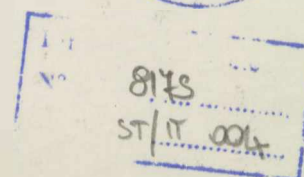


000154

A CURA DELL'UFFICIO RELAZIONI AZIENDALI FS



000154





Il 1980 è stato un anno fondamentale per i trasporti e per le ferrovie in particolare. Il mio predecessore, il Ministro Formica, ha infatti — in questo periodo — individuato una strategia globale e messo in atto una vera politica del trasporto, con particolare attenzione a quello su rotaia. Si è così data una prima sistemazione a tutta la materia, si è portato sul nastro di partenza il Programma Integrativo, si è messa in cantiere la Riforma dell'Azienda.

Un anno, quindi, in cui si è iniziata un'autentica svolta per riportare la ferrovia al vertice del settore trasporti, allineandola al sistema ferroviario europeo.

Questa pubblicazione, pur partendo dai risultati e dagli avvenimenti dell'anno trascorso, è però rivolta soprattutto all'immediato futuro: così, pur avendo da poco tempo assunto la responsabilità del Dicastero, facendomi carico di una eredità positiva e realmente incisiva per recuperare al trasporto ferroviario un proprio spazio, il mio impegno politico è non solo nel portare decisamente avanti quella svolta ma nel compiere ogni sforzo per attuarla rapidamente, impostando e cercando di risolvere i numerosi problemi che la realizzazione del Programma Integrativo e della Riforma porranno dinanzi a noi.

Ma per fare ciò sono indispensabili la disponibilità e l'impegno di tutti i ferrovieri e delle loro organizzazioni sindacali: né l'una né l'altro sono mancati sia nel difficile cammino che ha portato al via i due provvedimenti, sia nell'operare giorno per giorno perché il servizio ferroviario — ne sono valida testimonianza i risultati di quest'anno — pur tra tante difficoltà, fosse reso alla collettività nel miglior modo possibile.

Di ciò va loro dato atto e va sottolineato perché ancora una volta gli « uomini della rotaia » saranno i veri protagonisti del nuovo assetto dell'Azienda e dei trasporti pubblici nel nostro Paese.

È con questa convinzione che ritengo fondamentale una costante collaborazione tra Governo, Parlamento, Aziende e Sindacati: per risolvere, anzitutto, i problemi sindacali ancora pesantemente sul tappeto (contratto, regolamentazione dello sciopero, microconflittualità, etc.) ed avere poi il pieno sostegno dei lavoratori e dei cittadini per vincere le residue resistenze e realizzare un'Azienda nuova e una rete ferroviaria adeguata alle aspettative ed ai sacrifici della collettività.

Il Ministro

Nicenzo Balzamo



L'elevata domanda di mobilità espressa da una società tecnicamente avanzata; alcune pregresse inadeguatezze del servizio ferroviario; i vincoli esterni ed interni che ne ostacolano le esigenze operative e funzionali, sono questi i termini della problematica ampiamente analizzata in questo volume, che costituisce un quadro informativo completo e può considerarsi un consuntivo dell'andamento del trasporto ferroviario di persone e di cose nel 1980.

Non si tratta soltanto di una serie più o meno corposa di dati fisici esposti e commentati per comporre una immagine aziendale obiettiva e veritiera: queste pagine, al di là del loro valore immediato di documentazione, inducono alla riflessione.

Nel 1980 l'entità degli investimenti FS è stata inferiore a quella dell'anno precedente: il divario è spiegabile con l'assegnazione di commesse di materiale mobile attuata nel 1979 in virtù dello stanziamento di 1.665 miliardi concesso dalla legge 503/1978. In altre parole, l'Azienda ha impegnato tempestivamente ed avvedutamente lo stanziamento, esaurendo però la disponibilità di spesa nel settore specifico.

È di tutta evidenza il controsenso dell'interruzione del flusso finanziario nel momento in cui sta diventando estrema l'urgenza di riqualificare il parco dei veicoli e di potenziare la rete nazionale.

Eppure il 1980 ha segnato un'ulteriore pausa d'attesa per l'approvazione di quell'organico e ponderato piano di riclassamento e potenziamento delle strutture e dei mezzi di esercizio (Programma Integrativo) che, come sappiamo, soltanto nel 1981 è diventato finalmente legge dello Stato. Il ricordarlo non significa cedere ad inconcludenti recriminazioni, ma porre doverosamente in rilievo l'esistenza di un consistente ritardo che deve essere rimontato con la sollecita esecuzione delle opere del Programma, affinché la collettività utente possa cominciare e beneficiare del miglioramento dei servizi, come d'altronde è nelle aspirazioni degli stessi ferrovieri.

Peraltro, l'adeguamento strutturale e tecnologico non spiegherebbe tutta la sua efficacia se l'Azienda mantenesse l'attuale ordinamento burocratico che determina effetti moltiplicatori negativi. Anche qui, dunque, è necessario che a domande ed aspirazioni di antica data, e sempre più pressanti, venga data una risposta innovativa.

Nonostante il permanere di una situazione gestionale complessa e difficile, nel 1980 le FS hanno trasportato 386,8 milioni di viaggiatori e 39,3 miliardi di viaggiatori/chilometro; rispetto al 1979 il numero dei viaggiatori è leggermente aumentato (+ 0,26 per cento), mentre quello dei viaggiatori/chilometro segna una leggera diminuzione (— 1,0 per cento), peraltro riassorbibile.

Nel settore delle merci, la crescita è abbastanza consistente: le tonnellate trasportate e le tonnellate/chilometro sono aumentate, rispetto al 1979, nella stessa misura (+ 3,6 per cento) passando rispettivamente da 54,4 a 56,3 milioni e da 17,74 a 18,4 miliardi.

Senza trarne conclusioni affrettatamente ottimistiche, si può ben dire che questi dati confermano le grandi possibilità delle FS che, attraverso il potenziamento delle proprie strutture e la riforma istituzionale, sono destinate ad assumere negli anni Ottanta un ruolo di primo piano al servizio del Paese.

Ercole Semenza

Direttore Generale delle FS



MINISTRO

Sen. Dott. Rino Formica

SOTTOSEGRETARI

On. Antonio Caldoro

Sen. Dott. Giosi Roccamonte

Sen. Elio Tiriolo

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

FORMICA Sen. Dott. Rino

CALDORO On. Antonio

ROCCAMONTE Sen. Dott. Giosi

TIRIOLO Sen. Elio

SEMENZA Dott. Ercole

CHISARI Dott. Arnaldo

AMERIO Dott. Aldo

CUTRONA Dott. Giuseppe

DE CHIARA Dott. Giovanni

GRIMALDI Ing. Tullio

LANDI Prof. Guido

TOZZI Dott. Osvaldo

MILAZZO Dott. Vincenzo

RUGGIERO Dott. Felice

GENTILE Avv. Giovanni

GIANGROSSI Ing. Luigi

ORLANDI Prof. Ing. Alessandro

DI NARDI Prof. Giuseppe

d'AMATI Prof. Nicola

LUSA Col. Andrea

SICA Dott. Giuseppe

Ministro dei Trasporti

Sottosegretario per i 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.

Ordinario di Tecnica della Circolazione ed
Economia dei Trasporti
dell'Università di Bologna

Ordinario di Economia Politica
Facoltà di Giurisprudenza
dell'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

DIRETTORE GENERALE

Dott. Ercole Semenza

VICE DIRETTORI GENERALI

Ing. Luigi Misiti

Dott. Gaetano de Campora

DIRETTORI DEI SERVIZI

MOVIMENTO

Ing. Lorenzo Talamanca

COMMERCIALE E TRAFFICO

Dott. Mauro Ferretti

MATERIALE E TRAZIONE

Ing. Paolino Camposano

LAVORI E COSTRUZIONI

Ing. Arnaldo D'Alessio

IMPIANTI ELETTRICI

Ing. Renato Proia

PERSONALE

Dott. Aldo Bonforti

AFFARI GENERALI

Ing. Francesco Monopoli

ISTITUTO SPERIMENTALE

Ing. Giulio Giovanardi

SANITARIO

Prof. Mario Monti

RAGIONERIA

Dott. Filippo De Simone

APPROVVIGIONAMENTI

Dott. Remo Maggi

DIRETTORI DEI COMPARTIMENTI

ANCONA

Ing. Aristide Loria

BARI

Ing. Gerardo Sangineto

BOLOGNA

Ing. Francesco Ricciardi

CAGLIARI

Ing. Domenico Gagliardo

FIRENZE

Ing. Ferdinando Salvatori

GENOVA

Ing. Sergio La Torre (f.f.)

MILANO

Ing. Federico Renzulli

NAPOLI

Ing. Giuseppe Maffei

PALERMO

Ing. Armando Colombo

REGGIO CALABRIA

Ing. Antonino Bitto

ROMA

Ing. Edoardo Mori

TORINO

Ing. Luigi Marino

TRIESTE

Ing. Costantino Sabelli

VENEZIA

Ing. Quirido Castellani

VERONA

Ing. Salvatore Puccio



sommario

	pag.
TRAFFICO E CONGIUNTURA	10
La situazione economica	12
Incerta l'evoluzione del traffico viaggiatori	15
In aumento il traffico merci	16
Il traffico delle FS sul mare	20
Collaborazione internazionale	24
Risultati della gestione	28
Commesse all'industria	32
 QUALITÀ DEL SERVIZIO	 35
Interventi operativi per migliorare la regolarità di circolazione dei treni	36
Provvedimenti per razionalizzare e incrementare il trasporto merci	43
 REALIZZAZIONI TECNICHE	 48
Ammodernamento e potenziamento degli impianti	50
Il quadruplicamento della Roma-Firenze	54
Interventi e realizzazioni nel settore degli impianti elettrici ed elettronici	55
L'informatica nelle FS	58
Materiale rotabile	59
Sperimentazione	60
 VITA DELL'AZIENDA	 64
La struttura dell'Azienda e la politica del personale	66
 PROGRAMMI E PROSPETTIVE	 73
I Piani in corso	74
Gli obiettivi del Programma Integrativo	76
L'impegno per la realizzazione del Programma Integrativo	77
Il Programma Integrativo punto per punto	82
 CRONACA DI UN ANNO	 86

traffico e congiuntura





la situazione economica

Il trasporto ferroviario è stato condizionato — come sempre — dalla evoluzione della situazione economica nazionale e, in particolare, dalle componenti più direttamente correlate con il settore dei trasporti, e cioè produzione e prezzi.

I risultati conseguiti dall'economia italiana nell'anno in esame sono stati abbastanza positivi: il prodotto interno lordo è aumentato in termini reali del 4%, in misura cioè non molto inferiore a quella rilevata per il 1979 (+ 4,9%), che è stato un anno di consistente espansione.

Tutti i comparti produttivi hanno contribuito, con variazioni positive, a determinare tale favorevole andamento. Gli aumenti più elevati si sono riscontrati per il settore dell'industria (+ 4,8%) e per quello dei trasporti e comunicazioni (+ 4,2%).

L'incremento globale della produzione realizzato nel corso dell'anno, misurato in base all'indice della produzione industriale, è stato pari al 5,6%. Sotto il profilo congiunturale la situazione a fine anno è da considerarsi, però, complessivamente negativa, nonostante questi positivi risultati produttivi.

L'inflazione è infatti aumentata ad un ritmo notevolmente accentuato: il tasso di crescita, pari al 20,3%, è stato il più elevato da oltre trenta anni a questa parte e superiore di quasi cinque punti percentuali a quello del 1979. L'aumento dei prezzi ha interessato in misura analoga i prezzi all'ingrosso (+ 20%), i prezzi al consumo (+ 21,7%) e l'indice

del costo della vita (+ 21,1%). Altro aspetto negativo è stato quello rappresentato dal saldo della bilancia commerciale, che ha fatto registrare un pesante passivo (18.266 miliardi), all'incirca quadruplicato rispetto al 1979. I conti con l'estero hanno subito le conseguenze negative del rincaro del petrolio, del deterioramento delle ragioni di scambio e di una caduta delle esportazioni.

La flessione di queste ultime, infatti, è stata pari al 17,3% in quantità, ed è risultata la più elevata dell'ultimo dopoguerra.

Una contrazione, sia pure contenuta al 3,7%, si è verificata anche per la quantità di prodotti importati.

Il saldo dell'interscambio con l'estero è risultato pertanto negativo in termini quantitativi del 6,8%.

sono sufficientemente indicative dello stato dell'economia a fine anno.

Il 1981, poi, è iniziato negativamente anche sotto il profilo produttivo. Nel primo quadrimestre la produzione industriale è diminuita del 5,4%.



Le poche cifre sopra citate, pur mettendo in evidenza soltanto alcuni dei molteplici aspetti congiunturali negativi che hanno caratterizzato l'economia italiana nel 1980 (aspetti che hanno interessato in particolare l'evoluzione del traffico ferroviario),

Le prospettive a brevissima scadenza (1981) appaiono particolarmente incerte: la possibilità di ripresa dovrebbe derivare, infatti, dalla stabilità dei prezzi reali del petrolio e dalla evoluzione moderata dei salari nominali.

Il recupero produttivo, che dipenderà fra l'altro dagli interventi di politica economica che saranno adottati dal Governo, potrà forse consolidarsi soltanto verso la fine del 1981, anno che, secondo gli esperti economici, è comunque destinato ad essere di



nell'ipotesi che i risultati economici non siano più sfavorevoli di quelli previsti per il 1981. Nel contesto economico sopraccennato i risultati del traffico ferroviario, viaggiatori e merci, conseguiti nel 1980 sono da considerare complessivamente soddisfacenti, anche se meno favorevoli di quelli a suo tempo previsti per il triennio 1981-83. Il prodotto aziendale del 1980, misurato come somma dei viaggiatori-km e delle tonnellate-km, con un valore pari a circa 57,7 miliardi è risultato il massimo assoluto finora riscontrato. Tuttavia il livello di produzione è stato inferiore a quello preventivato che era di 58,7 miliardi. Ciò in quanto, secondo i dati più aggiornati, il valore dei viaggiatori-km risulta pari a 39,3 miliardi, mentre la stima era

previsto, un aumento del numero complessivo dei viaggiatori trasportati, la quantità dei viaggiatori-km è diminuita rispetto al 1979, risultando così inferiore alla previsione, per effetto di una contrazione sia pure lieve del percorso medio. Tale diminuzione, a suo tempo, non era stata ipotizzata, poiché negli ultimi anni si era riscontrata una tendenza all'aumento della percorrenza media.

Per il settore del traffico merci, l'andamento nettamente positivo della produzione industriale ha consentito uno sviluppo del trasporto ferroviario superiore al previsto.

Considerati i risultati produttivi del 1980 e soprattutto tenuto conto del previsto peggioramento della situazione economica interna ed internazionale, nonché del negativo andamento del traffico, in termini di viaggiatori-km e tonnellate-km, riscontrato nel primo semestre 1981, le stime di sviluppo del traffico ferroviario per il triennio 1981-83, a suo tempo formulate, devono essere riesaminate alla luce delle nuove prospettive.

Per il settore viaggiatori era stato, infatti, previsto un aumento a un tasso medio annuo dell'1,4%, che avrebbe dovuto portare il volume di traffico del 1983 a 42,1 miliardi di viaggiatori-km; per il settore merci uno sviluppo a un tasso medio annuo del 2,6%, che avrebbe consentito di raggiungere, nel 1982, circa 20 miliardi di tonnellate-km, con un totale di 62,1 miliardi di unità di traffico.

Nel nuovo contesto economico si ritiene, invece, che il livello della produzione ferroviaria rimanga pressoché stazionario nel prossimo biennio 1981-82 e



« crescita zero ».

Per gli anni 1982-1984, non si dispone, invece, di stime — neppure aggregate — delle principali variabili economiche. Per tali anni la valutazione del prevedibile volume del traffico ferroviario è stata, comunque, effettuata

di 40,5 miliardi.

Il valore delle tonnellate-km è invece risultato lievemente superiore alla stima, e cioè pari a 18,4 miliardi, a fronte di una previsione di 18,2 miliardi. Per il settore viaggiatori, nonostante si sia verificato, come

TRAFFICO VIAGGIATORI



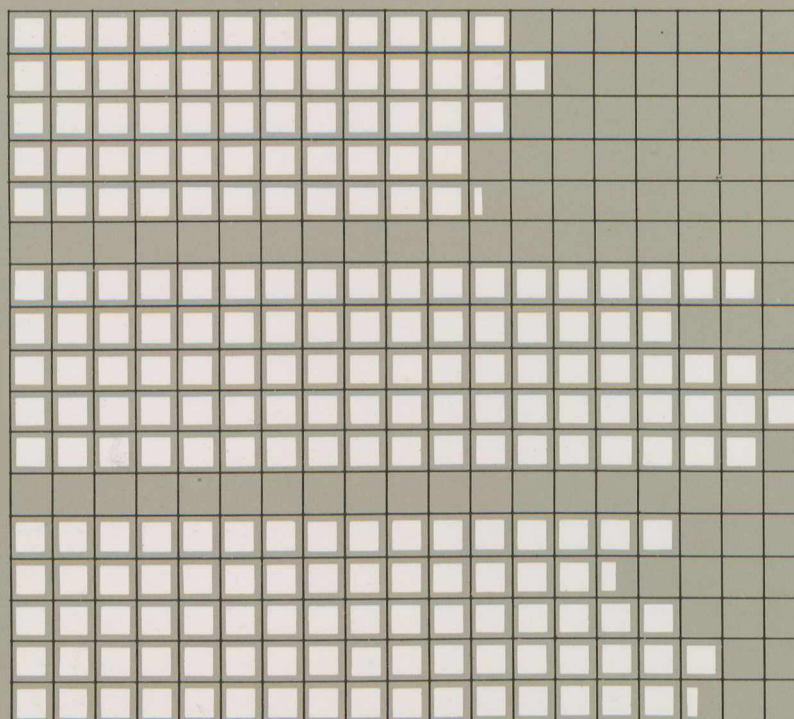
1976	390,1
1977	393,6
1978	390,2
1979	385,8
1980	386,8*



1976	39,1
1977	38,4
1978	39,2
1979	39,7
1980	39,3*

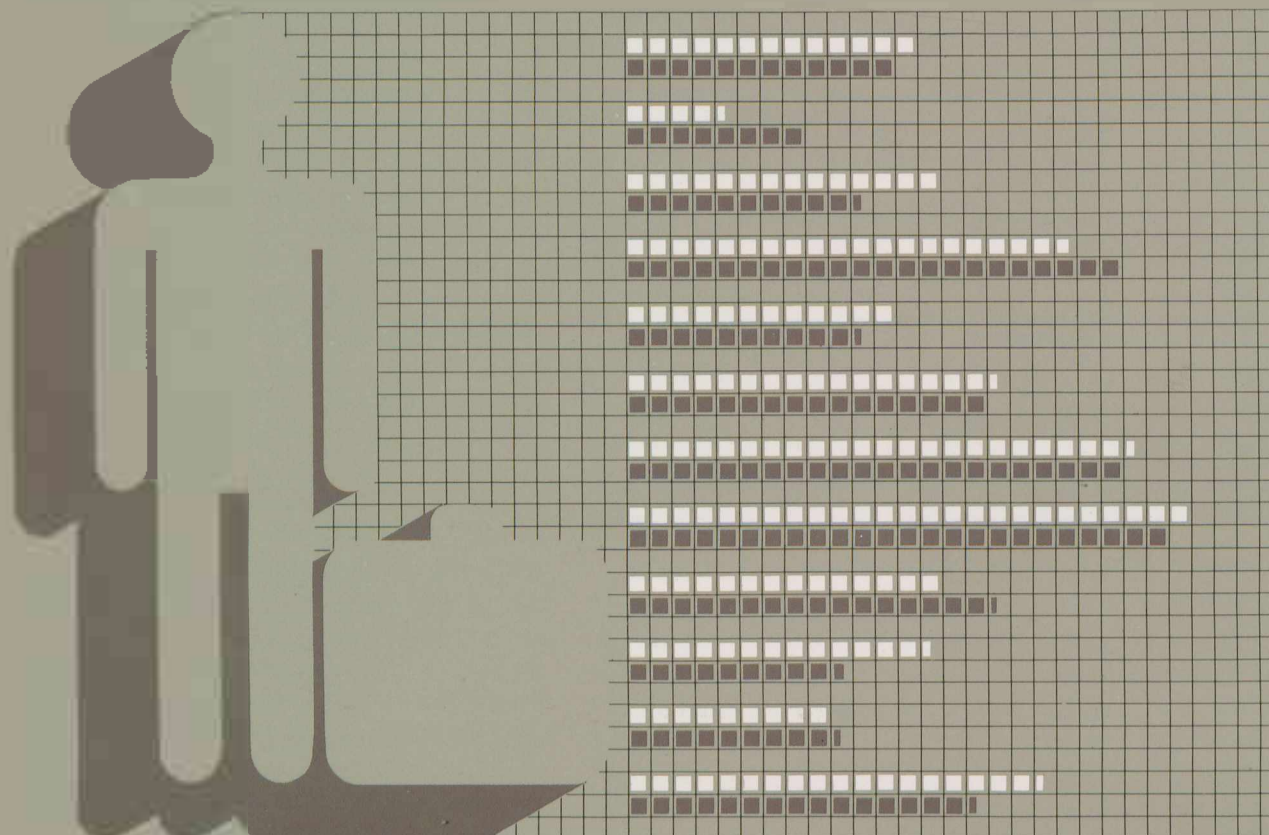


1976	100,3
1977	97,5
1978	100,3
1979	102,9
1980	101,6*



*Dati provvisori

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



GEN	1979	3193
GEN	1980	3145
FEB	1979	2729
FEB	1980	2916
MAR	1979	3244
MAR	1980	3048
APR	1979	3540
APR	1980	3672
MAG	1979	3146
MAG	1980	3047
GIU	1979	3362
GIU	1980	3339
LUG	1979	3707
LUG	1980	3675*
AGO	1979	3841
AGO	1980	3781*
SET	1979	3245
SET	1980	3365*
OTT	1979	3229
OTT	1980	3000*
NOV	1979	2965
NOV	1980	2981*
DIC	1979	3486
DIC	1980	3319*

*Dati provvisori

aumenti, sia pure in misura piuttosto contenuta, soltanto verso la fine del periodo 1983-84.

Con tale ipotesi il volume della produzione ferroviaria al termine del 1984 potrà raggiungere il valore di 58,9 miliardi di unità di traffico. La possibilità di contemporanea acquisizione di traffico viaggiatori e merci è poi condizionata anche dagli attuali limiti di capacità del trasporto offerti dall'Azienda, che non consentono di produrre un servizio adeguato alle esigenze dell'utenza.

Tali negativi condizionamenti potranno essere superati soltanto in fase di avanzata realizzazione delle opere previste con il Programma Integrativo di recente approvazione. Cosa che potrà presumibilmente verificarsi soltanto alla fine del biennio 1983-84.

incerta l'evoluzione del traffico viaggiatori

Il traffico è risultato, secondo i dati più recenti, pari a 386,8 milioni di viaggiatori e a 39,3 miliardi di viaggiatori-km. Rispetto all'anno 1979 la quantità di viaggiatori è aumentata dello 0,26%, mentre i viaggiatori-km sono diminuiti dell'1,00%; la percorrenza media è calata da 102,9 a 101,6 km circa. Anche nel corso dell'anno l'andamento del traffico ferroviario

esaminato per singoli mesi è stato per lo più negativo per i viaggiatori-km e positivo per i viaggiatori. Tale andamento è continuato anche nel 1981. Nel primo semestre, infatti, i viaggiatori sono aumentati del 3,2% e i viaggiatori-km sono diminuiti dell'1,7%, rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente. Per quanto attiene alla ripartizione del traffico ferroviario per tipo di tariffa non si riscontrano variazioni di rilievo rispetto allo scorso anno: gli abbonati (e cioè i pendolari) rappresentano ancora il 49% circa del traffico totale in termini di viaggiatori e il 20% in termini di viaggiatori-km.

Il livello del traffico ferroviario del 1980 espresso in viaggiatori-km, pur risultando inferiore a quello del 1979 (che peraltro ha rappresentato la punta massima mai raggiunta in precedenza), è rimasto molto elevato, tenuto conto delle capacità di offerta dell'Azienda. L'indice di occupazione media delle carrozze si è mantenuto su un livello del 38% dei posti-km offerti e resta tra i più alti in campo europeo.

Tuttavia è da considerare che, nel trasporto viaggiatori, una utilizzazione media delle carrozze molto elevata è generalmente indicativa di un servizio non adeguato alle esigenze dell'utenza, sia per la indisponibilità di un numero sufficiente di posti a sedere, sia per i ritardi dovuti alle difficoltà d'incarozzamento nelle stazioni.

Per quanto riguarda le difficoltà incontrate nel servizio offerto, bisogna ricordare che vi è stato, tra l'altro, un aumento, sia pure contenuto, del ritardo medio dei treni viaggiatori.

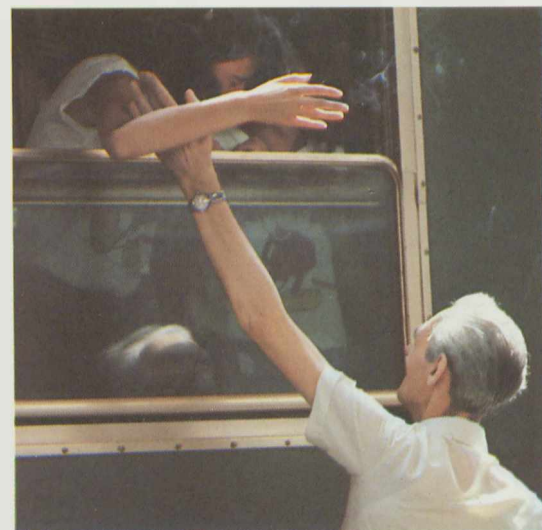
La media ponderata dei ritardi

subiti da ogni treno nell'ambito di ciascun Compartimento è passata da 6' 27" a 9' 25" dal periodo novembre 1979 - gennaio 1980 al periodo novembre 1980 - gennaio 1981.

I ritardi per quest'ultimo trimestre risultano influenzati, in particolare, dai problemi di circolazione causati dal sisma che, come noto, nel mese di novembre 1980, ha devastato alcune regioni del Mezzogiorno.

Tali difficoltà permarranno presumibilmente ancora per diverso tempo.

