



FS84

FS84



A CURA DELLA DIVISIONE AUTONOMA RELAZIONI AZIENDALI



Pot. von FS

Dopo anni di discussioni e di proposte, il 18 aprile 1985 il Parlamento ha infatti approvato all'unanimità il nuovo Ente ferroviario, varando la prima grande riforma dell'Amministrazione statale in Italia. Le FS, ora, non sono più un apparato fortemente incardinato nell'amministrazione centrale, ma diventano un primo e più avanzato esempio dello Stato che si organizza e si dà regole di impresa.

In questo modo una delle più grandi aziende pubbliche italiane, con i suoi 220.000 addetti, viene immessa a pieno titolo nel mercato produttivo, accettandone le logiche e ponendosi in una condizione di pari imprenditorialità, pur nel rispetto delle regole fondamentali del servizio pubblico.

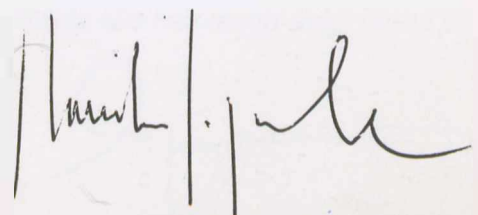
L'assetto giuridico-amministrativo delle nuove FS, superando i modelli tradizionali di gestione della impresa pubblica, attraverso la separazione tra indirizzo politico e gestione imprenditoriale, assicura al servizio ferroviario la trasparenza dei conti economici, la piena responsabilizzazione degli amministratori, la certezza dei flussi finanziari e degli investimenti, l'adeguamento tecnologico, la produttività del servizio nel segno della qualità, in un rapporto che non è più tra uno Stato che eroga un servizio e un cittadino che comunque lo riceve ma tra uno Stato che produce un servizio e un cliente che lo acquista.

È un traguardo non facile da raggiungere, che richiede impegno e capacità, intelligenza e responsabilità. Ed è importante per questa prospettiva che proprio il 1984 sia stato l'anno dell'autoregolamentazione degli scioperi nei trasporti: un meccanismo che ha consentito di rinnovare il contratto dei ferrovieri, riducendo enormemente il disagio dei cittadini (le ore di sciopero rispetto al precedente anno contrattuale sono più che dimezzate).

Ma il 1984 è stato anche l'anno della certezza finanziaria: altri 15.900 miliardi si riversano sulle infrastrutture previste dal Piano Integrativo, garantendo così il rinnovamento della rete ferroviaria, ma anche avviando, fra l'altro, il rilancio della ricerca, nel quadro del Piano Generale dei Trasporti, anch'esso datato 1984.

Un anno denso di traguardi raggiunti, dunque, dai quali guardare con fiducia al futuro del nuovo Ente. Un futuro che avrà bisogno di tutte quelle forze, energie e professionalità, largamente presenti nell'Azienda, che unite alle capacità dei nuovi dirigenti saranno in grado di portare le Ferrovie italiane a quel nuovo ruolo fondamentale per l'economia del Paese che anche la recente Conferenza Nazionale dei Trasporti ha messo in piena evidenza e che il Piano Generale del settore, chiaramente prevede, ridisegnandone compiti e funzioni.

On. Claudio Signorile
Ministro dei Trasporti





Il 1984 è stato per le ferrovie un anno nel complesso positivo, malgrado il permanere di gravosi problemi. Lo documenta questa relazione improntata ai consueti criteri di obiettiva e scrupolosa informazione.

La presenza del vettore su rotaia si è ampliata, come dimostra l'incremento, rispetto al 1983, dei passeggeri e delle merci trasportate. All'aumento del prodotto, hanno fatto riscontro un ulteriore graduale recupero della regolarità del servizio, l'istituzione di nuovi collegamenti e una riduzione dei tempi di percorrenza su importanti itinerari interni ed internazionali, pur con i limiti posti dall'attuale disponibilità di personale e di mezzi. Sotto il profilo finanziario, il disavanzo di gestione è diminuito di 225 miliardi. Tale significativo risultato è dovuto essenzialmente al maggior gettito delle entrate del traffico, ai maggiori rimborsi del Ministero del Tesoro, in applicazione della normativa comunitaria, e a recuperi di carattere generale.

L'attuazione del Programma Integrativo ha segnato decisivi progressi: la relazione illustra le opere ultimate, o in avanzato sviluppo, per l'ammodernamento tecnologico, la riqualificazione e il potenziamento della rete. Gli interventi infrastrutturali, migliorando tecnicamente le linee e gli impianti, consentono anche la piena utilizzazione del nuovo materiale rotabile e dei mezzi di trazione che vengono gradualmente acquisiti al parco FS. Sempre in attuazione del Programma Integrativo, sono state varate nel 1984 le due nuove navi traghetto «Scilla» e «Villa», destinate a potenziare i collegamenti ferromarittimi tra la Sicilia e il Continente.

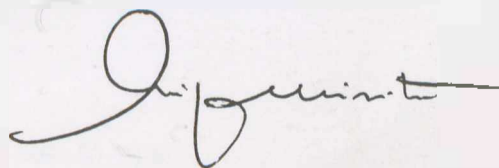
Dalle pagine della relazione emergono i numerosi provvedimenti che sono stati messi in atto per il razionale utilizzo delle risorse disponibili e per l'ottimale organizzazione della produzione e dei rapporti con il mercato.

Dopo la flessione degli anni 81, 82 e 83, l'Azienda è riuscita a recuperare alla rotaia traffico merci, con misure incisive, quali l'istituzione dei TRES in servizio interno che ha consentito di ridurre notevolmente i tempi di resa dei prodotti in partenza del Meridione e diretti alle aree industriali e commerciali del Nord; la ristrutturazione della rete TEM; l'incremento dei trasporti intermodali e di quelli combinati.

Tra i fatti di gestione di maggior rilievo del 1984 va infine menzionato l'avvio del Sistema Informativo Aziendale (SIA), nel quadro della più estesa applicazione delle metodologie informatiche.

In conclusione mi sembra di poter dire che anche nel 1984 le ferrovie hanno adempiuto ai propri compiti con costruttivo impegno, mentre è proseguita a pieno ritmo l'azione per adeguare completamente il trasporto su rotaia alle necessità degli utenti e del Paese.

Ing. Luigi Misiti
Direttore Generale FS



Ministro	On. Claudio Signorile	
Sottosegretari	Sen. Giuseppe Santonastaso Sen. Nicola Grassi Bertazzi On. Savino Melillo	
Consiglio di Amministrazione	On. Claudio Signorile Sen. Giuseppe Santonastaso Sen. Nicola Grassi Bertazzi On. Savino Melillo Dott. Ing. Luigi Misiti Dott. Arnaldo Chisari Dott. Ing. Francesco Monopoli Prof. Dott. Giovan Battista Di Miceli Dott. Ing. Giulio Caporali Sig. Valentino Zuccherini Avv. Giovanni Gentile Dott. Giorgio Crisci Dott. Francesco Piroso Dott. Mario Sarcinelli Dott. Giovanni Ruggeri Dott. Ing. Gabriele Di Palma Prof. Orazio Buccisano Dott. Ing. Costanzo Valli Avv. Francesco Carlo Parisi Col. Gualtiero Corsini Dott. Giuseppe Sica	<i>Ministro dei Trasporti Sottosegretario di Stato Sottosegretario di Stato Sottosegretario di Stato Direttore Generale delle FS Direttore Generale della Programmazione, Organizzazione e Coordinamento Dirigente Generale FS Dirigente Generale FS Dirigente Generale FS Dirigente Generale FS Vice Avvocato Generale dello Stato Presidente di Sezione del Consiglio di Stato Presidente di Sezione del Consiglio di Stato Direttore Generale delle Pensioni di Guerra Ragioniere Generale dello Stato Presidente di Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici Preside della Facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Messina Esperto Trasporti Libero Professionista Capo Ufficio Trasporti dello Sme Dirigente Generale FS, Segretario del Consiglio</i>

Direttore Generale Dott. Ing. Luigi Misiti

Vice Direttori Generali Dott. Gaetano de Campora
Dott. Aldo Bonforti
Prof. Giovanni Coletti

Direttori dei Servizi MOVIMENTO: Dott. Giovanni De Chiara
COMMERCIALE E TRAFFICO: Dott. Mauro Ferretti
MATERIALE E TRAZIONE: Dott. Ing. Eduardo Cardini
LAVORI E COSTRUZIONI: Dott. Ing. Gabriele Ruoppolo
IMPIANTI ELETTRICI: Dott. Ing. Renato Proia
PERSONALE: Dott. Aldo Cosentino
AFFARI GENERALI: Dott. Giovanni Maricchiolo
ISTITUTO SPERIMENTALE: Dott. Ing. Giulio Giovanardi
SANITARIO: Prof. Mario Monti
RAGIONERIA: Dott. Mario Cici
APPROVVIGIONAMENTI: Dott. Remo Maggi
CENTRO ELETTRONICO UNIFICATO: Dott. Luigi Ricagni
SETTORE NAVIGAZIONE: Rag. Roberto Coppari

Direttori dei Compartimenti ANCONA: Dott. Cesare Cingolani
BARI: Dott. Ing. Giuseppe Massaro
BOLOGNA: Dott. Ing. Luigi Marino
CAGLIARI: Dott. Ing. Antonio Sanesi
FIRENZE: Dott. Ing. Ferdinando Salvatori
GENOVA: Dott. Ing. Cesare Romano
MILANO: Dott. Ing. Federico Renzulli
NAPOLI: Dott. Ing. Luigi Parisella
PALERMO: Dott. Ing. Armando Colombo
REGGIO CALABRIA: Dott. Ing. Francesco Rizzuto
ROMA: Dott. Ing. Edoardo Mori
TORINO: Dott. Ing. Luigi Ballatore
TRIESTE: Prof. Romano Troilo
VENEZIA: Dott. Ing. Quirido Castellani
VERONA: Dott. Ing. Salvatore Puccio

Direttori delle Unità Speciali 1ª UNITÀ SPECIALE: Dott. Ing. Silvio Rizzotti
2ª UNITÀ SPECIALE: Dott. Ing. Carlo Focacci
3ª UNITÀ SPECIALE: Dott. Ing. Arturo Pandolfo
4ª UNITÀ SPECIALE: Dott. Ing. Giovanni D'Ippolito
5ª UNITÀ SPECIALE: Dott. Ing. Francesco Paolo Arsena



Lunghezza delle linee esercitate

In complesso	km.	16.104,6
Elettrificate	"	8.868,3
Non elettrificate	"	7.236,3
A doppio binario	"	5.394,2
A semplice binario	"	10.710,4
Marittime	"	236,8
Autoservizi sostitutivi	"	524,0
Con blocco automatico	"	2.974,0
Binari di corsa	"	21.917,0
P.L. automatizzati	n.	467
P.L. chiusi nell'anno	n.	96

(Al 31-12-1984)

	Elettr.	Non elettr.
Linee a scartamento ordinario a semplice binario		
Linee a scartamento ordinario a doppio binario		
Linee a scartamento ridotto		
Linee marittime FS	~~~~~	
Autoservizi FS o gestiti per conto FS (viaggiatori)		

SOMMARIO

Traffico e congiuntura	11
La gestione aziendale: risultati e prospettive	12
Il traffico viaggiatori	15
Il traffico merci	18
Il traffico sul mare	23
Risultati della gestione	25
La politica europea dei trasporti	28
I rapporti internazionali	30
Le commesse all'industria	32
Qualità del servizio	35
Miglioramento della percorrenza dei treni viaggiatori	36
Servizi accessori viaggiatori	40
Traffico merci: standard sempre più selettivi	42
Realizzazioni tecniche	49
Le infrastrutture: ammodernamento e potenziamento degli impianti	50
Gli impianti elettrici ed elettronici	54
Il materiale rotabile e la trazione	56
Attività dell'Istituto Sperimentale	63
L'informatica	65
Programma Integrativo	67
Il Programma Integrativo: lo stato di attuazione	68
Unità speciali: i lavori sono in corso	70
Vita dell'Azienda	75
Ordinamento dell'Azienda e politica del personale	76
Le Relazioni Aziendali	79
Il Dopolavoro ferroviario	80
L'attività sanitaria	81
Cronaca di un anno	82





TRAFFICO E CONGIUNTURA



LA GESTIONE AZIENDALE: RISULTATI E PROSPETTIVE

Dopo un triennio negativo, il Prodotto Interno Lordo è aumentato nel 1984 del 2,6%, tasso lievemente superiore a quello dei paesi europei ma notevolmente inferiore a quello dei paesi dell'OCSE. In particolare, il settore agricolo ha registrato una diminuzione del 3,7%, mentre i settori industriale e terziario sono aumentati rispettivamente del 2,8% e del 2,4%. La componente trasporti e comunicazioni ha registrato, dopo il calo del 1983, un aumento del 3,1%.

