinesiterapia e di ergoterapia praticate a scopi riabilitativi.

in aumento la produttività

Per concludere il quadro della vita dell'Azienda ed in genere della funzionalità economica della sua struttura e quella degli impianti, si deve porre in rilievo l'andamento della produttività.

Il problema della produttività forma infatti oggetto di continuo attento esame, al fine di adeguare l'organizzazione dell'esercizio, l'utilizzazione del personale e la dotazione di mezzi, macchinari, ecc. al mutare delle situazioni.

Da un punto di vista generale, si può affermare che la produttività per ora di lavoro consunta tende ad aumentare, malgrado le difficoltà dovute all'inadeguatezza degli impianti e del materiale rotabile e alle modifiche apportate alla normativa concernente l'utilizzazione del personale a seguito di rivendicazioni sindacali tendenti alla "umanizzazione" dei turni di lavoro.

In particolare, si sono riscontrati aumenti nei tre diversi indici di produttività esaminati e precisamente:

- la produttività economica (rapporto tra le unità di traffico e le ore di lavoro), aumentata del 6%;
- la produttività tecnica (rapporto tra le tonnellate chilometro lorde rimorchiate e le ore di lavoro), aumentata del 4%;
- la produttività energetica (rapporto tra le unità di traffico ed i consumi di energia), aumentata del 4%.

Una valutazione più approfondita della produttività richiederebbe l'analisi di un lungo periodo. Qui basta sottolineare che il tasso di incremento della produttività economica risulta particolarmente elevato per il settore ferroviario e indica lo stretto legame esistente fra produttività e traffico, elemento quest'ultimo che riesce, come è facile intuire, a riflettersi con immediatezza sull'andamento della produttività aziendale, mentre le innovazioni tecnologiche conseguenti agli investimenti e alle razionalizzazioni si riflettono sulla produttività solo in tempi più lunghi.



relazioni aziendali



Mostre - Partecipazione a:

- "Get to know Italy" - Londra
- Rassegna dell'elettronica - Roma
- Biennale della Pubblicità - Roma
- Mostra della Sanità - Roma
- Congresso FIAVET - Fiuggi
- Fiera di Padova
- Salone della Tecnica - Torino

Relazioni Pubbliche - Organizzazione delle seguenti manifestazioni:

- Congresso FIAVET - Fiuggi
- Assemblea Plenaria del "Groupement FIP"
- Comitato di Gerenza UIC
- Sessione Generale CEM
- Giornata del ferroviere

Cinema

Produzione:

- 5 cinegiornali
- un documentario di istruzione
- numero unico sulla Direttissima Roma-Firenze

Diffusione: 600 pellicole date in prestito a scuole, ambasciate, industrie ed Enti vari.

Stampa:

Pubblicazione delle monografie: "F.S. 73"; "Palazzo Litta" (Milano); la "Direttissima degli Appennini" (Bologna-Firenze); "Quattro binari dal Tevere all'Arno" (D D Roma-Firenze).

Rapporti con la stampa:

- Viaggi stampa: a Basilea (per la presentazione delle nuove "carrozze europee"); a Taranto (Stampa Estera Alta Italia); a Bologna (40° Direttissima Bologna-Firenze); a Spotorno e San Remo (in occasione delle prove del treno ad aggancio automatico e della visita ai lavori di raddoppio della Genova-Ventimiglia, e, infine, per la cerimonia di premiazione del Premio giornalistico "Ferrovie Oggi e Domani").

- Conferenze stampa: a Firenze in occasione del cinquantesimo anniversario della CEM (Conferenza degli orari dei treni merci).

- Premio giornalistico: "Ferrovie Oggi e Domani" 3° Edizione.

Foto:

1385 b.n. e 1573 diapositive a impianti, mezzi e lavori in corso. 13.600 copie date a richiedenti esterni all'Azienda.

Pubblicità:

Campagna Pubblicitaria a mezzo stampa in collaborazione con l'Agenzia ATA/UNIVAS

- interventi redazionali sulla stampa nazionale quotidiana e periodica, per illustrare e propagandare i servizi delle FS.

Giornale aziendale:

Stampa e distribuzione per abbonamento di 140 mila copie del mensile "Voci della rotaia"

programmi e prospettive



**un impegno:
la puntuale realizzazione
dei piani in corso**

Si è già messo in evidenza il particolare impegno con cui l'Azienda ed i ferrovieri stanno affrontando la realizzazione dei programmi previsti dai finanziamenti concessi nel quadro del nuovo ruolo che viene assegnato al treno in una moderna e razionale politica dei trasporti.

Un compito certamente difficile per la vastità e complessità delle opere previste.

I Piani attualmente "in cantiere" sono due: il Piano-Ponte 1973/75 (approvato con la legge del 9 marzo 1973 n. 52) per un importo di 400 miliardi; e quello di interventi straordinari per l'ammodernamento ed il potenziamento del sistema ferroviario nazionale, concernente opere e forniture per un importo complessivo di 2.000 miliardi di lire ripartiti negli anni 1975/80 (legge del 14 agosto 1974 n. 377).



Il programma dettagliato di quest'ultimo Piano, dopo essere stato sottoposto, in applicazione della legge, al Comitato Interministeriale per la programmazione economica (CIPE), sentiti la Commissione consultiva interregionale ed il Consiglio di Amministrazione FS, è stato di recente definitivamente approvato con decreto del Ministro dei Trasporti di concerto con i Ministri per il Bilancio e la Programmazione economica e per il Tesoro (n. 145 del 20 febbraio 1975).

Il programma approvato rispetta, ovviamente, le disposizioni contenute nella legge, che si possono sintetizzare come segue:

- **suddivisione dei 2.000 miliardi di lire in due quote, di 1.250 e di 750 miliardi, da destinare, rispettivamente, agli impianti fissi e al parco del materiale rotabile (art. 2., comma 1°);**

- **destinazione di lire 525 miliardi (pari al 42% dei 1.250 miliardi) all'esecuzione di opere per l'ammodernamento ed il potenziamento delle linee e degli impianti dell'Italia meridionale ed insulare (art. 6, comma 1°);**

- **destinazione di lire 137,5 miliardi (pari all'11% dei 1.250 miliardi), di cui 68,5 al centro-sud, ad interventi riguardanti il miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale (art. 2, comma 2°).**

Infine, l'Azienda FS riserverà agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale ed insulare una quota non inferiore al 42% dell'ammontare complessivo delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le costruzioni e le opere destinate alla realizzazione del programma di interventi straordinari (art. 6, comma 2°).