In una situazione economica sfavorevole, come quella prevista nei tempi brevi (prossimo triennio) che condiziona negativamente la domanda globale di trasporto, la qualità del servizio offerto, oltre che la convenienza economica, potrebbe rappresentare un elemento determinante per lo



sviluppo del traffico ferroviario. Senonché, in un periodo relativamente breve come quello ipotizzato (un triennio), è da prevedere, nel quadro del potenziamento programmato, solamente l'immissione in servizio di nuovo materiale rotabile; quindi

non si ritiene possibile conseguire un miglioramento sostanziale della qualità del servizio offerto, cosa che si potrà invece realizzare, come già accennato, in fase di avanzata attuazione delle opere previste dal Programma Integrativo. Ciò nonostante, essendo probabili interventi di politica economica atti a contenere i consumi privati e a favorire quelli collettivi, e tenuto anche conto dell'acutizzarsi della crisi energetica, si può ritenere che il traffico ferroviario viaggiatori possa ancora aumentare, sia pure in misura molto contenuta.

Si può, cioè, prevedere un tasso medio annuo di sviluppo all'incirca uguale alla variazione positiva minima finora riscontrata (1%). In tale situazione, alla fine del 1984 i viaggiatori-km potranno raggiungere il valore di 40,5 miliardi.

Ovviamente, questa previsione

in aumento il traffico merci

I risultati del traffico merci indicano che le tonnellate trasportate e le tonnellate-km sono aumentate, rispetto al 1979, all'incirca nella stessa entità (+ 3,6%) e sono passate, rispettivamente, da 54,4 a 56,3 milioni e da 17,7 a 18,4 miliardi.

Il volume di traffico raggiunto

si avvicina, in termini di tonnellate-km, al massimo valore di 18,5 miliardi rilevato nel 1974. Si è così ormai recuperata quasi interamente la forte perdita di traffico (— 18%) verificatasi nel 1975 a causa della nota crisi economica internazionale.

La percorrenza media è rimasta stazionaria, rispetto ai due anni precedenti, e cioè pari a circa 326 km, ben inferiore quindi al valore massimo di 341 km riscontrato nel 1975.

Quanto alla struttura del trasporto ferroviario, l'incidenza del traffico internazionale, rispetto al totale, già nettamente superiore a quella del traffico interno, è ancora aumentata, sia pure in misura trascurabile, nonostante il forte calo dell'interscambio con l'estero. La percentuale del trasporto internazionale, rispetto al totale, è infatti passata, nello scorso



potrà realizzarsi se l'aumento del traffico non sarà annullato dalla contrazione della percorrenza media, come si è verificato nel 1980. In tale sfavorevole caso si potrà anche avere una crescita « zero » o una diminuzione dell'entità dei viaggiatori-km.



biennio, dal 73% al 74% in termini di tonnellate-km, pur in presenza di una diminuzione del 3,7% delle importazioni e del 17,3% delle esportazioni.

Gli effetti negativi della contrazione dell'interscambio con l'estero sono stati abbastanza contenuti

per il trasporto ferroviario, in quanto la diminuzione ha interessato soprattutto i movimenti d'esportazione, mentre nel trasporto ferroviario internazionale prevalgono le importazioni. La diminuzione del commercio con l'estero sembra invece aver

condizionato in maniera consistente lo sviluppo del trasporto stradale, come si può desumere, sia pure approssimativamente, dai dati sul consumo di gasolio, non disponendo ancora delle stime del traffico stradale del 1980. Per le principali reti ferroviarie europee gli effetti della sfavorevole situazione economica sono stati ben più marcati di quelli riscontrati in Italia.

Il traffico ferroviario merci, che nel 1979 aveva fatto registrare una notevole espansione, nel 1980 è invece diminuito, in termini di tonnellate-km, dell'1,7% in Francia, del 2,2% in Germania, del 6,3% in Belgio e dell'11,3% in Inghilterra. Soltanto per i Paesi con traffico ferroviario prevalentemente di transito (come, ad esempio, la Svizzera e l'Austria) si hanno, nel 1980, variazioni positive.

Su tutte queste reti, così come sulla nostra, il trasporto merci nel 1981 è invece iniziato negativamente.

In particolare in Italia il traffico ferroviario merci, nel primo semestre 1981 risulta diminuito, rispetto al corrispondente periodo del 1980, del 10,0% in tonnellate e del 9,5% in tonnellate-km.

L'aggravarsi della situazione economica interna e internazionale pone ora un nuovo notevole freno alle sue possibilità di ripresa.

In tale contesto, non essendo prevedibile a breve termine alcun miglioramento della situazione economica e in particolare delle variabili maggiormente correlate al trasporto merci (produzione industriale e commercio estero), si ritiene che il traffico ferroviario — come già accennato — debba rimanere pressoché stazionario.

Ciò tenuto anche conto della rigidità di offerta dell'Azienda nel prossimo biennio e di un possibile miglioramento soltanto alla fine del periodo 1983-84, per gli effetti positivi derivanti dagli investimenti che nel frattempo saranno realizzati. Con tali ipotesi il valore delle tonnellate-km rimarrà pressoché stazionario e pari a 18,4 miliardi fino alla fine del 1984.



TRAFFICO NEI PORTI - CARRI CARICATI

1° semestre 1979 n. 106.126 + 2° semestre 1979 n. 112.871 = totale 218.997

1° semestre 1980 n. 127.502 + 2° semestre 1980 n. 98.351 = totale 225.853

differ. + 21.376 differ. — 14.520 differ. + 6.856

TRAFFICO NEI PORTI - CARRI SCARICATI

1° semestre 1979 n. 70.806 + 2° semestre 1979 n. 58.110 = totale 128.916

1° semestre 1980 n. 55.454 + 2° semestre 1980 n. 55.476 = totale 110.930

differ. — 15.352 differ. — 2.634 differ. — 17.986

TRANSITI CONFINE - CARRI ENTRATI (importazione)

1° semestre 1979 n. 471.742 + 2° semestre 1979 n. 482.543 = totale 954.285

1° semestre 1980 n. 505.348 + 2° semestre 1980 n. 479.289 = totale 984.637

differ. + 33.606 differ. — 3.254 differ. + 30.352

TRANSITI CONFINE - CARRI USCITI (esportazione)

1° semestre 1979 n. 338.066 + 2° semestre 1979 n. 336.082 = totale 674.148

1° semestre 1980 n. 347.544 + 2° semestre 1980 n. 298.398 = totale 645.942

differ. + 9.478 differ. — 37.684 differ. — 28.206

CARRI REFRIGERANTI CARICATI

1° semestre 1979 n. 33.765 + 2° semestre 1979 n. 48.934 = totale 82.699

1° semestre 1980 n. 37.249 + 2° semestre 1980 n. 43.963 = totale 81.212

differ. + 3.484 differ. — 4.971 differ. — 1.487

CARRI CARICATI CON DERRATE

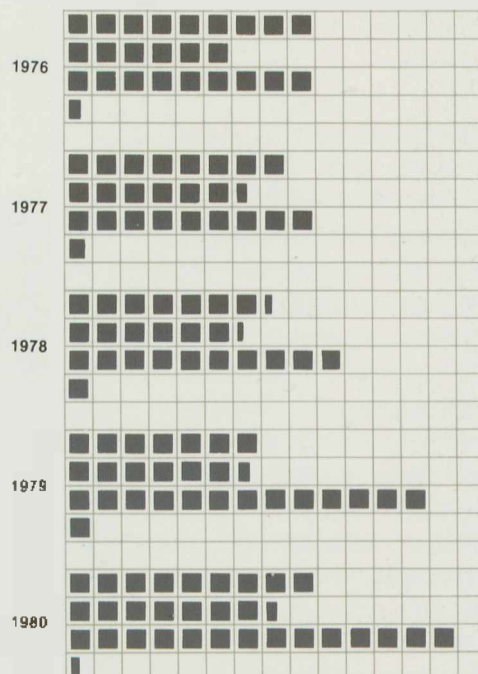
1° semestre 1979 n. 90.834 + 2° semestre 1979 n. 74.237 = totale 165.071

1° semestre 1980 n. 89.782 + 2° semestre 1980 n. 63.045 = totale 152.827

differ. — 1.052 differ. — 11.192 differ. — 12.244

RIPARTIZIONE PERCENTUALE DEL TRAFFICO MERCI

(tonn. · Km a carro completo)



Interno 37,6%
esport 24,4%
import 37,5%
transito 0,5%

interno 34,4%
esport 27,4%
import 37,4%
transito 0,8%

interno 31,8%
esport 27,9%
import 39,2%
transito 1,1%

interno 26,8%
esport 25,8%
import 43,1%
transito 4,3%

Interno 27,4%
esport 24,1%
import 44,5%
transito 4,0%

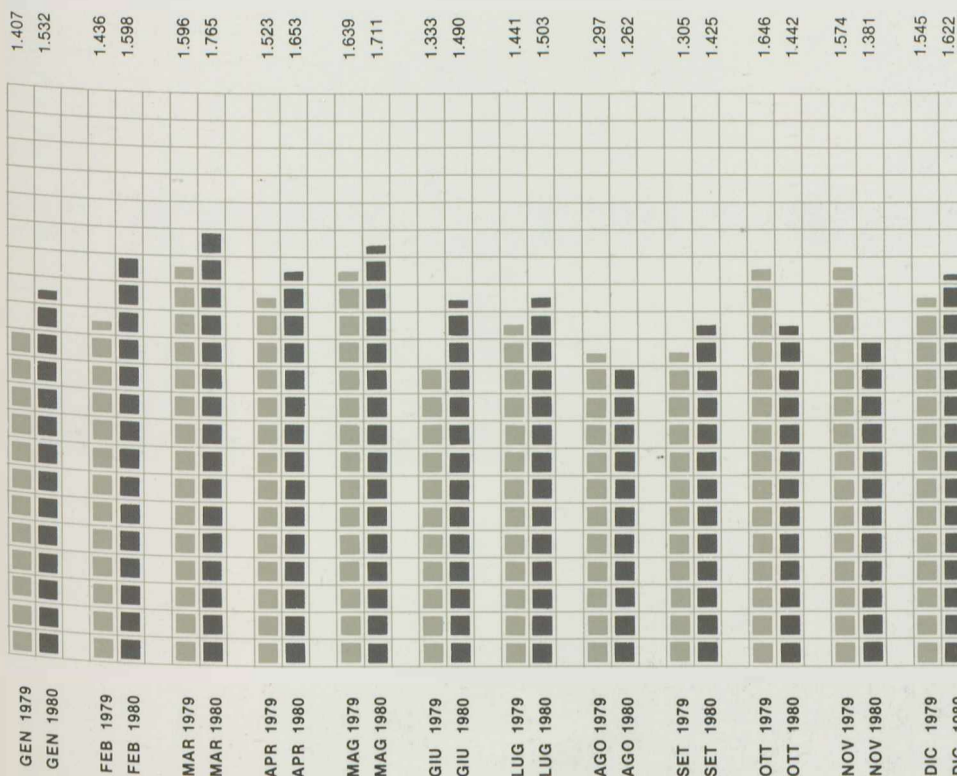
TRAFFICO MERCI



tonn. trasportate (milioni)

tonnellate · Km (miliardi)

percorrenze medie (Km)



ANDAMENTO MENSILE DEL TRAFFICO MERCI

(milioni di tonn. · Km)



il traffico delle FS sul mare

Il servizio di traghettamento con la Sicilia, che si svolge sulle due linee Messina M.ma-Villa San Giovanni e Messina M.ma-Reggio Calabria, ha registrato, rispetto all'anno precedente, un incremento per quanto riguarda il numero delle corse effettuate (+ 3,3%), in dipendenza della migliore programmazione e organizzazione della sosta delle navi per i necessari lavori di manutenzione e riclassifica. Il trasporto del materiale rotabile, nel suo complesso, non ha subito apprezzabili variazioni. Un decremento, invece, si è verificato nel numero delle



autovetture e degli automezzi pesanti traghettiati: ciò significa che la capacità media offerta dall'Azienda non è stata completamente utilizzata.

Il servizio è stato disimpegnato da 11 navi: Rosalia, Sibari, Iginia, Reggio, Cariddi, Il Aspromonte, Mongibello, Agata, Pace, Edra e Messina. Quest'ultima verrà radiata quanto prima dalla flotta FS e se ne prevede una particolare utilizzazione nell'ambito del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa.

Il numero delle corse effettuate

sulla rotta sarda, tra i terminali di Civitavecchia e Golfo degli Aranci, è rimasto pressoché identico rispetto all'anno precedente.

Un decremento invece, si è riscontrato nel numero degli automezzi (— 13,7%) e dei viaggiatori (— 12,8%) traghettiati, mentre i rotabili sono aumentati (+ 8,6%). La diminuzione dei viaggiatori risulta distribuita in maniera costante in tutti i mesi dell'anno e ha confermato la tendenza che si è manifestata sulla rotta Continente-Sardegna da alcuni anni.

Il servizio è stato disimpegnato da cinque navi: Tyrsus, Hermaea, Gennargentu, Gallura, San Francesco di Paola.



STRETTO DI MESSINA (*1 navi)

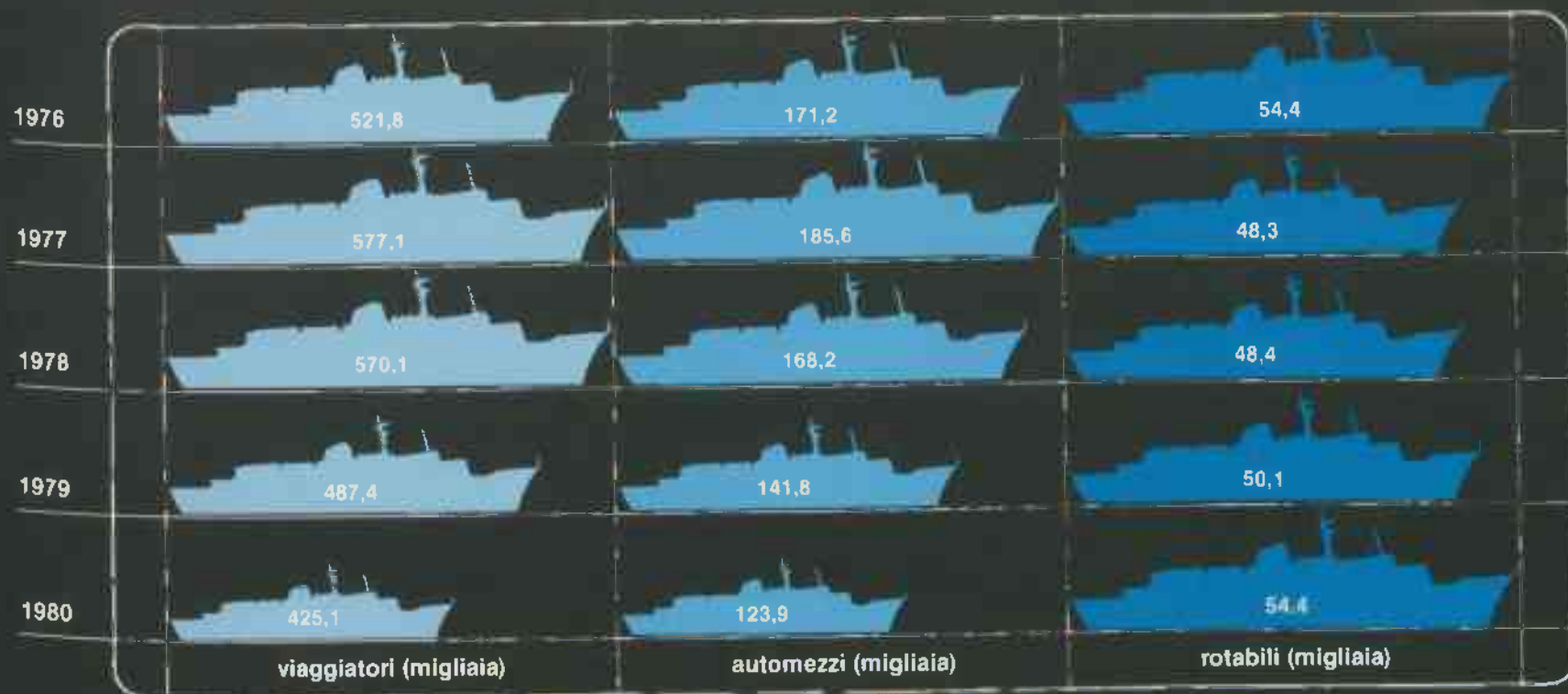
	1979	1980	%
Corse effettuate	45 742	47 244	+ 3,3
Rotabili traghettiati	612 026	610 316	— 0,3
Viaggiatori	10 665 480	10 334 170	— 3,1
Autovetture	487 976	413 102	— 15,3
Autocarri	187 583	168 748	— 10,0

ROTTA PER LA SARDEGNA (5 navi)

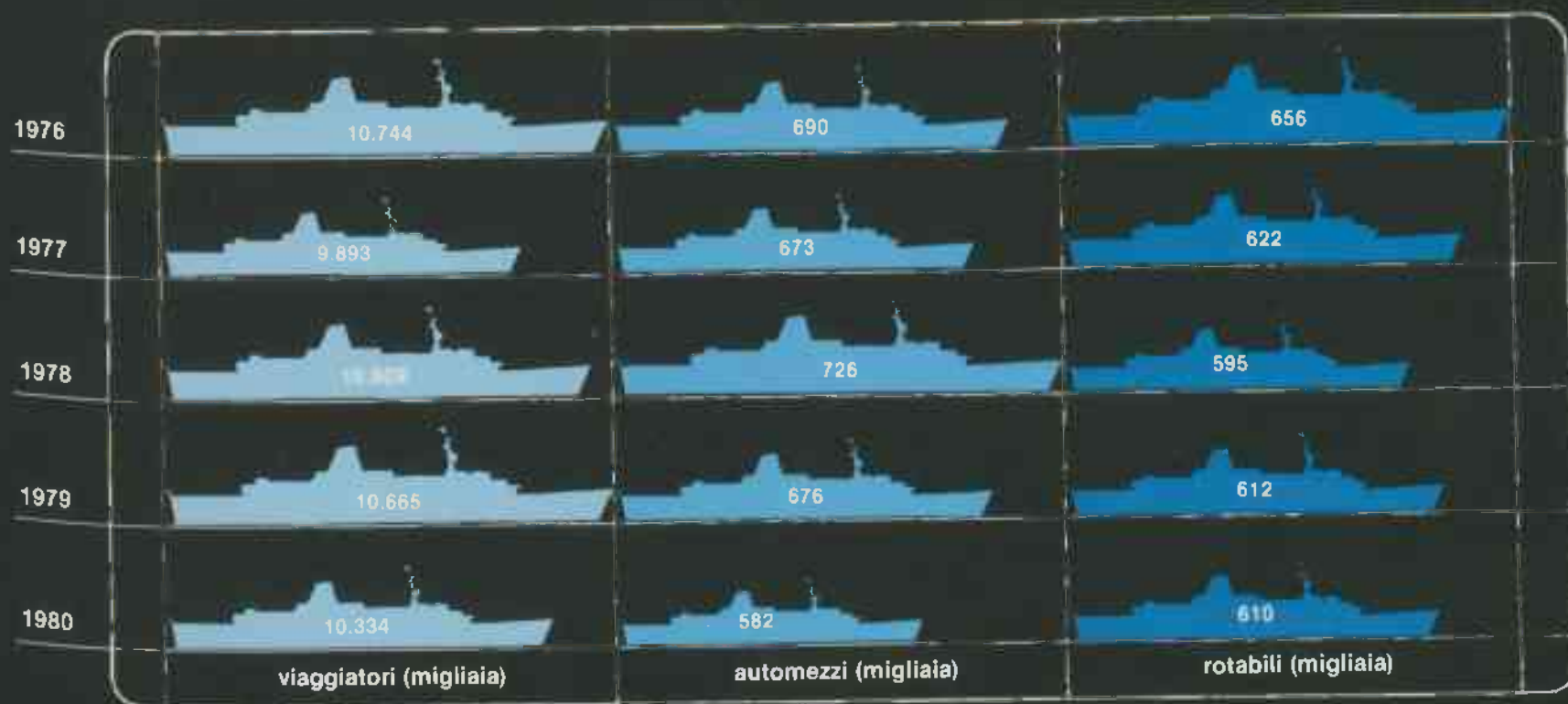
	1978	1980	%
Corse effettuate	2 652	2 654	+ 0,04
Rotabili traghettiati	50 111	54 434	+ 8,6
Viaggiatori	467 356	426 052	— 12,8
Autovetture	135 650	117 389	— 13,4
Autocarri	6 145	6 470	+ 5,3
Rovoltees	9 087	7 146	— 21,4
Moto	6 095	7 069	+ 16,0



TRAFFICO CIVITAVECCHIA - GOLFO ARANCI



TRAFFICO NELLO STRETTO DI MESSINA



collaborazione internazionale

Nel 1980 la CEE ha assunto alcune importanti iniziative per dare attuazione ad indirizzi di politica comune dei trasporti, già delineati in precedenti atti normativi del Consiglio, che comporteranno riflessi non trascurabili sulle Reti operanti negli Stati membri.

Per quanto riguarda l'attuazione della Decisione n. 327/75, relativa al risanamento della situazione delle Aziende ferroviarie e all'armonizzazione delle norme che disciplinano i rapporti finanziari fra tali Aziende e gli Stati, la Commissione ha elaborato un progetto di Regolamento nell'ottica della realizzazione dell'equilibrio finanziario delle Aziende ferroviarie, comportante alcune modifiche alla preesistente regolamentazione sugli aiuti. La Commissione stessa, inoltre, ha presentato una proposta di Decisione per la modifica di alcuni articoli della sopracitata Decisione 327/75 allo scopo di meglio precisare la struttura e la procedura di elaborazione dei programmi pluriennali delle attività ferroviarie, nonché una proposta di Regolamento che modifica in parte la precedente regolamentazione sugli obblighi di servizio pubblico per definire i criteri di valutazione di servizi di trasporto sufficienti e comportanti il minimo costo per la collettività.

In attuazione sempre della Decisione del 20 maggio 1975 la Commissione ha raccolto gli elementi necessari per l'elaborazione del terzo Rapporto biennale che deve presentare al Consiglio nel settembre 1981.

Unitamente a tale Relazione è preannunciata la presentazione del primo Rapporto sulla cooperazione ferroviaria.

La Commissione ha altresì trasmesso al Consiglio un Memorandum sulla politica della Comunità nel settore ferroviario. Il documento, che passa in rassegna la situazione delle ferrovie negli Stati membri, propone le azioni da sviluppare per gli anni '80:

- rapporti tra le Aziende ferroviarie e lo Stato
- funzione di servizio pubblico
- ristrutturazione finanziaria
- infrastrutture
- cooperazione
- trasporti combinati.

Circa quest'ultimo tipo di trasporto, la Commissione, allo scopo di estendere e generalizzare l'esistente regime di liberalizzazione, ha presentato un progetto di Decisione relativa all'apertura di un negoziato tra la Comunità Economica Europea ed alcuni Paesi terzi, volto a concludere con questi più accordi bilaterali o multilaterali per esonerare da ogni restrizione quantitativa i percorsi stradali terminali dei trasporti combinati nei casi in cui la stazione ferroviaria adeguata, più vicina alla località di destinazione o di origine del trasporto, si trova in uno Stato terzo, mentre tale località di origine o di destinazione è situata nel territorio di uno Stato membro (o viceversa).

La Commissione, inoltre, ha inviato al Consiglio una proposta di Direttiva in merito ad alcune misure tendenti a promuovere lo sviluppo del trasporto combinato.

Tale proposta comporta l'adozione di disposizioni

concernenti l'accesso al mercato, la formazione dei prezzi, gli sgravi fiscali, le infrastrutture, l'armonizzazione tecnica, il passaggio alle frontiere per i trasporti combinati in ambito nazionale ed internazionale.

La suddetta proposta, tra l'altro, completa il regime degli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile e prevede la possibilità, fino al 31 dicembre 1990, di concedere contributi agli investimenti in favore dei trasporti combinati.

È stata anche presentata dalla Commissione una proposta di « direttiva » tendente a liberalizzare il trasporto di derrate deperibili. Detta « direttiva », se approvata, comporterebbe per le Aziende ferroviarie non solo effetti negativi sotto il profilo finanziario ma intralcerebbe anche la cooperazione ferroviaria internazionale, di cui la Società Interfrigo, che trasporta quelle derrate, costituisce a tutt'oggi una delle realizzazioni più valide. Le Amministrazioni ferroviarie sono, ovviamente, contrarie.

Inoltre, è stata inviata al Consiglio una proposta di Decisione che istituisce una procedura di informazione e di consultazione riguardante le relazioni e gli accordi con i Paesi terzi nel settore dei trasporti. La proposta prevede di instaurare una procedura concernente al tempo stesso un'informazione reciproca sulle relazioni con i paesi terzi in generale e una consultazione sugli accordi particolari fra Stati membri e Paesi terzi. Nel settore delle infrastrutture, la Commissione CEE ha presentato una modifica alla proposta di Regolamento relativo



al sostegno finanziario dei progetti di interesse comunitario in materia di infrastruttura di trasporto, per estendere il sostegno finanziario anche a progetti ricadenti sul territorio di Paesi terzi. In ordine a tale proposta, il Consiglio dei Ministri dei Trasporti ha approvato un progetto di Conclusioni, con il quale — nel prendere atto della Relazione presentatagli dalla Commissione sui punti di strozzatura e dell'intenzione della Commissione medesima di sottoporgli una seconda Relazione sui criteri di valutazione dei progetti di interesse comunitario, e ritenendo altresì che debbano essere proseguiti i lavori preparatori utili sulla proposta di Regolamento — incarica il

Comitato dei Rappresentanti Permanenti degli Stati membri di proseguire l'esame della proposta stessa e di riferirgli in proposito a tempo debito.

La Commissione ha inoltre presentato una proposta di Decisione, relativa alla formazione dei prezzi nel settore dei trasporti internazionali di merci per ferrovia indipendenti da quelli interni, sulla quale le FS hanno ripetutamente espresso parere favorevole.

Nel quadro della Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti (CEMT), i provvedimenti più importanti adottati nel corso dell'anno riguardano:

— l'adozione della Risoluzione relativa ai trasporti combinati, con la quale il Consiglio dei Ministri

ha incaricato il Comitato

dei Supplenti di predisporre, per la sessione della primavera 1982, una lista contenente tutti i dati relativi alle relazioni, sulle quali si può utilizzare il trasporto combinato per ferroustage.

Con la stessa Risoluzione il citato Comitato è stato altresì incaricato di presentare entro 3 anni un nuovo rapporto

— l'adozione della Risoluzione con la quale, al fine di proseguire lo studio relativo al potenziamento dei grandi Assi di comunicazione, attraverso le Alpi, è stato istituito un Gruppo ristretto per stabilire un programma di priorità nella realizzazione dei progetti concernenti il trasporto ferroviario di base del Gottardo, la nuova linea ferroviaria dello Spluga, l'ammodernamento della ferrovia

del Brennero e il collegamento autostradale Milano-Ulm.

