



FS 1978

FS 1978



Il sintetico panorama della vita di un anno dell'Azienda FS, che questo volume offre, è confortante soprattutto per la parte che si riferisce alle nuove opere realizzate o, comunque, portate avanti e ai nuovi mezzi immessi gradualmente in servizio.

Lo sforzo di ammodernamento nel quale le FS sono da tempo impegnate comincia, quindi, a far registrare concreti risultati che ripagano — sia pure in misura ancora modesta — la collettività dei sacrifici finora fatti affinché l'Azienda avesse a disposizione i mezzi finanziari indispensabili per migliorare il servizio e adeguarlo alle necessità del Paese.

Proprio nel corso dell'anno cui si riferisce il volume si è svolta quella Conferenza Nazionale dei Trasporti che — attraverso le voci autorevoli dei tecnici, dei politici e dei sindacalisti — ha indicato nella ferrovia la struttura portante dell'intero sistema di comunicazioni del Paese.

È un'indicazione che dovrebbe rivelarsi determinante per il futuro dell'Azienda, ma le prospettive che ne emergono potranno concretarsi solo attraverso precise e tempestive scelte politiche e, successivamente, attraverso un decisivo sforzo degli uomini della rotaia per la realizzazione di un imponente programma di nuove opere.

Dalla parte politica occorre, intanto, la sollecita e definitiva approvazione dei programmi di rinnovamento e potenziamento già esaminati dal Parlamento nella scorsa legislatura.

Nel contempo, dovranno maturare le decisioni definitive sul progetto di riforma dell'Azienda, che dovrebbe tradursi in un aumento della produttività, nel contenimento dei costi unitari e nella utilizzazione ottimale di tutte le risorse.

Insomma, il Paese deve dare molto alla Ferrovia; ma, per converso, la Ferrovia dovrà dare molto al Paese. Solo da questo impegno concorde potrà nascere il sistema ferroviario che la Conferenza dei Trasporti ha auspicato, efficiente struttura di base per il trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Il Ministro

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Reti", is written over a faint, circular official stamp.



Secondo una tradizione ormai consolidata, il presente volume intende offrire non solo una visione ordinata del processo produttivo dell'Azienda nell'anno considerato, ma anche un'immagine del sistema ferroviario, delle sue componenti, dei condizionamenti interni ed esterni.

Nonostante gli importanti indirizzi scaturiti dalla Conferenza Nazionale dei Trasporti, varie vicende, che è superfluo ricordare, non hanno ancora consentito di pervenire ad una riforma di struttura che conferisca più ampia libertà di azione all'Azienda e le imprima maggiore dinamismo.

È evidente che tale ritardo pesa negativamente in una gestione complessa come quella delle FS, determinando un appesantimento anche sul piano finanziario.

Per venire ad altri aspetti, l'incerta congiuntura economica non ha avuto riflessi notevoli sul volume del traffico che è rimasto sostanzialmente sui livelli del 1977, con un lieve incremento dei viaggiatori-chilometro e delle tonnellate-chilometro. Comunque, nel settore delle merci è proseguita l'azione di potenziamento delle tecniche intermodali che confermano favorevoli previsioni di sviluppo ed estese possibilità d'impiego.

Nel consuntivo 1978 sono riscontrabili sicuri elementi che attestano l'impegno dell'Azienda di razionalizzare e specializzare i servizi prodotti, attuando le scelte più appropriate ai fini della massima valorizzazione dei mezzi umani e strumentali.

Di segno positivo è anche l'elevato numero di opere che, nel corso dell'anno, sono state completate o portate avanti; si tratta per la maggior parte di interventi di notevole impegno concernenti quadruplicamenti, raddoppi, varianti di linee, ponti, gallerie nonché miglioramenti degli ambienti di lavoro.

Gli oneri sostenuti dall'Azienda nel 1978 per l'acquisto di materiali di scorta e di consumo, per l'acquisto di rotabili e per lavori di manutenzione sono aumentati del 40 per cento rispetto all'anno precedente. Pur tenendo conto del saggio d'inflazione, appare innegabile il sempre maggiore impegno delle FS per qualificare la spesa attraverso un'accurata selezione degli obiettivi.

In tema di programmazione, nonostante l'instabilità del quadro politico, è stato possibile addivenire all'approvazione della legge 503 che ha stanziato 1.665 miliardi per l'ammodernamento e potenziamento del parco del materiale rotabile e degli impianti di sicurezza e di segnalamento, nonché per il completamento di tre nuove Officine nel Mezzogiorno.

Siamo impegnati al massimo per dare la migliore e più completa attuazione alla legge. Essa peraltro costituisce il preludio di un potenziamento ed ammodernamento delle infrastrutture assai più vasto, che è stato accuratamente studiato e che forma oggetto del « Programma Integrativo ».

Se questo sarà sollecitamente approvato, si compirà un deciso passo in avanti verso quel rilancio delle ferrovie, la cui urgenza e necessità sono state sottolineate dalla stessa Conferenza Nazionale dei Trasporti.

Ercole Semenza
Direttore Generale delle FS



MINISTRO

Sen. Dott. Vittorino Colombo

SOTTOSEGRETARI

On. Ing. Costante Degan

Sen. Achille Accili

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

COLOMBO Sen. Dott. Vittorino

DEGAN On. Ing. Costante

ACCILI Sen. Achille

SEMENZA Dott. Ercole

CHISARI Dott. Arnaldo

BELLINGERI Dott. Giorgio

CUTRONA Dott. Giuseppe

BIANCO Ing. Enrico

GRIMALDI Ing. Tullio

PESCATORE Prof. Gabriele

LUGO Dott. Andrea

MILAZZO Dott. Vincenzo

RUGGIERO Dott. Felice

GENTILE Avv. Giovanni

SANTOPIETRO Ing. Mario

BORTOLINI Armando

CAPORALI Ing. Giulio

D'AIUTO Dott. Gerardo

ARCONTI Geom. Gaetano

ANGRISANI Ciro

AIAZZI p.i. Giancarlo

SANTORO Prof. Francesco

DI NARDI Prof. Giuseppe

d'AMATI Prof. Nicola

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

Rappresentante del personale

Rappresentante del personale

Rappresentante del personale

Rappresentante del personale

Rappresentante del personale

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

Titolare della Cattedra di Scienza
delle Finanze e Diritto Finanziario
Facoltà di Giurisprudenza
Università di Bari

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

Dirigente Generale FS
Segretario del Consiglio

Lunghezza delle linee esercitate (al 31/12/1978)

In complesso	Km.	16.129,8
di cui:		
elettrificate	»	8.382,4
non elettrificate	»	7.747,4
a doppio binario	»	5.315, -
a semplice binario	»	10.814,8
Marittime	»	236,8
Autoservizi	»	1.628, -
Binari di corsa	»	21.495, -
Blocco automatico	»	2.095, -
P.L. automatizzati	N.	337
P.L. chiusi nell'anno	»	131

	Non Elettrificate	Elettrificate
Linee a scartamento ordinario a semplice binario		
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		



sommario

	pag.
TRAFFICO E CONGIUNTURA	10
La situazione economica	12
Lenta evoluzione del traffico viaggiatori	12
In fase di difficoltà il traffico merci	16
Il traffico delle FS sul mare	21
Collaborazione internazionale	25
Risultati della gestione	28
Commesse all'industria	33
 QUALITÀ DEL SERVIZIO	 34
Interventi operativi per migliorare la regolarità di circolazione dei treni	37
Provvedimenti per razionalizzare e incrementare il trasporto merci	43
 REALIZZAZIONI TECNICHE	 48
Ammodernamento e potenziamento degli impianti	51
Il quadruplicamento della Roma-Firenze	54
Interventi e realizzazioni nel settore degli impianti elettrici ed elettronici	55
Materiale rotabile	58
Sperimentazione	61
 VITA DELL'AZIENDA	 64
La struttura dell'Azienda e la politica del personale	66
 PROGRAMMI E PROSPETTIVE	 72
I Piani in corso	74
Il Piano Poliennale ed il Programma Integrativo	74
I primi provvedimenti	77
Il Programma Integrativo di 8.200 miliardi	79
 CRONACA DI UN ANNO	 87



traffico e congiuntura



la situazione economica

Prima di illustrare le cifre più significative sul traffico ferroviario nel '78 è opportuno ricordare, in sintesi, alcuni aspetti che hanno caratterizzato l'evoluzione della situazione economica generale del paese nell'anno in esame ed il suo prevedibile sviluppo a brevissimo termine (1979) per evidenziare l'andamento delle principali grandezze economiche strettamente correlate a quelle del settore trasporti ed a quello ferroviario, in particolare. L'economia italiana ha presentato nel 1978 un'evoluzione che riflette i condizionamenti lasciati dal 1977: cioè uno sviluppo di attività ancora modesto, anche se con risultati più favorevoli rispetto all'anno precedente.

Il prodotto interno lordo è aumentato del 2,6% in termini reali (a fronte del 2% del 1977) e del 16,2% in lire correnti (+ 21,3% nel 1977). L'incremento relativo, nelle valutazioni a prezzi correnti, è risultato inferiore a quello del 1977 per la dinamica dei prezzi nettamente inferiore a quella del 1977 (13,3% contro il 18,9% del 1977).

I diversi comparti produttivi hanno così contribuito a determinare il prodotto complessivo: industria 42,6%, agricoltura 7%, servizi (esclusi i trasporti) 32,5%, trasporti e comunicazioni 5,5%, servizi non destinabili alla vendita 12,4%.

Nell'ambito del settore industriale il prodotto lordo è aumentato in media del 2% (contro l'1,5% del 1977) e quello del settore terziario è cresciuto del 3% (a fronte di un aumento del 3,2% riscontrato nel 1977).

La ripresa produttiva non ha generato tensioni aggiuntive sotto il profilo monetario e il tasso di inflazione è passato dal 18,4% del 1977

al 12,1% del 1978.

Un anno, in ogni modo, nel complesso migliore del 1977 ma pur sempre, almeno nella sua globalità di risultati e di realizzazioni, un anno di sostanziale assestamento.

Le stesse tendenze affermatesi nel corso del 1978, anche sotto quei profili che ad una prima considerazione sembravano altamente positivi, sottolineano la presenza nel sistema economico nazionale di alcuni fattori che condizionano il superamento della presente congiuntura.

Il 1979 si presenta quindi ancora come un anno difficile e di cruciale importanza dovendosi portare avanti il processo di stabilizzazione senza rinunciare a quanto realizzato in fatto di espansione.

Infine, il movimento di ripresa manifestatosi negli ultimi mesi del 1978 non risulta così rilevante ed incisivo da poter influire sui tempi più lunghi: notevoli preoccupazioni permangono, infatti, sul versante dell'inflazione a causa dei rinnovi contrattuali e dei consistenti aumenti del prezzo del petrolio, che potrebbero portare a un tasso annuo di inflazione nettamente superiore a quello del 1978.

Tuttavia, la ripresa cui si è accennato — trainata da un verso dalle cosiddette « economie sommerse » e dall'altro da una severa impostazione programmatica triennale — potrebbe portare ad un sia pur lento miglioramento produttivo.

C'è da augurarsi che la nuova minaccia di carenza del greggio, non faccia salire il termometro del petrolio oltre i limiti di sicurezza e non provochi una ancor più grave inversione di tendenza.

In questa situazione, l'andamento del traffico ferroviario — strettamente correlato all'evoluzione delle principali variabili rappresentative del sistema economico nazionale, in particolare a quelle del reddito nazionale e della produzione

industriale — ha segnato sostanzialmente il passo, per cui il 1978 può essere considerato un anno di stazionarietà per il settore viaggiatori e di lieve contrazione per quello delle merci.

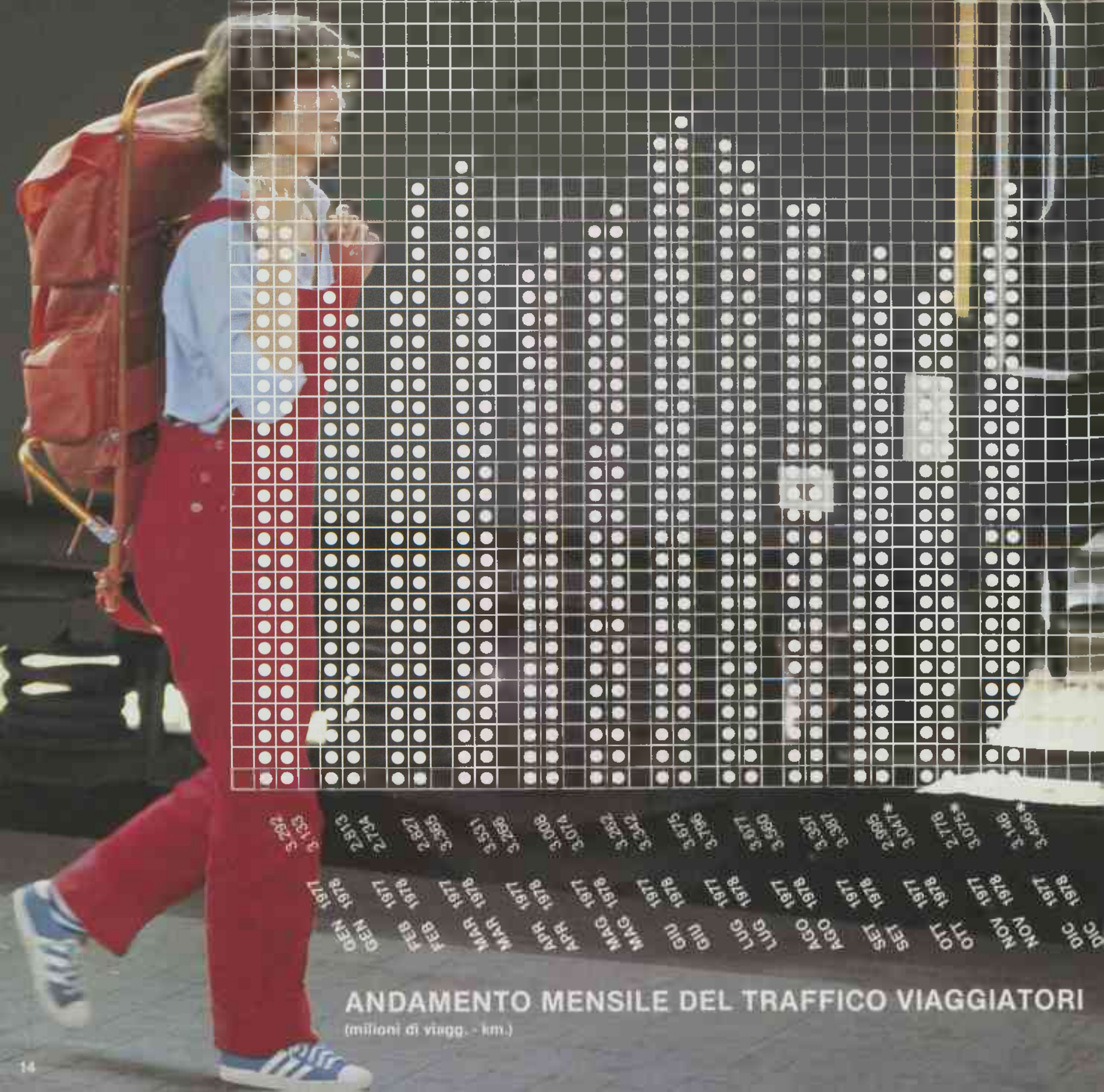
Per quanto riguarda le prospettive a brevissimo termine, il 1979 si presenta pieno di incertezze soprattutto per il settore viaggiatori. Per quelle a più lungo termine molto dipenderà, oltretutto, dall'evolversi della situazione congiunturale e dalle conseguenze della nuova crisi energetica, anche dalla approvazione rapida dei nuovi programmi di investimento per il potenziamento del trasporto ferroviario e soprattutto da una profonda modifica di struttura dell'Azienda che le consenta di adeguarsi prontamente alle nuove esigenze di gestione dell'esercizio ferroviario e di rapida realizzazione dei piani di sviluppo.

lenta evoluzione del traffico viaggiatori

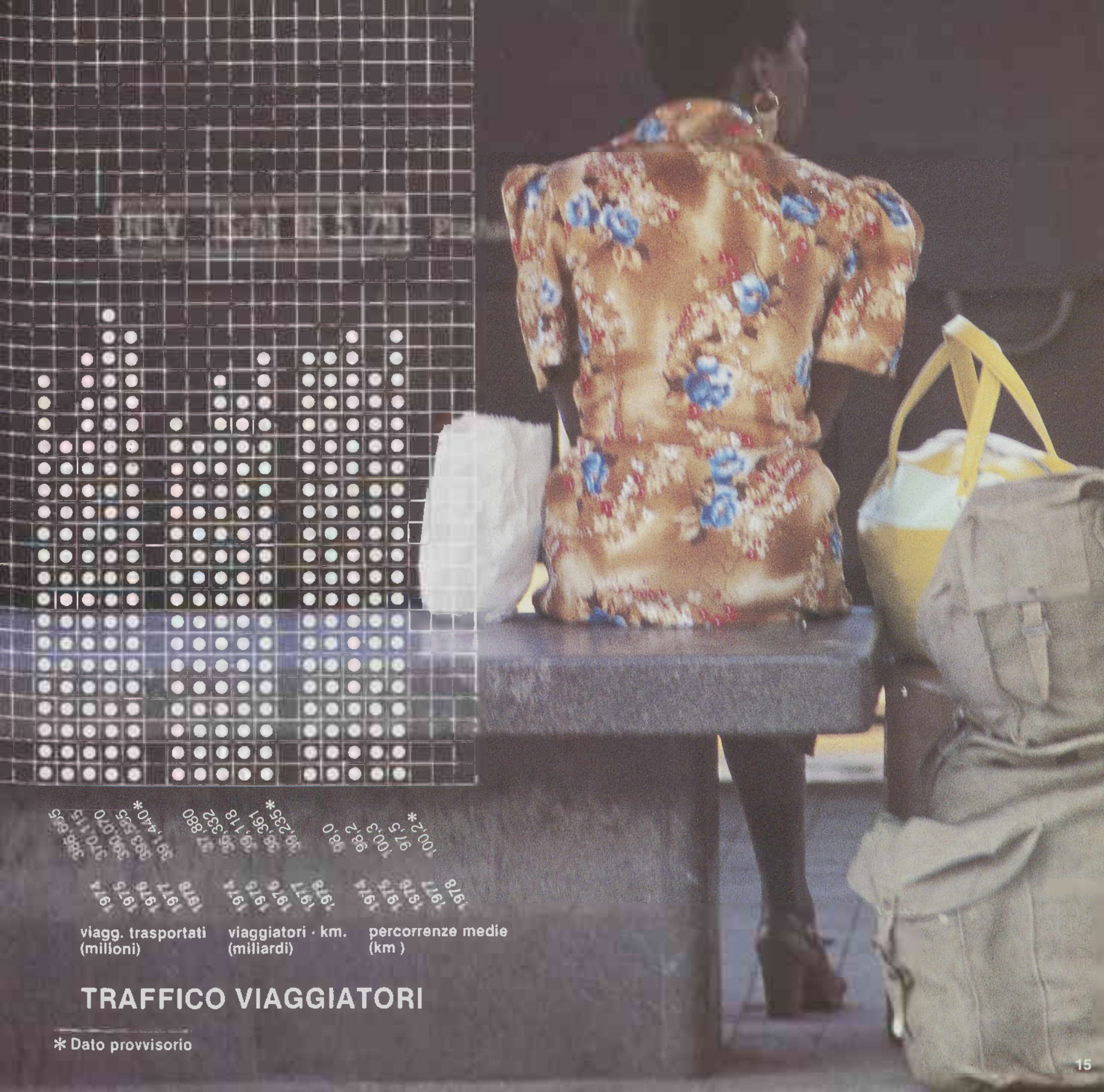
L'esame dei risultati ancora provvisori consente un'analisi più dettagliata per i vari settori. Per quanto riguarda i viaggiatori ne sono stati trasportati 391,4 milioni, cioè lo 0,6% in meno rispetto al 1977. Il traffico espresso in viaggiatori-Km è risultato invece pari a 39,2 miliardi, con un aumento del 2,1% rispetto all'anno precedente. Le variazioni riscontrate per i viaggiatori e viaggiatori-Km hanno portato ad un lieve aumento del percorso medio, passato da 97,5 a 100,2 Km, che ha interessato sia quelli con abbonamento (in pratica, i pendolari) che quelli a tariffa ordinaria. Nella ripartizione per tipo di tariffa i risultati del 1978 non indicano variazioni di rilievo nella struttura del

traffico incontrata negli ultimi anni. V'è però da osservare che il dato riguardante i viaggiatori-Km rilevato nel 1978 rappresenta il valore massimo finora raggiunto dalle FS. In ogni modo l'andamento nel corso dell'anno non è stato uniforme: per quanto riguarda il numero dei viaggiatori trasportati si sono riscontrate variazioni negative per i primi otto mesi, ad eccezione del mese di marzo, e positive soltanto nell'ultimo quadrimestre, mentre per i viaggiatori-Km (fatta eccezione per i mesi di gennaio, febbraio, aprile e agosto), si è avuto un buon incremento. Ciò dimostra che gli aumenti tariffari intervenuti nel corso dell'anno (+ 20% in media, con esclusione degli abbonamenti, a partire dal mese di luglio, e quindi negli ultimi mesi) non hanno prodotto particolari effetti negativi. Vi è stato perciò un ritorno al treno per i viaggi più lunghi ed anche una estensione della fascia dell'interland servito dalla ferrovia. Diminuiti — o almeno stazionari — invece i viaggi a media percorrenza che non riguardano gli spostamenti casa-lavoro. V'è da rilevare, d'altra parte, che la stazionarietà del prezzo della benzina nel corso del '78 ha indotto ad una maggiore utilizzazione del mezzo automobilistico (i consumi di benzina per auto sono infatti aumentati del 2,3%). Quanto al prossimo futuro, l'incertezza sull'evoluzione dei fattori che condizionano lo sviluppo del traffico ferroviario viaggiatori (uso delle autovetture, aumenti del reddito reale pro-capite, ecc.) rende assai difficile fare previsioni. Tuttavia, sulla base del piano triennale di sviluppo economico si ipotizza, per i prossimi tre anni, un tasso di incremento annuo dell'1,5%: il che porta per il 1980 a raggiungere un volume di traffico pari a circa 40 miliardi e mezzo di viaggiatori-Km.





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



386,635	56,235*	100,2*
370,115	56,361	97,5
360,535	56,118	100,3
360,070	56,332	98,2
361,440*	57,880	98,0
1978	1978	1978
1977	1977	1977
1976	1976	1976
1975	1975	1975
1974	1974	1974

viagg. trasportati
(milioni)

viaggiatori · km.
(miliardi)

percorrenze medie
(km)

TRAFFICO VIAGGIATORI

* Dato provvisorio

in fase di difficoltà il traffico merci

Nel settore del trasporto ferroviario delle merci, dopo l'accentuata ripresa riscontrata nel 1976 (+ 10,6% per le tonnellate-Km), confermata, sia pure in misura attenuata, nel 1977 (+ 4,7%), nell'anno 1978 si è invece verificata una inversione di tendenza. Il volume del traffico è stato di 50,9 milioni di tonnellate a fronte di 52,3 milioni del 1977, con una diminuzione del 2,7%.