L'Azienda FS ha già dato il via, con la puntualità che le è unanimemente riconosciuta, sia alle commesse di materiale rotabile previste nei suddetti Piani sia ai lavori programmati, il cui affidamento ha avuto già inizio e sarà accelerato al massimo, compatibilmente con i tempi tecnici richiesti per la progettazione e l'approvazione dei lavori e per le successive gare di appalto.

Come è noto, gli interventi contemplati nel Piano-Ponte e nel Piano straordinario si armonizzano, completandoli, con quelli già realizzati con il precedente Piano decennale (1962-72) e permetteranno certamente di conseguire, sia pure in una fase di transizione, i primi risultati ai fini di un migliore assetto del sistema ferroviario nazionale. Essi però – per le crescenti necessità della rete e per l'erosione dovuta ai continui cospicui aumenti del costo delle opere e del materiale – ne rappresentano solo un primo, importante, passo.

Ciò, del resto, è stato riconosciuto dal legislatore che nella stessa legge dell'agosto 1974 ha previsto l'obbligo della presentazione al Parlamento, entro il 31 dicembre 1976 di un "Piano poliennale di sviluppo della rete delle ferrovie dello Stato, coordinato con il Piano generale dei trasporti, da definire in sede di programma economico nazionale nel contesto delle misure intese a superare gli squilibri settoriali e territoriali del Paese".

verso le nuove frontiere della programmazione promozionale

E' proprio nella prospettiva di una programmazione più ampia ed a più lungo termine, quale necessariamente dovrà essere prevista in questo ulteriore programma poliennale, che il discorso sul futuro delle ferrovie si fa più vasto e richiede una svolta sostanziale negli indirizzi programmatici.

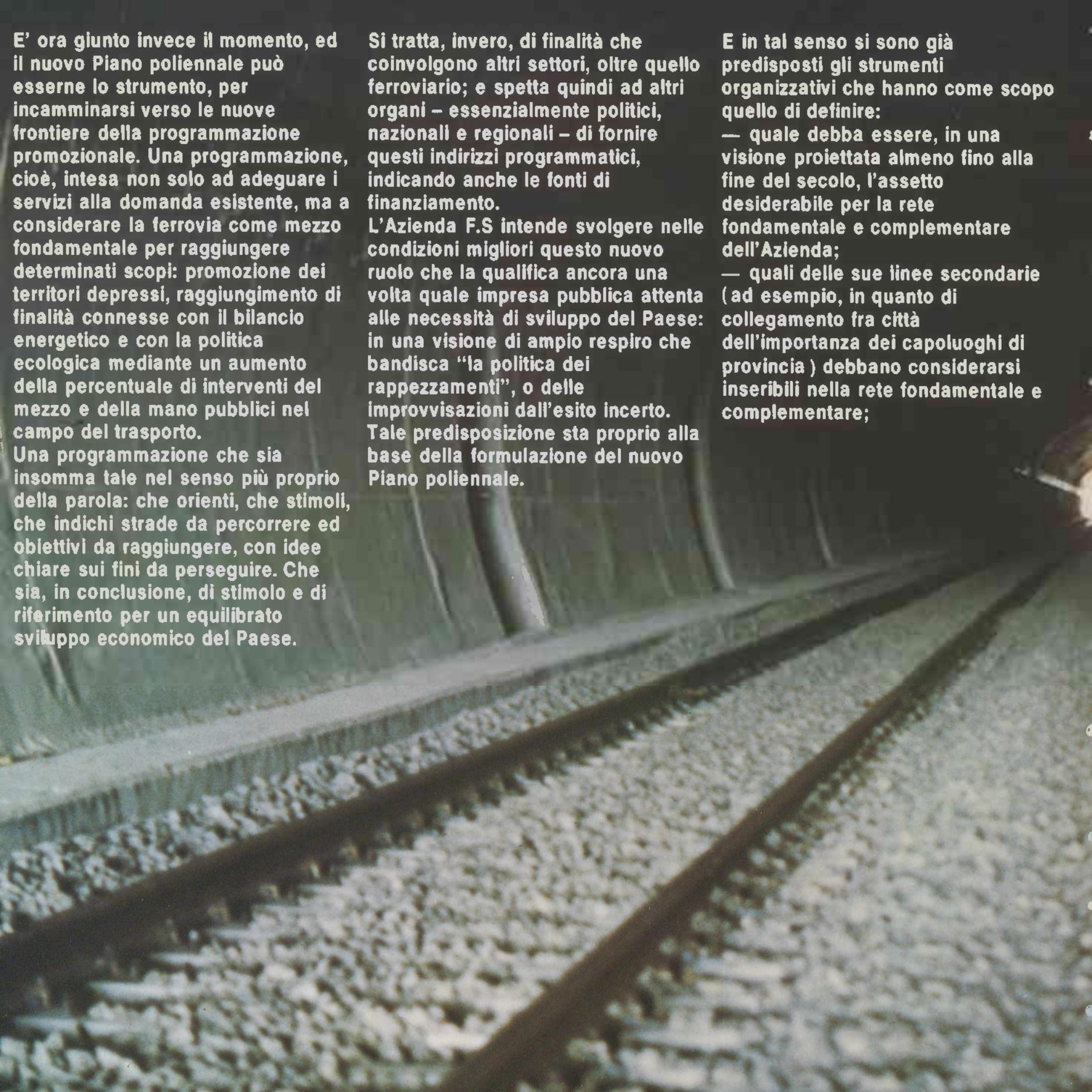
In realtà l'Azienda FS è stata sinora costretta a limitarsi prima al recupero del cosiddetto "arretrato tecnico" – e cioè ad intervenire per ovviare alla avanzata obsolescenza di impianti e mezzi – poi a svolgere solo una programmazione "funzionale" intesa, cioè, a rinforzare le linee sulle quali si aveva una richiesta crescente di traffico ed a limitare gli interventi di ogni genere sulle linee ove il traffico decresceva.

Cercando, in altre parole, di adeguarsi almeno a quelle che erano le richieste "attuali" del Paese, anche se la cronica limitatezza dei mezzi ha spesso imposto di dover scegliere fra i bisogni più urgenti – fra i quali va annoverato il trasporto viaggiatori – e quelli altrettanto urgenti, ma di minor drammaticità per la pubblica opinione (come quelli merci), portando a un ritardo negli interventi che solo col tempo ha mostrato tutto il suo aspetto negativo.

