

FS 1977

FS 1977



Questa relazione annuale, che propone la visione globale di un anno di vita dell'Azienda FS, costituisce — oggi in particolare — un prezioso punto di riferimento per la cognizione di un peculiare aspetto del problema dei trasporti che è alla ribalta dell'attualità del Paese.

È, infatti, imminente quella Conferenza Nazionale dei Trasporti da cui dovranno scaturire le indicazioni circa le scelte di fondo che si dovranno operare, nel settore, nei prossimi anni.

La volontà politica, è noto, punta sulla ferrovia come struttura fondamentale del sistema delle nostre comunicazioni. E questa relazione ci conferma che la scelta è per molti aspetti, ed in buona misura, operante: pur tra non poche difficoltà — legate prevalentemente alle difficoltà di finanziamento — si è lavorato molto anche per la ferrovia di domani. Le nuove linee, i nuovi mezzi, le nuove strutture tecniche, i nuovi metodi di gestione che sono già stati realizzati, o di cui si è portato avanti o intrapreso lo studio, mentre risolvono in buona parte i problemi contingenti costituiscono la testa di ponte per il rilancio della ferrovia di domani, che dovrà offrire un rinnovato grado di efficienza in una più razionale integrazione con tutti gli altri sistemi di trasporto.

Voglio ricordare infine che nel 1977 si è approfondito il dibattito attorno al problema della riforma dell'Azienda ferroviaria: riforma che sta trovando consensi anche a livello politico e che deve realizzare l'obiettivo di un migliore soddisfacimento delle esigenze della collettività, considerata la sua natura di servizio pubblico di primario interesse generale, anche mediante l'accentuazione del carattere aziendale nella gestione.

Mentre scrivo queste note, il Parlamento ha appena approvato lo stanziamento della prima parte del Programma Integrativo per 1.665 miliardi.

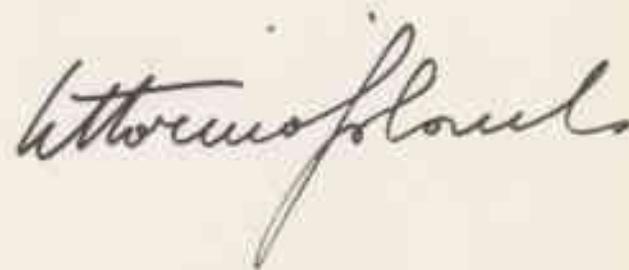
Con l'utilizzo di questa somma, di quelle a suo tempo stanziate con le leggi di finanziamento dei Piani in vigore e di quelle previste per la seconda parte del Piano Integrativo, l'Azienda FS si propone l'obiettivo del trasferimento, fin dal 1981, di una quota di traffico dalla strada alla rotaia, conseguendo nel contempo una maggiore produttività.

Dovrà, quindi, predisporre una razionale utilizzazione delle risorse disponibili grazie ad una nuova, migliore organizzazione del lavoro da cui discenda, in particolare, una maggiore regolarità dei servizi.

Sono queste, appunto, le premesse fondamentali alla riforma che si va concretamente auspicando: un discorso d'avvenire che non dobbiamo ignorare, mentre su questo volume prendiamo atto di quanto si è fatto nel '77, un anno difficile che ha portato, comunque, avanti il discorso di lungo periodo per il rinnovamento delle ferrovie italiane.

Agosto 1978

Il Ministro





Mentre nell'ambito del Piano Generale dei trasporti si preparano le scelte a lungo termine, l'Azienda FS (nonostante le perduranti incertezze circa l'entità e i tempi dei futuri finanziamenti) ha definito, nel corso del 1977, la propria strategia a breve e a medio termine che ha i suoi punti di forza nel recupero del traffico delle merci, nel potenziamento dei servizi per i viaggiatori pendolari, nell'organizzazione più produttiva e razionale del lavoro, nel miglioramento della regolarità della circolazione dei treni.

Sono quattro obiettivi indubbiamente molto impegnativi e qualificanti. Per accrescere la capacità di trasporto delle merci, l'Azienda intende orientare gran parte delle nuove correnti di traffico nel settore intermodale. Ne consegue la necessità di attrezzare alcuni interporti e stazioni e di aumentare il numero dei carri specializzati e dei mezzi di trazione. Per il traffico dei pendolari, che nel 1977 ha toccato la vetta di 7,47 miliardi di viaggiatori-chilometro e tende ad ulteriori incrementi, l'Azienda punta alla costruzione di materiale rotabile idoneo, nonché ad alcuni potenziamenti dei tratti di linea direttamente interessati.

Il grande tema della razionalizzazione della produzione ha il suo fulcro nell'impiego più esteso delle tecniche dell'automazione. Anche la regolarità della circolazione dei convogli, che è al centro delle nostre preoccupazioni, è legata al miglioramento della tecnica dell'esercizio e ad altri provvedimenti organizzativi in fase di attuazione.

Tra gli avvenimenti più importanti del 1977 occorre ricordare: l'entrata in esercizio dell'Unità Mobile Sanitaria (un treno di cinque carrozze superattrezzate per i controlli clinici del personale); l'apertura di nuove linee, quali la prima tratta della Direttissima Roma-Firenze e la Fasano-Brindisi; l'apertura della galleria S. Lucia nel quadro della variante Salerno-Nocera Inferiore; l'attivazione del raddoppio Varazze-Savona-Finale Ligure.

Altre realizzazioni ed interventi significativi ed importanti vengono illustrati nella relazione.

Se in alcuni settori non è stato possibile evitare disfunzioni e carenze, non è venuto mai meno l'impegno di ricercare un progresso e un miglioramento, d'altronde irrinunciabili per un'Azienda come le FS.

Le pagine che seguono sono pagine essenziali che testimoniano il nostro lavoro, il lavoro di migliaia di ferrovieri sorretti dalla coscienza di essere utili alla collettività e dalla speranza di riceverne in cambio quella fiducia e credibilità che costituiscono il premio migliore.

Ercole Semenza
Direttore Generale delle FS



MINISTRO

On. Dott. Vito Lattanzio

SOTTOSEGRETARI

On. Ing. Costante Degan

On. Avv. Giovanni Fontana

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

LATTANZIO On. Dott. Vito

DEGAN On. Ing. Costante

FONTANA On. Avv. Giovanni

SEMENZA Dott. Ercole

CHISARI Dott. Arnaldo

BELLINGERI Dott. Giorgio

CUTRONA Dott. Giuseppe

MANNUCCI Ing. Genserico

PROJA Ing. Renato

LEVI SANDRI Prof. Lionello

PESCATORE Prof. Gabriele

MILAZZO Dott. Vincenzo

RUGGIERO Dott. Felice

GENTILE Avv. Giovanni

SANTOPIETRO Ing. Mario

ARONNE Bruno

BORTOLINI Armando

CAPORALI Ing. Giulio

ARCONTI Geom. Gaetano

ANGRISANI Ciro

NEZI Antonio

DADDA Prof. Ing. Luigi

SANTORO Prof. Francesco

DI NARDI Prof. Giuseppe

GIANNATTASIO Col. Pietro

TALAMANCA Ing. Lorenzo

Ministro dei Trasporti

Sottosegretario per i Trasporti

Sottosegretario per i Trasporti

Direttore Generale delle FS

Direttore Generale
della Programmazione
Organizzazione e Coordinamento

Dirigente Generale FS

Dirigente Generale FS

Dirigente Generale FS

Dirigente Generale FS

Presidente di Sezione
del Consiglio di Stato

Presidente di Sezione
del Consiglio di Stato

Ragioniere Generale dello Stato

Direttore Generale del Tesoro

Vice Avvocato Generale dello Stato

Presidente di Sezione
del Consiglio Superiore dei LL.PP.

Rappresentante del personale

Rettore del Politecnico di Milano

Titolare della Cattedra di Economia
dei Trasporti Marittimi presso l'Istituto
Universitario Navale di Napoli

Ordinario di Economia Politica
Facoltà di Giurisprudenza
Università di Roma

Capo dell'Ufficio Trasporti Militari
dello S.M.E.

Dirigente Generale FS
Segretario del Consiglio

DIRETTORE GENERALE

Dott. Ercole Semenza

VICE DIRETTORI GENERALI

Ing. Luigi Misiti

Dott. Gaetano de Campora

DIRETTORI DEI SERVIZI

MOVIMENTO
Ing. Antonio Picocchi

COMMERCIALE E TRAFFICO
Dott. Mauro Ferretti

MATERIALE E TRAZIONE
Ing. Paolino Camposano

LAVORI E COSTRUZIONI
Ing. Arnaldo D'Alessio

IMPIANTI ELETTRICI
Ing. Enrico Bianco

PERSONALE
Dott. Aldo Bonforti

AFFARI GENERALI
Ing. Francesco Monopoli

ISTITUTO SPERIMENTALE
Ing. Giulio Giovanardi

SANITARIO
Prof. Mario Monti

RAGIONERIA
Prof. Carlo Rolandi

APPROVVIGIONAMENTI
Dott. Luca Campenni

DIRETTORI DEI COMPARTIMENTI

ANCONA
Ing. Aristide Loria

BARI
Dott. Pietro Buccarelli

BOLOGNA
Ing. Domenico Muzzioli

CAGLIARI
Ing. Calogero Augello (*)

FIRENZE
Ing. Tullio Grimaldi

GENOVA
Ing. Francesco Melis

MILANO
Ing. Armando Sottile

NAPOLI
Ing. Luigi Frunzio

PALERMO
Ing. Armando Colombo

REGGIO CALABRIA
Ing. Antonino Bitto

ROMA
Ing. Alberto Allegra

TORINO
Ing. Edoardo Oliva

TRIESTE
Ing. Francesco Ricciardi

VENEZIA
Ing. Quirido Castellani

VERONA
Ing. Salvatore Puccio

(al 31 dicembre 1977)

(al 31 dicembre 1977)

(al 31 dicembre 1977)

(*) fino al 20 dicembre 1977

RETE FS

(al 31 dicembre 1977)



SOMMARIO

TRAFFICO E CONGIUNTURA	pag.	10
La situazione economica	»	11
In fase di stabilizzazione il settore viaggiatori	»	12
Positivo andamento del traffico merci	»	17
Prospettive di sviluppo del traffico	»	20
Navi traghetto: il traffico delle FS sul mare	»	22
Collaborazione internazionale	»	25
Risultati della gestione	»	28
Commesse all'industria	»	32
 QUALITÀ DEL SERVIZIO	 »	 34
Interventi operativi per migliorare la regolarità di circolazione dei treni	»	34
Provvedimenti per razionalizzare e incrementare il trasporto merci	»	40
 REALIZZAZIONI TECNICHE	 »	 46
Ammodernamento e potenziamento degli impianti	»	47
Il quadruplicamento della Roma-Firenze	»	53
Interventi e realizzazioni nel settore degli impianti elettrici ed elettronici	»	56
L'evoluzione tecnologica di costruzione alla base del rinnovamento del materiale rotabile	»	60
Sperimentazione	»	64
 VITA DELL'AZIENDA	 »	 66
La struttura dell'Azienda e la politica del personale	»	67
 PROGRAMMI E PROSPETTIVE	 »	 72
I Piani in corso	»	73
Il Piano Poliennale ed il Programma Integrativo	»	74
I primi provvedimenti (agosto 1978)	»	80
 CRONACA DI UN ANNO	 »	 84

	Non Elettrificate	Elettrificate
Linee a scartamento ordinario		
Linee a semplice binario	—
Linee a doppio binario	—
Linee a scartamento ridotto	—	
Linee marittime FS	—	
Autoservizi FS o gestiti per conto FS (viaggiatori)	—	
DD Roma-Firenze. Tratta inaugurata il 24-2-77	—



traffico e congiuntura

LA SITUAZIONE ECONOMICA

Apertosi con la pesante ipoteca dei condizionamenti imposti dalla grave crisi monetaria, il 1977 ha fatto assistere ad una inversione del saldo della bilancia dei pagamenti, ad una ricostituzione di non trascurabili riserve valutarie, ad una consistente decelerazione dell'ascesa dei prezzi, ad una accelerazione delle entrate tributarie, ad un aumento delle tariffe dei servizi pubblici.

Il raggiungimento di tali risultati ha dovuto però scontare — né poteva essere diversamente — specie nel secondo semestre, una decelerazione della domanda finale di beni di consumo, un brusco mutamento della politica delle scorte, drasticamente ridotte: di ciò ha risentito pesantemente l'attività produttiva e l'impiego dei fattori della produzione.

Pressoché stazionario è risultato il prodotto dell'agricoltura (— 0,1%) sul quale ha inciso anche il negativo andamento climatico.

Un contenuto incremento (più 1,1%) ha manifestato l'attività secondaria soprattutto per la flessione verificatasi nella seconda metà dell'anno, che ha neutralizzato i precedenti progressi.

Positivo, invece, l'andamento produttivo nel settore terziario (+ 3,4%).

In definitiva, il prodotto interno lordo è risultato superiore a quello del '76, valutato a prezzi costanti, di oltre un punto e mezzo. Un dato positivo, quando si consideri che la necessità di allentare tensioni o di riequilibrare situazioni non sostenibili aveva fatto ventilare la possibilità di un anno a sviluppo zero.

Se dunque il 1977 è stato l'anno della stabilizzazione ed ha messo in mostra la capacità del sistema di reagire positivamente ad interventi anticongiunturali anche di notevole respiro e correttamente articolati, ha tuttavia fatto risaltare la difficoltà di passare dalle politiche di breve periodo, dettate da situazioni di emergenza, a politiche di più lungo periodo, intese a riequilibrare strutturalmente il sistema ed a ridurre le probabilità di nuove « emergenze » a breve scadenza: la caduta della produzione industriale nel secondo semestre dell'anno ne è una dolorosa prova.

Vi è certamente spazio per una ripresa: ma la fase di stallo congiunturale, con cui si è chiuso il 1977 per l'economia italiana ed europea, non fa indulgere ad eccessivi ottimismo.

In questo contesto, la situazione e le prospettive del traffico ferroviario sono risultate e risultano sempre più condizionate dalle vicende dell'economia nazionale, a cui si aggiungono squilibri e ritardi strutturali interni che ne condizionano il funzionamento, e ciò malgrado gli sforzi in atto ed i primi consistenti significativi traguardi raggiunti nell'attuazione dei piani di miglioramento e potenziamento della rete.

Si sono avuti così risultati alterni, ma al tempo stesso rispondenti alla logica deflattiva, nel settore viaggiatori (con aumento del numero dei viaggiatori e diminuzione circa in pari misura dei viaggiatori-chilometro), ed un aumento sia pur lieve nel traffico merci, sia nel numero delle tonnellate trasportate che in quello delle tonnellate-chilometro.

Una situazione sostanzialmente di stasi, quindi, anche per il settore del trasporto ferroviario, che potrà essere decisamente influenzata in senso positivo da oculate scelte programmatiche in materia di investimenti, atte a rimettere in movimento quel ritorno al treno che era stata una caratteristica degli ultimi anni.



IN FASE DI STABILIZZAZIONE IL SETTORE VIAGGIATORI

Passando all'esame più dettagliato dei risultati, si può osservare analiticamente l'andamento dei vari settori. Nell'anno in esame sono stati trasportati circa 394 mi-

lioni di viaggiatori, cioè l'1,00% in più rispetto al 1976.

I viaggiatori-Km, che risultano pari a 38,4 miliardi, sono invece diminuiti dell'1,8%. Ciò in quanto, mentre i viaggiatori con abbonamento, che si spostano su brevi distanze (40 Km circa), sono considerevolmente aumentati (+ 4% circa), i viaggiatori a tariffa ordinaria e ridotta, cui corrisponde una percorrenza media di circa 155 Km, sono diminuiti (- 3,2%).

La percorrenza media, calcolata per il complesso dei viaggiatori, è passata quindi da 100,3 a 97,5 Km tra il 1976 e il 1977, con una flessione del 2,8%.

I risultati mensili, confrontati con i corrispondenti dati del 1976, mettono in risalto che le variazioni negative più accentuate, sia per i viaggiatori sia per i viaggiatori-Km si riscontrano negli ultimi mesi dell'anno, in concomitanza cioè

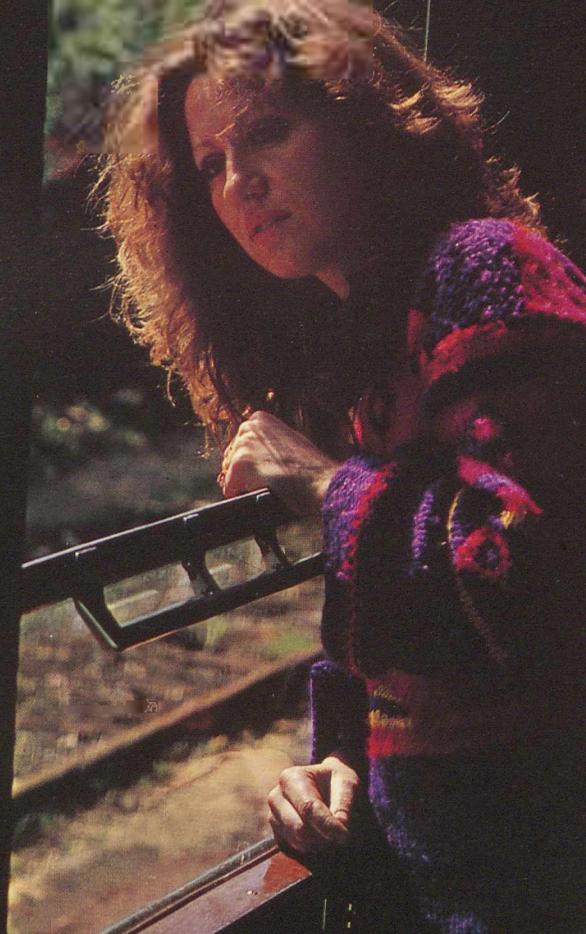
con le frequenti agitazioni dei sindacati autonomi.

V'è da osservare, poi, che nel 1976 si era verificato per i viaggiatori-Km un incremento di traffico molto elevato (+ 7,7%), con largo recupero sulla diminuzione subita nel 1975 (- 4,1%), e si era così superato il livello dei 39 miliardi di viaggiatori-Km, il più alto mai raggiunto. L'aggravarsi della situazione economica generale, con i suoi pesanti riflessi sul tenore di vita dei cittadini, ha portato

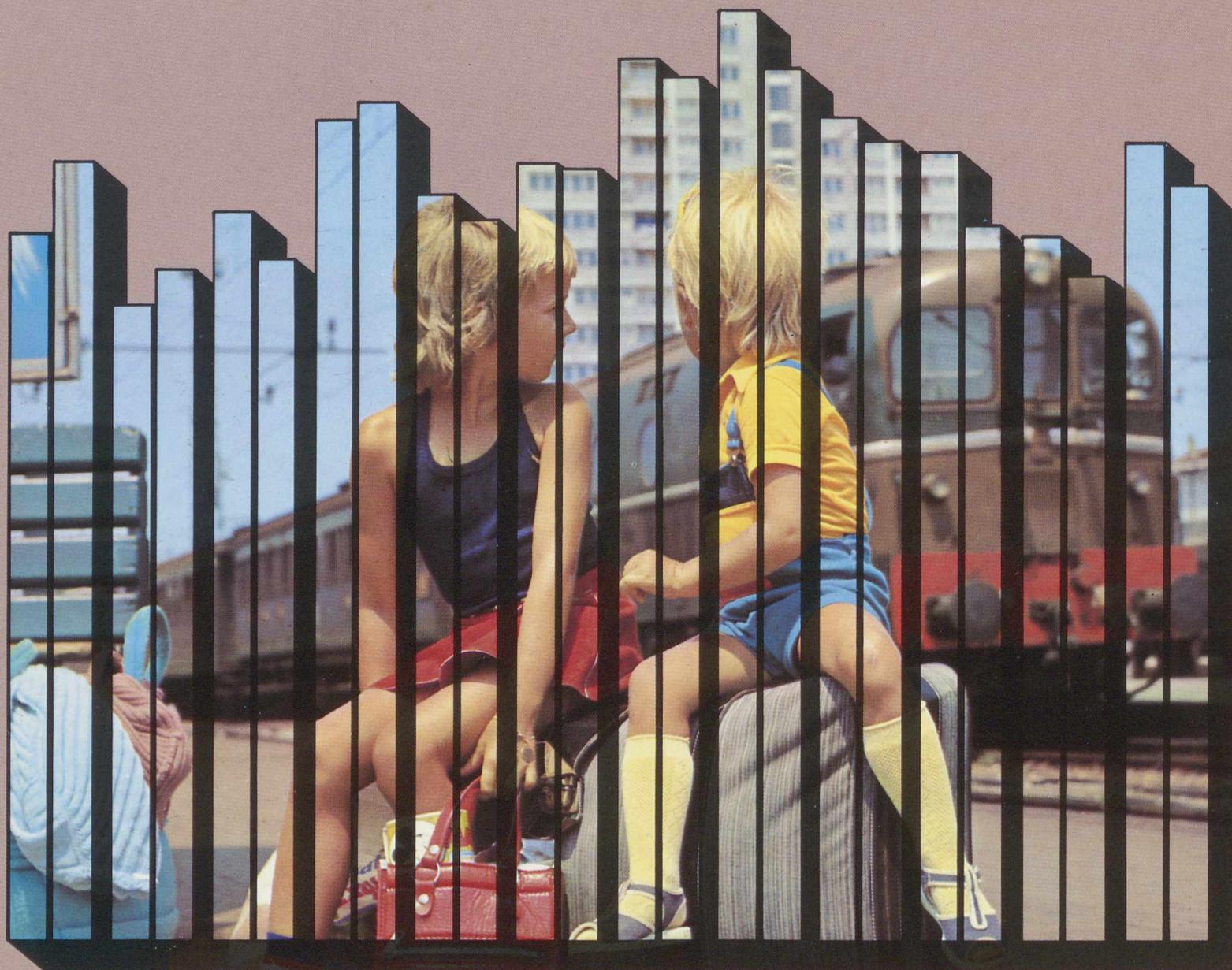
evidentemente ad una contrazione della mobilità, con riflessi accentuati sui viaggi a percorrenza più lunga. E una conferma di ciò la si è avuta anche nei dati relativi al trasporto privato.

Il consumo di benzina, per esempio, nel 1977 è diminuito del 2,4% circa (da 10.650 a 10.390 milioni di tonnellate) rispetto al 1976, anno in cui si era già manifestata una flessione pari al 3,1%.

V'è da osservare, infine, che anche dal confronto dei dati concernenti le principali Reti europee si deduce che il traffico ferroviario viaggiatori nel 1977 ha avuto un andamento abbastanza uniforme nei vari Paesi: le variazioni (positive o negative) sono molto contenute e nessuna Rete, ad eccezione della SNCF, ha superato o eguagliato nel 1977 il massimo livello raggiunto in anni precedenti sia per i viaggiatori che per i viaggiatori-chilometro.



ANDAMENTO MENSILE DEL TRAFFICO VIAGGIATORI (milioni di viagg.-km)



GEN 1976 2.975
 GEN 1977 3.292
 FEB 1976 2.681
 FEB 1977 2.813
 MAR 1976 3.019
 MAR 1977 2.827
 APR 1976 3.448
 APR 1977 3.531
 MAG 1976 3.120
 MAG 1977 3.008
 GIU 1976 3.264
 GIU 1977 3.262
 LUG 1976 3.707
 LUG 1977 3.675
 AGO 1976 3.848
 AGO 1977 3.677
 SET 1976 3.480
 SET 1977 3.357
 OTT 1976 3.310
 OTT 1977 2.995
 NOV 1976 2.944
 NOV 1977 2.778
 DIC 1976 3.322
 DIC 1977 3.146

TRAFFICO VIAGGIATORI



1973 361,081

1974 386,665

1975 370,115

1976 390,070

1977 393,585

1973 36,359

1974 37,880

1975 36,332

1976 39,118

1977 38,361

1973 100,7

1974 98,0

1975 98,2

1976 100,3

1977 97,5

viagg. trasportati
(milioni)

viaggiatori-Km
(miliardi)

percorrenze medie
(Km)



POSITIVO ANDAMENTO DEL TRAFFICO MERCI

Per il trasporto merci i dati indicano un incremento del traffico nel 1977 rispetto all'anno precedente.

Infatti le tonnellate e le tonnellate-km sono aumentate rispettivamente del 3,7% e del 4,3%.