Il sistema economico nazionale si è caratterizzato per il successo ottenuto in tema di riduzione dell'inflazione, scesa a livelli prossimi agli obiettivi programmati; è diminuita anche l'incidenza del fabbisogno statale del Prodotto Interno Lordo. Per contro nessun miglioramento si è verificato nel tasso di disoccupazione, giunto al 10,4%, e nella bilancia dei conti con l'estero (le importazioni sono aumentate del 6,2% e le esportazioni dell'1,6%). Nel complesso i risultati del 1984 possono essere considerati positivi, ma non ancora sufficienti a stabilire le condizioni per un duraturo ed equilibrato sviluppo.

In questo quadro congiunturale, dai dati provvisori al momento disponibili, emerge che il risultato della gestione aziendale 1984 è stato positivo: il prodotto globale, comprendente sia i viaggiatori-km che le tonnellate-km, ha raggiunto i 55 miliardi di unità di traffico, cioè il 4% in più rispetto al 1983.

I viaggiatori-km, che rappresentano all'incirca il 68% del prodotto globale, sono aumentati del 2,8% toccando un valore pari a 37,1 miliardi, e le tonnellate-km sono aumentate del 6,7%, attestandosi sul livello di 17,9 miliardi.

Questa tendenza del traffico ferroviario concorda, seppure con differenti modalità, con quella del traffico stradale: i dati indicano infatti un aumento della domanda di trasporto anche in questo settore.

Occorre però rilevare che a fronte di questa tendenza, e nonostante i notevoli progressi dovuti all'attuazione del Programma Integrativo, sussistono ancora dei punti di crisi nel piano infrastrutturale che condizionano negativamente la capacità





di trasporto e mantengono il mezzo ferroviario scarsamente competitivo rispetto a quello stradale.

Vanno comunque sottolineati i buoni risultati ottenuti sul piano della regolarità della circolazione: circa il 53% dei convogli è giunto a destinazione in orario o con un ritardo non superiore a cinque minuti e il 20% con un ritardo non superiore a quindici minuti.

A breve termine, permanendo le soggezioni di esercizio imposte dall'esecuzione dei lavori in corso, l'aumento del prodotto aziendale rimarrà affidato a una regolarità sempre maggiore della marcia dei treni, alla riqualificazione, già in atto, del materiale rotabile trainante e rimorchiato e a una serie di iniziative commerciali tendenti a recuperare segmenti di mercato per i quali le ferrovie risultano essere competitive.

Tale aumento, seppure modesto, della capacità di trasporto e un ulteriore aumento del Prodotto Interno Lordo prospettati dagli osservatori economici più accreditati inducono a prevedere che nel 1985 si possa ottenere un incremento di traffico all'incirca della stessa entità registrata nel 1984. Per il successivo triennio si potranno ottenere risultati tali da superare i livelli massimi raggiunti in passato (circa 40 miliardi di viaggiatori-km nel 1981 e 18,4 miliardi di tonnellate-km negli anni 1974 e 1980).

Ove poi sia possibile contare su una ripresa economica più duratura e in miglioramenti più consistenti del servizio offerto, anche in relazione alle innovazioni organizzative previste dalla Legge di riforma dell'Azienda FS, approvata dal Parlamento nell'aprile 1985, si potrebbero ipotizzare aumenti di traffico ben più consistenti, soprattutto per gli anni 1987-88.



IL TRAFFICO VIAGGIATORI

I viaggiatori-km sono aumentati nel 1984 circa del 2,8%, toccando un valore pari a 37,1 miliardi.

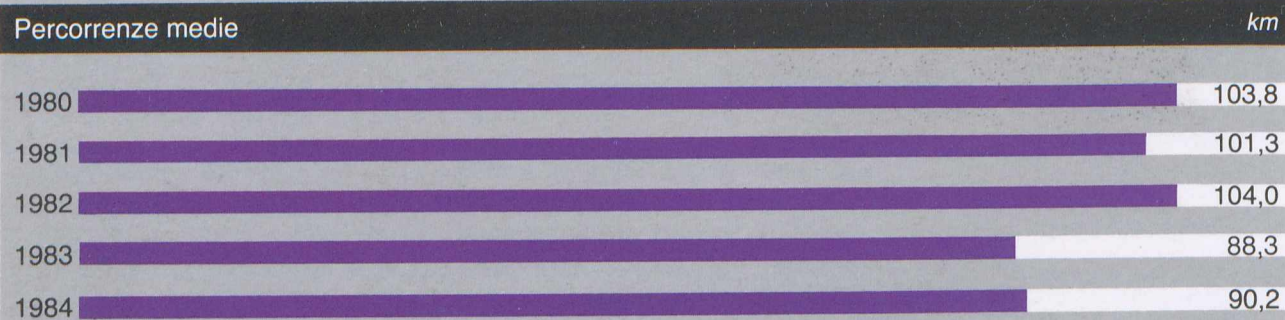
I viaggiatori trasportati hanno avuto un leggero aumento (circa lo 0,8%, raggiungendo un valore di 412,5 milioni. La percorrenza media è stata di circa 90 km.

Dai dati mensili risulta che i viaggiatori-km hanno avuto un andamento negativo nel primo quadrimestre e positivo nei restanti mesi dell'anno, con variazioni piuttosto accentuate negli ultimi mesi, con punte in settembre (+8,3%) e ottobre (+9,5%).

Tra le iniziative aziendali volte al miglioramento della qualità del servizio, citiamo le offerte rivolte a specifici segmenti di mercato (viaggi di affari, terza età, turismo giovanile, ecc.), l'istituzione dell'orario cadenzato anche sulle direttrici Torino-Milano-Venezia-Trieste, e Ventimiglia-Genova-Milano che andrà in vigore a partire dall'estate 1985, il rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi accessori (carrozze letto, cuccette e servizi di ristorazione).

Il previsto incremento del traffico ferroviario dovuto a fattori congiunturali e i positivi effetti di tali iniziative fanno prevedere un valco'e, in termini di viaggiatori-km di 38,2 miliardi per il 1985, di 39,4 miliardi per il 1986, di 40,6 miliardi per il 1987 e di 49,9 miliardi per il 1988, corrispondente a un incremento annuale di circa il 3%.

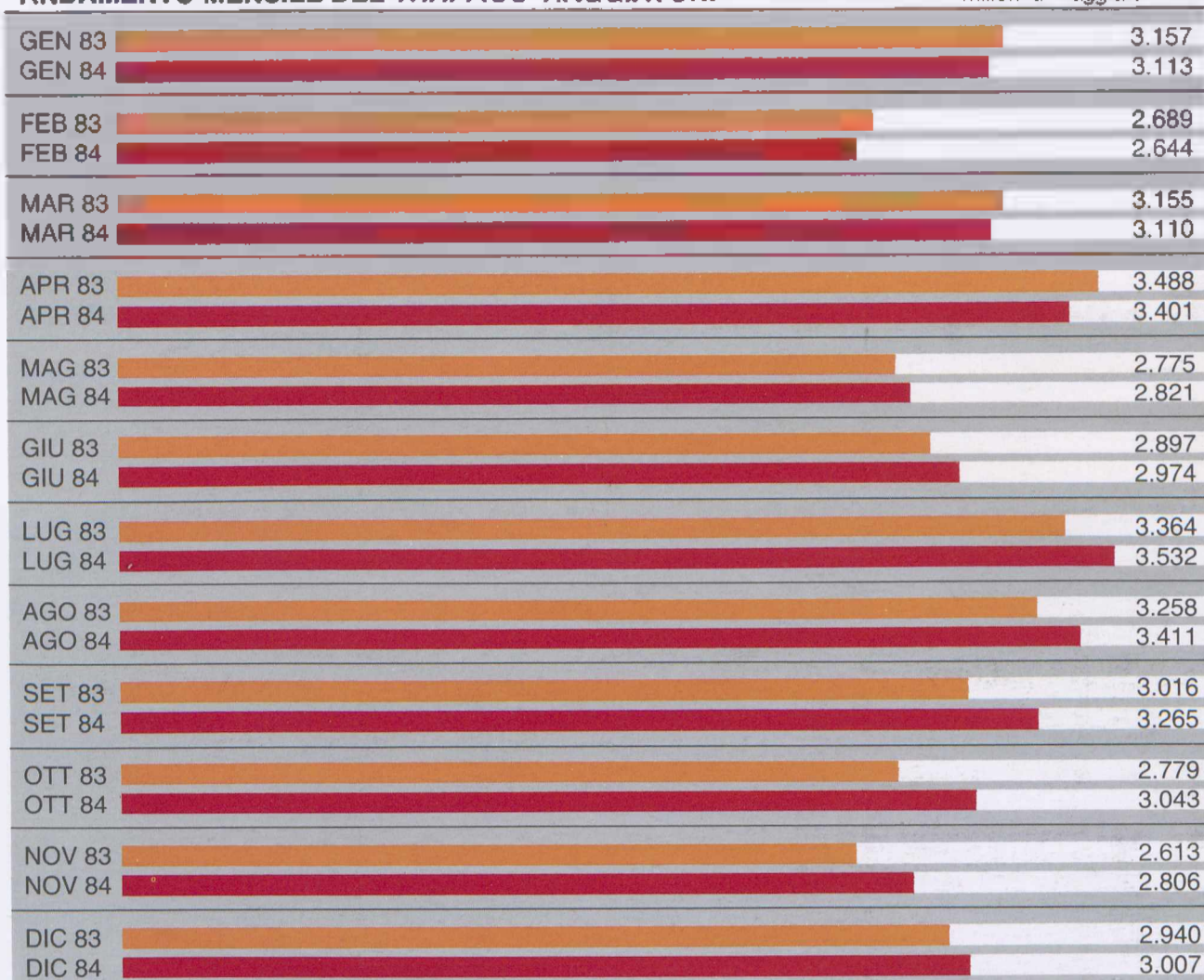
TRAFFICO VIAGGIATORI



I dati relativi al 1984 sono provvisori

ANDAMENTO MENSILE DEL TRAFFICO VIAGGIATORI

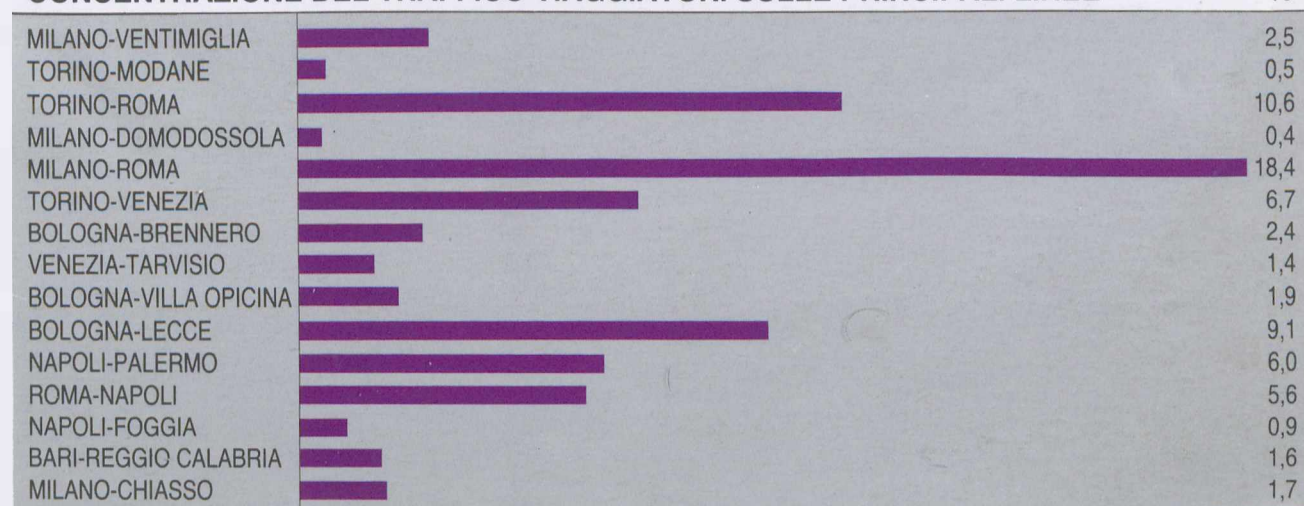
milioni di viaggiatori/km



I dati relativi al 1984 sono provvisori

CONCENTRAZIONE DEL TRAFFICO VIAGGIATORI SULLE PRINCIPALI LINEE

%



IL TRAFFICO MERCI

Nel 1984 le FS hanno trasportato circa 54,4 milioni di tonnellate, pari a 17,9 miliardi di tonnellate-km. Gli incrementi percentuali rispetto al 1983 sono stati rispettivamente del 10,3 e del 6,7%. La percorrenza media è pari a circa 329 km.