Di qui, potenziamenti sui grandi itinerari; in genere il concentramento degli sforzi e delle risorse verso i traffici che si dimostravano nei confronti del treno più congeniali o rispondenti a un interesse sociale particolarmente rilevante.

Gli stessi quadruplicamenti delle linee affluenti alle grandi città e l'impiego di materiale rotabile speciale per i pendolari si inquadrano nella logica di una programmazione funzionale e cioè di adeguamento di mezzi e opere per un traffico già esistente che reclama interventi urgenti.





E' ora giunto invece il momento, ed il nuovo Piano poliennale può esserne lo strumento, per incamminarsi verso le nuove frontiere della programmazione promozionale. Una programmazione, cioè, intesa non solo ad adeguare i servizi alla domanda esistente, ma a considerare la ferrovia come mezzo fondamentale per raggiungere determinati scopi: promozione dei territori depressi, raggiungimento di finalità connesse con il bilancio energetico e con la politica ecologica mediante un aumento della percentuale di interventi del mezzo e della mano pubblici nel campo del trasporto. Una programmazione che sia insomma tale nel senso più proprio della parola: che orienti, che stimoli, che indichi strade da percorrere ed obiettivi da raggiungere, con idee chiare sui fini da perseguire. Che sia, in conclusione, di stimolo e di riferimento per un equilibrato sviluppo economico del Paese.

Si tratta, invero, di finalità che coinvolgono altri settori, oltre quello ferroviario; e spetta quindi ad altri organi – essenzialmente politici, nazionali e regionali – di fornire questi indirizzi programmatici, indicando anche le fonti di finanziamento.

L'Azienda F.S intende svolgere nelle condizioni migliori questo nuovo ruolo che la qualifica ancora una volta quale impresa pubblica attenta alle necessità di sviluppo del Paese: in una visione di ampio respiro che bandisca "la politica dei rappezamenti", o delle improvvisazioni dall'esito incerto. Tale predisposizione sta proprio alla base della formulazione del nuovo Piano poliennale.

E in tal senso si sono già predisposti gli strumenti organizzativi che hanno come scopo quello di definire:

- quale debba essere, in una visione proiettata almeno fino alla fine del secolo, l'assetto desiderabile per la rete fondamentale e complementare dell'Azienda;**
- quali delle sue linee secondarie (ad esempio, in quanto di collegamento fra città dell'importanza dei capoluoghi di provincia) debbano considerarsi inseribili nella rete fondamentale e complementare;**

— quali debbano essere le caratteristiche fondamentali di ognuna delle linee della rete costituita nel modo indicato (numero di binari, potenzialità, peso per asse, velocità massima, sistema di trazione, ecc.);

— quali siano, tanto sul piano costiricavi quanto su quello costi-benefici, le motivazioni che consigliano le modifiche delle infrastrutture esistenti e quale sia, di conseguenza, il punto di inserzione temporale, nella programmazione generale aziendale, dei relativi provvedimenti;

— quali siano le linee, e con quali suggerimenti di inserzioni nei piani regionali dei trasporti, da cedere alle Regioni.

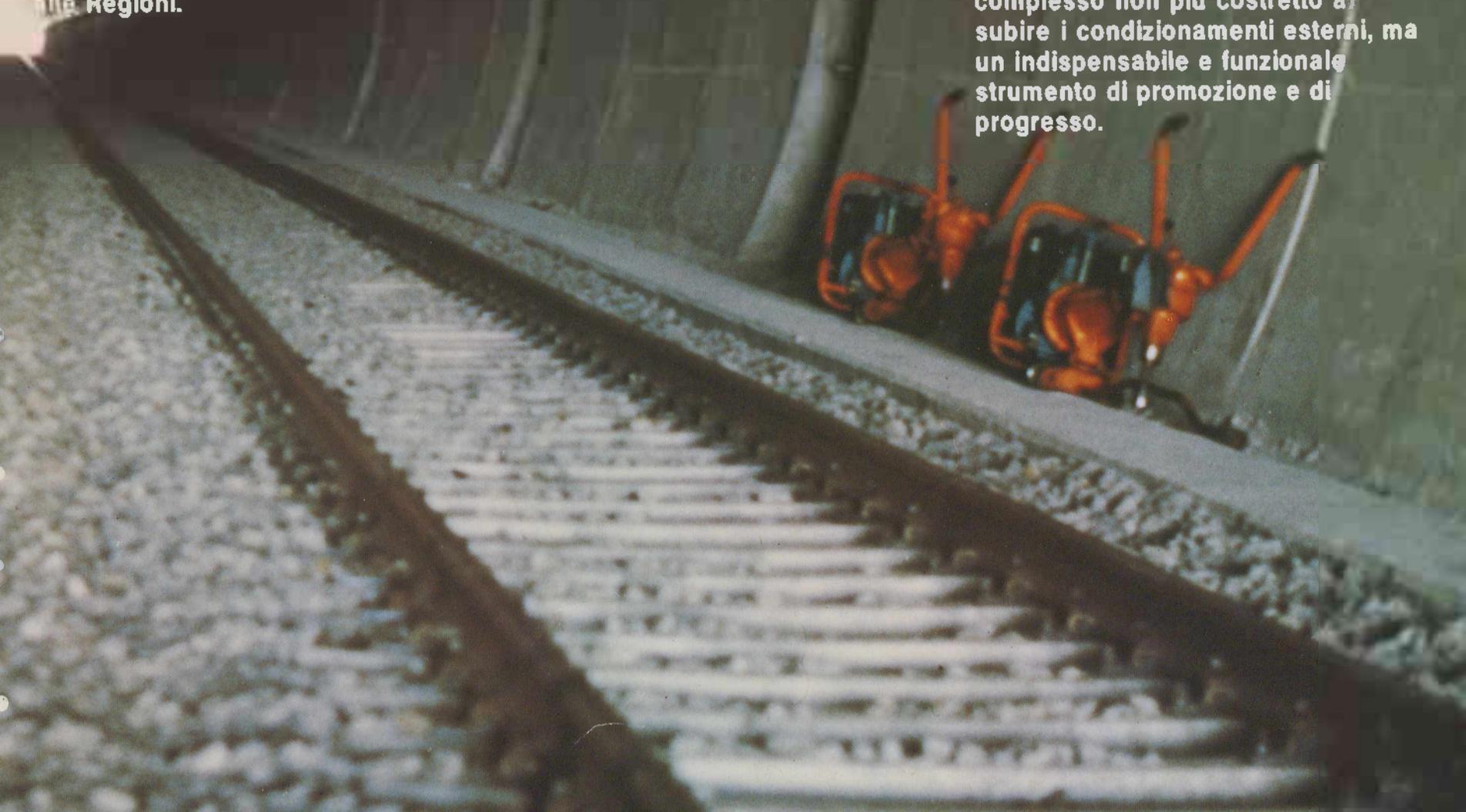
L'esame non riguarderà solo le linee, ma si estenderà anche alla determinazione di:

— quali saranno i corrispondenti fabbisogni del materiale rotabile;

— quale sarà, in avvenire, la potenzialità richiesta alle officine private di costruzione e di riparazione;

— quale sarà il numero e l'ubicazione degli interporti e delle stazioni di smistamento, onde raggiungere le migliori concentrazioni di traffico, anche agli effetti del conseguimento della più alta percentuale possibile di trasporti a treno completo.