In termini assoluti, si è passati rispettivamente da 48,4 a 50,2 milioni di tonnellate e da 16,4 a 17,1 miliardi di tonnellate-km.

Il confronto tra le serie storiche concernenti il traffico ferroviario e alcune variabili economiche (per esempio, Prodotto interno lordo, Valore Aggiunto del settore industriale, ecc.) dimostra l'esistenza di una notevole uniformità nell'andamento dei dati messi a raffronto.

In particolare, si riscontra una certa correlazione tra le tonnellate-km e l'indice della produzione industriale, confermato anche dai risultati più recenti.

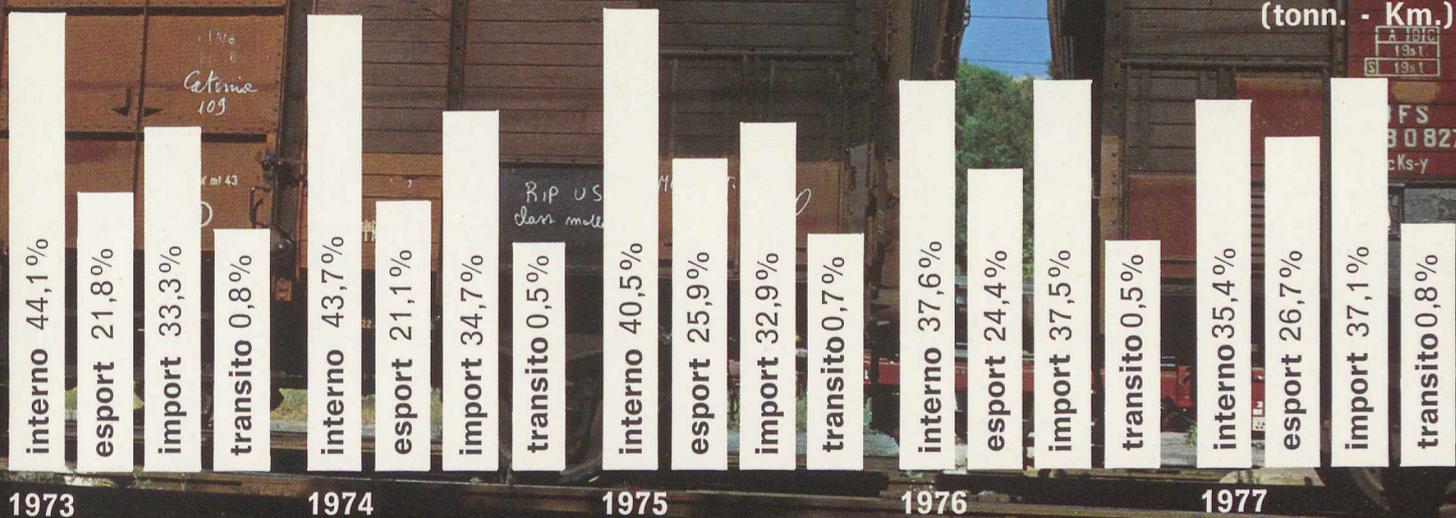
L'indice della produzione industriale infatti, che nel 1976 era aumentato del 12,4% rispetto al 1975,

nell'anno 1977 risulta accresciuto solo dello 0,7%.

Un'altra variabile che condiziona notevolmente l'andamento del traffico merci è rappresentata dall'interscambio con l'estero. L'effetto si manifesta più accentuatamente per le FS dato che il traffico internazionale, espresso in tonnellate-km, rappresenta circa il 60% del traffico complessivo; è evidente, quindi, che il minor incremento del volume dell'interscambio ha influito negativamente anche sul trasporto per ferrovia.

Nell'anno 1977, ad esempio, il volume totale delle importazioni ed esportazioni risulta aumentato soltanto dell'1,6% rispetto al 1976 (da 262,4 a 266,6 milioni di tonnellate) mentre nel 1976 si era verificato un incremento del 9,1 per cento rispetto al 1975.

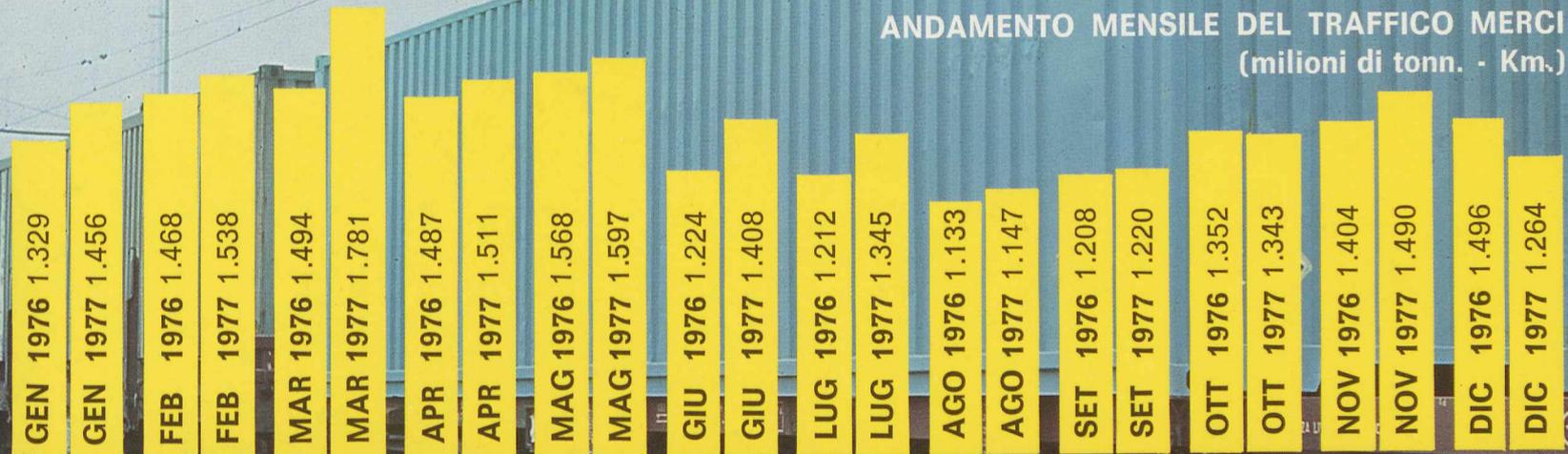
RIPARTIZIONE PERCENTUALE DEL TRAFFICO MERCI (tonn. - Km.)



TRAFFICO MERCI



ANDAMENTO MENSILE DEL TRAFFICO MERCI (milioni di tonn. - Km.)



PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEL TRAFFICO

Si è già detto dell'esistenza di una stretta correlazione — verificata in passato — tra l'andamento del traffico ferroviario e quello di alcune variabili economiche, come ad esempio il Prodotto interno lordo, il cui aumento in termini reali nel 1977 è risultato dell'1,7% (contro il 5,7% del '76).

Le prospettive di sviluppo del traffico non possono quindi non tenere conto della situazione economica ed in particolare del prevedibile sviluppo delle variabili che influenzano maggiormente il trasporto ferroviario.

Per quanto concerne l'andamento del traffico viaggiatori nel biennio 1978-1979, per le conside-

razioni sopra esposte, confermate da un'analisi comparata delle serie storiche concernenti i viaggiatori-km e il Prodotto interno lordo, si ritiene che le previsioni possano essere formulate tenendo conto del prevedibile evolversi della situazione economica del Paese.

Secondo le elaborazioni formulate dall'Ispe, il Prodotto lordo nel biennio 1978-1979 dovrebbe accrescersi ad un tasso medio annuo pari al 2,3%.

Pertanto, stimando il volume del traffico espresso in viaggiatori-km in funzione del Prodotto interno lordo, col metodo della regressione, si ottengono i valori 38,9 e 39,5 miliardi rispettivamente per il 1978 e il 1979, con un incremento nel biennio pari al 2,9%. Supponendo inoltre che la percorrenza media rimanga pressoché costante nel biennio e pari a quella riscontrata nel 1977, si ottengono per i viaggiatori trasportati i seguenti valori: 399 e 405,1

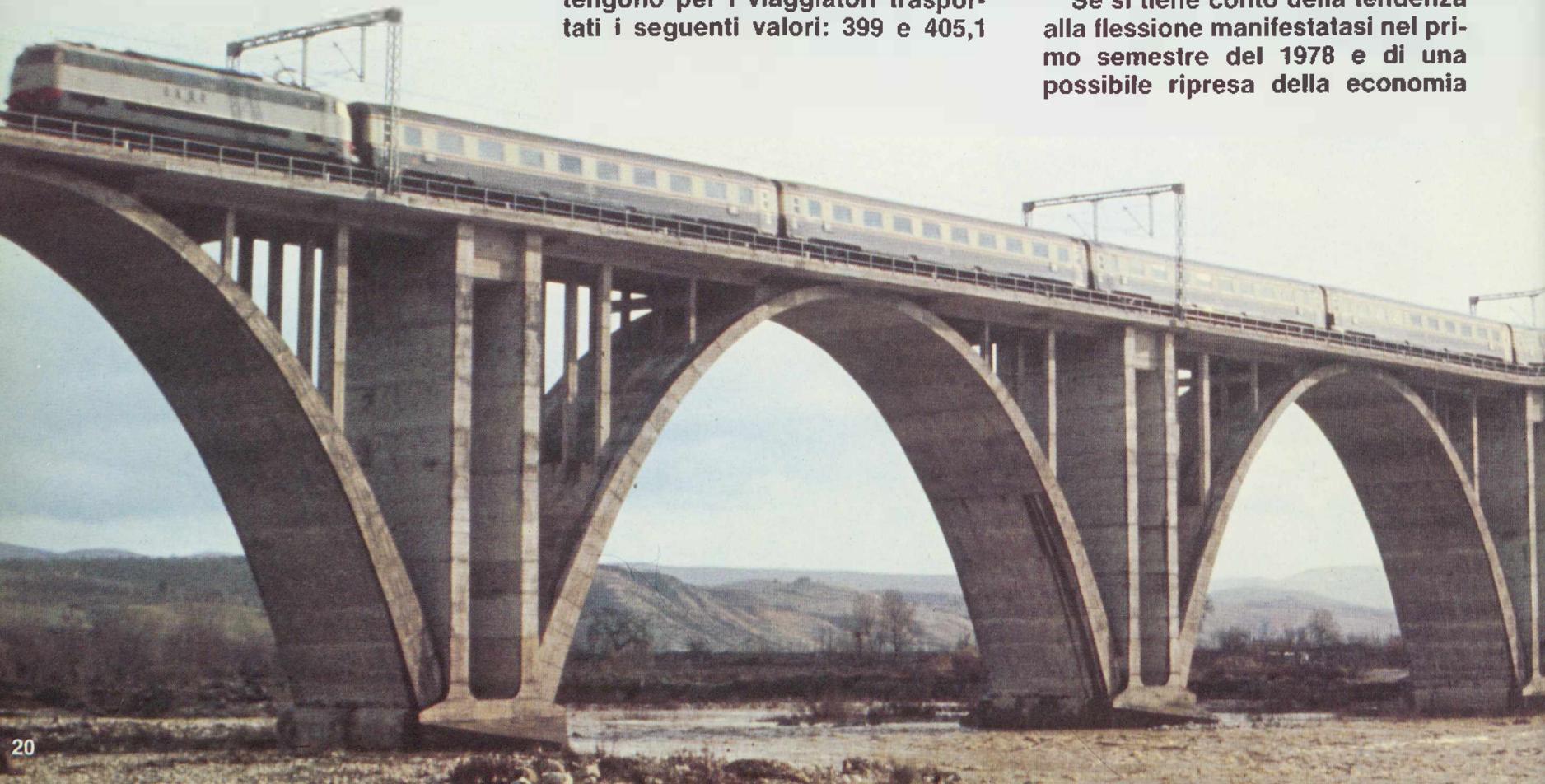
milioni che corrispondono, appunto, ad un incremento del 2,9% nel biennio.

Anche per il settore merci le prospettive per il prossimo biennio 1978-1979 non possono non tenere conto della situazione economica e in particolare del prevedibile sviluppo delle variabili che influenzano maggiormente il trasporto ferroviario.

Poiché le previsioni formulate da più parti non consentono di ipotizzare una consistente ripresa della produzione né dell'interscambio, il traffico merci non dovrebbe subire nel biennio 1978-1979 variazioni di rilievo.

Al momento attuale non si ritiene che i trasporti intermodali, nonostante il loro rapido sviluppo, possano, nel prossimo biennio, incidere sui risultati complessivi del traffico in maniera da modificare la ripartizione di traffico fra i vari modi di trasporto.

Se si tiene conto della tendenza alla flessione manifestatasi nel primo semestre del 1978 e di una possibile ripresa della economia

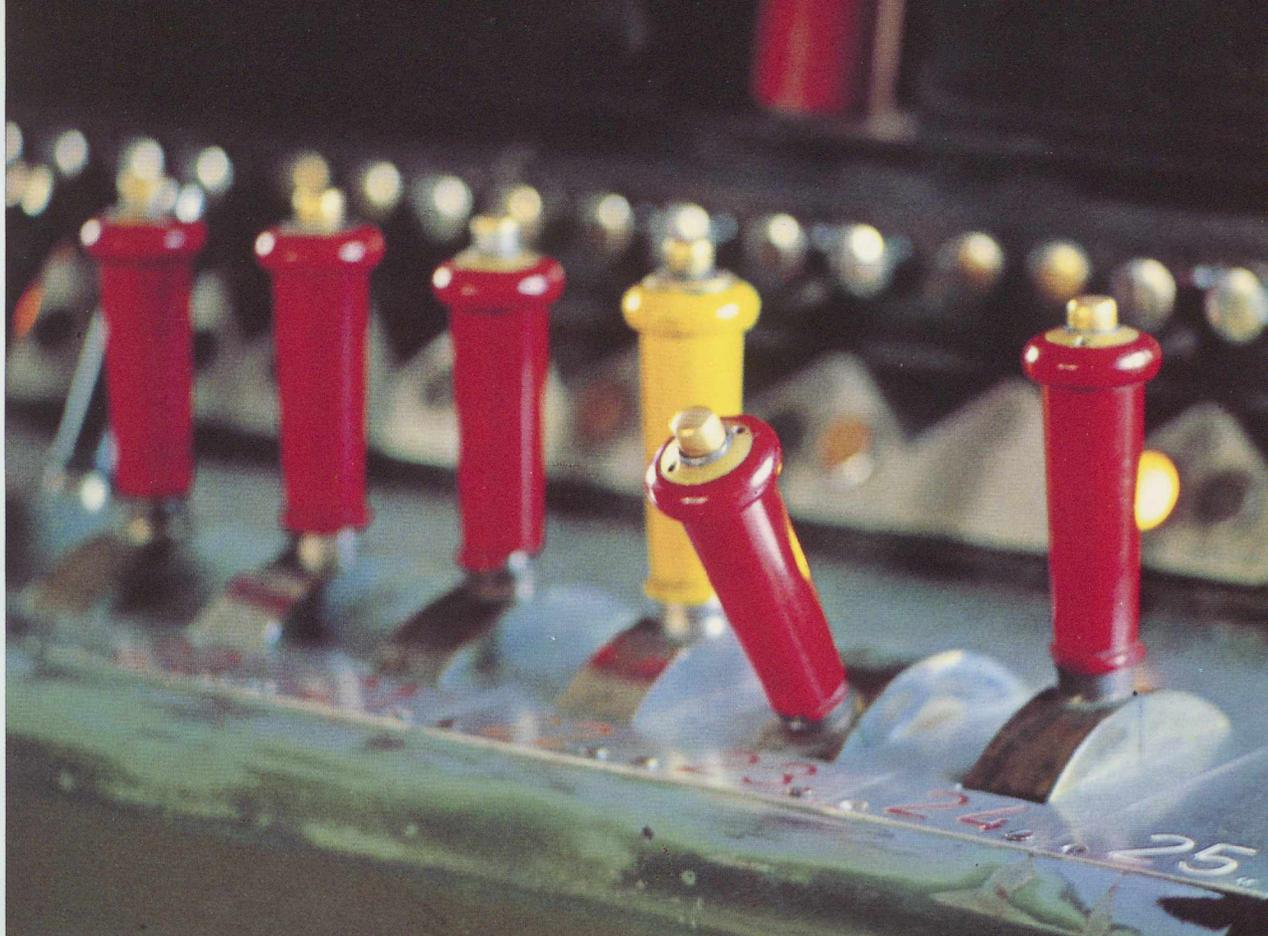


nel 1979 si può ritenere che il volume del traffico merci sarà pari a 16,3 miliardi di tonnellate-km nel 1978 e a 17 miliardi nel 1979.

Infine, ipotizzando che la percorrenza media nel prossimo biennio rimanga all'incirca uguale a quella riscontrata per il 1977 (340,6 km), si può prevedere che le tonnellate si attesteranno nel 1978 sui 47,9 milioni e nel 1979 sui 49,9 milioni.

In conclusione, si può ragionevolmente prevedere che nel 1979 si avrà una variazione positiva, rispetto al 1977, del 2,9% per i viaggiatori-chilometro ed una sostanziale stagnazione (— 0,6%) per le tonnellate-chilometro.

Queste prospettive però — è da ricordarlo ancora una volta — si basano sulla contingente situazione economica e sono quindi formulate in funzione del perdurante stato di recessione: potrebbero avere delle variazioni anche sensibili qualora si verificassero mutamenti di fondo nell'andamento della congiuntura o, soprattutto, si realizzassero eventi modificanti l'attuale organizzazione dell'intero comparto dei trasporti.



NAVI TRAGHETTO IL TRAFFICO DELLE FS SUL MARE

STRETTO DI MESSINA (10 navi)

	1976	1977	%
Corse effettuate	44.146	45.472	+ 3,00
Rotabili traghettati	656.186	621.980	— 5,21
Viaggiatori	10.744.016	9.893.403	— 7,92
Autovetture	514.810	459.777	— 10,69
Autocarri	175.332	212.980	+ 21,47

ROTTA PER LA SARDEGNA ⁽¹⁾ (5 navi)

	1976	1977	%
Corse effettuate	2.770	2.754	— 0,60
Rotabili traghettati	54.387	48.277	— 11,23
Viaggiatori	521.761	577.071	+ 10,60
Autovetture	161.781	174.807	+ 8,05
Autocarri	9.398	10.782	+ 14,72

(¹) Dall'11/7 all'8/9 il servizio è stato rinforzato utilizzando la motonave Corinto.

La delicata situazione economica che attraversa il nostro Paese ha influito notevolmente sul servizio di traghettamento nello stretto di Messina, appesantito ulteriormente dal blocco totale del servizio, verificatosi dal 29 novembre al 10 dicembre 1977 a causa di agitazioni sindacali. Una marcata flessione si è avuta così nel numero delle automobili e dei viaggiatori traghettati, oltreché in quello di mezzi ferroviari. Un notevole incremento si è avuto invece nel trasporto degli autocarri, a conferma della validità della scelta aziendale di potenziare la flotta specializzata in tale tipo di traffico con l'immissione in servizio, negli ultimi anni, delle due navi bidirezionali « Agata » e « Pace ».

Un forte incremento nel trasporto di viaggiatori e automobili si è verificato, per contro, nel servizio da e per la Sardegna che evidentemente continua ad esercitare una forte attrazione turistica, sia interna che internazionale, tant'è che, per far fronte al massiccio traffico estivo, è stata utilizzata

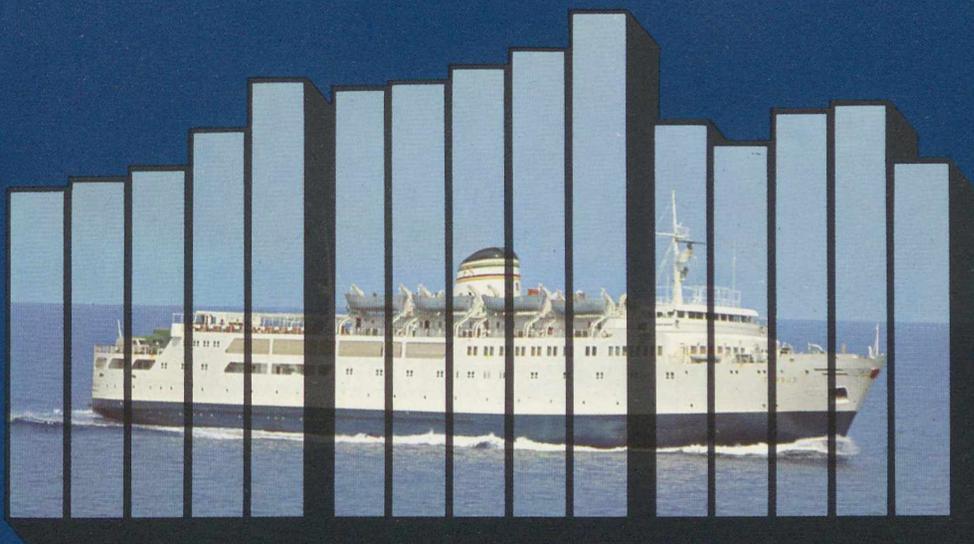
in rinforzo al normale servizio, la motonave « Corinto ».

Il notevole aumento di viaggiatori e di auto ha fortemente condizionato il trasporto delle merci, soprattutto quello diretto in Sardegna, tanto che mentre la richiesta di trasporti a carro completo è rimasta nettamente superiore alla attuale capacità media di trasporto, si è stati costretti a trasportare un numero sensibilmente inferiore di carri rispetto allo scorso anno.

Ciò spiega anche il notevole incremento del traffico di autocarri, verso i quali si è in parte orientato il trasporto merci.

Minori difficoltà presenta il traffico merci proveniente dalla Sardegna, che continua a mantenersi di discreto rilievo, con la solita impennata invernale durante il periodo della campagna cardoniana il cui svolgimento è risultato soddisfacente anche in considerazione delle coincidenze attuate per il proseguimento del prodotto verso i mercati nazionali ed esteri.

TRAFFICO CIVITAVECCHIA - GOLFO ARANCI



1973	453,2	158,8	53,1
1974	464,8	159,0	50,9
1975	474,9	164,6	53,9
1976	521,8	171,2	54,4
1977	577,1	185,6	48,3

TRAFFICO NELLO STRETTO DI MESSINA



1973	11.000	711	644
1974	10.893	643	674
1975	10.329	652	620
1976	10.744	690	656
1977	9.893	673	622



COLLABORAZIONE INTERNAZIONALE

Nella direzione tracciata dalla decisione del Consiglio delle Comunità Europee del 20 maggio 1975, i cui obiettivi finali riguardano il risanamento finanziario delle aziende ferroviarie e la revisione delle norme che ne disciplinano i rapporti con gli Stati, sono proseguiti i lavori comunitari per dare concreta attuazione alle singole disposizioni contenute nella decisione stessa.

In tal senso, nuovi passi sono stati compiuti con l'emanazione di un regolamento che permetterà di rendere comparabili le contabilità e i conti delle aziende ferroviarie, e con la presentazione al Consiglio di una proposta di normativa destinata a fissare principi uniformi per il calcolo dei costi.

L'Azienda non ha mancato, in sede di elaborazione di tali misure, di dare il proprio rilevante contributo di consulenza e di collaborazione, attraverso gli organismi interferroviari operanti nell'ambito della Comunità.

Ugualmente attiva è stata la partecipazione delle FS alla stesura di un programma di cooperazione ferroviaria a breve termine, presentato dalle aziende ferroviarie

della Comunità alla Commissione CEE.

Il miglioramento della cooperazione tra le aziende ferroviarie era stato sollecitato dalla stessa decisione del 20 maggio 1975, nella considerazione che le iniziative che saranno assunte in tale settore contribuiranno al raggiungimento di migliori risultati finanziari per le ferrovie. In tale ottica la Commissione ha intensificato la sua collaborazione con le reti presentando in dicembre una relazione al Consiglio sull'avanzamento dei lavori in materia di cooperazione.

Altri progressi, nel quadro della politica comune dei trasporti, sono stati compiuti con l'instaurazione di una procedura di consultazione in materia di infrastrutture di trasporto, alla quale sono interessate tanto le ferrovie quanto i trasporti stradali e per vie navigabili interne.

La nuova decisione migliora sensibilmente la cooperazione tra la Commissione e gli Stati membri per quanto riguarda la comunicazione dei piani e dei programmi di sviluppo delle infrastrutture ai fini della valutazione dell'interesse comunitario.