L'andamento positivo si riscontra anche dall'analisi dei dati mensili, ad eccezione dei mesi di febbraio e novembre che hanno fatto registrare variazioni negative.

Fra le iniziative attuate di recente o in via di attuazione per il miglioramento del servizio merci, citiamo l'istituzione di nuovi terminali per il servizio TRES con l'estero, l'istituzione di analoghi trasporti effettuati con treni completi multiclienti anche in servizio interno e l'istituzione presso ogni compartimento di un organo di coordinamento della produzione e della vendita.

Per i prossimi anni, si ritiene di poter pervenire a livelli pari a 18 miliardi di tonnellate-km nel 1985, 18,7 miliardi nel 1986, 19,5 miliardi nel 1987 e 20,3 miliardi nel 1988, con un aumento del 3% per il 1985 e del 4% per gli anni successivi.



		1983	1984	Δ %	
Traffico nei porti	Carri caricati	132.466	147.787	+11,6	
	Carri scaricati	86.910	81.502	- 6,2	
	Movimento complessivo	219.376	229.289	+ 4,5	
Trasporti derrate	Carri caricati	112.232	96.080	-14,4	
Trasporti refrigerati	Carri caricati	54.090	42.898	-20,6	
Trasporto containerizzato	In servizio interno	containers	126.565	124.963	- 1,3
		tonnellate	1.743.356	1.846.776	+ 5,9
	In servizio internazionale	containers	149.971	152.823	+ 1,9
	(spedizioni + arrivi)	tonnellate	2.855.694	2.969.553	+ 4,0
Trasporti combinati	In servizio interno	mezzi	16.032	19.059	+18,9
		tonnellate	338.222	452.151	+33,7
	In servizio internazionale	mezzi	133.210	160.568	+20,5
	(spedizioni + arrivi)	tonnellate	2.911.996	3.567.524	+22,5



TRAFFICO MERCI

Tonnellate trasportate

milioni



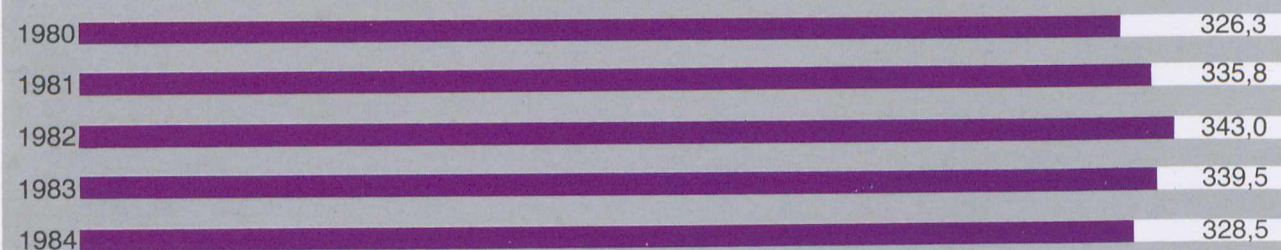
Tonnellate/km

miliardi



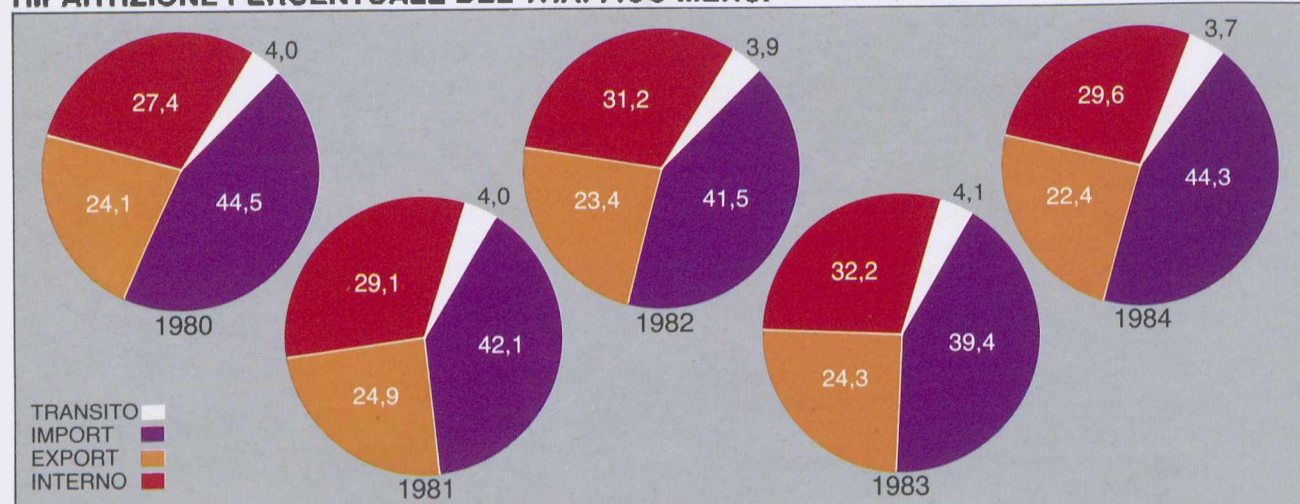
Percorrenze medie

km



RIPARTIZIONE PERCENTUALE DEL TRAFFICO MERCI

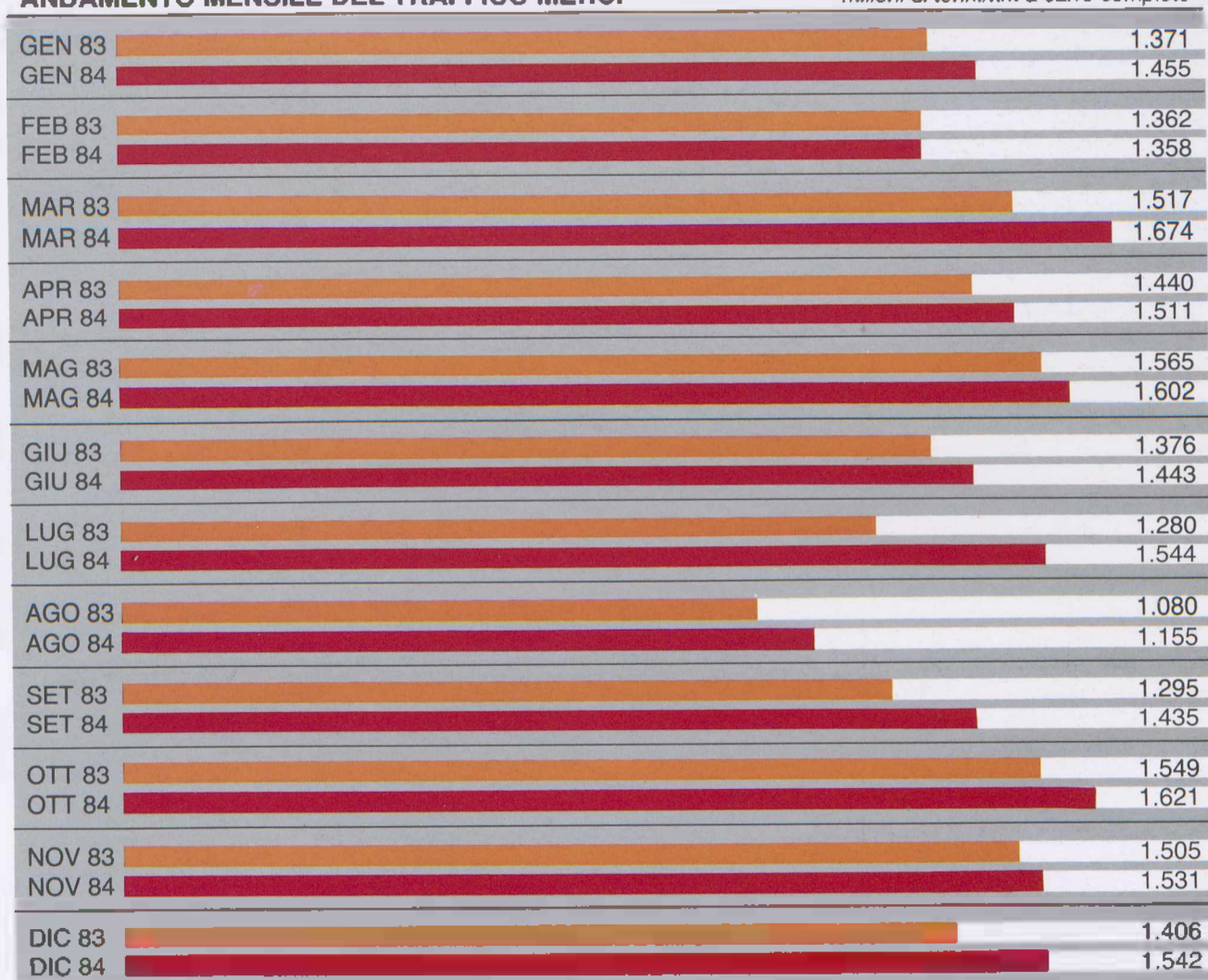
tonn/km a carro completo



I dati del 1984 sono da considerarsi provvisori

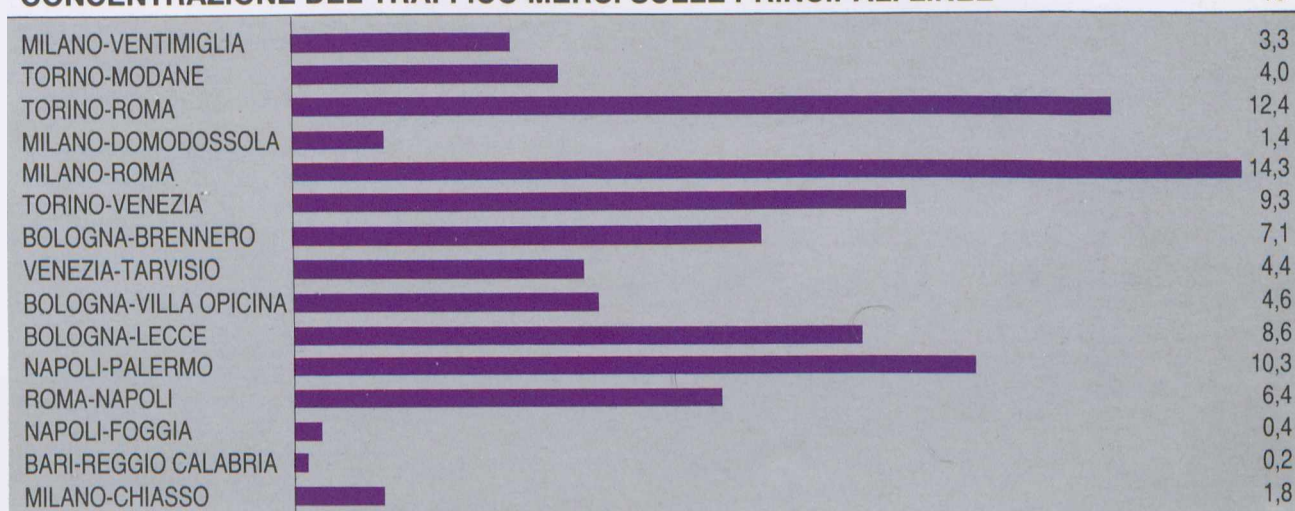
ANDAMENTO MENSILE DEL TRAFFICO MERCI

milioni di tonn./km a carro completo



CONCENTRAZIONE DEL TRAFFICO MERCI SULLE PRINCIPALI LINEE

%





IL TRAFFICO SUL MARE

Il 1984 è stato l'anno del varo delle due nuove navi «Villa» e «Scilla» destinate al servizio sullo Stretto di Messina, nell'ottica di rinnovamento e potenziamento della flotta già operante.