È stato inoltre intrapreso uno studio che ha condotto alla stesura di un progetto di Risoluzione, che sarà sottoposto all'approvazione nel 1981, relativo all'imputazione dei costi di infrastruttura.

Le FS hanno inoltre collaborato all'attività del Comitato Trasporti Interni, organo sussidiario della Commissione Economica per l'Europa (ECE) delle Nazioni Unite. Tra gli argomenti trattati, quelli che rivestono interesse particolare per l'Azienda ferroviaria riguardano:

— l'Accordo Internazionale per il trasporto di derrate deperibili (ATP)

— la conclusione di accordi bilaterali tra i Paesi europei, in deroga alle disposizioni dell'ADR (Accordo europeo per il trasporto internazionale di merci pericolose su strada).



PARCO CARRI EUROPE

al 31.12.80

AUSTRIA 15.295

BENELUX 26.375

DANIMARCA 4.510

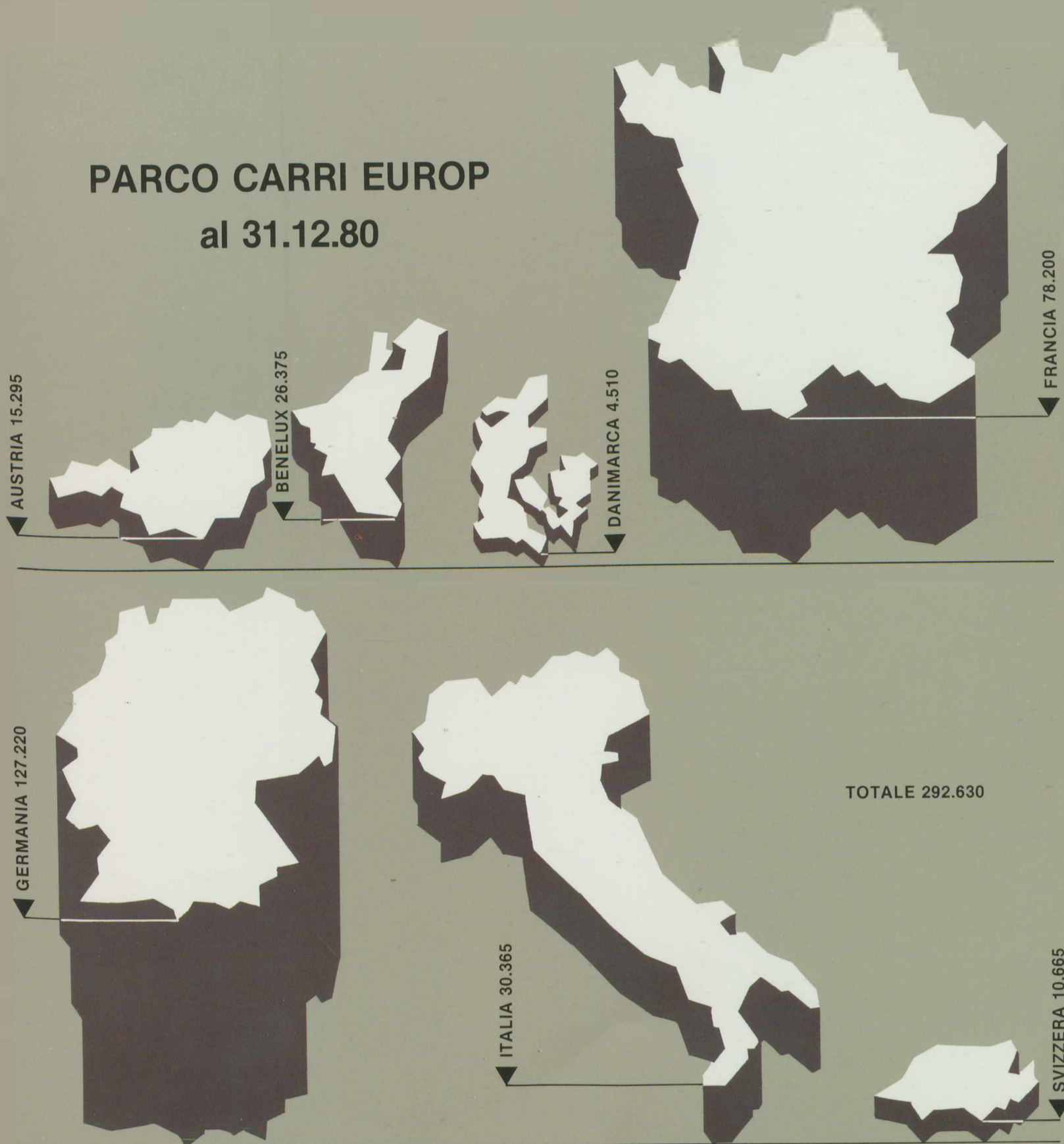
FRANCIA 78.200

GERMANIA 127.220

ITALIA 30.365

SVIZZERA 10.665

TOTALE 292.630



risultati della gestione

Il conto economico ha registrato un disavanzo di gestione di 1.468,5 miliardi, con un aumento, rispetto a quello accertato nell'esercizio 1979, di 251,6 miliardi. Tale risultato è dovuto all'effetto differenziale tra le maggiori spese per miliardi 1.230,4 e le maggiori entrate per miliardi 978,7.

I settori della spesa che lo hanno determinato sono stati essenzialmente quelli del personale (+ 814,0 miliardi), delle manutenzioni (+ 90,4 miliardi), degli oneri finanziari (+ 50 miliardi), delle spese diverse di gestione (+ 69,4 miliardi) e dei rinnovamenti (+ 95,0 miliardi).

La maggiore spesa per il personale di miliardi 814,0 è dovuta agli oneri derivanti sia dall'aumento trimestrale dell'indennità integrativa speciale, sia dalla legge 22 dicembre 1980 n. 885. Per le spese inerenti all'acquisto di beni e servizi, gli aumenti sono dovuti alla lievitazione dei costi relativi ai servizi in appalto, per effetto dell'indennità di contingenza e, nel complesso, all'aumento generale dei prezzi. Per quanto riguarda le entrate, i prodotti del traffico hanno registrato un incremento di 223,4 miliardi, da attribuire in parte anche agli aumenti tariffari del 10% per quanto riguarda il servizio viaggiatori e merci, e del 20% per i bagagli, a partire dal 1° settembre 1980. Per quel che riguarda i rimborsi del Tesoro, ai sensi dei Regolamenti comunitari relativi agli obblighi di servizio pubblico e alla normalizzazione dei conti, è stata accertata una maggiore entrata di 437,8 miliardi.

INVESTIMENTI FINANZIARI NEL 1980

— Esecuzione del Piano di Interventi Straordinari (importo dell'intero piano 2.000 miliardi ripartiti in sei anni dal 1975 al 1980)	miliardi	300
— Raddoppio Tarcento-Confine di Stato	»	30
— Esecuzione del Programma Integrativo	»	685
— Rinnovamento degli impianti e del materiale rotabile	»	425,4
— Partecipazioni azionarie	»	5,5
— Totale	miliardi	1.445,9

RIPARTIZIONE PERCENTUALE DELLE SPESE CORRENTI

	(in milioni di lire)	Rapporto %
Retribuzioni Personale FS	2.329.605,1	42,5
Oneri riflessi	858.665,4	15,6
Retribuzioni Incaricati	40.344,2	0,7
Totale spese di Personale	3.228.614,7	58,8
Combustibili ed energia elettrica	76.796,7	1,4
Forniture, servizi appaltati e prestazioni diverse	409.999,9	7,5
Manutenzioni	604.767,0	11,0
Rinnovamenti	395.000,0	7,2
Interessi passivi	347.052,1	6,4
Altre spese	424.080,8	7,7
	2.257.696,5	41,2
Totale spese correnti	5.486.311,2	100,0



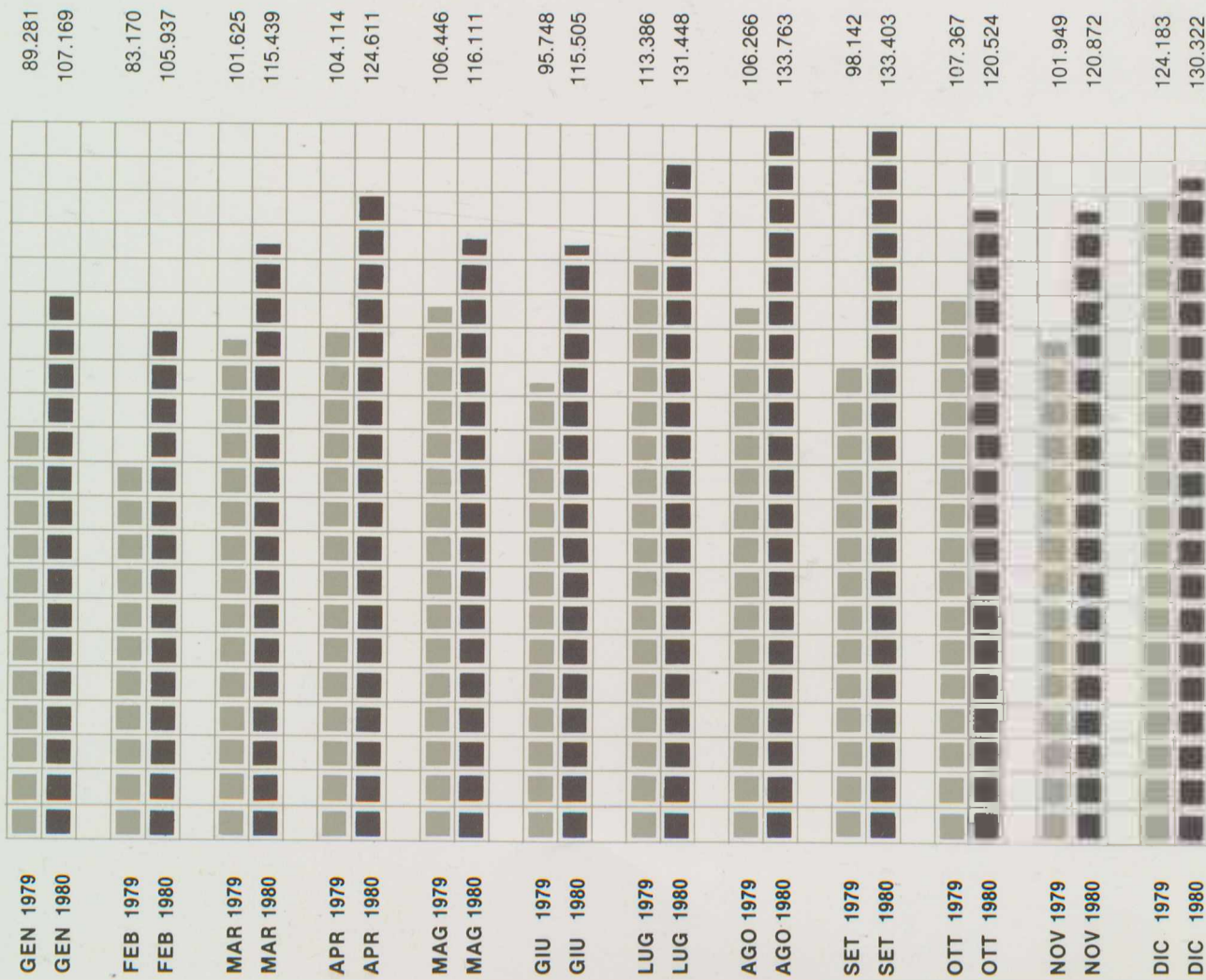
CONFRONTO TRA I PREZZI PER IL TRASPORTO DEI VIAGGIATORI SULLE RETI DEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI

(Tariffa ordinaria di corsa semplice, in lire italiane,
in vigore al 31.12.1980)

RETI	km. 50		km. 100		km. 300		km. 500		km. 700		km. 1000		km. 1500	
	1° cl.	2° cl.	1° cl.	2° cl.	1° cl.	2° cl.	1° cl.	2° cl.	1° cl.	2° cl.	1° cl.	2° cl.	1° cl.	2° cl.
ITALIA	2.400	1.300	4.700	2.600	13.900	7.700	23.100	12.900	32.300	18.000	41.500	22.700	45.500	24.400
FRANCIA	5.550	3.630	9.600	6.400	26.020	17.490	42.440	28.370	58.850	39.230	83.400	55.700	124.100	82.800
GERMANIA DB	5.220	3.450	10.830	6.890	30.490	20.170	52.620	34.920	70.310	46.710	98.900	65.900	143.100	95.400
SVIZZERA	7.720	5.110	15.210	10.000	32.580	21.720	45.070	29.860	58.100	38.560	—	—	—	—
LUSSEMBURGO	4.050	2.700	7.750	5.180	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
BELGIO	4.790	3.300	9.130	6.160	27.150	18.220	—	—	—	—	—	—	—	—
OLANDA	7.290	5.490	12.690	9.090	24.570	17.370	—	—	—	—	—	—	—	—
AUSTRIA	6.670	4.870	10.010	7.090	24.580	16.820	40.270	27.080	50.670	34.020	63.900	43.100	—	—

PRODOTTI MENSILI DEL TRAFFICO

(milioni di lire)



RISULTATI DI BILANCIO

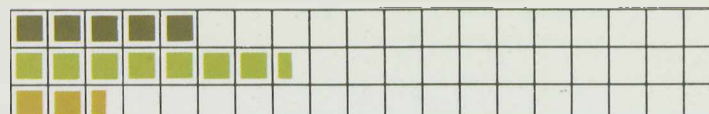
(milioni di lire)



entrate
spese
disavanzo



1976



1.864.637,9

2.740.419,6

875.781,7

1977



2.194.991,4

3.181.050,0

986.058,6

1978



2.321.528,5

3.616.473,5

1.294.945,0

1979



3.387.424,8

4.604.338,6

1.216.913,8

1980



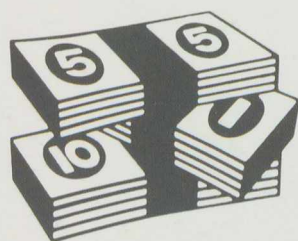
4.366.157,0

5.834.707,1

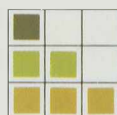
1.468.550,1

PRODOTTI DEL TRAFFICO

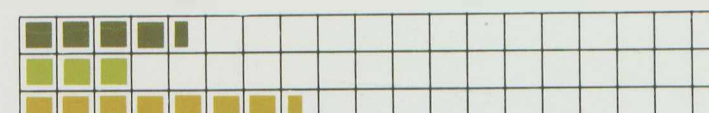
(miliardi di lire)



viaggiatori e bagagli
merci
totale



1976

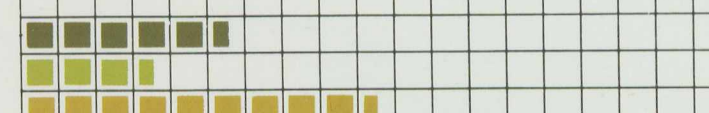


445

310

755

1977



563

361

925

1978



634

421

1.055

1979

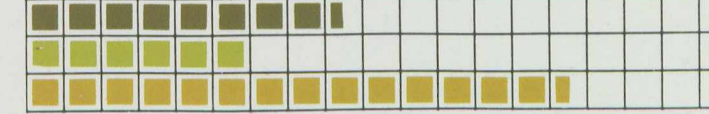


731

501

1.232

1980



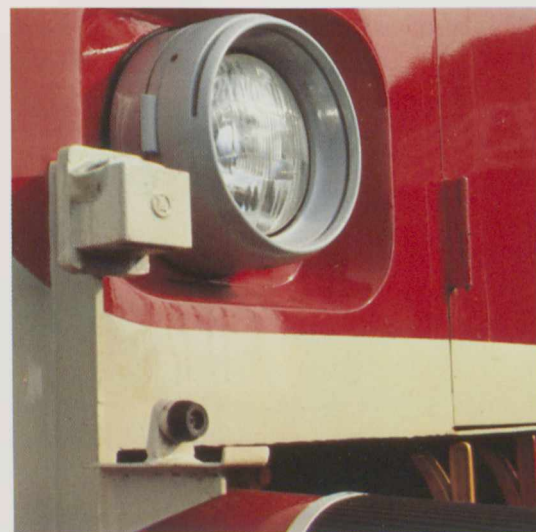
855

600

1.455

commesse all'industria

Anche per l'anno 1980 l'entità della spesa sostenuta dall'Azienda per l'acquisto di materiali di scorta e di consumo, per l'acquisto di rotabili e per appalti di lavori di manutenzione è stata considerevole per il complesso produttivo nazionale ed ha contribuito a tonificare alcune aree in crisi congiunturale, come, ad esempio, il settore abbigliamento. Infatti sono state



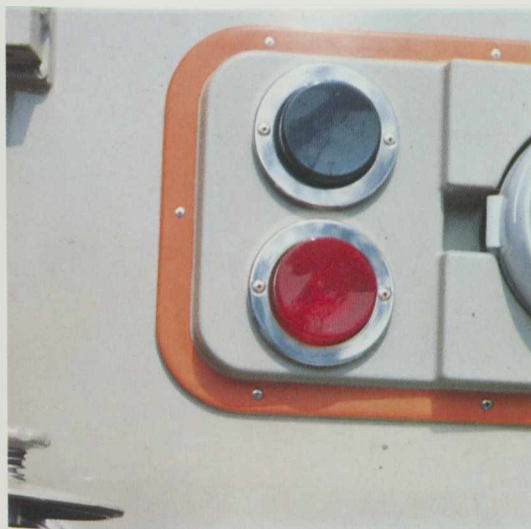
commissionate due forniture novennali di divise confezionate per il personale FS, per l'importo complessivo di 75 miliardi. Tuttavia, in termini assoluti, la massa degli investimenti è risultata inferiore rispetto all'anno 1979.

Ciò va principalmente imputato al massiccio intervento che il Servizio Materiale e Trazione ha effettuato nel 1979 per l'acquisto di rotabili per 1.117 miliardi in base al Piano Integrativo di spesa (legge 503/78).

Per quanto riguarda i materiali di scorta e di consumo, gli impegni di spesa sono passati dai 528 miliardi del 1979 ai 783 miliardi del 1980, mentre al Sud è stata affidata una quota di riserva pari al 24%. All'estero sono stati stipulati 137 contratti per l'ammontare di circa 25 miliardi, pari a circa il 4% della complessiva attività negoziale.



A riguardo è da porre in evidenza che tali acquisti costituiscono « scelte obbligate », poiché riguardano materie prime (rame, legnami, ecc.) o materiali (ricambi o macchinari ad alta tecnologia) non offerti dal mercato nazionale. Risultanze ben più considerevoli



sono però previste per i prossimi esercizi, che vedranno l'Azienda impegnata nell'attuazione della recente legge di finanziamento di 12.450 miliardi (Legge 17/81) che, come è noto, desta notevoli aspettative nel mercato.

COMMESSE ALL'INDUSTRIA NEL 1980

	(Importi in miliardi di lire)
Materiali di scorta e di consumo	783
Rotabili	108
Appalti lavori	431
Appalti impianti elettrici	96
Totale	1.418
Attività negoziale del Servizio Approvvigionamenti	
Impegni della Sede Centrale	727
Impegni delle Sedi periferiche	45
Sub assegnazioni (1)	11
Totale	783
In conto patrimoniale	328
in conto reintegro scorte	455
Totale	783
Attività negoziale del Servizio Materiale e Trazione	
Impegni assunti	108
Attività negoziale del Servizio Lavori e Costruzioni	
Piani poliennali	135
Spese correnti e rinnovamenti	296
Totale	431
Attività negoziale del Servizio Impianti Elettrici	
Lavori dati in appalto	96

(1) Somma che il Servizio Approvvigionamenti mette a disposizione di altri Servizi per i loro acquisti diretti d'urgenza.



qualità del servizio



ROMA-TERMINI

Vittoriale Marseille

NEDDITE

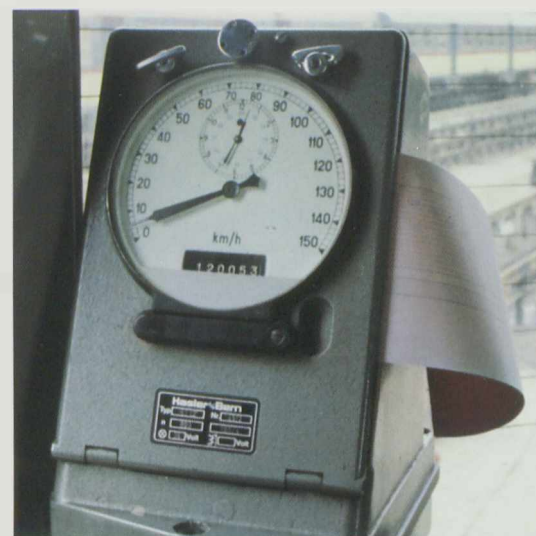
PORT-BOU

interventi operativi per migliorare la regolarità di circolazione dei treni

Il problema della regolarità di circolazione dei treni è un punto di focale interesse per l'Azienda. Le cause dei disservizi sono state individuate con estrema chiarezza, grazie a un gran numero di studi e indagini svolte. Esse possono essere riferite a motivazioni sia esterne all'Azienda, sia connesse a carenze strutturali tecniche e organizzative della nostra rete. Il servizio ferroviario si svolge, attualmente, al limite delle possibilità tecniche e organizzative, il traffico si è incrementato sino a quadruplicarsi rispetto all'anteguerra. Le FS effettuano ogni giorno ottomila treni trasportando oltre un milione e duecentomila viaggiatori, ciascuno dei quali compie, mediamente, un percorso di 100 chilometri, superiore a quello di tutte le altre reti dell'Europa occidentale. Il movimento delle merci raggiunge quotidianamente i diecimila carri, tra quelli caricati e quelli che entrano carichi ai transiti di frontiera. Queste poche cifre forniscono un quadro realistico della elevata domanda di mobilità cui le FS sono chiamate a far fronte. In relazione a esigenze tanto cresciute, la rete ferroviaria presenta inadeguatezze strutturali e funzionali determinanti per la regolarità della circolazione e soprattutto per la capacità di trasporto. Basti ricordare che non solo non sono state costruite nuove linee, ma che il 67% di quelle già esistenti sono ancora a semplice binario e con impianti talvolta obsoleti. Il piano di risanamento e

riclassamento della rete FS (approvato dal Parlamento) contribuirà certamente a modificare tale situazione, segnando una inversione di tendenza che consentirà di ovviare agli attuali squilibri e di realizzare un potenziamento e una riqualificazione tecnologica della rete al passo con i tempi. L'Azienda ha altresì il dovere di affrontare, sin da oggi, una situazione di continuo degrado, scongiurando il pericolo che un processo di questo genere divenga irreversibile. È chiamata, quindi, a una rigorosa selezione delle risorse disponibili, mettendo in opera tutti quei provvedimenti — anche impopolari — che le consentano di sfruttarle al meglio. Al fine di determinare un uso selettivo delle risorse, si è dovuta operare una drastica revisione dei servizi offerti, sia a lungo che a breve percorso, con criteri di stretta razionalizzazione dell'offerta e di ottimizzazione di impiego di mezzi e di personale. Queste scelte hanno altresì tenuto conto di due esigenze primarie. La prima riguarda i lavori all'armamento e agli apparati connessi alla sicurezza della circolazione, lavori non più differibili, per l'esecuzione dei quali è stato indispensabile riservare intere fasce d'orario della durata di circa due ore, due ore e mezza, libere da ogni movimento di treni. La fissazione di queste fasce, che interessano quasi tutte le principali linee della rete FS, viene decisa — caso per caso — tenendo conto dell'opportunità di gravare il meno possibile sul traffico da servire. La riservazione delle fasce porta necessariamente — come conseguenza — nonostante venga adottato ogni possibile accorgimento, alla soppressione o alla sensibile modifica di diverse

relazioni, alcune delle quali anche di consolidata importanza. Naturalmente, in questi casi, vengono decisi provvedimenti collaterali per diminuire gli oneri che ne derivano ai viaggiatori. La seconda esigenza della quale si è dovuto tener conto riguarda la concentrazione delle attuali risorse — disponibilità di personale e di materiale — sulle prioritarie necessità di traffico da servire, tra le quali assumono particolare rilievo quelle relative al trasporto delle merci (che nell'attuale situazione economica ed energetica dell'Italia, riveste un carattere di indispensabilità) e quelle relative alla continua lievitazione del trasporto quotidiano di ingenti masse di lavoratori pendolari. In questo quadro, si è proceduto (anche con la consulenza dei rappresentanti degli Enti locali, delle Organizzazioni sindacali e degli utenti) ad un



attento esame dei servizi viaggiatori per individuare i treni, di ogni categoria, che abbiano un bassissimo indice di frequentazione e per i quali sia possibile operare fusioni, sostituzioni e, al limite, soppressioni. Per i treni con una affluenza contenuta, tuttavia, non

eliminabili senza alterare il livello di mobilità di determinate zone e linee, è prevista la sostituzione con autocorse regolarmente incluse negli orari per il pubblico. Per un'ottimale razionalizzazione dei servizi offerti all'utenza, è stato condotto — per i treni a medio e lungo percorso — un esame specifico per determinare le possibili soluzioni alternative; sono stati presi provvedimenti limitativi esclusivamente in quei casi ove l'esistenza di altre adeguate relazioni rendeva di non apprezzabile entità gli inconvenienti che ne derivavano ai viaggiatori. L'attuale incremento della domanda di trasporto presenta caratteristiche specifiche poiché si rivolge, quasi del tutto, verso il traffico pendolare e quello merci, servizi questi per i quali vengono richieste — in particolare — una maggiore celerità e una migliore regolarità.

Il nuovo orario prevede tutta una serie di provvedimenti volti a rendere più agile il servizio sia interno che internazionale. L'ottima rispondenza dell'utenza al nuovo raggruppamento « Intercity » ha consigliato di accentuare la tendenza a limitare a una durata di 12-15 ore le relazioni internazionali su percorsi notturni e ampliare tutta una fitta rete di comunicazioni internazionali con percorsi diurni, in stretta coincidenza tra loro e realizzate con materiale specializzato e altamente confortevole. Il sistema « Intercity » ha, infatti, l'obiettivo primario di diminuire i tempi di percorrenza complessivi, grazie al sistema a orario cadenzato (cioè a intervalli d'orario fissi), in adeguata connessione tra le varie linee interessate, che permette l'eliminazione di noiosi perditempi dovuti alle gravose manovre

successive e a breve intervallo rispetto a quelle previste in orario. Il servizio interno, oltre a prevedere comunicazioni più duttili e su percorsi più brevi, in logica analogia a quanto già sperimentato in campo internazionale, vedrà ancor più esteso il sistema del cadenzamento già attuato sulla Firenze-Pisa, sulla Torino-Milano e sulla Roma-Napoli.