La situazione generale delle ferrovie ha costituito l'oggetto di un

approfondito rapporto elaborato dalla Conferenza Europea dei Ministri, altro organismo al quale le FS prestano assidua collaborazione. Dall'ampio dibattito scaturito sono emerse alcune linee di tendenza comuni verso la necessità di conferire maggiore produttività ai trasporti su rotaia, al fine di renderli competitivi e più economici per la collettività; di dare impulso alla cooperazione internazionale, anche mediante la creazione di Filiali, del tipo « Interfrigo » ed « Intercontainer », per la gestione di determinati traffici; di diversificare l'offerta di trasporto in modo da aprire il campo a nuovi traffici che compensino le perdite derivanti dalla crisi del settore carbo-siderurgico; di applicare su vasta scala tecniche intermodali, al fine di realizzare una catena di trasporto suscettibile di offrire le prestazioni da porta a porta, in un quadro di utilizzazione ottimale delle infrastrutture e dei mezzi esistenti.

PARCO CARRI EUROP 1976

BENELUX 32.365

DANIMARCA 4.745

AUSTRIA 13.220

GERMANIA 121.360

ITALIA 25.670

FRANCIA 87.240

SVIZZERA 10.210

TOTALE 294.810

RISULTATI DELLA GESTIONE

Il conto economico ha registrato un disavanzo di gestione di 986 miliardi con un aumento di 110,3 miliardi rispetto a quello accertato nell'esercizio precedente.

Tale aumento è il risultato differenziale di maggiori spese per miliardi 440,6 e di maggiori entrate per miliardi 330,3.

I settori della spesa che hanno sensibilmente inciso sull'aumento del disavanzo sono stati quelli del personale (+ 215,2 miliardi), quello delle manutenzioni (+ 79,3 miliardi), quello dei rinnovamenti (+ 45,7 miliardi), e quello dei servizi in appalto e delle forniture (+ 38 miliardi).

La maggiore spesa di miliardi 215,2 nelle spese di personale è dovuta essenzialmente agli aumenti della indennità integrativa speciale, nonché ai miglioramenti del trattamento economico del personale.

Un'altra causa di aggravio è costituita dalla lievitazione dei costi relativi ai servizi in appalto e del costo della mano d'opera utilizzata per i lavori di manutenzione.

Tra le entrate è da rilevare l'incremento di 169,2 miliardi, accertato, nel gettito dei prodotti del traffico dovuto ai maggiori introiti conseguenti all'aumento tariffario del 20% attuato con decorrenza 1° marzo 1977.

Per quanto riguarda i rimborsi del Tesoro, ai sensi della normativa comunitaria, gli stessi hanno subito un incremento di 115,8 miliardi. Le altre entrate hanno registrato nel complesso un maggior

gettito di 45,3 miliardi da attribuire essenzialmente agli utili di magazzino e agli altri cespiti economici e patrimoniali dell'Azienda.

Agli investimenti sono stati destinati, nel 1977, 752,8 miliardi di lire, così ripartiti:

— l'esecuzione del Piano di Interventi Straordinari (importo dell'intero Piano 2.000 miliardi ripartiti in sei anni dal 1975 al 1980)	miliardi	400
— il rinnovamento degli impianti e del materiale rotabile	»	296,8
— la costruzione della direttissima Roma-Firenze	»	50
— partecipazioni azionarie	»	6
— Totale	miliardi	752,8

RIPARTIZIONE PERCENTUALE DELLE SPESE CORRENTI

	milioni	rapporto %
Retribuzione personale FS	1.124.485,2	36,4
Oneri riflessi	403.344,4	13,0
Retribuzione incaricati	18.683,3	0,6
Totale spese di personale	1.546.512,9	50,0
Combustibile ed energia elettrica	45.160,7	1,5
Forniture, servizi appaltati e prestazioni diverse	242.999,9	7,9
Manutenzioni	404.724,9	13,1
Rinnovamenti	285.000,0	9,2
Interessi passivi	298.002,6	9,7
Altre spese	266.321,1	8,6
	1.542.209,2	50,0
Totale spese correnti	3.088.722,1	100,0

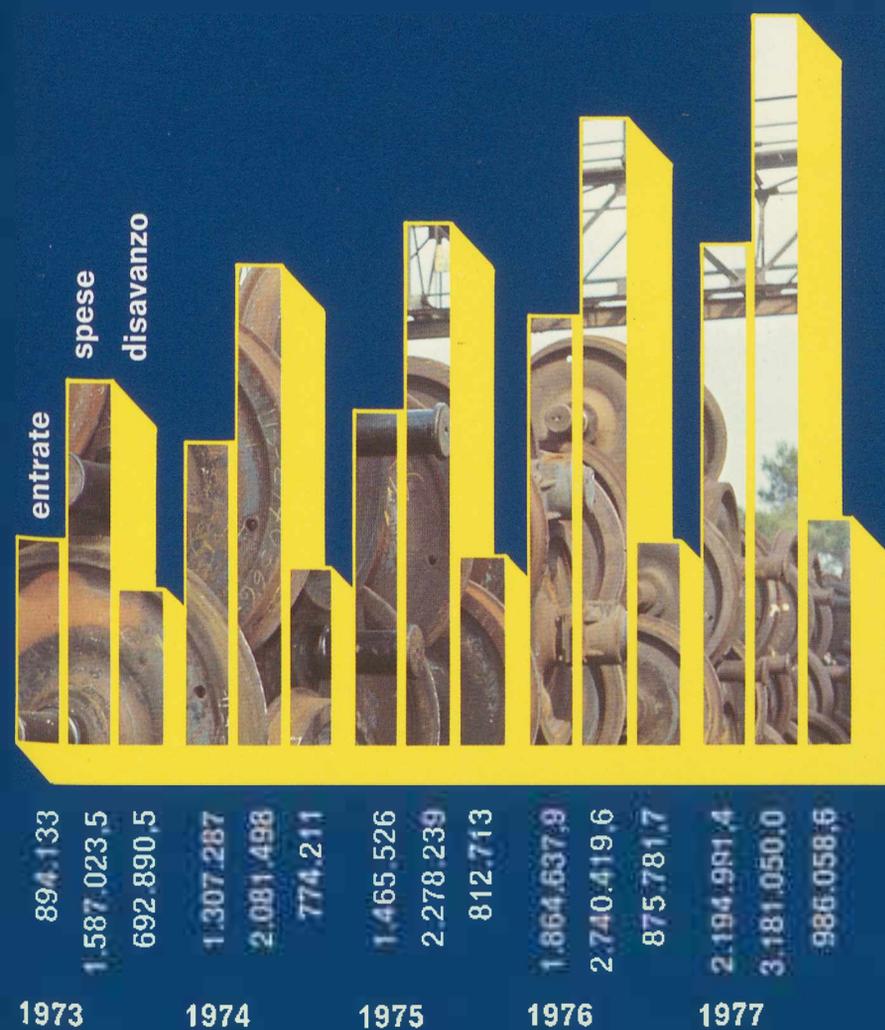
CONFRONTO TRA I PREZZI PER IL TRASPORTO DEI VIAGGIATORI SULLE RETI DEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI

(Tariffa ordinaria di corsa semplice, in lire italiane, in vigore al 31 dicembre 1977)

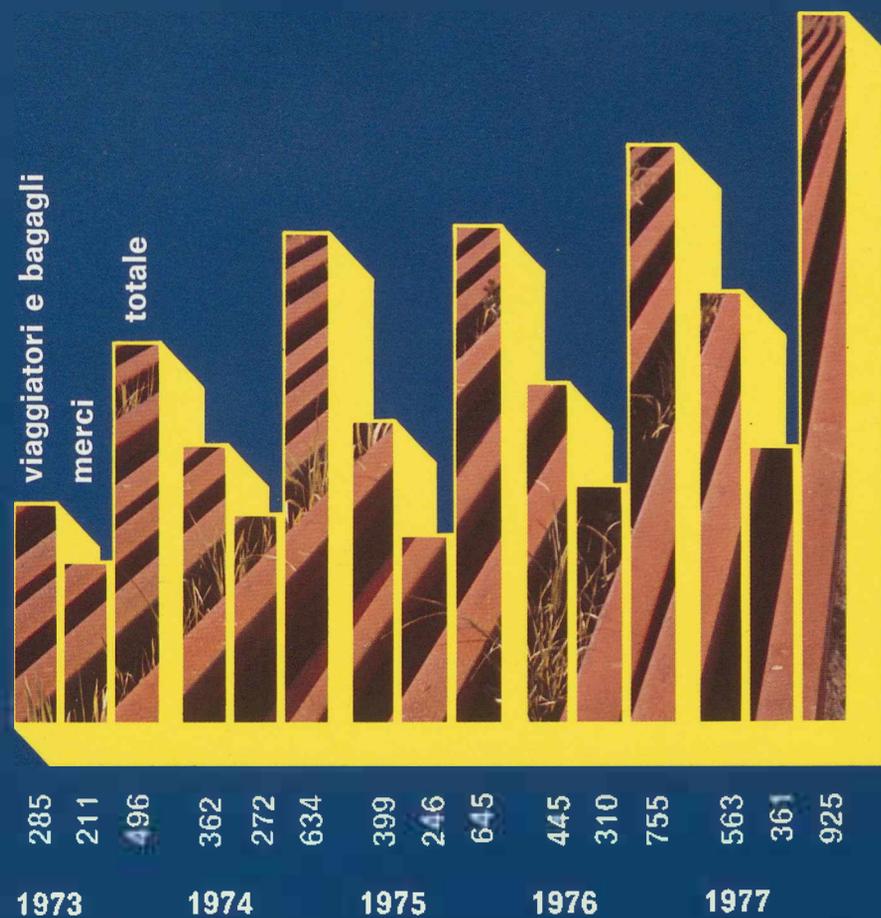
RETI	Km. 50		Km. 100		Km. 300		Km. 500		Km. 700		Km. 1.000		Km. 1.500	
	1 ^a cl.	2 ^a cl.												
ITALIA	1.450	850	2.900	1.650	8.700	4.900	14.500	8.100	20.300	11.300	26.000	14.200	28.500	15.300
FRANCIA	4.490	2.250	7.860	3.930	21.320	10.660	34.790	17.400	48.250	24.130	68.450	34.230	101.730	50.870
GERMANIA DB	4.000	2.450	8.160	4.900	23.670	14.690	41.210	25.710	56.310	35.090	80.380	50.190	120.360	75.080
SVIZZERA	5.700	3.780	11.320	7.380	23.470	15.510	32.690	21.790	42.320	28.080	—	—	—	—
LUSSEMBURGO	2.600	1.780	5.070	3.420	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
BELGIO	3.450	2.340	6.640	4.480	19.900	13.320	—	—	—	—	—	—	—	—
OLANDA	4.980	3.620	8.680	6.110	16.890	11.770	—	—	—	—	—	—	—	—
AUSTRIA	4.580	3.440	6.980	5.040	16.940	11.670	26.890	18.310	33.750	22.880	44.050	29.750	—	—

PRODOTTI MENSILI DEL TRAFFICO (milioni di lire)





RISULTATI DI BILANCIO (milioni di lire)



PRODOTTI DEL TRAFFICO (miliardi di lire)



COMMESSE ALL'INDUSTRIA

Nel 1977 sono state emesse ordinazioni per l'acquisto di materiali di consumo e di scorta per un totale di 263 miliardi, contro 252 miliardi nel 1976. A tali somme sono poi da aggiungere le commesse di rotabili per un totale di 253 miliardi, nonché quelle per gli appalti di lavori, per 362 miliardi.

Da tali dati risulta evidente come l'Azienda ferroviaria si presenti sul mercato come uno dei maggiori organismi economici nazionali. Non a caso il settore ferroviario è fra quelli presi in considerazione in tutte le programmazioni a livello governativo, come uno dei volani più idonei a contribuire a contrastare le difficoltà congiunturali.

Infatti il potenziamento delle linee ed il loro ammodernamento, oltre a dotare il paese di più rapide ed efficienti comunicazioni, con tutti i conseguenti vantaggi per il commercio e per le attività produttive in genere, determina la messa in moto di una vastissima gamma di attività industriali

le attività produttive comprese, in particolare, quelle del Mezzogiorno in favore delle quali l'Azienda applica scrupolosamente la legislazione preferenziale attualmente vigente.

E ciò malgrado le difficoltà cui viene posta di fronte perché alcuni materiali specificatamente di uso ferroviario (il cui « peso » sulla spesa generale, sia per quantità che per costo, è notevole, come ad esempio: rotaie, apparecchiature elettriche di grande precisione, dispositivi di sicurezza ecc.) vengono prodotti esclusivamente da determinate ditte aventi sede nelle zone del Centro Nord, per cui l'Azienda è costretta ad accedere ai mercati del Sud in più larga misura per gli altri materiali, in situazioni di acquisto non sempre facili.

Tre sono i maggiori problemi che l'Azienda deve affrontare nel settore degli approvvigionamenti: la regolazione delle scorte, il loro dislocamento per agevolare l'afflusso di materiale agli impianti utilizzatori, ed infine quello relativo alla cosiddetta attività negoziale.

Mentre per i primi due settori già da tempo si è intervenuti e tuttora si sta approfondendo l'esame delle varie situazioni — anche con l'impiego dei più moderni sistemi ed attrezzature di calcolo — per raggiungere i migliori livelli orga-

nizzativi, ristrettissime possibilità d'azione innovativa sono attualmente possibili nell'ultimo settore, rigidamente regolato dalle norme (spesso molto vecchie) della Contabilità Generale dello Stato.

In attesa di una necessaria profonda riforma che consenta procedure più snelle e più pronte, adeguate alle spiccate caratteristiche di azienda industriale che le FS presentano, l'Azienda si limita a quegli opportuni interventi che le sono consentiti da ridottissimi margini di discrezionalità.

Le FS perseguono, poi, l'obiettivo di sviluppare i settori industriali nei quali si è maggiormente debitori verso l'estero, ordinando, se del caso, anche acquisti sperimentali.

Anche per quanto concerne gli acquisti fatti in comune dalle diverse Amministrazioni ferroviarie, le FS cercano di ottenere che vengano approvvigionati i materiali per i quali l'industria nazionale è competitiva con quella estera ed in grado di assicurarsi contratti con le Ferrovie estere.

Infine collabora direttamente con l'industria fornendo, in vari casi, la materia prima, quando la stessa è di sua produzione (come i rottami ferrosi), o allorché può acquistarla a migliori condizioni.

(da quelle siderurgiche a quelle meccaniche, dalle elettriche alle tessili ecc.) direttamente interessate all'esercizio ferroviario.

Inoltre, l'Azienda ferroviaria, che acquista notevoli quantitativi di materiali sia dall'industria specializzata ad alto livello sia da quella a livello artigianale, nel caso di forniture per quantitativi molto rilevanti, cerca di ripartirle fra più fornitori, sempreché siano salvaguardati i risultati tecnico-economici (produzione standardizzata e di massa), oltre che per assicurare lavoro ai dipendenti di più imprese, soprattutto per avere una garanzia di continuità nelle consegne attraverso più fonti di rifornimento ed evitare situazioni di monopolio produttivo.

Da qui il gravitare intorno ad essa di alcune migliaia di imprese appartenenti alla grande e alla piccola e media industria.

Il contributo della ferrovia all'economia interessa perciò tutte

qualità del servizio

INTERVENTI OPERATIVI PER MIGLIORARE LA REGOLARITA' DI CIRCOLAZIONE DEI TRENI

L'attivazione di numerose importanti opere portate a compimento, l'immissione in servizio di nuovi rotabili e le notevoli innovazioni apportate ai programmi operativi hanno consentito anche quest'anno di offrire ai viaggiatori servizi sufficientemente validi.

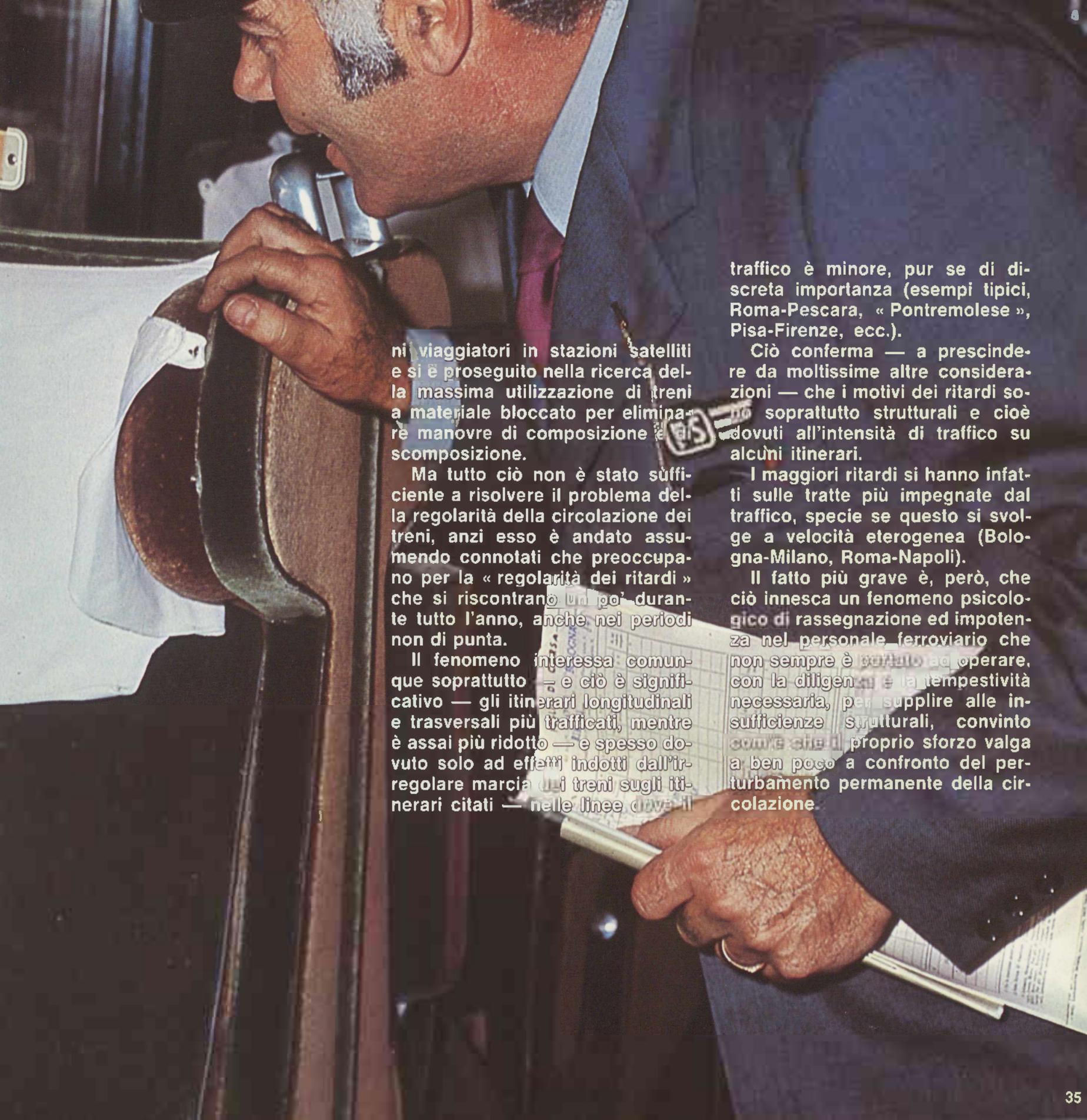
Certamente rimangono tuttora aperti complessi problemi che riguardano la regolarità di marcia dei treni e la qualità del servizio specie per alcuni settori in determinati periodi di punta.

Tuttavia, in attesa di superare le carenze strutturali che richiedono più ampi e costosi programmi di risanamento e, spesso, lunghi tempi tecnici di realizzazione, si è cercato costantemente di intervenire per sanare le disfunzioni più gravi.

Tuttavia, per non appesantire ulteriormente la situazione si è cercato di limitare l'istituzione di nuovi servizi, anche se questo ha spesso significato non poter accogliere i comprensibili desideri

di varie categorie di utenti; considerata poi la mole di lavori in fase di esecuzione sulle linee, si è ritenuto opportuno allungare il tempo di percorrenza di alcuni treni e assegnare maggiori intervalli di interruzioni programmate; si sono diminuiti i servizi con carrozze dirette sia per non gravare ulteriormente, ove non indispensabile, i treni a lungo percorso, sia per evitare il più possibile le manovre nelle principali stazioni, già fortemente impegnate.

A quest'ultimo proposito si è anche proceduto a nuovi decentramenti, attestando numerosi tre-

A close-up photograph of a man with grey hair, wearing a dark suit, white shirt, and red tie. He is holding a vintage telephone receiver to his ear with his right hand. In his left hand, he holds a document with a grid pattern, possibly a railway schedule or control chart. The background is dark and out of focus, suggesting an indoor setting like a control room or office.

ni viaggiatori in stazioni satelliti e si è proseguito nella ricerca della massima utilizzazione di treni a materiale bloccato per eliminare manovre di composizione e scomposizione.

Ma tutto ciò non è stato sufficiente a risolvere il problema della regolarità della circolazione dei treni, anzi esso è andato assumendo connotati che preoccupano per la « regolarità dei ritardi » che si riscontrano un po' durante tutto l'anno, anche nei periodi non di punta.

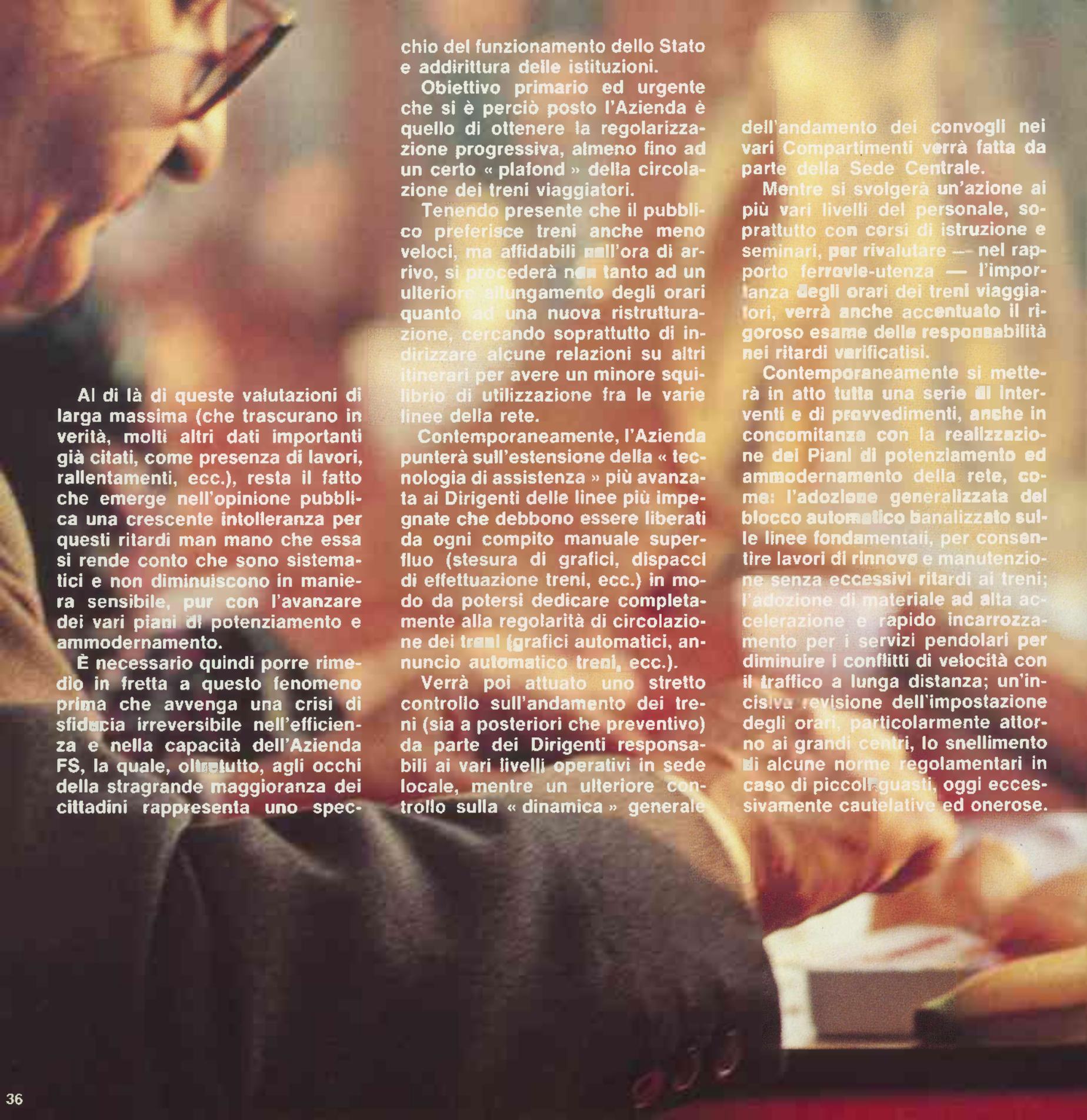
Il fenomeno interessa comunque soprattutto — e ciò è significativo — gli itinerari longitudinali e trasversali più trafficati, mentre è assai più ridotto — e spesso dovuto solo ad effetti indotti dall'irregolare marcia di i treni sugli itinerari citati — nelle linee dove il

traffico è minore, pur se di discreta importanza (esempi tipici, Roma-Pescara, « Pontremolese », Pisa-Firenze, ecc.).