In vista della riforma dell'Azienda, si è particolarmente sentita l'esigenza di riesaminare l'organizzazione del servizio, al fine di migliorarne la qualità e la produttività.

Nel periodo estivo è stata, infatti, sperimentata sulla rotta sarda una doppia corsa notturna che, offrendo un maggior numero di posti e un'ulteriore possibilità d'imbarco, è risultata particolarmente gradita all'utenza, tanto da far ritenere opportuno il proseguimento dell'iniziativa.

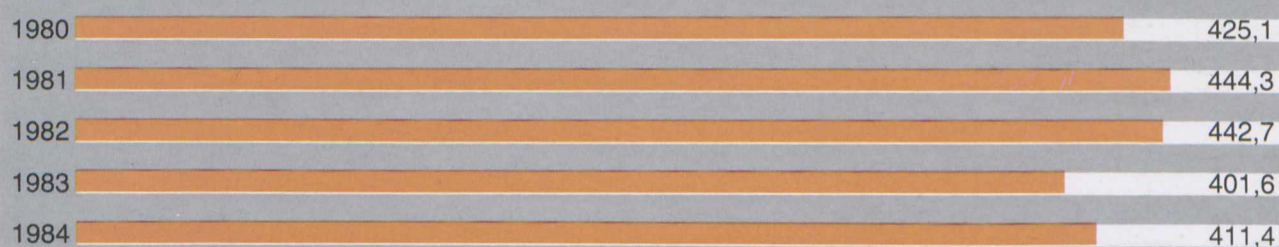
In seguito alla navigazione regolare della nave-traghetto «Garibaldi» si è consolidato l'aumento, già conseguito nell'83, del numero dei veicoli traghettiati; il numero delle corse — 2.589 — è salito di circa l'1% mentre l'aumento del 2,4% circa dei viaggiatori recupera parzialmente il calo registrato nell'anno precedente. Sullo Stretto di Messina si è prestata particolare attenzione al

TRAFFICO CIVITAVECCHIA-GOLFO ARANCI

(5 navi)

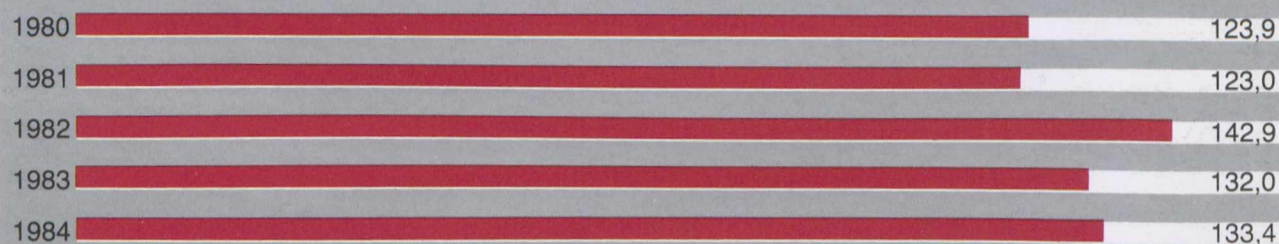
Viaggiatori

migliaia



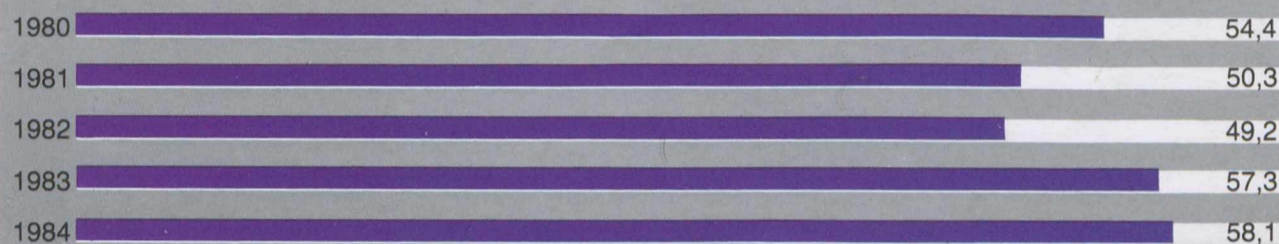
Automezzi

migliaia



Rotabili

migliaia



traghettamento dei mezzi gommati: a tale proposito si è infatti avviato uno studio per un'eventuale specializzazione di corse per il traghettamento di autocisterne con prodotti infiammabili, al fine di agevolare questo tipo di traffico e non costringere i viaggiatori pendolari ad inutili attese.

Anche sullo Stretto è aumentato il numero dei veicoli traghettiati; le 58.136 corse hanno fatto registrare un incremento di circa il 10%.

TRAFFICO NELLO STRETTO DI MESSINA

(12 navi)

Viaggiatori	migliaia
1980	10.334
1981	10.141
1982	9.908
1983	9.893
1984	9.705
Automezzi	migliaia
1980	582
1981	580
1982	555
1983	531
1984	587
Rotabili	migliaia
1980	610
1981	567
1982	596
1983	579
1984	568

RISULTATI DELLA GESTIONE

Il conto economico ha registrato un disavanzo di gestione di 1.796,8 miliardi, con una diminuzione rispetto a quello accertato nell'esercizio 1983, di 225,1 miliardi.

Tale risultato è da attribuire all'effetto differenziale tra le maggiori entrate per 2.157,4 miliardi e le maggiori spese per 1.932,3 miliardi.

Maggiori entrate si sono verificate nel gettito dei prodotti del traffico (197,7 miliardi) in relazione sia all'incremento del traffico sia agli intervenuti aumenti tariffari, nei rimborsi del Tesoro ai sensi dei Regolamenti CEE 1191/1969, 1192/69 e 1108/70 (1.080,8 miliardi) e nelle altre entrate (342,3 miliardi) essenzialmente per economie verificatesi nella gestione dei residui passivi e per recuperi di carattere generale e inerenti a spese diverse, realizzati in misura superiore al previsto.

Maggiori spese si sono verificate nella categoria Personale (274,9 miliardi) per effetto degli aumenti dell'indennità integrativa speciale e degli scatti di stipendio, nell'assegnazione a carico

Spese di gestione e ripartizione percentuale

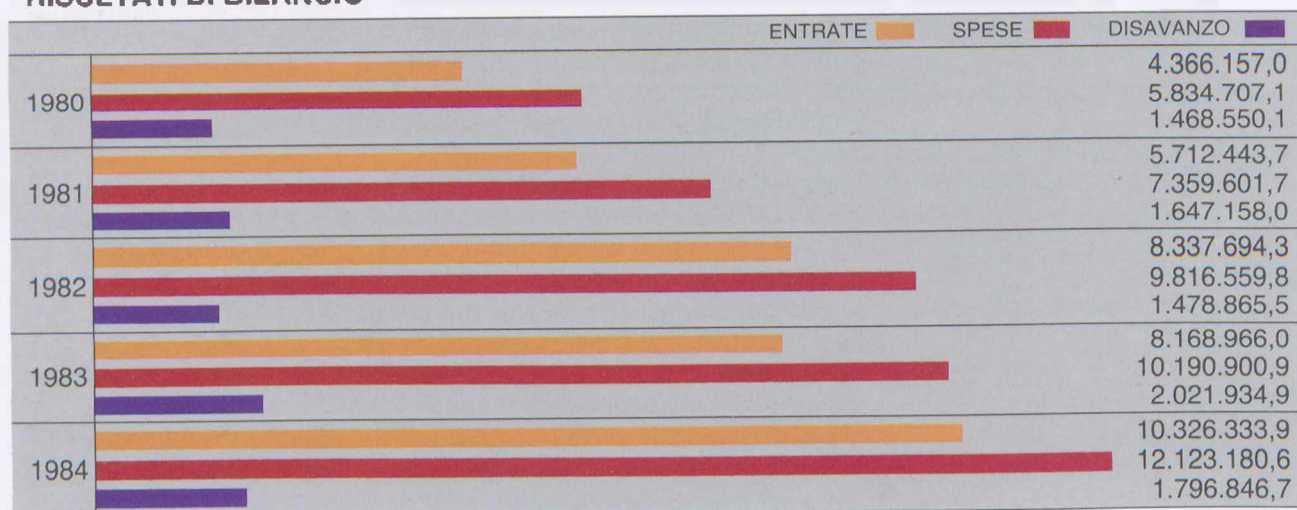
	<i>in milioni di lire</i>	<i>%</i>
Retribuzioni personale FS	L. 4.096.627,9	33,8
Oneri riflessi	L. 1.606.601,5	13,2
Retribuzioni incaricati e trattamento quiescenza degli assuntori	L. 44.659,9	0,4
	L. 5.747.889,3	47,4
Combustibili ed energia elettrica	L. 176.000,0	1,5
Forniture, servizi appaltati e prestazioni diverse	L. 804.712,1	6,6
Manutenzioni	L. 1.366.889,0	11,3
Rinnovamenti	L. 1.375.811,5	11,3
Oneri finanziari	L. 1.766.135,0	14,6
Altre spese	L. 885.743,7	7,3
	L. 6.375.291,3	52,6
Totale spese correnti	L. 12.123.180,6	100,0

Investimenti finanziati nel 1984

	<i>miliardi di lire</i>
Raddoppio Tarcento-Confine di Stato	80,0
Esecuzione del Programma Integrativo di 18.850 miliardi	3.500,0
Rinnovamento degli impianti e del materiale rotabile	1.351,3
Partecipazioni azionarie	30,0
Spese esecuzione e completamento opere già di competenza LL.PP.	30,0
Spese attuazione piano decennale soppressione passaggi a livello	150,0
Ricostruzione degli impianti danneggiati dal sisma in Campania e Basilicata nel novembre 1980	20,0
Costruzione nuova stazione Domodossola II	2,9
Totale	5.164,2

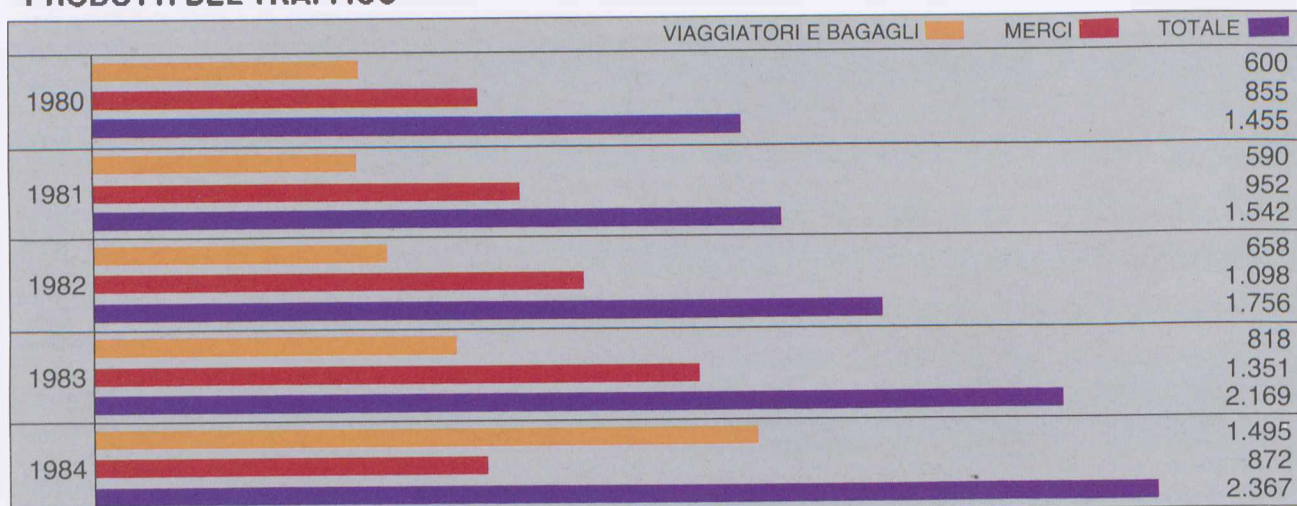
RISULTATI DI BILANCIO

milioni di lire



PRODOTTI DEL TRAFFICO

miliardi di lire



dell'esercizio per rinnovamenti (488 miliardi), negli oneri finanziari (652,6 miliardi), nelle manutenzioni (133,2 miliardi) e nelle altre spese (113,4 miliardi).