Questo sistema ha assicurato maggiori garanzie di regolarità, consentendo un ottimale utilizzo del personale e un impiego delle riserve del materiale, grazie ai cosiddetti « turni facilitati »; si prevede quindi di estenderlo — in un prossimo futuro — ad altre linee di grande importanza e ad alta densità di traffico (quali Chiasso-Milano, Domodossola-Milano, Milano-Bologna, Verona-Bologna, Venezia-Bologna). Emerge da ciò una chiara volontà



Le FS hanno cercato di canalizzare in tal senso una parte cospicua delle proprie risorse, compatibilmente con le necessità, già espresse, di consentire l'esecuzione di indifferibili lavori di manutenzione e di miglioramento degli impianti.

necessarie per i passaggi delle vetture dirette da un treno all'altro. I « cadenzamenti » consentono anche di realizzare una maggiore regolarità di circolazione poiché, così, si possono liberare i treni da vincoli di attesa, grazie alle alternative di coincidenze



di riorganizzazione e di riassetto dei servizi, che determinerà — superata questa congiuntura — consistenti vantaggi per tutto il sistema del trasporto ferroviario, un radicale e incisivo miglioramento della qualità e regolarità del servizio offerto.



orario 1° giugno 1980 - 30 maggio 1981

PROVVEDIMENTI D'ORARIO DI PARTICOLARE INTERESSE NEL SERVIZIO INTERNO

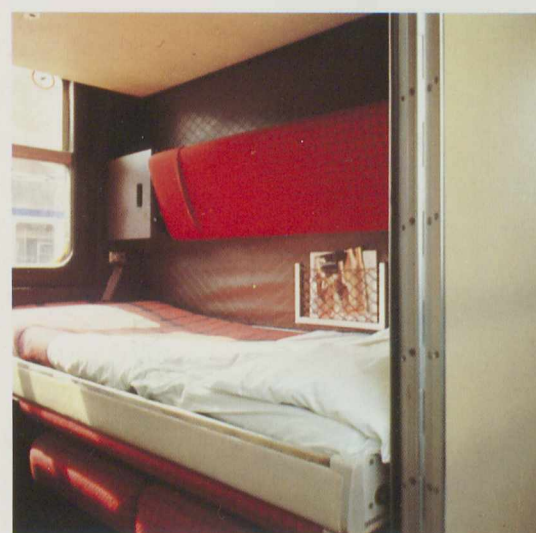
- Estensione, nel quadro della ristrutturazione dei collegamenti rapidi tra Roma e la Sicilia, delle relazioni dirette con Palermo e Siracusa, assicurate, mediante sezioni in servizio diretto, con entrambe le coppie di treni rapidi « Peloritano » e « Aurora »
- Estensione del collegamento tra Napoli e Torino, grazie a una coppia di espressi che precedentemente circolavano sino a Roma
- Effettuazione di una nuova comunicazione Milano-Roma
- Realizzazione di una nuova relazione tra Milano e Bologna
- Effettuazione di un nuovo collegamento tra Firenze e Roma
- Realizzazione di un nuovo collegamento, nei due sensi, tra l'Umbria e la Toscana in coincidenza con relazioni per Milano, Venezia, Trieste e Brennero
- Istradamento per la via di Vicenza-Castelfranco V.-Treviso-Udine, della sezione Milano-Trieste della relazione rapida « Rialto » Milano-Venezia
- Estensione, in via permanente, nei due sensi, della relazione rapida diretta tra Trieste e Firenze
- Effettuazione con materiale ordinario dei treni rapidi del mattino Napoli Merg.-Roma e Salerno-Roma
- Realizzazione di una nuova comunicazione diretta, in entrambi i sensi, tra Potenza Superiore e Napoli

PROVVEDIMENTI D'ORARIO DI PARTICOLARE INTERESSE NEL SERVIZIO INTERNAZIONALE

- Assegnazione delle nuove classifiche IC « Intercity » alle due nuove relazioni internazionali, nei due sensi, denominate « Mont Cenis », tra Milano e Parigi, e « Metropolitano » tra Milano e Francoforte
- Soppressione del prolungamento estivo, tra Milano e Genova, del TEE « Gottardo » Milano-Basilea
- Soppressione del prolungamento estivo, tra Milano e Venezia, del TEE « Cisalpino » Milano-Parigi
- Sdoppiamento della relazione tra Bruxelles, Dortmund, Frankfurt e Rimini, con servizi diretti da e per la Francia
- Istituzione di una nuova relazione pentasettimanale tra Trieste-Novì Sad e Subotica

DATI STATISTICI CONSEGUENTI ALL'ENTRATA IN FUNZIONE DELL'ORARIO ESTIVO 1980

— Percorrenza media giornaliera treni/km viaggiatori	637.401
Servizi diretti interni	
— con carrozze	266
— con mezzi leggeri	430
Servizi diretti internazionali	260



servizi accessori viaggiatori

SERVIZI AFFIDATI ALLA CICLT(*)

(I posti prenotati nel 1980 sono stati in totale circa 7.200.000, con un incremento del 7,5% rispetto al 1979).

Treni aventi in composizione carrozze letti e ristorante in servizio interno

— letti	126
— ristorante (inclusi mezzi leggeri)	71

In servizio internazionale

— letti	138
— ristorante (inclusi mezzi leggeri)	19

Treni con servizio ristoro composti da

— Carrozze ordinarie	86
— mezzi leggeri	13

Cuccette in servizio interno

— relazioni servite	89
— treni con i quali circolano carrozze cuccette	235
— carrozze cuccette prenotabili	278
— carrozze cuccette impiegate giornalmente	386

Cuccette in servizio internazionale

Sono stati trasportati 582.289 viaggiatori, rispetto ai 565.021 del corrispondente periodo del 1979, con un aumento del 3% (!)

SERVIZI FS

Prenotazione posti sui treni viaggiatori

— stazioni ammesse alle prenotazioni	360
— carrozze prenotabili	2.058

Teleprenotazione posti e teleglietteria

— stazioni collegate	72
n. terminali (doppio)	77
(singoli)	25
— agenzie collegate	38
n. terminali (doppio)	18
(singoli)	20

Autovetture al seguito

Sono state trasportate 36.546 auto rispetto alle 36.409 del 1979 (con un aumento dello 0,03%)

Treni auto-cuccette (del servizio internazionale)

— treni effettuati	441
— le auto trasportate sono state	19.102,
rispetto alle 18.336 del 1979,	con un aumento del 4,17%
— i viaggiatori occupanti le auto sono	58.731, contro i 53.351 del 1979,
con un incremento del 10%	

(*) Compagnia Internazionale delle Carrozze Letti e del Turismo

(!) Il periodo preso in considerazione comprende i mesi di gennaio-settembre 1980.

TRENI STRAORDINARI

	Pasqua 1980	Ferie estive 1980	Festività Natalizie
— Traffico lavoratori da e per l'estero	72	66	160
— Viaggiatori ordinari	405	547	388
— Militari	30	20	35
— Traffico d'Agenzia	45	784	—





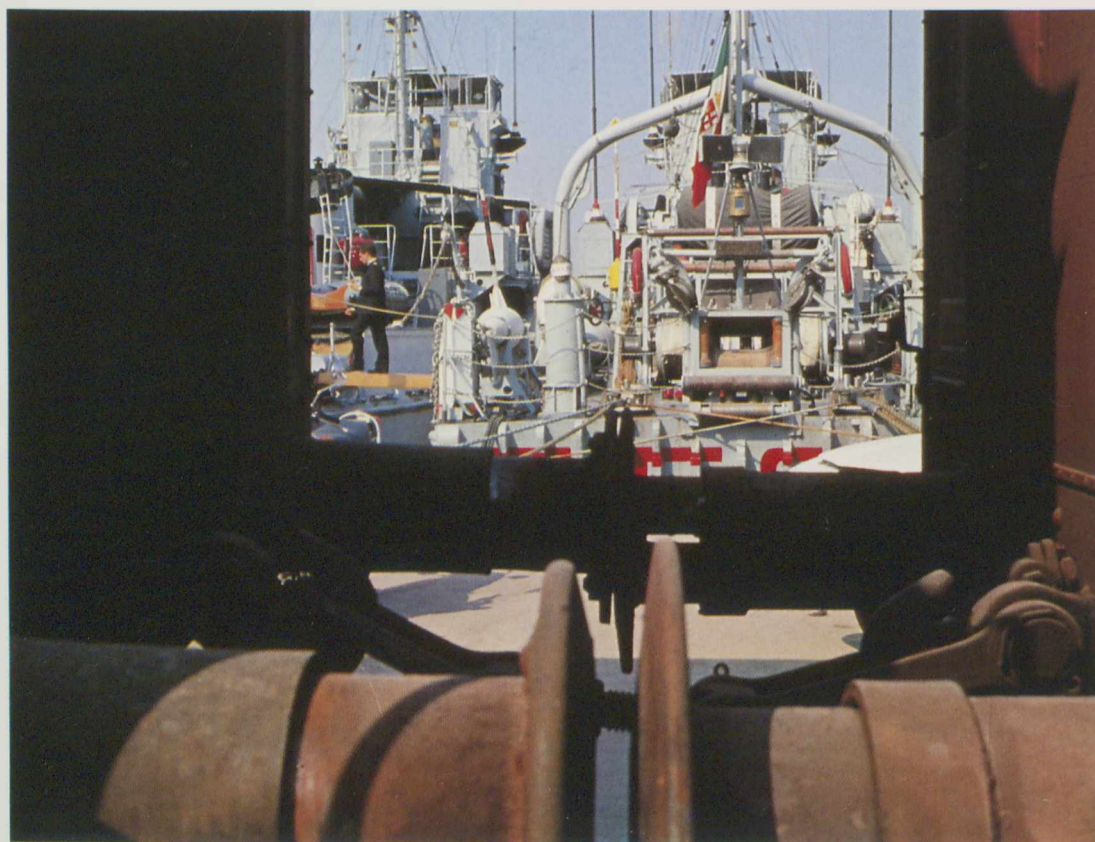
provvedimenti per razionalizzare ed incrementare il trasporto merci

Migliorare la qualità del servizio merci e realizzare una sempre più razionale organizzazione dei trasporti è stato uno degli obiettivi preminenti della politica aziendale del 1980. Una serie di interventi, volti a sfruttare al meglio le opportunità offerte dal mezzo su rotaia, la revisione e la razionalizzazione del suo impiego, hanno contribuito efficacemente ad una ripresa del servizio merci, che nel primo semestre dell'80 ha fatto registrare un aumento del 9,1% delle tonnellate/km, rispetto al corrispondente periodo del 1979. Considerata la necessità di realizzare un migliore collegamento con analoghi servizi esistenti sulle reti estere, si è provveduto, nella programmazione dell'orario 81/82, a potenziare opportunamente la rete dei treni TEEM in servizio interno, perfezionando alcune relazioni esistenti e realizzando, ove possibile, coincidenze più ristrette ed una più sollecita resa dei trasporti.

Allo scopo di alleggerire gli scali di smistamento maggiormente congestionati, si è estesa l'utilizzazione di stazioni di manovra meno impegnate: al nuovo scalo

di Bari Lamasinata sono stati assegnati compiti di concentramento e ripartizione di carri refrigeranti Interfrigo e vuoti per i Compartimenti del Sud e parte del Nord, alleggerendo in tal modo i compiti dello scalo di Bologna S.D. e rendendo possibile l'utilizzazione di itinerari alternativi. Il provvedimento di attuazione delle fasce d'orario libere da treni ha dato ottimi risultati, sia per la possibilità di intervento sulle linee, sia soprattutto per la migliore regolarità nella circolazione dei treni: i ritardi

dovuti a rallentamenti già previsti sono stati incorporati nell'orario di ciascun treno merci. Per il miglior soddisfacimento delle richieste dell'utenza e la diminuzione dei furti, si è rivelato particolarmente efficace il nuovo sistema di inoltro di merci di qualità con i treni TEEM in servizio interno: sono stati in pratica istituiti due separati regimi che consentono di inoltrare le merci di più elevata qualità mediante itinerari che nella maggior parte dei casi non toccano le stazioni di smistamento.





internazionali, in sede comunitaria è proseguita la messa a punto — come si è già accennato — di una Proposta di Decisione che consenta di disporre della necessaria autonomia tariffaria nella fissazione dei prezzi, in relazione alla situazione di mercato. Si è inoltre studiata con le Reti interessate l'opportunità di creare uno strumento tariffario idoneo ad una migliore utilizzazione dei carri a sagoma inglese vuoti, di ritorno dall'Inghilterra all'Italia; è stata, inoltre, concordata con le OBB l'istituzione di una tariffa

dei trasporti e i termini di resa, sia per la circolazione dei treni viaggiatori locali, alleggeriti dei tempi di sosta per il carico e scarico delle merci.

Un sensibile incremento hanno fatto registrare i trasporti combinati strada-rotaia di semirimorchi, cassoni interscambiabili e containers, per effetto dell'estensione delle relazioni di traffico servite: è stata infatti prolungata fino a Bicocca, nei pressi di Catania, l'originaria relazione Milano Rogoredo-Reggio Calabria C. L'apertura, poi, del centro intermodale di Bari Lamasinata ha consentito l'avvio di due nuovi servizi di trasporto combinati, rispettivamente per Milano Rogoredo e Fiorenzuola.

45



Per quanto riguarda la politica commerciale, l'obiettivo perseguito è stato quello di una ristrutturazione generale delle tariffe che tenesse conto dell'andamento dei costi e degli indirizzi di razionalizzazione dei traffici. In materia di tariffe

diretta merci tra Italia e Austria. Il sistema di trasporto delle piccole partite e messaggerie — basato sull'integrazione strada-rotaia — è stato esteso gradualmente a tutta la rete ferroviaria continentale, con risultati soddisfacenti sia per quanto riguarda la regolarità

traffico merci

INTERNO

Treni derrate

Per i trasporti derrate destinati all'interno è stato adeguato il quantitativo di treni, ordinari e periodici, alle reali necessità delle zone di produzione e dei principali mercati d'arrivo italiani

Treni TC

(Trasporti Combinati strada-rotaia)

Anche nei collegamenti in servizio interno per il traffico dei trasporti combinati sono stati registrati sensibili aumenti. Oltre ad essere state confermate tutte le relazioni già esistenti, sono state istituite le seguenti:

- una coppia di treni per semirimorchi, grandi contenitori e carrozzerie intercambiabili tra Milano Rogoredo-Fiorenzuola e Bari con frequenza 5 giorni la settimana

- un treno per grandi contenitori tra Milano Rogoredo e Livorno Calambrone con frequenza 3 volte la settimana

- un treno per grandi contenitori tra Melzo e S. Stefano Magra con frequenza 2 volte la settimana

- una coppia di treni per grandi contenitori tra Pomezia e Ravenna con frequenza settimanale

- aumento della periodicità da 3 a 5 giorni la settimana dei treni per semirimorchi e grandi contenitori tra Milano Rogoredo-Biccocca e Reggio Calabria

Altri trasporti

L'intera rete dei treni merci rapidi e diretti è stata riesaminata alla luce dei risultati del traffico registrato nel corso del 1979 con nuovi e più funzionali criteri. In questa ottica:

- è stata ampliata la rete dei treni ordinari

- sono stati trasformati in treni ordinari i treni straordinari a lungo percorso, istituiti in periodi di intenso traffico per l'inoltro diretto di trasporti da un determinato scalo ad un altro

- è stata realizzata una rete di treni ordinari classificati Rapidi Speciali, su determinate relazioni di traffico, destinati a garantire con sistematica regolarità lo scambio di materiali fra stazioni di smistamento o di manovra e per i quali sono stati studiati particolari turni di mezzi di trazione

- sono state, inoltre, coordinate le funzioni di alcune stazioni di manovra meno impegnate a sollievo delle grandi stazioni di smistamento.

In particolare le stazioni di Padova C. Marte e di Cervignano sono state utilizzate per l'appoggio ed il selezionamento di materiali da Tarvisio e da Villa Opicina per l'Italia centro-meridionale allo scopo di alleggerire gli scali di Venezia Mestre e di Bologna S.D.

- è stato utilizzato l'impianto di Bari Lamasinata per il concentramento e la ripartizione di carri refrigeranti e vuoti in genere per i Compartimenti del Sud

INTERNAZIONALE

Treni derrate

Le sfavorevoli condizioni climatiche dell'estate 1980 hanno determinato una grave flessione sia della produzione che dei trasporti di frutta estiva.

Nonostante l'impostazione d'orario, sia in servizio interno che in servizio internazionale, di numerosi treni specializzati per derrate, il traffico ha registrato una flessione del 4,5% rispetto ai valori del 1979 che già non erano del tutto soddisfacenti.

Tutti i prodotti ortofrutticoli ed agrumari presentati dall'utenza alla ferrovia sono stati inoltrati in maniera soddisfacente, sfruttando i miglioramenti qualitativi del servizio TEEM attuati, d'accordo con le reti estere interessate, per consentire ai prodotti italiani l'arrivo ai principali mercati del Nord Europa nelle prime ore del mattino. In particolare si sottolineano i miglioramenti conseguiti per i sei TEEM destinati in Germania Occidentale, via Brennero, per i quali si è riusciti a realizzare un orario che consente l'arrivo a München Sud in tempo utile per il mercato del mattino. Per i 16 treni TEEM previsti attraverso il transito di Chiasso, si è registrata una buona utilizzazione, ad eccezione di quelli originari da Cesena e da Milano P.V.

È stato inoltre creato un nuovo treno derrate da Bologna Ravone a Domodossola.

Via Tarvisio, in aggiunta ai due TEEM già esistenti, è stato realizzato l'orario di un nuovo treno derrate da Bologna Ravone a Vienna. Nel senso di traffico Nord-Sud sono state prolungate fino a Chiasso quattro relazioni TEEM originarie da Stoccolma, Oslo, Antwerpen e Rotterdam.

Treni TEC

(Trasporti Europei Combinati)

Il traffico dei trasporti intermodali è in crescente aumento; oltre ad essere state confermate tutte le relazioni internazionali già esistenti, sono state istituite le seguenti:

— un treno per grandi contenitori carichi di latte tra Montauban (Francia) e Verona, via Ventimiglia, con frequenza settimanale

— un treno per grandi contenitori tra Mannheim e Milano Rogoredo-Melzo con frequenza 6 volte la settimana

Altri treni

Transiti Italo-francesi

Per fronteggiare l'aumento del traffico merci registratosi negli ultimi mesi sono stati adottati provvedimenti intesi a sfruttare in maniera ottimale la prestazione offerta dai treni previsti in orario, il cui numero peraltro non è suscettibile di aumento.

Transiti italo-svizzeri

Per sopperire alle crescenti esigenze del traffico merci in entrata in Italia è stata accettata la circolazione di un treno in più via Chiasso e di un altro treno in più via Domodossola.

È stato disciplinato l'invio dei treni carichi di auto dalla Francia a Carimate, via Chiasso. Per la restituzione dei vuoti all'Italia, via Luino, è stato concordato con le Reti della Germania Occidentale e della Svizzera un programma che prevede, nel periodo estivo, il selezionamento dei carri refrigeranti a Basel Bad e l'invio degli stessi a treni completi.

Transiti italo-austriaci

Nel senso di traffico Sud-Nord sul percorso FS sono state apportate notevoli modifiche agli orari dei treni TEEM, allo scopo di offrire alla clientela un servizio qualitativamente migliore.

Nel senso di traffico Nord-Sud è stato confermato l'aumento di peso dei treni merci fino a tonn. 1.500 sulla relazione Monaco-Kufstein-Brennero. Constatato l'esito positivo dell'esperimento relativo all'accettazione in visita di fiducia dei treni merci, è stato deciso di adottare tale provvedimento e di estenderlo a 11 treni. La conseguente riduzione delle soste ai transiti di confine ha consentito una più elevata velocità commerciale dei treni accettati in visita di fiducia.

Per assicurare un rapido inoltro dei trasporti derrate e delle merci di qualità, maggiormente insidiate dalla concorrenza stradale, è stato creato un nuovo TEEM da Monaco a Bologna, con un gruppo distinto di carri « Calabria e Sicilia », che trova immediato proseguimento da Bologna. È stato istituito un nuovo treno periodico estivo da Monaco a Bologna, composto dalla DB esclusivamente di carri refrigeranti vuoti.

Il treno TEEM Villa S. Giovanni-Tarvisio-Vienna comprende anche un gruppo di carri di agrumi destinati in Polonia. Tale provvedimento permette ai trasporti spediti dalla Sicilia di arrivare a Zebrydovice con un anticipo, rispetto all'orario precedente, di circa 20 ore. Nel senso di traffico Nord-Sud, presupponendo lo spostamento della visita tecnica da Tarvisio ad Arnoldstein, è stato concordato un programma di 18 treni ordinari dal lunedì al sabato e di 19 treni la domenica, pari a 127 treni alla settimana, con un aumento complessivo di 21 treni rispetto al programma precedente.

Le FS si sono impegnate, infine, ad accettare, anche oltre la quota di contingentamento, i trasporti destinati al porto di Trieste.

Transiti italo-jugoslavi

Nessuna variazione degna di rilievo è stata concordata con le JZ.

E633

00



ammodernamento e potenziamento degli impianti

Come per i precedenti esercizi, l'attività aziendale è stata caratterizzata dall'attuazione di numerosi provvedimenti diretti all'ammodernamento tecnologico e al potenziamento degli impianti. Nel quadro generale del potenziamento della Rete sono proseguite le opere di particolare importanza, come quadruplicamenti, raddoppi e varianti di linee, nodi e stazioni, impianti e fabbricati di servizio, ponti e gallerie, nonché le opere varie di difesa della sede ferroviaria. L'esigenza del traffico su rotaia è indubbiamente sempre più sentita per il continuo aumento del prezzo



dei prodotti petroliferi. Inoltre, le attività connesse all'esercizio e alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti fissi hanno comportato l'elaborazione di numerosi progetti, che hanno coinvolto tutti i settori dell'ingegneria. Resta, a tale

nuove opere

COMPIUTE O AVVIATE NEL 1980

Linee

Attivazione della tratta Chiomonte-Exilles sulla Torino-Modane; proposte per il raddoppio della Carnia-Pontebba, per il quadruplicamento tra Roma Casilina e Ciampino, per il quadruplicamento della Milano-Treviglio e per la sistemazione a Piano Regolatore della stazione di Milano Lambrate; bonifica da ordigni esplosivi per il raddoppio Orte-Nera Montoro

Armamento

Esecuzione di lavori di rinnovamento, per 360 chilometri di binario, con impiego di rotaie nuove dei tipi 50 e 60 UNI; rifacimento di altri 280 chilometri con utilizzazione di rotaie degli stessi tipi; livellamento con macchine operatrici pesanti di circa 10.000 chilometri di linee, revisione generale di 3.800 chilometri e risanamento della massicciata con sostituzione totale delle traverse per altri 180 chilometri

Impianti

Sistemazione o potenziamento di impianti in numerose stazioni, fra cui Milano Centrale, Verona P. N., Venezia Mestre, Pordenone, Padova, Bologna S. Donato, Ravenna, Falconara M., Cagliari

Fabbricati di servizio

Costruzione di Poliambulatori a Roma Sm., Palermo, Cagliari, Genova, Mestre, Foligno, Taranto, Torino, Udine e Reggio Calabria, di un Centro per riabilitazione fisica a Genova Quinto, di un Centro sociale a Genova; completamento delle opere murarie della seconda invasatura per navi traghetto a Golfo Aranci; ristrutturazione delle reti fognanti nell'intera rete e realizzazione di impianti di depurazione per le acque

di scarico della platea di lavaggio dei carri di Mestre e per le acque di scarico industriali del C.I.L. di Foligno, per complessivi 15 miliardi di lire; realizzazione di depositi costieri a Taranto, Messina e Cagliari

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

Sostituzione di vecchie travate con nuovi impalchi in cemento armato, in cemento armato precompresso o a travi incorporate; sostituzione di passaggi a livello con cavalcavia e sottovia, specialmente lungo le linee adriatica e tirrenica; consolidamento o rifacimento con nuove strutture di ponti in muratura e viadotti; esecuzione di interventi al corpo stradale per il ripristino della circolazione, interrotta da un movimento franoso tra Bra e Alba; esecuzione di lavori di ammodernamento e potenziamento, di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete per complessivi 38 miliardi di lire circa

IN PROSECUZIONE O IN PROGRAMMA PER IL 1981

Raddoppi

Costruzione di un tratto di linea a doppio binario tra Roma Trastevere e Roma S. Pietro, prevalentemente in galleria sotto l'abitato; prosecuzione dei lavori nei tratti S. Remo-Taggia, Bussoleno-Meana, Meana-Chiomonte, Catania Ognina-Guardia Mangano, Villa S. Giovanni-Reggio Calabria C., Nogara-Verona Cà di David, Cagliari-Decimomannu, Casalbordino-Porto di Vasto, Vasto-Termini, Silvi-Montesilvano; proposte di raddoppio dei tratti Cencello-Sarno; Fiumetorto-Lascari; Vat-Tarcento, Guardia Mangano-Mascoli

Quadruplicamenti

Prosecuzione dei lavori di quadruplicamento dei tratti Sesto-Prato e Melegnano-Milano Rogoredo; quadruplicamento dei tratti Torino Lingotto-Trofarello, Roma Casilina-Ciampino

Interventi vari a linee

Prosecuzione dei lavori per l'allacciamento dell'aeroporto di Pisa alla linea Firenze-Pisa, per il nuovo collegamento Rocca d'Evandro-Venafro (linee Cassino-Napoli e Vairano-Campobasso), per le tratte Tarcento-Gemona e Gemona-Carnia; approntamento dei progetti per la rettifica del valico di San Marco Roggiano (Sibari-Cosenza), per il ripristino della tratta Veglia-San Piero a Sieve (Firenze-Faenza), per i raddoppi tra Jesi e Falconara, tra Nera M. e Narni, tra Sampierdarena e il Confine francese, infine per il nuovo collegamento Rocca d'Evandro-Venafro

Armamento

Intensificazione degli interventi di rinnovamento e di rifacimento di binari, per circa 800 chilometri e per una spesa di circa 120 miliardi di lire

Impianti

Interventi a impianti vari di numerose stazioni della rete, tra cui: Torino Orbassano, Alessandria, Milano P.G., Milano S. Cristoforo, Milano Greco Pirelli, Gemona, Genova, Genova S.L., Genova P.C., Ventimiglia, Torino V., Roma Prenestina, Sulmona, La Spezia M., Reggio C., Palermo B., Golfo Aranci ecc.; interventi a fabbricati di servizio in molte località della rete, tra cui Prato, Napoli, Parma, Cagliari, Torino, Verona, Foggia, Firenze, Roma Tiburtina, Golfo Aranci, Bologna, Venezia, ecc.