Ciò conferma — a prescindere da moltissime altre considerazioni — che i motivi dei ritardi sono soprattutto strutturali e cioè dovuti all'intensità di traffico su alcuni itinerari.

I maggiori ritardi si hanno infatti sulle tratte più impegnate dal traffico, specie se questo si svolge a velocità eterogenea (Bologna-Milano, Roma-Napoli).

Il fatto più grave è, però, che ciò innesca un fenomeno psicologico di rassegnazione ed impotenza nel personale ferroviario che non sempre è portato ad operare, con la diligenza e la tempestività necessaria, per supplire alle insufficienze strutturali, convinto come è che il proprio sforzo valga a ben poco a confronto del perturbamento permanente della circolazione.



chio del funzionamento dello Stato e addirittura delle istituzioni.

Obiettivo primario ed urgente che si è perciò posto l'Azienda è quello di ottenere la regolarizzazione progressiva, almeno fino ad un certo « plafond » della circolazione dei treni viaggiatori.

Tenendo presente che il pubblico preferisce treni anche meno veloci, ma affidabili nell'ora di arrivo, si procederà non tanto ad un ulteriore allungamento degli orari quanto ad una nuova ristrutturazione, cercando soprattutto di indirizzare alcune relazioni su altri itinerari per avere un minore squilibrio di utilizzazione fra le varie linee della rete.

Contemporaneamente, l'Azienda punterà sull'estensione della « tecnologia di assistenza » più avanzata ai Dirigenti delle linee più impegnate che debbono essere liberati da ogni compito manuale superfluo (stesura di grafici, dispacci di effettuazione treni, ecc.) in modo da potersi dedicare completamente alla regolarità di circolazione dei treni (grafici automatici, annuncio automatico treni, ecc.).

Verrà poi attuato uno stretto controllo sull'andamento dei treni (sia a posteriori che preventivo) da parte dei Dirigenti responsabili ai vari livelli operativi in sede locale, mentre un ulteriore controllo sulla « dinamica » generale

dell'andamento dei convogli nei vari Compartimenti verrà fatta da parte della Sede Centrale.

Mentre si svolgerà un'azione ai più vari livelli del personale, soprattutto con corsi di istruzione e seminari, per rivalutare — nel rapporto ferrovia-utenza — l'importanza degli orari dei treni viaggiatori, verrà anche accentuato il rigoroso esame delle responsabilità nei ritardi verificatisi.

Contemporaneamente si metterà in atto tutta una serie di interventi e di provvedimenti, anche in concomitanza con la realizzazione dei Piani di potenziamento ed ammodernamento della rete, come: l'adozione generalizzata del blocco automatico banalizzato sulle linee fondamentali, per consentire lavori di rinnovo e manutenzione senza eccessivi ritardi ai treni; l'adozione di materiale ad alta accelerazione e rapido incarrozzamento per i servizi pendolari per diminuire i conflitti di velocità con il traffico a lunga distanza; un'incisiva revisione dell'impostazione degli orari, particolarmente attorno ai grandi centri, lo snellimento di alcune norme regolamentari in caso di piccoli guasti, oggi eccessivamente cautelative ed onerose.

Al di là di queste valutazioni di larga massima (che trascurano in verità, molti altri dati importanti già citati, come presenza di lavori, rallentamenti, ecc.), resta il fatto che emerge nell'opinione pubblica una crescente intolleranza per questi ritardi man mano che essa si rende conto che sono sistematici e non diminuiscono in maniera sensibile, pur con l'avanzare dei vari piani di potenziamento e ammodernamento.

È necessario quindi porre rimedio in fretta a questo fenomeno prima che avvenga una crisi di sfiducia irreversibile nell'efficienza e nella capacità dell'Azienda FS, la quale, oltretutto, agli occhi della stragrande maggioranza dei cittadini rappresenta uno spec-

ORARIO 22 maggio 1977 - 27 maggio 1978

PROVVEDIMENTI DI PARTICOLARE INTERESSE NEL SERVIZIO INTERNO

— ristrutturazione dell'orario nella circolazione dei treni sulla linea Roma-Pescara che ha consentito più rapidi collegamenti tra le due città, estremi di orario più convenienti e l'immissione di due nuovi treni, uno in coincidenza con le NT provenienti dalla Jugoslavia ed un nuovo rapido serale;

— diminuzione, a seguito del completamento dei lavori di elettrificazione della Roma-Cassino-Napoli, dei tempi di percorrenza per molti treni della linea, una migliore regolarità di marcia ed un aumento della composizione dei convogli. In particolare si è avuto l'istadamento su questa linea della prima coppia di treni a lungo percorso tra Milano e Salerno, cominciando così a ridurre gli impegni della Roma-Formia-Napoli;

— istradamento, in conseguenza dell'apertura all'esercizio del tratto Settebagni-Città della Pieve della linea direttissima Roma-Firenze, di 72 treni per la nuova via con una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza (a 5 ore e 35 minuti per i treni più celeri tra Roma e Milano), altri 8 treni sono stati istradati parte sul nuovo, parte sul vecchio percorso, per esigenze di collegamento locali;

— istituzione di una nuova coppia di relazioni rapide tra Firenze e Roma;

— impostazione specializzata di un ulteriore numero di treni espressi diretti in Sicilia sopprimendo numerose fermate sul percorso continentale di due treni tra Roma e l'isola con guadagni di percorrenza di 38' e di 92'; le fermate sopresse sono state assegnate a due treni tra Paola e Roma di nuova istituzione;

— istituzione di una nuova coppia di treni espressi tra Milano e Roma;

— effettuazione quadrisettimanale, anziché bisettimanale, della relazione rapida di fine settimana tra Roma e Ancona, col nuovo ETR ad assetto variabile (Pendolino);

— istituzione del servizio estivo tra Calalzo e Bari, del servizio invernale Milano-Roma, e del servizio permanente tra Udine e Roma.

PROVVEDIMENTI DI PARTICOLARE INTERESSE NEL SERVIZIO INTERNAZIONALE

— istituzione della nuova relazione « Remus » tra l'Italia e l'Austria con collegamenti diretti tra Vienna e Trieste, Venezia, Torino, Roma;

— ristrutturazione delle relazioni « Riviera Express » ed « Italia Express »;

— effettuazione di nuove relazioni dirette tra la Francia Meridionale e le Venezie;

— istituzione della relazione bisettimanale estiva tra

Hoeck Van Holland e Merano;

— attuazione di un collegamento estivo fra Belgio-Francia- Germania e Rimini (via Chiasso) con due treni;

— istituzione di 3 nuove relazioni dirette tra la Francia meridionale e le Venezie, ottenute mediante allacciamento di vari treni delle linee Ventimiglia-Genova-Milano e Milano-Venezia;

— conseguimento, a seguito della esecuzione di importanti opere su varie linee italiane, dei seguenti acceleramenti di orario per alcuni treni, nelle relazioni:

Nizza-Milano:	139'
Milano-Nizza:	95'
Marsiglia-Roma:	55'
Amsterdam-Roma:	30'
Parigi-Roma:	15'
Milano-Marsiglia:	10'
Marsiglia-Milano:	10'
Parigi-Venezia:	110'
Parigi-Milano:	40'
Amburgo-Roma:	78'
Calais-Roma:	129'
Roma-Amburgo:	42'
Roma-Calais:	100'

DATI STATISTICI CONSEGUENTI ALLA ENTRATA IN FUNZIONE DELL'ORARIO ESTIVO 1977

— percorrenza media giornaliera treni-km viaggiatori 647.270

Servizi diretti interni

— con carrozze 233
— con mezzi leggeri 428



SERVIZI ACCESSORI VIAGGIATORI

SERVIZI AFFIDATI ALLA CICLT (1)

Treni aventi in composizione carrozze letti e ristorante in servizio interno

— letti 87
— ristorante (inclusi mezzi leggeri) 55

in servizio internazionale

— letti 96
— ristorante (inclusi mezzi leggeri) 28

Treni con servizio ristoro composti da

— carrozze ordinarie 96
— mezzi leggeri 17

Prenotazione posti sui treni viaggiatori

— stazioni ammesse alle prenotazioni 357
— carrozze prenotabili 2.130

Teleprenotazione posti e Telegiuglietteria

— stazioni collegate n. terminali 68
— agenzie collegate n. terminali 171
— agenzie collegate n. terminali 16
— agenzie collegate n. terminali 23

Cucette in servizio interno

— relazioni servite 83
— treni con i quali circolano carrozze cuccette 234
— carrozze cuccette prenotabili 255
— carrozze cuccette impiegate giornalmente per questioni di turno 368

Cucette in servizio internazionale

sono stati trasportati 368.527 viaggiatori contro i 497.104 del corrispondente periodo del 1976, con una flessione del 25,8%.

Autovetture al seguito

sono state trasportate 30.731 auto rispetto alle 37.849 del 1976 con una flessione del 18,8%.

Treni auto-cucette

sono stati effettuati 477 treni rispetto ai 446 del corrispondente periodo del 1976 (+ 6,95%).

(1) Compagnia Internazionale delle Carrozze Letti e del Turismo.

TRENI STRAORDINARI

	Pasqua 1977	Ferie estive	Feste natalizie
— Traffico lavoratori da e per l'estero	41	92	137
— Viaggiatori ordinari	408	454	311
— Militari	40	23	21
— Traffico d'Agenzie	143	589	
Per l'attuazione dei treni indicati sono state impiegate, in eccedenza al normale fabbisogno, n. carrozze	509	798	1.004



**PROVVEDIMENTI
PER RAZIONALIZZARE
E INCREMENTARE
IL TRASPORTO MERCI**

Il miglioramento della qualità del servizio merci costituisce notoriamente uno dei problemi più difficili per l'Azienda. Anche se nel 1977 non si sono registrati risultati di speciale rilievo si sono però presi provvedimenti significativi, capaci di determinare effetti futuri notevoli.

La crisi del servizio merci è strutturale e la soluzione può essere soltanto il risultato di un'azione continua e coerente, che faccia leva, al tempo stesso, sul potenziamento degli impianti e dei mezzi e sui miglioramenti organizzativi.

È noto come la priorità che si deve dare al servizio viaggiatori restringa in margini molto angusti le risorse produttive destinate al servizio merci, condizionandone sia la capacità che la regolarità. Ma dobbiamo anche riconoscere che, a causa della struttura troppo capillarmente diffusa del traffico merci, non sempre quelle già modeste risorse sono impiegate nel modo più produttivo.

E poiché è da attendersi che anche coi futuri potenziamenti le risorse saranno sempre necessariamente limitate, non dovrà mai venir meno la tensione al miglioramento organizzativo, finalizzato

ad accrescere la capacità di produzione ed a conferire regolarità ed affidabilità al servizio ferroviario.

Perciò ogni passo che si fa in tale direzione è importante e significativo; e nel 1977 qualcosa di notevole è stato fatto.

Così, ad esempio, la promozione dei traffici a treno completo, che da alcuni anni costituisce una delle costanti della politica dell'Azienda, sul piano commerciale ed organizzativo, ha fatto registrare un ulteriore successo con l'aumento dell'11 per cento ottenuto nel 1° semestre dell'anno rispetto al corrispondente periodo del 1976.

Con l'orario estivo 1977 è stata istituita una rete di un centinaio di treni merci, denominati « rapidi speciali », destinati a collegare, con servizi di elevate prestazioni qualitative, i principali centri di produzione e di concentrazione del traffico.

Obiettivo è di veder progressivamente estesa ed infittita questa rete di servizi e, soprattutto, di poterla qualificare commercialmente, facendola evolvere dall'attuale carattere di sistema operativo « a fini interni » per l'inoltro dei trasporti, a quello di vera e propria « offerta al pubblico » di un servizio ad orario prefissato e garantito.



Sempre sul piano del miglioramento organizzativo si sono mossi altri due provvedimenti: la ristrutturazione della rete dei treni « omnibus » — di quelli cioè che fermano in tutte le stazioni per raccogliere sia le piccole partite sia quelle in carri completi — secondo criteri di maggiore produttività e la progressiva estensione del cosiddetto sistema di « lotissement » che, attraverso la sempre più affinata individuazione e delimitazione dei bacini di traffico, persegue l'obiettivo della più razionale ed efficiente programmazione degli inoltri, specialmente in traffico internazionale.

Per quanto riguarda il trasporto merci combinato strada-rotaia, nel 1977 si è conclusa la ristrutturazione della Soc. CEMAT per il nuovo ruolo di Società di promozione del traffico combinato strada-rotaia sia nazionale sia internazionale.

Cosicché i primi servizi nazionali, fra Milano e Reggio Calabria e fra Milano e Bari, hanno potuto prendere avvio nel 1978 e vi sono validi motivi per ritenere che si

tratta di un momento veramente importante per l'evoluzione della politica dei trasporti nel nostro Paese. Ed a quest'ultimo riguardo non può essere certo passata sotto silenzio, per il suo significato e per il peso che è destinata ad avere, l'opzione fondamentale a favore del trasporto combinato, accolta nel « Quadro di riferimento per il Piano Generale dei Trasporti » che proprio di recente ha visto la luce.

A livello internazionale, la costituzione del « Comitato Misto Strada-Rotaia », nel quale le FS si sono viste attribuire una posizione eminente, segna un'altra tappa importante della evoluzione delle idee a favore del trasporto combinato, nell'ambito dei Paesi della CEE, sia presso le reti ferroviarie sia negli ambienti del trasporto stradale.

Del resto, un sintomo eloquente di quest'ultimo fenomeno si può anche riscontrare negli atti della « Conferenza del traffico e della

circolazione » di Stresa, una delle più tradizionali quanto prestigiose tribune da cui si dibattono i problemi del trasporto da una angolazione spiccatamente stradale.

Orbene, all'ultima conferenza di Stresa si è individuato nel trasporto combinato strada-rotaia uno dei rimedi allo spreco di risorse che caratterizza il trasporto merci nel nostro Paese: il che è quanto le FS vanno dicendo da anni.

Per quanto riguarda il prossimo futuro, ulteriori notevoli modifiche sono state introdotte nell'impostazione del nuovo orario treni merci in circolazione sulla rete FS. La maggiore variazione è rappresentata dalla già citata ristrutturazione della rete dei « treni omnibus » alla luce del progetto di riorganizzazione del servizio merci sulla base del « lotissement », che prevede la suddivisione della rete in zone o bacini di traffico. I treni omnibus saranno utilizzati unicamente per l'inoltro dei carri sui percorsi terminali, in modo da non confondere le loro funzioni con quelle dei treni di categoria superiore, attraverso i quali si provvede all'inoltro « porta a porta » dei carichi.

Per la ristrutturazione degli « omnibus » sono stati seguiti indirizzi diversi per le varie zone, tenendo conto delle caratteristiche delle linee e del relativo traffico. Alcuni

sono stati impostati con doppie corse ordinarie facenti perno sulla stazione di smistamento o di manovra, per altri è stato previsto un servizio di spola di tipo non alternativo. Su alcune linee sono stati programmati servizi unidirezionali, in altri casi si è provveduto alla divisione delle linee in più tratti, lasciando scoperti dalla circolazione degli omnibus i tratti su cui non esistono stazioni abilitate al servizio merci a carro.

In pratica, il servizio tradizionale è stato mantenuto solo dove esistono particolari impegni. Nel settore dei merci rapidi speciali, rapidi e diretti, sono stati introdotti adattamenti allo scopo di una ulteriore migliore utilizzazione dei convogli. L'avvio del programma consentirà di ridurre di circa un terzo l'impegno in treni-chilometro ed in ore-treno relativamente alla sola rete dei treni « omnibus ».



TRAFFICO MERCI

INTERNO

Treni derrate

Per quanto concerne i treni derrate destinati all'interno, sono stati adottati opportuni accorgimenti allo scopo di adeguare l'effettuazione di tali treni alle reali necessità di trasporto, tenendo presenti anche eventuali previsioni sulle varie campagne ortofrutticole che si svolgono nel Paese. È stata aumentata la rete dei treni straordinari per derrate in partenza dal sud, in relazione alle reali necessità di trasporti dei prodotti ortofrutticoli verso i vari mercati nazionali.

Trasporti in containers

Sono stati confermati i collegamenti mediante treni specializzati, già previsti nel 1976 e sono stati resi ordinari i nuovi collegamenti:

— Torino Smistamento-Fiumetorto;

— Livorno Calambrone-Roma Smistamento/Napoli Smistamento, già posti in atto lo scorso anno con treni straordinari.

Inoltre sono stati realizzati i seguenti nuovi collegamenti con frequenza settimanale:

— Pomezia S.P.-Biccocca

— Rivalta Scrivia-Livorno Calambrone

Altri trasporti

Nell'impostazione dell'orario dei treni merci sono state adottate varianti di grande rilievo, tra cui la più importante è la ristrutturazione della rete dei treni merci omnibus. Nel settore dei treni rapidi speciali, rapidi e diretti, sono stati introdotti adattamenti allo scopo di ottenere una migliore utilizzazione dei treni stessi.

INTERNAZIONALE

Treni derrate

L'impostazione d'orario dei treni specializzati per il trasporto dei prodotti ortofrutticoli, opportunamente modificata, ha consentito di inoltrare in maniera soddisfacente il traffico derrate, che per quanto riguarda quello in esportazione ha registrato una lieve flessione rispetto all'anno 1976.

Treni T.E.C.

(Trasporti Europei Combinati)

È aumentata la periodicità (da 1 a 2 giorni la settimana) della coppia di treni specializzati per l'inoltro dei trasporti di carri caricati su vagoni ultrabassi sulla relazione Colonia-Verona.

Altri treni

Transiti italo-francesi

(Ventimiglia-Modane)

I trasporti di prodotti ortofrutticoli verso la Francia sono aumentati sensibilmente, con un quantitativo totale mai raggiunto finora (38.021 trasporti nel 1977 contro i 25.913 del 1976).

Al riguardo è da mettere in evidenza l'istituzione di un treno con caratteristiche TEEM da Bologna Ravone a Rungis (Parigi), con arrivo in tempo utile per il mercato del mattino seguente alla data di partenza da Bologna.

Inoltre è stato istituito un nuovo treno ordinario da Ventimiglia a Novi S. Bovo per merce ordinaria proveniente dalla Francia. Sono stati invece soppressi dal 18/7 al 24/9/77 i treni navetta per auto al transito di Modane.

Transiti italo-svizzeri

(Domodossola-Luino-Chiasso)

Allo scopo di ridurre i tempi d'inoltro delle derrate in esportazione, è stato istituito un treno TEEM periodico Villa Litterno-Chiasso-Basel-Köln; inoltre è stata aumentata la rete dei treni straordinari per Chiasso: un treno da Villa Litterno ed uno da Bologna Ravone. Il traffico derrate per i transiti italo-svizzeri ha subito comunque una flessione, nonostante le buone comunicazioni esistenti e gli sforzi per assicurare un regolare andamento del servizio. Per il ritorno dei carri vuoti per derrate si è provveduto con due treni ordinari per Bologna S.D.: uno da Luino e l'altro da Domodossola. Satisfacente il proseguimento dei trasporti provenienti da Chiasso con un nuovo treno da Milano Farini.

Transiti italo-austriaci

(Brennero-Tarvisio)

Per i trasporti in esportazione sono state realizzate le seguenti innovazioni:

— istituzione di due nuovi treni TEEM periodici:

Villa Litterno-Brennero-München Süd;

— istituzione di due treni straordinari Bologna-Ravone-Brennero;

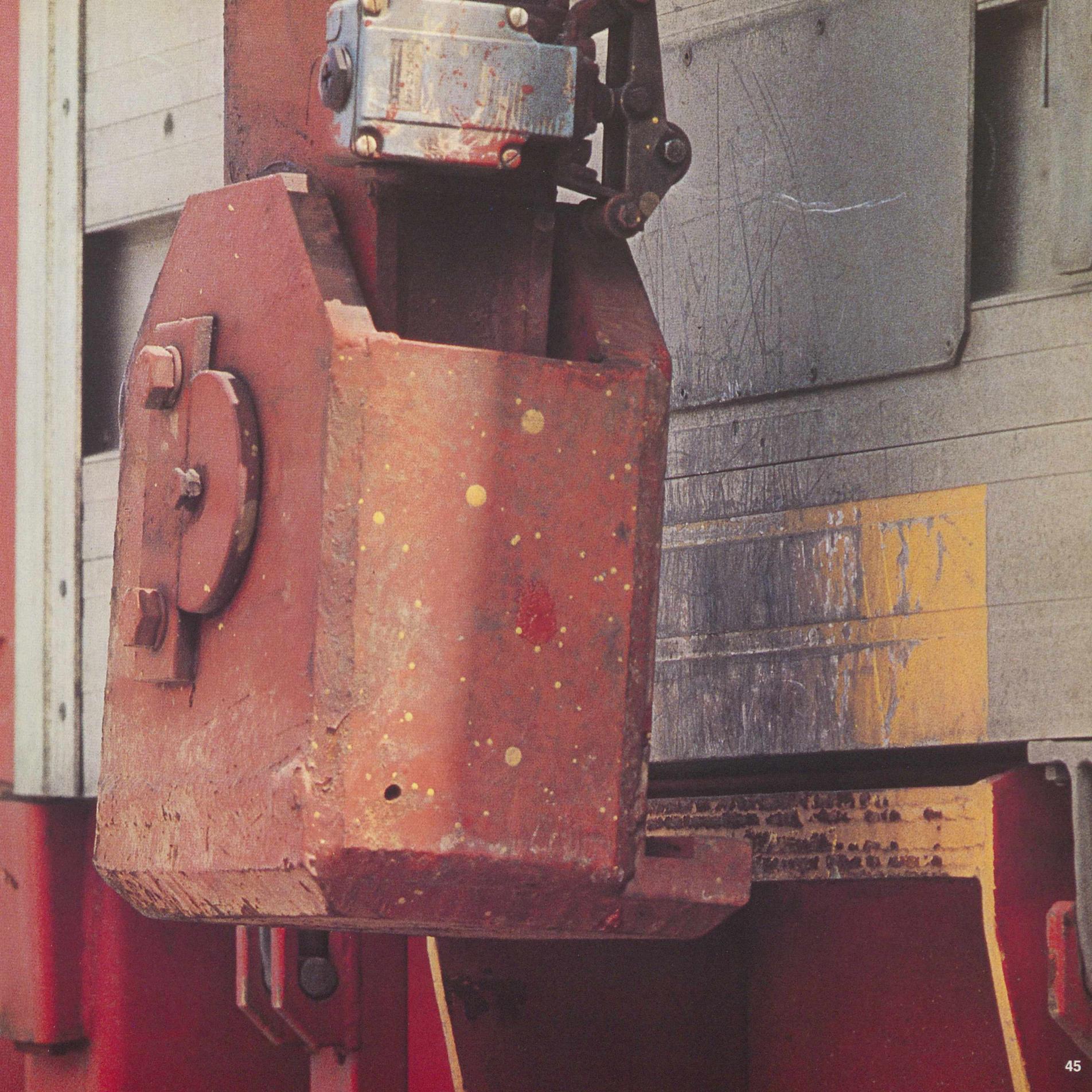
— la relazione TEEM 620

Bologna Ravone-Tarvisio-Vienna prevista per il solo orario invernale è stata estesa anche all'orario estivo.