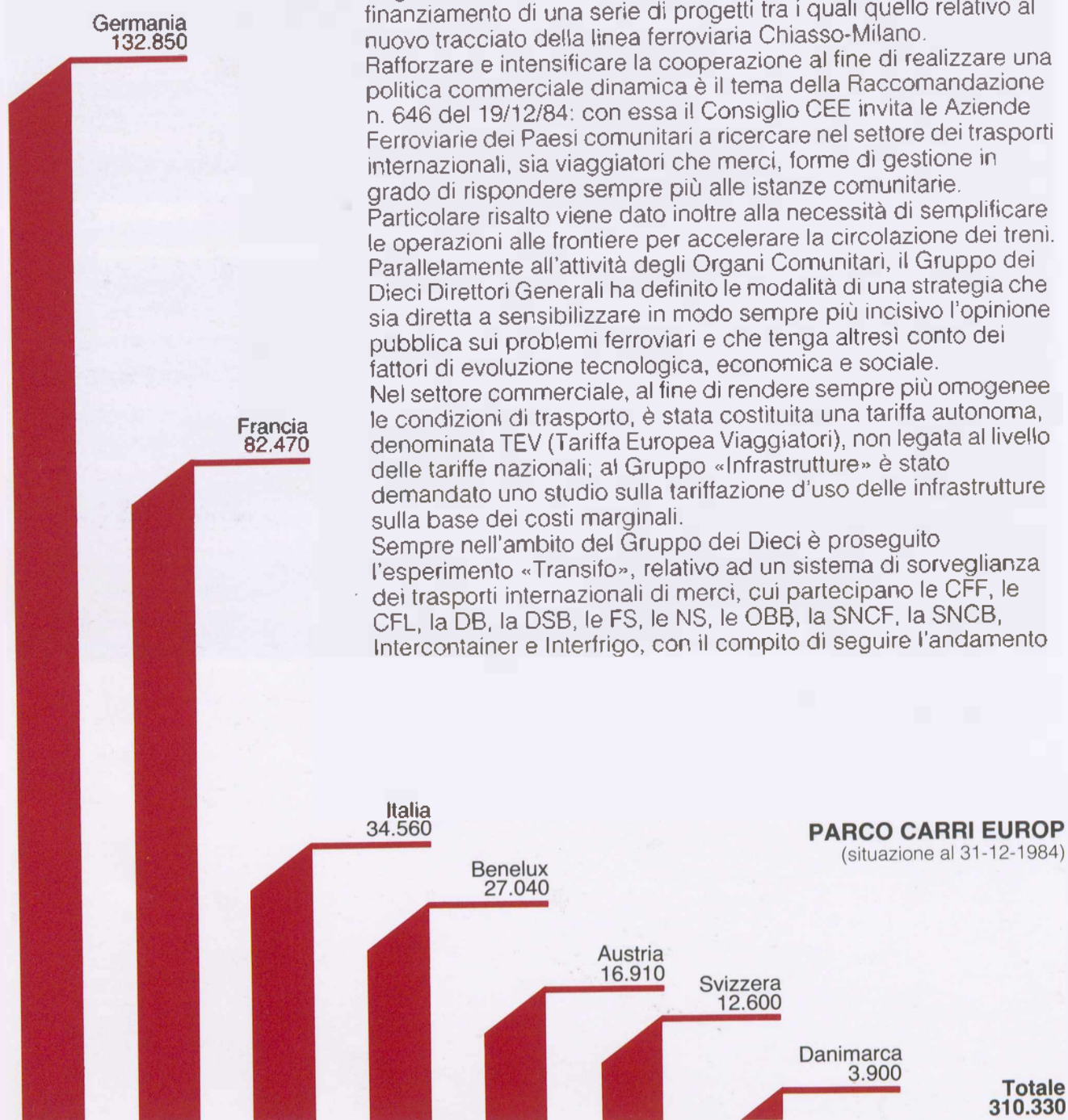
Il contenuto aumento delle spese per acquisti di beni e servizi, nei limiti dell'inflazione programmata, è da attribuire alla lievitazione dei costi.

PRODOTTI MENSILI DEL TRAFFICO

milioni di lire

GEN 83		130.799
GEN 84		184.603
FEB 83		129.228
FEB 84		164.784
MAR 83		139.311
MAR 84		186.039
APR 83		155.154
APR 84		198.097
MAG 83		144.003
MAG 84		202.597
GIU 83		142.768
GIU 84		203.614
LUG 83		163.661
LUG 84		225.545
AGO 83		144.933
AGO 84		192.180
SET 83		161.084
SET 84		207.838
OTT 83		157.916
OTT 84		200.413
NOV 83		140.069
NOV 84		186.967
DIC 83		151.290
DIC 84		214.139

LA POLITICA EUROPEA DEI TRASPORTI



PARCO CARRI EUROP
(situazione al 31-12-1984)

Nel quadro di una sempre più fattiva cooperazione tra le Reti europee, sia sul piano tecnico che su quello commerciale e dell'esercizio, sono stati adottati nel corso dell'84 una serie di provvedimenti tali da migliorare sensibilmente la qualità del servizio ed aumentarne la redditività.

L'azione di sostegno intrapresa a favore delle infrastrutture di trasporto dei Paesi Membri, mediante l'adeguamento delle linee esistenti e la costruzione di nuove, ha visto concretizzarsi, nel Regolamento n. 3620 emanato dal Consiglio CEE il 19/12/1984, il finanziamento di una serie di progetti tra i quali quello relativo al nuovo tracciato della linea ferroviaria Chiasso-Milano.

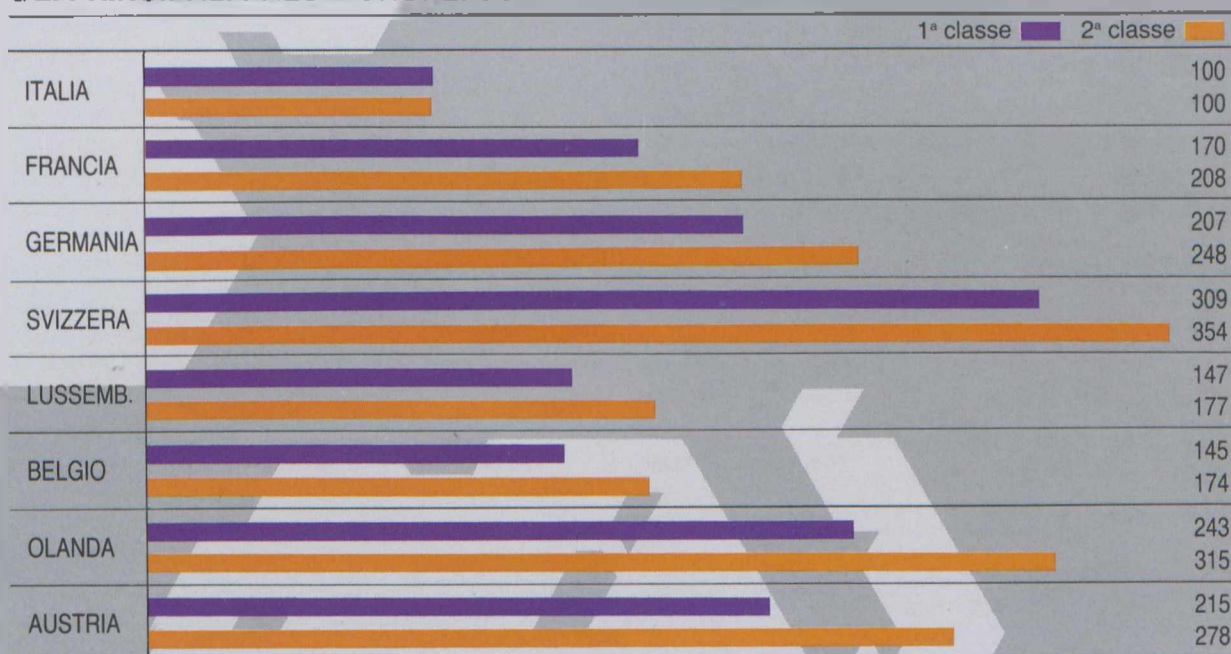
Rafforzare e intensificare la cooperazione al fine di realizzare una politica commerciale dinamica è il tema della Raccomandazione n. 646 del 19/12/84: con essa il Consiglio CEE invita le Aziende Ferroviarie dei Paesi comunitari a ricercare nel settore dei trasporti internazionali, sia viaggiatori che merci, forme di gestione in grado di rispondere sempre più alle istanze comunitarie.

Particolare risalto viene dato inoltre alla necessità di semplificare le operazioni alle frontiere per accelerare la circolazione dei treni. Parallelamente all'attività degli Organi Comunitari, il Gruppo dei Dieci Direttori Generali ha definito le modalità di una strategia che sia diretta a sensibilizzare in modo sempre più incisivo l'opinione pubblica sui problemi ferroviari e che tenga altresì conto dei fattori di evoluzione tecnologica, economica e sociale.

Nel settore commerciale, al fine di rendere sempre più omogenee le condizioni di trasporto, è stata costituita una tariffa autonoma, denominata TEV (Tariffa Europea Viaggiatori), non legata al livello delle tariffe nazionali; al Gruppo «Infrastrutture» è stato demandato uno studio sulla tariffazione d'uso delle infrastrutture sulla base dei costi marginali.

Sempre nell'ambito del Gruppo dei Dieci è proseguito l'esperimento «Transifo», relativo ad un sistema di sorveglianza dei trasporti internazionali di merci, cui partecipano le CFF, le CFL, la DB, la DSB, le FS, le NS, le OBB, la SNCF, la SNCB, Intercontainer e Interfrigo, con il compito di seguire l'andamento

**RAFFRONTO DEI NUMERI INDICE DELLE TARIFFE VIAGGIATORI
DEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI SULLA PERCORRENZA DI 100 KM.**



dei traffici a carro completo interessanti almeno due reti aderenti: i trasporti, cioè, per i quali lo speditore faccia richiesta alla rete mittente, sono sottoposti a sorveglianza dalla partenza fino a destinazione, consentendo sia di seguire la marcia dei treni merci sia di intervenire tempestivamente qualora si verificano degli inconvenienti.

Il Gruppo ha inoltre curato i contatti con la Commissione CEE e formulato pareri in merito ad alcune iniziative riguardanti il trasporto ferroviario e quello stradale visti in un'ottica concorrenziale.

In sede di Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti (CEMT) sono stati approvati un rapporto sulle azioni commerciali per il trasporto ferroviario internazionale delle merci ed uno sulle iniziative nel settore dell'esercizio per migliorare i collegamenti internazionali: entrambi i rapporti sono stati successivamente tradotti in due importanti Risoluzioni. Una terza Risoluzione è stata elaborata ed approvata in materia di trasporti combinati.

I RAPPORTI INTERNAZIONALI

Un ruolo decisivo nel predisporre gli strumenti idonei per una reale collaborazione ferroviaria internazionale è da sempre riconosciuto a quegli organismi specifici, dei quali i più importanti sono l'UIC e l'AICCF, che svolgono il complesso e delicato lavoro di coordinare, scambiare e stimolare le molteplici esperienze svolte dalle Reti ferroviarie al fine di valorizzare al massimo il potenziale del trasporto su rotaia a vantaggio della collettività e della clientela.

Le disposizioni emanate dall'UIC, molte delle quali sono vincolanti per le Reti aderenti, vengono discusse ed elaborate dai funzionari delle singole Aziende nell'ambito dei lavori delle Commissioni — suddivise secondo sfere di competenza, quali le Commissioni Movimento, Commerciale, Trazione etc. —.

L'obiettivo di tali attività è generalmente quello di unificare e migliorare le condizioni di esercizio e dei servizi offerti, con particolare riguardo al traffico internazionale.

L'aspetto strettamente tecnico-scientifico dell'attività UIC è curato dall'ORE (Office des Recherches et des Essais) che coordina e promuove esperimenti e ricerche per nuove tecnologie ferroviarie: esso dispone di un istituto sperimentale a Vienna, al cui finanziamento provvedono tutte le Reti associate all'UIC.