Ponti, gallerie e opere di difesa della sede ferroviaria

Costruzione di nuovi ponti sulle linee Battipaglia-Reggio Calabria (torrente Turrina), Grosseto-Pisa (torrente Bruna), Arona-Domodossola (fiume Toce), Lamezia Terme-Catanzaro (fiume Corace), Genova- La Spezia-Sestri Levante (Torrente Gromolo); sistemazione delle strutture del ponte sulla Laguna Veneta; costruzione del cavalcavia S. Bartolomeo sulla linea La Spezia Migliorina-La Spezia Marittima, in sostituzione dell'attuale passaggio a livello, e del cavalcavia di via Grofer a Palermo Brancaccio; costruzione di tre travate metalliche sul fiume Tevere, della Galleria di Gravera (m. 5.573) tra Meana e Chiomonte, della galleria di Tanze (m. 5.435) tra Bussoleno e Meana, della galleria Capo Verde (m. 5.187) sulla Genova-Ventimiglia e della galleria Gardiana (m. 735) sulla tratta Bivio Vat-Tarcento.

riguardo, da ricordare che a questo impulso tecnologico hanno anche fattivamente collaborato i Sindacati e gli Enti Locali. È inoltre continuato l'intenso programma di lavori di rinnovamento dei dispositivi di armamento, mediante la sostituzione delle vecchie travate di ponti con nuovi impalchi in cemento armato, in cemento armato precompresso o con travi incorporate, nonché la sostituzione di passaggi a livello con cavalcavia e sottovia; tali lavori sono stati, in particolare, effettuati

lungo la linea adriatica e tirrenica. Si è altresì provveduto ad eseguire numerosi lavori alle opere ferroviarie e lavori di consolidamento di pilastri di vecchi ponti in muratura e di rifacimento degli stessi con nuove strutture. È indubbiamente evidente che questo rinnovo dell'armamento consente, oltre che una maggiore sicurezza dell'esercizio ferroviario, anche una maggiore velocità del materiale rotabile, sia per i treni viaggiatori che per quelli adibiti al trasporto delle merci. Incremento particolare viene, poi, dato continuamente ai servizi per i pendolari, per i quali gradualmente vengono impiegati complessi elettrici leggeri costituiti da automotrici termiche, da carrozze specializzate a due piani, che dovrebbero soddisfare quasi del tutto la domanda di questo particolare tipo di trasporto.



il quadruplicamento della Roma-Firenze

A fine aprile è stato aperto all'esercizio il tratto di 15 chilometri circa tra l'ex Bivio Gallese e l'interconnessione di Orte Nord, comprendente la galleria di Orte, lunga 9.317 m, la cui costruzione ha imposto il superamento di enormi difficoltà idrogeologiche. Da allora viene utilizzato appieno l'intero tratto del quadruplicamento tra Roma e Città della Pieve

(138 chilometri), pari al 53% dell'intero nuovo percorso tra la capitale e Firenze. Per quanto riguarda le opere in corso di esecuzione, nel 1980 si è lavorato sul tratto di circa 19 chilometri tra l'interconnessione di Figline Valdarno e l'innesto sulla vecchia linea a S. Andrea di Rovezzano, alla periferia di Firenze, il cui avanzamento ha raggiunto il 70%. I lavori sono anche proseguiti sull'intera tratta di circa 51 chilometri da Città della Pieve all'interconnessione di Arezzo Sud, suddivisa in tre lotti: il 6° di 11 chilometri (ultimato), l'8° di 17 chilometri e il 7° di oltre 23 chilometri. Questa tratta, i cui lavori hanno raggiunto complessivamente un avanzamento globale del 75%, potrà essere ultimata con ogni probabilità nel 1982 e attivata nel primo semestre del 1983.



Quanto ai lavori dell'interconnessione di Chiusi Nord, da realizzare mediante raddoppio del tratto di linea Chiusi-Montallese di chilometri 9,6, sono state ultimate le procedure espropriative ed eseguita la bonifica da ordigni esplosivi.

interventi e realizzazioni nel settore degli impianti elettrici ed elettronici

Per il completamento della Direttissima resta da finanziare — con il Programma Integrativo — il tratto di 43 chilometri dall'interconnessione di Arezzo Sud a quella di Figline Valdarno. Entro il 1981 — ultimato il riesame del tracciato in considerazione delle difficoltà geologiche prospettatesi per l'apertura della galleria Adriana (lunga 14 chilometri e mezzo), di collegamento tra la Val di Chiana e la Valle dell'Arno — verranno redatti i progetti e gli elaborati necessari per l'appalto dei lavori.

Proseguendo nell'azione di ammodernamento e potenziamento della Rete, anche nel 1980 il settore degli impianti elettrici è stato caratterizzato da un'intensa attività tesa a rendere le apparecchiature sempre più rispondenti alle crescenti esigenze del traffico.

In particolare è stata ultimata l'elettificazione della Bari-Taranto (km 114,5) ed è stato effettuato il raddoppio di varie altre linee con l'installazione di numerose sottostazioni di conversione, apparati centrali, blocco automatico, ripetizione continua in



macchina, automazione di passaggi a livello ed estensione degli impianti di telecomunicazione. Altri importanti interventi sono previsti per il 1981, che vedrà l'avvio del programma di potenziamento delle principali linee elettrificate della Rete, sia



per quanto riguarda le sottostazioni di conversione che la linea di contatto. Anche nel campo della sicurezza si avrà la realizzazione di moderni e sofisticati impianti.

realizzazioni del 1980

Impianti di elettrificazione

— Elettrificazione di linee: attivate Bari-Taranto (km 114,5), Sondrio-Tirano (km 26), Nodo di Palermo (km 12) e il raddoppio delle tratte Chiomonte-Exilles (km 6), Verona Cà di David-Bivio S. Lucia (km 4,5) e Narni-Terni (km 13)
— Sottostazioni elettriche di conversione: attivate 4 nuove SSE sulla Bari-Taranto (Bitetto, Acquaviva, S. Basilio, Palagiano); portati a termine il potenziamento delle SSE di Montebello, San Giorgio di Nogaro, Acquasanta, Rovigo, Fossato di Vico, Campoleone, Ripalta, Calatabiano, Omignano, per un totale di 14 gruppi da 3600 kW e 4 da 2000 kW

Impianti di sicurezza e segnalamento

— Apparat Centrali Elettrici: attivati vari impianti tra i quali Cormons, Recco, Francavilla a Mare, Castelvetro, Contesse
— Blocco: esteso il blocco automatico ad altri 129 km di linea, realizzati km 28,8 di blocco elettrico conta-assi
— Ripetizione continua del segnalamento in macchina: attivati altri 119,1 km
— Passaggi a livello: soppressi 92; trasformati da manovra a filo a manovra elettrica 60; attivati 22 impianti con segnalazioni ottico-automatica, di cui 5 integrati da semibarriere

Impianti di telecomunicazione

— Ultimata la posa dei cavi per telecomunicazione nei tratti Udine-Cervignano, Palmanova-S. Giorgio di Nogaro, Domodossola-Premosello e Poggibonsi-Granaiole. Attivato impianto sistema telefonico in AF a 120 canali sulla Roma-Civitavecchia, ed il sistema Philips per Dirigente Centrale Movimento sulla Roma-Napoli

Meccanismi speciali

— Impianti di pesatura carri nella SQ. Rialzo di Verona, impianti per prova, collaudo e visite periodiche delle gru nelle SSE del Compartimento di Torino; installazione di bascule automatiche in 53 stazioni della Rete

PREVISIONI PER IL 1981

Impianti di elettrificazione

— Potenziamento delle linee fondamentali della Rete
— Sottostazioni elettriche: ultimazione delle nuove SSE di Nasisi, Limone, La Spezia Migliarina, Villanova d'Asti, S. Cassano, Verbania, Torre dei Passeri; ultimazione del potenziamento delle SSE di Telesse, Savignano, Castelmadama, Palidoro, Udine, Lancenigo, Foggia, Termoli, Ripalta (2° gruppo), Ostiglia, Bologna S.V., Acquasanta (2° gruppo), Treviglio, Poggioreale, Ala, Calatabiano (2° gruppo), Contesse, Agropoli

Impianti di sicurezza e segnalamento

— Apparat centrali elettrici: attivazione di vari impianti ACEI, tra cui quello di Villa S. Giovanni
— Blocco automatico: completamento degli impianti sulle linee Torino-Alessandria e Genova-La-Spezia

— Realizzazione del Dirigente Centrale Operativo sulla Bardonecchia-Modane

Impianti di telecomunicazione

— Posa cavi sulle linee Conegliano-Vittorio V., Camposampiero-Castelfranco, Castelfranco-Bassano del Grappa, Sicignano-Lagonegro, Chivasso-Casale-Valenza, Sondrio-Tirano, Poggibonsi-Siena, Roma-Viterbo, Fiumetorto-Agrigento, Aragona C.-Canicatti, Pontebba-Chiusaforte, Brunico-S. Candido, Bolzano-Merano e Mantova-Legnago-Monselice; impianto sistema telefonico in AF sulla Milano-Chiasso, Sulmona-Carpinone, ecc. Potenziamento di centrali telefoniche automatiche e impianti di diffusione sonora e radiocollegamenti

Meccanismi speciali

— Impianti di pesatura elettronici da 80 t a S. Giovanni Valdarno, Prato, Venezia Mestre e Castelmaggiore
— Impianti teleindicatori a Ferrara



l'informatica nelle FS

Un'azienda al passo con i tempi, in cui tecnologie d'avanguardia si fondono con una ottimale utilizzazione delle risorse ed una efficiente e rapida razionalizzazione dei vari sistemi di esercizio, non può prescindere dall'applicazione dell'Informatica.

L'elaborazione elettronica dei dati, tra le molteplici applicazioni, viene usata dalle FS per affrontare e risolvere, in tempi brevi, sia problemi di carattere amministrativo, sia quelli connessi più direttamente con la circolazione dei treni e con il traffico commerciale sull'intera rete nazionale.

Il sistema informativo integrato per il controllo di tutte le attività

- sottosistema CDM (controllo domanda merci) per la teletassazione dei trasporti merci
- sottosistema CPC per il controllo del personale e la contabilità
- sottosistema CCR per il controllo della circolazione dei rotabili
- sottosistema CRO per il controllo dei rotabili in officina
- sottosistema CGS per il controllo della gestione delle scorte
- sottosistema CED (centro elettronico direzionale) per l'esecuzione di statistiche e di calcoli scientifici e finanziari
- sottosistema CCL (controllo circolazione linee) per la regolazione della marcia dei treni sulle linee a traffico molto intenso

nel corso nel 1980, all'attivazione delle varie fasi fino al completamento dei programmi previsti.

Il sistema di controllo centralizzato dei rotabili permette sin da ora il controllo dei veicoli quotidianamente scambiati con le amministrazioni ferroviarie straniere e l'avviso preventivo alle stazioni destinatarie. Ne deriva una conseguente razionalizzazione degli scali e l'esatta situazione dei veicoli da riparare. Nel corso del 1980, sono state avviate le fasi 5, 6, 7, che prevedono rispettivamente il controllo dei rotabili in transito, il controllo della circolazione dei treni, il calcolo delle tasse di sosta. Questo centro è collegato, mediante terminali, con tutta una serie di unità periferiche: gli « uffici schedario » delle principali stazioni della rete, i « circoli ripartizione veicoli », gli uffici del Servizio

58



aziendali prevede una griglia di elaborazione ripartita in vari sottosistemi:

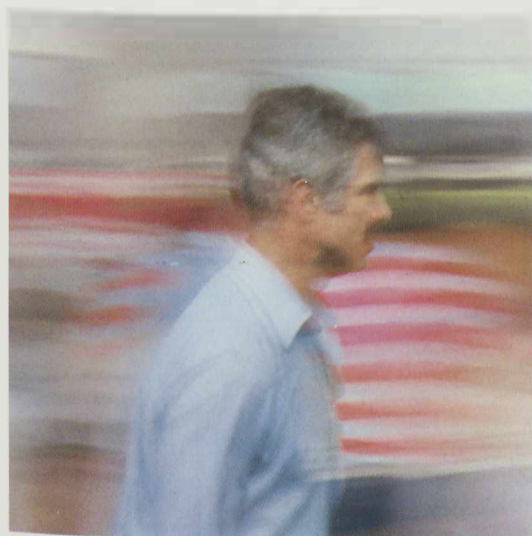
- sottosistema CDV (controllo domanda viaggiatori) predisposto per la teleprenotazione dei posti in treno

- sottosistema trasmissione dati in linea comprendente i terminali periferici, la rete trasmissione, i concentratori, il CGM (centro gestione messaggi)
- Non tutti questi progetti operativi sono stati realizzati in via definitiva; per alcuni di essi si è proceduto,

Movimento, nonché l'elaboratore delle Ferrovie Svizzere che presiede a tutte le operazioni relative allo smistamento dei carri al transito di Chiasso. Grazie ad un altro servizio del centro elettronico, e precisamente il CDV (controllo domanda

viaggiatori), si è in grado di effettuare, in tempo reale, una serie di operazioni, dalla teleprenotazione di posti in treno, alla tele-emissione di biglietti per il servizio interno, su tutto il territorio nazionale, grazie ai 279 terminali installati in 70 stazioni e 22 agenzie.

I posti prenotati, per le varie categorie di treni, sono stati nel 1980 circa sei milioni, che si aggiungono ai centomila per le navi traghetto e ai duecentocinquantamila circa per i collegamenti internazionali. Il nuovo sistema di teleprenotazione europea denominato « IRIS » (international reservation information system), del quale fanno parte insieme all'Italia, la Svizzera, la Germania, l'Olanda, il Belgio, la Danimarca, il Lussemburgo e l'Austria, consente di effettuare molteplici



operazioni di prenotazione anche per i servizi interni delle varie Amministrazioni. Sempre più ampia è l'utilizzazione dell'Informatica per migliorare direttamente la circolazione dei treni. A questo fine è previsto un sistema di controllo circolazione

linee, che nel 1980 è stato attivato, a titolo sperimentale, sulle tratte Bologna-Parma e Roma-Formia. Questo sistema informativo automatico fornisce, in tempo reale, una vasta gamma di informazioni sulla marcia dei singoli convogli, nonché dati atti a fornire all'operatore l'ottimale soluzione di ogni eventuale problema di circolazione (precedenze, incroci ecc.).

L'adeguato sfruttamento dei cervelli elettronici, dal punto di vista amministrativo, ha permesso poi una razionalizzazione del lavoro; basti pensare che si è in grado di controllare in brevissimo tempo tutti i dati relativi al personale FS, dal momento dell'assunzione al pensionamento.

Il « controllo gestione scorte » garantisce una ottimale utilizzazione delle scorte e la loro razionalizzazione; fornisce il quadro sinottico completo delle dotazioni, delle rimanenze e dei fabbisogni dei materiali nei diversi impianti e consente ingenti riduzioni di immobilizzo di capitali, con conseguenti benefici finanziari. Il sottosistema direzionale (CED) è al servizio della direzione generale FS e delle altre direzioni generali del Ministero dei Trasporti, per esigenze particolari sia nel campo scientifico che in quello progettuale; viene, inoltre, utilizzato per fini statistici, per problemi decisionali, concessioni di viaggio, concorsi e ogni altro tipo di informazioni.

Il settore dell'Informatica è quindi presente in ogni branca dell'Azienda e dà un contributo di alta qualità con tecnologie specializzate e d'avanguardia. Uno strumento indispensabile per le ferrovie di oggi, un elemento cardine per quelle di domani.

materiale rotabile

L'anno '80 ha visto lo sviluppo massiccio del piano di rinnovamento del materiale rotabile finanziato con il Programma Integrativo, legge 503/1978, con l'avanzamento in grande serie della costruzione presso l'industria ferroviaria di nuove locomotive sia ad azionamento tradizionale che statico, di nuove carrozze di tipo a lunga distanza e per servizi vicinali e di carri di diversificata tipologia. I tangibili risultati di rinnovamento si vedranno nel corso degli anni successivi.

Nell'80 si è avuto tuttavia il debutto di due nuovi tipi di veicoli:

- la carrozza a due piani per i servizi pendolari
- la carrozza a media distanza a vestiboli centrali.

La carrozza a due piani, di progettazione francese, ma costruita interamente in Italia è destinata ai servizi di grande massa intorno ai grandi centri urbani. La carrozza a media distanza a vestiboli centrali, alla quale seguirà la versione a vestiboli laterali, concepita con criteri fortemente funzionali e con arredamento sobrio ma attentamente studiato, è destinata al rinnovamento integrale di quella larga parte di parco utilizzato nei servizi sulle medie distanze e che è costituito da carrozze molto antiche.

Anche nel settore dei mezzi di trazione, l'anno 1980 ha visto un'attività alacre di preparazione, i cui risultati si vedranno nel futuro: in particolare, completato lo studio e la progettazione, eseguiti interamente presso gli Uffici del Servizio Materiale e

Trazione, si è avviata la costruzione dei carrelli completi di motore e trasmissione, per la sperimentazione in esercizio, in simulacro, di nuove locomotive di rodiggio BoBo e potenza 6.000 kW con azionamento ad inverter e motori di trazione asincroni, destinate ai servizi pesanti e ad alta velocità (200 km/h).

Questa prima realizzazione rientra in un più vasto programma di studio e costruzione sperimentale di prototipi di tecnologia allineata alle più avanzate realizzazioni europee, che consentirà, entro il decennio degli anni '80, il rinnovo del parco dei mezzi

di trazione con locomotive adeguate per potenza e flessibilità di impiego alle crescenti esigenze del traffico.

sperimentazione

Nel 1980 ha avuto notevole incentivo la sperimentazione in esercizio, mediante una campagna di misure per migliorare le conoscenze sui fenomeni dinamici, che influiscono sulla stabilità di marcia dei veicoli — per quanto riguarda la sicurezza allo svio — attraverso la registrazione delle forze orizzontali che si esercitano fra ruota e rotaia e dei carichi dinamici verticali sulle ruote.

La sperimentazione è stata eseguita sulla direttissima Roma-Firenze, con circolazione ad alta velocità. Sono stati sperimentati anche nuovi dispositivi per la misurazione delle deformazioni ondulatorie (a onda corta e lunga) delle superfici di rotolamento delle rotaie, per perfezionare le modalità di intervento con treni molatori. Per quanto riguarda il settore del materiale rotabile, relativamente all'attività sperimentale su prototipi, è stato effettuato il completamento delle prove sulla locomotiva E 633, alla velocità di 160 km/h, e sulle carrozze per medie distanze, mentre sono in atto le prove sulla prima carrozza a due piani per servizi vicinali.

Sono anche allo studio alcuni progetti di adattamento di carrozze UIC-X e di carrozze a piano ribassato per il trasporto di handicappati non deambulanti. Nel campo delle ricerche e degli aggiornamenti su rotabili, è da segnalare soprattutto l'impiego di nuovi materiali per l'isolamento termoacustico, con proprietà antivibranti e rispondenti alle nuove norme antinfortunistiche. Quanto alla ripetizione del segnalamento in cabina di guida,

RADIAZIONE ROTABILI

	1980 Effettuate	1981 Previsioni
Locomotive a vapore	3	104
Locomotive elettriche	—	20
Locomotive diesel da manovra	2	4
Locomotive diesel da treni	—	3
Automotrici termiche	3	30
Automotori da manovra	1	5
Elettromotrici	3	9
Rimorchi per elettromotrici	—	1
Carrozze a cassa di legno	6	10
Carrozze a cassa metallica	300	300
Postali a cassa di legno	5	14
Bagagliai a cassa di legno	35	25
Bagagliai a cassa metallica	45	50
Carri merci a scartamento normale	5.500	7.500

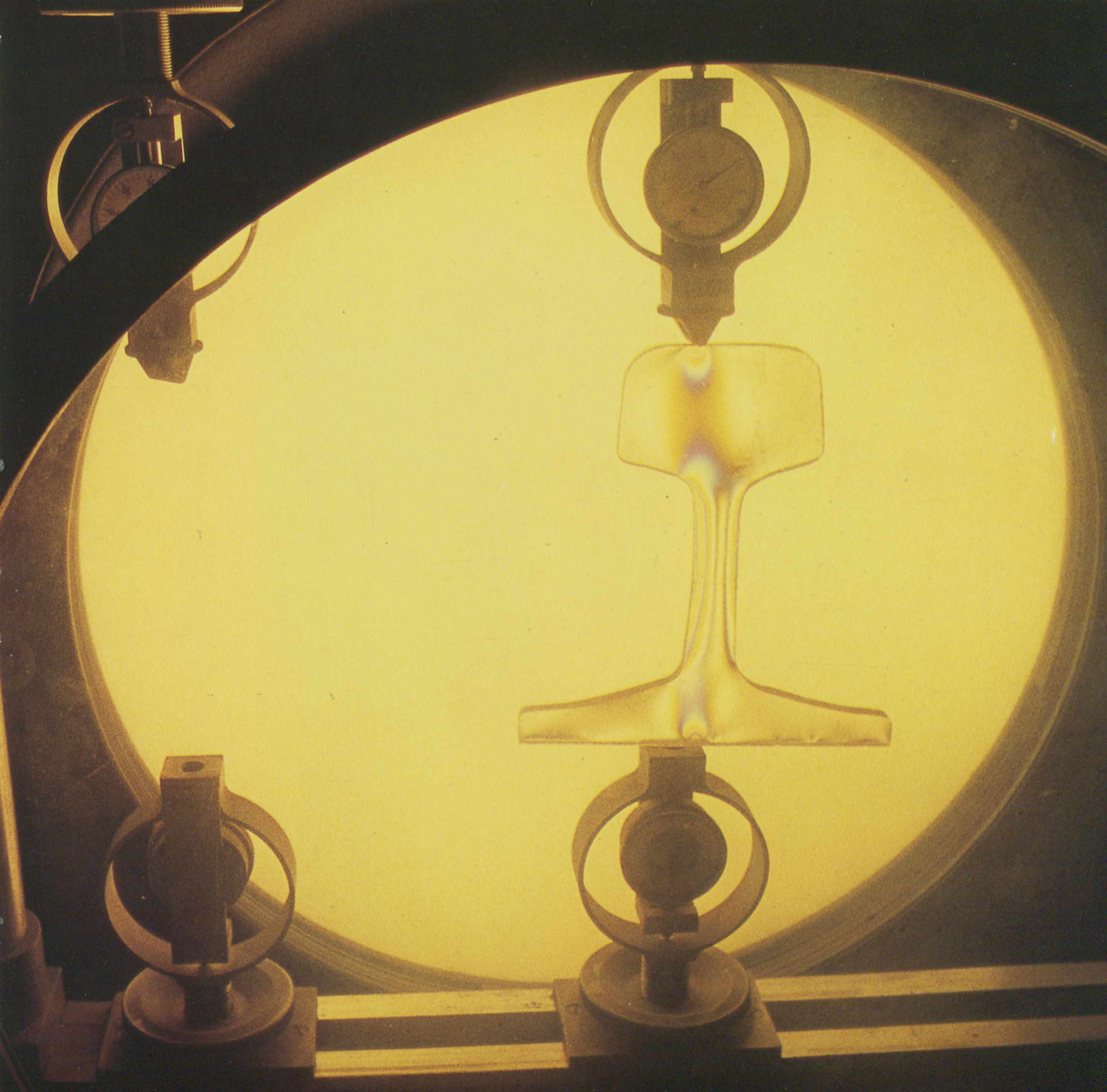
ROTABILI A DISPOSIZIONE DELL'ESERCIZIO (al 31/12/1980)

Locomotive elettriche	1.880
Locomotive a vapore	190
Locomotive diesel da treni	426
Locomotive elettriche da manovra	70
Locomotive diesel da manovra	622
Elettromotrici ed elettrotreni	606
Automotrici	1.158
Automotori da manovra	529
Carrozze (di vari tipi)	11.849
Bagagliai e postali	2.090
Carri FS (di vari tipi)	105.590

ROTABILI ENTRATI IN SERVIZIO E PREVISIONI 1981

	1980 Immesse	1981 Previsioni
Locomotive elettriche	25	30
Locomotive diesel elettriche ad inverter	—	3
Locomotive diesel da treni	—	17
Locomotive diesel a scartamento ridotto	—	2
Locomotive diesel da manovra	11	20
Automotori da manovra	71	78
Automotrici da manovra a 2 assi	—	9
Rimorchi per elettromotrici Le	—	40
Treni « full-chopper »	5	1
Automotrici termiche Aln 668	69	104
Carrozze (di vari tipi)	350	794
Carri (di vari tipi)	1.637	2.763





nel corso dell'anno sono state commissionate 450 apparecchiature di « ripetizione continua » allo stato solido, già sperimentate con esito soddisfacente nel 1979, e 132 apparecchiature di « ripetizione di tipo combinato ». Si è poi iniziata la sperimentazione del prototipo dell'apparecchiatura a 9 codici, a logica programmata, concernente la ripetizione dei segnali e il controllo di velocità con unico mini-elaboratore.

È anche proseguita la sperimentazione del telefono terra-treno, mediante l'integrazione del dispositivo di allarme con la fonìa di servizio, per assicurare l'esercizio sulla dorsale Milano-Reggio Calabria. È stata, quindi, ultimata la modifica del sistema di collegamento delle apparecchiature « telefono terra-treno pubblico » a bordo di rotabili per migliorare la qualità del collegamento stesso.