Transiti italo-jugoslavi

(Gorizia e Villa Opicina)

Non sono state necessarie modifiche di rilievo in quanto l'impostazione dell'orario attuato negli anni precedenti ha risposto sufficientemente alle esigenze del traffico interessante tali transiti.





realizzazioni tecniche



AMMODERNAMENTO E POTENZIAMENTO DEGLI IMPIANTI

Da quando con l'approvazione parlamentare di rilevanti Piani di Investimento si è manifestata la volontà politica di addvenire ad una generale riqualificazione della Rete ferroviaria dello Stato, l'Azienda compie uno sforzo notevole per la più sollecita utilizzazione delle risorse disponibili nell'ammodernamento tecnologico e nel potenziamento degli impianti fissi e degli altri mezzi di esercizio, fino a livelli di funzionalità, efficienza e capacità di trasporto

adeguati alla domanda di traffici ed al ruolo promozionale insostituibile del mezzo su rotaia nella evoluzione della vita sociale ed economica del Paese.

Tale sforzo impegna a fondo tutto il complesso aziendale e soprattutto gli organi di carattere prevalentemente tecnico, interessati dai vari interventi, ordinari e straordinari, comunque attinenti alle opere di ingegneria civile ed agli impianti di armamento, nonché dai relativi problemi di esercizio.

Dei 2600 miliardi autorizzati dai programmi di investimento in atto (200 per la prosecuzione del quadruplicamento della Roma-Fi-

renze, 400 per il Piano Ponte e 2000 per il Piano di Interventi Straordinari), circa 400 miliardi sono destinati ad opere riguardanti le infrastrutture.

Nel corso del 1977, tenuto conto anche dei provvedimenti di manutenzione ordinaria e del rinnovo, varenti ciclici (commisurati all'esigenza di recuperare i ritardi dovuti a passate difficoltà di finanziamento), per il corpo stradale delle linee, i fabbricati e gli impianti di armamento sono stati redatti ed approvati 616 progetti, per un ammontare di 454 miliardi, ed eseguiti lavori per 326 miliardi.



SCA-GENOVA

Dall'elencazione che segue è possibile rendersi conto dell'ampiezza dei settori di intervento e della rilevanza delle realizzazioni più significative compiute nell'anno in corso o programmate per il 1978, alle quali, per l'attività di progettazione, sono da aggiungere numerose altre analoghe opere in fase di studio.

Si prosegue nei quadruplicamenti, nei raddoppi, nella sistemazione di stazioni e nella costruzione di nuovi scali merci (per eliminare i fenomeni di congestione che derivano dalle strozzature esistenti nella capacità di traffico delle linee, dei nodi ed ai valichi di confine), nel potenziamento degli impianti di servizio (per assicurare infrastrutture di appoggio adeguate alle maggiori esigenze quantitative e qualitative del traffico), nei lavori di presidio o consolidamento del corpo stradale e di miglioramento delle caratteristiche dell'armamento (per ottenere maggiore regolarità di esercizio, velocità più elevate e migliore

comfort di viaggio), nel miglioramento degli ambienti e delle condizioni di lavoro (anzitutto per tutelare l'integrità fisica del personale).

Allo stesso tempo si lavora per elevare la potenzialità e migliorare l'efficienza di un complesso di infrastrutture le cui dimensioni sono intuibili, se si considera che oggi sono in esercizio 16.414 km di linee (compresi 237 km di linee marittime), con 29.571 km di binario, 43.626 ponti e 1.934 gallerie (della complessiva lunghezza, rispettivamente, di km 326 e di km 1.069).

Se la mole delle opere di ingegneria civile è notevole, altrettanto impegnativi sono i criteri seguiti nel realizzarle.

Da quelli progettuali, che si preoccupano del corretto inserimento dei nuovi insediamenti nel territorio o nel tessuto urbanistico interessato, della ricerca delle soluzioni ottimali sul piano tecnico-economico, della funzionalità delle realizzazioni anche per la riduzione dei costi di esercizio, a quelli esecutivi, intesi, attraverso le tecniche e le metodologie costruttive più avanzate, a raggiungere i migliori risultati in fatto di efficienza e durata delle opere.

Nel settore dell'armamento, per il quale l'Azienda porta avanti autonomamente gli studi e le sperimentazioni necessarie per il progresso tecnologico, si punta, intensificando i rinnovamenti, alla sostituzione degli armamenti leggeri per avere binari con rotaie da 60 Kg/m sulle linee principali e da 50 Kg/m sulle linee complementari. Tali tipi di armamento, infatti, con rotaie saldate a barra unica senza soluzione di continuità, nemmeno in corrispondenza degli scambi, con sistematici controlli dell'assetto geometrico (effettuati da apposite vetture di rilievo e registrazione) e con opportuni cicli per i lavori meccanizzati di rettifica, permettono di raggiungere — con elevatissimo comfort di marcia — le più alte velocità consentite dai tracciati, che mirano al traguardo dei 200 + 250 Km/h.

NUOVE OPERE

COMPIUTE NEL 1977

Linee

ultimazione e attivazione del raddoppio del tratto Savona-Finale Ligure di circa 17 km (della Sampierdarena-Confine Francese), con la costruzione di 5 gallerie, 8 ponti-viadotti e vari sottovia, sottopassaggi e cavalcavia; ultimazione e attivazione dei tratti di raddoppio Pescara P.N.-Tollo Canosa (km 14) e Fasano-Ostuni (km 19), sulla Bologna-Lecce; e della variante a doppio binario Salerno-Nocera Inferiore (15 km, di cui 10,6 in galleria) per eliminare il valico di Cava dei Tirreni

Armamento

esecuzione di lavori di rinnovamento e rifacimento per complessivi 730 km di binario

Impianti

ultimazione di lavori di potenziamento e sistemazione dei dispositivi di piazzale e degli impianti viaggiatori e merci

nelle stazioni di Venezia S. Lucia, Mestre Sm. (2^a fase), Udine, Parma, Grosseto, Roma Sm. (fascio partenze Nord), Roma Settebagni (compreso il rinnovamento della linea merci Settebagni-Roma Smistamento-Roma Tiburtina), Bari Lamasinata, Reggio Calabria (1^a fase), Messina C.le e Catania C.le

Fabbricati di servizio

costruzione di un impianto per la manutenzione corrente delle vetture a Milano Greco Pirelli e di due fabbricati viaggiatori a Tarvisio C.le e a Vado Quiliano, quest'ultimo connesso con il raddoppio Sampierdarena-Confine Francese; costruzione di una Squadra Rialzo a Bologna Ravone, sistemazione degli impianti del Deposito Locomotive di Napoli Campi Flegrei, costruzione della squadra Rialzo di Taranto S. Nicola, impianto del fascio binari per pulizia carrozze a Lecce e ampliamento del Magazzino Approvvigionamenti a Messina

Ripristino e consolidamento di ponti, gallerie e opere di difesa della rete ferroviaria

sostituzione di vecchie travate metalliche con altre di nuovo tipo, atte al transito dei nuovi pesi assiali, su varie linee della rete, tra cui Novara-Domodossola, Legnago-Monselice, Orte-Falconara, Roma-Cassino, Potenza-Metaponto; sistemazione delle fondazioni del ponte a 13 luci sul Po (Asti-Chivasso), costruzione di un nuovo ponte in ferro sul fiume Rienza (Fortezza-S. Candido), costruzione del nuovo ponte sul Dogna (Udine-Tarvisio), sistemazione della galleria di Monte Adone tra Monzuno Vado e Pianoro (Firenze-Bologna), ricostruzione del ponte sul canale di Bientina (Firenze-Pisa), sistemazione di 9 ponti della Metaponto-Reggio Calabria

Miglioramento ambienti di lavoro

completamento di opere varie per complessivi 14 miliardi circa in tutti i Compartimenti

IN PROSECUZIONE O IN PROGRAMMA PER IL 1978

Prevista l'esecuzione di importanti opere, contemplate nel Piano Ponte e nel Piano di Interventi Straordinari, per le quali sono stati assunti nel 1977 impegni di spesa per complessivi 180 miliardi circa.

Raddoppi

completamento del raddoppio del tratto Contesse-Giampillieri, sulla Messina-Catania, la cui sede stradale è stata ultimata nel 1976; ulteriore sviluppo dei lavori per il raddoppio di numerose linee della rete, fra cui: Torino-Modane, fra Bussoleno ed Exilles; Udine-Tarvisio, fra Bivio Vat e Tarcento; Pescara-Ortona, Casalbordino-Porto di Vasto e Torre a Mare-Mola di Bari della linea Adriatica; Nogara-Verona Ca' di David della Bologna-Verona; Villa S. Giovanni-Reggio Calabria; Catania Ognina-Guardia Mangano della Messina-Catania; Cagliari-Decimomannu; sviluppo dei lavori per la ricostruzione della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia e ripristino della tratta Narni-Terni

della Orte-Falconara; inizio dei lavori di raddoppio della tratta Vasto-Termoli della linea Adriatica

Quadruplicamenti

Melegnano-Rogoredo della Bologna-Milano; Firenze-Prato; Torino Lingotto-Trofarello

Impianti

potenziamento e sistemazione degli impianti a Torino Orbassano (2^a fase della nuova stazione smistamento), Novara Smistamento, Milano C.le (adeguamento dei dispositivi d'armamento), Prosecco, Sestri Levante, Pescara C.le e Pescara P.N., Roma Prenestina, Napoli (impianto terminale nell'ex Officina Granili), Reggio Calabria, Palermo Brancaccio

Opere varie

costruzione di un cavalcavia nella stazione di Finale Ligure e conseguente soppressione

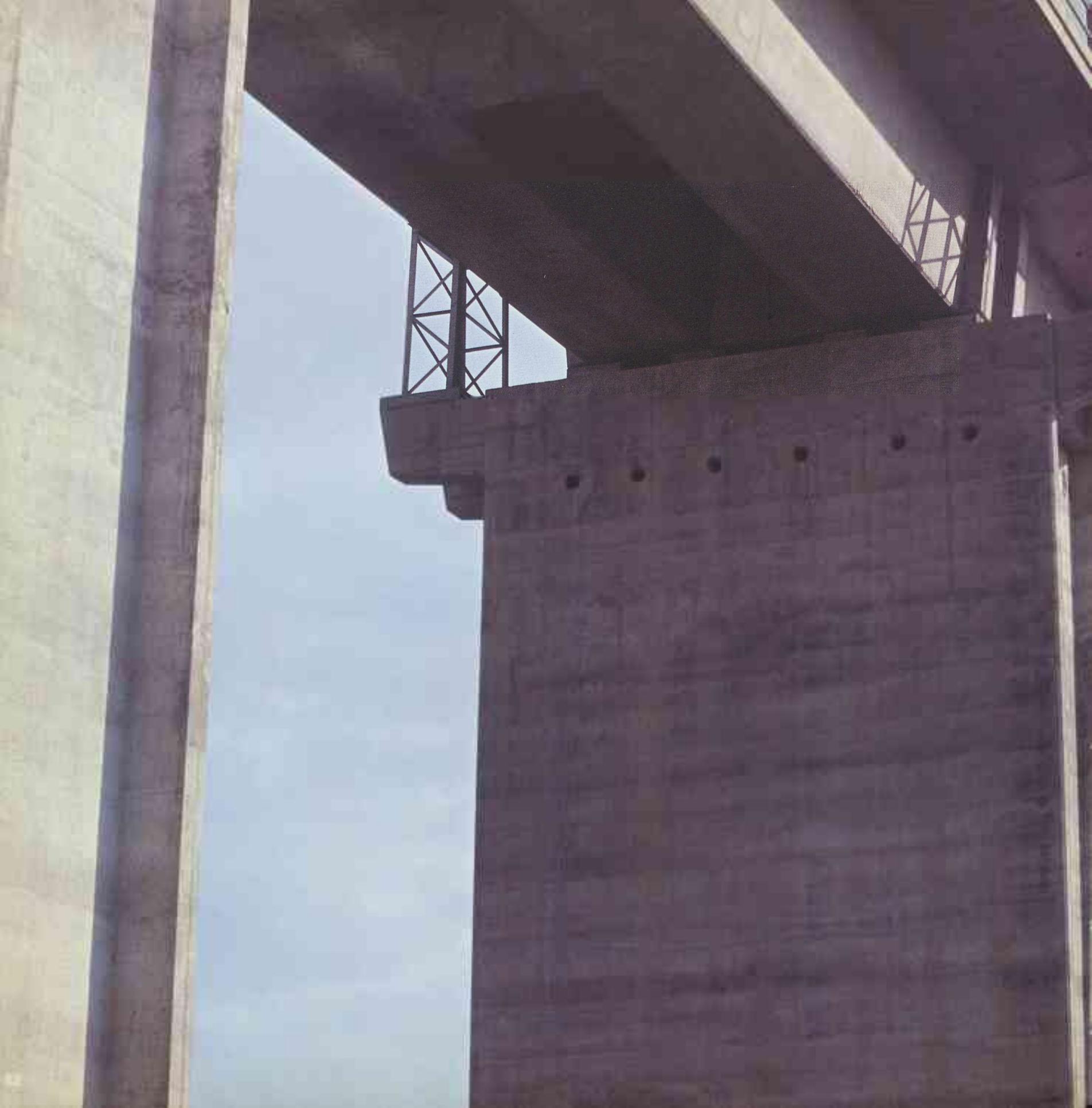
di un passaggio a livello (linea Sampierdarena-Confine Francese) ultimo tratto lato mare della galleria S. Bernardino (sulla stessa linea); realizzazione di un ponte obliquo a 5 luci sul fiume Sinello per il raddoppio Casalbordino-Porto di Vasto, della linea Ancona-Bari, e di due viadotti, da 10 e 18 luci, per il raddoppio della Cagliari-Decimomannu

Fabbricati di servizio

miglioramento degli ambienti di lavoro e realizzazione di nuovi dormitori per il personale nell'intera rete

Officine

inizio dei lavori di 2^a fase per la realizzazione della grande Officina di Saline in Calabria; completamento dei lavori di 1^a fase per la costruzione dell'Officina Grandi Riparazioni dei mezzi di trazione Diesel a S. Nicola di Melfi in Basilicata; sviluppo dei lavori di 2^a fase per il nuovo deposito Locomotive di Ancona





IL QUADRUPPLICAMENTO DELLA ROMA-FIRENZE

Il 24 febbraio 1977 è stata ufficialmente attivata la prima metà della Direttissima, da Roma a Città della Pieve, con l'apertura all'esercizio dei tratti da Roma Tiburtina a Gallese (circa 55 km) e da Orte a Città della Pieve (circa 64 km) e delle relative interconnessioni alla linea preesistente.

Questa prima parte di Direttissima finora realizzata, comprendente alcune delle estese più difficili della nuova linea, ha richiesto la costruzione di 17 gallerie per complessivi km 41,8 e di 37 viadotti per complessivi km 18,7 (34% e 15% circa, rispettivamente, della lunghezza della tratta attivata).

Per quanto riguarda il programma dei lavori in corso e le previsioni per il 1978, completate le opere resesi necessarie per le eccezionali difficoltà idrogeologiche incontrate nella perforazione degli ultimi due chilometri della galleria di Orte (m 9.317), verso la

fine dell'anno o agli inizi del 1979, sarà utilizzabile l'intero tratto di quadruplicamento tra Roma Tiburtina e Città della Pieve di circa 134 km, pari al 53% dei 252 km di quadruplicamento da Roma a Firenze (Rovezzano).

Saranno inoltre sviluppati i lavori nel tratto di circa 19,5 km tra l'interconnessione di Figline Valdarno e l'innesto sulla vecchia linea a Sant'Andrea di Rovezzano, alla periferia di Firenze, e nel tratto di 51,5 km da Città della Pieve all'interconnessione di Arezzo Sud.

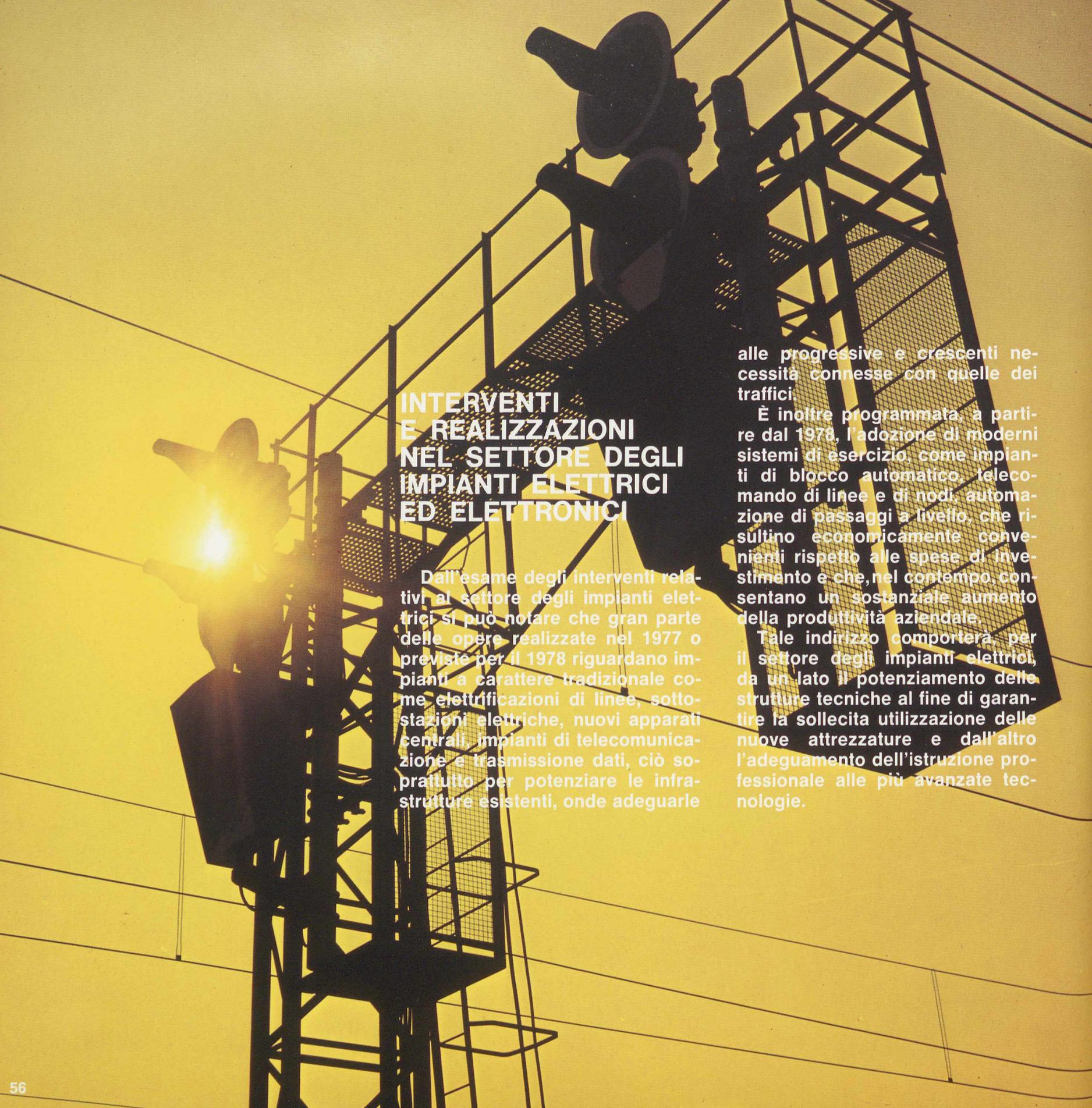
Circa le previsioni a più lungo termine, avuta presente la situa-

zione attuale dei lavori affidati e considerati i presumibili tempi di inizio dei restanti, si può tracciare il seguente quadro:

- Città della Pieve-Arezzo Sud: ultimazione 1980, attivazione 1981;
- Arezzo Sud-Figline: ultimazione fine 1982/inizio 1983, attivazione 1983;
- Figline-Rovezzano: ultimazione fine 1979/inizio 1980, attivazione 1980.

Quindi — sempreché l'esecuzione dei lavori e la disponibilità dei finanziamenti procedano secondo quanto programmato — si dovrebbe conseguire l'attivazione dell'intera linea Direttissima da Roma a Firenze nel 1983.





INTERVENTI E REALIZZAZIONI NEL SETTORE DEGLI IMPIANTI ELETTRICI ED ELETTRONICI

Dall'esame degli interventi relativi al settore degli impianti elettrici si può notare che gran parte delle opere realizzate nel 1977 o previste per il 1978 riguardano impianti a carattere tradizionale come elettrificazioni di linee, sottostazioni elettriche, nuovi apparati centrali, impianti di telecomunicazione e trasmissione dati, ciò soprattutto per potenziare le infrastrutture esistenti, onde adeguarle

alle progressive e crescenti necessità connesse con quelle dei traffici.

È inoltre programmata, a partire dal 1978, l'adozione di moderni sistemi di esercizio, come impianti di blocco automatico, telecomando di linee e di nodi, automazione di passaggi a livello, che risultino economicamente convenienti rispetto alle spese di investimento e che, nel contempo, consentano un sostanziale aumento della produttività aziendale.

Tale indirizzo comporterà, per il settore degli impianti elettrici, da un lato il potenziamento delle strutture tecniche al fine di garantire la sollecita utilizzazione delle nuove attrezzature e dall'altro l'adeguamento dell'istruzione professionale alle più avanzate tecnologie.