Si tratta di un compito complesso e difficile, che richiederà impegno notevole per la raccolta, la determinazione e il coordinamento di tutti i dati e le indicazioni necessari. Dati ed informazioni che saranno certamente utilizzati per la programmazione aziendale "funzionale", ma che costituiranno l'indispensabile contributo per le più vaste programmazioni nazionali, regionali o di bacino di traffico, onde conseguire un più armonico ed efficace sviluppo generale. Sarà quindi questa la concreta via da imboccare per far sì che la rete ferroviaria italiana sia sempre meglio adeguata alle esigenze del Paese: e diventi in tal modo un complesso non più costretto a subire i condizionamenti esterni, ma un indispensabile e funzionale strumento di promozione e di progresso.



IMPIEGO DEI FONDI RELATIVI AL PIANO-PONTE DI 400 MILIARDI (1)

Elettrificazione

Elettrificazione a c.c. 3 KV linea
Ciampino-Caserta. Costruzione SSE di
Bergamo, Itri, Sessa Aurunca e Paola e
potenziamento SSE di Palmi

Somme programmate L. 21.825

Somme approvate L. 17.197

Raddoppi

Chiomonte-Bussoleno; Exilles-
Chiomonte; Narni-Terni; Pescara P. N.-
Galleria di Ortona; Fasano-Ostuni;
Eccellente-Rosarno (integrazione); Villa
S.Giovanni-Reggio C.; Calatabiano-
Guardia Mangano-Catania C.le;
Contesse-Giampileri; Cagliari-
Decimomannu; progettazione altri
raddoppi

Somme programmate L. 54.150

Somme approvate L. 26.679

Quadruplicamenti

Milano Rogoredo-Melegnano; Mestre-
Venezia S.L.; Settebagni-Chiusi; Figline
Valdarno-Firenze Rov.; progettazione
quadruplicamenti

Somme programmate L. 47.700

Somme approvate (2) L. 100.000

Rettifiche di tracciato

Linea Cosenza-Sibari in corrispondenza
del Valico di S.Marco Roggiano.
Variante al Valico di Cava dei Tirreni
(integrazione)

Somme programmate L. 7.200

Somme approvate L. 1.000

Nodi ferroviari e Stazioni

Ulteriore fase di costruzione nuovo
scalo Smistamento Torino Orbassano.
Sistemazione scali, stazioni, impianti
servizio carrelli stradali, impianti merci,
doganali, terminali servizi
containerizzati, fascio pulizia carrozze
in numerose stazioni della rete tra cui
Palermo Brancaccio, Messina, Bari,
Cancello, Roma Ostiense, Roma

Trastevere, Pescara, Gorizia, Vicenza,
Verona, Torino Airasca, Novara
Smistamento. Costruzione approdo per
N.T. bidirezionali a Messina

Somme programmate L. 63.725

Somme approvate L. 17.384

Impianti di segnalamento e sicurezza

Blocco automatico tratta Messina-
Villafranca. Apparat ACEI: Catania C.le
e Palermo C.le.

Somme programmate L. 2.300

Somme approvate L. 1.800

Telecomunicazioni

Sostituzione e rinnovamento cavi linea
Metaponto-R.Calabria e Cervaro-
Potenza Inf. Estensione intera rete
sistemi A.F. ed ampliamento terminali
elaborazione elettronica

Somme programmate L. 7.100

Somme approvate L. 7.100

Fabbricati di servizio ed ambienti di lavoro

Acquisizione aree per nuova officina
intercompartimentale IE di Catanzaro
Lido. 2ª fase costruzione sede IREF ad
Anguillara Sabazia.

Costruzione ed adattamento di
magazzini merci. Attrezzature per
Magazzini Approvvigionamenti.

Costruzione nuovo Centro
Riabilitazione Motulesi Genova Quinto.
Allestimento Unità Mobile di Medicina
Preventiva. Ammodernamento,
potenziamento attrezzature Uffici
Sanitari Centrali e intera rete.

Ammodernamento e miglioramento
degli ambienti di lavoro su programmi
elaborati d'intesa con le Organizzazioni
Sindacali, in tutti i Compartimenti della
rete.

Somme programmate L. 43.212

Somme approvate L. 30.425

Altri lavori e riserva impianti fissi

Costruzione e sistemazione degli
impianti riparatori di materiale rotabile.
Soppressione P.L. Esperimenti e prove
regolazione automatica della
circolazione linee e nodi

Somme programmate L. 19.788

Somme approvate L. 10.489

Parco rotabili

Costruzione di: 51 locomotive elettriche
Gr. E.656; 40 loc. diesel da treno; 50
loc. diesel da manovra Gr. D. 245; 25
quaterne automotrici TE; 40 automotrici
diesel ALn 668; 100 carrozze per
pendolari; 970 carri pianali a carelli; 50
carri a 2 piani per trasporto auto

Somme programmate L. 133.000

Somme approvate L. 133.000

(1) Somme approvate al 31 maggio 1975. Le cifre sono espresse
in milioni di lire.

(2) Di cui 60.000, provvisoriamente, per sopperire alle maggiori
spese della Direttissima Roma-Firenze.

IMPIEGO DEI FONDI RELATIVI AL PIANO DI 2.000 MILIARDI (1)

Opere d'arte, manufatti della linea e impianti d'armamento

Lavori vari al corpo stradale sulle linee
Genova-Ventimiglia, Ancona-Rimini,
Foggia-Potenza, Metaponto-Reggio C.,
Battipaglia-Reggio C., Palermo-
Messina. Ponti e viadotti su linee
varie; rinnovamenti binario sulle linee
fondamentali dei compartimenti di
Torino, Verona, Roma (sud), Napoli,
Reggio C.