Nello stesso periodo le tonnellate-Km, pari a 16,6 miliardi, hanno subito una contrazione del 5,7%, rispetto ai 17,6 miliardi del 1977.

Tali risultati hanno portato ad una diminuzione del percorso medio da 336 a 327 Km.

In particolare si è avuto un decremento sia del traffico interno, rispetto al 1977, dell'8,4% per le tonnellate e del 12,4% per le tonnellate-Km, sia del traffico internazionale dello 0,2% per le tonnellate e dell'1,6% per le tonnellate-Km, con conseguente aumento dell'incidenza del trasporto internazionale sul trasporto complessivo.

Quest'ultimo dato conferma una tendenza già riscontrata nel biennio precedente: infatti dal 1976 al 1978 il trasporto internazionale espresso in tonnellate-Km ha rappresentato, nell'ordine, il 62%, il 66%

e il 68% del traffico complessivo. Poiché il percorso medio del trasporto internazionale, riferito al solo percorso sulla Rete FS (pari a 300 Km circa), risulta inferiore a quello concernente il trasporto interno (pari a 400 Km circa), il maggior peso relativo del traffico internazionale ha contribuito a determinare la contrazione del percorso medio complessivo. Dall'esame dei dati concernenti

specifici settori di traffico e in particolare quello tra il Continente e la Sicilia — trattandosi in genere di trasporti a lunga distanza — si ha un'altra indicazione delle cause che possono aver contribuito a determinare la contrazione del percorso medio globale. Risulta, infatti, che i carri carichi traghettati attraverso lo Stretto sono diminuiti del 15,9%, mentre il numero degli autocarri carichi trasportati è aumentato del 14,8%.



Da quest'ultima indicazione e dal fatto che per il settore dell'autotrasporto merci si è riscontrato un notevole aumento del consumo del gasolio per motori (+ 11,2%), sembra potersi rilevare che alla contrazione del traffico ferroviario si sia contrapposto un aumento del traffico stradale, anche sulle lunghe distanze.

Questa è evidentemente la conseguenza delle difficoltà che si incontrano per un sostanziale miglioramento del servizio offerto, che pur essendo al centro delle cure aziendali non riesce a raggiungere in tempi brevi quei livelli qualitativi standard, specie sulle lunghe distanze, che rappresentano il presupposto indispensabile per una ottimale ripartizione del traffico tra il vettore ferroviario e quello stradale.

Ed anche le variazioni positive che pur si sono avute per i settori del traffico ferroviario merci più adeguati ad una sua più moderna strutturazione, e cioè i trasporti combinati ed a treno completo, non sono state di entità tale da modificare i dati complessivi. Vi è però da osservare che sull'andamento negativo del traffico merci per ferrovia ha pesantemente influito la congiuntura economica nazionale, nettamente ancora in fase di stasi ed i cui riflessi negativi risultano, come sempre, ampliati per il settore ferroviario, a causa della ben nota viscosità con cui i fenomeni dell'una perdurano e si accrescono nell'altro. Il limitato sviluppo della produzione nazionale ed in particolare di quella industriale (aumentata solo dell'1,8%) è risultato quindi strettamente correlato ai risultati complessivi del traffico. Ciò è dimostrato anche dal fatto che l'andamento meno sfavorevole avutosi, sempre per ferrovia, nel trasporto internazionale rispetto a quello del traffico interno, è certamente collegato ai risultati nettamente positivi rilevati, in sede nazionale, per l'interscambio commerciale con l'estero, aumentato del 7,2%.

Anche per il settore merci risulta molto arduo fare previsioni per il futuro. Tuttavia ipotizzandosi una pur lieve ripresa economica e tenendo conto del progressivo miglioramento, tanto in termini qualitativi che quantitativi, dell'offerta del trasporto ferroviario grazie agli interventi già in corso di attuazione con i piani di investimento approvati, si prevede che le FS potranno recuperare la perdita del traffico subita nel '78 ed acquisire altresì una parte sia pur minima dei previsti aumenti del traffico globale.

Si dovrebbero cioè riscontrare incrementi annui del 2,8% circa, con un volume di traffico che nel 1980 dovrebbe raggiungere i 18 miliardi di tonnellate-Km.



TRAFFICO NEI PORTI - CARRI CARICATI

1° semestre 1977 n. 142.123 + 2° semestre 1977 n. 115.684 = totale 257.807

1° semestre 1978 n. 127.920 + 2° semestre 1978 n. 124.427 = totale 252.347

— 14.203 — 8.743 = totale — 5.460

TRAFFICO NEI PORTI - CARRI SCARICATI

1° semestre 1977 n. 89.433 + 2° semestre 1977 n. 53.330 = totale 142.763

1° semestre 1978 n. 71.811 + 2° semestre 1978 n. 56.790 = totale 128.601

— 17.522 + 3.460 = totale — 14.162

TRAFFICO AI TRANSITI DI CONFINE - IN ENTRATA

1° semestre 1977 n. 494.008 + 2° semestre 1977 n. 412.950 = totale 906.958

1° semestre 1978 n. 443.097 + 2° semestre 1978 n. 432.913 = totale 876.010

— 50.911 + 19.963 = totale — 30.948

TRAFFICO AI TRANSITI DI CONFINE - IN USCITA

1° semestre 1977 n. 342.635 + 2° semestre 1977 n. 299.924 = totale 642.559

1° semestre 1978 n. 316.290 + 2° semestre 1978 n. 302.576 = totale 618.866

— 26.345 + 2.652 = totale — 23.693

CARRI REFRIGERANTI CARICATI

1° semestre 1977 n. 52.153 + 2° semestre 1977 n. 53.243 = totale 105.393

1° semestre 1978 n. 40.908 + 2° semestre 1978 n. 51.995 = totale 92.903

— 11.245 — 1.248 = totale — 12.493

CARRI CARICATI CON DERRATE

1° semestre 1977 n. 127.331 + 2° semestre 1977 n. 81.958 = totale 209.289

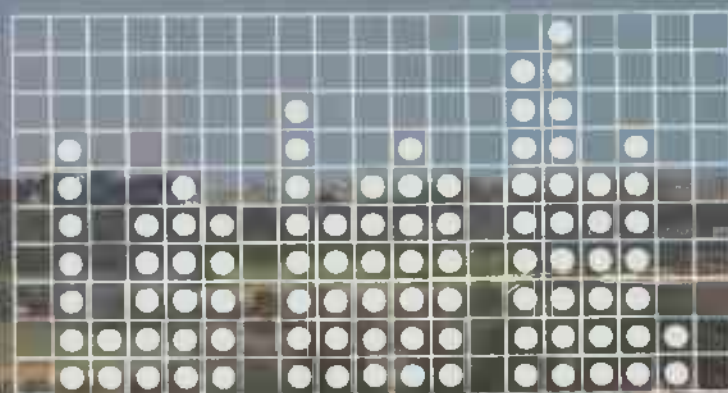
1° semestre 1978 n. 93.232 + 2° semestre 1978 n. 80.448 = totale 173.680

— 34.099 — 1.510 = totale — 35.609

RIPARTIZIONE PERCENTUALE DEL TRAFFICO MERCI* (tonn. - km. a carro completo)



TRAFFICO MERCI*



1974	1975	1976	1977	1978	tonn trasportate (milioni)	tonnellate - km. (miliardi)	percorrenze medie (km.)
Interno	Interno	Interno	Interno	Interno	54,386	18,482	340.6
Esport	Esport	Esport	Esport	Esport	21,111	15,115	341.6
Import	Import	Import	Import	Import	34,711	16,389	334.2
transito	transito	transito	transito	transito	0,511	17,516	328.6

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



GEN 1977	1,500	GEN 1978	1,387	FEB 1977	1,577	FEB 1978	1,199
MAR 1977	1,825	MAR 1978	1,493	APR 1977	1,545	APR 1978	1,360
MAG 1977	1,633	MAG 1978	1,496	GIU 1977	1,446	GIU 1978	1,482
LUG 1977	1,382	LUG 1978	1,408	AGO 1977	1,176	AGO 1978	1,111
SET 1977	1,256	SET 1978	1,290	OTT 1977	1,385	OTT 1978	1,545
NOV 1977	1,531	NOV 1978	1,406	DIC 1977	1,322	DIC 1978	1,461

* Dati aggiornati con l'aggiunta del traffico "Intercontainer".



il traffico delle FS sul mare

Rispetto all'anno precedente, il traffico sullo Stretto di Messina ha registrato una notevole flessione per quanto riguarda il traghettamento dei carri ferroviari, mentre un certo incremento ha avuto quello delle carrozze e delle elettromotrici. Un consistente aumento si è anche verificato nel numero dei viaggiatori e delle autovetture. Assai consistente il numero degli autocarri traghettati sulle navi bidirezionali Agata e Pace (oltre il 14%): ciò che conferma l'andamento crescente di questo tipo di trasporto, già notato negli anni precedenti, che nel '78 ha raggiunto le 244.478 unità.

Il servizio sullo Stretto è stato disimpegnato da dieci navi (Rosalia, Sibari, Iginia, Reggio, Cariddi, Il Aspromonte, Mongibello, Messina, Agata e Pace), alle quali,

dal 20 maggio, si è aggiunta la motonave Edra, utilizzata per esclusivo traffico viaggiatori sulla relazione Messina-Reggio Calabria e viceversa.

Sulla rotta Continente-Sardegna l'affluenza dei viaggiatori ha registrato un decremento dell'1,2%, mentre il numero delle autovetture traghettate è diminuito dell'8,4%.

Più sensibile è la diminuzione verificatasi nel traghettamento degli autocarri, mentre il trasporto del materiale rotabile è rimasto pressoché invariato.

Il servizio — disimpegnato dalle navi Tyrsus, Hermaea, Gennargentu, Gallura, S. Francesco di Paola — è stato rinforzato nel periodo estivo con l'ausilio della nave Iginia, che ha sostituito nel mesi di punta la S. Francesco di Paola, a sua volta utilizzata sullo Stretto di Messina.

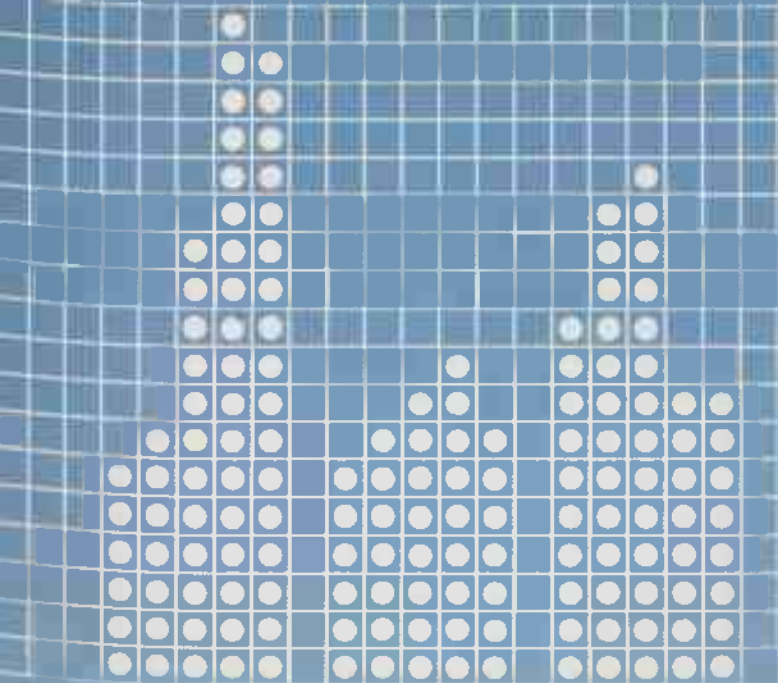
STRETTO DI MESSINA (11 navi)

	1977	1978	%
Corse effettuate	45.472	47.916	+ 5,4
Rotabili traghettati	621.980	595.378	— 4,3
Viaggiatori	9.893.403	10.608.575	+ 7,2
Autovetture	459.777	481.168	+ 4,7
Autocarri	212.980	244.478	+ 14,8

ROTTA PER LA SARDEGNA (5 navi)

	1977	1978	%
Corse effettuate	2.754	2.624	— 4,7
Rotabili traghettati	48.277	48.449	+ 0,4
Viaggiatori	577.071	570.076	— 1,2
Autovetture	174.807	160.066	— 8,4
Autocarri	10.782	8.120	— 24,7





4.4 4.9 5.1 5.2 5.7
1.0 1.0 1.0 1.0 1.0
0.5 0.5 0.5 0.5 0.5

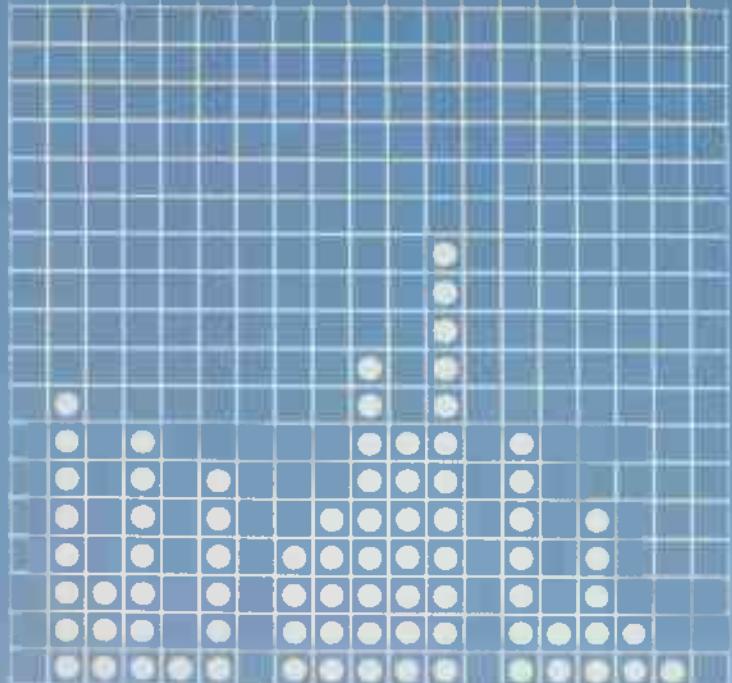
1974 1975 1976 1977 1978
1974 1975 1976 1977 1978

viaggiatori
(migliaia)

automezzi
(migliaia)

rotabili
(migliaia)

TRAFFICO CIVITAVECCHIA - GOLFO ARANCI



10.0 10.0 10.0 10.0 10.0
10.0 10.0 10.0 10.0 10.0
10.0 10.0 10.0 10.0 10.0

1974 1975 1976 1977 1978
1974 1975 1976 1977 1978

viaggiatori
(migliaia)

automezzi
(migliaia)

rotabili
(migliaia)

TRAFFICO NELLO STRETTO DI MESSINA





collaborazione internazionale

Anche se difficoltà di ordine politico e tecnico hanno continuato ad ostacolare l'attuazione di una politica comune dei trasporti nell'ambito CEE, nel 1978 è proseguita l'attività delle istanze comunitarie e degli organismi interferroviari volta alla soluzione dei maggiori problemi esistenti.

Con la decisione del Consiglio CEE del 20 febbraio 1978 — che istituisce una procedura di consultazione e crea un comitato in materia di infrastrutture di trasporto — si è dato avvio ad una azione più efficace nel settore delle infrastrutture che costituisce uno dei problemi fondamentali del trasporto ferroviario anche sotto il profilo della concorrenza. In collaborazione con esperti governativi degli Stati membri, la Commissione delle Comunità Europee ha iniziato a predisporre una relazione sui punti nevralgici delle infrastrutture del trasporto e sulle diverse modalità di intervento possibili. Considerato positivo l'esperimento triennale della direttiva 75/130 relativa ai trasporti combinati, il Consiglio ha deciso di mantenere la normativa da essa dettata a titolo permanente, esonerando in tal modo da qualsiasi regime di contingentamento alcuni trasporti combinati di merci strada-rotaia.

Per quanto attiene più strettamente al settore ferroviario, nuove misure sono state adottate per dare attuazione alla decisione 75/327/CEE del 20 maggio 1975, relativa al risanamento della situazione delle aziende ferroviarie e all'armonizzazione delle norme che disciplinano i rapporti finanziari tra tali aziende e gli Stati. Per la prima volta quest'anno, i risultati di gestione delle aziende ferroviarie, stabiliti secondo le

rispettive norme nazionali, sono stati trasposti — sulla base di nomenclature comuni — negli schemi uniformi (stato patrimoniale e conto profitti e perdite) fissati nel regolamento CEE n. 2830/77 del 12 dicembre 1977, relativo alle misure necessarie per rendere comparabili le contabilità ed i conti annuali delle aziende ferroviarie, emanato in attuazione dell'art. 8 paragrafo 2 della decisione del 20 maggio 1975. In base allo stesso articolo è stato approvato quest'anno il regolamento n. 2183/78, relativo alla fissazione di principi uniformi per il calcolo dei costi delle aziende ferroviarie.

Ancora dalla decisione del 20 maggio 1975 trae origine l'intensa collaborazione che si è instaurata tra la Commissione e le aziende ferroviarie, al fine di rafforzare la cooperazione tra tali aziende e di elaborare misure atte a promuoverne l'integrazione, come previsto dall'art. 11.

La Commissione ha presentato al Consiglio una « relazione sullo stato di avanzamento dei lavori per un programma di cooperazione tra le aziende ferroviarie », che è stata esaminata del Consiglio nella sessione del 12 giugno.

In allegato alla relazione figura un « programma d'azione a breve termine », presentato dal Gruppo dei Nove Direttori Generali delle reti ferroviarie aderenti alla CEE, che enumera una serie di azioni in materia di cooperazione concretamente realizzabili entro il 1978-79. Tenendo conto delle conclusioni del Consiglio dei Ministri in merito alla relazione suddetta, il Gruppo dei Nove ha elaborato un programma « di seconda fase » indicando azioni concrete e studi suscettibili di essere attuati nel periodo 1978-1982, soprattutto nei settori Movimento e Commerciale. Lo spirito di collaborazione instauratosi tra la Commissione e

le aziende ferroviarie, si è manifestato anche tramite la costituzione di un Gruppo di lavoro misto Commissione/Ferrovie, che ha il compito di assistere la Commissione nell'esame delle misure da adottare al fine della liberalizzazione delle forniture di materiale ferroviario, tenendo conto della specificità e della struttura attuale dell'industria del settore. Il tema centrale dell'attività della Conferenza europea dei Ministri dei Trasporti (CEMT) per il 1978 è stato quello dei trasporti combinati. Due tendenze di politica dei trasporti si sono manifestate: l'una di tipo liberistico, l'altra favorevole ad un sistema integrato nel quale ogni modo di trasporto abbia la sua utilizzazione ottimale. Al momento, non si è ancora concretato un orientamento definitivo in favore dell'una o dell'altra tendenza. Inoltre la CEMT ha dato particolare impulso all'attività di tre Gruppi di lavoro di recentissima costituzione e cioè: — Gruppo ad hoc per lo studio dei problemi inerenti al trasporto delle merci in transito, con l'incarico di procedere alla raccolta di dati per la valutazione della domanda di trasporto internazionale e di ricercare nuovi metodi di carattere amministrativo, tecnico, economico e finanziario in grado di attenuare gli ostacoli che si frappongono ad un regolare svolgimento del traffico in questione;

— Gruppo di esperti incaricato di studiare i problemi posti dal traffico per il Medio Oriente. Tale Gruppo ha approvato un rapporto che sintetizza in maniera organica tutta la problematica del settore e che riveste particolare interesse per il nostro Paese;

— Gruppo ad hoc per il trasporto delle persone handicappate che ha adottato una risoluzione tendente a migliorare le condizioni di vita dei minorati fisici, favorendo i loro spostamenti con mezzi pubblici e privati.



PARCO CARRI EUROPEI al 31.12.78

FRANCIA 82.340

DANIMARCA 4.745

SVIZZERA 10.230

AUSTRIA 13.365

ITALIA 25.720

BENELUX 30.795

GERMANIA 118.210

TOTALE 285.405

risultati della gestione

Il conto economico ha registrato un disavanzo di gestione di 1.294,9 miliardi con un aumento di 308,9 miliardi rispetto a quello accertato nell'esercizio precedente, dovuto all'effetto differenziale di maggiori spese per miliardi 476,9 e di maggiori entrate per miliardi 168. I settori della spesa che hanno inciso sull'aumento del disavanzo sono stati quelli del personale (+ 318,3 miliardi), dei rinnovamenti (+ 43 miliardi), dei combustibili, delle forniture e dei servizi in appalto (+ 32,2 miliardi), delle manutenzioni (+ 22,4 miliardi), degli oneri finanziari (+ 49,3 miliardi) e delle spese diverse di gestione (+ 11,7). La maggiore spesa di miliardi 318,3 nelle spese di personale è dovuta essenzialmente agli oneri derivanti dall'aumento dell'indennità integrativa speciale dal 1.1.1978 e dal 1.7.1978, nonché dall'attuazione delle leggi 9 gennaio 1978, n. 7 e n. 8, rispettivamente riguardanti modificazioni ai compensi per lavoro straordinario e ai trattamenti economici e normativi in materia di trasferte e traslochi. Per le spese inerenti all'acquisto di beni e servizi, gli aumenti sono dovuti alla lievitazione dei costi relativi ai servizi in appalto e nel complesso all'aumento generale dei prezzi. Per quanto riguarda le entrate, il gettito dei prodotti del traffico ha avuto un incremento di 130,3

miliardi, incremento che è anche da attribuire agli aumenti tariffari stabiliti nella misura media del 20%, con decorrenza 16 luglio 1978. Per quanto attiene ai rimborsi del Tesoro, ai sensi dei Regolamenti Comunitari sugli obblighi di servizio

pubblico e sulla normalizzazione dei conti, è stata accertata una maggiore entrata di 95,9 miliardi, in relazione alla maggiore incidenza delle spese. Agli investimenti sono stati destinati, nel 1978, 1.172 miliardi così ripartiti:

— esecuzione del Piano di Interventi Straordinari (importo dell'intero Piano 2.000 miliardi ripartiti in sei anni dal 1975 al 1980)	miliardi	350
— costruzione della direttissima Roma-Firenze	»	50
— raddoppio Tarcento-Confini di Stato	»	30
— esecuzione del Programma integrativo (1.665 miliardi)	»	400
— rinnovamento degli impianti e del materiale rotabile	»	340
— partecipazioni azionarie	»	2
— Totale	miliardi	1.172

RIPARTIZIONE PERCENTUALE DELLE SPESE CORRENTI

	milioni	rapporto %
Retribuzione personale FS	1.380.225,7	39,1
Oneri riflessi	462.589,8	13,1
Retribuzione incaricati	21.515,9	0,6
Totale spese di personale	1.864.331,4	52,8
Combustibile ed energia elettrica	46.865,9	1,3
Forniture, servizi appaltati e prestazioni diverse	273.445,2	7,8
Manutenzioni	427.072,7	12,1
Rinnovamenti	328.000,0	9,3
Interessi passivi	308.927,5	8,8
Altre spese	278.596,4	7,9
	1.662.907,7	47,2
Totale spese correnti	3.527.239,1 (*)	100,0

(*) Comprensivo della somma di 100 milioni di lire quale assegnazione al fondo di riserva delle spese impreviste posta a carico della parte in conto capitale, finanziata dalla parte corrente e compresa tra le « Altre spese ».