REALIZZAZIONI DEL 1977

Impianti di elettrificazione

— Sottostazioni elettriche di conversione: attivate 12 nuove SSE, di cui 5 sulla nuova linea Settebagni-Città della Pieve, 5 sulla Ciampino-Caserta, 2 sulla Treviglio-Cremona; portati a termine i potenziamenti delle SSE di Roseto, Caserta, Cerignola, Zappulla, Gallarate,

Bolzano, Padova, Moggio, Falconara;

— Nuove elettrificazioni: completate le elettrificazioni delle linee: Cassino-Caserta (km 77), Treviglio-Cremona-Codogno (km 92), Ravenna-Rimini (km 50);

— Elettrificazioni di raddoppi: attivate all'esercizio a trazione elettrica i raddoppi Varazze-Savona-Finale L.M. (km 28), Pescara P.N.-Francavilla M. (km 10), Exilles-Salbertrand (km 4) e la variante a doppio binario Salerno-Nocera Inferiore (km 17);

— Quadruplicamento di linee: elettrificato ed attivato all'esercizio a trazione elettrica il nuovo ponte sulla Laguna Veneta tra Venezia Mestre e Venezia S.L.; attivato all'esercizio il tratto di linea Prato-Calenzano (km 4)

Impianti di sicurezza e segnalamento

— Apparat Centrali Elettrici: attivati apparati a pulsanti (ACE) relativi a 22 stazioni (tra cui Mondovì, Udine, Savona Mongrifone, Napoli, Campi Flegrei, Palermo C.le, Gela, Cassino) e alla linea DD Roma-Firenze; attivati 2 apparati centrali elettrici a leve singole (ACE), per un totale di 37 leve; adottati provvedimenti migliorativi, come la trasformazione del segnalamento semaforico o luminoso a luci abbinata in segnalamento a luci sovrapposte (30 stazioni) e la realizzazione della intallonabilità a comando delle casse di manovra applicate ai deviatori incontrati di punta dai treni a velocità superiore o uguale a 60 km/h (25 stazioni);

— Blocco automatico: esteso ad ulteriori 143 km di linea, essendo

stato attivato sulle tratte Orte-Bassano in T., Orvieto-Baschi 2° Bivio Orte Nord-1° Bivio Orvieto Nord (DD Roma-Firenze), Milano Lambrate-Milano Greco Pirelli, Magenta-Vittuone, Ronco S.-Alessandria, Albissola-Savona S. D'òria-Savona Mongrifone-Spotorno, Savona Maschio, Savona Santuario, Udine C.le-Udine Parco e su alcune tratte del nodo di Salerno; attrezzati con il blocco elettrico manuale 95 km di linea (tratti Mozzecaria-S. Antonio Mantovano, Albissola-Varazze, Finale Ligure Marina-Spotorno Noli, Decimomannu-Villasor, Caravaggio-Olmeneta e Montanaro-Rodallo);

— Ripetizione continua del segnalamento in macchina: esteso ad ulteriori 110 km di linea e precisamente nei tratti Treviglio-Romano, Orte-Bassano T., Orvieto-Baschi (linea lenta Roma-Firenze), 2° Bivio Orte Nord-1° Bivio Orvieto Nord (DD Roma-Firenze) e Ronco Scrivia-Alessandria;

— Passaggi a livello: soppressi 70 su varie linee della rete; altri 93 (già chiusi ad orario) collegati con i segnali di partenza delle stazioni limitrofe mediante apparati di consensi dislocati in 52 posti di guardia che manovrano, in loco o a distanza, le barriere degli attraversamenti; attivati altri 6 PL con semibarriere e segnali luminosi lato strada; introdotte migliorie varie su numerosi attraversamenti

Impianti di telecomunicazione

— Ultimati i lavori per la posa dei cavi per telecomunicazioni sulle linee Bari-Brindisi, Treviglio-Cremona, Ferrara-Ravenna, Tarvisio-Pontebba, Larino-Termini e Borgo S. Lorenzo-Marradi; completati i lavori per l'impianto di sistemi ad alta frequenza a 12 canali lungo le linee Napoli-Battipaglia, Bari-Brindisi, Ferrara-Rimini ed Alessandria-Acqui; ultimati gli impianti di diffusione sonora di Milano C.le e Roma Termini,

l'impianto di ricerca persone di Roma T.; l'impianto di amplificazione della sala riunioni per i Servizi I.E.

e Lavori di Roma Villa Patrizi;

— Centrali telefoniche: eseguiti i lavori di potenziamento delle centrali telefoniche automatiche e delle rispettive linee di giunzione in rete compartimentale con l'attivazione di 1.000 attacchi di utenze, per la maggior parte a carico del Piano di Interventi Straordinari

Impianti di elaborazione dati

— Realizzato al Centro elettronico unificato di Roma Prenestina il potenziamento dell'elaboratore elettronico per il « controllo domanda merci » e per il « controllo gestione scorte », nonché l'adeguamento del Sottosistema Trasmissione dati con il collegamento di tutti i terminali previsti per i controlli;

— Potenziato l'elaboratore utilizzato per il « controllo rotabili Officine » al Centro elettronico del Servizio Materiale e Trazione; ammodernate le unità a disco nel Centro elettronico direzionale di Roma Villa Patrizi

Meccanismi speciali

— Rinnovo di ascensori, montacarichi, montavagoni e scale mobili nei Compartimenti di Milano, Roma, Napoli e Firenze; rinnovo di carrelli trattori, di rimorchi e di carrelli elevatori sull'intera rete; rinnovo di una stadera a ponte della portata di 80 t., 13 m., per pesatura carri a Roma Tiburtina; impianto di pesatura automatico per veicoli stradali da 80 t. nei Magazzini Approvvigionamenti di Milano, Napoli e Roma Tiburtina; installazione di stadere portatili automatiche per la pesatura di colli in piccole partite in 50 stazioni; impianti per la rilevazione automatica di incendi nel Centro Elettronico di Roma Villa Patrizi; impianti teleindicatori a Caserta, Villa S. Giovanni, Reggio Calabria, Venezia S.L., Savona Mongrifone e Livorno



PREVISIONI PER IL 1978

Impianti di elettrificazione

— Sottostazioni elettriche: costruzione di 9 nuove Sottostazioni su linee già elettrificate (Villanova d'Asti, Bergamo, Limone, S. Cassano, Verbania, Finale L., Monzuno, Torre dei Passeri, Eccellente); costruzione dei soli fabbricati per altre 5 SSE nuove su linee già elettrificate (Montevarchi, Nocera Inf., Pesaro, Venezia S.L., Arquata); costruzione di 12 nuove SSE sulle linee oggetto di elettrificazioni: 4 sulla Ferrara-Rimini; 2 sulla Vicenza-Treviso; 5 sulla Bari-Taranto; 1 a Ciampino a completamento della elettrificazione della Ciampino-Caserta; potenziamento delle SSE di Milano C.le, Voghera, Montebello, S. Giorgio di Nogaro, Sampierdarena, Ferrara, Cesena, La Spezia, Camucia, Chiusi, Giuncano, Campoleone, Fondi, Torre Annunziata, Battipaglia, Telesse, Apice, Savignano, Foggia, Omignano, Sambiasi, Reggio Gallico, Cefalù, Roccalumera; inizio dei lavori di potenziamento delle SSE di Desenzano, Lancenigo, Udine, Castel Madama e Acireale;

— Nuove elettrificazioni: proseguimento o ultimazione dei lavori di elettrificazione delle tratte Ferrara-Ravenna (km 77), Carnate-Saregna (km 14) e delle linee Vicenza-Treviso (km 60) e Bari-Taranto (km 10).

Elettrificazione d'arresto:
— Ultimazione dei lavori di elettrificazione della tratta Francavilla M.-Tollo e inizio di quelli da Tollo alla galleria di Ortona; inizio delle opere, subordinate

ai lavori dell'armamento, per l'elettrificazione della tratta Terni-Narni (km 13); proseguimento dei lavori di elettrificazione della tratta Contesse-Giampillieri, la cui ultimazione è prevista nel 1978, e dei lavori di elettrificazione per il quadruplicamento dell'intera tratta Firenze-Prato, subordinati al completamento della sede e dell'armamento

Impianti di sicurezza e segnalamento

— Apparatî centrali elettrici: attivazione di numerosi ACEI di piccole stazioni sparse nei vari Compartimenti; proseguimento dei lavori per l'esecuzione degli ACEI di Milano C.le, Prato e Villa S. Giovanni nonché di due apparati di nuova concezione sulla linea Bologna-Milano (Modena e Lavino); affidamento dei lavori per la realizzazione dei nuovi ACEI, tra i quali quelli di Reggio Calabria, Castelfranco Veneto e Nocera Inferiore;

— Blocco automatico: attivazione del blocco automatico a correnti codificate in alcuni tratti della Torino-Milano e della Torino-Alessandria, mentre proseguiranno i lavori sulle linee Genova-La Spezia e Bardonecchia-Modane; inizio dei lavori per la realizzazione del blocco automatico a correnti codificate banalizzato sulla linea Anghi-Battipaglia;

— Dirigente Centrale Operativo: attivazione del DCO della linea Bologna-Prato, mentre proseguiranno i lavori degli impianti di telecomando e regolazione della circolazione nell'ambito del nodo di Genova e sulla DD Roma-Firenze; inizio dei lavori per il telecomando degli impianti della nuova linea Caltagirone-Gela e della linea Valsavoia-Caltagirone;

— Impianti di automazione: completamento degli studi per

l'automazione dell'impianto di smistamento di Bologna S. Donato, per il cui affidamento si è in attesa del necessario finanziamento previsto nel Piano Integrativo: — Passaggi a livello: prosecuzione dei sistematici interventi sui passaggi a livello intesi ad ammodernare i dispositivi di chiusura ed a realizzare il collegamento con i segnali

Impianti di telecomunicazione

— Cavi per telecomunicazioni: posa dei cavi sulle linee Alessandria-Acqui-S. Giuseppe di Cairo, Campobasso-Vairano, Napoli-Pozzuoli-Villa Literno, Roccaraso-Carpinone, Brindisi-Taranto, Vicenza-Treviso, Asti-Acqui, Melfi-Cervaro e Genova-Stassano, con previsione di ultimazione entro il 1978; inizio dei lavori di costruzione ed impianti cavi in corso di programmazione su alcune linee della rete;

— Impianti telefonici in alta frequenza: ultimazione dei lavori per l'impianto di sistemi AF a 12 canali sui tratti di linea: Cremona-Codogno, Acqui-S. Giuseppe e Torino-Pinerolo, nonché dei lavori per l'ampliamento del sistema AF a 120 canali Brennero-Verona-Bologna-Roma, Milano-Verona e Roma-Bari e per l'impianto dei sistemi AF a 120 canali Bari Reggio C.; inizio dei lavori per l'impianto dei sistemi AF a 120 canali in corso di programmazione;

— Impianti vari di telecomunicazione: ultimazione dei lavori per la realizzazione del sistema intra-treno sulla DD Roma-Firenze (Roma-Cniusi) e per l'adeguamento di quelli esistenti sulla vecchia linea, nonché per il completamento dei sistemi di allarme con la fonia di servizio lungo i tratti Milano-Roma e Napoli-Reggio C.;

rinnovo impianti di diffusione sonora in tutti i Compartimenti; rinnovo ponte radio Reggio C., Messina, Villa S. Giovanni; radio collegamenti con l'uso di radiotelefoni per quasi tutti i Compartimenti; impianti di ricerca persone negli scali di alcuni Compartimenti; potenziamento delle centrali telefoniche e delle giunzioni in rete « 8 » ed esecuzione della maggior parte dei lavori riguardanti le 4 fasi del potenziamento della rete intercompartimentale

Impianti di elaborazione dati

— Ampliamento delle attuali configurazioni di macchine di vari Centri, in relazione all'approvazione del prolungamento triennale del piano di sviluppo delle elaborazioni elettroniche

Meccanismi speciali

— Rinnovo di ascensori, montacarichi, montavagoni, carrelli trasbordatori, scale mobili nei compartimenti di Torino, Milano, Verona, Venezia, Firenze, Roma e Napoli; rinnovo e potenziamento dei carrelli trattori, di rimorchi e di carrelli elevatori interessanti l'intera rete; rinnovo di 9 stadiere a ponte di vecchio tipo con altre di nuova fornitura della portata di 40 t e con tavolato di 9,50 m; impianto di pesatura completamente elettronico da 80 t, 20 m, a La Spezia Migliarina; costruzione di un convoglio per la verifica e prove di collaudo per le sottostazioni elettriche esistenti nel Compartimento di Reggio C.; installazione di bascule automatiche in 52 stazioni della rete; impianti teleindicatori nelle stazioni di Roma Termini, Brescia, Paola, Lamezia Terme, Catania, Cagliari, Bologna e Rimini

L'EVOLUZIONE TECNOLOGICA DI COSTRUZIONE ALLA BASE DEL RINNOVAMENTO DEL MATERIALE ROTABILE

La rapida evoluzione delle tecnologie interessanti le costruzioni ferroviarie, segnatamente i rotabili elettrici, e l'esigenza crescente di fornitura di energia sul materiale rimorchiato, hanno via via accentuato nell'ultimo decennio la problematica sui termini tecnico-economici del rinnovamento del parco di trazione e viaggiatori, mettendola in relazione:

- alle caratteristiche dell'esercizio prevedibili nel futuro a medio termine;
- alla economia globale di gestione;
- alla unificazione e tipizzazione del parco;
- alla prevedibile evoluzione dell'industria produttrice nei vari settori;
- alla adattabilità di determinati moduli fondamentali ad esigenze, anche differenziate, ai

fini di una « serizzazione » dei componenti più importanti (anche da un punto di vista economico).

È comprensibile come una sintesi di tali criteri debba essere fatta dalle strutture tecniche e tecnico-economiche delle Aziende utilizzatrici tenute a decidere sulle scelte di base. L'introduzione dell'elettronica di potenza e di regolazione negli equipaggiamenti di trazione ha delineato nuove ed interessanti prospettive nella concezione costruttiva dei rotabili e sulle possibilità pratiche di esercizio, ed ha, in potenza, delineato soluzioni pratiche e di logica universale per tutti i sistemi di alimentazione in catenaria, in ciò rispondendo a domande più o meno perentorie che derivano dalle esigenze attuali ed in prospettiva del traffico ferroviario nazionale ed internazionale.

Parallelamente ai vantaggi potenziali suddetti, acquisibili sul

piano pratico dell'esercizio, se ne prospettano altri sul piano della affidabilità in servizio, intesi a realizzare anche miglioramenti di gestione sia sul piano della disponibilità media annuale del rotabile, sia sugli oneri di manutenzione e riparazione.

La più importante tendenza evolutiva legata allo sviluppo degli azionamenti a tiristori è, per le locomotive, l'aumento dell'indice di potenza massima e la sua integrale utilizzazione in campi di velocità molto estesi, il cui limite inferiore è caratterizzato da uno sfruttamento pratico del coefficiente di aderenza sempre più elevato, come consentito appunto dall'introduzione dei suddetti moderni sistemi di alimentazione/regolazione degli equipaggiamenti di trazione.

La complessità e l'impegno di una progettazione completa di un rotabile, con i relativi oneri di tempo e finanziari, portano ad orientarsi sempre più verso tipi di costruzione modulare, peraltro già da qualche decennio seguiti per specifiche apparecchiature. Tale





E 656

A close-up photograph of the front of a red locomotive. The locomotive's body is painted a vibrant red. In the upper left, there are three circular lights: a larger white one at the top and two smaller ones below it, one of which is illuminated with a green glow. The number 'E 656' is printed in large, white, sans-serif characters on the right side of the red panel. Below the lights, a large, circular, blue-painted metal component, possibly a headlight or a sensor, is visible. To its right, a yellow-painted metal bracket or handle is attached to the side. Further right, there are blue-painted mechanical linkages and components. The bottom of the image shows a dark, possibly black, section of the locomotive's undercarriage or lower body.

indirizzo dovrà essere esteso anche a « complessi importanti » sia di parte meccanica che di parte elettrica per una logica di dilatazione delle serie costruttive (vantaggio nei costi) anche con applicazioni a rotabili nettamente differenziati dal punto di vista dell'impiego in esercizio.

Il problema è quindi di studiare « unità di trazione » polivalenti con cui « comporre modularmente » mezzi di trazione che coprano i più vasti campi di impiego e di servizio.

Su tali tracce e con tali intendimenti è già da qualche anno concentrato l'impegno dell'Azienda e in particolare dei settori specializzati nella progettazione del nuovo materiale rotabile di trazione e rimorchiato, per tradurre, con la sollecitudine e la tempestività necessarie, in risposte concrete e coerenti a tali indicazioni l'articolazione delle eventuali ordinazioni di materiale rotabile (rinnovamento e potenziamento del parco) che dovessero scaturire da disponibilità di finanziamenti.

ROTABILI ENTRATI IN SERVIZIO E PREVISIONI 1978

	1977 Immessi	1978 Previsioni
Locomotive E 656	45	87
Locomotive diesel da treni	22	25
Locomotive diesel da manovra	64	54
Prototipi di treni per servizi suburbani	—	6
Motrici per servizi suburbani	44	44
Rimorchi per treni suburbani	30	40
Automotrici ALn 668	49	35
Automotori da manovra	3	45
Carrozze (di vari tipi)	367	392
Bagagliai	17	17
Carri (di vari tipi)	1.949	2.243

RADIAZIONE ROTABILI

	1977 Effettuate	1978 Previsioni
Locomotive a vapore	80	100
Locomotive elettriche	60	50
Locomotive diesel da manovra	1	5
Automotrici termiche	50	50
Automotori da manovra	—	2
Carrozze a cassa di legno	10	10
Carrozze a cassa metallica	40	40
Postali a cassa di legno	20	10
Bagagliai a cassa di legno	25	30
Carri merci a scartamento normale	1.500	2.000
Carri merci a scartamento ridotto	—	4

sperimentale riguardante i problemi della captazione dell'energia elettrica, dell'interazione ruota-rotoria e delle reazioni aerodinamiche fra convogli che si incrociano ad alta velocità.

È stata inoltre sviluppata un'intensa attività di programmazione e realizzazione di materiale per trasporto merci, equipaggiati con aggancio automatico «69/e» inserito nel traffico commerciale.

Tale attività ha portato all'equipaggiamento di un primo lotto di 60 carri Eaos, che vengono utilizzati dal maggio 1976 sulla relazione Portovenchie di Piombino-Torino Dora (trasporti FIA) con due treni settimanali di circa 1000 t e fra i centri siderurgici di Napoli C. Flegrei e S. Giovanni Valdarno (trasporti Italsider) con un treno settimanale di 1000 t.

Sono, inoltre, in corso di sviluppo i programmi di allestimento di 100 carri Rgs di nuova costruzione destinati alla formazione di 4 treni settimanali con andata e ritorno per trasporto di containers tra i poli industriali FIAT di Torino e Piedimonte-Villa S. Lucia. L'esperimento ha il fine di formare treni pesanti, al limite delle 2000 t, per avere conferma dall'esercizio delle maggiori possibilità offerte dal futuro aggancio automatico europeo rispetto agli organi d'aggancio convenzionali.

SPERIMENTAZIONE

Nel corso del 1977 sono state affinate le tecniche di rilevamento e analisi dei parametri sperimentali, e si è ulteriormente sviluppato lo studio dei programmi di elaborazione elettronica con modelli matematici.

I primi risultati conseguiti hanno confermato i promettenti avvisi nel settore della ricerca previsionale in sussidio alla progettazione dei rotabili, e in particolare di quelli per l'esercizio ad alta velocità (250 Km/h).

L'attuazione pratica di tale indagine è peraltro già in corso di svolgimento con una diretta attività



ATTIVITÀ DELL'ISTITUTO SPERIMENTALE

L'annoso problema di una diversa e più idonea sede per l'Istituto Sperimentale, ospitato fin dal suo sorgere nella vecchia stazione pontificia di Trastevere, con il conseguente mancato ritmo di rinnovamento ed aggiornamento dei mezzi tecnico-scientifici di ricerca, ne ha pesantemente condizionato l'attività nel corso del 1977.

Misure di sicurezza per gli operatori hanno addirittura obbligato a sospendere l'attività di qualche settore e a porre mano ad opere di rifacimento non più dilazionabili.

Comunque, l'Istituto Sperimentale ha messo in atto ogni accorgimento per assicurare la più ampia e completa collaborazione ai Servizi dell'Azienda e per continuare — nei limiti del possibile — l'opera di sperimentazione e di collaudo.

Per quanto riguarda i lavori e l'attività di studio e di ricerca, continuati o intrapresi

nel corso del 1977, quelli di maggiore interesse riguardano:

- completamento dei disegni esecutivi per la costruzione di un carrello per il rilievo dei profili delle gallerie, che consentirà un più rapido aggiornamento dei dati riguardanti le linee ferroviarie;
- installazione di un impianto di acquisizione dati da un mini-calcolatore (l'impianto è destinato a regolare lo svolgimento delle prove di scarica delle pile elettriche nonché delle prove di coibenza dei carri frigoriferi in camera termica);
- studi su ruote monoblocco;

- studi su rondelle elastiche rotte in opera;

- inizio studi sul danno cumulativo nelle prove di fatica;

- predisposizione degli apparati elettronici alla stazione (presso Settebagni) per il rilevamento e la registrazione delle sollecitazioni nel conglomerato bituminoso, nel quadro degli studi relativi al sub-ballast impiegato nella DD Roma-Firenze;

- allestimento di un laboratorio mobile su roulotte da utilizzare presso i cantieri-lavori per le prove di immediata esigenza cantieristica;

- proseguimento degli studi ed esperienze di ventilazione dei containers frigoriferi da 20' e dei carri refrigeranti a ghiaccio idrico;

- esecuzione con la vettura-laboratorio mobile di numerosi controlli, dal punto di vista dell'inquinamento delle acque di scarico di molti impianti ferroviari nonché della efficienza chimica delle apparecchiature di depurazione;

- stesura del nuovo testo che disciplina il trasporto di materie radioattive;

- partecipazione attiva al miglioramento del regolamento internazionale per il trasporto di merci pericolose (RID) con la presentazione di proposte che, in gran parte, hanno avuto una favorevole accoglienza;

- consulenza, nelle varie Commissioni nazionali, nel campo della normativa di trasporto su strada e via mare delle merci pericolose, con particolare riguardo agli esplosivi, agli infiammabili, ai gas compressi e alle materie radioattive.



vita dell'azienda



LA STRUTTURA DELL'AZIENDA E LA POLITICA DEL PERSONALE

Nel 1977 il problema della Riforma dell'Azienda si è prepotentemente affacciato alla ribalta politico-sindacale ed ha formato oggetto di dibattiti approfonditi, di iniziative parlamentari, di rivendicazioni sindacali, di interventi sulla stampa ai quali si è variamente interessata l'opinione pubblica.

La questione non è nuova ed essa pone addirittura radici nello stesso passaggio dall'esercizio privato a quello pubblico poiché sin d'allora si parlava della maggiore o minore autonomia da conferire alle ferrovie, dei maggiori o minori poteri di intervento da attribuire al Ministro, di cose insomma di cui si discute tuttora. Il problema ferroviario esiste ed ha motivazioni complesse, che non possono essere disattese.

Il nodo è ovviamente politico: si tratta quindi di scelte che non competono all'Azienda, anche se pure essa farà presente le sue

concrete proposte. Ma comunque andranno le cose qualcosa di essenziale dovrà essere mutato e si dovrà soprattutto assicurare all'Azienda una vera, sostanziale autonomia di gestione, uno sganciamento dal corpo burocratico ed una autonoma strutturazione del rapporto di lavoro.

Nel frattempo le FS — proprio in stretta correlazione con il tema di una riforma strutturale che valga a configurarle come un'Azienda di tipo diverso, con spiccati connotati industriali e commerciali che assicurino loro una presenza in un ruolo più dinamici e incisivi nel comparto dei trasporti e nel quadro delle complessive esigenze della collettività — stanno operando un ampio decentramento di competenza decisionali ed operative dagli organi centrali a quelli periferici in tutte le branche di attività, in primis quella attinente all'amministrazione del personale.

In pratica tutti gli atti riguardanti il rapporto di lavoro dei singoli ferrovieri, dalla sua costituzione alla sua estinzione, saranno demandati alla competenza degli organi periferici, creando in tal modo il presupposto essenziale per conseguire quegli auspicati obiettivi di celerità e snellezza che sono alla

base di una concreta ed economica gestione amministrativa.

Saranno riservati alla competenza degli Uffici Centrali le sole questioni attinenti alla normativa e agli indirizzi di carattere generale. Assume particolare rilievo nell'ambito di tale decentramento, per i suoi indubbi risvolti di carattere sociale, l'esigenza di assicurare massima celerità o, al limite, assoluta contestualità alla liquidazione delle pensioni; e ciò si potrà ottenere — come del resto in altri settori di lavoro — con i sistemi (come l'elaborazione elettronica) che le moderne tecnologie mettono a disposizione.

Ai fini di un reale decentramento saranno, poi, modificate le attuali competenze degli organi periferici e saranno adottati tutti quei provvedimenti organizzativi volti a conferire omogeneità e unitarietà di trattazione a branche di attività attualmente frazionate fra vari Uffici; sarà inoltre promossa la unificazione presso un solo Ufficio Centrale (per l'emanazione della normativa e per il necessario coordinamento) con corrispondenti Unità periferiche (per quanto attiene l'attività operativa) di tutte le questioni inerenti la « sicurezza azien-

dale » (antinfortunistica, malattie professionali, ambiente di lavoro, mense, ecc.).

Il via alla pratica attuazione di tali indirizzi è già stato dato con l'inserimento dell'elaboratore elettronico tra le attività del Servizio che amministra il personale FS. Ciò ha consentito da un lato la realizzazione di nuovi programmi applicativi mediante i quali è stato possibile sostituire alcune procedure manuali con altrettante procedure meccanizzate, dall'altro l'installazione di terminali video presso tutti gli Uffici periferici con il compito, allo stato attuale, di fornire loro dati di ogni tipo statistico o dati particolareggiati relativi ad ogni singolo dipendente in attività o che abbia cessato il servizio da non oltre cinque anni.

Le informazioni attualmente contenute negli archivi elettronici sono purtroppo poche e occorre quindi potenziare l'uso degli elaboratori per ottimizzarne le attività; è perciò in corso, da parte di un Gruppo di Lavoro costituito da funzionari dell'Azienda e di una ditta specializzata, lo studio e la realizzazione di un nuovo sistema informativo integrato le cui prime applicazioni si potranno avere nel secondo semestre del 1979.

La cosiddetta « politica » del personale (assunzioni, corsi professionali, ecc.) In un'Azienda di vaste dimensioni come le FS assume un rilievo del tutto particolare, con riflessi importanti anche all'esterno, nel settore occupazionale del Paese, attualmente in grave crisi.

L'Azienda FS ha recentemente indetto numerosi concorsi pubblici per attuare un vasto programma di assunzioni di personale delle varie qualifiche, al fine di fronteggiare sia l'esodo dovuto al normale collocamento in quiescenza previsto dalle norme dello Stato Giuridico, che quello derivante dall'applicazione della legge 336/1970 a favore degli ex combattenti ed assimilati.

L'espletamento di un servizio sempre più intenso e la concreta realizzazione del programma di interventi straordinari per il potenziamento della rete richiedono infatti il più ampio impegno lavorativo del personale ferroviario di tutte le qualifiche e, in particolare, di quelle dell'esercizio.