Somme programmate L. 30.250

Elettrificazione

Elettrificazione a c.c. 3KV Treviglio-
Cremona e Cremona-Codogno,
Vicenza-Treviso, Ferrara-Rimini,
Cassino-Caserta, Bari-Taranto;
trasformazione in c.c. della linea a c.t.
Alessandria-S. Giuseppe di C.;
adeguamento delle condutture di
contatto a linee dei compartimenti di
Torino, Verona, Venezia, Roma sud,
Napoli, Reggio C.; costruzione o
potenziamento di sottostazioni
elettriche di conversione o ambulanti

dei compartimenti di Torino, Milano, Bologna, Roma sud, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo; completamento telecomando sottostazioni elettriche del nodo di Roma Nord.

Somme programmate L. 72.000

Raddoppi

Chiomonte-Bussoleno, Udine-Tarvisio, Ospedaletti-S. Lorenzo a Mare, Verona-Bologna, Vezzano-Parma, Orte-Nera Montoro, Pescara P.N.-S. Severo, Bari-Brindisi-Lecce, Cancellone-Lavorate-Bivio Taverne, Messina-Bicocca, Messina-Palermo, Cagliari-Decimomannu.

Somme programmate L. 240.700

Quadruplicamenti

Torino P.N.-Trofarello, Roma Casilina-Ciampino, Pioltello-Limito-Treviglio (Mi), Genova Sampierdarena-S. Limbania, Genova Brignole; completamento della Firenze-Prato, Settebagni-Chiusi sud, Figline Valdarno-Firenze Rovezzano, Milano Rogoredo-Melegnano.

Somme programmate L. 158.000

Rettifiche di tracciato

Rocca d'Evandro-Venafro-Capriati al Volturno.

Somme programmate L. 10.000

Nodi ferroviari e stazioni

Completamento dei lavori degli scali di: Smistamento Torino Orbassano, Alessandria Smistamento, Campo di Trens (Vr), Vicenza, Bologna S. Donato, Civitavecchia, Roma Trastevere, Roma S. Pietro, Roma Ostiense, Roma Settebagni, Roma Smistamento, Roma Tiburtina, parco vetture Roma Prenestina; Reggio Calabria.

Ulteriore fase dei lavori di sistemazione a: Torino Airasca, impianti terminali di Milano, Venezia, Padova, Gorizia, Prosecco, Pescara, Cagliari, Sassari. Sistemazione scali stazioni, piazzali, impianti di servizio, impianti merci, allungamento binari incrocio e precedenze in numerosi nodi della rete

tra cui: Novara, Smistamento, Arcore, Benza, Verona, Trento, Pordenone, Ventimiglia, Genova Campasso, Sestri Levante, Ravenna, Modena, Livorno, La Spezia, Ancona, Falconara, Sulmona, Napoli, Taranto, Lecce, Bari, Villa S. Giovanni, Palermo Brancaccio, Bicocca, Catania.

Somme programmate L. 304.000

Impianti di segnalamento e sicurezza

Blocco automatico con ripetizione "continua" del segnalamento sulle linee dei Compartimenti di Torino, Milano, Verona, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma Nord; completamento blocco automatico con banalizzazione della circolazione tra Napoli e Battipaglia; ripetizione "puntiforme" del segnalamento sulla Verona-Brennero; blocco semiautomatico su linee complementari dei compartimenti di Milano, Verona, Venezia, Ancona Sud, Napoli, Bari, Reggio Calabria; centralizzazione delle manovre con apparati ACEI in numerose stazioni; completamento delle segnalazioni automatiche della circolazione in corrispondenza del nodo di Genova; automazione smistamento carri a Bologna S. Donato; completamento del comando centralizzato della circolazione sulle linee Parma-Bologna-Prato; Roma-Formia; impianti C.T.C. e C.C.L. di Napoli, Reggio C. e Palermo.

Somme programmate L. 87.500

Telecomunicazioni

Sistemazione e rinnovamento impianti e cavi telegrafonici su varie linee della rete complementare di tutti i compartimenti

Somme programmate L. 17.500

Fabbricati di servizio ed ambienti di lavoro

Sistemazione dei magazzini approvvigionamenti a Napoli Poggioreale, Messina, Cagliari; costruzione nuovi depositi a Napoli, Bari, Taranto, Palermo e Cagliari; sistemazione officine del Servizio Lavori

di Bologna, Ancona, Roma, Napoli, Bari, Reggio Calabria, Palermo, Cagliari; ammodernamento e potenziamento officine legnami di Pontassieve, Livorno e Foligno; completamento officina intercompartimentale IE di Catanzaro; miglioramento degli ambienti e delle condizioni di lavoro di tutti i compartimenti della rete.

Somme programmate L. 163.400

Altri lavori e riserva impianti fissi

Costruzione e sistemazione di numerosi impianti riparatori di materiale rotabile (officine Grande Riparazione, Depositi e Rimesse locomotive, Squadra Rialzo); fornitura di macchinari ed attrezzature tecnologiche di manutenzione; soppressione e ammodernamento P.L.; meccanizzazione dei lavori in linea, apparecchiature per la sperimentazione dei rotabili.

Somme programmate L. 170.800

Parco rotabili

Costruzione di: 180 locomotive elettriche da treno gruppo E 656, 40 locomotive diesel da treno gruppo D 345, 125 locomotive D 245 e automotori D 214 diesel da manovra; 42 treni elettrici leggeri a 4 elementi per pendolari; 100 automotrici termiche gruppo 668, 570 carrozze per servizi ordinari, 300 carrozze specializzate per pendolari; 8.050 carri merci di vario tipo, 20 bagagliai, una nave traghetto per i collegamenti con la Sardegna; costruzione di prototipi, complessi elettrici leggeri sperimentali a 4 elementi per servizi suburbani, un complesso a 4 elementi per treni suburbani con alimentazione chopper, 2 locomotive elettriche con alimentazione ad inverter; 4 locomotive elettriche gruppo E 666; apparecchiature varie per ripetizione a bordo dei segnali, controllo velocità collegamenti treno-terra.

Somme programmate L. 750.000

cronaca di un anno

GENNAIO

● ANCHE quest'anno, malgrado il clima di austerità, la Befana D.L.F. giunge puntualmente ai ragazzi, figli di ferrovieri, in tutta Italia. L'impegno dell'Istituzione e dell'Azienda sono notevoli: vengono infatti distribuiti 85.000 pacchi-dono e 1.570 buoni-acquisto per i bambini sub-normali.