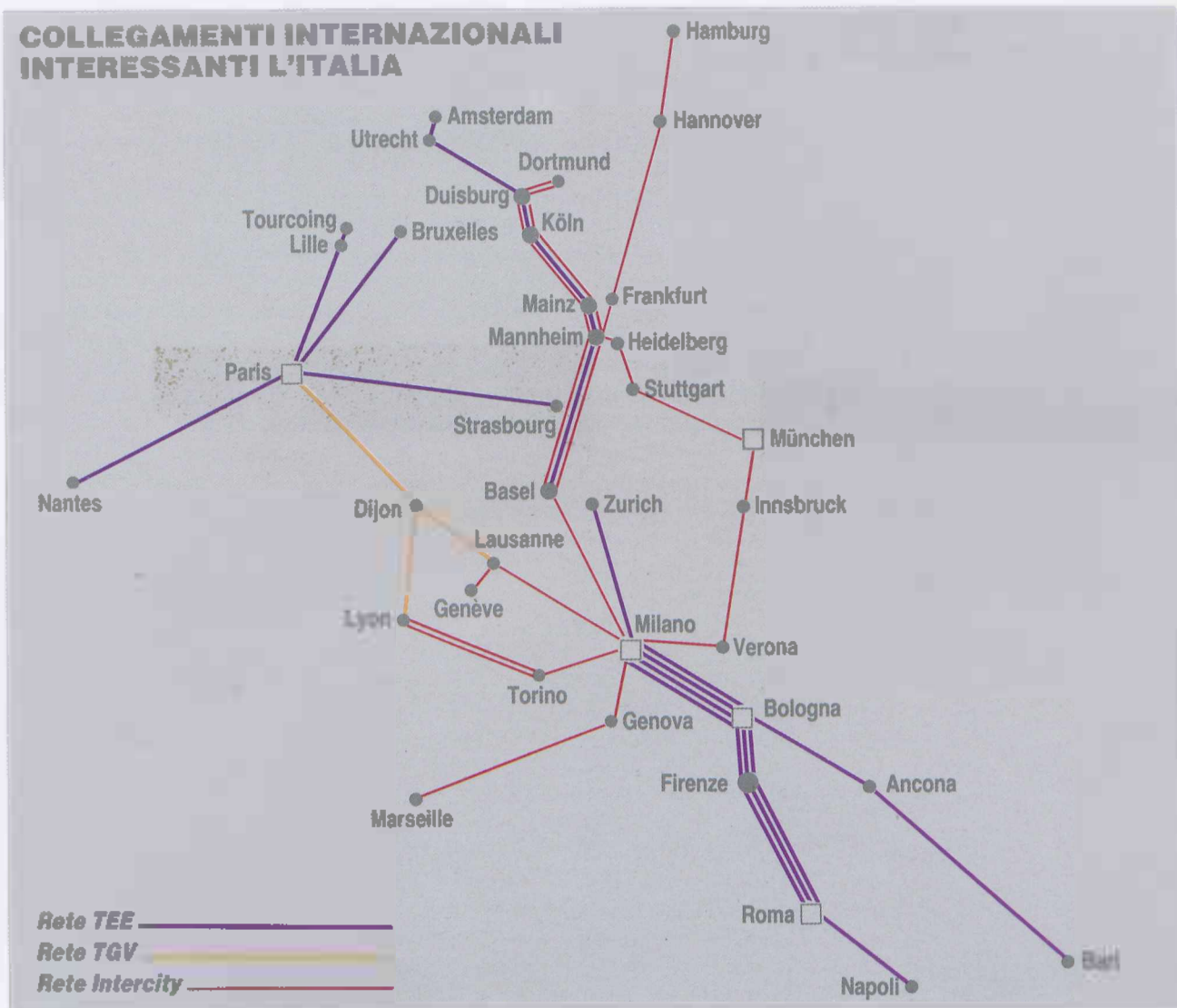
L'AICCF (Association Internationale des Congrès des Chemins de Fer), preesistente all'UIC, opera oggi nel campo più generale delle prospettive future e degli orientamenti gestionali del trasporto ferroviario.

Nei Congressi periodici, cui partecipano quasi tutte le ferrovie del mondo, vengono analizzati i temi connessi allo sviluppo tecnico e al miglioramento dell'immagine del mezzo ferroviario, in relazione alle prospettive di medio termine sia economiche che tecnologiche.

Sia in ambito UIC che AICCF le ferrovie italiane svolgono un ruolo determinante: l'apporto di funzionari e tecnici FS altamente qualificati risulta sempre determinante sia in materia tecnica che normativa.

I contatti con le altre Reti si esplicano direttamente o tramite le organizzazioni interferroviarie. In modo particolare vengono curate le relazioni con le Reti confinanti, al fine di armonizzare al massimo le procedure ai transiti e agevolare gli scambi.

COLLEGAMENTI INTERNAZIONALI INTERESSANTI L'ITALIA



LE COMMESSE ALL'INDUSTRIA

Una spesa complessiva di 1.266 miliardi, a fronte dei 1.357 miliardi dell'83, è stata impegnata dalle FS per il 1984 sia per l'acquisto di materiali di consumo e di scorte che per lavori di manutenzione: in totale sono stati stipulati 17.069 contratti di cui 3.871 nella Sede centrale e i rimanenti 13.198 nelle Sedi periferiche.

In conto patrimoniale sono stati impegnati 838,399 miliardi, pari al 66,22% mentre per il reintegro delle scorte l'impegno è ammontato a 427,541 miliardi, pari al 33,77% del totale.

In Sede centrale sono stati impegnati 1.162,927 miliardi mentre le Unità periferiche per acquisti urgenti di materiali hanno speso 74,961 miliardi; alle subassegnazioni sono andati 28,052 miliardi. Il ricorso al mercato estero per l'acquisto di materie prime e prodotti industriali non reperibili sul mercato nazionale, ha comportato una spesa complessiva di 19 miliardi.

Commesse all'industria

miliardi di lire

	1983	1984
Impegni della sede centrale	1.279	1.163
Impegni delle sedi periferiche	52	75
Subassegnazioni	26	28
Totale	1.357	1.266
In conto patrimoniale	426	838
In conto reintegro scorte	932	428
Totale	1.357	1.266







QUALITÀ
DEL SERVIZIO

ORIGINALS

~

Euro Intel

LL-P-86

**MIGLIORAMENTO
DELLA PERCORRENZA
DEI TRENI
VIAGGIATORI**

L'orario entrato in vigore il 3 giugno 1984 rappresenta il secondo periodo di validità dell'orario biennale 1983/1985.

Rispetto al precedente periodo in cui erano state apportate consistenti modifiche ed innovazioni rispetto al passato, l'impostazione d'orario dei treni viaggiatori in servizio interno ed internazionale per il 1984 è rimasta sostanzialmente invariata. Pertanto si è potuto procedere ad un'accurata analisi dei risultati conseguiti attuando interventi che consentissero, pur con i limiti posti dalla situazione di disponibilità di personale e di mezzi, di migliorare il servizio offerto.

Tra i provvedimenti attuati a tale proposito, la ristrutturazione dei collegamenti internazionali Milano-Losanna-Ginevra d'intesa con le ferrovie svizzere e in concomitanza con l'istituzione da parte delle ferrovie francesi dei nuovi collegamenti TGV ad alta velocità tra Parigi e Losanna, ha reso più celeri le relazioni diurne tra Milano e Parigi, con trasbordo a Losanna.

Sempre nel settore del traffico viaggiatori internazionale, la



ristrutturazione dei collegamenti a più lungo percorso interessanti la linea del Brennero ha consentito una riduzione dei tempi di percorrenza. La classificazione «intercity» dei treni TEE 83/84, 85/86 «Mediolanum» Milano-Monaco, successivamente prolungati sino a Dortmund, ha reso possibile l'introduzione di posti di II classe su tali collegamenti. In seguito alla soppressione della relazione «Italicus» Monaco-Roma (tr. 1487/1486) l'Azienda ha aderito alla richiesta della clientela tedesca istituendo una nuova relazione tra Monaco e Pescara. Per consentire migliori coincidenze per Francoforte e garantire più comode ore di arrivo, è stata accelerata la relazione Roma-Berna-Ginevra (tr. 324 e 325) con ulteriore prolungamento per Basilea. Per quanto attiene ai collegamenti interni, la relazione «Settebello» Roma-Milano (tr. TEE 68 e 69) che risultava frequentata oltre la capienza dell'ETR 300 impiegato, è ora effettuata con carrozze «gran comfort», assumendo la denominazione di «Colosseum». I posti offerti sono in tal modo



aumentati da 190 a 432.

Sempre attenta alle esigenze dell'utenza, l'Azienda FS ha istituito una nuova relazione rapida Roma-Milano (tr. 916) sulla traccia precedentemente assegnata al rapido 904 Napoli-Milano. La partenza da Roma alle 13.53 con arrivo a Milano alle ore 20.30 ha consentito inoltre di migliorare gli estremi di orario del rapido 904 con partenza fissata da Napoli alle 12.53 anziché alle 11.30. Per il traffico viaggiatori in servizio interno, a partire dal 1° aprile 1984, è stata istituita una tariffa (la «14 bis») per i trasporti del servizio urbano di Roma. Un aumento del 10% alle tariffe viaggiatori è stato applicato dal 1° dicembre 1984 mentre per gli abbonamenti tale aumento è entrato in vigore dal 1° gennaio 1985. Nel corso della Conferenza degli orari, tenutasi a Parigi nel mese di settembre 1984 sono stati fissati i criteri di attuazione del prossimo orario biennale 1985/87 che avrà inizio il 2 giugno 1985 e terminerà il 30 maggio 1987.

Lo studio dell'orario è stato finalizzato al raggiungimento dei seguenti risultati:

- miglioramento della percorrenza;
- definizione di un orario cadenzato sulle linee Torino-Milano-Venezia e Milano-Genova-Ventimiglia;
- ricerca di soluzioni idonee per contemperare le esigenze della circolazione con i programmi di manutenzione e di esecuzione dei lavori;
- eliminazione di cause sistematiche di ritardi.

Proseguendo sulla strada intrapresa già nell'impostazione dell'orario 1983/1985, si è continuato a rivedere l'orario dei treni a più lungo percorso per ottenere sensibili guadagni di percorrenza là dove sussiste la disponibilità di materiale idoneo a raggiungere velocità d'impostazione più elevate.

Tra i provvedimenti di maggiore rilievo citiamo il miglioramento dei collegamenti Continente-Sicilia con l'introduzione di una quarta nave traghetto di grossa capacità per il servizio dei treni viaggiatori tra Villa San Giovanni e Messina. Ciò permetterà non solo di eliminare i conflitti di circolazione con treni locali «pendolari» ma di rafforzare anche il servizio di traghettamento in base all'utilizzo alternato delle singole corse. Saranno pertanto snellite le operazioni di arrivo o di partenza da Villa San Giovanni. Nell'Italia centrale l'attivazione per il 1986 di altre due tratte della direttissima Roma-Firenze (Chiusi Sud-Arezzo Sud e Figline Rovezzano) apporterà ulteriori miglioramenti per tutti i collegamenti che si sviluppano sulla direttrice Roma-Firenze. Pertanto l'orario 1985/86 costituirà un periodo di transizione per tali relazioni.

Particolarmente significativi sono i risultati conseguiti sulle linee Roma-Ancona, Torino-Roma, Milano-Venezia e Milano-Genova-Ventimiglia. Sulla Roma-Ancona è stata ottenuta un'accelerazione media di 22 minuti, nonostante la linea sia per due terzi a semplice binario, sfruttando esclusivamente le caratteristiche del materiale rimorchiato (carrozze del tipo media distanza e vestiboli esterni) previsto per tutti i treni espressi e diretti.

La ristrutturazione dei collegamenti Roma-Torino ha determinato l'accelerazione di 40 minuti in media per 16 treni a lungo percorso.





È stata resa permanente la relazione Torino-Roma attualmente servita solo nel periodo estivo con trasbordo a Genova, e inoltre si è ottenuta, nel quadro di tale ristrutturazione, la riduzione della percorrenza italiana della relazione Italia-Francia-Spagna (tr. 346/349).

Altrettanto significativo il recupero di 32' nel senso Sud/Nord e di 61' nel senso Nord/Sud sulla relazione Firenze-Pisa-Torino (tr. 602/603). Saranno garantite in tal modo le corrispondenze a Torino con i treni internazionali che effettueranno i collegamenti per Lyon in coincidenza con i TGV da e per Parigi.