**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 31.12.1978)

RETI	km. 50		km. 100		km. 300		km. 500		km. 700		km. 1000		km. 1500	
	1ª cl.	2ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	1ª cl.	2ª cl.
ITALIA	1.800	1000	3.500	2.000	10.400	5.800	17.400	9.700	24.300	13.500	31.200	17.100	34.200	18.400
FRANCIA	4.180	2.790	7.170	4.780	19.710	13.140	32.040	21.300	44.180	29.460	62.690	41.790	93.530	62.290
GERMANIA DB	4.760	3.020	9.600	5.950	27.420	17.370	47.530	30.170	63.980	40.680	91.400	58.040	135.730	86.380
SVIZZERA	6.910	4.580	13.720	8.950	28.450	18.800	39.630	26.420	51.310	34.040	—	—	—	—
LUSSEMBURGO	3.400	2.320	6.620	4.470	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
BELGIO	4.040	2.760	7.720	5.220	23.030	15.430	—	—	—	—	—	—	—	—
OLANDA	5.900	4.300	10.190	7.330	20.300	14.230	—	—	—	—	—	—	—	—
AUSTRIA	5.630	4.130	8.380	6.000	20.630	14.130	33.130	22.500	41.880	28.130	53.750	36.250	—	—



PRODOTTI MENSILI DEL TRAFFICO (milioni di lire)

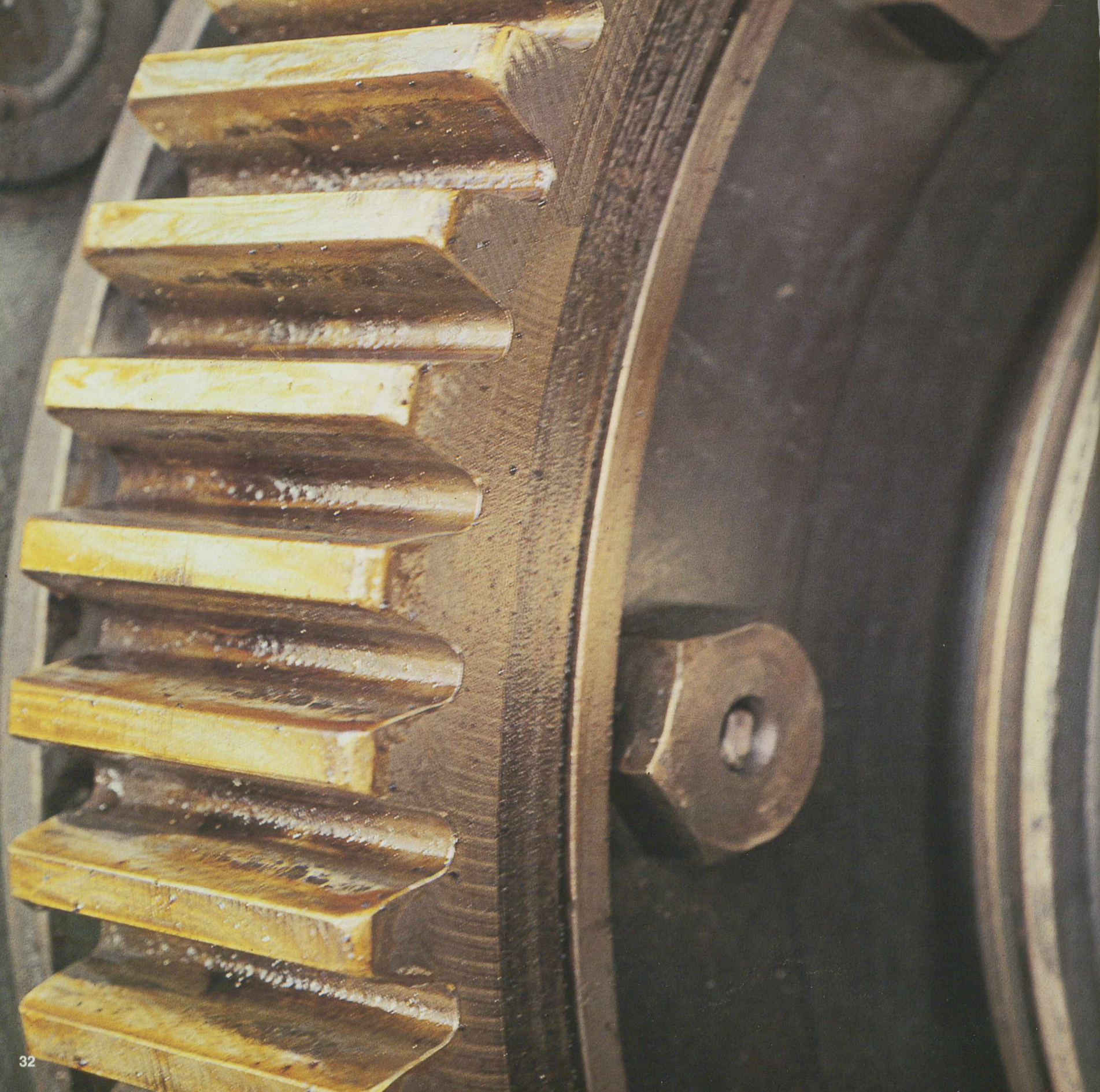
GEN 1977	63.306,0
GEN 1978	75.272,9
GEN 1978	59.001,6
FEB 1977	66.475,2
FEB 1978	73.324,1
FEB 1978	84.476,7
MAR 1977	84.756,5
MAR 1978	84.488,2
MAR 1978	75.488,2
APR 1977	77.531,8
APR 1978	79.682,0
APR 1978	79.814,0
MAG 1977	89.826,1
MAG 1978	91.604,4
MAG 1978	91.604,4
GIU 1977	97.646,3
GIU 1978	97.646,3
GIU 1978	80.055,8
LUG 1977	92.691,8
LUG 1978	92.691,8
LUG 1978	89.340,9
AGO 1977	91.424,2
AGO 1978	91.424,2
AGO 1978	75.069,4
SET 1977	98.415,3
SET 1978	98.415,3
SET 1978	98.415,3
OTT 1977	92.895,5
OTT 1978	92.895,5
OTT 1978	81.908,8
NOV 1977	110.136,3
NOV 1978	110.136,3
NOV 1978	110.136,3
DIC 1977	110.136,3
DIC 1978	110.136,3



**RISULTATI
DI BILANCIO** (milioni di lire)



**PRODOTTI
DEL TRAFFICO** (miliardi di lire)



commesse all'industria

Le spese sostenute dall'Azienda ferroviaria nel 1978 per l'acquisto di materiali di scorta e di consumo, per l'acquisto di rotabili e per appalti di lavori di manutenzione sono aumentate di circa il 40% rispetto all'anno precedente. Anche tenendo conto di un considerevole saggio d'inflazione verificatosi nell'anno, risulta evidente il sempre maggiore impegno delle FS nell'ammodernamento della rete e dei rotabili.

Più analiticamente per quanto riguarda i materiali di scorta e di consumo, gli impegni di spesa sono stati di 380 miliardi, mentre le spese effettivamente sostenute ammontano a 331 miliardi con un incremento in percentuale pari al 25% rispetto all'anno precedente. Al Sud è andata una quota di circa il 25% di tale spesa. Tale percentuale riguarda il volume di spesa sostenuto nel meridione indipendentemente dalla quota di riserva.

All'estero sono stati spesi 13 miliardi prevalentemente destinati all'acquisto di materiali non offerti dall'industria nazionale (meccanica di precisione, siderurgia specializzata, cantieristica navale, legname, ecc.). Altra importante commessa all'industria nazionale ha riguardato l'acquisto di rotabili per l'importo

di 263 miliardi, mentre altri 47 miliardi sono stati pagati come «stati d'avanzamento» per i rotabili in costruzione non ancora consegnati. Per quanto riguarda gli appalti di lavoro, che, in via diretta, contribuiscono all'occupazione di manodopera, ed in via mediata ad un incremento dell'attività industriale, la spesa si è mantenuta sui livelli del 1977: infatti per le spese correnti e di rinnovamento essa è stata di 244 miliardi, mentre per i piani poliennali si sono impegnati 135 miliardi.





qualità del servizio



interventi operativi per migliorare la regolarità di circolazione dei treni

Il problema dell'andamento del servizio e in particolare della sua regolarità, certamente tra i più impegnativi e complessi che l'Azienda è chiamata a risolvere, è andato assumendo negli ultimi tempi connotati sempre più preoccupanti: qualcuno l'ha già definito il « male oscuro » delle ferrovie. L'utenza frettolosamente attribuisce l'irregolarità della circolazione all'insufficienza dell'Azienda e, spesso, ingenerosamente, alla scarsa diligenza del personale, il quale invece ne è, come il pubblico, una vittima. In realtà, le cause sono molte e complesse: l'Azienda ha da tempo posto sotto attento esame il fenomeno, ha individuato l'andamento delle anomalie ed ha approfondito le concause che incidono con tanta pesantezza e ricorrenza sul disservizio. Esse sono sia esterne che interne al sistema ferroviario e ne investono vari aspetti (strutturali, tecnici, organizzativi): comunque non sono eliminabili in breve tempo. Tra le prime si ricordano: le telefonate anonime che segnalano la presenza di ordigni esplosivi sul treno o lungo la linea; le occupazioni abusive delle sedi ferroviarie; la mancanza di autodisciplina da parte dei viaggiatori, che va dalla lentezza con cui lasciano il treno o vi salgono, al trasporto abusivo di bagagli ingombranti, all'eccessivo affollamento di alcuni treni, mentre convogli-straordinari concomitanti parlano quasi vuoti, agli atti di vandalismo sulle carrozze e ai furti di materiale che impongono ulteriori tempi di riparazione oltre le normali verifiche. Infine, certamente con conseguenze

più gravi, il diffuso dissesto idrogeologico della nostra Penisola, le cui origini vanno quasi sempre al di là della sfera d'azione delle FS, investendo problemi e situazioni di vasta portata, su cui l'Azienda non può intervenire che in modo parziale. Per quanto riguarda le cause interne, è noto che il traffico tende a concentrarsi sugli assi fondamentali della rete che ne risultano gravati al limite delle possibilità ed è proprio su questi che si registra il maggior numero di irregolarità nella circolazione. Pertanto, il benché minimo inconveniente, di per sé prontamente riassorbibile, determina una serie di reazioni a catena che si propagano a macchia d'olio sull'intera rete. Altre cause strutturali sono l'inadeguata estensione dei binari di molte stazioni, troppo corti per la lunghezza dei treni, l'addensamento dei convogli in entrata o in uscita in determinate ore della giornata, l'intasamento dei nodi per le manovre, etc. Tutto ciò può essere superato solo con vasti provvedimenti di potenziamento degli impianti e delle linee; provvedimenti che sono, in parte, in corso di attuazione, mentre altri sono previsti nei programmi di adeguamento della rete. Altre cause sono ancora i guasti o il mancato funzionamento delle apparecchiature di segnalamento e sicurezza (spesso dovuti a furti o ad atti di vandalismo, oltretutto a motivi tecnici o atmosferici) e i danni, abbastanza frequenti, al materiale mobile, soprattutto di trazione. Ciò in parte è determinato dal fatto che i mezzi sono attualmente dotati di apparecchiature tecnologicamente sofisticate e quindi più soggette all'avaria, che richiede tempi lunghi sia per l'individuazione sia per la riparazione; inoltre, essi vengono impegnati in maniera massiccia e quindi sottoposti ad una rapida usura. Vi sono, poi, i vincoli che rendono i servizi strettamente interconnessi,

quali le coincidenze, i servizi diretti di carrozze a lungo percorso, i turni del personale (basti pensare come il ritardo di un treno su cui viaggia il personale che deve scortare un altro convoglio determini il ritardo di partenza di questo secondo treno) ecc., che aumentano gli effetti di propagazione dei ritardi da un punto all'altro della rete. Infine, le gravi condizioni nelle quali è costretto ad operare il personale di stazione e di linea per il ripetersi ed il protrarsi delle anormali situazioni di marcia perturbata dei treni. Risulta quindi estremamente difficile il compito di regolarne al meglio la circolazione, anche perché sono inevitabili, in tali circostanze, errori di valutazione per la complessità dei problemi da risolvere e per l'elevato numero di parametri da prendere in considerazione. I rimedi per affrontare questo complesso imponente di cause sono, ovviamente, molteplici e di diversa natura, con effetti convergenti. Alcuni di essi sono in via di attuazione, altri in programma. Anzitutto c'è tutta una serie di interventi sulle linee di carattere infrastrutturale, in corso o in via di attuazione: avranno certo effetti positivi appena compiuti, ma oggi, in fase di realizzazione, appesantiscono l'andamento del servizio. Infatti, la concentrazione di macchinari e attrezzature, come pure l'impiego di apparecchiature ad alta meccanizzazione, impongono, per poter spiegare il loro potenziale produttivo, consistenti sospensioni di traffico. È ben vero che per le linee a doppio binario è possibile istituire il servizio a binario unico, con interruzione totale della circolazione sul binario in lavorazione, specie nei tratti equipaggiati con blocco automatico nei due sensi di marcia: ma tale soluzione è utile però solo nel caso di cantieri fissi o a lento avanzamento. Negli altri casi,



percorrenza compensato dalla maggiore credibilità e chiarezza di rapporti con gli utenti. La capacità operativa e di autoregolazione del sistema ferroviario risulterà accresciuta con una più estesa dotazione di apparati telecomandati, come quelli di distanziamento automatico dei treni e di banalizzazione della circolazione, nonché di manovre centralizzate degli scambi. L'istituzione del controllo centralizzato del traffico, su un buon numero di linee, o della dirigenza centrale operativa in alcuni importanti nodi, completerà gli interventi di carattere propriamente tecnologico. Una normativa più agile per i casi di guasto del blocco

Nuovi criteri verranno anche seguiti nella impostazione degli orari per evitare treni a lunghissima percorrenza, con convogli pleotorici composti di « carrozze dirette » a scarsa frequentazione, che incorrono sovente in ritardi. Si punterà invece a collegamenti cadenzati in maniera tale da realizzare strette e frequenti coincidenze.

Per quanto riguarda infine l'efficienza del personale, di regola sempre su alti livelli, si è combattuto e si combatte ogni atteggiamento di rassegnazione, che è il pericolo maggiore cui si va incontro nei casi di difficoltà di intervento, in modo che si faccia tutto quanto possibile per attenuare almeno gli effetti delle innumerevoli cause di perturbazione del servizio.

quando l'esecuzione delle opere è più sollecitata e, in conseguenza, sarebbe necessario il frequente spostamento dei tratti di linea con esercizio a binario unico, una soluzione come quella progettata oltre che problematica risulta alla fine poco conveniente. Per tener conto quindi della duplice e concomitante esigenza della migliore circolazione dei treni e delle indispensabili interruzioni per i lavori programmati, l'Azienda sta attuando realistici provvedimenti. Su alcune linee a semplice binario si attuerà, compatibilmente con le esigenze dell'utenza, la sospensione della circolazione di treni locali non interessanti il traffico pendolare, oppure la loro sostituzione con autoservizi. Per i treni a lungo percorso verranno istituiti dirottamenti temporanei di durata variabile. Più in generale, e dove le deviazioni non sono possibili, i tempi di percorrenza verranno prolungati, tenendo conto dei rallentamenti e della reale situazione della rete. Ne risulterà un decremento della velocità (che però è spesso soltanto teorica) e quindi un allungamento dei tempi di



e dei dispositivi di segnalamento consentirà di guadagnare tempo nelle operazioni di riparazione, con benefici effetti sulla fluidità della circolazione. Altri provvedimenti vengono attuati per rendere più efficace ed immediata l'opera del personale tecnico addetto alla riparazione del materiale rotabile.

Certamente l'evoluzione della situazione non potrà che essere graduale: è sicuro comunque che le FS, finora impegnate in un'azione prevalentemente di contenimento dei ritardi, sono decise a risolvere alla base, definitivamente, il problema. E nessuno sforzo in tal senso sarà giudicato eccessivo.

orario 22 maggio 1978 - 27 maggio 1979

PROVVEDIMENTI DI PARTICOLARE INTERESSE NEL SERVIZIO INTERNO

- istituzione della nuova relazione autocucette periodica estiva tra Milano e Villa San Giovanni, mediante l'effettuazione di un nuovo treno in senso ascendente e — in senso discendente — con il prolungamento dell'esistente, che era limitato al percorso Milano-Roma;
- istituzione di un treno estivo Genova-Pisa, a sussidio del treno Torino-Roma;
- sdoppiamento tra Venezia Mestre e Trieste del treno proveniente da Milano con l'istituzione di altro convoglio avente in composizione una sezione proveniente da Roma, con conseguente riduzione di 27' della percorrenza della relazione Roma-Trieste;
- sdoppiamento da Napoli della relazione mattutina Salerno-Roma, con l'effettuazione di un treno Napoli Mergellina-Roma;
- istituzione di una nuova relazione, nell'alta stagione estiva, tra Palermo e Torino con in composizione anche i servizi diretti Reggio Calabria-Lamezia Terme-Ventimiglia;
- effettuazione di un nuovo treno, circolante da Udine a Firenze nei giorni di venerdì del periodo invernale;
- istituzione di una relazione, nel periodo invernale, da Bologna a Milano;
- effettuazione, anche nel periodo estivo, del treno settimanale invernale, circolante nei giorni di venerdì da Piacenza a Foggia a sussidio del treno Milano-Lecce;
- effettuazione giornaliera, anziché settimanale, nel periodo estivo del treno Milano-Genova Samp. Smist.-Ventimiglia, con la conseguente soppressione (sempre nel periodo estivo) del treno Genova-Ventimiglia;
- effettuazione giornaliera, anziché settimanale, nel periodo invernale della relazione pomeridiana Bologna-Ancona;
- declassificazione da rapidi in espressi di sei treni tra Bari e Reggio Calabria;

- trasformazione in rapidi dei treni TEE Cycnus circolanti tra Milano e Ventimiglia, che cessano di far parte del raggruppamento Trans Europ Express;
- assegnazione del servizio di 1^a e 2^a classe ordinaria tra Chiasso e Roma ai treni « Italia Express » prima composti di sole vetture letto e carrozze cuccette;
- istituzione di un nuovo servizio settimanale estivo di auto al seguito tra Roma e Brindisi M/ma;
- realizzazione di ulteriori guadagni di percorrenza per i treni circolanti sulla nuova direttissima Firenze-Roma, in relazione all'aumentata velocità massima sui tratti Città della Pieve-Orte Nord e Gallese Sud-Settebagni.

PROVVEDIMENTI D'ORARIO DI PARTICOLARE INTERESSE NEL SERVIZIO INTERNAZIONALE

- istituzione di un nuovo treno settimanale estivo da Trieste a Lubiana;
- estensione del periodo di circolazione della relazione denominata « Parthenon » tra Parigi ed Atene, via Brindisi, con riduzione dei tempi di percorrenza;
- aumento del periodo di circolazione di due treni tra Trieste e Belgrado da uno a cinque giorni la settimana;
- circolazione, anche nel periodo estivo, del treno « Ticino », con le sezioni per Milano da St. Gallen, Munchen e Nurnberg, composte da carrozze Eurofima;
- ristrutturazione di alcune relazioni estive dall'Italia per la Svizzera e la Germania. In particolare, è stata resa giornaliera (anziché una volta alla settimana) la circolazione del treno con servizi diretti da Venezia per Basel e Zurich, sul percorso Venezia-Milano Lambrate-Basel e Zurich;
- attestamento a Roma Termini, anziché a Roma Tiburtina, dei treni periodici estivi che assicurano la relazione « Italicus » tra l'Italia e la Germania;

- effettuazione con materiale ordinario, anziché con elettromotrici, della relazione « Mont-Cenis » tra Milano e Lyon;
- limitazione a Roma, una volta alla settimana, dei treni periodici estivi bisettimanali tra Bruxelles, la Calabria e la Sicilia (Reggio Calabria, Palermo e Canicatti), che circolavano
- in precedenza — sempre fino in Sicilia; istradamento degli stessi treni per la via Roma T/ni e Napoli C/le, anziché Roma Tib/na e Napoli Campi Flegrei;
- estensione al periodo invernale del servizio diretto Wien-Roma con la denominazione di « Österreich Italien Express ».