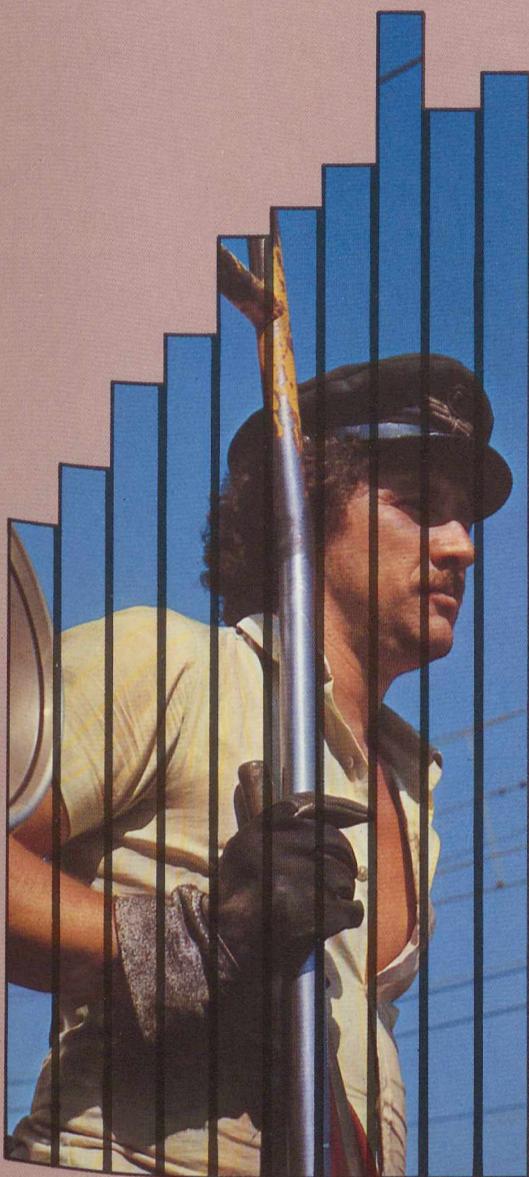
Per fronteggiare una tale particolare situazione, si stanno completando sollecitamente tutti i concorsi già iniziati, ma è altresì necessaria una proroga della facoltà di assumere personale oltre organico, che le attuali norme legislative limitano al 31 dicembre 1978.

In tal senso l'Azienda ha predisposto un apposito disegno di legge, ora all'esame del Parlamento, per la proroga di tale facoltà fino al 31.12.1985.

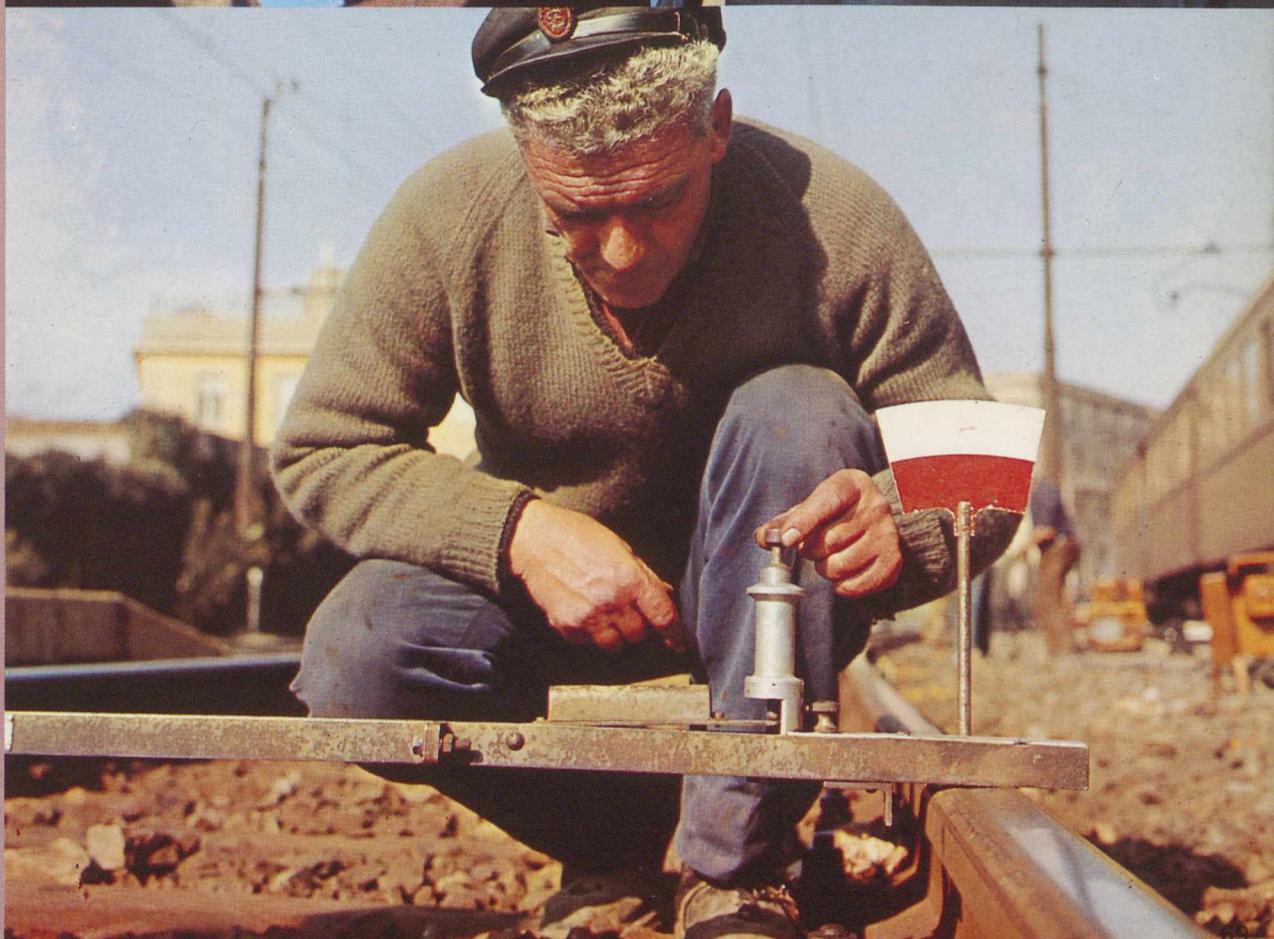
La gravosità dei compiti da affrontare richiederà inoltre notevoli sforzi nel campo della istruzione professionale, sia per consentire il rapido inserimento nell'attività lavorativa dei nuovi assunti, sia per l'aggiornamento del rimanente personale. Si deve tener conto che nell'ultimo decennio è stata rinnovata oltre la metà del personale, il che ha spesso ostacolato od impedito il processo di graduale acquisizione da parte dei più giovani delle preziose esperienze e conoscenze possedute dai più anziani.

In questa situazione di evidente difficoltà viene a giocare un ulteriore ruolo negativo la grave carenza di quadri dirigenziali e direttivi che si è prodotta a seguito del DPR 748/1972, carenza cui è assolutamente necessario porre rimedio anche con provvedimenti immediati di carattere eccezionale, onde evitare il pericolo di stasi delle attività aziendali.

CONSISTENZA DEL PERSONALE



1968	156.290
1969	169.944
1970	190.520
1971	195.244
1972	213.786
1973	213.828
1974	216.590
1975	221.311
1976	220.921
1977	221.278



Sedi sociali

Costruzione, ammodernamento e ampliamento di sedi ed impianti (spesa complessiva: circa 500 milioni di lire).

Interventi di maggior rilievo: costruzione delle nuove sedi di Cuneo, Rovigo, Civitavecchia; realizzazione di impianti sportivi a Bari, Reggio Calabria, Belluno, Savona, La Spezia, Padova, Pescara, Caltanissetta.

Ampliamento della Casa Alpina di Dobbiaco e di Freiusa.

Attività culturali e sportive

Organizzazione di numerose manifestazioni sia a livello nazionale che internazionale, tra cui: partecipazione al Salone di Pittura e Scultura a Rouen; 120° anniversario della ferrovia Trieste-Vienna; l'« incontro nazionale sul tempo libero » tenutosi a Bari; XIV Concorso nazionale ferroviario di Fotografia artistica; Raduni sportivi vari per adulti e ragazzi.

Attività turistiche

Sono stati effettuati 350 viaggi, soggiorni e crociere, a cui hanno partecipato 18.500 soci, in

31 paesi europei ed extraeuropei. 150.000 presenze registrate nelle Case per ferie e nei campeggi gestiti direttamente dal DLF. Viaggi e soggiorni in Italia, per circa 2.500 giornate di presenza per ferrovieri stranieri.

Attività assistenziali

Giocattoli e libri distribuiti per la Befana a 96.184 bambini dai 2 ai 7 anni per una spesa complessiva di circa 439 milioni di lire. 1.712 buoni acquisto a bambini subvencionati e donati. Togliotti, beneficiari di ferrovieri, per complessivi 24 milioni di lire.

ATTIVITÀ SANITARIA

Medicina riabilitativa

Nelle Officine Intercompartimentali di Ergoterapia di Roma-Smistamento e Villa S. Giovanni Cannitello si sono avuti, rispettivamente: 196 ospiti ricoverati e 305 ambulatoriali; 206 ospiti e 197 ambulatoriali.

Medicina preventiva

Centro Medico Intercompartimentale Roma Prenestina - Nel corso dell'anno si è arricchito il quadro degli accertamenti con l'aggiunta di:

- indagini per la determinazione della diagnosi precoce dei tumori benigni;

- indagini urologiche;
- indagini clinico-sanitarie sistemiche;
- indagini mediche individuali tra i lavoratori in esercizio.

L'attività del centro, nel corso del 1977, è stata condotta soprattutto con:

- visite CHECK UP; 561;
- visite per revisioni periodiche; 1.331;
- visite per malattie professionali; 1.035;
- prestazioni mediche per malattie croniche; 1.141;
- visite per indagini sulle broncopatie croniche; 35;
- visite per diagnosi delle malattie del sistema circolatorio; 1.044.

Casa di Riboso 9

- screening per le eteroplasie uterine; 1.044;
- screening per le eteroplasie uterine; 1.044.

— indagini sulle condizioni di salute del personale dell'Ufficio Navigazione con particolare riguardo alle affezioni osteo-articolari e alle broncopatie; 159;
- esami elettroencefalografici; 30;
- visite specialistiche a richiesta dell'Ufficio Sanitario Compartimentale; 160.

Per lo svolgimento delle indagini preventive multifasiche nelle Sedi periferiche, un'altra Sezione operativa è Ognierne venuta ad affiancarsi a quelle già esistenti in numerose località della rete. Presso tali Sedi periferiche sono stati visitati 8.557 lavoratori.

Unità Mobile Sanitaria FS

Ha avuto inizio l'attività dell'« Unità Mobile Sanitaria FS » realizzata allo scopo di effettuare, presso tutti i grandi Impianti della Rete, accertamenti multifasici sul lavoratore ferroviere in parallelo ai rilievi degli elementi costitutivi del microclima degli ambienti dove il ferroviere opera. Nel corso dell'anno l'« Unità Mobile » ha eseguito indagini presso il Deposito Locomotive di Roma smistamento e presso l'Officina G. R. di Vicenza, effettuando complessivamente: 1.357 accertamenti

Selezione attitudinale

— visite di assunzione	20.063
— visite per revisione periodica	15.611
— visite per accertamenti malattie	85.211
— visite per accertamenti infortuni	39.985
— visite per accertamenti psico-attitudinali	35.566
— pareri medico-legali	2.298

Igiene ferroviaria industriale

Si è dato inizio ad un nutrito programma di interventi di Igiene Industriale presso gli Impianti della Rete con l'impiego di apposite squadre di chimici e tecnici e con la collaborazione — all'interno degli Impianti visitati — delle stesse maestranze, soprattutto per la rilevazione dei dati da trascrivere sui registri biostatistici.

Nel corso dell'anno sono stati visitati le navi traghetto a Messina, il Deposito Locomotive di Livorno, l'Officina di Riparazione S. Maria na Bruna, Voghera, Vicenza, Verona, Padova, le Officine di La Spezia, Torino, La Spezia, Venezia, il Magazzino Approvvigionamenti di Napoli.

RELAZIONI AZIENDALI

L'organizzazione di convegni, la partecipazione a mostre, la realizzazione di documentari cinematografici, lo svolgimento di campagne di propaganda, l'organizzazione di viaggi stampa sono curati dall'Ufficio Relazioni Aziendali che svolge presso le FS attività di Relazioni Pubbliche sia sul piano nazionale che su quello internazionale. L'Ufficio R.A. provvede anche, sul piano interno, alla Pubblicazione del Periodico Aziendale « Voci della Rotaia », alla realizzazione di documentari didattici e informativi, all'organizzazione della « Giornata Nazionale del Ferroviere »

Mostre

- Samoter - Verona
- Fiera Internazionale Agrumaria - Reggio Calabria
- Manifestazione GATT - Aosta
- Celebrazione Centenario Fondazione Mutua Nazionale Personale di Macchina - Milano
- Fiera Campionaria Internazionale - Padova
- Fiera Internazionale - Trieste
- Addio al Vapore - Crema
- TRAMAG - Padova
- Mostra della Stampa e dell'Informazione - Roma
- Transport-Expo '77 - Parigi

Relazioni pubbliche

Organizzazione delle seguenti manifestazioni:

- Inaugurazione 1^a Tratta DD - Roma-Firenze
- R.I.V. Gruppo di Lavoro « Prescrizioni di carico » - Venezia
- Commissione Finanze Pool Wagon Lits - Venezia
- Sottocommissione 9/A UIC - Firenze
- Congresso MOROP
- Riunione FS-EUROFIMA - Roma
- Visita M. Burke - Commissario CEE ai Trasporti - Roma
- Inaugurazione nuovo Ponte sulla Laguna - Venezia

Cinema

Produzione:

- 2 documentari sui lavori di costruzione della Direttissima
- 1 numero speciale del cinegiornale sull'inaugurazione della Direttissima
- 2 cinegiornali

Diffusione:

- 2.000 films proiettati in scuole, ambasciate, industrie, ferrovie estere, manifestazioni ed Enti vari

Stampa

Realizzazione del volume « FS 1976 »; note illustrative sulla 1^a tratta della Direttissima Roma-Firenze realizzate per la cerimonia inaugurale; note stampa in occasione di viaggi stampa e avvenimenti vari: ACEI di Palermo; Raddoppio Fasano-Brindisi; Raddoppio Cagliari-Decimomannu; Raddoppio Varazze-Finalmarina; Elettrificazione della Cassino-Caserta; Elettrificazione della Treviglio-Cremona; ACEI di Udine; apertura della galleria S. Lucia della Salerno-Nocera

Rapporti con la stampa

Viaggi Stampa:

- a Città della Pieve, per l'inaugurazione del 1^o tratto della DD Roma-Firenze
- a Parigi, in occasione della « Giornata dell'Italia » alla 3^a edizione della « Transport Expo »

Conferenze Stampa:

- a Roma con la partecipazione del Segretario Generale dell'U.I.C. M. de Fontgalland e di numerosi giornalisti italiani e stranieri in occasione della presentazione della 1^a tratta della DD Roma-Firenze;
- a Genova ed Aosta, per l'annuale « Conferenza Stampa Estera Alta Italia »;
- a Venezia, in occasione della inaugurazione del nuovo ponte translagunare

Foto

Realizzate 2.350 fotografie in bianco e nero e 1.975 a colori di impianti, mezzi e lavori in corso; 13.880 copie distribuite a giornalisti e privati

Pubblicità

Interventi redazionali sulla stampa nazionale, quotidiana e periodica, per illustrare e propagandare servizi, problemi ed attività delle FS

Giornale Aziendale

Stampa e distribuzione per abbonamento di 150 mila copie del mensile illustrato, a 44 pagine, « Voci della Rotaia »

A photograph of a high-speed train, possibly a TGV, traveling through a tunnel. The train is on the right side of the frame, moving towards the viewer. The tunnel walls are made of concrete blocks. Overhead power lines and support structures are visible. The text 'programmi e prospettive' is overlaid in large white letters across the center of the image. In the background, on the left wall of the tunnel, there is a red marking that reads 'Km. 49'.

programmi e prospettive

I PIANI IN CORSO

I miglioramenti che si sono potuti avere nel trasporto ferroviario a seguito delle opere portate a termine nel corso dell'anno e che sono stati illustrati nei capitoli precedenti derivano dalla attuazione, su tutta la rete, del complesso di interventi previsti dai Piani in corso.

Intanto prosegue la realizzazione dei programmi relativi ai vari finanziamenti concessi e lo stato dei lavori e delle forniture è il seguente (al 31 marzo 1978):

PIANO PONTE (400 miliardi)
(Legge n. 52/1973)

IMPIANTI FISSI

Progetti presentati ed impegni di spesa assunti contabilmente	99,2%
Appalti affidati	80,5%
Lavori eseguiti	64,9%

MATERIALE ROTABILE

Progetti presentati ed impegni di spesa assunti contabilmente	100 %
Appalti affidati	100 %
Lavori eseguiti	98,6%

QUADRUPLICAMENTO LINEA ROMA-FIRENZE

(400 miliardi - Leggi n. 1089/1968 e n. 409/1975)

Progetti presentati ed impegni di spesa assunti contabilmente	91,2%
Appalti affidati (riferiti alla aliquota appaltabile)	96,7%
Lavori eseguiti	79,6%

PIANO DI INTERVENTI STRAORDINARI (P.I.S.)
(2.000 miliardi - Legge 377/1974)

IMPIANTI FISSI

Progetti presentati ed impegni di spesa assunti contabilmente	53,7%
Appalti affidati	31,1%
Lavori eseguiti	16,7%

MATERIALE ROTABILE

Progetti presentati ed impegni di spesa assunti contabilmente	97,6%
Appalti affidati	97,4%
Lavori eseguiti	46,6%

Di particolare interesse risulta la situazione nei riguardi del Piano di Interventi Straordinari che, a tre anni dalla sua approvazione (Legge 14 agosto 1974 n. 377), è in pieno svolgimento.

La ripartizione nei due settori è rimasta quella originaria, e cioè di 1.250 miliardi per gli impianti fissi e 750 per il materiale rotabile, ma i rincari verificatisi hanno creato una complessa situazione contabile per il materiale rotabile già ordinato e nuove difficoltà per l'attuazione del programma dei lavori agli impianti fissi, a suo tempo previsti.

Così, mentre per le opere «di linea» (armamento, elettrificazione e passaggi a livello, quadruplicamenti e raddoppi) gli stanziamenti sono stati sostanzialmente quasi tutti impegnati o lo sono stati in buona parte, sensibili ritardi si registrano nel settore dei nodi ferroviari e delle stazioni, in quello degli impianti fissi della trazione ed infine, anche se in misura minore, in quello degli impianti di sicurezza e segnalamento.

Alcuni lavori, a cui si è dovuto rinunciare, saranno inseriti nel nuovo Piano di potenziamento e

IL PIANO POLIENNALE ED IL PROGRAMMA INTEGRATIVO

Il progetto di Piano Poliennale presentato dalle FS era, come si è più volte affermato, una proposta che rispondeva sostanzialmente ad una logica « funzionale » delle esigenze dell'Azienda; prevedeva però la piena disponibilità per le richieste delle Regioni e degli Enti locali e soprattutto per un suo razionale coordinamento con gli altri mezzi di trasporto.

Il Piano è rimasto a lungo all'esame del Parlamento, per i molti problemi sollevati che sono risultati di non facile soluzione, non essendo stato, tra l'altro, ancora presentato il Piano Generale dei Trasporti cui il Piano Poliennale avrebbe dovuto fare necessario riferimento.

Del progetto di Piano Poliennale faceva parte integrante un piano preparatorio denominato Piano Integrativo (P.I.) — originariamente di 2.000 miliardi — il cui scopo era quello di « rifinanziare » le opere del Piano di Interventi Straordinari non eseguibili per i rincari, di completare funzionalmente le stesse in attesa dell'approvazione del Piano Poliennale vero e proprio, di pro-

seguire nella costruzione di nuovo materiale rotabile.

Il completamento « funzionale », in particolare, comprendeva, nella prima stesura, il proseguimento delle « fasi » di realizzazione di alcune opere, lavori di rinnovo, e — soprattutto — nuovi tratti di raddoppio e di quadruplicamento, nonché l'estensione del blocco automatico con ripetizione in macchina lungo alcune linee, oltre ad altri apparati di sicurezza.

Successivamente si è fatta impellente la necessità di dare al P.I., una più precisa finalizzazione a medio termine, coerente il più possibile sia con i problemi aziendali più urgenti sia con il momento economico del Paese.

Le esigenze di risparmio energetico, di maggior ruolo del trasporto su rotaia, di decongestione stradale attorno ai grossi centri ur-

miglioramento della rete, in discussione al Parlamento.

È noto infatti che l'Azienda FS ha presentato alla fine del 1976, come previsto dalla Legge di finanziamento del P.I.S., un progetto aziendale di Piano Poliennale di Sviluppo che doveva trovare verifica e definizione nel Piano Generale dei Trasporti.



ATTENZIONE:
CASSA VERIFICATA
ULTIMA MANO

Il problema essenziale di questo traffico è la limitata capacità di ulteriore espansione oltre un certo tetto mensile che può collocarsi attorno ai 1400/1500 milioni di tonn-km.

È pur vero che il traffico merci nel 1977 ha registrato un certo aumento, ma occorre prevedere e pianificare un suo costante ed incisivo incremento: attualmente la percentuale di tale traffico — rispetto alla totalità delle merci trasportate nel Paese — è solo del 18%, molto al di sotto di quella di altri paesi europei (che è del 35-40%).

Occorrerebbe quindi aumentare tale percentuale portandola entro 5 anni ad un valore intermedio rispetto a quello che il Piano Poliennale fissava per il 1990 (35 miliardi di tonn-km). Tenuto conto che un incremento notevole si potrà avere solo dopo l'esecuzione di grandi lavori di infrastruttura (propri del Piano Poliennale di Sviluppo successivo al Piano Integrativo) un obiettivo realistico è quello di trasportare entro il 1982 21/22 miliardi di tonn-km, in particolare con un incremento riferito al traffico intermodale di almeno 2/3 miliardi di tonn-km.

Il traffico nel settore intermodale a treni bloccati comporta la necessità di attrezzare alcuni inter-

bani richiedevano senz'altro un miglioramento della capacità di trasporto ferroviaria nel settore del trasporto merci (soprattutto intermodale) e dei pendolari, e quindi a questi obiettivi doveva essere finalizzato il P.I.

Per questi motivi l'Azienda ha riesaminato il Piano Integrativo lasciando invariata la parte relativa al « rifinanziamento » (in quanto occorre in ogni caso realizzare le opere previste nei piani precedenti), e finalizzando invece la seconda parte — definita ora « provvedimenti aggiuntivi » — a pochi obiettivi precisi da conseguire a breve-medio termine (nel giro cioè di circa 5 anni):

In sintesi, le nuove finalità individuate e le relative linee indicative per i provvedimenti da realizzare sono le seguenti: maggiore capacità di trasporto di merci e con maggiore fluidità; potenziamento del trasporto di pendolari; ammodernamento tecnologico in funzione di una nuova organizzazione del lavoro e di una maggiore regolarità della circolazione.

porti e stazioni di media importanza per il trasporto combinato strada-rotaia e di aumentare il numero dei carri specializzati e dei mezzi di trazione.

Per conseguire la fluidificazione e un miglioramento generale del traffico merci occorre prevedere:

— il potenziamento degli scali di smistamento (applicazione della più moderna tecnologia negli scali esistenti, ultimazione della costruzione del nuovo scalo di Torino Orbassano e disponibilità operativa — 2000 carri/giorno — dei nuovi scali di Cervignano e Caserta);

— il potenziamento ai transiti (Ventimiglia, parco Roja; disponibilità operativa parziale di Domodossola II; completamento del raddoppio Torino-Modane; avvio del raddoppio Udine-Tarvisio, ecc.);

— il potenziamento degli scali merci « polmone » (per aumentare la capacità di selezione e di

sosta in nodi intermedi (della rete);
— l'attuazione dei potenziamenti più urgenti previsti per gli impianti ferroviari dei porti, nel breve-medio periodo;

— la omogeneizzazione dell'armamento a 20 tonni per asse sulla rete complementare e sulle linee ancora classificate "secondarie" maggiormente interessate negli ultimi anni da traffico merci o da possibili deviazioni di traffico (itinerari alternativi);

— la costruzione di carri (specializzati e no) e di mezzi di trazione necessari per assicurare i citati volumi di traffico. Parallelamente all'attuazione di questa parte del programma è necessario stabilire la percentuale massima dei mezzi di trazione in riparazione compatibile con l'esecuzione efficiente del trasporto e prevedere l'attuazione dei provvedimenti conseguenti (sollecita costruzione delle nuove officine di riparazione previste al Sud; miglioramenti tecnologici negli impianti esistenti, ecc.):

TRAFFICO PENDOLARE

Il traffico pendolare ha conosciuto negli ultimi 3/4 anni (a seguito della crisi energetica) un notevole e costante incremento attorno al 7-8% annuo. In particolare sono in aumento gli abbonamenti ridotti (studenti e impiegati





CONVERTITORE

IMPIANTO CLIMATIZZ.
R.B.C.
(CONV. SERVICE 1500)

160 R/C

FS

160 R/C

statali) e settimanali (operai) rispetto a quelli ordinari (6 giorni, mensili e intera rete). Questo traffico ha toccato nel 1977 i 7,47 miliardi di viaggiatori-chilometro.