Per le linee Torino-Milano-Venezia e Milano-Genova-Ventimiglia è stata prevista la completa ristrutturazione dell'offerta istituendo l'orario cadenzato e prevedendo l'impiego di materiale nuovo la cui composizione è stata stabilita al fine della migliore utilizzazione delle risorse disponibili in base alle reali frequentazioni rilevate sui treni stessi. Ne conseguirà una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza.

Dal mese di ottobre 1984 è iniziata la fase di analisi del Progetto che consentirà il controllo dell'andamento e della frequentazione dei principali treni viaggiatori circolanti giornalmente sulla rete FS, tramite acquisizione automatica dei dati del Bollettino di marcia M88.

L'entrata in esercizio del Progetto è prevista per la metà del 1985.

SERVIZI ACCESSORI VIAGGIATORI

SERVIZI AFFIDATI ALLA COMPAGNIA INTERNAZIONALE DELLE CARROZZE LETTI E DEL TURISMO (CICLT)

Treni aventi in composizione carrozze letti e ristorante

in servizio interno

— letto	92
— ristorante (inclusi mezzi leggeri)	46

in servizio internazionale

— letto	124
— ristorante (inclusi mezzi leggeri)	16

Treni con servizio ristoro composti da

— carrozze ordinarie	102
— mezzi leggeri	16

SERVIZI FS

Prenotazione posti su treni viaggiatori

— stazioni ammesse alle prenotazioni	2.400
— agenzie	1.370
— carrozze prenotabili	2.073

Teleprenotazione posti e telebiglietterie

La rete dei terminali comprende 324 punti di interrogazione. Sono stati prenotati oltre 7,5 milioni di posti. I biglietti emessi con il sistema elettronico sono stati, nel 1984, 1.597.906.

Cuccette in servizio interno

— relazioni servite	82
— carrozze cuccette impiegate giornalmente	310
— carrozze cuccette prenotabili	268
— treni con i quali circolano carrozze cuccette	169

Sono stati trasportati 1.078.399 viaggiatori, il 3,8% in più rispetto al 1983.

Cuccette in servizio internazionale

Sono stati trasportati 796.415 viaggiatori con un incremento del 5,8% rispetto al 1983.

Autovetture al seguito in servizio interno

Nel periodo gennaio-settembre sono state trasportate 43.741 auto con un aumento del 7,9% rispetto al 1983. I viaggiatori occupanti le auto sono stati 128.598 con un aumento del 7,9% rispetto al 1983.

Treni auto-cuccette in servizio internazionale

— Treni effettuati	398
— Auto trasportate	13.617

I viaggiatori occupanti le auto sono stati 41.320 con una diminuzione del 12,07% rispetto al 1983.



Treni straordinari per viaggiatori nel 1984

	Festività pasquali	Ferie estive (giugno-settembre)	Festività natalizie e di fine anno
Per i lavoratori emigrati	23	50	72
Per i viaggiatori ordinari	224	186	138
Militari	3	—	6
Per agenzie di viaggi	55	623	28
Per enti vari	18	70	6

**TRAFFICO MERCI:
STANDARD SEMPRE
PIÙ SELETTIVI**

Il 1984 ha mostrato segni di ripresa per il traffico merci soprattutto nel settore delle importazioni. Pur nel contesto di un andamento generalmente recessivo, la tendenza positiva all'incremento di traffico, che ha fatto registrare incrementi rispetto al 1983 del 6,7% per le tonnellate-km e del 10,3% nel numero delle tonnellate trasportate, va indubbiamente messa in relazione all'attenuarsi della crisi produttiva nel nostro Paese, ma anche allo sforzo decisivo che l'Azienda FS ha compiuto per fornire all'utenza un servizio affidabile e competitivo rispetto agli altri modi di trasporto. L'attenzione costante ad un razionale utilizzo delle risorse disponibili ha consentito di caratterizzare il servizio con elementi di regolarità e rapidità.

In linea con tale indirizzo è stato esteso il controllo in tempo reale all'andamento di 110 tra i più importanti treni merci ed è stata effettuata l'impostazione degli orari di altri 50 equiparandoli ai treni viaggiatori espressi, inserendoli in appendice all'orario ufficiale.

*Evro
Viebo*

ORISANO



Il traffico merci internazionale ha complessivamente registrato un lieve incremento anche se, diversificando le importazioni dalle esportazioni, si registra, rispetto al 1983, un aumento del 9,1% nel primo caso e una modesta flessione dell'1,1% nel secondo, quest'ultima dovuta soprattutto a un calo del 19% nelle spedizioni di derrate destinate all'estero. Difatti per i **treni derrate e TEEM** si è verificata un'inversione di tendenza rispetto ai segni di ripresa riscontrati nel 1983. La rete dei treni programmati è risultata di conseguenza, idonea alle esigenze del traffico. In continuo sviluppo al contrario risulta il sistema dei trasporti intermodali, con particolare riguardo al traffico in importazione che ha interessato in modo notevole i transiti di Chiasso e Brennero. Per i treni **TEC** sono pertanto stati programmati due coppie di nuove relazioni in partenza da Busto Arsizio per il trasporto di grandi contenitori da e per la Germania e l'Olanda via Luino. In campo internazionale sono stati posti allo studio interventi atti ad assicurare un'armonizzazione tariffaria tra le





varie tecniche di trasporto combinato, nonché misure idonee ad agevolare sul piano dell'esercizio i trasporti intermodali. I **transiti di confine** interessati dall'aumento dei trasporti in servizio internazionale hanno visto salire indistintamente, se pur in modo diversificato, i loro indici di traffico ad eccezione dei **transiti italo-svizzeri** dove le esportazioni hanno registrato una diminuzione del 10,8%, mentre le importazioni sono aumentate del 12%. Un apprezzabile aumento delle esportazioni è stato registrato al **transito italo-jugoslavo** di Villa Opicina dove i trasporti in uscita sono aumentati del 7,4%. Quelli in entrata hanno invece registrato un lieve incremento dello 0,7%.

Il segnale di ripresa avvertito sin dallo scorso anno, ha trovato conferma nel 1984 anche per i **transiti italo-austriaci** che hanno mostrato una sostanziale omogeneità sia nei flussi d'importazione che in quelli d'esportazione con un aumento dei traffici rispettivamente del 2,8% e del 3,5%. Ha dunque trovato piena conferma il provvedimento che l'anno scorso istituiva l'incremento dei treni giornalieri da e per il transito di Tarvisio.

Per quanto attiene ai **transiti italo-francesi** si è registrato infine un netto incremento nei traffici d'entrata pari al 18,6% mentre nelle esportazioni l'aumento si è attestato sul 3,3%. È stato necessario potenziare il programma dei treni ordinari via Modane istituendo due coppie di treni in più al giorno.

Dopo due anni di continua espansione il **traffico TRES** (Trasporti Rapidi Economici Sicuri) interessante il transito di Modane, si è attestato su livelli di eccellenza, con treni effettuati con regolarità e con l'ottimale utilizzazione della prestazione offerta. Sulla scorta di tali risultati, un altro servizio TRES, denominato «4V», prenderà il via nel febbraio 1985 e sarà caratterizzato da un treno completo multiclienti proveniente dalla Francia con vagoni diretti a Verona, Vicenza, Venezia, Villa Opicina e scali limitrofi. A partire dall'aprile 1985, il servizio TRES verrà esteso ai traffici in partenza dalla Toscana e dall'Emilia Romagna per la Germania.

L'andamento del **traffico merci interno** ha anch'esso registrato un buon livello di tenuta. In considerazione dei favorevoli risultati



ottenuti dalla formula TRES nel settore dei trasporti internazionali e in linea con l'indirizzo teso ad un continuo miglioramento della qualità del servizio, ha preso l'avvio dall'ottobre 1984, un nuovo servizio **TRES interno** volto a ridurre i tempi di resa dei traffici in partenza dai bacini di traffico del meridione e diretti alle aree industriali e commerciali del Nord. Superando le categorie merceologiche, il nuovo servizio, che utilizza i treni TEM, ammette tutti i tipi di trasporti purché siano in condizione di viaggiare a 100 km/h (regime S). Inoltre consente la riutilizzazione del materiale da carico vuoto in restituzione. In questa prima fase sperimentale, il servizio funziona dalla Sicilia, Calabria e Puglia.

La positiva riuscita dei treni **TEM** per l'inoltro dei prodotti della Categoria «merci di qualità», ha ricondotto alla ferrovia quote di traffico diffuso che si erano allontanate dal trasporto ferroviario. Ristrutturata con l'obiettivo di creare treni specializzati a lunghissima distanza eliminando soste e manovre intermedie, la rete TEM assicura anche i piani di inoltro programmati per il trasporto di bestiame, resa accelerata, pubblicazioni periodiche ecc. Un utilizzo sempre più selettivo delle risorse, dunque, onde garantire alla clientela una resa ottimale.

Il settore dei trasporti intermodali sia di containers che di combinati strada-rotaia, malgrado la persistente crisi economica europea, continua a registrare apprezzabili incrementi, anche nel settore dei trasporti interni. La politica aziendale a tale proposito è stata volta all'ampliamento e al miglioramento dei servizi attraverso azioni commerciali e con incrementi qualitativi o quantitativi del parco veicoli specializzati: sono già stati realizzati prototipi sperimentali di carri, nel quadro del Progetto Finalizzato Trasporti del Consiglio Nazionale delle Ricerche, cui partecipano anche le FS. Con l'entrata in funzione della prima fase funzionale dei terminali intermodali all'interno degli Interporti di Padova, Bologna e Verona (Quadrante Europa), prevista per la fine del 1985, è possibile ipotizzare una continuità del trend di sviluppo del traffico intermodale.

Per i Treni TC (Trasporti Combinati) in servizio interno, sono state





istituite due nuove relazioni di cui una giornaliera tra Luino e Rho per il traffico di grandi contenitori, l'altra quadrisettimanale da Modena a Genova Compasso per merci destinate all'imbarco. Confermata la seconda coppia di treni tra Milano Rogoredo e la Sicilia mentre la relazione tra Torino Dora e Ravenna è stata ridotta ad un frequenza settimanale.

Anche i trasporti inoltrati con la **tecnica del treno completo** hanno mantenuto la tendenza al costante incremento confermando la validità di un sistema gradito dalla clientela e al tempo stesso congeniale alla ferrovia.

Onde assicurare la puntuale fornitura di carri vuoti, soprattutto refrigeranti, è stato programmato un sistema distributivo che prevede «condotte» specializzate in restituzione dall'estero ai transiti di confine, condotte a lunghissima distanza sulla rete FS ed una ragnatela di relazioni per il successivo inoltro nei bacini di riutilizzazione del materiale da carico. Per ora i centri di raccolta individuati interessano gli impianti di Luino, Le Cave, Bologna S.D. e Bari Lamasinata. Il piano di raccolta e ripartizione dei carri vuoti vede impegnati sull'intera rete 70 treni specializzati al giorno con le opportune variazioni rispetto alle esigenze stagionali.

La notevole mole di lavori programmati sull'intera Rete ha reso necessaria l'assegnazione ai servizi tecnici di più numerose ed ampie fasce d'orario libere dalla circolazione dei treni. Su alcune linee si è dovuto pertanto provvedere all'istituzione di itinerari alternativi nella programmazione dei treni merci.