DATI STATISTICI CONSEGUENTI ALLA ENTRATA IN FUNZIONE DELL'ORARIO ESTIVO 1978

— percorrenza media giornaliera treni-km viaggiatori	656.018
Servizi diretti interni	
— con carrozze	230
— con mezzi leggeri	428
Servizi diretti internazionali	292

servizi accessori viaggiatori

SERVIZI AFFIDATI ALLA CICLT (1)

Treni aventi in composizione carrozze letti e ristorante in servizio interno

— letti	94
— ristorante (inclusi mezzi leggeri)	27

In servizio internazionale

— letti	86
— ristorante (inclusi mezzi leggeri)	53

Treni con servizio ristoro composti da

— carrozze ordinarie	90
— mezzi leggeri	15

SERVIZI FS

Prenotazione posti sui treni viaggiatori

— stazioni ammesse alle prenotazioni	360
— carrozze prenotabili	2.125

Teleprenotazione posti e Teleglietteria

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

Cucette in servizio interno

— relazioni servite	88
— treni con i quali circolano carrozze cuccette	240
— carrozze cuccette prenotabili	275
— carrozze cuccette impiegate giornalmente per questioni di turno	358

Cucette in servizio internazionale

sono stati trasportati 477.352 viaggiatori
contro i 368.527 del corrispondente
periodo del 1977,
con un aumento del 22,79%

Autovetture al seguito

sono state trasportate 32.903 auto
rispetto alle 30.731 del 1977,
con un aumento del 6,61%

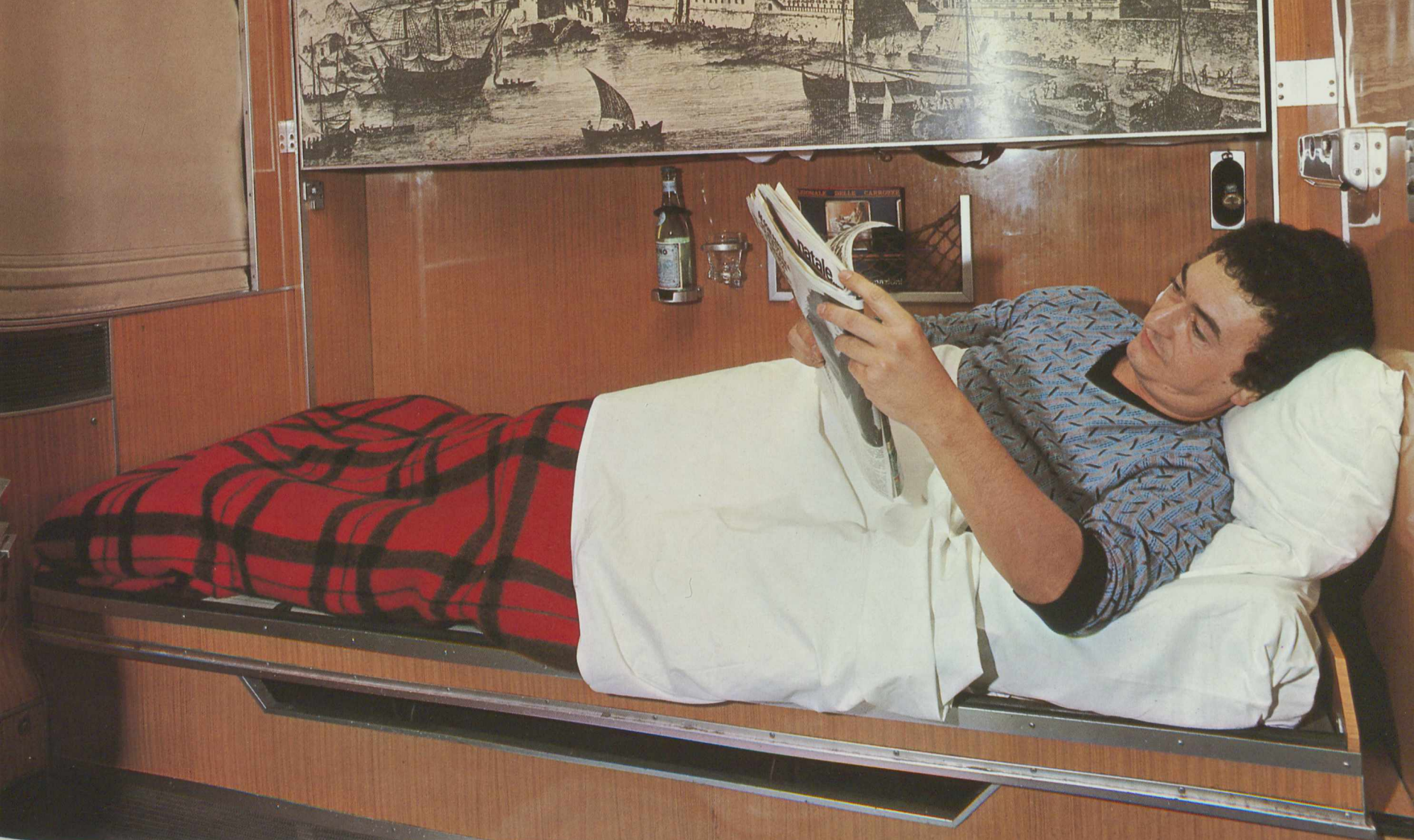
Treni auto-cucette

sono stati effettuati 461 treni
rispetto ai 477 del corrispondente
periodo del 1977 (— 2%)

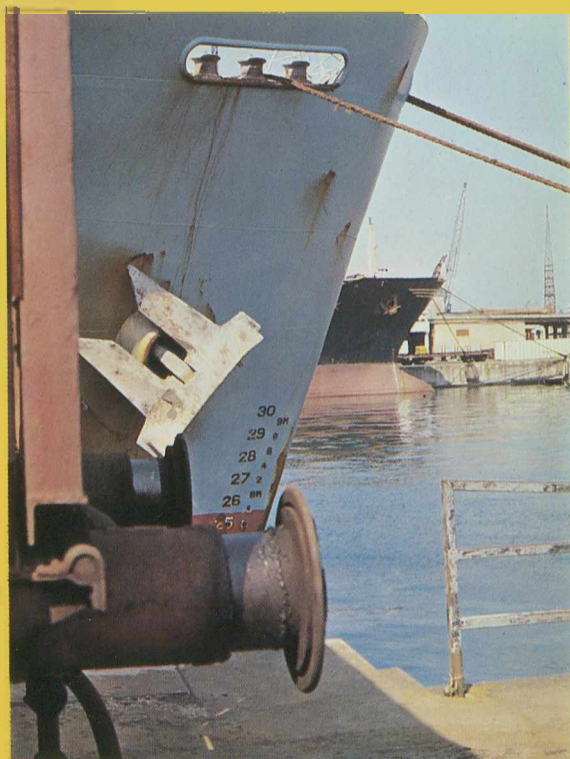
(1) Compagnia Internazionale
delle Carrozze Letti e del Turismo.

TRENI STRAORDINARI

	Pasqua 1978	Ferie estive	Festiv. natalizie
— Traffico lavoratori da e per l'estero	55	94	132
— Viaggiatori ordinari	356	633	428
— Militari	23	21	29
— Traffico d'Agenzia	78	650	—
Per l'attuazione dei treni indicati sono state impiegate, in eccedenza al normale fabbisogno, n. carrozze	1.350	1.350	1.350







provvedimenti per razionalizzare ed incrementare il trasporto merci

Il 1978 ha significato, per il traffico merci, soprattutto un deciso potenziamento e sviluppo della tecnica intermodale.

L'attenzione dell'Azienda — così come è stato, tra l'altro, ribadito durante i lavori della Conferenza Nazionale dei Trasporti — si è concentrata, per quanto concerne questo settore, sul trasporto combinato strada-rotaia, espressione più significativa del principio dell'integrazione dei diversi modi di trasporto. In attesa dell'attuazione di un razionale sistema di interporti, cioè di centri merci di importanza strategica per l'armonizzazione dei flussi di traffico sul territorio nazionale, l'Azienda ha da tempo impostato una vasta serie di iniziative per realizzare dei terminali ferroviari con attrezzature idonee al trasporto intermodale: in questo quadro, un nuovo e più articolato programma è stato quest'anno incluso nel « Piano Integrativo » ferroviario di investimenti per gli impianti fissi. Nel frattempo sono state portate avanti le iniziative in corso. In collaborazione con la Società CEMAT, è stato attivato agli inizi del mese di dicembre il servizio

combinato per il trasporto di semirimorchi stradali, casse amovibili e grandi containers sulle relazioni Milano Rogoredo-Reggio Calabria, con possibilità di proseguimento per la Sicilia a mezzo di navi traghetto FS e viceversa.

Tale servizio, che viene svolto con appositi treni completi a marcia rapida e secondo un calendario di partenze trisettimanali da ciascun capolinea, costituisce una prima significativa tappa in direzione dello sviluppo dei trasporti misti sulle più importanti relazioni di traffico interno. Nel 1979 si prevede, infatti, che un analogo servizio possa venire attivato sulla relazione Milano Rogoredo-Bari Lamasinata, dove è in corso di realizzazione un apposito impianto terminale. Per il 1979 è prevista, altresì, l'attivazione del nuovo centro intermodale FS in corso di realizzazione a Napoli Granili. Nel settore dei containers ha assunto particolare importanza e rilievo, il completamento dei lavori di ampliamento del grande terminal di Milano Rogoredo che risulta più che raddoppiato nella sua potenzialità grazie soprattutto ad una nuova grande gru a portale a 10 vie.



Il potenziamento del terminal ha altresì comportato la razionale creazione di alcuni servizi accessori per lo stoccaggio e le operazioni doganali. Per quanto riguarda poi la politica commerciale, sempre nell'ambito del trasporto merci, nel 1978, si è proseguito nell'indirizzo di ristrutturazione generale delle tariffe nell'intento di adeguarle all'andamento dei costi ed agli indirizzi di razionalizzazione dei traffici. Questi obiettivi sono stati perseguiti grazie ad una politica di aumento tariffario applicata alle spedizioni a breve distanza e, viceversa, di revisione, in termini più attenuati, dei prezzi delle spedizioni a lunga distanza e di quelle di peso più elevato, che sono più congeniali al mezzo di trasporto ferroviario. L'andamento congiunturale non favorevole e la conseguente stasi produttiva dei più importanti settori industriali ha reso necessario, al fine di mantenere i livelli di traffico raggiunti e fronteggiare l'azione della concorrenza, un più adeguato ricorso allo strumento concessionale. L'Azienda si è infatti proposta di favorire e sviluppare, attraverso precisi accordi con la clientela, una

più razionale organizzazione del traffico a treni completi, anche al fine di contenere i costi di esercizio e di agevolare la regolarità del traffico in generale. Nello stesso tempo si è puntato sull'assunzione da parte della clientela di impegni di traffico più consistenti, attraverso l'incentivo della riduzione di tariffa, onde assicurare alla ferrovia, per tutta la durata delle convenzioni, un soddisfacente plafond di traffico. Tra le innovazioni adottate per migliorare i servizi e mantenere il volume di traffico, va segnalata, infine, la ulteriore ristrutturazione dei trasporti in piccole partite. Sono stati, cioè, aboliti i vecchi regimi di inoltro a resa ordinaria e a resa accelerata, unificandoli nel nuovo sistema denominato « messaggerie » che si avvale di una rete di treni merci particolarmente celeri, colleganti tra di loro i Centri Raccolta Messaggerie (CRM). Il nuovo regime di « colli espressi »

è stato previsto per le sole merci molto deperibili o di particolare interesse sociale, riducendo al minimo l'interferenza delle operazioni di carico e scarico sui bagagliai in composizione ai treni viaggiatori, con conseguenti riflessi positivi sulla regolarità delle consegne. A seguito delle varie misure adottate va sottolineato, nel 1978, il conseguimento di un sensibile acceleramento del trasporto merci rispetto all'anno precedente. In particolare, su tale andamento ha positivamente e decisamente influito la nuova organizzazione del servizio basata sul « lotissement » in vigore dal 28 maggio '78 e la migliore utilizzazione dei treni rapidi speciali, rapidi e diretti. Per quanto riguarda il traffico ai nodi di confine, la riattivazione della linea Gallarate-Domodossola ha consentito l'eliminazione del vincolo assiale di 16 t., in vigore per i trasporti in transito a Domodossola: il peso massimo dei treni infatti è stato ora elevato a 1600 t. Infine, per i treni TEEM in uscita dalla rete FS, è stato abolito il limite di peso massimo di 1000 t.

traffico merci

INTERNO

Treni derrate

Per quanto riguarda i treni derrate destinati all'interno sono stati adottati opportuni accorgimenti allo scopo di adeguarne le effettuazioni alle reali necessità di trasporto

Trasporti in containers

Sono stati confermati i collegamenti previsti e sono state create le seguenti nuove relazioni:

- una seconda coppia di treni ordinari tra Torino Smistamento e Piedimonte V.S.L. per grandi contenitori oppure carri Laes conto FIAT;
- un treno bisettimanale tra Ancona e Bologna;
- un treno quindicinale grandi contenitori tra Priolo-Brindisi e Pontenute;
- un treno trisettimanale trasporti combinati tra Milano Rogoredo e Reggio Calabria C.le

Altri trasporti

Tra i provvedimenti predisposti per essere adottati nel corso della Conferenza per gli orari dei treni merci 1979-80, va ricordato quello relativo all'aumento della velocità d'impostazione dei treni merci al fine di migliorarne l'andamento sulle linee principali. In particolare, a numerosi treni T.E.E.M. (Trans Europe Expres Mercis), T.E.C. (Trasporti Europei Combinati) e derrate, è stata assegnata una velocità d'impostazione d'orario di 100 km/ora ed a vari altri treni rapidi speciali e rapidi di 80 km/ora

Si è provveduto, inoltre, previe intese con le ferrovie estere interessate, ad una più adeguata impostazione degli orari di treni derrate e TEEM, per un ulteriore miglioramento della qualità del trasporto dei prodotti ortofrutticoli, allo scopo di fronteggiare la concorrenza stradale. Si tratta, a volte, di un guadagno di percorrenza anche solo di poche ore; ma la particolare impostazione dei treni, che terrà conto sia delle ore in cui di consueto vengono presentate le spedizioni nei luoghi di produzione, sia delle ore di mercato nelle località di arrivo, permetterà l'anticipo di un giorno nell'immissione dei prodotti sui mercati

Considerando, infine, le esperienze acquisite e gli ottimi risultati conseguiti, si è proseguito nella ristrutturazione dei treni omnibus sulla base del « lotissement », e si sono attuati miglioramenti nell'orario tendenti ad una specializzazione dei convogli allo scopo di ridurre le manovre

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 relativo traffico, che ha registrato, però, una sensibile flessione rispetto a quello dell'anno 1977.

Sono stati ottenuti miglioramenti qualitativi del servizio TEEM mediante la realizzazione di coincidenze più favorevoli che hanno consentito ai prodotti italiani l'arrivo ai mercati del Nord Europa nelle prime ore del mattino.

È stata inoltre istituita la prima relazione TEEM tra l'Italia e la Francia. Con tale provvedimento il numero complessivo delle relazioni TEEM interessanti la nostra rete è salita da 39 a 40, di cui 38 nel senso Sud-Nord e 2 in quello Nord-Sud

Treni T.E.C.

(Trasporti Europei Combinati)
È aumentata la periodicità (da 2 a 3 giorni) della coppia di treni specializzati per l'inoltro dei trasporti di autocarri caricati su vagoni ultrabassi sulla relazione Colonia-Verona.

Tra le innovazioni di maggior rilievo si segnalano:

- l'istituzione di una seconda coppia di treni giornalieri huckepack e grandi contenitori tra Olanda-Germania e Milano Greco;
- un treno settimanale grandi contenitori a carrozzerie intercambiabili tra Rubiera e Colonia;
- due/tre treni completi quindicinali da Venezia Scalo Marghera per la Germania e l'Olanda (trasporto di grandi contenitori in arrivo dall'Estremo Oriente);
- l'inoltro settimanale di gruppi di 6 o

10 carri grandi contenitori provenienti dalla Polonia e destinati a Fiumetorto

Altri treni

Transiti italo-francesi (Ventimiglia-Modane)

In relazione all'aumento di traffico verificatosi negli ultimi mesi, sono stati adottati provvedimenti per migliorare l'utilizzazione dei treni

Transiti italo-svizzeri (Domodossola-Luino-Chiasso)

È stato attuato il nuovo programma per l'inoltro dei trasporti auto Fiat dall'Italia alla Repubblica Federale Tedesca via Domodossola.

Sono state istituite, inoltre, per il trasporto dei generi ortofrutticoli in esportazione dall'Italia, 36 relazioni TEEM per il periodo estivo e 29 relazioni dello stesso tipo per il periodo invernale

Transiti italo-austriaci (Brennero-Tarvisio)

Sono stati realizzati miglioramenti qualitativi del servizio TEEM mediante coincidenze più favorevoli che consentono ai prodotti italiani l'arrivo ai mercati del Nord Europa nelle prime ore del mattino.

Per quanto riguarda i « treni bloccati » in Italia via Brennero, si è avuta una circolazione di 108 treni settimanali nel periodo invernale e di 113 treni settimanali nei mesi di giugno e luglio che hanno consentito una più agevole restituzione alle FS dei carri vuoti, soprattutto refrigeranti. Per le relazioni TEEM 403 e 709, interessanti i trasporti provenienti dall'estero e destinati a Trieste via Tarvisio, sono state migliorate le coincidenze, grazie all'entrata in esercizio della nuova stazione CSD di Praga Libeu

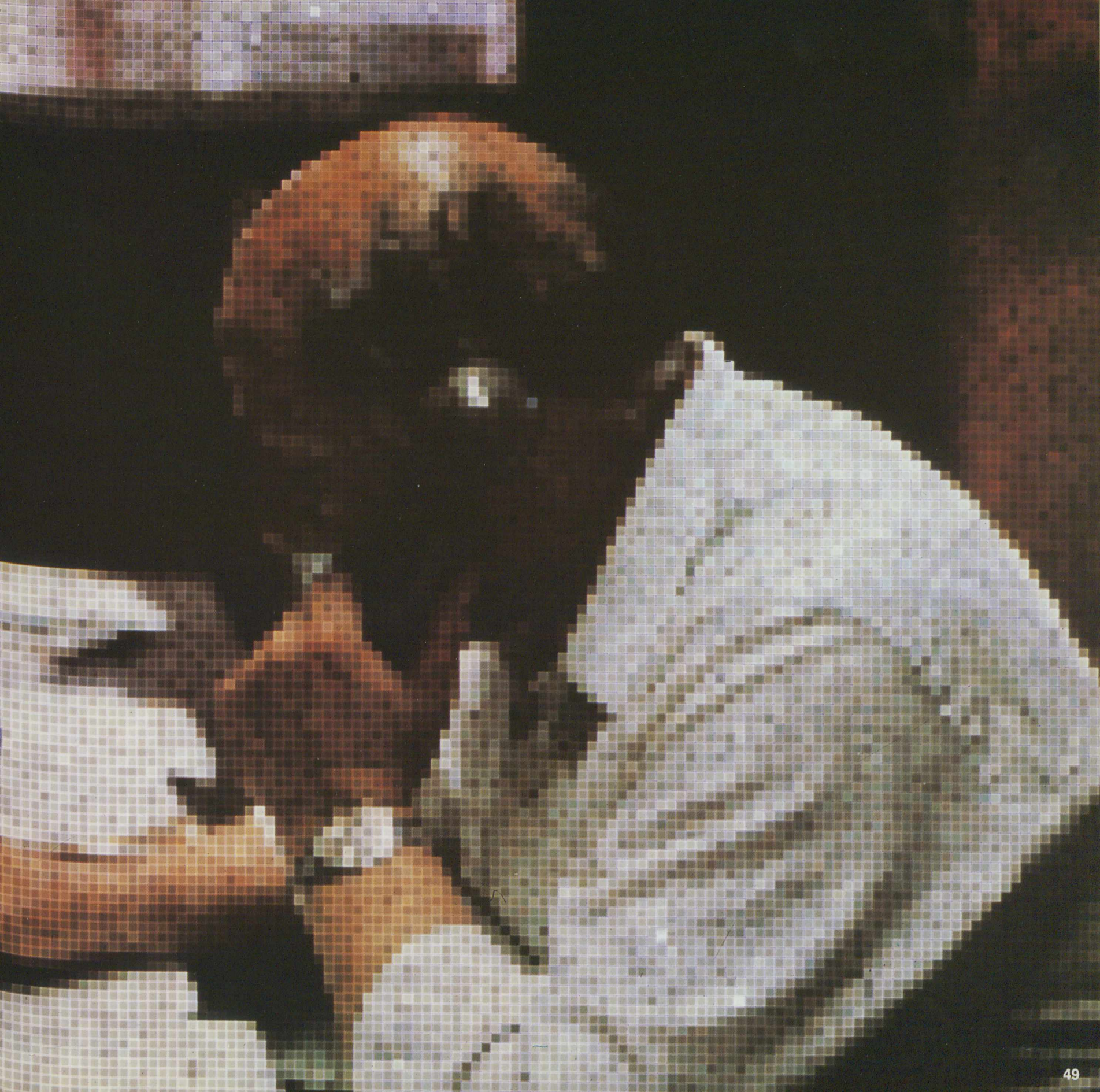
Treni italo-jugoslavi (Gorizia e Villa Opicina)

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



realizzazioni tecniche







ammodernamento e potenziamento degli impianti

L'impegno dei servizi tecnici dell'Azienda è proseguito intenso nel 1978, anche per la sollecitata utilizzazione delle risorse finanziarie rese disponibili dai piani straordinari di investimento, con attuazione di provvedimenti di ammodernamento tecnologico e di potenziamento degli impianti intesi ad adeguare meglio le strutture aziendali alle esigenze del Paese nel settore del trasporto su rotaia. Esigenze sempre più vivamente avvertite, in relazione anche alla crisi delle fonti energetiche, che ripropone in termini perentori l'utilizzazione del mezzo su rotaia per sempre maggiori volumi di traffico.

Oltre ai già rilevanti adempimenti connessi all'esercizio ed alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti fissi, nel 1978 sono stati definiti ed approvati 775 progetti relativi ad interventi, prevalentemente di notevole rilevanza, nel settore delle opere di ingegneria civile e degli impianti d'armamento.

Dall'elencazione che segue risulta, infatti, che, nel corso dell'anno, sono state completate o sviluppate opere di notevole rilevanza nei settori: quadruplicamenti, raddoppi e varianti di linee; nodi e stazioni; impianti e fabbricati di servizio; ponti, gallerie e opere di difesa della sede ferroviaria; miglioramento degli ambienti di lavoro.

Nel 1978 si è anche registrato un notevole incremento, rispetto all'anno precedente, nel settore dei lavori di rinnovamento ciclico dei dispositivi di armamento, in parte volti a completare la sostituzione degli armamenti leggeri sulle linee secondarie ed a portare avanti l'ammodernamento dei binari delle altre linee, con l'impiego del tipo più avanzato di binario, con rotaie da 60 kg/m.

Tali rafforzamenti dell'armamento, oltre ad elevare le velocità dei treni per viaggiatori fino alle più alte

consentite dai tracciati, hanno notevoli riflessi positivi sul traffico merci, per l'estensione della circolabilità dei carri del maggiore peso assiale.