● Dal primo gennaio viene rimessa in vigore, per tutto l'anno, la facilitazione tariffaria delle ferrovie europee, in favore dei giovani, nota come "inter-rail". Essa consiste in una tessera dal prezzo di L. 57.500 (validità un anno) venduta ai giovani non ancora ventenni, che consente loro l'acquisto di biglietti di 2ª classe con la riduzione del 50% sulle ferrovie che rilasciano la tessera e la libera circolazione sulle altre 30 reti europee che aderiscono all'iniziativa.

● Viene confermata la sospensione dell'accettazione di trasporti auto, in partenza o in arrivo, nei giorni festivi in relazione al divieto di circolazione festivo delle auto. Vengono di conseguenza soppressi alcuni treni autocucette che disimpegnavano tale servizio nei giorni festivi e prefestivi.

● A partire dal 1º gennaio l'Opera di previdenza a favore del personale delle Ferrovie dello Stato assume la denominazione di "Opera di previdenza e di assistenza per i ferrovieri dello Stato". Notevoli sono le innovazioni strutturali e notevoli i miglioramenti nelle prestazioni a favore del personale ferroviario.

● Vengono completati i lavori della linea Vicenza-Schio, consentendo ai treni maggior velocità. Ciò porta ad un netto miglioramento d'orario, specie per ciò che riguarda le coincidenze e i servizi per pendolari.

● Entra in servizio sulla rotta Villa San Giovanni-Messina la nuova nave traghetto bidirezionale "Agata", per il traghettamento di automezzi pesanti.

cronaca di un anno

FEBBRAIO

● MODIFICHE alle tariffe per i viaggi nelle carrozze letto: aumentano i supplementi in servizio interno con differenziazioni a seconda del chilometraggio. Aumentano anche in misura molto più contenuta i supplementi per i posti cuccetta. Contemporaneamente compare lo "spuntino espresso" in alternativa al "vassoio espresso", su una ventina di treni: si differenzia dal secondo perchè basato su insaccati e formaggio.

● Il consiglio di Amministrazione esprime parere favorevole allo stanziamento urgente di 60 miliardi per il quadruplicamento della linea Roma-Firenze. Si scongiura così il pericolo di una sospensione dei lavori che avrebbe pregiudicato il puntuale compimento dell'opera.

● Un provvedimento, approvato in via definitiva dalla Commissione Trasporti della Camera, stabilisce una disciplina più adeguata per la prevenzione degli infortuni sul lavoro dei ferrovieri.

cronaca di un anno

MARZO

● NUOVO GOVERNO Rumor: viene confermato Ministro dei Trasporti l'On. Luigi Preti; lasciano invece l'incarico di sottosegretari l'On. Masciadri ed il Sen. Cengarle. Nuovo Sottosegretario è l'On. Sebastiano Vincelli.

● In conseguenza delle gravi difficoltà verificatesi in vari nodi della rete per le elevate giacenze di carri carichi in attesa di scarico, l'Azienda decide di applicare una maggiorazione del 100% sulle tasse di sosta per ritardo nello scarico. Viene anche sospesa, salvo alcune eccezioni, l'accettazione delle spedizioni di merci per trasporti che non superino i 150 km.

● Il Consiglio di Amministrazione dà il via alla spesa complessiva di quasi 12 miliardi e mezzo di lire per la realizzazione di nuovi impianti di sicurezza, segnalamento e blocco automatico. In particolare essi interessano alcune linee della cintura di Milano, la Genova-La Spezia e una tratta (Settebagni-Orvieto) della nuova direttissima Roma-Firenze.

● A Basilea vengono presentati alla Stampa europea alcuni prototipi di vetture costruite per conto dell'"Eurofima", vetture che rappresentano la futura "carrozza europea". Sono infatti destinate alle reti ferroviarie di Francia, Austria, Germania, Svizzera, Belgio e Italia.

● Termina a Milano il giro d'Italia ferroviario del "4º Treno della Moda": grande folla nelle stazioni per l'incontro tra la moda e il treno.

cronaca di un anno

APRILE

● IL REGGIMENTO Genio Ferrovieri di stanza a Castel Maggiore (Bologna) termina la costruzione di un ponte ferroviario distrutto durante un'alluvione abbattutasi sulla Calabria. Per il ripristino del ponte sul torrente Sant'Antonio, lungo la linea Taranto-Reggio Calabria, si è fatto uso per la prima volta di materiale scomponibile in acciaio speciale che consente di costruire navate fino ad ottanta metri. Alla realizzazione dell'opera, che consente di regolarizzare i movimenti dei treni della zona con sensibili guadagni di tempo per i numerosi lavoratori e studenti pendolari, hanno collaborato efficacemente tecnici e maestranze ferroviarie.

● Tra i primi provvedimenti del nuovo Governo Rumor, l'approvazione e l'invio al Parlamento del nuovo Piano di 2.000 miliardi per il potenziamento della rete ferroviaria. Viene approvato dal Governo l'adeguamento delle tariffe ferroviarie viaggiatori e merci.

● Durante il periodo festivo pasquale nuovo "boom" delle ferrovie, con incrementi del traffico che toccano punte anche del 12% in alcune stazioni. Risulta necessario effettuare circa 800 treni straordinari invece dei 512 programmati. Nei soli giorni dall'11 al 15 aprile partono e arrivano nelle varie stazioni ben 285 treni straordinari, dei quali 128 in servizio interno. Malgrado tutto, il servizio si svolge con sufficiente regolarità ed efficienza, come viene rilevato dalla maggior parte della stampa nazionale.

cronaca di un anno

MAGGIO

● IL CONSIGLIO di Amministrazione esprime parere favorevole alla costruzione nel Sud di 3 nuove Officine per la grande riparazione di mezzi trainati, per una spesa di 60 miliardi di lire. Con i nuovi impianti si creeranno circa 3.000 nuovi posti di lavoro.

● Vengono inaugurate varie opere ferroviarie, tra le quali: l'A.C.E. alla stazione di Canicatti; l'A.C.E.I. alla stazione siciliana di Cerda; il blocco automatico alla stessa Cerda, a Sciara, Montemaggiore e Roccapalumba; un ponte a navata metallica sulla Novara-Domodossola; l'A.C.E. provvisorio a Piacenza, in parziale sostituzione di quello andato distrutto da un recente grave incendio.