In occasione dello studio aziendale per il Piano Poliennale era stato previsto per il 1990 un traffico abbonati di 9 miliardi di viaggiatori-km. Se continuasse l'attuale tasso di incremento, tale limite sarebbe raggiunto prima del 1980.

Com'è noto, il traffico pendolare si svolge oggi in condizioni di difficoltà per la mancanza di materiale rotabile (occorrerebbero per un traffico di 7,47 miliardi di viaggiatori-km almeno 1.300 mezzi specializzati — essenzialmente carrozze ed elettromotrici — mentre in atto ne esistono poco più di 1.000) e per l'insufficienza degli impianti fissi.

Obiettivo essenziale è non solo quello di far fronte alle esigenze del traffico pendolare prevedibile al 1982 (circa 8,549 miliardi di viaggiatori-km pendolari), ma di assicurarne una rinnovata efficienza e regolarità senza intralciare il traffico viaggiatori a lungo percorso e quello merci.

Per realizzare tali obiettivi occorre:

— il rinnovo in tempi brevi del parco rotabile specializzato, per dotarlo di materiali bidirezionali, ad alta accelerazione e ad alta capacità (« quaterne » di elettromo-

trici e rimorchi, materiale navetta a piano ribassato ed a due piani, carrozze intermedie atte a treni navetta anche per linee non elettrificate). Ciò consentirebbe di migliorare la velocità commerciale (e dunque il servizio), di attenuare il conflitto con treni veloci e di diminuire le manovre negli impianti, particolarmente quelli di testa;

— il quadruplicamento dei tratti nevralgici in prossimità dei nodi e l'attuazione di una tecnologia avanzata negli altri tratti più affaticati con banalizzazione della circolazione;

— interventi più urgenti e massicci nei nodi per un loro miglioramento tecnologico;

— l'introduzione del blocco automatico su tutte le linee più trafficate per un raggio di circa 50 km attorno ai nodi più importanti;

— la ristrutturazione degli orari attorno ai grandi nodi interessati dal traffico pendolare, « parallelizzando » progressivamente le « tracce » di orario dei convogli nei tratti terminali, ossia omogeneizzando la velocità del traffico pendolare e di quello a lungo percorso (come fatto sulla Piacenza-Milano).

TECNOLOGIA ED AUTOMAZIONE PER UNA ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO PIÙ PRODUTTIVA E RAZIONALE

Entro il 1982 è necessario estendere la sperimentazione e l'impiego di sistemi e tecniche di esercizio tali da ridurre sensibilmente il bisogno di personale su alcune relazioni pilota, onde disporre di elementi per un intervento più generalizzato quando la situazione occupazionale sarà meno grave di adesso.

Per realizzare tali obiettivi occorre:

— l'estensione progressiva dell'automatizzazione con semibarriere ai Passaggi a Livello (PL) su linee complementari e secondarie e la semaforizzazione dei PL meno importanti delle linee secondarie;

— la prosecuzione della soppressione dei PL sulle linee fondamentali a mezzo di opere sostitutive;

— l'estensione degli apparati centrali elettrici ad itinerari per la manovra di scambi e segnali nelle stazioni ancora con deviatori a mano o dotati di più cabine;

— l'attuazione di concreti esperimenti di nuovi sistemi di esercizio su almeno 3 linee della rete secondaria a Dirigente Unico con ridotto impiego di personale (scambi a molla, blocco conta assi), impianti impresenziati o par-

zialmente presenziati con unico agente, agente unico di macchina e solo capotreno sui treni, ecc.;

— l'estensione del telecomando circolazione (CTC) su itinerari alternativi impegnanti linee complementari o secondarie;

— l'estensione del telecomando circolazione nei nodi (DCO);

— l'attuazione di esperimenti di manutenzione meccanizzata su linee secondarie; potenziamento ed estensione delle attrezzature di lavaggio automatico delle carrozze nei Parchi;

— un maggior grado di automazione nelle officine di manutenzione e riparazione del materiale rotabile;

— l'estensione e la generalizzazione per i servizi pendolari e locali di materiale bidirezionale a porte automatiche richiedente minor impegno di personale di scorta e di manovra.

* * *

Il Programma Integrativo (così è stata definita la nuova stesura del Piano Integrativo) comprende, al momento, circa 3.500 miliardi di opere fisse, di cui 1.900 per « finanziamento » e 1.600 di « provvedimenti aggiuntivi », mentre per il parco rotabili sono previste varie ipotesi di finanziamento a parte.

I PRIMI PROVVEDIMENTI (AGOSTO 1978)

Mentre il presente volume era in ultima fase di realizzazione, si sono avuti due rilevanti avvenimenti.

La Camera ha approvato una risoluzione con la quale si chiude la lunga istruttoria sul Piano Poliennale e si impegna il Governo a predisporre tutte le relative misure di attuazione sulla base delle indicazioni e delle scelte prospettate nel corso del dibattito.

In essa, in sintesi, il Governo viene impegnato ad operare in particolare: in favore del Mezzogiorno e delle Isole; per il potenziamento di linee alternative alla « direttissima »; per la soluzione del traffico ferroviario (pendolare in particolare) nelle grandi aree metropolitane; per la riqualificazione del trasporto merci su rotaia; per l'applicazione di nuove e moderne tecnologie e, in questa ottica, per lo

sviluppo della ricerca; per il completamento del Piano di Interventi Straordinari, realizzando con urgenza la spesa dei residui accumulati per gli impianti fissi.

Successivamente il Parlamento ha, per ora, approvato un d.d.l. che assegna alle Ferrovie una prima tranche di 1.665 miliardi di lire.

Sul piano generale la suddivisione del suddetto stanziamento — che dovrà essere sottoposto all'approvazione dei vari organi competenti — è la seguente: 1.400 miliardi al parco del materiale rotabile, di cui 250 per la copertura finanziaria degli oneri di revisione prezzi delle commesse di materiale rotabile in corso; nonché all'integrazione occorrente per l'allestimento di una nave traghetto da destinare ai collegamenti Continente-Sardegna (per la costruzione di tale unità — la quinta nei servizi di collegamento ferromarittimo con la Sardegna — la spesa prevista è di 40 miliardi, a fronte di una disponibilità di 12 miliardi allo scopo destinata nel precedente programma); 1.150 per il finanziamento di ulteriori occorrenze, con particolare riguardo alle locomotive elettriche ed alle vetture impiegate in servizi viaggiatori suburbani e pendolari; 200 miliardi per gli impianti fissi di sicurezza e di segnalamento a tecnologia avanzata, che consentiranno da una parte l'attivazione di opere



già iniziate e non interamente finanziate e dall'altra il raggiungimento di aumenti di produttività; 65 miliardi per il completamento delle tre nuove officine FS programmate nel Sud. Le nuove forniture assicureranno la continuità delle commesse, sino al 1980, all'industria nazionale costruttrice.

Gli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale ed insulare assorbiranno il 45% dello stanziamento per il materiale rotabile, così come alle infrastrutture del Mezzogiorno saranno destinati 80 dei 200 miliardi per gli impianti di sicurezza e di segnalamento.

I 1.665 miliardi saranno iscritti nel bilancio dell'Azienda FS in misura pari a 400 miliardi per il 1978, 580 miliardi per il 1979 e 685 miliardi per il 1980.

Lo stanziamento previsto dallo schema di d.d.l. rientra, come si è detto, nel progetto di « Piano Poliennale di Sviluppo 1978-1990 delle FS » per la parte relativa al « programma integrativo dei piani precedenti » e riguarda principalmente il materiale rotabile. Un secondo d.d.l. — che sarà predisposto verosimilmente entro il 1978 — sarà dedicato principalmente agli impianti fissi, in modo da configurare totalmente gli stanziamenti del programma integrativo 1978-1982, per il quale è stata proposta la cifra globale di circa 5.000 miliardi di lire.

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 22.502

Spese approvate 21.997

Raddoppi

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

Somme programmate 72.950

Spese approvate 72.328

Quadruplicamenti

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

Somme programmate 47.300

Spese approvate 43.493

Rettifiche di tracciato

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

Somme programmate 5.200

Spese approvate 1.060

Nodi ferroviari e stazioni

Ulteriore fase di costruzione del nuovo scalo smistamento Torino Orbassano. Sistemazione scali, stazioni, impianti, servizio carrelli stradali, impianti merci, doganali, terminali servizi containerizzati, fascio binari per la pulizia carrozze in numerose stazioni della rete, tra cui Palermo Brancaccio, Messina, Bari, Cancellone, Roma Ostiense, Roma Trastevere, Pescara, Gorizia, Vicenza, Verona, Torino Airasca, Novara Smistamento, Cagliari e Sassari. Costruzione approdo per N.T. bidirezionali a Messina.

Somme programmate 42.053

Spese approvate 31.153

Impianti di segnalamento e sicurezza

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

Somme programmate 2.300

Spese approvate 2.107

Telecomunicazioni

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

Somme programmate 8.900

Spese approvate 8.900

Fabbricati di servizio ed ambienti di lavoro

Acquisizione aree per la nuova officina intercompartimentale IE di Catanzaro Li-

do; 2ª fase costruzione sede IREF ad Anquillara Sabazia. Costruzione ed adattamento di magazzini merci. Attrezzature per magazzini approvvigionamenti. Allestimento Unità Mobile di Medicina Preventiva. Ammodernamento e potenziamento attrezzature uffici sanitari. Ammodernamento e miglioramento degli ambienti di lavoro in tutti i Compartimenti della rete.

Spese programmate 31.334

Spese approvate 30.140

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 34.461

Spese approvate 27.082

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 ALn 668, 100 carrozze per pendolari, 970 carri pianali a carrelli, 50 carri a 2 piani per trasporto auto.

Somme programmate 133.000

Spese approvate 133.000

(1) Spese approvate dal Consiglio di Amministrazione FS al 31 marzo 1978. Le cifre sono espresse in milioni di lire.

IMPIEGO DEI FONDI RELATIVI AL PIANO DI 2.000 MILIARDI (2)

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 Com-

partimenti di Torino, Verona, Roma (sud), Napoli, Reggio C.

Somme programmate 26.100

Spese approvate 20.317

Elettrificazione

Elettrificazione a c.c. 3 kV Treviglio-Cremona e Cremona-Codogno, Vicenza-Tre-

viso, Ferrara-Rimini, Cassino-Caserta, Bari-Taranto; trasformazione in c.c. della linea a c. tr. Alessandria-S. Giuseppe di C.; adeguamento delle condutture di contatto a linee dei Compartimenti di

(2) Spese approvate dal Consiglio di Amministrazione FS al 31 marzo 1978. Le cifre sono espresse in milioni di lire.

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 72.000

Spese approvate 64.131

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 240.700

Spese approvate 109.093

Quadruplicamenti

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

Somme programmate 158.000

Spese approvate 117.475

Rettifiche di tracciato

Rocca d'Evandro-Venafrò-Capriati al Volturno.

Somme programmate 10.000

Spese approvate 64

Nodi ferroviari e stazioni

Completamento dei lavori degli scali di: 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 di 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 304.000

Spese approvate 123.170

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, 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. (Controllo Centralizzato Traffico) e C.C.L. (Controllo Centralizzato Linee) di Napoli, Reggio Calabria e Palermo.

Somme programmate 87.500

Spese approvate 41.819

Telecomunicazioni

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

Somme programmate 17.500

Spese approvate 9.558

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 in tutti i Compartimenti della rete.

Somme programmate 163.400

Spese approvate 81.297

Altri lavori

Costruzione e sistemazione di numerosi impianti riparatori di materiale rotabile (officine Grande Riparazione, Depositi e Rimesse locomotive, Squadre 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 170.800

Spese approvate 104.928

Parco rotabili e « riserva »

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 750.000

Spese approvate 732.187



CRONACA DI UN ANNO

GENNAIO

- Si dà il via ai lavori di elettrificazione della linea Bari-Taranto. La spesa per la realizzazione dell'opera è di 15 miliardi ed è compresa nel Piano di Interventi Straordinari.

- Il maltempo che imperversa su gran parte della penisola causa numerosi danni alle linee della rete; in particolare resta chiuso per alcuni giorni il transito del Brennero e viene interrotta la linea Genova-Roma.

- Viene inaugurato il primo tratto Fasano-Ostuni (20 km) del doppio binario tra Bari, Brindisi e Lecce. I lavori sono costati circa 4 miliardi di lire.

FEBBRAIO

- Ad Elmas ha luogo la cerimonia di inizio dei lavori per il raddoppio della Cagliari-Decimomannu. Il raddoppio consentirà, con una radicale modifica del tracciato, velocità notevolmente superiori a quelle attuali e, soprattutto, un rilevante snellimento del traffico sulle direttrici per Chilivani e Iglesias.

- Viene ufficialmente inaugurato il primo tratto della Direttissima Roma-Firenze: Settebagni-Città della Pieve di 138 km. È una tappa importante che viene raggiunta superando ostacoli e difficoltà di ogni genere. Il treno inaugurale arriva a Città della Pieve dove il Ministro Ruffini scopre un cippo marmoreo in memoria dei 13 lavoratori caduti nel corso della realizzazione dell'opera. Il giorno precedente il Direttore Generale, Ingegnere Mayer, e M. de Fontgalland avevano tenuto una conferenza stampa per la presentazione della nuova linea a numerosi giornalisti italiani e stranieri.

- Nuovo ACEI a Palermo: comanda l'intero nodo da Palermo Brancaccio a Palermo C.le, Bivio Oreste e Notarbartolo con 226 pulsanti, 56 scambi, 64 segnali e 2 passaggi a livello.

MARZO

- Entrano in vigore le nuove tariffe ferroviarie che comportano un aumento medio del 20 per cento. Aumentano anche il supplemento rapido (10 per cento), cuccette e vagoni letto (dal 10 al 40 per cento).

- Si dà inizio alla seconda fase dei lavori di costruzione dell'Officina Riparazioni per locomotive elettriche a Saline Joniche (Reggio Calabria). Il complesso si compone di un capannone-officina di 55 mila mq, di un fabbricato centrale termico di 1.750 mq e di impianti tecnologici vari.

- Viene riattivata al traffico la linea Agrigento-Palermo, rimasta interrotta a dicembre del 1976 a causa di gravissimi danni provocati dal maltempo.

APRILE

- Alla presenza del Sottosegretario ai Trasporti, on. Degan, si svolge a Trieste il 2° Convegno internazionale sui trasporti nella CEE.

- Entra in funzione, presso l'Officina Grandi Riparazioni di Foligno, un impianto di depurazione, costato circa 200 milioni, per il trattamento degli scarichi continui industriali, di quelli provenienti dai reparti lavaggio, sgrassaggio e sverniciatura, nonché degli scarichi civili.

- Per il periodo pasquale vengono immessi sulla rete oltre 400 treni straordinari e vengono rinforzati i convogli normali con l'impiego di oltre 500 carrozze.

- Nel corso della 3ª edizione della « Transport Expo » di Parigi, per la prima volta viene dedicata una « Giornata » all'Italia. Nell'occasione le FS organizzano un viaggio stampa cui partecipano una trentina di giornalisti delle più importanti testate italiane. A Parigi i giornalisti visitano lo Stand FS e partecipano ad una conferenza stampa tenuta dal Segretario Generale dell'U.I.C. M. de Fontgalland. Il Ministro Ruffini ha modo, poi, di illustrare ai giornalisti presenti il nuovo Piano Poliennale FS già presentato in Parlamento.



MAGGIO

● Entra in funzione la nuova linea di raddoppio della Varazze-Savona-Finale Ligure Marina, il cui tracciato si allontana notevolmente da quello antico, che seguiva fedelmente la costa. La spesa globale è stata di oltre 170 miliardi.

● Viene inaugurata l'elettrificazione della Cassino-Caserta, che ha comportato, tra l'altro, la costruzione di tre nuove sottostazioni di conversione. Notevoli sono i benefici conseguenti all'attivazione a T.E. La linea che rappresenta di fatto il quadruplicamento, via Cassino, della Roma-Napoli, consentirà infatti velocità di 130-150 km/h, contro gli 80-90 precedenti.

● Il primo convoglio a trazione elettrica transita sulla Treviglio-Cremona.

● Il Consiglio dei Ministri nomina il dr. Ercole Semenza nuovo Direttore Generale delle FS. Il dott. Semenza succede all'ing. Mayer, che lascia il servizio per raggiunti limiti di età.

● Si dà il « via » alla elettrificazione della Treviso-Vicenza. Per elettrificare i 60 km a doppio binario, sostituire e rinforzare l'armamento, verranno spesi circa 14 miliardi.

● Viene attivato il nuovo impianto ACEI di Udine. Costo: un miliardo e duecento milioni di lire.

● Entra in vigore, con l'ora solare, il nuovo orario estivo. I miglioramenti che esso prevede, specie nei collegamenti internazionali, vengono illustrati nel corso dell'annuale conferenza-orario della Stampa Estera Alta Italia, che quest'anno si svolge in due tempi. A Genova, dove viene illustrata la nuova veste tipografica dell'orario, che da quest'anno è edito direttamente dalle FS, e ad Aosta dove i giornalisti, ospiti della Regione, visitano anche i locali impianti ferroviari.

● Un gruppo di tecnici ferroviari americani a bordo del nuovo elettrotreno « Pendolino » compie il percorso Roma-Ancona, interessandosi alle sue particolari prestazioni anche in vista di eventuali commesse del nuovo mezzo da parte delle loro Amministrazioni.

GIUGNO

● Si riuniscono ad Atene i 19 Ministri europei dei Trasporti che affrontano il problema delle comunicazioni a breve e a lungo termine, con particolare riguardo a quelle dirette verso il Medio Oriente. Per l'Italia, partecipa alla riunione il Sottosegretario on. Degan.

● Il dott. Gaetano de Campora viene nominato Vice Direttore Generale delle FS.

● Ad Alessandria Smistamento viene dato inizio — per la prima volta sulla rete FS — al nuovo sistema di manovra dei carri basato sull'indicazione codificata dell'istradamento e della stazione destinataria. Si tratta del cosiddetto « lotissement » dei trasporti merci.

● Entra in esercizio il doppio binario tra Pescara P.N. e Francavilla a Mare. L'opera, che fa parte del raddoppio della linea Adriatica, ha richiesto 5.000 giornate lavorative ed una spesa di oltre 1 miliardo di lire.



LUGLIO

- Vengono appaltati i lavori del primo tronco della «Pontebbana», cioè quelli relativi al tratto Vat-Tarcento. Dureranno circa 3 anni e la spesa sarà di circa 8 miliardi.

- Viene inaugurata a Gela la nuova stazione ferroviaria, realizzata dal Ministero dei Lavori Pubblici con una spesa di circa 6 miliardi e mezzo.

- Il Governo del Venezuela decide di affidare un'importante commessa ferroviaria alla CIPEV, società emanazione della SOFEREST, consorzio formato dalle FS ed altri Enti italiani: si tratta della direzione dei lavori per la costruzione di circa 700 km di ferrovia, che dovranno congiungere Caracas con le altre località del nord-est del Paese.

- «Ciao Italia», un documentario cinematografico realizzato dall'Ufficio Relazioni Aziendali, dopo aver vinto a Parigi il 1° Premio al «Festival du Film sur les Transport de surface», vince la sedicesima Rassegna del Film Turistico a Bardonecchia, viene premiato alla Rassegna del Documentario ad Ovada e al 3° Festival del Documentario Turistico a Montecarlo.

- Il Consiglio di Amministrazione approva l'emissione di un prestito obbligazionario di 200 miliardi destinato al finanziamento del Programma di Interventi Straordinari.

AGOSTO

- L'operazione «vacanze in Sardegna», predisposta in collaborazione con la Società Tirrenia ed il Ministero della Marina Mercantile, si conclude positivamente. Le attese sulla banchina di imbarco a Civitavecchia sono ridotte al minimo, le prenotazioni obbligatorie assicurano un tranquillo viaggio alle migliaia

di turisti motorizzati che affluiscono per le vacanze nell'isola.

- L'Azienda attua un vasto programma di treni straordinari nel periodo dell'alta stagione estiva. Vengono immessi sulla rete 268 convogli straordinari sui collegamenti nazionali e 172 su quelli internazionali.

SETTEMBRE

- A seguito di un rimpasto della compagine governativa l'on. Vito Lattanzio viene nominato Ministro dei Trasporti e, ad interim, della Marina Mercantile. L'on. Attilio Ruffini assume la titolarità del Dicastero della Difesa.

- Vengono modificate, con un provvedimento approvato in via definitiva, dalla Commissione Trasporti della Camera le norme giuridiche relative ai danni subiti dai viaggiatori e dalle cose trasportate dalle Ferrovie dello Stato: sarà, così, più facile per i viaggiatori ottenere il risarcimento.

- Con l'entrata in funzione di terminali a Milano Centrale e Roma Termini, collegati con il sistema elettronico della SNCF, viene esteso il servizio di prenotazione dei «posti letto» anche sui treni in partenza dalla Francia.

- Le FS partecipano a Parigi alla Conferenza internazionale degli orari ferroviari per il biennio 1978-1979. Si concordano miglioramenti anche per le relazioni che riguardano l'Italia.

- Entra in vigore il nuovo orario invernale 1977-78.



OTTOBRE

● Si tiene in tutta Italia la « 19ª Giornata del Ferroviere ». Vengono consegnati 7.121 diplomi e medaglie ad « Anziani » della rotaia, 1.075 diplomi « Benemeriti » della rotaia, medaglie e diplomi a 69 mutilati e invalidi per cause di servizio, 41 medaglie d'oro a ferrovieri che si sono distinti per atti di valore. In tutti gli Impianti viene inoltre reso un particolare omaggio ai caduti sul lavoro.

● Viene aperta al traffico la galleria ferroviaria S. Lucia sulla Salerno-Nocera Inferiore (linea Napoli-Villa S. Giovanni), la ottava del mondo per lunghezza. La costruzione della galleria ha richiesto molto tempo per le gravissime difficoltà che si sono dovute superare, specie per il fatto che la parte iniziale della galleria è stata realizzata sotto l'abitato di Salerno.

● L'ondata di maltempo che investe il Piemonte provoca danni gravissimi alla rete ferroviaria, soprattutto nella Val d'Aosta. Anche in Liguria e Lombardia i danni sono gravi: il crollo di un ponte sul fiume Toce blocca il transito ferroviario della linea del Sempione.

NOVEMBRE

● Viene inaugurato il nuovo tratto a doppio binario tra Fasano e Brindisi. L'opera, portata a termine in poco più di due anni e mezzo, è costata circa 15 miliardi, con un contributo di 3 miliardi della Cassa per il Mezzogiorno, e l'impiego di 50 mila giornate lavorative.

● Si incontrano il Ministro, on. Lattanzio, ed il Commissario per i Trasporti della CEE, Richard Burke; vengono esaminati gli orientamenti della Comunità europea per il settore, enunciati nel programma 1978-80.

● Viene inaugurato a Venezia il nuovo ponte translagunare con la corsa di un treno speciale tra Mestre e Venezia S. Lucia.

● Hanno inizio a Sassari i lavori di costruzione del primo lotto del nuovo Deposito Locomotive e della Officina Riparazioni.

● Una violenta, improvvisa nevicata e la conseguente gelata bloccano il nodo ferroviario di Bologna, tagliando quasi in due l'intera rete ferroviaria italiana. Grazie all'impegno di tutto il personale ferroviario il traffico viene ripristinato in tempi brevissimi.

DICEMBRE

● Viene attivata la nuova stazione di Gemona nel Friuli gravemente lesionata dalle scosse sismiche nel '76. L'opera è costata 203 milioni circa.

IMPAGINAZIONE: STUDIO SAVINA
ELABORAZIONI COPERTINA: PETRELLI
FOTOLITO: STUDIO BONDANI
STAMPA: CHRISTENGRAF - ROMA