Nell'anno trascorso, si è proceduto ancora alla messa a punto di un nuovo Piano di investimenti straordinari, presentato all'esame del Parlamento — il cosiddetto Programma Integrativo — riferentesi ad ulteriori interventi straordinari per gli impianti fissi, finalizzati soprattutto:

- al riclassamento delle infrastrutture più vetuste ed al potenziamento delle opere di presidio delle sedi ferroviarie, con eliminazione dei punti più critici per le insidie dell'ambiente circostante;

- all'aumento della capacità globale di trasporto ed al miglioramento di particolari tipi di servizi maggiormente interessati da mutate ed accresciute esigenze dell'utenza, quali i traffici pendolari nel settore viaggiatori ed i trasporti intermodali nel settore merci;

- all'adeguamento di impianti essenziali per la decongestione di alcuni itinerari e nodi principali.

nuove opere

COMPIUTE NEL 1978

Linee

ultimazione e attivazione dei tratti di nuovo binario fra Tollo Canosa e Galleria di Ortona (km 6 circa) e fra Ostuni e Brindisi, sulla Bologna-Lecce, per cui la linea Adriatica risulta raddoppiata ad eccezione dei tratti Termoli-San Severo, Mola di Bari-Fasano e Brindisi-Lecce; costruzione di una variante in località Carvotto, sulla Potenza-Metaponto, realizzata a seguito di una frana che ha coinvolto la galleria omonima; sistemazione, sulla Verona-Bologna, degli accessi a Verona da Bologna e Modena

Armamento

esecuzione dei lavori di rinnovamento e rifacimento per complessivi 900 chilometri di binario

Impianti

ultimazione dei lavori per la sistemazione e il potenziamento di impianti nelle stazioni di Milano Lambrate, Gorizia C.le, Prosecco, Messina C.le e Catania C.le

Fabbricati di servizio

realizzazione di spogliatoi per l'Officina Veicoli di Voghera; costruzione della nuova Squadra Rialzo a Bologna Ravone; costruzione dell'Officina Grandi Riparazioni per mezzi di trazione diesel a S. Nicola di Melfi (1^a fase) e dell'Officina Grandi Riparazioni per mezzi di trazione elettrica a Saline di Reggio (1^a fase); ricostruzione dei fabbricati viaggiatori di Artegna, Gemona, Carnia, Osoppo; realizzazione dell'approdo di emergenza per navi traghetto a Civitavecchia

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

costruzione di una variante provvisoria sul fiume Toce, tra Baveno e Verbania, sulla Arona-Domodossola; costruzione e posa in opera di due travate metalliche per due ponti della Ferrara-Rimini in dipendenza dell'elettrificazione; rifacimento di ponti e cavalcavia sulla Roma-Cassino; costruzione di un ponte sul fiume Castrocuoco sulla Battipaglia-Reggio; impermeabilizzazione di tratti di rivestimento murario della galleria Biassa sulla Genova-La Spezia; sistemazione e consolidamento della scogliera tra Bagnara e Farazzina sulla Battipaglia-Reggio Calabria

Miglioramento ambienti di lavoro

ultimazione dei lavori per la costruzione del ferrotel (denominazione che sostituisce la vecchia dizione «dormitorio») di Ancona e la costruzione del nuovo ferrotel di Sapri

IN PROSECUZIONE O IN PROGRAMMA PER IL 1979

Linee

riattivazione della Cuneo-Breil sur Roya-Ventimiglia nel tratto Limone-Ventimiglia

Raddoppi

completamento del raddoppio tra Contesse e Giampillieri di 10 km e prosecuzione dei lavori tra Catania e Guardiamangano; ultimazione della galleria di Exilles per il raddoppio della tratta Chiomonte-Exilles e continuazione dei lavori tra Chiomonte e Bussoleno per completare il raddoppio dell'intera Torino-Modane; proseguimento dei lavori sulla tratta Bivio Vat-Tarcento, sulla Udine-Tarvisio e inizio dei lavori tra Tarcento e Carnia; ultimazione del raddoppio tra Mola di Bari e Torre a Mare sulla Bologna-Lecce

Quadruplicamenti

affidamento e inizio dei lavori per una prima fase del quadruplicamento della Roma-Ciampino

Impianti

ultimazione dei lavori per la realizzazione di un terminal containers a Milano Rogoredo; miglioramento degli impianti di varie stazioni sulla Vicenza-Treviso in dipendenza dell'elettrificazione; potenziamento degli impianti di Venezia Mestre, Novara Sm., Ravenna, Reggio C., Villa S. Giovanni; costruzione di tre capannoni nell'Officina Grandi Riparazioni di Foligno e di quattordici platee di lavaggio a Roma Prenestina

Fabbricati di servizio

ricostruzione di otto fabbricati alloggi sulle linee Udine-Tarvisio e Salice-Gemona distrutti dal terremoto; costruzione di un centro di riabilitazione fisica per ferrovieri a Genova Quinto

Ponti, gallerie e opere di difesa della sede ferroviaria

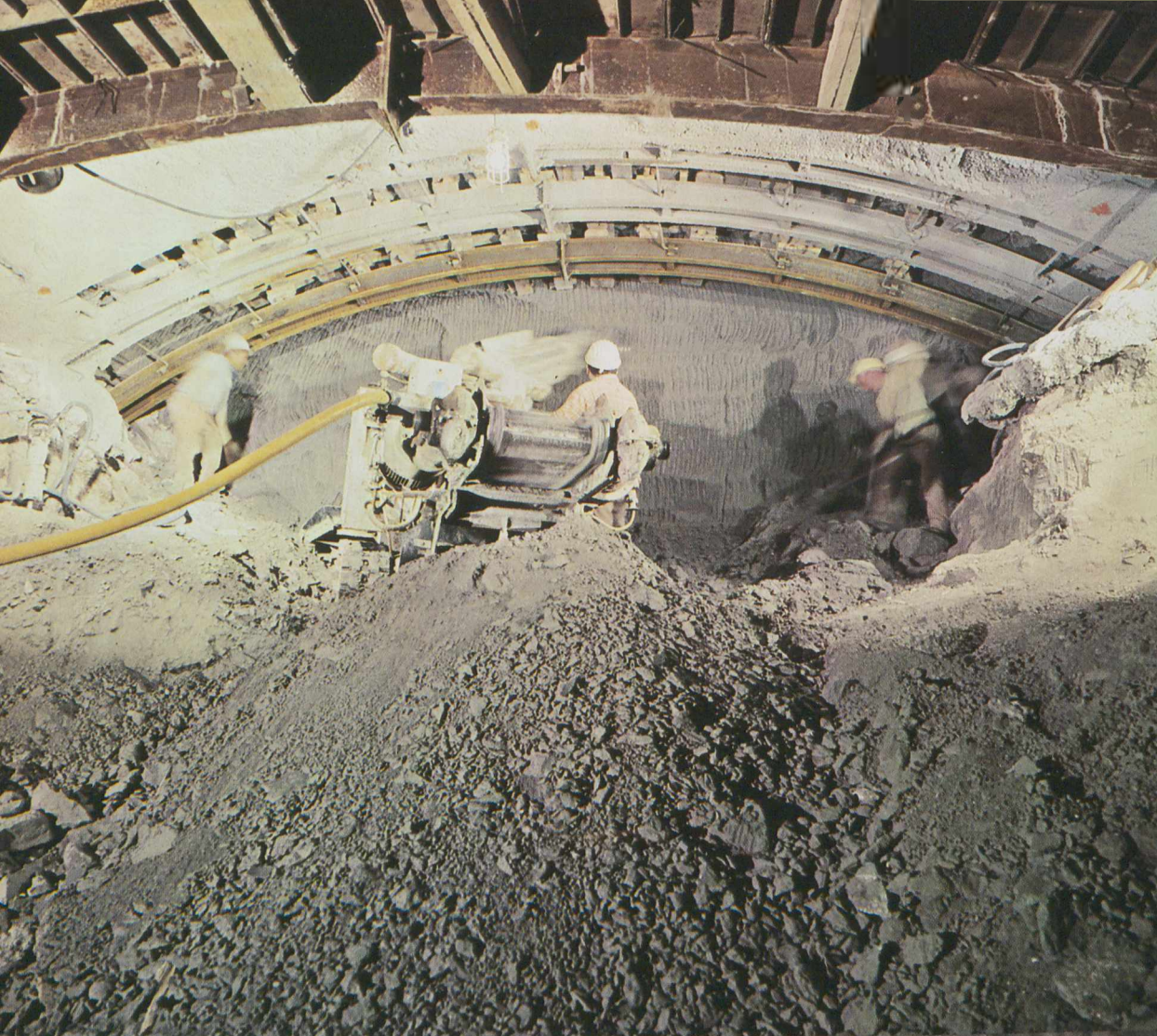
sistemazione del vecchio viadotto ad archi di m 3.556 tra Mestre e Venezia; consolidamento del movimento franoso e difesa del corpo stradale sulla linea Cantalupo-Cavallermaggiore; consolidamento del viadotto sull'Isonzo della linea Udine-Bivio S. Polo; sostituzione di travate metalliche sul Brenta e sul canale Lusenza della Rovigo-Chioggia; ricostruzione di ponti sui fiumi Mignone (Roma-Grosseto) e Alli (Metaponto-Reggio Calabria); ripristino della galleria Rio Rido sulla Domodossola-Iselle

Miglioramento ambienti di lavoro

prosecuzione dei lavori per la costruzione di ferrotel a Modena, Pontebba, Tarvisio, Chiusi, Cassino e Napoli per complessive 570 camere

il quadruplicamento della roma-firenze

La prima metà della Direttissima, da Roma a Città della Pieve, è in esercizio dal febbraio 1977, salvo che nel tratto Gallese-Orte sul quale sono in corso lavori per la perforazione degli ultimi due chilometri della galleria di Orte (lunga 9.317 metri), dove si sono riscontrate difficoltà idrogeologiche di carattere eccezionale. Il completamento di tali lavori è previsto nel secondo semestre del 1979. Sarà allora utilizzabile l'intero tratto di quadruplicamento: circa 134 chilometri, pari al 53% dei 252 chilometri tra Roma Termini e Firenze Rovezzano. Proseguono, intanto, i lavori sul tratto di circa 19,5 chilometri fra l'interconnessione di Figline Valdarno e l'innesto sulla linea lenta (cioè la vecchia Roma-Firenze) a Sant'Andrea di Rovezzano, alla periferia di Firenze, già completo per i primi 7 chilometri circa che non furono condizionati dalle note divergenze con gli Enti locali toscani. Se ne prevede l'attivazione per il 1980. Sono in corso i lavori anche sull'intera tratta di 51,5 chilometri da Città della Pieve alla interconnessione di Arezzo Sud, il cui completamento è previsto per il 1980-81. Resta da finanziare, per il completamento della Direttissima, il tratto di 43 chilometri dalla suddetta interconnessione di Arezzo Sud a quella di Figline Valdarno, che comprende la lunga galleria Adriana (km 14,5) tra la Val di Chiana e la Valle dell'Arno. A tale finanziamento è, naturalmente, condizionata l'ultimazione dell'intera nuova linea Roma-Firenze, già programmata — com'è noto — per il 1983.



interventi e realizzazioni nel settore degli impianti elettrici ed elettronici



L'attività svolta in questo settore ha riguardato per la maggior parte la realizzazione di impianti tradizionali, come elettrificazioni di linee, sottostazioni elettriche, moderni impianti di sicurezza, telecomunicazioni e trasmissioni dati, al fine di potenziare le infrastrutture adeguandole alle crescenti necessità del traffico.

Per il 1979 è programmata la massiccia realizzazione di moderni sistemi di esercizio, come blocco

automatico banalizzato, telecomando di linee e nodi, automazione di passaggi a livello e di impianti telefonici, che consentano un aumento della produttività aziendale e nel contempo risultino economicamente convenienti rispetto alle spese di investimento. Tutto ciò comporterà un considerevole potenziamento delle strutture aziendali nel settore, per consentirne l'adeguamento alle più avanzate tecnologie.

realizzazioni del 1978

Impianti di elettrificazione

— Elettrificazione di linee: attivate la Cremona-Fidenza di km 34, la Carnate U.-Seregno di km 14 e il raddoppio Francavilla-Ortona di km 12;

— Sottostazioni elettriche di conversione: attivate 7 nuove SSE (Gesso, Ciampino, Cesenatico, Ravenna, Monzuno, Voltana e Portomaggiore), per complessivi 9 gruppi al silicio da 3.600 kW, e la cabina di Treviso; portati a termine i potenziamenti delle SSE di Trento, Cesena, Chiusi, Sambiase, Cefalù, Roccalumera, Gallarate, Giuncano e Reggio Gallico, per complessivi 14 gruppi al silicio da 3.600 kW, e potenziata parzialmente, con l'installazione di un gruppo al silicio (dei due previsti), sempre da 3.600 kW, la SSE di Voghera

Impianti di sicurezza e segnalamento

— Apparati Centrali Elettrici: attivati vari apparati tra i quali si citano quelli relativi alle stazioni di Catania, Messina, Bicocca, Camporosso, Vigodarzere, Pianoro, Monzuno, Caltagirone, Fasano, Cisternino, Ostuni e S. Vito N.;

— Blocco Automatico: esteso ad ulteriori 88 km di linea, essendo stato attivato in alcuni tratti delle linee: Torino-Milano, Messina-Palermo, Udine-Tarvisio e Nodo di Milano; attrezzati con il blocco elettrico manuale 101 km di linea, mentre ne sono stati disattivati km 91; completata l'attivazione del Dirigente Centrale Operativo della linea Bologna-Prato e del telecomando e regolazione della circolazione sulla nuova linea Direttissima Roma-Firenze; attivato il blocco semiautomatico della linea Catanzaro-Lamezia Terme;

— Ripetizione continua del segnalamento in macchina: attivato il tratto Magenta-Rho;

— Passaggi a livello: soppressi 131, mentre sono proseguiti i sistematici interventi intesi ad ammodernare i dispositivi di chiusura dei P.L. ed a realizzare il collegamento con i segnali

Impianti di telecomunicazione

— Ultimata la posa dei cavi per telecomunicazioni nei tratti: Alessandria-Acqui-S. Giuseppe di C., Vicenza-Schio, Padova-Camposampiero, Metaponto-Reggio Calabria; ampliato il sistema ad alta frequenza a 120 canali sulla Brennero-Bari; completati gli impianti telefonici automatici sulle linee Roma-Chiusi e Ferrara-Rimini; eseguiti lavori di potenziamento delle centrali telefoniche automatiche e delle rispettive linee di giunzione in rete compartimentale con l'attivazione di 800 attacchi di utente;

— Impianti di diffusione sonora e radio: radiocollegamenti con uso di radiotelefono in quasi tutti i Compartimenti; impianto di ricerca-persone nello scalo di Roma T.ni

Meccanismi speciali

— Potenziamento di carrelli trattori, di rimorchi e di carrelli elevatori interessanti l'intera rete; impianto di teleindicatori a Roma T.ni (1^a fase); costruzione di un convoglio per verifica e prove di collaudo per le sottostazioni elettriche esistenti nel Compartimento di Reggio Calabria; installazioni di bascule automatiche in 52 stazioni della Rete



previsioni per il 1979

Impianti di elettrificazione

— Elettrificazione di linee: Bari-Taranto (km 115), Ferrara-Ravenna (km 72), Vicenza-Treviso (km 60), Sondrio-Tirano (km 26);
— elettrificazione di raddoppi: Udine-Tarvisio (km 94), Contesse-Giampileri (km 12), Narni-Terni (km 13), Chiomonte-Exilles (km. 6);
— Elettrificazione di nodi e quadruplicamenti: Scalo di smistamento di Orbassano, Prato-Firenze, Stazione di Salerno;
— Sottostazioni elettriche di conversione: costruzione e attivazione di 8 nuove sottostazioni su linee già elettrificate (Villanova d'Asti, Boccaleone, Finale L., Limone, S. Cassano, Verbania, Torre dei Passeri ed Eccellente) per complessivi 9 gruppi al silicio da 3.600 kW e 2 gruppi esafase da 2.000 kW; costruzione dei soli fabbricati per altre 3 SSE nuove su linee già elettrificate (Montevarchi, Narni e La Spezia); costruzione di nuove SSE sulle linee oggetto di elettrificazione: 2 sulla Treviso-Vicenza, 5 sulla Bari-Taranto, 2 sulla Ravenna-Ferrara; potenziamento delle SSE di Milano C., Voghera (2° gruppo), Montebello, S. Giorgio di Nogaro, Sampierdarena, Ferrara, La Spezia, Camucia, Campoleone, Fondi, Torre Annunziata, Battipaglia, Telesse, Apice, Savignano, Foggia, Carmignano, Bari, Treviglio, Ovada, Acquasanta e Acireale; inizio dei lavori di potenziamento delle SSE di Ala, Desenzano, Lancenigo, Udine, Castelmadama, Contesse e Agropoli

Impianti di sicurezza e segnalamento

— Apparat centrali elettrici: attivazione di numerosi apparati, tra cui quelli relativi alle stazioni di: Milano C.le, Prato, Villa S. Giovanni, Modena, Lavinio, Castelfranco V., Nocera I., Reggio Calabria, Rovereto, Mori, Cormons, Roma Prenestina, Colle Mattia, Zagarolo, Motta S.A., Aragona, Caldare, S. Martino P., Caltanissetta e Castelvetro;
— Blocco automatico: attivazione del blocco automatico in alcuni tratti delle linee Torino-Alessandria, Torino-Milano, Bardonecchia-Modane, Genova-La Spezia e Angri-Battipaglia;
— Dirigente Centrale Operativo: attivazione del DCO della linea DD Roma-Firenze e della linea Valsavoia-Caltagirone-Gela;
— Impianto di telecomando e regolazione della circolazione nel Nodo di Genova;
— Blocco semiautomatico della linea Camposampiero-Padova

Impianti di telecomunicazioni

— Posa dei cavi per telecomunicazioni sulle linee Roccaraso-Carpinone, Napoli-Pozzuoli-Villa L., Asti-Acqui, Cervaro-Rocchetta-Melfi, Taranto-Brindisi, Vicenza-Treviso, Genova-Stazzano;
— Impianti telefonici automatici: attivazione di impianti nel tratto Cervaro-Rocchetta-Melfi; potenziamento della rete teleselettiva intercompartimentale; potenziamento delle centrali telefoniche automatiche e delle giunzioni in rete « 8 » nei compartimenti di Genova, Ancona, Napoli, Palermo, Cagliari

Meccanismi speciali

— Impianti di pesatura completamente elettronici da t 80 a La Spezia Migliarina e a Livorno;
— Impianti di teleindicatori a Roma T.ni (2° fase), Brescia, Paola, Lamezia T., Catania, Cagliari, Bologna, Rimini e La Spezia

materiale rotabile

Il '78 è stato l'anno del varo del Programma Integrativo per l'avvio di un nuovo piano di rinnovamento del parco del materiale rotabile. In attesa che un tale programma possa essere più razionalmente impostato con una sistematica disponibilità di fondi nel bilancio dell'Azienda, 1.154 miliardi sono stati destinati nell'arco degli anni '78-'80 per acquisto di nuovo materiale di trazione e rimorchiato.

Nella prospettiva delle prevedibili esigenze dell'esercizio nel corso degli anni ottanta e nella consolidata realtà delle nuove tecnologie utilizzabili, una notevole percentuale di tali investimenti (il 49%) è stata indirizzata alla realizzazione di materiale rimorchiato e di trazione di completa nuova progettazione. Nel settore dei mezzi di trazione elettrici (locomotive ed elettromotrici) — per il quale l'indirizzo delle nuove tecniche riguardanti la realizzazione degli equipaggiamenti di trazione assume particolare importanza — l'impegno finanziario relativo al materiale di nuova concezione è risultato del 66% rispetto al totale. In particolare sulla linea « chopper » impostata su « unità modulari » (motore di trazione e convertitore cc/cc a monte) sono state ordinate all'industria 80 nuove unità di trazione di circa 5 MW a sei assi (per servizi promiscui Merci e Viaggiatori) oltre a 10 locomotive ad 8 assi per servizi Merci ultra pesanti ed esercizio sui valichi.

Impostazioni di progetti di carattere generale e specifico sono state intraprese in vista di ordinare nel corso del '79 prototipi di mezzi di trazione per esigenze particolari



a breve termine: quali locomotive per la elettrificazione in monofase della dorsale sarda (Piano Integrativo) e locomotive ad alte prestazioni (6 MW) per linee veloci (Direttissima Roma-Firenze). Per alcuni di tali prototipi saranno realizzati e sperimentati equipaggiamenti con conversione cc/ca a tensione/frequenza variabile per l'alimentazione di motori ad induzione.

È prevedibile che, in relazione a tali rinnovamenti nei criteri di concezione e realizzazione del parco di trazione, si dovranno sviluppare e far maturare necessariamente nuovi indirizzi tecnico-economici di gestione del parco, per i quali le risposte dei primi anni di esercizio dei nuovi rotabili daranno le più valide indicazioni.

ROTABILI A DISPOSIZIONE DELL'ESERCIZIO (al 31/12/1978)

Locomotive elettriche	1.825
Locomotive a vapore	175
Locomotive diesel da treni	420
Locomotive elettriche da manovra	70
Locomotive diesel da manovra	620
Elettromotrici ed elettrotreni	574
Automotrici	1.093
Automotori da manovra	435
Carrozze (di vari tipi)	11.786
Bagagliai e postali	2.285
Carri FS (di vari tipi)	113.271

ROTABILI ENTRATI IN SERVIZIO E PREVISIONI 1979

	1978 Immessi	1979 Previsioni
Locomotive elettriche	61	77
Locomotive diesel da treni	21	4
Locomotive diesel da manovra	31	22
Automotrici per servizi suburbani ALe	40	29
Rimorchi per elettromotrici Le	30	15
Automotrici ALn 668	32	11
Automotori da manovra	28	25
Carrozze (di vari tipi)	329	196
Bagagliai	14	—
Carri (di vari tipi)	1.946	1.356

RADIAZIONE ROTABILI

	1978 Effettuate	1979 Previsioni
Locomotive a vapore	190	100
Locomotive elettriche	50	20
Locomotive diesel da manovra	2	5
Locomotive diesel da treni	1	3
Automotrici termiche	55	50
Automotori da manovra	1	2
Elettromotrici	2	—
Rimorchi per elettromotrici	2	—
Carrozze a cassa di legno	1	10
Carrozze a cassa metallica	55	60
Postali a cassa di legno	5	10
Bagagliai a cassa di legno	15	15
Bagagliai a cassa metallica	30	20
Carri merci a scartamento normale	2.000	2.000
Carri merci a scartamento ridotto	—	20

L'attività di studio e sperimentazione, specie su nuovi rotabili, nel corso del 1978 è stata molto intensa. È proseguita la messa a punto dell'apparecchiatura elettronica dei treni GAI per servizi pendolari e si è dato inizio alle prime corse di prova in linea con il primo semitreno ALe 884-Le 724. Si è sperimentato l'impiego di componenti allo stato solido (diodi di potenza) sul circuito di trazione delle locomotive E 444 seconda serie per evitare il verificarsi di disservizi per affaticamento di alcuni contattori del reostato. Sono stati eseguiti disegni costruttivi per vari tipi di carri merci (coperti a due sale, alte sponde a carrelli, con porte di testa, accoppiati per trasporto rotaie, per trasporto di sale montate, ecc.). Nel corso dell'anno, inoltre, sono stati sperimentati i prototipi di ripetizione dei segnali, realizzati dall'industria nazionale, capaci di fornire al macchinista informazioni utili su linee attrezzate per l'alta velocità.

Si tratta di apparecchiature — definite « a 9 informazioni » — integrate da un controllo di velocità che assicurano una marcia in perfetta sicurezza fino a 250 km/h. Oltre a ciò, è in avanzato stadio di approntamento il prototipo di una apparecchiatura a 9 aspetti, a logica programmata, che secondo la tecnologia più avanzata si avvale come elemento fondamentale di un micro-elaboratore, il quale, oltre alle funzioni inerenti alla ripetizione dei segnali e al controllo della velocità, potrebbe assicurare l'espletamento di molte altre funzioni fino alla marcia automatica, nel caso che esistessero idonee infrastrutture di terra.

Sempre nel campo dell'alta velocità, è stata realizzata per conto dell'Office de Recherches (ORE) una campagna di prove, fino a 200 km/h, per la messa a punto di pantografi capaci di assicurare una corretta alimentazione di corrente per velocità

di esercizio di 250 km/h. Sono stati, quindi, studiati i fenomeni aerodinamici e la loro influenza sui viaggiatori e sul personale a terra all'atto dell'incrocio (allo scoperto e in galleria) dei convogli, per velocità dell'ordine di 450 km/h (250 km/h di un convoglio formato da elettromotrici e 200 km/h per quello con locomotiva e carrozze).

Studi e progettazioni hanno riguardato anche nuove officine, come l'Officina di S. Nicola di Melfi, quella che dovrà sorgere a Nola e quelle G.R. di Vicenza e Foggia.

attività dell'istituto sperimentale

Rinviato, per ora, il progetto di una nuova sede, più idonea ad ospitare laboratori di sperimentazione e ricerca, è stata decisa una serie di interventi — alcuni già in atto — per ammodernare l'attuale edificio, anche se con le limitazioni che la sua struttura impone.