● Con l'entrata in vigore dell'ora legale viene adottato il nuovo orario estivo. Trattandosi del secondo anno di validità dell'orario biennale non si hanno notevoli modifiche. Le innovazioni — peraltro rilevanti in qualche caso — sono condizionate dalla carenza di mezzi di trazione. Si è estesa la rete dei TEE con i nuovi treni serviti con materiale "grand confort". I nuovi TEE in servizio interno sono: "Ambrosiano" fra Milano e Roma e "Aurora" fra Roma e Reggio Calabria. Importanti innovazioni sulla nomenclatura ferroviaria, che si è adattata a quella europea; non vi saranno più i treni "direttissimi": essi si chiameranno d'ora in poi "espressi".

● A Milano, al Museo della Scienza e della Tecnica "Leonardo da Vinci", vernice della "mostra itinerante dei treni celebri" promossa dall'U.I.C. ed avvio dei lavori per il secondo padiglione dedicato ai trasporti ferroviari. All'importante avvenimento presenziano il Presidente del Museo avv. Ogliari e il Direttore Generale delle F.S. e Presidente dell'U.I.C. Ing. Bordoni.

● Entrano in vigore le nuove tariffe con un aumento medio di circa il 30%, sia per i viaggiatori che per le merci.

cronaca di un anno

GIUGNO

● ENTRA in funzione a Palermo la nuova stazione "Notarbartolo". I passeggeri della linea Palermo-Trapani possono così usufruire di un impianto moderno e funzionale. Con la contemporanea entrata in esercizio della galleria "Re Federico" vengono eliminati ben 5 passaggi a livello che condizionavano notevolmente il traffico cittadino.

● Si tiene a Taranto l'annuale appuntamento con i giornalisti della Stampa Estera Alta Italia. Nella conferenza-stampa vengono illustrate la situazione generale delle ferrovie e le principali caratteristiche del nuovo orario.

cronaca di un anno

LUGLIO

- VIENE abbattuto l'ultimo diaframma della Galleria San Giacomo sulla Genova-Ventimiglia. L'importante opera ha richiesto una spesa di circa 8 miliardi.
- Entra in funzione il piano predisposto dall'Azienda per il grande esodo estivo.

cronaca di un anno

AGOSTO

- A SAN BENEDETTO Val di Sambro un attentato semina distruzione e morte su un treno viaggiatori che sta uscendo dalla galleria. Lo hanno preceduto altri attentati, che solo per casi fortunati e per la prontezza dei ferrovieri non hanno avuto tragiche conseguenze. Il personale ferroviario anche in questa occasione mostra il più alto spirito di sacrificio e di abnegazione. Il paese, sconvolto ed indignato, si inchina commosso dinanzi alle vittime, tra le quali due ferrovieri.
- Il Parlamento approva definitivamente il Piano di interventi straordinari per le F.S. per duemila miliardi. Di essi, 1.250 sono destinati agli impianti fissi, 750 al parco rotabili: una quota di 525 miliardi dovrà essere impiegata per il potenziamento e l'ammodernamento delle strutture ferroviarie dell'Italia meridionale ed insulare.
- La nave traghetto bidirezionale "Pace", gemella dell'"Agata", viene consegnata alle F.S. che la immettono in servizio sullo Stretto, per il trasporto di automezzi pesanti.
- Primi consuntivi dell'"operazione vacanze". Per il periodo di Ferragosto si è avuto un incremento medio di viaggiatori di oltre il 18%.

cronaca di un anno

SETTEMBRE

- SI TENGONO a Bologna le cerimonie commemorative dei quarant'anni della costruzione della direttissima Bologna-Firenze. Nel capoluogo emiliano, a Palazzo Malvezzi, vengono tenuti discorsi ufficiali rievocativi della grande impresa che vide impegnati migliaia di minatori e centinaia di ferrovieri. Una mostra di cimeli e documentazioni quanto mai efficace nel ricordare quei sacrifici e quella conquista viene aperta a Palazzo D'Accursio. Infine a Castiglione dei Pepoli, fra i superstiti di quella dura lotta, si tiene la seconda parte della manifestazione con l'intervento di altre numerose autorità e dei rappresentanti delle località "toccate" dalla "Direttissima degli Appennini".
- Nella sala del "Cenacolo", al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano, si riunisce la 115ª sessione del Comitato di Gerenza dell'U.I.C. La seduta è particolarmente importante per l'Italia in quanto viene discusso uno studio sulla evoluzione dei traffici interessanti il nostro Paese per dimostrare, in particolare, l'urgenza di interventi per il potenziamento degli "assi transalpini", collegati al "piano direttore" delle ferrovie europee. Intervengono i Direttori Generali di 18 amministrazioni ferroviarie facenti parte del Comitato, i Viceministri dei Trasporti della Cecoslovacchia, della Polonia, della Romania e dell'Iran.

cronaca di un anno

OTTOBRE

● SI CELEBRA la "16ª Giornata del Ferroviere". Come sempre le manifestazioni hanno luogo in tutte e quindici le sedi compartimentali. Particolare solennità assume la cerimonia tenutasi nella Stazione di Roma Termini con la partecipazione del Ministro dei Trasporti e del Direttore Generale F.S. Le medaglie d'oro distribuite agli "anziani della rotaia" sono 925, quelle per atti di valore 23; i brevetti e distintivi d'onore ai mutilati ed ai feriti per cause di servizio 90; gli attestati ai familiari dei caduti 51.

● Riprende il servizio di treni-navetta per il trasporto delle auto fra l'Italia e la Francia, da Bardonecchia a Modane e viceversa. Era stato sospeso alla fine del mese di giugno, quando nella galleria del Frejus erano iniziati i lavori di ammodernamento, sia sul versante italiano che su quello francese.

● Aumenta, a causa del rincaro dei generi alimentari, il prezzo fisso di un pasto consumato in treno: più sensibile l'aumento relativo ai treni rapidi, più limitato quello sui treni espressi.