Di cospicua entità, gli studi e la progettazione di nuove Officine. Nel corso dell'anno è stata ultimata la progettazione dell'Officina di Nola ed è stato rielaborato il progetto dell'Officina di Saline di Reggio Calabria, ridimensionando opportunamente le aree di lavoro in funzione dei programmi di riparazione delle locomotive elettriche. Per la nuova Officina di S. Nicola di Melfi è stato stipulato l'affidamento delle opere civili e degli impianti termici, fluidi ed elettrici. Numerosi, infine, sono stati gli studi, i lavori e le forniture per la sistemazione, l'ammodernamento e il potenziamento delle Officine Grandi Riparazioni, di Depositi Locomotive e Squadre Rialzo in varie località della rete, tra cui Palermo, Verona, Torino, Voghera, Bologna, Foggia. In particolare,

nell'Officina G.R. di Bologna si è realizzato uno speciale reparto destinato alla « scoibentazione » di tutti i mezzi leggeri coibentati con amianto, per risolvere i problemi ecologici delle lavorazioni, in presenza di quel prodotto; nell'Officina G.R. di Foggia hanno avuto inizio i lavori per la costruzione di un nuovo capannone destinato ad aumentare la ricettività dell'impianto e a migliorare le condizioni di igiene e di lavoro del personale.

attività dell'istituto sperimentale

Intensa anche nel 1980 l'attività di studio, ricerca e sperimentazione svolta per conto dei diversi settori dell'Azienda. Attività in continuo crescendo, man mano che procedono la ristrutturazione, l'ammodernamento e il potenziamento dei laboratori, iniziati nel 1979 ed ora già in fase di completamento per ciò che concerne il settore della chimica. Con tale rinnovo l'Istituto Sperimentale potrà sicuramente far fronte anche alle esigenze della più ampia collaborazione che sarà richiesta dalla realizzazione del Programma Integrativo.

Studi e realizzazioni

Materiali da costruzione non metallici - Geologia

— prelievo e sperimentazione in loco su campioni, estratti con carotaggi, relativi allo studio dei terreni per la scelta del tracciato del tratto

Arezzo Sud-Montevarchi, nel quadro del completamento della Direttissima Roma-Firenze

— predisposizione di un sistema di controllo, mediante estensimetri, delle strutture in cemento armato della stazione di Roma Tiburtina

— realizzazione di un « cannone » ad aria compressa per velocità del proiettile di 1 kg fino a 500 km/h per il collaudo dei vetri di sicurezza per mezzi di trazione

— studio di terreni in frana con metodi geosismici a rifrazione, al fine di individuare le caratteristiche morfologiche della frana e consentire il tipo di intervento più efficace

— rilevamento, nel sottosuolo di Roma e presso impianti ferroviari, di cavità sotterranee con metodi geoelettrici, allo scopo di orientare i successivi sondaggi meccanici

**Chimica dei metalli - Acque -
Pitture - Vernici - Combustibili -
Lubrificanti - Tessuti**

- Indagini per la scelta di un nuovo tessuto antiacido per la confezione di abiti da lavoro degli addetti alle Officine Carica Accumulatori e stesura delle relative condizioni tecniche di fornitura
- studio sull'apporto inquinante di diversi tipi di sgrassanti alcalini, sul trattamento di depurazione e sulla possibilità di riciclo dei relativi affluenti finali di lavorazione
- costituzione, in seno alla Commissione UNIFER, di un Comitato per lo studio delle reazioni al fluoro dei prodotti vernicianti
- partecipazione alla ricostituita Commissione UNICHIM « Combustibili solidi », in previsione di un ritorno all'impiego del carbone
- interventi della vettura laboratorio per l'analisi delle acque di scarico degli impianti ferroviari e per il controllo della efficienza dei relativi depuratori

Metallurgia - Metallografia

- Verifiche ad ultrasuoni
- verifiche di taratura macchine per prove in conto terzi o FS
- studio sul danno cumulativo del fenomeno della fatica
- studio delle attrezzature Hydropuls
- studio della resistenza a fatica di agganci automatici
- studio della resistenza a fatica di molle a balestra
- norme sulle prove meccaniche e tecnologie e sugli acciai

Elettrotecnica - Elettronica

- Campagna di misure per accertare l'entità delle correnti nelle gallerie della linea A della metropolitana di Roma
- rilevamento dei distacchi della linea di contatto da parte dei pantografi delle elettromotrici in servizio sulla linea A della metropolitana di Roma
- prove di tensione sul prototipo di inverter a 3 KV cc, studiato e realizzato presso l'Istituto
- studio di un inverter di potenza a transistori a 700 V, in vista di una applicazione futura per vetture metropolitane a 1,5 KV o per elettromotrici ferroviarie a 3 KV
- misure fonometriche sulle barriere sonore poste a scopo sperimentale lungo un tratto della linea Roma-Civitavecchia

**Merceologia applicata ai trasporti -
Imballaggi**

- Pavimentazione antiacida per platee di lavaggio
- prontuario per la bonifica dei fitofarmaci
- guida al traghettamento
- normative per le prove sugli imballaggi per tutti i mezzi di trasporto
- glossario degli imballaggi
- nuova classificazione dei perossidi organici per conto della Marina Mercantile

**Termotecnica
(frigotecnica e termometria) -
Materie plastiche ed elastomeri**

- Studi per trasporti di merci deperibili in regime di freddo
- studi sul comportamento di un carico compatto surgelato a bordo di una furgonatura frigorifera a parete normale e a parete sottile

- messa a punto del sistema di acquisizione dati asservito al calcolatore elettronico, per l'esecuzione di prove secondo la normativa A.T.P. su carri refrigeranti e containers frigoriferi
- autoestinguenza dei materiali, con particolare riguardo a quelli impiegati per la costruzione e l'arredamento dei rotabili ferroviari
- preparazione della ruota monoblocco per il rilievo delle temperature in prossimità del piano di rotolamento durante prove di frenatura su banco
- ciclo di prove su materiali termoplastici « dutral » e « hytral », al fine del rilevamento di caratteristiche di base per definizioni di capitolato
- prove relative agli elementi elastici da impiegare negli agganci automatici
- cicli di prova per la determinazione del coefficiente di conducibilità termica su pannelli composti, di impiego edilizio
- elaborazione dei dati acquisiti in un viaggio sperimentale eseguito nel '79 da Canicatti a Montreal
- conclusione dello studio sulle cause di avaria dei tubi in gomma degli accoppiamenti del freno
- prove interlaboratorio sul comportamento della gomma a contatto con liquidi
- trasporti sperimentali di containers frigoriferi, carichi di uova e di ortofrutticoli, da Aprilia e da Cagliari a Montreal
- misurazione della temperatura all'interno delle gallerie e delle stazioni della metropolitana di Roma

A close-up photograph of a hand gripping a wooden staff. The hand is positioned in the center-right of the frame, with fingers wrapped around the staff. The staff is a light brown color and extends diagonally from the bottom left towards the top right. The background is a textured, greyish-blue wall with visible cracks and creases. The lighting is soft, highlighting the texture of the wall and the grip of the hand.

vita dell'azienda



la struttura dell'azienda e la politica del personale

A) Ordinamento aziendale

Nel corso del 1980 è stato necessario operare alcune modifiche agli ordinamenti delle Sedi Centrali e Periferiche di due Servizi (Lavori e C., Personale): ciò sia al fine di adeguare le strutture aziendali ai principi ed ai criteri espressi nella legge 6 febbraio 1979, n. 42 — che ha introdotto modifiche sostanziali alla struttura del rapporto di impiego ferroviario sia per esigenze più immediate e specifiche.

Per quanto riguarda il Servizio Lavori e Costruzioni, sono stati affrontati i problemi — di riqualificazione del personale e di riorganizzazione dei cicli di lavoro — delle Officine G.R. di Napoli S. Maria La Bruna e di Foligno: è stato perciò deciso di potenziarne l'azione dirigenziale, istituendo, nell'ambito di ciascuna di esse, una Divisione « Organizzazione ed Esecuzione », a livello di Primo Dirigente.

Per ciò che concerne il Servizio Personale, sono state istituite le seguenti nuove unità:

1) Divisione 0.1., nell'ambito della quale è stata unificata la trattazione di due settori di lavoro omogenei: la trattazione del contenzioso

giurisdizionale e straordinario e il disbrigo delle materie di carattere disciplinare (esclusa la segreteria del Consiglio di Disciplina)

2) Sezione Segreteria del Consiglio di Disciplina che, date le sue peculiari caratteristiche, è rimasta inserita come Unità autonoma nell'ambito del Servizio Personale, pur essendo funzionalmente dipendente dal Presidente del suddetto Consiglio

3) Divisione 0.2., competente nelle materie della Nuova Organizzazione del Lavoro e in quelle ad essa connesse (piante organiche, utilizzazione del personale, orari di lavoro, turni di servizio): ciò in quanto l'esigenza di accrescimento quantitativo e qualitativo della produttività aziendale ha posto, insieme con la necessità di rideterminare l'aspetto normativo e retributivo del personale, anche il problema dell'adeguamento delle dotazioni organiche dei profili professionali interessati all'attuazione dei programmi stabiliti

4) Sezione Personale di Bolzano, alle dirette dipendenze del Direttore del Servizio Personale. L'Unità provvede all'istruzione degli atti relativi al comando, destinazione e amministrazione del personale ferroviario dei ruoli generali, inviato in missione continuativa negli impianti dell'Alto Adige, e, altresì, degli atti di gestione del personale ferroviario dei ruoli locali della provincia di Bolzano

B) Situazione del personale

Al 31 dicembre 1980 il personale dell'Azienda FS ammontava a 219.258 unità.

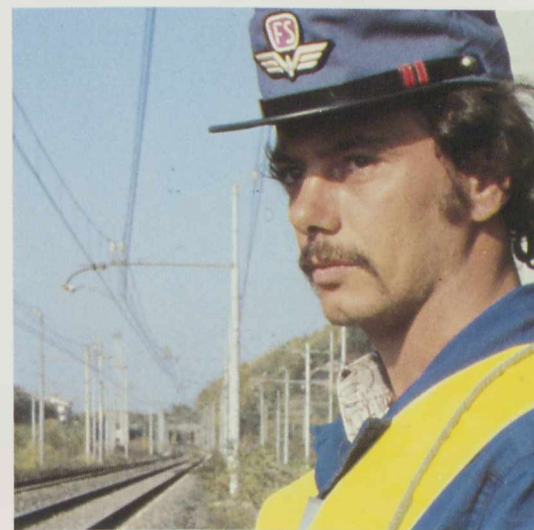
La dotazione organica del

personale dell'Azienda FS è attualmente di 218.849.

La legge 880/1971 e successive modificazioni ha previsto, fino al 31.12.1985, la possibilità di assunzioni oltre organico entro il limite massimo di 230.771 unità (pianta + oltre organico).

Al 31.12.1980 detto limite era fissato in 225.600 unità, come previsto dal disegno di legge relativo al Bilancio di previsione dello Stato — Tab. 10 — per l'anno finanziario 1980.

In materia di piante organiche, nel corso del 1980, si è provveduto



alle assegnazioni di unità oltre organico alle categorie 1ª, 2ª, 3ª e 4ª e relativi profili professionali del personale FS (D.M. n. 2408 del 17.10.1980) e alla ripartizione delle dotazioni organiche delle categorie comprese dalla 2ª alla 4ª (D.M. n. 2410 del 17.10.1980) e

67

Sedi sociali

Sono stati stanziati complessivamente nel 1980, a favore delle varie sezioni, 640.000.000 di lire, destinati per la più parte all'ammodernamento delle sedi e degli impianti sportivi nonché al miglioramento delle attrezzature per garantirne la piena efficienza e migliorarne la funzionalità.

Interventi di maggior rilievo:

- finanziamento dei lavori per la costruzione della nuova sede sociale di Roccella Jonica
- completamento della sede di Rovigo
- ampliamento e sistemazione dei locali di altre sedi, tra cui quelle di Bolzano, Domodossola e Lecco
- potenziamento degli impianti sportivi in particolare nelle sedi di Milano, Venezia, Genova, Palermo, Livorno, Siena e Piacenza
- ripristino degli stabilimenti balneari D.L.F. danneggiati dalle mareggiate

Attività culturali e sportive

Partecipazione a numerose manifestazioni internazionali tra cui: XIX Congresso Internazionale Ferroviario Radioamatori, a Locudy (Francia); XXXII Congresso Internazionale Ferroviario Esperantisti ad America (Olanda). Organizzazione di manifestazioni a carattere nazionale; fanno spicco tra queste: Premio letterario « Penna d'oro ferroviaria » ad Ancona, 3° Raduno Nazionale Ferroviario di Sci a Marilleva, Mostra Nazionale Ferroviaria di Arti figurative a Piacenza, Rassegna Nazionale Ferroviaria di Espressione Figurativa per Ragazzi a Foligno, Concorso Nazionale Ferroviario di Pittura estemporanea a Palermo, Concorso nazionale Ferroviario di Fotografia Artistica e Cinema a F.R. a Foligno, 3° Incontro Nazionale Ferroviario di Nuoto a Catania, VII Raduno Nazionale Ferroviario di Atletica Leggera per Ragazzi e Raduno di Podismo a Formia, XXXIV Congresso dell'U.S.I.L. a Sorrento con la partecipazione di 120 Delegati in rappresentanza di 23 Paesi europei ed extraeuropei

Attività turistiche

È stata incentrata prevalentemente sull'incontro e la conoscenza di civiltà, usi e costumi sia di carattere internazionale che strettamente regionale. Sono stati realizzati circa 500 viaggi, soggiorni e crociere cui hanno aderito oltre 21.000 soci.

Le case per ferie e i campeggi hanno ospitato un rilevante numero di soci, registrando complessivamente circa 150.000 giornate di presenza.

Viaggi e soggiorni sono stati programmati anche a favore di ferrovieri stranieri che hanno usufruito delle nostre strutture per un totale di 3.400 giornate di presenza



relazioni aziendali

L'attività di R.A. è bivalente e si concretizza in un'azione rivolta all'esterno (Pubbliche Relazioni) e in un'altra diretta all'interno (Relazioni Umane) dell'Azienda stessa. È svolta dall'Ufficio Relazioni Aziendali che attua quella di P.R. in ambito nazionale e internazionale, attraverso lo svolgimento di campagne di propaganda, l'organizzazione di convegni e viaggi stampa, la partecipazione a mostre, la realizzazione di documentari cinematografici e di pubblicazioni periodiche. L'azione verso l'interno (R.U.) fa perno, tra le numerose iniziative, sulla pubblicazione del periodico Aziendale « Voci della Rotaia », sulla realizzazione di documentari didattici e informativi, sull'organizzazione della « Giornata Nazionale del Ferroviere »

ATTIVITÀ SVOLTA

Mostre

- Fiera Internazionale Agrumaria di Reggio Calabria
- Fiera Campionaria Internazionale di Milano
- Fiera Campionaria Internazionale di Padova
- Fiera Campionaria Internazionale di Messina
- Fiera del Levante di Bari
- Mostra della Stampa e dell'Informazione, Roma
- Fiera Internazionale della Sardegna, Cagliari
- Natale Expo, Messina
- Cooperazione grafica per la redazione di pubblicazioni, manifesti, depliant, nonché progettazioni di vari allestimenti in occasione di importanti manifestazioni (Visita al Santo Padre, 22ª Giornata del Ferroviere, Convegno AISM, Mostra di Pittura per l'inaugurazione del plastico Brunetti « 300 treni »)
- Allestimento (prima fase) del Museo Nazionale Ferroviario di Napoli Pietrarsa: studio dettagliato del piano espositivo dei rotabili, ricerca e reperimento dei materiali di interesse tecnico-storico

Relazioni Pubbliche

- Apertura del doppio binario tra Narni e Terni
- Inaugurazione dell'esercizio a trazione elettrica tra Sondrio e Tirano
- Inaugurazione dell'esercizio a trazione elettrica tra Bari e Taranto
- Apertura al traffico della ricostruita linea Siena-Buonconvento
- Inaugurazione della variante Bolzano-Ponte d'Adige sulla linea Bolzano-Merano
- Inaugurazione delle nuove Officine di Ergoterapia a Genova Quinto
- Udienza papale riservata ai Ferrovieri
- Organizzazione della 22ª Giornata del Ferroviere a Verona
- Conferenza internazionale del traffico straordinario estivo, Firenze
- Commissione Approvvigionamenti UIC, Roma
- Convegno Stampa Aziendale Italiana, Roma

Stampa

- Realizzazione del volume « FS '79 »
- Edizione aggiornata del « quaderno » « Treni e Navi »
- Redazione di note tecniche (illustrative) e comunicati stampa in



- occasione di numerose (oltre 15) manifestazioni, ivi comprese le presentazioni di nuovi rotabili
- Conferenze e viaggi stampa
 - Collaborazione all'allestimento della mostra itinerante « Treno-Enel, viaggio nel mondo dell'elettricità »

Cinema

- Produzione:
- Edizione in lingua francese del

- documentario di antinfortunistica « L'Occhio »
- 4 Cinegiornali
 - 52 Servizi filmati per cinegiornali e repertorio

Foto

- Realizzazione di 2.600 fotografie in bianco e nero, 2.500 diapositive a colori di soggetto ferroviario (materiale rotabile, impianti e lavori in corso)
- Audiovisivo « Il treno e l'energia »
- Distribuzione di foto (11.000) a giornalisti e privati

Pubblicità

- 120 interventi redazionali sulla stampa nazionale (quotidiani e periodici), per illustrare e propagandare servizi, problemi, attività delle FS

Giornale Aziendale

- Stampa e distribuzione, mediante abbonamento, del mensile illustrato « Voci della Rotaia » (44 pagine, tiratura 160.000 copie)
- Campagna per la sottoscrizione a favore degli handicappati, figli o congiunti di ferrovieri, con



- realizzazione, stampa e distribuzione in tutti gli Impianti e Uffici della Rete di 7.000 manifesti e di 250.000 dépliant. In seguito a questa iniziativa, sono stati concessi, nel 1980, contributi di solidarietà a 1.821 dipendenti FS, ex dipendenti, vedove e orfani di ferrovieri, per un importo complessivo di circa 1.200.000.000 di lire

attività sanitaria

Medicina ergoterapica riabilitativa

Nelle Officine Intercompartimentali di Ergoterapia di Roma Smistamento, Villa S. Giovanni Cannitello e Genova Quinto si sono avuti 211 ospiti ricoverati e 1.509 ambulatoriali

Medicina preventiva del lavoro ferroviario

Centro Medico Intercompartimentale di Roma Prenestina.
L'attività del Centro nel corso del 1980 si è concretizzata in visite per:

- check-up 3.740
- revisioni 1.384
- visite per l'indagine pluricompartimentale sui Macchinisti e Manovratori 1.284
- malattie professionali 1.098
- visite e prestazioni mediche specialistiche richieste dai medici di Riparto 90
- controllo revisioni 175
- visite richieste dal Centro Motulèsi 83
- screening per le eteroplasie uterine e mammarie 263
- visite richieste dall'Ufficio Sanitario Compartimentale 251
- esami contrastografici 24
- urografie 40
- timpanometrie 25

Sono continuate, nel corso dell'anno, le indagini preventive multifasiche presso le Sedi periferiche, dove sono stati visitati 7.462 ferrovieri

Unità Mobile Sanitaria FS

Gli Impianti interessati alle indagini mirate, effettuate dall'Unità Mobile Sanitaria nel corso dell'anno, sono stati il Settore Navigazione di Civitavecchia e le Officine del D.L. di Genova Brignole e del D.L. di Taranto. I dipendenti visitati sono stati circa 1.200, compresi anche agenti di altri impianti delle località suddette.

L'Unità Mobile Sanitaria è intervenuta anche nelle zone colpite dagli eventi tellurici del novembre, con soste nelle città di Potenza ed Avellino

Medicina legale - Selezione attitudinale

- visite di assunzione 25.671
- visite per revisione periodica 14.925
- visite per accertamenti malattie 87.721
- visite per accertamenti psico-attitudinali 43.778
- pareri medico legali 3.739

Istruzione professionale

Nel 1980 si sono tenuti a Fiuggi:

- 1) — corso abilitazione spandimento piombo tetraetilene
- 2) — 1° corso abilitazione operazioni disinfezione e disinfestazione
— 2° corso abilitazione operazioni disinfezione e disinfestazione

Il personale paramedico degli Uffici Sanitari Compartimentali ha partecipato a corsi di aggiornamento tenuti presso l'Amplifon

Igiene del lavoro ferroviario

Nel 1980 il laboratorio di Igiene del lavoro della Sede Centrale del Servizio Sanitario ha eseguito molteplici indagini presso i propri impianti, in collaborazione costante con gli Uffici Sanitari Compartimentali e gli organismi tecnici aziendali.

Le indagini, che hanno riguardato sia inquinanti chimici che fisici, sono state svolte con l'impiego di Chimici e Tecnici della Sede Centrale, ed alcune ricerche hanno visto l'intervento congiunto di Istituti universitari, in base a programmi coordinati di ricerca teorico-pratica.

Tutte le indagini svolte sono sempre state chiaramente orientate al miglioramento degli ambienti, delle tecnologie e dell'organizzazione del lavoro, al coinvolgimento diretto dei lavoratori per il raggiungimento delle condizioni ottimali di igiene e di sicurezza





A photograph of a city street at night, viewed from a low angle. The street is dark, with light trails from traffic and streetlights creating a sense of motion. The sky is dark blue, and the overall atmosphere is urban and nocturnal.

prograsmi e prospettive

i piani in corso

Come è noto, una serie di elementi negativi ha impedito che nel nostro Paese il trasporto ferroviario si sviluppasse in maniera adeguata alle esigenze economiche nazionali, per cui oggi si deve constatare che la situazione di crisi del settore, sia con riferimento al trasporto merci che a quello del trasporto viaggiatori, è sempre più pesante. Infatti, proprio nel momento in cui si sarebbe dovuto assicurare alla Rete FS una maggiore efficienza per adeguarla alle crescenti richieste, ci si è trovati di fronte al problema di una sempre più accentuata obsolescenza degli impianti fissi e dei rotabili.

Così, i fondi stanziati fra piani straordinari e bilanci ordinari si sono dovuti utilizzare quasi interamente, per recuperare gli enormi arretrati di «manutenzione» e di «rinnovo» del patrimonio esistente.

Ora il Governo ed il Parlamento, anche sotto la decisa spinta dell'Azienda e delle Organizzazioni Sindacali, hanno compreso la necessità di far fronte con la maggiore sollecitudine possibile alle nuove esigenze ed hanno predisposto un quadro organico di interventi volti essenzialmente a determinare una inversione di tendenza per recuperare il terreno perduto e rilanciare il trasporto ferroviario, anche per il contributo che può offrire alla ripresa dell'intera economia nazionale.

Con tale prospettiva si è proceduto e si sta procedendo, sia mediante

il ricorso a finanziamenti diretti al riammodernamento dei mezzi e degli impianti ferroviari, sia attraverso precise scelte politiche che consentano finalmente al nostro Paese di dotarsi di strumenti operativi più consoni a fronteggiare la crescente incidenza



dei fenomeni concorrenziali che si sono determinati nel settore dei trasporti, specie in quest'ultimo decennio, anche a livello internazionale. In questo senso è, di fondamentale importanza la recente approvazione da parte del Parlamento del Programma Integrativo di 12.450 miliardi, come lo sarà il varo della legge di Riforma delle FS, per dare all'Azienda ferroviaria le infrastrutture e l'assetto interno capaci di corrispondere non solo alla domanda di traffico già

esistente, ma anche ad un allargamento degli spazi di intervento, specie nel settore merci.

Non si può prevedere, ovviamente, che in tempi brevi si determini il capovolgimento di una situazione fortemente compromessa da una trentennale emarginazione del trasporto ferroviario.

Gli stessi provvedimenti definiti o in via di definizione, non potranno produrre effetti che nel lungo e medio periodo. In via immediata, tuttavia, si opera affinché siano al più presto chiaramente visibili i primi segnali di cambiamento.

L'Azienda, nel contempo, porta rapidamente a termine la realizzazione dei Piani ancora in corso.

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



PIANO PONTE (400 miliardi)

(Legge n. 52/1973)

IMPIANTI FISSI (al 31.12.1980)

Progetti presentati ed impegni di spesa assunti contabilmente	97,78%
Appalti affidati (riferiti alla aliquota appaltabile)	98,44%
Lavori eseguiti	89,32%

MATERIALE ROTABILE (al 31.12.1980)

Progetti presentati ed impegni di spesa assunti contabilmente	100 %
Appalti affidati (riferiti alla aliquota appaltabile)	100 %
Lavori eseguiti	100 %

QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA ROMA-FIRENZE (400 miliardi)

(Leggi n. 1089/1968 e n. 409/1975)

Progetti presentati ed impegni di spesa assunti contabilmente	99,97%
Appalti affidati (riferiti alla aliquota appaltabile)	99,79%
Lavori eseguiti	88,75%

PIANO DI INTERVENTI STRAORDINARI P.I.S. (2.000 miliardi)

(Legge n. 377/1974)

IMPIANTI FISSI

Progetti presentati ed impegni di spesa assunti contabilmente	86,82%
Appalti affidati (riferiti alla aliquota appaltabile)	81,45%
Lavori eseguiti	44,39%

MATERIALE ROTABILE

Progetti presentati ed impegni di spesa assunti contabilmente	99,97%
Appalti affidati (riferiti alla aliquota appaltabile)	99,97%
Lavori eseguiti	96,97%

PROGRAMMA DI FINANZIAMENTO INTEGRATIVO (1.665 miliardi)

(Legge n. 503/1978)

IMPIANTI FISSI

Progetti presentati ed impegni di spesa assunti contabilmente	94,39%
Appalti affidati (riferiti alla aliquota appaltabile)	68,14%
Lavori eseguiti	14,53%

MATERIALE ROTABILE

Progetti presentati ed impegni di spesa assunti contabilmente	97,40%
Appalti affidati (riferiti alla aliquota appaltabile)	97,60%
Lavori eseguiti	23,21%

(1) Situazione al 31 marzo 1981.

gli obiettivi del programma integrativo

Nella prima fase di attuazione sarà possibile realizzare alcuni provvedimenti di tipo diffuso nel territorio (miglioramento dei sistemi di distanziamento dei treni in circolazione, apparati centrali, eliminazione o automatizzazione dei passaggi a livello, provvedimenti di risanamento idrogeologico, interventi alla sede, ecc.) e completare opere e forniture già previste nei precedenti piani straordinari di investimento, non potute condurre a termine per la sopravvenuta lievitazione dei costi.

Gli altri interventi che riguardano le opere e le commesse più significative e qualificanti (e di maggiore impegno tecnico e finanziario) richiedono tempi di realizzazione corrispondenti al periodo di validità della legge. I benefici che conseguiranno all'attuazione del P.I.

riguarderanno essenzialmente:

— l'aumento della capacità annua di trasporto, in particolare delle merci e dei pendolari

— il conseguente risparmio energetico derivante dalla più congeniale utilizzazione del mezzo ferroviario

— un sensibile miglioramento della

qualità del servizio ferroviario mediante la progressiva regolarizzazione della marcia dei treni, con benefici effetti economici dovuti alla riduzione delle immobilizzazioni del valore capitale delle merci trasportate, dei mezzi di esercizio impiegati dall'Azienda e del personale utilizzato

— l'aumento della produttività aziendale grazie ai provvedimenti di automazione e meccanizzazione nei diversi settori, nonché all'adozione delle misure volte ad aumentare la capacità operativa e di spesa

Va ricordato che il Programma Integrativo, frutto di un lavoro di circa tre anni, è stato concordato, mediante successive correzioni ed arricchimenti, con le Regioni e con le Organizzazioni Sindacali, sulla base delle indicazioni e direttive unitarie del Parlamento. Si tratta dunque di un « insieme ordinato » di provvedimenti, in relazione alle attese create fra le forze sociali e fra le Regioni.