Dell'attività svolta nel '78 meritano particolare menzione i seguenti studi e realizzazioni, volti a dare collaborazione ai diversi Servizi dell'Azienda:

— creazione di un laboratorio per la taratura di strumenti per la rilevazione della temperatura. Una volta ultimato, il laboratorio presenterà le caratteristiche richieste per ottenere il riconoscimento dell'Istituto Metrologico Italiano « G. Colonnetti », quale laboratorio secondario di taratura nel campo della termometria. Da tale punto di vista esso sarebbe l'unico laboratorio del genere nell'ambito dell'Italia centro-meridionale;

— studio del comportamento al fuoco dei materiali plastici e tessili di impiego ferroviario, di notevole importanza per aumentare il livello di sicurezza d'esercizio dei rotabili; è stato effettuato in collaborazione con altri laboratori internazionali nel quadro di un programma ORE;

— prove sistematiche con ultrasuoni sui calcestruzzi, al fine di stabilire una relazione sperimentale tra la classe di resistenza determinata con le prove di rottura alla compressione e i valori ricavati con prove non-distruttive (sclerometro e ultrasuoni);

— studio ed esperienze riguardanti il trasporto di derrate deperibili in regime di freddo;

— serie di misure estensimetriche su manufatti in calcestruzzo precompresso allo scopo di accertare l'andamento nel tempo dell'effettivo stato tensionale, nonché delle deformazioni lente del calcestruzzo;

— interventi, con una vettura laboratorio, per la valutazione del grado di inquinamento prodotto dagli scarichi idrici aziendali e il rilevamento dei dati su impianti ferroviari dotati o meno di apparecchiature di depurazione

La scelta per la sostituzione delle vernici anticorrosive a base di pigmento sospeso di attività inquinante, quali il minio di piombo o lo zinco cromato, con altre a base di zinco fosfato di gran lunga meno inquinante, ha comportato una serie di prove che hanno consentito la messa a punto di una nuova metodologia di analisi chimica « tradizionale ». Sulla base di queste esperienze e con la possibilità di utilizzare strumenti moderni dotati di alta precisione e rapidità, quali l'assorbimento atomico, è stato possibile aumentare lo spazio, in termini di ricerca e collaudo, di questo settore chimico. Attività altrettanto impegnativa ed importante, in quanto contiene anche risvolti a carattere igienico-sanitario, è l'impiego della gas-cromatografia. Tale tecnica, infatti, permette l'analisi qualitativa e quantitativa dei solventi contenuti nei prodotti vernicianti al fine di determinarne l'ottemperanza a quanto previsto dalla legislazione italiana.

Altro punto altamente qualificante è quello riguardante l'attività rivolta agli aspetti tecnico-commerciali dei trasporti. La consulenza, spesso fornita con procedura d'urgenza via telex, è consistita nella classifica di merci ai fini tariffari, nella identificazione della eventuale pericolosità delle merci trasportate, nel benessere per l'utilizzazione di carri-serbatoio per talune merci pericolose allo stato fluido, nell'istruzione estemporanea per la bonifica di carri contaminati da spandimento di sostanze tossiche.

La normativa è stata rivolta soprattutto al settore del trasporto delle merci pericolose. In particolare, nel quadro della modifica e ristampa delle « Condizioni e tariffe per il trasporto delle cose per

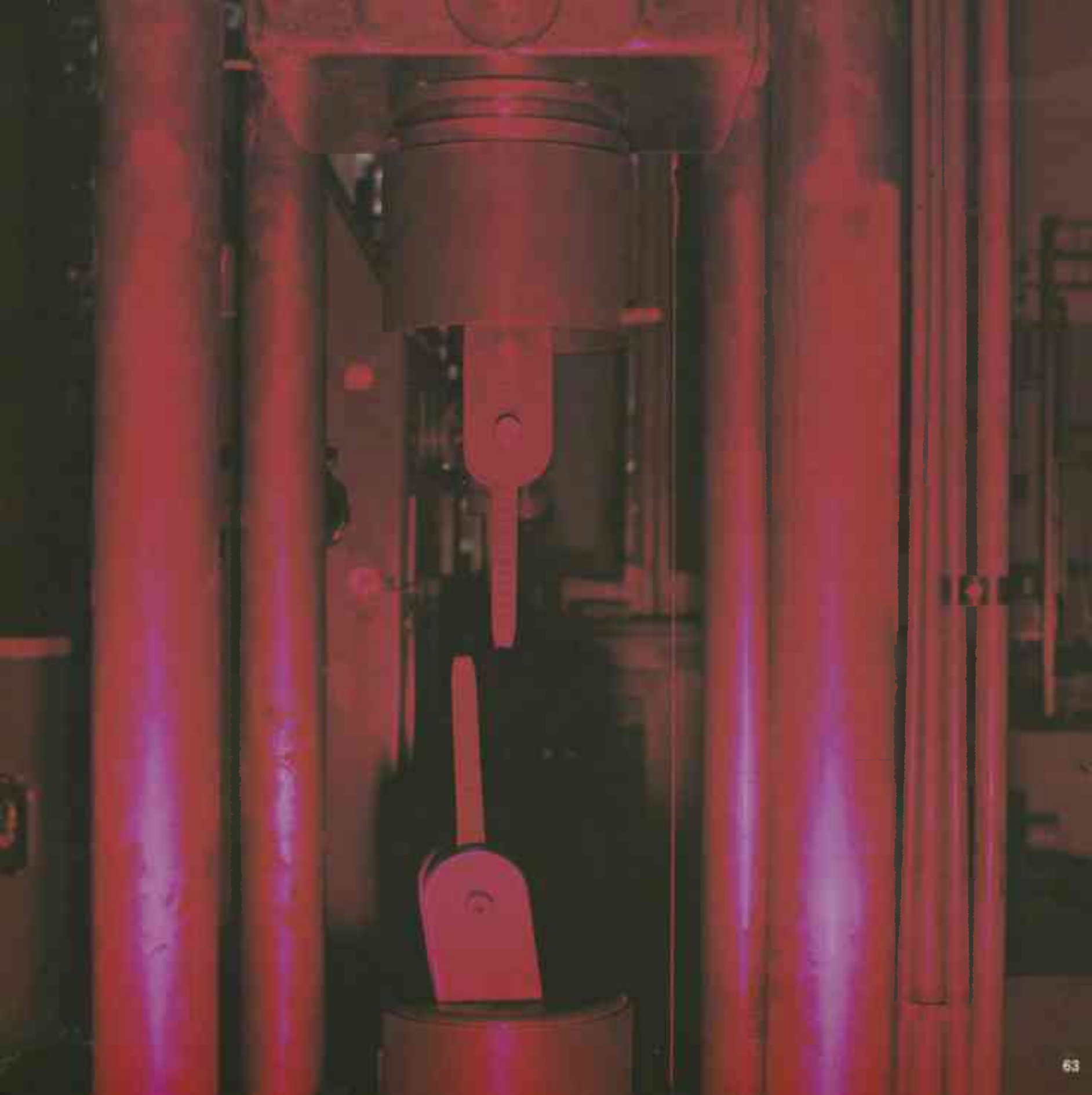
ferrovia » si è provveduto, d'intesa col Servizio Commerciale e del Traffico, alla completa ristrutturazione del regolamento di trasporto delle merci pericolose, noto come « Allegato n. 7 ».

La ristrutturazione ha comportato riforme sostanziali per adeguare le norme italiane a quelle internazionali nonché ai regolamenti di altre Amministrazioni statali.

Sia la consulenza che la normativa, hanno superato i limiti aziendali e sono state pertanto rivolte a favore di altre Amministrazioni statali attraverso la partecipazione ai lavori di Commissioni permanenti interministeriali e di Commissioni « ad hoc ».

Tra le Commissioni permanenti si citano quelle del Ministero dell'Interno per le materie esplosive ed infiammabili; quella della Direzione Generale M.C.T.C. per le prescrizioni sui recipienti per il trasporto dei gas compressi; il Comitato Centrale per la sicurezza della navigazione; tra le Commissioni « ad hoc », quella per il recupero dei fusti carichi di piombo-alchili della nave « Cavtat » e quella del Consiglio Superiore della Sanità per una migliore tutela della pubblica incolumità durante il trasporto dei gas tossici.

Nel campo della normativa si deve poi citare l'attività internazionale; in particolare la partecipazione alle Sessioni di aggiornamento del regolamento RID ed i lavori del Comitato di Esperti dell'ONU per il trasporto sul piano mondiale e per ogni modo di trasporto delle merci pericolose. Infine, l'Istituto Sperimentale ha recentemente organizzato un primo corso di qualificazione professionale sui materiali metallici, destinato principalmente agli operatori metallurgici. Si tratta di un corso estremamente ampio e curato nei minimi dettagli, che dà ai partecipanti un'eccellente preparazione teorica e pratica su problemi di grande importanza per lo svolgimento del lavoro quotidiano.







vita dell'azienda



la struttura dell'azienda e la politica del personale

Nel corso dell'anno è stata ulteriormente portata avanti l'azione per la riforma dell'Azienda ferroviaria, tendente ad assicurarle una vera e sostanziale autonomia di gestione, lo sganciamento dal corpo burocratico statale ed una peculiare strutturazione del rapporto di lavoro.

Nel quadro di questa politica si è avviata la procedura per l'approvazione, da parte del

Parlamento, di una nuova legge di riforma dello Stato Giuridico e del trattamento economico del personale FS (*).

Tale provvedimento legislativo, eliminando alcune incrostazioni che hanno finora influito negativamente sulla funzionalità dell'Azienda, costituirà un valido strumento per modificare una amministrazione ed una gestione del personale impostate, fino ad oggi, sui criteri prettamente burocratici propri del pubblico impiego.

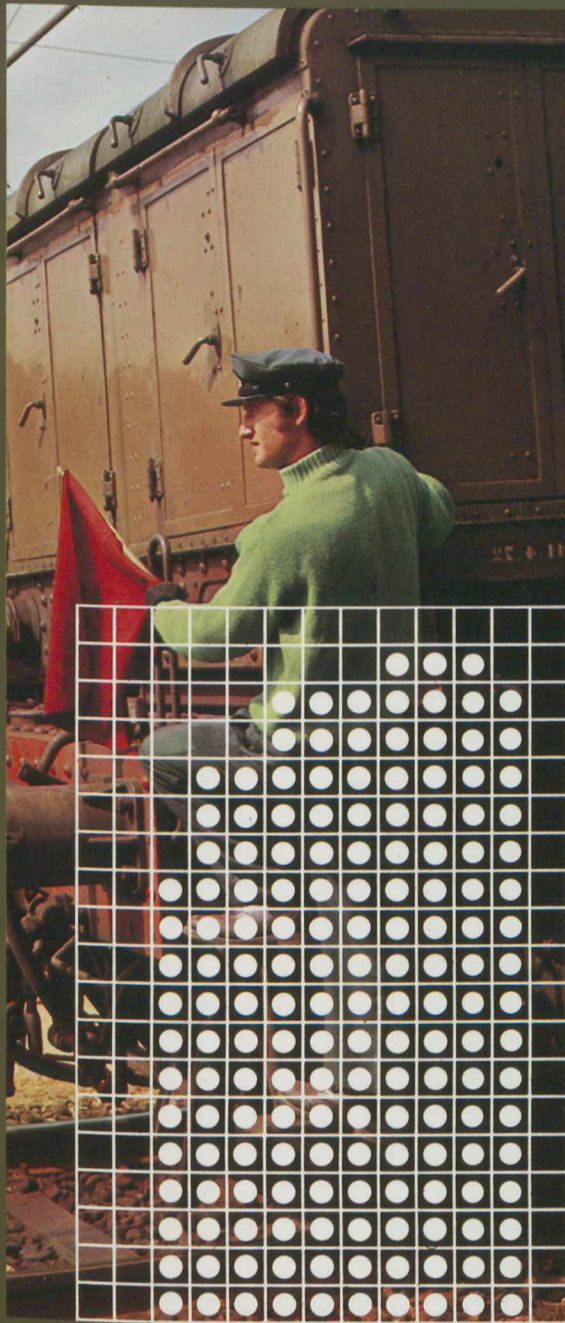
Aspetti particolari della più agile organizzazione del lavoro che la nuova normativa renderà possibili, saranno, ad esempio, l'attribuzione alle Sedi Compartimentali di un complesso di attività, anche meccanizzate, concernenti la

compilazione, la conservazione ed il costante e regolare aggiornamento degli stati matricolari di tutto il personale da esse dipendente, e, inoltre, l'attribuzione ai Capi degli Uffici Personale Compartimentali delle competenze relative alla liquidazione del trattamento normale di quiescenza diretto, in tutti i casi di cessazione dal servizio di dipendenti delle rispettive Sedi Compartimentali.

Nel corso dell'anno si è posto un particolare impegno alla realizzazione dei seguenti obiettivi: — trasferimento di una vasta gamma di competenze dagli Organi centrali a quelli periferici, i quali sono più idonei, per il fatto di operare in loco, ad una migliore valutazione di particolari esigenze settoriali;



(*) L'approvazione definitiva della nuova normativa è avvenuta con legge 6 febbraio 1979, n. 42.



— graduale trasferimento al Servizio Personale delle competenze che assicurano ai dipendenti il trattamento loro spettante in base alle norme vigenti. A livello compartimentale, l'amministrazione di tutto il personale sarà demandata agli Uffici Personale Compartimentali; rimarranno invece ferme le attuali competenze dei vari Servizi relative alla gestione del proprio personale, dirette in particolare a migliorarne il rendimento, nel quadro delle norme che ne regolano il trattamento. Nel frattempo si è continuato a portare avanti da parte dei Servizi interessati (Personale, Ragioneria, Sanitario, Centro Elettronico Unificato), in collaborazione con esperti nel settore degli elaboratori elettronici, la realizzazione di un sistema informativo integrato, al fine di raggiungere, mediante l'applicazione delle tecniche più avanzate della Ricerca Operativa e dell'Informatica, l'armonizzazione e l'ottimizzazione delle procedure giuridiche, amministrative, contabili e sanitarie che hanno come oggetto la gestione e l'amministrazione del personale. La realizzazione dell'intero progetto consentirà da un lato di fornire alla Dirigenza elementi per una soluzione economico-funzionale dei molteplici problemi aziendali sotto il punto di vista informativo, e, dall'altro, di migliorare l'organizzazione delle strutture

centrali e periferiche che si interessano ai problemi del personale, mediante l'individuazione e la eliminazione delle informazioni che, nelle fasi operative di acquisizione, elaborazione e gestione dei dati, risultino in contrasto fra loro. Infine, sarà strutturato con nuovi criteri il settore dell'Istruzione Professionale, tenendo conto in particolare della introduzione dei nuovi moderni criteri basati sull'accertamento della professionalità in sostituzione dei superati sistemi di avanzamento per merito comparativo. Per rispondere adeguatamente a queste esigenze è allo studio la creazione di un nuovo organismo che — sull'esempio sia di analoghe istituzioni già operanti presso altre Reti ferroviarie straniere, che di simili organismi esistenti in altre branche della Pubblica Amministrazione — gestisca autonomamente i corsi di istruzione ed aggiornamento professionale. Nel frattempo, per conseguire alcuni obiettivi parziali in tempi medio-brevi, si procederà alla formazione dei docenti addetti all'istruzione professionale mediante l'organizzazione di corsi specialistici. Rese operanti tali indispensabili strutture, si sarà in grado di impostare un organico programma di addestramento ed aggiornamento permanente per una valida riqualificazione del personale.

1969 189.944
1970 190.520
1971 195.244
1972 213.788
1973 213.828
1974 216.590
1975 221.311
1976 220.921
221.278
216.177

CONSISTENZA DEL PERSONALE



dopolavoro

Sedi sociali

Costruzione, ammodernamento e ampliamenti di sedi ed impianti (spesa complessiva: circa 360 milioni di lire). Interventi di maggior rilievo: costruzione delle nuove sedi di Savona, Cuneo, Civitavecchia, Gioia del Colle; realizzazione di impianti sportivi a Voghera, Modica, Bergamo, Terni, Treviso, Roma. Completamento della Casa Alpina di Dobbiaco

Attività culturali e sportive

Organizzazione di numerose manifestazioni, sia a livello nazionale che internazionale, tra cui: raduni sportivi per adulti e ragazzi; organizzazione del 30° Congresso Internazionale dei Ferrovieri Esperantisti; partecipazione al XVII Congresso Radioamatori in Belgio; partecipazione

all'Esposizione fotografica in Francia; partecipazione al Campionato U.S.I.C. di ciclismo su strada in Francia; I Raduno di Soci per D.L.F. a Cavalese; mostra di arti figurative e XIV Concorso di pittura estemporanea a Fabriano; rassegna di Espressione Figurativa Ragazzi a Genova

Attività turistiche

Sono stati effettuati 360 viaggi, soggiorni e crociere, a cui hanno partecipato 18.700 soci, in 29 paesi europei ed extraeuropei. 160.000 presenze registrate nelle case per ferie e nei campeggi gestiti direttamente dal DLF. Viaggi e soggiorni in Italia, per circa 2.069 giornate di presenza per ferrovieri stranieri

attività sanitaria

Medicina riabilitativa

Nelle Officine Intercompartimentali di Ergoterapia di Roma Smistamento e Villa S. Giovanni Cannitello si sono avuti, rispettivamente: 130 ospiti ricoverati e 232 ambulatoriali; 167 ospiti e 177 ambulatoriali

Medicina preventiva

Centro Medico Intercompartimentale di Roma Prenestina.
L'attività del Centro nel corso del 1978 si è concretizzata in visite per:

- Check-up 5.069
- Revisioni periodiche 1.605
- Malattie professionali 1.239 a Roma, 619 a Bologna
- Prestazioni mediche specialistiche richieste dai Medici di Reparto 95
- Visite per l'ammissione nella Casa di Riposo 16
- Screening per le eteroplasie uterine e mammarie 407
- Indagini sulle condizioni di salute del Personale dell'Ufficio Navigazione con particolare riguardo alle affezioni osteo-articolari ed alle broncopatie 26
- Visite specialistiche a richiesta dell'Ufficio Sanitario Compartimentale 107
- Esami elettroencefalografici 320
- Visite per l'indagine pluri/compartimentale sugli operai dell'armamento 369
- Esami contrastografici 26.

Per quanto riguarda lo svolgimento delle indagini preventive multifasiche nelle Sedi periferiche, durante l'anno sono stati visitati 13.303 ferrovieri. Va segnalata, inoltre, l'attivazione di un'altra Sezione presso l'Ufficio Sanitario di Bologna



Unità mobile Sanitaria FS

È continuata l'intensa 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 di lavoro. Sono state eseguite indagini presso i Depositi Locomotive e le Officine G.R. di Foligno, Udine, Pisa, Rimini, Catania e Messina, visitando circa 3.000 dipendenti

Selezione attitudinale

— Visite di assunzione	8.084
— Visite per revisioni periodiche	16.450
— Visite per accertamenti malattie	88.979
— Visite per accertamenti infortuni	12.413
— Visite per accertamenti psico-attitudinali	18.755
— Pareri medico-legali	2.498

Igiene Ferroviaria Industriale

Nel 1978 si è eseguito un nutrito programma di interventi di Igiene Industriale presso gli Impianti della Rete, con l'impiego di squadre di chimici e tecnici dipendenti dalla Sede Centrale.

Sono stati effettuati rilievi di microclima, di inquinamenti vari e rilievi fonometrici presso gli Impianti di Reggio Calabria e Messina, sulle Navi Traghetto Hermaea e Tyrsus

Sono stati, infine, effettuati, presso il Centro di Dinamica Sperimentale del Servizio Materiale e Trazione di Firenze, rilievi per accertare la presenza di amianto

relazioni aziendali

L'Ufficio Relazioni Aziendali, che svolge attività di Relazioni Pubbliche sul piano nazionale e internazionale, cura lo svolgimento di campagne di propaganda, l'organizzazione di viaggi stampa, la partecipazione a mostre, la realizzazione di documentari cinematografici.

Sul piano interno l'Ufficio R.A. provvede, tra l'altro, alla pubblicazione del periodico Aziendale « Voci della Rotaia », alla realizzazione di documentari didattici e informativi, all'organizzazione della « Giornata Nazionale del Ferroviere ».

ATTIVITÀ SVOLTA

Mostre

- Samoter - Verona
- Fiera Internazionale Agrumaria - Reggio Calabria
- Convegno FIAVET - Scalea
- Mostra Convegno « Estate nel Mondo » - Roma
- Fiera Internazionale Campionaria - Padova
- Mostra Regioni d'Italia « Tevere Expo » - Roma
- Fiera Campionaria Internazionale - Messina
- Mostra Stampa e Informazione - Roma

Relazioni pubbliche

- Presentazione alla Stampa del « Libro Bianco sui Trasporti » - Roma
- Visita Ministro Trasporti Australia - Roma
- Presentazione a Milano C.le del treno « Moncenisio »
- Inaugurazione a Verbania del ponte sul fiume « Toce »
- Riunione FS-Eurofima - Roma
- Riunione congiunta del Consiglio di Amministrazione FFS e FS per gli assi ferroviari italo-svizzeri - Roma
- Visita Ministro Trasporti Ungheria - Roma
- Conferenza Nazionale dei Trasporti, in collaborazione con l'Ufficio Stampa del Ministro

Stampa

- Realizzazione del volume « FS 1977 »;
- Volume illustrativo sulla « Direttissima Roma-Firenze » (in collaborazione con il Servizio Lavori e Costruzioni e il Servizio Impianti Elettrici);
- Note illustrative e comunicati stampa per n. 7 manifestazioni;
- n. 8 conferenze e viaggi stampa

Cinema

Produzione:

- 1 documentario di antinfortunistica « La Mano » (2ª parte)
- 1 documentario divulgativo « Un lavoro per ricominciare »
- 6 cinegiornali

Diffusione:

- 2.500 films proiettati in scuole, ambasciate, industrie, ferrovie estere, manifestazioni e presso Enti vari

Foto

- Realizzate 2.550 fotografie in bianco e nero e 2.100 a colori di impianti, mezzi e lavori in corso;
- 14.120 copie distribuite a giornali e privati

Pubblicità

- 210 interventi redazionali sulla stampa nazionale (di cui 99 su quotidiani e 111 su periodici), per illustrare e propagandare servizi, problemi e attività delle FS

Giornale Aziendale

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







programmi e prospettive

i piani in corso

Il 1978 può considerarsi un anno base per il rilancio della ferrovia quale asse portante della politica generale dei trasporti, in Italia. La necessità di massicci interventi per adeguare e potenziare impianti e mezzi della rete ferroviaria, come momento fondamentale nella determinazione di una inversione di tendenza nella scelta dei trasporti, è stata infatti ribadita come assoluta e prioritaria dalla Conferenza Nazionale dei Trasporti, tenutasi a Roma alla fine dell'anno. Da essa è venuto l'invito al Governo ed alle forze politiche ed istituzionali ad affrontare la questione in termini concreti ed urgenti, attraverso una riconsiderazione della spesa pubblica in relazione alle risorse nazionali.

È uno sforzo finanziario ingente che si chiede al Paese, addirittura « storico » come qualcuno lo ha definito, ma è il solo che potrà contribuire, in modo determinante, a risolvere problemi di grande rilevanza economico-sociale. Nel contempo, si avrà un contenimento dei consumi dei prodotti energetici, soprattutto del petrolio, ed un decongestionamento del traffico stradale che potranno determinare fondamentali economie. Se questi programmi a medio e lungo termine verranno riconfermati e le scelte ribadite e rese operanti, si apriranno reali prospettive alla ferrovia per un vero salto di qualità.

* * *

Intanto, l'Azienda FS va puntualmente attuando su tutta la rete il complesso di interventi previsti dai vari Piani in corso.

Lo stato dei lavori e delle forniture relativo ai programmi varati con i vari finanziamenti già concessi è infatti il seguente (1):

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

IMPIANTI FISSI

Progetti presentati ed impegni di spesa assunti contabilmente	92,7%
Appalti affidati	87,4%
Lavori eseguiti	79,8%

MATERIALE ROTABILE

Progetti presentati ed impegni di spesa assunti contabilmente	100 %
Appalti affidati	100 %
Lavori eseguiti	98,7%

QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA ROMA-FIRENZE

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

Progetti presentati ed impegni di spesa assunti contabilmente	86,2%
Appalti affidati (riferiti alla aliquota appaltabile)	96,3%
Lavori eseguiti	77 %

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

IMPIANTI FISSI

Progetti presentati ed impegni di spesa assunti contabilmente	69,2%
Appalti affidati	39,6%
Lavori eseguiti	24,4%

MATERIALE ROTABILE

Progetti presentati ed impegni di spesa assunti contabilmente	99,3%
Appalti affidati	97,5%
Lavori eseguiti	74,4%

PROGRAMMA DI FINANZIAMENTO INTEGRATIVO

(1.665 miliardi - Legge
n. 503/1978)

IMPIANTI FISSI

Progetti presentati ed impegni di spesa assunti contabilmente	76,1%
Appalti affidati	—
Lavori eseguiti	—

MATERIALE ROTABILE

Progetti presentati ed impegni di spesa assunti contabilmente	36,7%
Appalti affidati	—
Lavori eseguiti	—

il piano poliennale ed il programma integrativo

Come è noto, l'Azienda sin dal dicembre 1976 ha presentato al Parlamento (come disponeva la legge n. 377 del 1974) un « Piano poliennale di sviluppo della rete FS ».