● Il Consiglio di Amministrazione approva il programma dettagliato degli interventi da effettuarsi con i duemila miliardi del Piano straordinario per l'ammodernamento e il potenziamento della rete. Esso è articolato in due piani parziali: uno per gli impianti fissi e l'altro per il materiale rotabile. Il Piano concordato con i Sindacati, viene inviato al C.I.P.E. per l'approvazione.

cronaca di un anno

NOVEMBRE

● SI TIENE a Firenze la "Conferenza degli orari dei treni merci" (CEM), che celebra quest'anno il suo cinquantesimo anniversario in un momento in cui le ferrovie anche nel settore merci devono rispondere ad una domanda in forte aumento. Tra le varie manifestazioni, a cui partecipano i delegati di circa 25 Reti, assume particolare rilevanza la conferenza stampa sullo sviluppo dei trasporti merci tenuta dal Presidente della CEM M. Kotora, dal Presidente dell'U.I.C. e Direttore Gen. F.S. Ing. Bordoni e dal Segretario Generale dell'U.I.C. De Fontgalland.

● E' all'esame del CIPE il programma dettagliato del Piano di interventi straordinari, per una spesa di 2.000 miliardi, concernenti opere e forniture per il potenziamento della rete F.S.

● Aumentano le tariffe comuni internazionali a seguito degli aumenti apportati da 9 amministrazioni ferroviarie europee. Gli aumenti si riferiscono anche ai viaggi in carrozze letto.

● Ha inizio l'elettrificazione del raddoppio della Roma-Cassino.

● Con la formazione del nuovo Gabinetto Moro, l'On. Luigi Preti lascia il Dicastero dei Trasporti. Nuovo Ministro è il Sen. Mario Martinelli. I nuovi sottosegretari sono l'on. Sinesio e l'on. Degan.

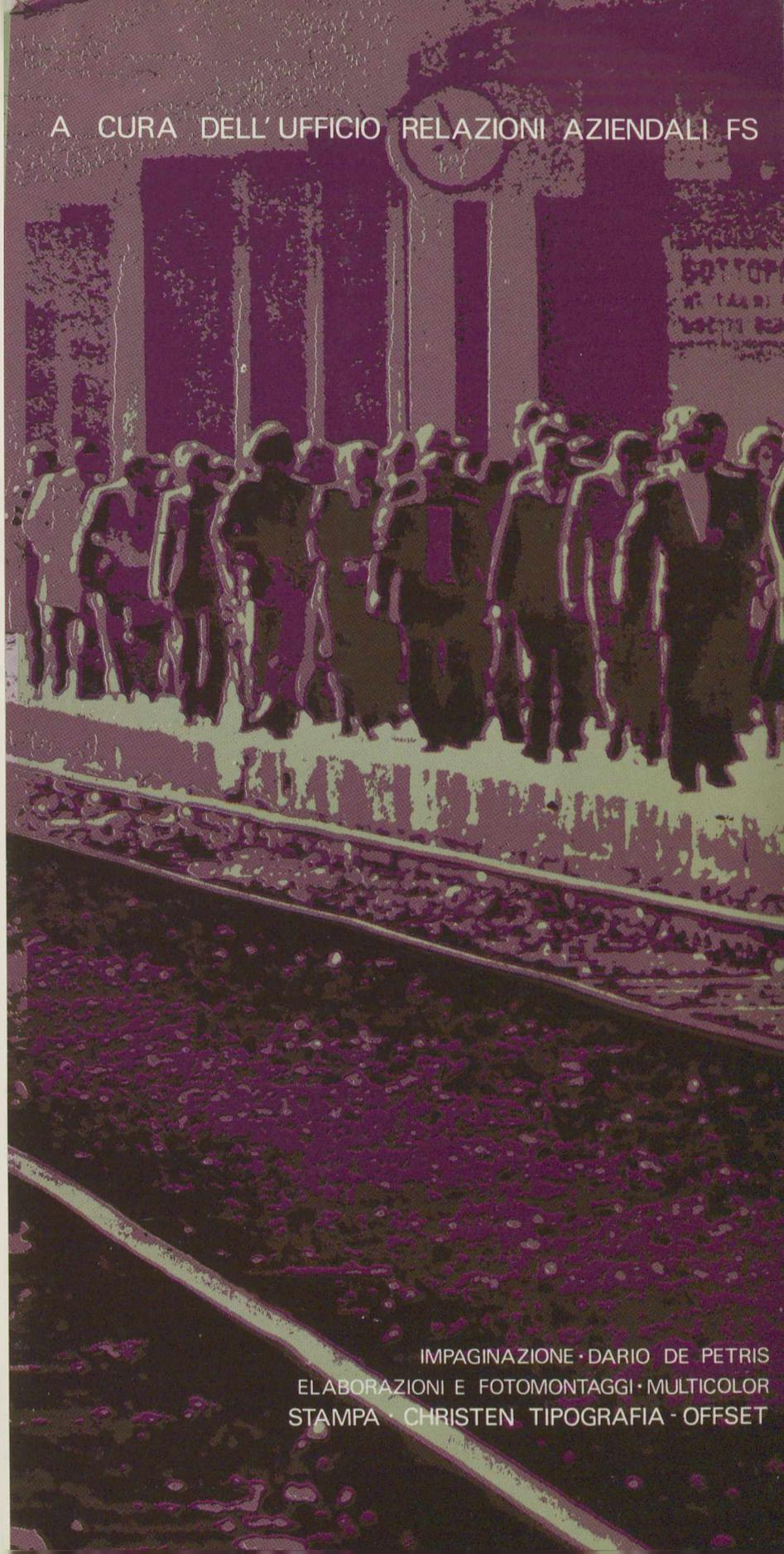
cronaca di un anno

DICEMBRE

● SI CONCLUDE, con un viaggio stampa a Sanremo e con la premiazione dei vincitori, la III edizione del Premio giornalistico "Ferrovie Oggi e domani". Nel corso del viaggio i giornalisti visitano a Spotorno i lavori del raddoppio della linea Genova-Ventimiglia e compiono un breve viaggio su un treno con carrozze munite di aggancio automatico, treno che entrerà tra breve in servizio, in via sperimentale, tra Torino e Firenze.

● Le festività di fine anno comportano per le F.S. uno sforzo organizzativo che si compendia nella programmazione di oltre 900 convogli a carattere straordinario, tra nazionali ed internazionali. Questa è una delle più impegnative "Operazioni Natale con i tuoi". Totale è la mobilitazione dei mezzi e delle carrozze disponibili. Da sottolineare che, nella medesima occasione, l'anno scorso il totale fu di circa 600 convogli.

A CURA DELL'UFFICIO RELAZIONI AZIENDALI FS



IMPAGINAZIONE · DARIO DE PETRIS
ELABORAZIONI E FOTOMONTAGGI · MULTICOLOR
STAMPA · CHRISTEN TIPOGRAFIA · OFFSET