La continua erosione degli stanziamenti disposti, a causa della costante svalutazione della moneta, è un altro argomento che merita di essere affrontato.

Si è ritenuto indispensabile che l'Azienda FS impegni tempestivamente l'intera disponibilità finanziaria, senza accantonare prudenzialmente somme per fronteggiare i presumibili oneri di revisione prezzi che matureranno nel corso dell'espletamento dei lavori e delle forniture.

Alla copertura dei suddetti maggiori oneri si potrà provvedere con gli stanziamenti che di anno in anno saranno autorizzati in funzione del reale andamento delle opere e delle commesse, in base al disposto della legge di

approvazione del P.I.

In tal modo, la collettività potrà disporre di investimenti realmente corrispondenti all'entità degli stanziamenti che la citata legge accorda per l'ammodernamento ed il potenziamento delle linee, degli impianti e dei mezzi di esercizio delle Ferrovie dello Stato.

Il Programma Integrativo, per la sua fisionomia di piano di completamento delle opere e forniture già impostate e di anticipo prioritario dei più urgenti interventi, rappresenta la necessaria transizione fra un periodo,



caratterizzato da scelte programmatiche incomplete, ed un futuro che basa ormai il suo sviluppo su principi informativi definiti unitariamente in più significative occasioni: quali, ad esempio, la risoluzione della X Commissione permanente della

Camera dei Deputati in data giugno 1978 e la Conferenza Nazionale dei Trasporti dello stesso anno.

L'art. 1 della Legge n. 17/1981 impegna il Governo a presentare in Parlamento, entro il prossimo anno, un nuovo piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria nazionale da definirsi nell'ambito della elaborazione del Piano Generale dei Trasporti e in accordo con i progetti finalizzati. È da augurarsi che tutte le Autorità, gli Enti e le parti interessate, nella consapevolezza della necessità di pervenire tempestivamente alla definizione dello scenario politico-economico nel quale inquadrare l'intero settore dei trasporti, possano operare, ciascuno nella propria competenza, con la celerità dovuta. L'Azienda FS sta già lavorando alla elaborazione del nuovo Piano



che quanto prima sarà tecnicamente definito, recependo tutto quello che non era stato possibile prevedere nel Programma Integrativo; sarà quindi pronto per essere sottoposto al vaglio delle Regioni e delle Organizzazioni sindacali.

l'impegno per la realizzazione del programma integrativo

L'Azienda è oggi impegnata ad assicurare un sollecito avvio alle opere infrastrutturali e alle acquisizioni di materiale rotabile previste dal P.I. Essa sa che è una corsa contro il tempo: che — ad esempio — nelle more di approvazione è già andato perduto più di un anno del periodo di tempo preventivato per la sua attuazione.

Ed è da ricordare che tutte le opere programmate hanno carattere di urgenza e di necessità. L'eccezionalità del finanziamento (che, prevedendo la revisione prezzi garantita dalla legge finanziaria annuale, in pratica, raddoppia quasi le disponibilità finanziarie concesse) richiede alle FS uno sforzo notevole, del tutto singolare, al limite dell'emergenza. Si tratta quasi di una vera e propria seconda ricostruzione della Rete delle Ferrovie statali. L'Azienda — così come è oggi — riesce con fatica ad assolvere i compiti che le derivano dall'esercizio e dalla gestione. Pensare di cumularli « sic et simpliciter » con quelli dell'attuazione del Programma sarebbe assurdo, anche se i ferrovieri, a tutti i livelli, si sentono

impegnati al massimo per rispettare le scadenze di realizzazione.

Le aspettative del Paese richiedono perciò strumenti amministrativi ed organizzativi più snelli e nello stesso tempo il ricorso a collaborazioni esterne, pure in settori finora di esclusiva pertinenza FS, purché offrano le dovute garanzie di affidabilità tecnica ed economica.

D'altra parte, le necessità di potenziamento e di ammodernamento non possono e non debbono ridurre l'attenzione dell'Azienda su quello che è il suo compito fondamentale, cioè il trasporto — anche durante i lavori — di cose e persone, soprattutto sapendo che la realizzazione dei nuovi lavori influenzerà pesantemente l'esercizio, con la conseguenza di un aumento delle difficoltà per il mantenimento di un sufficiente grado di regolarità nella circolazione ferroviaria.

L'enorme salto qualitativo e quantitativo che si richiede, nella realizzazione di nuovi interventi, rispetto al passato, impone di adottare un'organizzazione e una metodologia che, pur senza rompere la necessaria unitarietà di visione e di gestione dell'Azienda, siano anch'esse « di eccezione » — come del resto previsto dalla Legge — e dilatino al massimo le possibilità di articolazione e di decentramento dell'Azienda stessa, sfruttando in pieno le facoltà attribuite dall'attuale legislazione, comprese le norme contenute nella Legge del Programma Integrativo. In tale quadro, un ruolo decisivo spetta alle cosiddette « Unità Speciali », che hanno il compito di contribuire all'aumento della capacità di spesa e operativa dell'Azienda nel campo dei nuovi

impianti ed opere.

La gestione di tali unità, territorialmente baricentrica nei confronti degli interventi, favorirà un facile contatto e una stretta collaborazione con le Regioni, fattore decisivo per una sollecita realizzazione delle nuove infrastrutture.

Per assicurare piena operatività ed efficacia di intervento, pur garantendo l'uniformità di indirizzo nella tipizzazione delle opere e degli impianti, esse saranno autonome per la parte « gestione lavori » (intendendo per « gestione lavori » tutta l'attività che va dalla elaborazione della proposta — ivi compresi tutti i contatti con le Regioni e gli altri Enti interessati — alla consegna dei nuovi impianti e infrastrutture ai Servizi esercenti).

Le Unità previste sono cinque e avranno le seguenti giurisdizioni territoriali:

- 1) Nord Ovest (Piemonte, Liguria, Lombardia, linea Pontremolese) con sede a Novara
- 2) Nord Est (Trentino-Alto Adige, Friuli Venezia Giulia, Veneto, Emilia, Toscana) con sede a Ferrara
- 3) Centro (Marche, Umbria, Lazio, Abruzzi) con sede a Terni
- 4) Sud Est (Campania e Puglia) con sede a Potenza
- 5) Sud Ovest (Basilicata, Calabria, Sicilia) con sede a Reggio Calabria

La loro istituzione avverrà progressivamente, per fasi successive, in rapporto con le esigenze che si andranno manifestando.

Anche agli attuali organi centrali (Servizi) e locali decentrati

(Compartimenti) spetterà però un ruolo essenziale nella realizzazione dei lavori, specialmente di quelli fortemente interferenti con l'esercizio.

Così ai Direttori dei singoli Compartimenti, in particolare, verranno delegate maggiori competenze, sia attribuendo loro un maggior numero di opere da eseguire in sede periferica, sia interessandoli, con nuove procedure, in modo più diretto alla risoluzione di particolari problemi di esercizio.

Con l'impostazione sopra descritta potranno nascere inevitabilmente delle interferenze tra i vari organi. Di conseguenza, il Direttore Generale coordinerà le varie attività dei Servizi, dei Compartimenti e delle Unità Speciali, anche per assicurare la rispondenza degli interventi di Piano con gli obiettivi programmatici stabiliti dalla Autorità Politica.

Infine è da ricordare che, per l'attuazione del P.I., è di fondamentale importanza la rapida approvazione della Riforma dell'Azienda, che potrà mettere le FS in grado di rispondere anche strutturalmente alle nuove esigenze. Tuttavia, l'Azienda cerca già di ottenere il massimo dai mezzi organizzativi e amministrativi al momento a sua disposizione, per non deludere le attese del Paese.

il programma integrativo punto per punto

Diamo qui di seguito un'ampia, anche se non completa, ripartizione dei lavori previsti nel Programma e le cifre indicative degli importi finanziari per categorie di intervento.

LAVORI FISSI (Totale 6.550 miliardi) Sede, opere d'arte e manufatti della linea (44.555 milioni)

Potenziamento di travate di ponti nel compartimento di Torino, costruzione di un ponte promiscuo (strada-rotaria) sull'Adda, sostituzione di travate di alcuni ponti sul Po e sul Bormida, potenziamento di ponti nei compartimenti di Verona e Bologna; sistemazione di opere d'arte e manufatti sulle linee Terni-L'Aquila-Sulmona, Roma-Cassino, Foggia-Napoli, Fortezza-S. Candido, Pisa-Empoli-Firenze, Battipaglia-Potenza, Cancelli-Torre Annunziata, Codola-Avellino, Avellino-Rocchetta S.A.L.,



Foggia-Manfredonia, Lentini Diram.-Caltagirone, Canicatti-Aragona, Canicatti Licata-Gela-Vittoria-Siracusa, Alcamo-Trapani, Fiumetorto-Porto Empedocle

Impianti d'armamento (19.400 milioni)

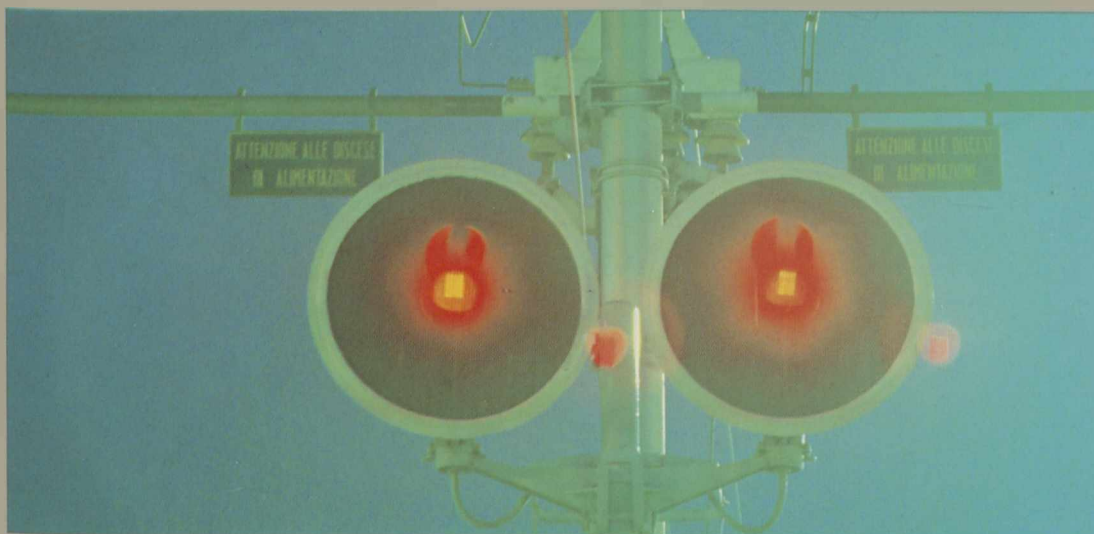
Rinnovo del binario e dei deviatori nelle linee: Terni-L'Aquila-Sulmona,

Roccasecca-Sora, Cassino-Napoli, Vairano-Isernia-Campobasso, Rocchetta-Spinazzola-Gioia del Colle, Canicatti-Licata, Vittoria-Siracusa

Impianti di elettrificazione (498.800 milioni)

Elettrificate ex-novo a corrente monofase 25 KV la rete sarda e a corrente continua 3 KV le linee: Chivasso-Casale-Valenza, completamento della Treviglio-Cremona-Codogno, Cremona-Mantova (compreso impianto per il controllo centralizzato del traffico C.T.C.), Brescia-Olmeneta, Venezia Mestre-Castelfranco Veneto-Padova, completamento della Ferrara-Rimini, Faenza-Granarolo-Rusa, Potenza-Metaponto-Taranto, completamento della Bari-Taranto, Metaponto-Sibari-Cosenza (compreso C.T.C.), Lamezia Terme-Catanzaro L., Reggio C.-Melito, Fiumetorto-Roccapalumba-Porto Empedocle, Aragona-Canicatti-Caltanissetta-Bicocca. Sono inoltre previsti su tutta la rete elettrificata interventi per: l'adeguamento delle condutture di contatto, la costruzione od il potenziamento di sottostazioni,

spostamento stazione merci di Lecco e la sistemazione della stazione viaggiatori e gli ACEI (linea Sondrio-Milano); raddoppio dei tratti Bivio Vat-Taranto (Udine-Tarvisio), Gorizia-Redipuglia (Udine-Trieste), Novi S. Bovo-Tortona (Novi Ligure-Tortona), Savona-Finale Ligure (completamento della Genova-Ventimiglia), S. Lorenzo a Mare-Ospedaletti (Genova-Ventimiglia), Borgo-Panigale-Casalecchio di Reno (Bologna-Pistoia), Russi-Ravenna (Castelbolognese-Ravenna), Vezzano-Pontremoli e Fornovo-Borgo Val di Taro (La Spezia-Parma), Orte-Terni e Spoleto-Foligno, Falconara-Jesi, Jesi-Fabriano (avvio) (Orte-Falconara M.), Pescara P.N.-Galleria di Ortona e Ortona Casalbordino-Termoli (Ancona-Termoli), Bari-S. Severo e Bari-Tuturano-Lecce (Termoli-Lecce), Canello-Sarno (compresi nuovo allacciamento, sistemazione impianti di Canello, linea Canello-Nocera), tratti della Caserta-Foggia, completamento Villa S. Giovanni-Reggio Calabria, Reggio C.-Melito P.S. (Reggio C.-Metaponto), Contesse-Catania C.le (completamento) e Priolo-Siracusa (Messina-Siracusa), Fiumetorto-



il potenziamento e l'estensione del telecomando ad impianti fissi della trazione elettrica

Raddoppi di linee (1.713.830 milioni)

Completamento del raddoppio Salbertrand-Bussoleno (linea Modane-Torino), raddoppio del tratto Calolziocorte-Carnate-Usmate (compreso

Cefalù (completamento), Patti-Milazzo e Messina-Rometta (Messina-Palermo) Palermo-Carini (compreso collegamento con Aeroporto Punta Raisi) (Palermo-Alcamo), Cagliari-Decimomannu (completamento) e Decimomannu-S. Gavino (Cagliari-Golfo Aranci). Verranno poi interamente raddoppiate la Bari-Taranto e (ulteriore fase) la Verona-Bologna

Quadruplicamenti di linee (685.500 milioni)

Quadruplicamenti (e connessa sistemazione degli impianti) dei tratti: Torino-Lingotto-Trofarello (linea Torino-Genova), Milano-Melegnano (Milano-Bologna), Pioltello Limite-Treviglio (Milano-Venezia), Genova Sampierdarena-S. Limbania-Genova Brignole (completamento), Sesto Fiorentino-Firenze (Bologna-Firenze), Firenze Cascine-Empoli (Firenze-Pisa), Roma Casilina-Ciampino (completamento). Per la linea D.D. Roma-Firenze è previsto il quadruplicamento dei tratti Settebagni-Chiusi Sud (completamento), Figline Valdarno-Arezzo Sud. Infine è previsto il triplicamento del tratto Chivasso-Bivio Castelrosso della Torino-Milano, l'avvio dei lavori del collegamento diretto col nuovo bacino portuale di Voltri (linea Genova-Arquata), la costruzione della nuova linea a monte del Vesuvio sulla Napoli-Palermo

Rettifiche di tracciato e ripristino linee (524.600 milioni)

— Rettifiche di tracciato su alcuni tratti o raccordi delle seguenti linee: Milano-Chiasso, Verona-Bologna, Empoli-Siena, Terontola-Foligno, Rocca d'Evandro-Venafro, Bari-Taranto, Cosenza-Sibari, Lamezia Terme-Catanzaro Lido, Cagliari-Golfo Aranci

— Ripristino delle seguenti linee o di tratte di esse, compreso l'impianto di controllo centralizzato del traffico CTC: Treviso-Portogruaro, Firenze-Faenza, Civitavecchia-Capranica-Orte, Salerno-Mercato S. Severino, Foggia-Lucera, Ferrandina-Matera

Nodi ferroviari e stazioni (1.353.070 milioni)

— Sistemazioni a Piano Regolatore, comprese quelle degli Apparat Centrali Elettrici ad Itinerari (ACEI) e degli altri impianti, nei seguenti nodi: Torino-Orbassano (completamento), Novara Smistamento, Fossano, Acqui, Torino, Milano, Domo Il, Rezzato e Lonato, Verona, Vicenza, Trento, Padova, Venezia, Pordenone, Gorizia, Redipuglia, Cervignano, Ventimiglia, Genova Campasso, Sestri Levanti, Roja, Ferrara, Ravenna, Modena, Livorno, La Spezia, Campiglia-Piombino, Ancona, Falconara M., Pescara, Orte, Sulmona, Napoli, S. Maria Capua Vetere,

Villa Literno, Acerra, Sicignano-Lagonegro, Taranto, Bari Centrale e Bari Lamasinata, Surbo (Lecce), Crotone, Reggio Calabria C.le, Lamezia Terme-Catanzaro Lido, Palermo Brancaccio, Catania, Cagliari, Sassari, Golfo Aranci, Chilivani-Porto Torres

— Sono poi previsti: un impianto di Posto Movimento fra Pescara e Chieti, il collegamento tra la stazione di Civitavecchia e le banchine portuali al Nord e la stazione di Porta Tarquinia. Per il nodo di Roma è previsto: il completamento del raddoppio della Roma Trastevere-Roma S. Pietro, il completamento del quadruplicamento della Roma Ostiense-Roma Trastevere, il quadruplicamento della Settebagni-Roma Smistamento-Roma Tiburtina, la sistemazione del parco vetture di Roma Prenestina, il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Fiumicino, il raddoppio della Roma San Pietro-La Storta, l'elettificazione tra Monterotondo e La Storta, l'avvio dei lavori per i nuovi scali di Settebagni e Pomezia, il prolungamento dei binari di precedenza sulla Roma-Cassino. Infine saranno sistemate alcune delle invasature per Navi-traghetto e saranno costruiti 2 nuovi terminali (in Sicilia e nel Continente) per assicurare un nuovo sbocco per N.T. con navi dalla e per la Sicilia

— Sono inoltre previsti interventi meno importanti (costruzioni, sottopassaggi e pensiline, collegamento binari d'incrocio, ecc.) ad impianti di tutti i compartimenti. In vari scali merci di tutta la rete verranno potenziate le attuali strutture, comprese quelle per il servizio carrelli stradali

— In alcuni nodi (i cosiddetti « polmoni attrezzati ») verranno realizzati binari per il deposito dei veicoli e per aumentare la capacità di riordino, e precisamente a: Trofarello, Brescia Scalo, Cremona, Seregno, Busto Arsizio, Mantova, Vicenza, Verona Scalo e Bronzolo, Treviso P.S. Quarto, Trieste Aquilina, Novi S. Bovo, Carrara e Vado Ligure, Piacenza, Rovigo, Castelmaggiore, Grosseto, Campiglia, Terni, Varano, Porto d'Ascoli, Bussi, S. Severa, Roma Smistamento, Roma Tiburtina, Bassano in Teverina, Napoli Marittima, Villa Literno, Albanova, Casoria, Salerno, Torre A., Pontecagnano, Barugiano, Foggia, Giovinazzo, Brindisi Smistamento, Lamezia Terme C.le,

Chilivani, Porto Torres, Decimomannu, Oristano, Macomer e, infine, varie località del Compartimento di Palermo — Per quanto riguarda i porti verranno potenziati gli impianti di Bari, Brindisi, Cagliari, Porto Torres, Venezia e Trieste, verranno inoltre versati dei contributi per le opere portuali di: Ravenna, Cava Tigozzi, Vado Ligure

— Verranno poi realizzati grandi terminali per trasporti internodali a: Segrate, Verona, Padova, Bologna, Livorno, Parma, Napoli, Bari, Reggio Calabria. Infine circa 25 stazioni di media importanza verranno attrezzate per il traffico containerizzato

Impianti di sicurezza e segnalamento Ripetizione segnalamento in macchina (922.250 milioni)

— Realizzazione dell'impianto di blocco automatico banalizzato sulle seguenti linee o tratti di linea: Torino-Novara, Torino-Alessandria, Torino-Bussoleno, Trofarello-Carmagnola, Domodossola-Gallarate, Arcore-Lecco, Como-Chiasso, Milano Rog.-Locate Triulzi, Milano S. Crist.-Vigevano, Milano-Gallarate, Treviglio Ovest-Bergamo, Voghera-Tortona, Verona-Bolzano, Quarto d'A.-Venezia Mestre, Mogliano V.-Treviso, Padova-Venezia, Cisterna di Mestre, Cervignano-Ronchi L.S., Buttrio-Cormons, Redipuglia-Ronchi L., Aurisina-Villa Opicina, Trieste-Ronchi L.S., Alessandria-Genova, Genova-La Spezia, Savona-Genova, Tortona-Arquata, Bologna-Rimini, Bologna-Padova, La Spezia-Livorno, Firenze-Pisa, Firenze-Chiusi, Rimini-Ancona, Ancona-S. Benedetto Tr.-Pescara, Roma-Chiusi, Ponte Galeria-Civitavecchia, Roma Prenestina-Tivoli, Ponte Galeria-Fiumicino, Ciampino-Colleferro-Cassino-Caserta, Aversa-Caserta, S. Marcellino-Gricignano, Napoli-Cancello-Caserta, Napoli-Battipaglia, Foggia-Bari, Bari C.le- Bari Parco Sud, Battipaglia-Reggio C., Palermo-Fiumetorto, Cagliari-Decimomannu. Un impianto di blocco automatico conta assi verrà installato sulla Olbia-Golfo Aranci. L'impianto di blocco automatico banalizzato verrà anche realizzato sui « tratti antenna » delle stazioni di: Novara, Alessandria, Brescia, Cremona, Bolzano, Fortezza, Brennero, Trento, Foggia — L'impianto di blocco semiautomatico o il controllo centralizzato del traffico

(C.T.C.) verrà installato sulle seguenti linee o tratti di linea: Aosta-Chiasso, Carmagnola-Bra, Alessandria-S. Giuseppe di Cairo, Lecco-Sondrio-Tirano, Fortezza-San Candido, Bolzano-Merano, Vicenza-Schio, Maerne-Bassano, Vicenza-Treviso, Acqui-Ovada, Canello-Torre A.

— Apparat Centrali Elettrici ad Itinerari (A.C.E.I.) verranno installati o saranno apportate migliorie agli Apparat Centrali esistenti nelle seguenti stazioni: Ceva, Cuneo, Acqui, Casale M., Bra, Romagnano, Borgomanero, Brescia, Busto A., Seregno, Sesto C., Milano Smistamento, Como, Varese, Cremona, Mantova, Suzzara, Brennero, Trento, Porto Torres, Padova, Cittadella, Bassano del Grappa, Castelfranco Veneto, Maerne, Casarsa, Lavino, La Spezia Migliarina, Sarzana, Siena, Cascina, S. Miniato, Bolgheri, Campiglia, Scarlino, Viareggio, Massa Centro, Chieti, Orvieto, Roma Termini, Formia, Sezze R., Priverno, Pomezia, Isernia, Carpinone, Codola, Capua, Gricignano, Pozzuoli, Avellino, S. Maria Capua Vetere, Villa Literno, Castellammare, Buccino, Romagnano, Balvano, Bella M., Picerno, Tito, Lecce, Francavilla Fontana,



Rocchetta S.A.L., Sapri, Villa S. Giovanni, Reggio Calabria, S. Teresa Longarini, Catania Acquicella, Vittoria, Caltanissetta, Motta S.A., S. Martino, Iglesias, Villamassargia, Siliqua.

Saranno anche installati sulle seguenti linee: Luino-Oleggio, Milano-Tortona, Milano-Mortana, Porto Ceresio-Gallarate, Fidenza-Castelvetto-Piacenza, Brescia-

Vicenza, Venezia-Udine, Vicenza-Treviso, Genova-La Spezia, Roma-Grosseto

— Il Controllo Centralizzato del Traffico, compreso l'allungamento dei binari di incrocio verrà realizzato su 38 linee o su opportuni tratti di esse

— Nuovi impianti per l'attuazione di sistemi economici di esercizio verranno realizzati su 9 linee secondarie

— Installazione di apparati per il Dirigente Centrale Operativo (D.C.O.), per telecomandi ed automazioni varie si avranno a Milano Smistamento e nell'intero nodo di Milano, a Treviso Porta S.Q., al Bivio Carpenedo ed agli attraversamenti delle linee Mestre-Trento e Mestre-Udine, al nodo di Genova, a Bologna S. Donato, a Salsomaggiore, e sulla linea Roma-Formia

— Apparecchiature per informazioni « arricchite » sulla circolazione treni verranno installate sulle linee Milano-Venezia, Genova-Pisa-Livorno, Napoli-Battipaglia, Foggia-Bari e nella stazione di Mestre

— Su tutte le linee principali verranno installati impianti automatici per il rilevamento del riscaldamento delle boccole dei rotabili

Impianti idrici e termici (28.400 milioni)

— Su tutta la rete verranno attuati lavori per adeguare alle norme vigenti lo scarico delle acque degli impianti FS. Verranno anche fatti lavori per il risanamento delle sorgenti e degli acquedotti ferroviari

— Negli edifici ferroviari o negli alloggi dei ferrovieri si attuerà un vasto piano per il potenziamento o la trasformazione degli impianti di riscaldamento. Verranno anche utilizzati nuovi impianti ad energia solare

Fabbricati di servizio, ambienti di lavoro ed alloggi per il personale (600.560 milioni)

— Sistemati o costruiti ex novo numerosi Magazzini Approvvigionamenti tra cui quelli di Napoli Poggioreale e di Cervano (Bari), i nuovi depositi costieri di Taranto e Palermo, il nuovo OM a Napoli

— Ammodernate ed adeguate le officine del Servizio Lavori di Bologna, Pontassieve, Ancona, Roma, Napoli, Bari, Reggio Calabria, Palermo e Cagliari.

moderni requisiti igienico-ambientali

— Verrà proseguita la costruzione dell'Istituto di Ricerche (IREF) di Anguillara Sabazia

— Verranno realizzati vari centri interservizi per l'istruzione professionale, tra cui quello di Napoli Pietrarsa con annesso Museo

— Verranno costruiti i nuovi fabbricati per Uffici a Milano Porta Garibaldi e Roma Tiburtina. Verranno costruite varie case-albergo per il personale che presta la propria opera lontano dai luoghi di residenza. Verranno, infine, acquistati o costruiti numerosi alloggi di servizio per i dipendenti

Impianti fissi della Trazione (222.740 milioni)

— Sistemati, ammodernati e potenziati gli impianti delle Officine Grandi Riparazioni di Torino, Voghera, Verona, Bologna, Rimini, Firenze P.P., Firenze, Foligno, Santa Maria La Bruna, Foggia, Catania, Messina; verranno completate le tre nuove Officine programmate nel Mezzogiorno

— Ampliati e sistemati i Depositi e le Rimesse Locomotive di Torino Sm.to, Cuneo, Alessandria, Milano C.le, Milano Sm.to, Milano S.R., Cremona, Lecco, Verona, Mantova, Mestre, Treviso, Padova, Trieste C.le, Udine, Genova Brig., Genova Riv., Bologna C.le, Bologna S.P., Pistoia, Pisa, Ancona, Roma S.L., Roma Sm.to, Napoli Sm.to, Palermo, Benevento, Napoli C.F., Bari, Foggia, Taranto, Reggio C., Palermo, Caltanissetta, Sassari

— Ammodernati ed adeguati gli impianti delle Squadre Rialzo di Novara, Alessandria, Torino P.N., Milano Cle, Milano Sm.to, Milano P.R., Milano F.ni, Bergamo, Cremona, Milano Greco Pirelli, Mestre, Padova, Trieste C.M., Genova Trasta, Bologna Ravone, Faenza, Pisa, Ancona, Falconara, Foligno, Roma P.M., Roma Ti.na, Roma Sm.to, Napoli C.le, Napoli Sm.to, Torre Annunziata, Bari Lamasinata, Foggia, Lecce Sm.to, Reggio C., Villa S. Giovanni, Palermo Chiavara, Catania, Messina, Siracusa, Cagliari

— Sarà costruita una nuova platea di lavaggio a Bologna S. Donato e saranno adeguate quelle di tutti gli impianti per corrispondere alle nuove norme. Infine gli impianti di manutenzione e riparazione del materiale rotabile



Telecomunicazioni (35.930 milioni)

— Sostituiti i vecchi cavi per telecomunicazioni sulle linee: Parma-S. Zeno, Udine-Carnia, Udine-Monfalcone, Roma-Genova, Torre Annunziata-Gragnano, Palermo-Trapani.