Tale piano rappresentava, con le sue luci e le sue ombre, tutto ciò che l'Azienda aveva potuto allora esprimere, in assenza di dati e di

(1) Situazione al 31 marzo 1979.



indicazioni, sulle misure per il superamento degli squilibri territoriali, sulle risorse finanziarie occorrenti, sul ruolo degli altri modi di trasporto.

L'analisi condotta in Parlamento è stata lunga ed approfondita ed alla luce delle indicazioni che ne sono scaturite l'Azienda ha lavorato sulla vecchia stesura del piano riordinando idee e proposte. È stata così tracciata la strategia del breve e medio periodo che, evitando il ricorso a misure d'emergenza scollegate, consente di far fronte alle esigenze più pressanti e nel contempo pone le premesse per i futuri armonici sviluppi raccordati al Piano generale dei trasporti: ne è maturato uno stralcio del Piano Poliennale che è stato chiamato « Programma integrativo ».

Il programma evidenzia la necessità di:

- ridare regolarità alla perturbata circolazione dei treni;
 - adeguare i servizi pendolari;
 - svecchiare il parco dei rotabili con apporti consistenti ma selezionati;
 - accrescere la capacità di trasporto, specie nel settore merci che risulta ancora lento e burocratizzato;
 - elevare, con la immissione di moderne tecnologie, il livello della produttività, tendenzialmente statico;
 - prevedere la decongestione di alcune arterie fondamentali, anche mediante itinerari alternativi;
 - potenziare le principali linee del Mezzogiorno e delle Isole.
- A questo scacchiere, vasto ed impegnativo, è rivolta in particolare l'attenzione dell'Azienda. Nell'attuazione di un unico disegno programmatico (il « Programma Integrativo ») è tuttavia necessario distinguere due componenti cui corrispondono, in termini tecnici, operativi, finanziari, due tipi di intervento differenziati benché interagenti.



Il primo, che ha già ottenuto la sanzione della legge 18 agosto 1978 n. 503 concernente il finanziamento di 1.665 miliardi, si riferisce al settore del materiale rotabile e, in parte, della tecnologia, per il triennio 1978-'80.

Il secondo, che costituisce la materia e la sostanza del « Programma Integrativo » vero e proprio, prevedeva inizialmente una spesa

aggiuntiva di 6.500 miliardi nel periodo 1979-'84; con successive messe a punto, che tengono conto delle osservazioni delle Regioni, delle Organizzazioni Sindacali ed aggiornano i prezzi, l'importo globale è stato portato a 8.200 miliardi di lire. Questo secondo provvedimento era all'esame del Parlamento ed era sul punto di ottenerne il consenso, quando è intervenuto l'anticipato scioglimento delle Camere. Ora esso verrà ripresentato con urgenza e, si spera, rapidamente approvato.

i primi provvedimenti

La legge « 503 » ha dato il via al primo tipo di intervento che è divenuto, così, come si è detto, operativo. Il finanziamento di 1.665 miliardi è stato ripartito nel modo seguente: 1.400 miliardi per il parco del materiale rotabile; 200 per l'ammodernamento degli impianti fissi di sicurezza e di segnalamento; 65 per il completamento di tre nuove Officine di grande riparazione nel Meridione. Dei 1.400 miliardi assegnati al parco rotabili, 1.121 miliardi verranno impiegati per la costruzione di nuovi veicoli e più esattamente 642,5 per il materiale viaggiatori, 142 per i carri merci e 336,5 per i mezzi di trazione. Il materiale per i viaggiatori troverà impiego soprattutto nei trasporti pendolari. Perciò è costituito da complessi elettrici leggeri, da automotrici termiche, da carrozze specializzate (comprese quelle a due piani, inedite per l'Italia) che, gradualmente immessi in servizio, dovrebbero soddisfare quasi del tutto la domanda di trasporto pendolare secondo le previsioni del traffico al 1980. Si provvederà pure alla costruzione di carrozze normali per i viaggi a medio e lungo percorso, nonché di carrozze letto (56) e di carrozze self-service (20). Nel settore delle merci, dove più forte è la necessità di recupero, è prevista la costruzione di 3.000 carri, di cui 400 coperti serie Habis, di grande cubatura ed elevata portata. I nuovi mezzi trainanti (312) saranno così ripartiti: 132 locomotive elettriche da treno (42 del gruppo E 656; 80 del gruppo E 633; 10 del tipo B-B-B-B a otto assi, proficuamente utilizzabili sulle linee di montagna); 20 locomotive diesel da treno; 40 locomotive diesel da manovra;

120 automotori diesel da manovra. Per quanto concerne gli impianti fissi di sicurezza e di segnalamento (200 miliardi), i provvedimenti, specificatamente finalizzati, sono di vario tipo.

Anzitutto l'installazione del blocco automatico e l'estensione della banalizzazione (laddove già esiste il blocco automatico), che consentono di rendere più fluida la circolazione nelle zone dove la concentrazione di treni a lungo percorso e di treni locali determina interferenze negative.

Il blocco elettrico manuale sostituirà, poi, gli antiquati regimi della dirigenza unica o del blocco telefonico su una decina di tratti di linea. Per conseguire snellimenti nelle manovre, con conseguente beneficio anche della celerità della circolazione, è prevista l'installazione di moderni apparati centrali elettrici di manovra (ACEI) in numerose stazioni della rete. È altresì previsto il completamento del telecomando degli impianti di alcuni nodi e la centralizzazione delle manovre dei soli deviatori estremi in altre stazioni.

Molti dei passaggi a livello da mantenere in esercizio su varie linee della rete saranno oggetto di miglioramento (semaforizzazione, automazione, ecc.).

Una serie di interventi si indirizzano, poi, a linee secondarie — una decina circa — con accentuato deficit di gestione, per le quali si vuole attuare un'operazione di recupero della produttività. Sempre con finalità produttivistiche, l'antiquato regime

della dirigenza unica sarà sostituito da un moderno sistema d'esercizio (incentrato sull'adozione di scambi tallonabili nelle stazioni e la contemporanea automazione intensiva dei P.L.) su altre tre linee, con carattere sperimentale; esso dovrebbe consentire la massima possibile estensione d'impianti impresenziati, con notevoli economie di gestione.

Per quanto riguarda le tre nuove Officine di grande riparazione che sorgeranno a Saline di Reggio Calabria, a S. Nicola di Melfi e nella zona di Nola, esse saranno specializzate per la riparazione e la revisione ciclica, rispettivamente delle locomotive elettriche, delle locomotive diesel e delle automotrici termiche.

Lo stanziamento di 65 miliardi integra quello precedente di 63 miliardi che era occorso per l'esproprio e l'attrezzatura delle aree, la realizzazione dei capannoni di lavorazione e dei fabbricati di servizio e consente di sperare in una attivazione ragionevolmente sollecita dei tre impianti.

La loro ubicazione nell'Italia Meridionale dà la misura di come l'Azienda s'inserisca, in maniera più incisiva di quanto era previsto nelle precedenti leggi di finanziamento dei Piani ferroviari, nell'azione di industrializzazione del Mezzogiorno. Non solo, ma riservando un'ingente quota vincolata delle commesse agli stabilimenti dell'Italia del Sud, è stato anche stabilito che questi ultimi « sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite, purché ivi prodotti ed a prezzi e qualità che risultino congrui con riferimento a parametri obiettivi di mercato ».

Ma non è questo il solo intendimento politico-economico inserito nel provvedimento approvato. La legge

« 503 » stabilisce, infatti, che nell'assegnazione delle commesse da esperire di norma con gara a licitazione privata, « sono da preferire imprese, raggruppamenti d'imprese o consorzi, capaci di conseguire la dimensione economica, il grado di specializzazione, l'organizzazione anche per la ricerca e la esportazione adeguati alle esigenze del settore delle costruzioni ferroviarie; a tale fine si procederà ad una selezione preliminare di qualificazione dei concorrenti da parte dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato sulla base delle capacità produttive dimostrate dalle singole Ditte e dell'esperienza acquisita nelle precedenti forniture per le Ferrovie dello Stato e finalizzata al conseguimento di una ristrutturazione produttiva del settore » (art. 7). Dietro questa formulazione, c'è il preciso orientamento di ottenere il drastico riassetto e lo svecchiamento dell'industria elettro-metalmeccanica delle forniture ferroviarie che è attardata da disaggregazione dispersiva ed obsolescenza. Per evitare la disoccupazione delle maestranze del settore, le FS sono state costrette finora a suddividere le forniture tra le tante commissionarie, sopportando l'aggravio dei costi e il ritardo delle consegne. Un tale stato di cose nuoce agli stessi imprenditori che, attraverso una riqualificazione tecnologica, possono conquistarsi un posto anche sul mercato estero. Frattanto, in questa ottica, sta prendendo l'avvio una ristrutturazione che ha come prologo la separazione dell'attività di riparazione da quella di costruzione. Queste attività non dovrebbero essere più esercitate promiscuamente ed ogni stabilimento si dedicherà in esclusiva all'una o all'altra, con evidente vantaggio delle lavorazioni. Nella stessa logica, le Imprese intendono darsi un ordinamento per gruppi di

specializzazione produttiva, in corrispondenza di altrettanti gruppi di materiale ferroviario. Nel processo di incentivazione della ricerca scientifica ferroviaria applicata, s'inserisce una significativa iniziativa: la costituzione, che è già in corso, di una Società con la partecipazione maggioritaria delle FS, incaricata d'individuare i temi e di gestire lo sviluppo dell'anzidetta ricerca. Per quanto, infine, concerne l'aspetto amministrativo-finanziario del provvedimento, esso prevede la facoltà dell'Azienda di assumere, anche in via immediata, impegni di spesa fino alla totale concorrenza del finanziamento accordato, purché i pagamenti non superino per ciascun esercizio i seguenti limiti di spesa: 400 miliardi per il 1978; 580 miliardi per il 1979; 685 per il 1980. Vi è però un'importante clausola innovativa rispetto al passato: la possibilità di modificarne la ripartizione nelle leggi di approvazione dei bilanci annuali, al fine di adeguare gli stanziamenti iscritti in bilancio all'effettivo andamento dei pagamenti. Il reperimento dei fondi avverrà con la contrazione di mutui, anche obbligazionari, sia all'interno sia all'estero, e con l'emissione diretta di obbligazioni. Le rate di ammortamento in conto capitale dei mutui da contrarre e delle obbligazioni da emettere saranno rimborsate dal Ministero del Tesoro alle FS, mentre l'onere per interessi è a carico dell'Azienda. È prevalso così il vecchio orientamento che non può non destare preoccupazioni, tenuto conto che il bilancio FS è già fortemente gravato dagli interessi passivi dei precedenti Piani e dovrà ora subire un ulteriore appesantimento, che accrescerà le cifre in rosso senza contribuire a quell'auspicato chiarimento sulle cause e sulla reale entità del deficit annuale.

Va segnalato, per terminare, un ultimo aspetto della legge, altamente positivo: i programmi d'intervento da attuare saranno approvati con decreto del Ministro dei Trasporti, mettendo fine alla vigente pletorica procedura che imponeva l'emanazione di un decreto interministeriale Trasporti-Bilancio-Tesoro.

il programma Integrativo di 8.200 miliardi

Il « Programma Integrativo » di 8.200 miliardi ha ricevuto un assenso di fondo sia nel confronto condotto con le Regioni sia in quello con le Organizzazioni sindacali. È quindi assai importante che anch'esso diventi al più presto operativo; in particolare per il rilievo che viene dato nel quadro dei provvedimenti concordati alle esigenze dell'area meridionale. Infatti dei 4.050 miliardi destinati a nuove opere, il 51,85% (2.100 miliardi) è destinato all'ammodernamento ed al potenziamento delle Infrastrutture ferroviarie dell'Italia meridionale ed insulare; inoltre è previsto che agli stabilimenti industriali delle stesse aree venga riservata una quota non inferiore al 40% delle forniture e delle lavorazioni occorrenti. Quanto alla ripartizione dello stanziamento globale, vi è anzitutto un'alliquota di 1.835 miliardi necessaria per il completamento

dei lavori in precedenza programmati e non potuti realizzare completamente.

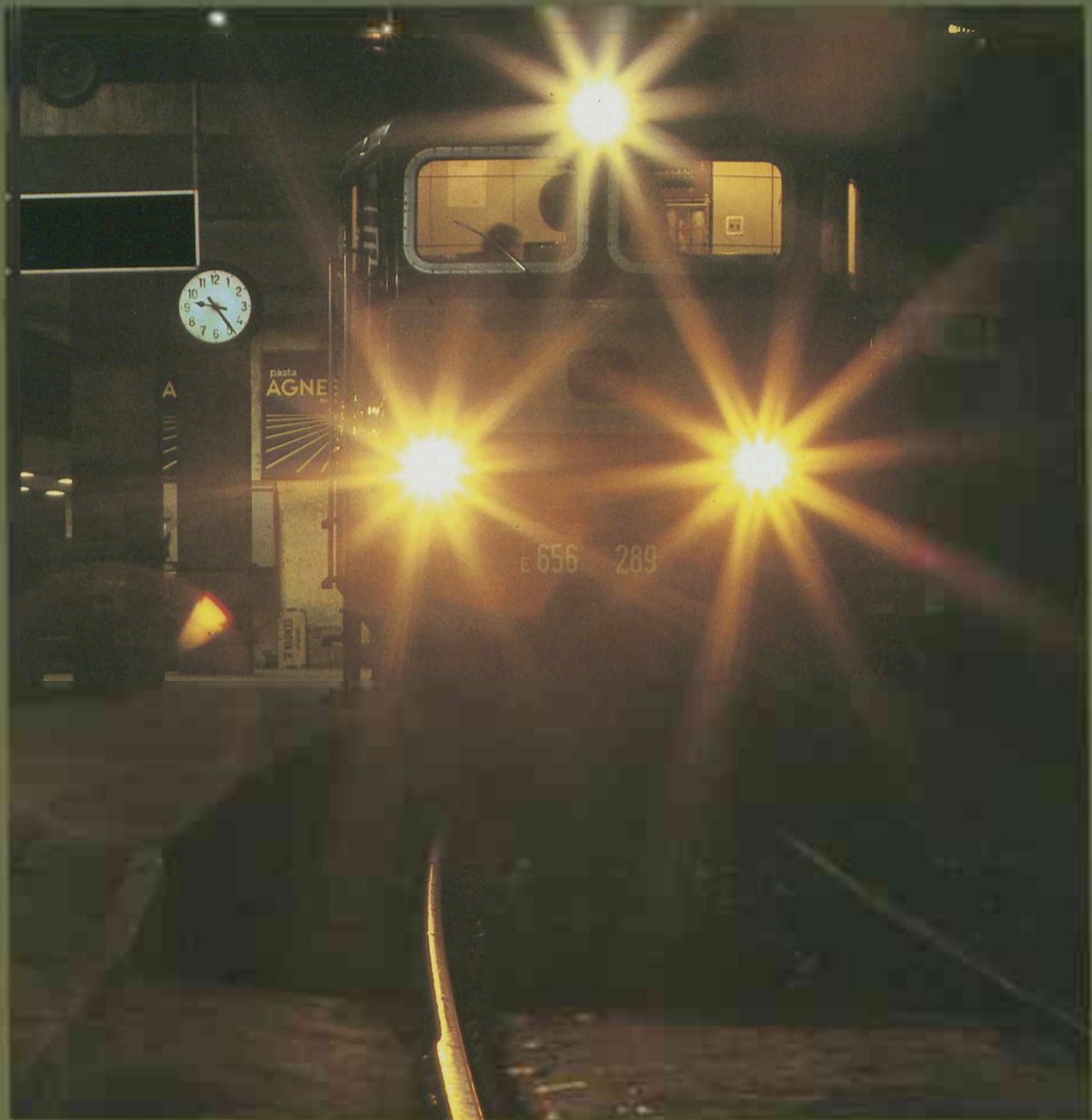
Ma il nucleo essenziale e più qualificante del progetto è costituito dal complesso di nuove opere infrastrutturali e dagli interventi di tecnologia avanzata per un importo di 3.700 miliardi.

Per migliorare la regolarità della circolazione dei treni, che è poi l'ago della bilancia della ripresa ferroviaria, e per ridurre le interferenze tra traffico pendolare e a lunga

distanza, il « Programma » prevede, tra l'altro, l'adozione del sistema della Dirigenza Centrale Operativa negli impianti dei nodi di Genova, Milano, Venezia, Mestre, Nocera e l'avvio dei lavori per dotare dello stesso sistema il nodo di Roma; prevede altresì l'estensione, alla maggior parte delle linee fondamentali, del blocco automatico, con banalizzazione della circolazione che consente l'esecuzione dei lavori di rinnovo e di manutenzione senza eccessive soggezioni per l'esercizio; l'elettificazione delle linee Battipaglia-Potenza-Metaponto, Lamezia Terme Centrale-Catanzaro Lido, Fiumetorto-Agrigento, Roccapalumba-Bicocca; l'installazione, in numerose importanti stazioni della rete, di moderni apparati centrali elettrici per abbreviare i tempi occorrenti alla predisposizione degli istradamenti; il completamento del







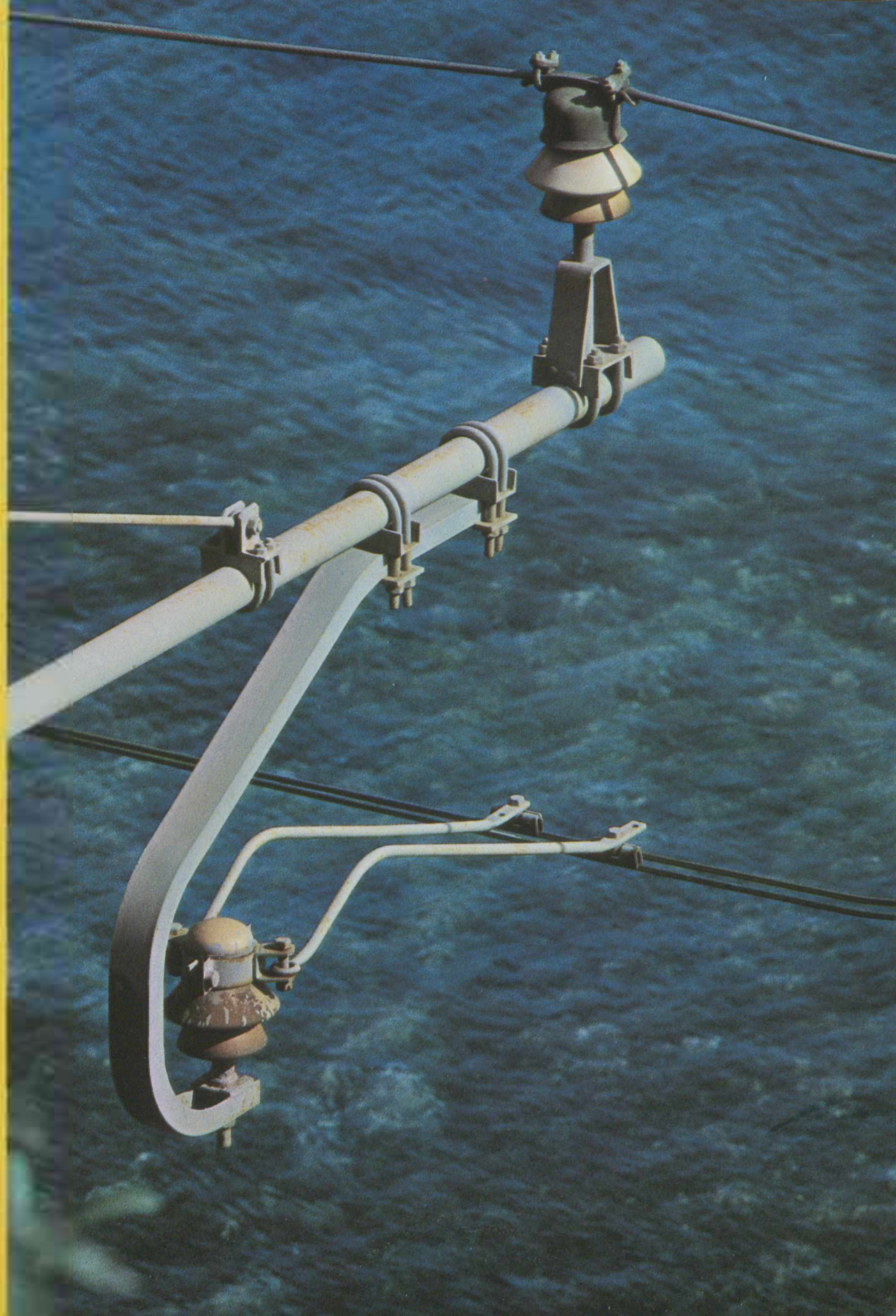
quadruplicamento dei tratti di linea che collegano i grandi centri urbani con il circondario o, fra loro, le stazioni di cintura; l'immissione del blocco elettrico manuale sui tratti di linea Carmagnola-Bra, Fossano-Limone, Lecco-Sondrio, Pontassieve-Borgo S. Lorenzo, Ciampino-Frascati, Ciampino-Albano e Ciampino-Velletri; il prolungamento di marciapiedi e la costruzione di sottopassaggi e pensiline per favorire il più celere afflusso e deflusso dei viaggiatori e per la loro protezione dalle intemperie.

Al recupero del traffico merci, altro obbiettivo di fondo, tende un gruppo di opere tra le quali: la costruzione di grandi terminali per i trasporti intermodali nelle località di Segrate, Verona, Padova, Bologna, Livorno, Bari e Reggio Calabria; il potenziamento degli scali di smistamento di Milano e Bologna S. Donato; il completamento del nuovo scalo di Torino Orbassano e la prosecuzione dei lavori per la costruzione dei nuovi scali di Cervignano e Caserta.

In una visione più generale, si collocano l'adeguamento delle strutture ferroviarie dei transiti di confine e delle linee e degli impianti collegati ai porti; il potenziamento dell'armamento per consentire il transito dei veicoli con peso assiale di 20 tonnellate su alcune linee della rete, anche complementare e secondaria, interessate da correnti di traffico merci o da possibili deviazioni di traffico.

È quest'ultimo un altro degli obiettivi del « Programma » e cioè la valorizzazione degli itinerari alternativi da utilizzare, per possibili « deviazioni di traffico » al fine di alleggerire le linee più congestionate, liberandole dall'impegno dei treni merci o addirittura surrogandole, sia pure parzialmente, in situazioni di accentuata emergenza.