Su tutta la rete si attuerà un vasto ammodernamento degli impianti di telecomunicazione in genere

Verrà anche sistemato il Cantiere iniezione legnami di Foligno

— Sistemate varie officine del Servizio Impianti Elettrici e completata la costruzione di quella di Catanzaro Lido

— Verranno ulteriormente migliorati gli ambienti e le condizioni di lavoro per tutelare l'integrità fisica del personale, adeguando gli uni e le altre ai più

saranno dotati di ulteriori modernissime attrezzature tecnologiche e nuovi macchinari

Passaggi a Livello (94.000 milioni)

— In tutta la rete verranno effettuati lavori per la semaforizzazione e l'automazione di numerosi passaggi a livello

— Verranno anche costruiti vari cavalcavia e sottovia sostitutivi di P.L.

Automazione, meccanizzazione ed attrezzature sperimentali (45.420 milioni)

— Verranno ulteriormente meccanizzati i lavori sulle linee e le squadre saranno dotate di nuove strumentazioni; saranno installate apparecchiature speciali per il controllo della stabilità di marcia dei rotabili ed il controllo degli apparecchi per la ripetizione dei segnali a bordo delle locomotive

Riserve per imprevisti (10.945 milioni)

Alloggi per il personale (250.000 milioni)

82



Interventi per difendere numerosi tratti di linea dal dissesto idrogeologico (la cosiddetta « mappa »)
(2.000 miliardi)

Navi traghetto (150.000 milioni)

Parco materiale rotabile (3.500 miliardi)

PARCO MATERIALE ROTABILE: ROTABILI DA COSTRUIRE

Mezzi di trazione

— Locomotive elettriche a corrente continua	340
— Locomotive elettriche per la rete sarda a corrente alternata monofase	25
— Locomotive Diesel	95
— Locomotive Diesel per manovre pesanti	70
— Locomotive Diesel per manovre ordinarie	50
— Automotori da manovra	150
Totale	730

Mezzi per il servizio viaggiatori

— Complessi elettrici leggeri per viaggiatori, costituiti da due motrici e due rimorchi	45
— Carrozze a piano ribassato	20
— Carrozze doppio piano	150
— Carrozze letto	60
— Carrozze cuccette	200
— Carrozze per lunghe distanze	1.100
— Carrozze per medie distanze a vestibolo centrale	400
— Carrozze per medie distanze a vestibolo laterale	1.250
— Carrozze self-service	30
— Automotrici termiche	200
— Furgoni generatori di corrente per servizi di bordo	120
— Bagagliai	70
Totale	3.645

Mezzi per il servizio merci

— Carri per traffico ordinario	
— Carri per traffico containerizzato	16.000
— Carri per traffico combinato	
Totale generale	20.375

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

Elettrificazione

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

Somme programmate 22.502

Spese approvate 22.465

Raddoppi

Chiomonte-Bussoleno 1^a fase; Exilles-Chiomonte; Narni-Terni; Pescara P.N.-Galleria di Ortona; Roma Trastevere-Roma S. Pietro; Eccellente-Rosarno (integrazione); Villa S. Giovanni-Reggio C.; Calatabiano-Giardia Mangano-Catania C.le; Contesse-Giampileri; Cagliari-Decimomannu; progettazione altri raddoppi tra cui il tratto Iesi-Falconara Marittima

Somme programmate 72.950

Spese approvate 72.920

Quadruplicamenti

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

Somme programmate 47.300

Spese approvate 47.300

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 5.200

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, Cancellò, 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 41.924

Impianti di segnalamento e sicurezza

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

Somme programmate 2.300

Spese approvate 2.107

Telecomunicazioni

Sostituzione e rinnovamento cavi linea Metaponto-Reggio C., Cervaro-Potenza Inf. e Fasano-Ostuni. 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; 2^a 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 31.328

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 34.296

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 piani 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 1981.

Le cifre sono espresse in milioni di lire.

IMPIEGO DEI FONDI RELATIVI AL PIANO DI 2.000 MILIARDI (P.I.S.) ⁽¹⁾

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

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

Somme programmate 26.100

Spese approvate 25.917

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 ambulantanti dei Compartimenti di Torino, Milano, Bologna, Roma Sud, Napoli, Bari, Reggio C., Palermo; completamento telemando sottostazioni elettriche del nodo di Roma Nord

Somme programmate 72.000

Spese approvate 70.521

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, Cancellò-Lavorate-Bivio Taverne, Messina-Bicocca, Messina-Palermo, Cagliari-Decimomannu

Somme programmate 240.700

Spese approvate 167.691

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 151.074

Rettifiche di tracciato

Rocca d'Evandro-Venafro-Capriati al Volturno

Somme programmate 10.000

Spese approvate 10.000

Nodi ferroviari e stazioni

Completamento dei lavori degli scali di Torino Orbassano, Alessandria Smistamento, Vicenza, Bologna S. Donato, Civitavecchia, Roma Trastevere, Roma S. Pietro, Roma Ostiense, Roma Settebagni, Roma Smistamento, Roma Tiburtina, parco vetture Roma Prenestina, Reggio Calabria. Ulteriore fase dei lavori di sistemazione a: Torino Airasca, impianti terminali di Milano, Venezia, Padova, Gorizia, Prosecco, Pescara, Cagliari, Sassari. Sistemazione scali, stazioni, piazzali, impianti di servizio, impianti merci, allungamento binari di incrocio e precedenze in numerosi nodi della rete tra cui Novara Smistamento, Arcore, Beura, Verona, Rezzato, Lonato, Pordenone, Cervignano, Ventimiglia, Genova Campasso, Sestri Levante, Ravenna, Modena, Livorno, Ancona, Falconara, Napoli, Acerra, Taranto, Lecce, Reggio Calabria, Villa S. Giovanni, Palermo Brancaccio, Bicocca, Catania e sistemazione impianti terminali N.T. a Golfo Aranci. Costruzione sottopassaggi e pensiline in stazioni dell'intera rete, sistemazione dei piazzali e allungamento a modulo dei binari in molte stazioni

Somme programmate 304.000

Spese approvate 266.032

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 « punti-forme » del segnalamento sulla Verona-Brennero; blocco semiautomatico su linee complementari dei Compartimenti di Milano, Verona, Venezia, Napoli, Reggio Calabria; centralizzazione delle manovre con apparati ACEI in numerose stazioni; completamento delle segnalazioni automatiche della circolazione in corrispondenza del nodo di Genova; automazione smistamento carri a Bologna S. Donato; completamento del comando centralizzato della circolazione sulle linee Parma-Bologna-

Prato, Roma-Formia; impianti C.T.C. (Controllo Centralizzato Traffico) e C.C.L. (Controllo Centralizzato Linee) a Reggio Calabria

Somme programmate 87.500

Spese approvate 71.880

Telecomunicazioni

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

Somme programmate 17.500

Spese approvate 14.542

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 155.723

Altri lavori

Costruzione e sistemazione di numerosi impianti riparatori di materiale rotabile (Officine Grandi Riparazioni, 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 153.389

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; 520 carrozze per servizi ordinari, 300 carrozze specializzate per pen-

dolari; 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 749.573

(1) Spese approvate dal Consiglio di Amministrazione FS al 31 marzo 1981.
Le cifre sono espresse in milioni di lire.

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

(Sono previste anche somme per i maggiori oneri per revisione prezzi e per varianti costruttive relative ai rotabili ordinati in conto P.I.S.)

Somme programmate	1.400.000
Spese approvate	1.356.175

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	169.890

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

Impianti fissi della Trazione

Completamento delle Officine, compresi impiantistica, macchinari di processo ed arredi, nelle stazioni di S. Nicola di Melfi e Saline di Reggio

Somme programmate	65.000
Spese approvate	64.500

Parco rotabili

Acquisto di 42 locomotive elettriche da treno gruppo E 656, 80 locomotive elettriche da treno gruppo 633, 10 locomotive elettriche da treno tipo BBBB, 20 locomotive diesel da treno gruppo D 445, 20 locomotive diesel da manovra pesante, 20 locomotive diesel da manovra gruppo D 245, 110 automotori diesel da manovra gruppo D 214; 90 motrici per complessi elettrici leggeri per servizi suburbani, 150 rimorchi per complessi elettrici leggeri per servizi suburbani; 180 automotrici termiche gruppo ALn 668; 250 carrozze per servizi ordinari tipo UIC-X, 20 carrozze Self-Service, 20 carrozze letto tipo T2S, 36 carrozze letto tipo MU, 460 carrozze specializzate per servizi pendolari tipo nBz a piano ribassato, 150 carrozze specializzate per servizi pendolari a doppio piano, 300 carrozze specializzate per servizi pendolari a vestiboli centrali, 400 carri coperti serie Habis, 2.350 carri pianali di vari tipi, 250 carri tramoggia tipo Veads; una nave traghetto per la Sardegna (Integrazione finanziamenti in Conto P.I.S.).

(1) Spese approvate dal Consiglio di Amministrazione FS al 31 marzo 1981.
Le cifre sono espresse in milioni di lire.

cronaca di un anno



GENNAIO

- Entra in servizio la locomotiva elettrica E 633. Si chiamerà « Tigre », e il nome è scelto attraverso un concorso indetto da « Voci della Rotaia », a cui partecipano 30.000 ferrovieri.
- Presso il Deposito Locomotive di Pisa S. Ermete si inaugura il fabbricato sede della mensa aziendale e degli uffici amministrativi. La spesa è stata di circa 420 milioni, con un impiego di 4.000 giornate lavorative.
- Attivato il blocco automatico a corrente codificata nel tratto Corniglia-La Spezia, della linea Genova-La Spezia. Costo complessivo dei lavori: 300 milioni.
- Nella stazione di Siracusa vengono inaugurati il Deposito Personale Viaggiante, il Magazzino V.A. (spesa complessiva 200 milioni), il Ferrotel (spesa complessiva 250 milioni).
- Ampliate le Officine Grandi Riparazioni di Bologna (costo complessivo 356 milioni).

FEBBRAIO

- Il Consiglio dei Ministri vara il « Programma Integrativo » FS che stanziava 9.750 miliardi per il periodo '80-'85 per potenziare le linee e i mezzi. Il « Piano » passa all'esame del Parlamento.
- Premiati al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano i vincitori del concorso di disegno indetto da « Voci della Rotaia », con la collaborazione della B.N.C., sul tema « La stazione vista dai figli dei ferrovieri ». L'iniziativa s'inquadra nella Mostra « Il mondo delle Stazioni ».
- Attivato il blocco automatico a correnti codificate nella tratta Milano Lambrate-Milano Rogoredo; la spesa è stata di 600 milioni.

MARZO

- Il Direttore Generale, dott. Semenza, visita gli impianti ferroviari della Calabria, e si incontra con i Tecnici, i Sindacati e gli Amministratori locali per esaminare i numerosi problemi relativi al trasporto pubblico nella Regione. In particolare si esaminano l'andamento dei lavori in corso e le prospettive aperte dai piani di potenziamento.
- Il Direttore Generale si reca a Verona dove si incontra con i dirigenti del Compartimento, con i Rappresentanti sindacali e gli Amministratori delle zone interessate. Per Verona verranno stanziati 20 miliardi. Previste, tra l'altro, la costruzione del nuovo Magazzino Approvvigionamenti e la ristrutturazione delle Officine Locomotive.

APRILE

- Nominato il secondo Governo Cossiga. Nuovo responsabile del Dicastero dei Trasporti è il Sen. Rino Formica, che sostituisce l'On. Luigi Preti. Sottosegretari vengono nominati gli On.li Antonio Caldoro, Vitale Robaldo e Giuseppe Miroglio.
- Riaperta al traffico la linea ferroviaria Siena-Buonconvento. L'importanza del tronco (29 km completamente rinnovati) è data dalla sperimentazione, in stretta integrazione tra strada e rotaia, di un piano di riassetto del traffico comprensorio della Val d'Arbia. Il piano prevede la raccolta a pettine del traffico stradale nei punti di interrelazione con la ferrovia.
- Entra in servizio la galleria di Orte (9.317 metri) rendendo finalmente possibile l'intero percorso della « Direttissima » tra Roma e Città della Pieve. La difficile opera ha richiesto 500 mila giornate lavorative e una presenza media di 350 operai al giorno. Il tutto in un arco di tempo di circa 6 anni.
- A Milano, nel corso della 58ª Fiera Internazionale, presso la stand FS, il Direttore Generale tiene una conferenza stampa sui problemi delle Ferrovie.
- Ponte di traffico record in occasione delle feste di Pasqua. Nei capoluoghi sedi di Compartimento, per i viaggiatori, si registra un aumento del 14,6% rispetto al 1979.

● A Genova raggiunto un accordo con gli armatori, gli operatori portuali, i dirigenti del Consorzio del porto, per l'effettuazione di treni bloccati porta-containers da Genova a Rogoredo.

● Vengono attivati: il blocco automatico sulla tratta Pieve Ligure-Camogli della linea La Spezia-Genova (con una spesa complessiva di 400 milioni); l'impianto ACEI a Contesse (Messina); un sottovia a Parma città (costo 128 milioni); un fabbricato per il personale del deposito locomotive a Bologna S. Donato (costo 230 milioni); il Centro « Accudienza Bestiame » a Rovato, sulla linea Milano-Brescia (costo 200 milioni); il Ferrotel di Domodossola (costo 750 milioni); l'ACEI, il cavo di telecomunicazioni ed altri impianti nella stazione di Macherio Sovico della linea Carnate-Seregno (per una spesa complessiva di 1 miliardo).

MAGGIO

● Nel quadro della partecipazione delle FS alla XXIII Fiera Internazionale della Sardegna si svolge, presso la Camera di Commercio di Cagliari, una conferenza stampa del Direttore Generale, per illustrare le prospettive di rinnovamento e potenziamento della rete ferroviaria e dei collegamenti marittimi FS dell'Isola.

● Inaugurata la Sondrio-Tirano elettrificata, alla presenza del Ministro Formica, del Direttore Generale e di numerose Autorità politiche nazionali e locali. Con la elettrificazione della linea (spesa complessiva di 3 miliardi e 270 milioni) sono stati soppressi anche 19 passaggi a livello e sistemati altri 41.

● Ripristinato il doppio binario sulla tratta Narni-Terni. È il primo passo verso il potenziamento della Orte-Falconara. La cerimonia inaugurale, a cui partecipano il Ministro Formica e il Dr. Semenza, ha luogo a Terni.

● Si conclude a Bologna il 1° concorso nazionale « Arte e Ferrovia ». Primo premio per la pittura ad Angelo Titonel; per la grafica risultano vincitori ex aequo Giovanni Korompay e Giacomo Porzano; per i giovani si classificano al primo posto per la pittura, ex aequo, le scuole « Giovanni Pascoli » di Perugia e la « Rustici » di Massalombarda.

● Aperto all'esercizio il nuovo tratto di linea Exilles-Chiomonte, che, costruito in una delle zone più tormentate della valle di Susa, costituisce un altro passo avanti verso il completo raddoppio della Torino-Modane.

● Vengono attivati: un sottovia stradale in cemento armato vicino a Lodi (linea Milano-Piacenza); il blocco automatico sulla tratta Monterosso-Camogli, della linea La Spezia-Genova (costo complessivo 15 miliardi).

GIUGNO

● Per le elezioni regionali ed amministrative, oltre a praticare le consuete facilitazioni, le FS istituiscono 150 treni speciali e straordinari.

● Presentato alla Fiera di Padova un nuovo tipo di carro, il « carropoche », che consente, indifferentemente, il carico di semirimorchi, di casse o carrozzerie intercambiabili, di grandi containers.

● Il Ministro Formica presenta al Governo la proposta di legge sulla Riforma dell'Azienda FS.

● Definito e siglato l'accordo tra Governo e Sindacati unitari per il contratto dei ferrovieri « 79-80 ».

● Entrano in servizio: 7 nuove travate metalliche dei ponti sul fiume Brenta e sul canale Lusenzo della linea Rovigo-Chioggia (costo complessivo circa 700 milioni); un capannone per le scorte al magazzino approvvigionamenti di Foligno (costo complessivo 550 milioni).

● Inaugurato il servizio a trazione elettrica sulla linea Bari-Gioia del Colle-Taranto. Sono presenti il Ministro Formica, il Dr. Semenza, numerose Autorità politiche nazionali e regionali. Il treno inaugurale raggiunge Gioia del Colle, dove ha luogo la cerimonia ufficiale. L'opera è costata circa 15 miliardi ed è stata portata a termine in tre anni. Si sono elettrificati 114,5 chilometri, si sono potenziati gli impianti e le strutture murarie e sono state costruite 5 sottostazioni elettriche.

LUGLIO

● Inaugurato a Roma Termini il treno ENEL alla presenza del Ministro Formica, del Presidente dell'ENEL, Ing. Corbellini, del Direttore Generale FS, Dott. Semenza. L'esposizione viaggiante servirà a sensibilizzare l'opinione pubblica sulla necessità di economizzare energia. Il convoglio è composto da 9 carrozze e toccherà 66 località sparse in tutto il paese.

● Si riuniscono a Cuneo i membri italiani e svizzeri della Delegazione per la ferrovia del Sempione. Viene preso in esame il ripristino della relazione diretta fra Basilea e Ventimiglia, via Torino, Cuneo e la Valle del Roya.

● Approvato dal Consiglio dei Ministri lo schema di disegno di legge che prevede l'istituzione e l'ordinamento della «Azienda nazionale delle ferrovie».

● Rientra in esercizio la ferrovia del Cadore, Ponte delle Alpi-Galazzo.

● Inaugurata a Roma Termini la nuova caserma POLFER, che ospiterà circa 100 agenti.

● Entrano in servizio nella biglietteria di Milano Centrale venti macchine elettroniche destinate a rendere più rapido ed agevole l'acquisto del biglietto. Due apparecchi dello stesso tipo entrano in funzione a Milano Lambrate.

● Prende concretamente avvio il «treno della speranza», cioè l'iniziativa delle FS, promossa da «Voci della rotaia», a favore dei figli handicappati di ferrovieri. Il Consiglio di Amministrazione approva la concessione di un congruo sussidio speciale ad un primo gruppo di genitori o congiunti di handicappati.

● Vengono attivati: la variante sulla tratta Bolzano-Milano, con l'inserimento di una nuova fermata (costo complessivo 7 miliardi e mezzo); l'impianto ACEI della stazione di Castelvetro, in provincia di Trapani (costo 200 milioni); la copertura dei capannoni di alcuni reparti del Deposito locomotive di Bologna Centrale (costo 247 milioni).

AGOSTO

● Strage alla Stazione di Bologna Centrale. Una bomba ad alto potenziale scoppia in una sala d'aspetto mietendo decine di vittime. Anche tra i ferrovieri si contano 3 morti e una ventina di feriti. Unanime è lo sdegno per l'esecrando gesto terroristico. I ferrovieri della stazione sono tra i primi a porgere soccorso alle vittime e ripristinano il traffico già a poche ore dall'immane tragedia.

● Il traffico ferroviario nel periodo estivo si mantiene, con una leggerissima flessione, ai livelli dello scorso anno. Centinaia sono i treni straordinari che vengono effettuati, specie nei giorni di ferragosto.

● Attivato il blocco automatico di tipo elettronico con ripetizione di segnali in macchina nelle Stazioni di Framura e Altare, della linea Genova-La Spezia (costo complessivo 250 milioni).

SETTEMBRE

● Nel quadro della partecipazione delle FS alla 44ª Fiera del Levante di Bari, viene ufficialmente presentato il nuovo Terminal internazionale di Bari-Lamasinata. L'impianto, che ha una superficie di 18 mila mq, è attrezzato con una gru da 38 tonnellate. Il Ministro Formica e il Dr. Semenza, nel corso di una conferenza stampa, illustrano i piani di ammodernamento e potenziamento delle linee del sud.

● Entra in funzione a Genova Quinto il terzo Centro Medico di Ergoterapia destinato ai ferrovieri del Nord. Si estende su una superficie di 1.255 metri quadrati. Oltre ai tradizionali impianti per la riabilitazione, dispone di una vera e propria officina attrezzata per l'ergoterapia e di un ambulatorio. Il centro potrà ospitare, in permanenza, 35 degenti; il suo costo è stato di circa un miliardo e mezzo di lire.

● Presentato alla Camera il disegno di legge per la Riforma dell'Azienda.

● Il « Comitato ristretto » della Camera per l'esame del Piano Integrativo termina i suoi lavori decidendo un incremento degli stanziamenti da 10.000 a 12.500 miliardi di lire.

● A Bologna, il Ministro Formica e il Dr. Semenza si incontrano con la Giunta Comunale per concordare la ricostruzione della parte distrutta della stazione di Bologna Centrale.

● Vengono attivati: il blocco automatico a corrente continua nella tratta Milano Centrale-Milano Lambrate (4 binari, per un'estesa di 3,8 chilometri, con una spesa complessiva di 250 milioni di lire); il blocco automatico di tipo elettronico con ripetizione dei segnali in macchina, nella tratta Moneglia-Riva Trigoso, della linea La Spezia-Genova (costo complessivo 250 milioni).

OTTOBRE

● Con la formazione del Governo Forlani viene confermato Ministro dei Trasporti il Sen. Rino Formica. È, del pari, riconfermato nell'incarico di Sottosegretario l'On. Antonio Caldoro, mentre vengono nominati nuovi Sottosegretari i Senatori Giosi Roccamonte e Elio Tiriolo.

● Si celebra in tutta Italia la 22ª Giornata del Ferroviere. Da quest'anno la celebrazione nazionale si sposterà successivamente nei vari Compartimenti. A Verona, prescelta per il 1979, nell'Officina del Deposito Locomotive di S. Lucia parlano il Ministro Formica, il Direttore Generale, Dott. Semenza, il Direttore Compartimentale, Ing. Puccio, ed un rappresentante del personale. Vengono poi consegnati i diplomi e le medaglie agli « Anziani » e ai « Benemeriti » della Rotaia. Vengono anche distribuiti i brevetti e i distintivi d'onore ai mutilati, ai feriti per cause di servizio, e attestati ai familiari dei caduti. Vengono infine premiati 22 ferrovieri protagonisti di atti di valore.

● Viene rigorosamente regolamentato l'ingresso alla stazione di Roma Termini. Il provvedimento favorisce le operazioni di vigilanza della stazione e di incarrozzamento dei passeggeri.

● Provenienti da tutti i Compartimenti, 13 mila ferrovieri restituiscono a Giovanni Paolo II, la visita da lui compiuta lo scorso anno a Roma Smistamento.

● Hanno inizio i lavori di ristrutturazione del capannone ex Montaggio delle Officine di Napoli Pietrarsa. Il capannone costituirà il primo elemento del Museo Nazionale Ferroviario.

● Attivato il C.T.C. (controllo centralizzato del traffico) sulla Caltagirone-Gela con una spesa complessiva di 2 miliardi di lire.

NOVEMBRE

● Vengono attivati: il blocco elettrico tipo FS sulla tratta Cremona-Piacenza e la nuova sistemazione dei passaggi a livello sulla stessa tratta (costo complessivo 390 milioni); l'impianto ACEI nella stazione di Francavilla al Mare (costo complessivo 450 milioni); il blocco elettrico tipo FS sulla tratta Bivio Bacchiglione-S. Pietro in Gù e la sistemazione con segnali dei passaggi a livello della stessa tratta (costo complessivo 100 milioni).

● Nei pressi di Lamezia Terme si verifica un gravissimo incidente ferroviario, in cui vengono coinvolti due treni viaggiatori e la sezione di un treno merci staccatasi dal convoglio. Ventinove i morti, 107 i feriti: questo, il tragico bilancio della sciagura.

● L'immane tragedia che colpisce la Campania e la Basilicata, a causa del sisma, non risparmia la rete ferroviaria e i ferrovieri di quelle Regioni, i quali sono tra i primi a intervenire per soccorrere i terremotati e ripristinare le linee ferroviarie interrotte. Nelle località colpite dal sisma vengono inviati carri, carrozze-cuccette e un treno sanitario, per ricoverare i senzatetto e curare i feriti.

DICEMBRE

● Entra in vigore il decreto presidenziale sulle nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio ferroviario. Le nuove disposizioni prevedono regolamenti più ampi e severi, ed aumentano considerevolmente l'importo delle multe.

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