Dall'estremo Sud fino ai confini della Valle Padana, la rete FS è caratterizzata da prevalente struttura verticale con scarsi collegamenti orizzontali. Per riequilibrare tale disarmonia e per migliorare altresì i principali collegamenti interni dell'Italia meridionale ed insulare è previsto il raddoppio di alcuni tratti opportunamente scelti delle linee (Napoli)-Caserta-Foggia, Roma-Ancona, La Spezia-Parma (Pontremolese), nonché l'adozione del sistema del Controllo Centralizzato del Traffico sugli altri tratti delle linee medesime. Numerosi altri provvedimenti di carattere infrastrutturale e di ammodernamento tecnologico sono finalizzati alla valorizzazione dei rami trasversali della rete fondamentale e al potenziamento delle comunicazioni ferroviarie in Calabria, Sicilia e Sardegna.



Queste sono alcune delle misure essenziali: ad esse si affianca il completamento della Direttissima Roma-Firenze per il quale è previsto un impegno di 315 miliardi.

Vi è, infine, il complesso d'interventi che mirano a proteggere la sede ferroviaria nelle zone più esposte a frane, caduta di massi e slavine, mareggiate ecc. Consapevole dei potenziali pericoli che minacciano i propri insediamenti a causa del dissesto idrogeologico, l'Azienda è già impegnata in un'azione di prevenzione e di contenimento. L'entità delle risorse finanziarie non consente peraltro di provvedere a nuovi apprestamenti di presidio e, in genere, ad interventi richiesti da pericoli potenziali e non imminenti. Il « Programma » stanZIA 2.000 miliardi per l'esecuzione di una prima fase di opere, prescelte in base ad una graduatoria di priorità elaborata dalle FS.

Per concludere questa rapida panoramica sui programmi e le prospettive delle ferrovie in Italia, non si può, ancora una volta, non ribadire la necessità di risolvere il problema di contenuto generale che condiziona in maniera preponderante la validità del « Programma Integrativo » e dell'intero Piano Poliennale. Se si vuole, infatti, che i provvedimenti in essi indicati non rimangano semplici aspirazioni velleitarie, non subiscano pesanti ritardi ma si traducano in realizzazioni concrete entro i tempi previsti, occorre elevare in misura consistente la capacità operativa e di spesa dell'Azienda, mettere in atto efficaci strumenti per una sua profonda riforma organizzativa, tecnica, amministrativa.



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	22.039

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-Giampiglieri; Cagliari-Decimomannu; progettazione altri raddoppi.

Somme programmate	72.950
Spese approvate	72.478

Quadruplicamenti

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

Somme programmate	47.300
Spese approvate	45.703

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, Cancelli, 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	35.634

Impianti di segnalamento e sicurezza

Blocco automatico tratta Messina-Villafraanca. 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 Lido; 2ª fase costruzione sede IREF ad Anguillara 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.

Somme 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	29.456

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 1979. Le cifre sono espresse in milioni di lire.

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

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

Somme programmate	26.100
Spese approvate	23.117

Elettrificazione

Elettrificazione a c.c. 3 kV Treviglio-Cremona e Cremona-Codogno, Vicenza-Treviso, 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 Torino, Verona, Venezia, Roma sud, Napoli, Reggio C.; costruzione o potenziamento di sottostazioni elettriche di conversione o ambulant 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	67.844

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, Cancelli-Lavorate-Bivio Taverne, Messina-Bicocca, Messina-Palermo, Cagliari-Decimomannu.

Somme programmate	240.700
Spese approvate	117.365

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	134.570

Rettifiche di tracciato

Rocca d'Evandro-Venafro-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, im-

pianti merci, allungamento binari di incrocio e precedenza in numerosi nodi della rete tra cui Novara Smistamento, Arcore, Benza, Rezzato, Venezia, Mestre, Marghera, Gorizia, Verona, Trento, Pordenone, Ventimiglia, Genova Campasso, Sestri Levante, Ravenna, Modena, Livorno, La Spezia, Ancona, Falconara, Sulmona, Roma Prenestina, Napoli, Taranto, Lecce, Bari, Villa S. Giovanni, Palermo Brancaccio, Bicocca, Catania.

Somme programmate	304.000
Spese approvate	195.359

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 numerosi 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	53.042

(2) Spese approvate dal Consiglio di Amministrazione FS al 31 marzo 1979. Le cifre sono espresse in milioni di lire.

Telecomunicazioni

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

Somme programmate 17.500

Spese approvate 11.138

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 128.748

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 134.395

Parco rotabili e «riserva»

Costruzione di 160 locomotive elettriche da treno gruppo E 656, 35 locomotive diesel da treno gruppo D 345, 117 locomotive D 245 e automotori D 214 diesel da manovra; 40 treni elettrici leggeri a 4 elementi per pendolari; 80 automotrici termiche gruppo 668; 530 carrozze per servizi ordinari, 300 carrozze specializzate per pendolari; 5.720 carri merci di vario tipo, 17 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 745.016

IMPIEGO DEI FONDI RELATIVI AL PROGRAMMA INTEGRATIVO DI 1.665 MILIARDI⁽¹⁾

Impianti di segnalamento e sicurezza

Blocco automatico con banalizzazione della circolazione nelle linee dei Compartimenti di Torino, Milano, Venezia, Trieste, Bologna, Ancona, Roma, Napoli, Bari, Reggio Calabria e Palermo; Blocco elettrico manuale nei Compartimenti di Torino, Verona, Venezia e Trieste; Centralizzazione delle manovre con apparati ACEI in numerose stazioni della rete. Impianti di Controllo Centralizzato del Traffico (CTC) su varie linee.

Somme programmate 191.000

Spese approvate 172.800

Impianti fissi della trazione

Completamento delle officine, compresi impiantistica, macchinari di processo ed arredi, nella stazione di S. Nicola di Melfi.

Somme programmate 65.000

Spese approvate 19.919

Parco rotabili

Acquisto di 30 locomotive E 656, 20 locomotive diesel a 3 assi D 245, 100 automotori da manovra D 214; 710 carrozze per servizi ordinari, 300 carrozze per medie distanze; 2.500 carri merci di vario tipo; quinta nave traghetto per la Sardegna.

(Ad integrazione somme a disposizione nel P.I.S.).

Somme programmate 1.400.000

Spese approvate 514.000

Altri lavori

Semaforizzazione, automazione e miglioramento delle condizioni di esercizio mediante collegamento con segnali su varie linee.

Somme programmate 9.000

Spese approvate 9.000

(1) Spese approvate dal Consiglio di Amministrazione FS al 31 marzo 1979. Le cifre sono espresse in milioni di lire.



cronaca di un anno

GENNAIO

- Viene presentato ufficialmente alla stampa ed agli operatori del settore il « Libro bianco dei Trasporti ».
- Si inaugura l'elettificazione della linea Codogno-Cremona. Con tale elettrificazione si realizza la saldatura T.E. delle dorsali che da Milano portano verso Venezia e Bologna.
- Bufore di neve si abbattano su tutta l'Italia del Nord, soprattutto in Piemonte e in Val d'Aosta, provocando interruzioni nelle comunicazioni ferroviarie dei Compartimenti settentrionali che registrano numerose interruzioni nei collegamenti ed il blocco, in linea, di alcuni treni.



FEBBRAIO

- Entrano in esercizio tre nuovi treni per i pendolari che fanno capo al nodo di Genova da Savona ed Albenga. Altre innovazioni di carattere tecnico, che interessano decine di migliaia di lavoratori e studenti, vengono attuate sui convogli già in esercizio.
- Il 15° SAMOTER di Verona ospita tre giornate dedicate ai trasporti. Di particolare importanza la prima, dedicata all'inserimento dell'Italia nei flussi di traffico con l'estero. Ai lavori, introdotti dal Sottosegretario, On. Fontana, partecipano, tra gli altri, il Direttore Generale dr. Semenza, che svolge una relazione sul futuro dei valichi ferroviari internazionali interessanti l'Italia, e l'ing. Puccio, Direttore

Compartimentale di Verona, che illustra le nuove proposte FS per il Brennero.

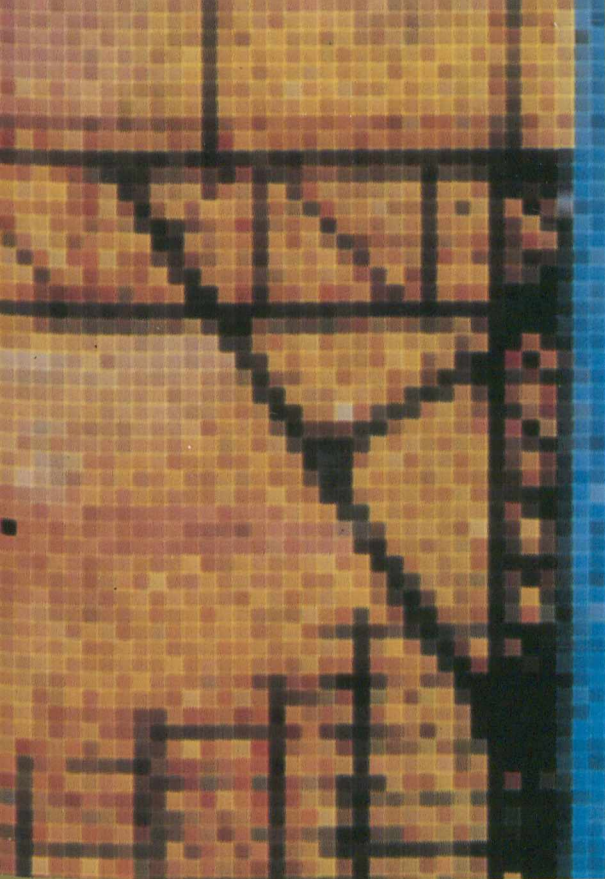
- Nuove intense nevicate al Nord d'Italia mettono ancora una volta in seria difficoltà il traffico ferroviario. La situazione risulta particolarmente grave a Milano, Torino e soprattutto Alessandria.

MARZO

- Nel IV Governo Andreotti il Sen. Vittorino Colombo è il nuovo Ministro dei Trasporti in sostituzione dell'On. Vito Lattanzio. Viene confermato come Sottosegretario l'On. Costante Degan, nominato nuovo Sottosegretario è il Sen. Achille Accili, in sostituzione dell'On. Fontana, nominato Sottosegretario ai Lavori Pubblici.
- L'Arcivescovo di Milano, Cardinale Giovanni Colombo, si reca in visita tra i ferrovieri del Deposito Locomotive di Greco.
- Una grave sciagura ferroviaria avviene presso Pontedera, in località Fornacette. Un diretto deraglia. Il bilancio delle vittime è di 3 morti e 52 feriti.

APRILE

- Viene inaugurata sulla linea Roma-Civitavecchia la nuova stazione di Cerenova Costantica, centro residenziale estivo.
- Il collegamento per la prenotazione elettronica dei posti in treno viene esteso anche alla rete ferroviaria olandese. È ora possibile effettuare prenotazioni sui treni circolanti in Italia, Germania Federale, Svizzera, Olanda, Austria, Belgio, Lussemburgo e Danimarca.
- In tutti gli impianti si svolge la 6ª Campagna Internazionale per la Prevenzione degli Infortuni indetta dall'U.I.C.



● Si verifica uno dei più gravi disastri nella storia delle ferrovie italiane. Nei pressi di Murazze di Vado, il rapido « Freccia della Laguna », dopo essersi scontrato con il Lecce-Milano, il cui locomotore era deragliato a seguito dello smottamento del terreno sovrastante la linea, precipita dal viadotto. I morti sono 48 tra cui ben 13 ferrovieri. Abitanti, ferrovieri, organizzazioni locali, soldati, forze di polizia etc., tutti con nobile slancio si prodigano a portare aiuto ai colpiti dal disastro, evitando così che la sciagura aumenti il suo triste bilancio. Molte Autorità, tra cui il Ministro dei Trasporti, il Direttore Generale, il Presidente della Commissione Trasporti della Camera, On. Libertini, accorrono sul luogo del disastro e visitano i feriti. Pronte ed efficaci

risultano le operazioni di soccorso mentre lunghe e difficili si presentano quelle per il recupero dei corpi delle vittime e il ripristino della linea.

● Viene ufficialmente dato il via, con la costituzione di un Gruppo di lavoro di esperti, alla fase operativa per la realizzazione a Napoli-Pietrarsa del Museo Nazionale Ferroviario.

MAGGIO

● Si svolge a Roma il 30° Congresso Internazionale dei ferrovieri esperantisti, con la partecipazione di 400 delegati in rappresentanza di 18 Stati.

● In occasione delle elezioni amministrative vengono attuate per gli elettori riduzioni di viaggio del 70 per cento, sulla rete e sulle navi-traghetto. Gli emigranti usufruiscono del viaggio di andata e ritorno gratuito.

● Si svolge a Bruxelles la prima giornata d'azione dei ferrovieri europei organizzata dal Comitato dei trasporti della Confederazione Europea dei Sindacati (CES) per promuovere a livello internazionale il rilancio del trasporto ferroviario.

● Alla stazione di Milano Centrale viene presentato alla stampa il treno « Moncenisio » in composizione con nuovo materiale. Si tratta di carrozze che consentono un aumento del numero dei posti da 90 a 188, con effettuazione anche del servizio di 2^a classe.

● Viene inaugurato a Verbania il nuovo ponte in ferro costruito sul fiume Toce, in luogo di quello crollato a seguito di una grande piena nell'ottobre 1977. Si tratta di un impianto a struttura metallica, a campata unica, montata a tempo di record dal Genio Ferroviario.

● Entra in vigore il nuovo orario estivo: è improntato a criteri di austerità, con un drastico contenimento di nuovi convogli e una più razionale utilizzazione di quelli esistenti.

● Entra in servizio sullo Stretto di Messina la nuova motonave « Edra ». Ha una stazza lorda di circa 500 tonn., una lunghezza di 64 m., una velocità di crociera di 17 nodi e una portata di circa 500 passeggeri.



GIUGNO

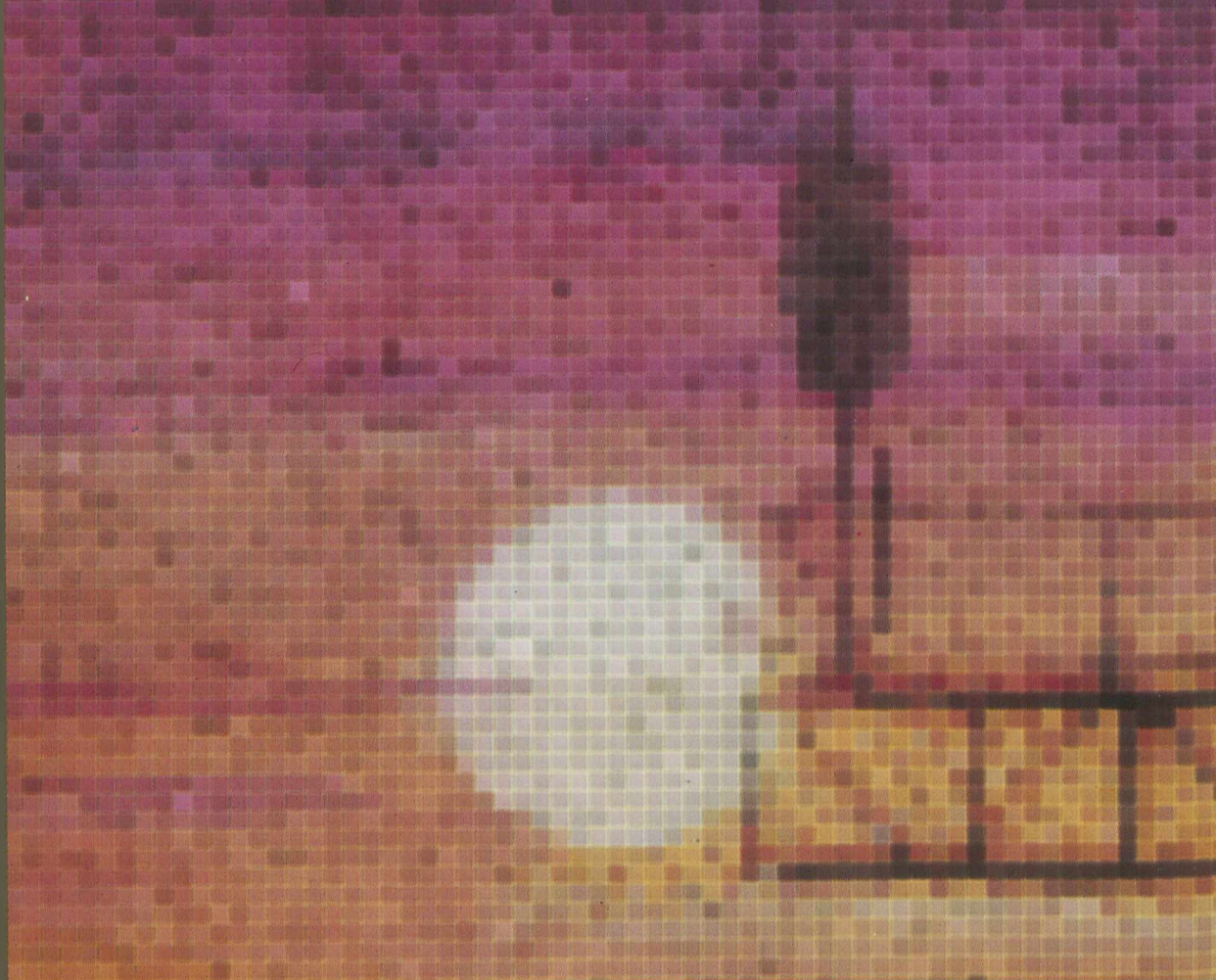
- Anche in occasione delle votazioni per i referendum le FS praticano riduzioni di viaggio del 70 per cento per gli elettori.
- Presentato alla stampa dal Ministro dei Trasporti, Sen. Colombo, un documento, predisposto dagli organi tecnici delle FS, che indica i tratti di linea maggiormente esposti al pericolo a causa delle condizioni idro-geologiche del territorio, e il programma degli interventi ritenuti necessari per la difesa degli insediamenti ferroviari.
- Vengono potenziati i servizi di traghetto per la Sardegna per il periodo estivo consentendo, così, la prenotazione giornaliera di altri 280 posti-auto e 880 posti passeggeri.
- Il Consiglio dei Ministri approva un d.d.l. che prevede un finanziamento integrativo di 1.665 miliardi di lire a favore delle FS.

LUGLIO

- Viene ultimato il doppio binario di un ulteriore tratto della linea Adriatica, fra la stazione di Tollo e la Galleria di Ortona, per una lunghezza di circa 19 km, ed una spesa di quasi 7 miliardi.
- Scattano gli aumenti tariffari, per il trasporto sia viaggiatori che merci. Il rincaro si aggira sul 20 per cento.
- Per fronteggiare il maggiore traffico del periodo estivo vengono programmati 1.550 treni straordinari, a media e lunga percorrenza, ed un maggior impiego in turno di oltre 550 carrozze sui treni normali.
- La Commissione Trasporti della Camera approva una risoluzione che impegna il Governo a riesaminare la situazione dei porti e dei trasporti della Regione Friuli-Venezia Giulia, con particolare riferimento al necessario potenziamento delle infrastrutture ferroviarie.

AGOSTO

- Si tiene a Trieste il 19° Convegno internazionale dei trasporti nell'integrazione economica europea.
- Con il voto del Senato diventa definitivo lo stanziamento di 1.665 miliardi per il



potenziamento della rete ferroviaria.

- Viene siglata da Governo, Azienda e Sindacati unitari l'ipotesi di accordo sul nuovo contratto dei ferrovieri.
- Viene firmato il protocollo d'intesa fra la Regione Toscana e le FS per la ricostruzione di 25 km di linea da Firenze a San Piero Assieve, distrutti durante l'ultima guerra. È così assicurato il ripristino della Faenza-Firenze.



SETTEMBRE

- Viene attivato il nuovo ACEI di Novi S. Bovo, nel Compartimento di Genova, con una spesa di cento milioni di lire.
- Viene attivata una prima tratta della Cuneo-Nizza, in via di ricostruzione. La prima locomotiva giunge a Tenda, in territorio francese, da Cuneo, fra l'entusiasmo della popolazione.

OTTOBRE

- Viene inaugurato a Catania il nuovo ACEI. È costato oltre un miliardo e mezzo di lire.
- Il Consiglio dei Ministri vara il programma integrativo di interventi per 6.500 miliardi destinati a potenziare e ammodernare le linee e gli impianti delle Ferrovie dello Stato.
- Si celebra in tutta la rete la 20ª « Giornata del Ferroviere ». Alla cerimonia di Roma che si tiene come di consueto nell'Officina di Roma Smistamento partecipano il Ministro dei Trasporti e il Direttore Generale delle FS. Vengono

consegnati i diplomi e le medaglie d'oro agli « anziani della rotaia » (7.179 agenti); i diplomi e le medaglie d'argento ai « benemeriti della rotaia » (1.293 agenti); i brevetti e i distintivi d'onore a 59 mutilati e feriti per cause di servizio; 34 attestati ai familiari dei caduti, ed infine, la medaglia d'oro di « Voci della Rotaia » e B.N.C. a 34 ferrovieri autori di atti di valore o di particolare altruismo compiuti durante il lavoro.

● Si svolge a Roma — Palazzo dei Congressi — la Conferenza Nazionale dei Trasporti alla quale partecipano oltre 2.000 delegati tra tecnici, studiosi e rappresentanti del mondo politico, sindacale e imprenditoriale operanti nel settore dei trasporti. I lavori si svolgono in seduta plenaria con la partecipazione, tra gli altri, del Presidente del Consiglio On. Andreotti, e di vari Ministri, e in 7 Commissioni.

● Con l'attivazione della variante di Santa Lucia (spesa di 9 miliardi) viene completata la prima tra le grandi opere previste per il nodo di Verona Porta Nuova.

NOVEMBRE

● I problemi relativi allo sviluppo del traffico sugli « assi » ferroviari italo-svizzeri del Sempione-Lochtshberg e del Gottardo vengono esaminati nel corso di un incontro a Roma tra i Consigli di Amministrazione delle Ferrovie Federali Svizzere e delle FS.

● Il Sottosegretario ai Trasporti, On. Degan, illustra ai rappresentanti sindacali sette progetti « finalizzati » sui trasporti, elaborati nell'ambito delle iniziative scaturite dalla Conferenza Nazionale dei Trasporti e che tendono ad individuare gli obiettivi di medio periodo, che saranno recepiti nel piano economico triennale.

● Viene inaugurato ad Ancona dal Direttore Generale il nuovo « ferrotel » per il personale ferroviario. L'opera che rientra nel programma per il miglioramento degli ambienti di lavoro, è costata 542 milioni di lire e dispone di 84 stanze. A Fabriano, il Dr. Semenza inaugura, il giorno successivo, la nuova mensa aziendale presso la locale stazione.

DICEMBRE

● Viene inaugurato a Marghera, presente il Sottosegretario On. Degan, il nuovo fabbricato viaggiatori della stazione. È la prima di una massiccia serie di opere interessanti il nodo di Mestre.

● Si tiene a Milano, presieduta dal Ministro Vittorino Colombo, una riunione a cui partecipano il Direttore Generale, Dr. Semenza, il Vice Direttore Generale Dr. de Campora, e il Direttore Compartimentale di Milano, Ing. Sottile, per esaminare la grave situazione locale del traffico pendolare.



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