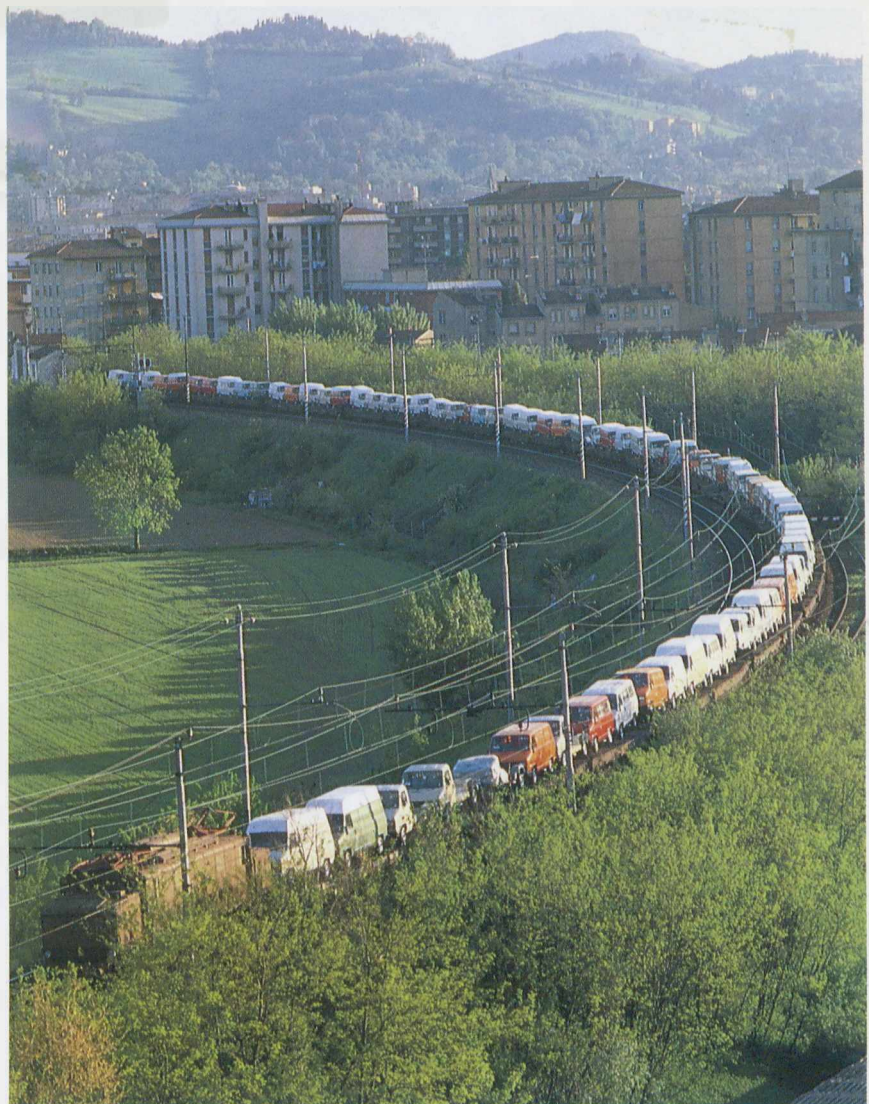
Tuttavia se l'effettuazione dei lavori ha creato difficoltà ad un più regolare svolgimento del servizio per l'anno 1984, è pur vero che attraverso il miglioramento delle strutture sarà possibile realizzare un servizio sempre più regolare e quindi affidabile.

Per ciò che concerne le **Tariffe**, si continua a perseguire l'obiettivo, da tempo intrapreso, di un'opportuna semplificazione del sistema tariffario, mediante un'ulteriore riduzione del ventaglio dei prezzi applicabili alle merci spedite a carro.

In sede U.I.C. sono intanto stati avviati studi per la razionalizzazione del sistema di scambio delle palette in servizio

internazionale, per la revisione della Nomenclatura delle merci, la cui nuova edizione entrerà in vigore a gennaio del 1986, e quello relativo all'attuazione della decisione CEE 82/529 in materia di formazione dei prezzi nel settore dei trasporti internazionali di merci per ferrovia.

La **programmazione del nuovo orario** dei treni merci per il biennio 1985/1987 è stata improntata seguendo il criterio dell'utilizzo selettivo delle risorse. La rete dei treni merci per il nuovo orario è stata commisurata, come punta massima, agli stessi livelli dell'orario 1983/85, ma è stata articolata nell'arco di tempo in maniera diversa nell'ottica di aderire maggiormente alle reali necessità del traffico e di utilizzare in modo ottimale le risorse disponibili, in termini di personale e mezzi, nei singoli periodi. Ogni sforzo dell'attività programmatoria è stato finalizzato ad un decisivo recupero della produttività per garantire il regolare svolgimento soprattutto del traffico estivo e nella prospettiva dell'acquisizione di una sempre maggiore quota di traffico merci.







REALIZZAZIONI TECNICHE





LE INFRASTRUTTURE: AMMODERNAMENTO E POTENZIAMENTO DEGLI IMPIANTI

La razionalizzazione del sistema nazionale dei trasporti impone un crescente impegno di potenziamento delle infrastrutture, condizione fondamentale del recupero della produttività e della competitività del vettore ferroviario.

Il trasporto su rotaia, per il segmento di mercato che occupa, è un elemento di primaria importanza dell'intero sistema, ed è attualmente interessato da una sostanziale evoluzione qualitativa, volta all'acquisizione di flussi di traffico specializzati.

Le FS, in armonia con questa nuova politica dei trasporti, stanno procedendo ad un'intensa attività di ammodernamento tecnologico, potenziamento e riqualificazione delle strutture.

Le opere infrastrutturali programmate, molte delle quali già ultimate, oltre a consentire una più razionale circolazione specialmente sulle linee attualmente più congestionate, permetteranno di utilizzare al meglio il materiale rotabile di nuova concezione, in grado di elevare in modo decisivo la velocità commerciale.



Per quanto riguarda le linee, fra le opere ultimate o in via di completamento citiamo il quadruplicamento della Torino-Lingotto-Trofarello, il raddoppio della Cagliari-Decimomannu, il collegamento fra la stazione di Ravenna e il porto di S. Vitale, il raddoppio della linea fra Silvi e Montesilvano, il nuovo armamento fra Montesilvano e Pescara.

Le opere relative all'armamento hanno riguardato il rinnovamento del binario e il risanamento della massicciata per 900 km di linea, la sostituzione di traverse di legno con quelle in cemento armato precompresso per 282 km di linea, la revisione generale dell'armamento per 5000 km, il livellamento con macchine operatrici pesanti di 11.200 km, il rinnovamento di 2.300 deviatori; sono inoltre stati soppressi, secondo il piano programmato, 96 passaggi a livello.

Il settore dei fabbricati di servizio ha registrato un ulteriore cospicuo incremento con l'ultimazione di impianti di grande rilievo tra i quali si segnalano, tra gli altri, la costruzione del complesso



edilizio della nuova Officina G.R. di San Nicola di Melfi, il potenziamento dell'Officina G.R. di Voghera con il nuovo reparto carrelli, la costruzione della nuova Squadra Rialzo di Bologna Ravone, l'ultimazione delle opere necessarie alla sistemazione del Museo Ferroviario Nazionale di Napoli Pietrarsa. Per quanto concerne gli edifici civili si è provveduto all'acquisto e alla costruzione di circa 500 alloggi in varie località della rete, mentre altri 650 sono in via di ultimazione; a questi vanno aggiunte quattro case albergo per il personale, in corso di realizzazione a Torino, Novara, Milano e Bologna per un totale di 437 posti letto. Molti interventi hanno riguardato il potenziamento e la ristrutturazione di stazioni, nodi e impianti fissi in tutta la rete. Citiamo i lavori all'Officina G.R. di Vicenza, ai Depositi locomotive di Milano Smistamento, Verona S. Lucia, Bologna Centrale e Napoli Smistamento, nonché quelli per le Squadre Rialzo di Milano Greco Pirelli, Genova Trasta, Bari Lamasinata, Lecce Surbo e Cagliari, la sistemazione del nodo di Pescara e l'ultimazione della nuova stazione di Pescara Centrale alla quale si affiancherà il completamento, previsto per il 1985, del nuovo impianto intermodale del Parco Merci della stazione di Pescara Porta Nuova. Sono stati avviati, in armonia con nuovi criteri organizzativi, i lavori per moderni magazzini scorte a Palermo, Cervaro e Foggia. Tra gli interventi infrastrutturali in atto va ricordato il completamento della sede ferroviaria e degli impianti di armamento — previsto per il 1985 — del tratto di linea Figline Valdarno-Rovezzano (km. 19.800), della Direttissima Roma-Firenze, nonché della sede e dell'armamento per l'interconnessione di Chiusi Nord (km. 9.632) della stessa linea. Per quanto concerne il settore dei ponti, oltre all'approvazione di 200 progetti di cavalcavia e di sottopassi, sono stati realizzati 200 nuovi sottovia, mentre si è provveduto al consolidamento di fondazione e arcate tra cui il viadotto Aurisina sulla linea Trieste-Villa Opicina e quello sulla laguna veneta tra Mestre e Venezia. È stata, inoltre, avviata la costruzione di un grande ponte sul Po nei pressi di Cremona.



Tra i numerosi interventi a gallerie e al corpo stradale effettuati nel 1984 si ricordano, in particolare, il ripristino della linea Bologna-Lecce interrotta per frana in località Barducci-Pisadora e della linea Alcantara-Randazzo, il consolidamento della galleria Monte Olimpino nella linea Milano-Chiasso, il rifacimento della galleria Meretto sulla Firenze-Bologna, la riparazione dei danni provocati dal bradisismo a Pozzuoli, la sistemazione di scogliere radenti sulle linee Battipaglia-Reggio Calabria e Messina-Palermo. Saranno invece ultimati nel corso del 1985 i lavori alle gallerie artificiali delle linee Verona-Brennero e il riassetto idrogeologico sulla linea Foggia-Napoli. Sono continuati, infine, i lavori di ristrutturazione di centrali termiche, opere fognarie connesse alle depurazioni delle acque di scarico tecnologiche, la messa in opera di nuovi apparecchi cloratori automatici, e il completamento di varie opere per il risanamento delle sorgenti e degli acquedotti ferroviari. Per rendere più efficiente la gestione del patrimonio infrastrutturale è stata costituita una banca di dati per consentire interventi più tempestivi in caso di danni agli impianti ferroviari derivanti da frane, mareggiate o eventi idrogeologici di varia natura.





GLI IMPIANTI ELETTRICI ED ELETTRONICI

*Un ginocchio
Cattolani
G R A*

L'efficienza e la funzionalità di una rete ferroviaria si misurano in maniera crescente sugli impianti tecnologici adottati per l'esercizio e sul grado di innovazione tecnica presente nei materiali e nei sistemi strumentali.

I lavori portati a termine nell'84 hanno consentito di elevare gli standard di funzionalità su importanti linee e impianti riducendo al tempo stesso i consumi e ottenendo una più efficace utilizzazione del personale. Gli interventi, articolati sull'intera rete, hanno riguardato le linee di alimentazione elettrica, la sicurezza e il segnalamento, le telecomunicazioni, i meccanismi speciali. Il rinnovamento e l'adeguamento delle condutture di contatto ha interessato numerosi tratti di linee ad alto traffico come la Piacenza-Bologna, la Milano-Venezia, la Bologna-Rimini, la Roma-Napoli e la Battipaglia-Reggio Calabria. Nuove sottostazioni elettriche sono state attivate a Montevarchi e Villa di Tirano, altre potenziate e rimodernate a Fossalta di Piave, Casarsa, Rubiera, Torricola, Foggia e Contesse. Cabine di telecomando TE sono

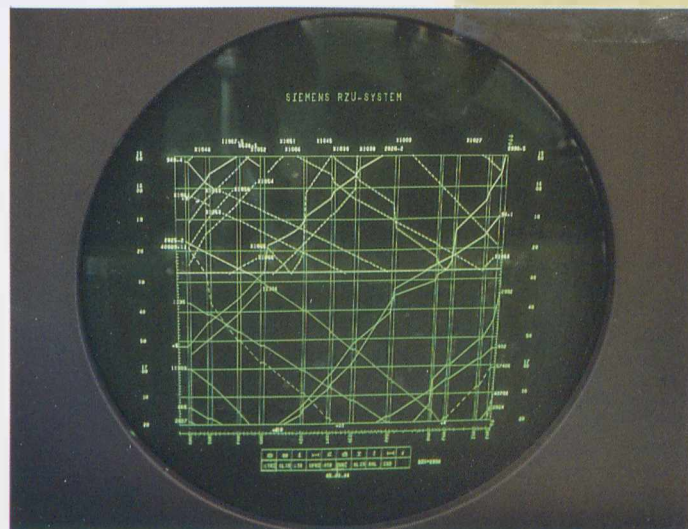


entrate in esercizio in alcune stazioni della linea Tortona-Arquata. Per quanto riguarda il settore degli impianti di sicurezza e segnalamento va ricordata l'attivazione di 67 nuove cabine ACEI (Apparati Centrali Elettrici ad Itinerari) tra le quali quelle di Torino Orbassano, Parabiago, Cremona, Modena, Falconara, Priverno, Fossanova, Gioia Tauro e Molfetta. Un'opera di grande importanza è il nuovo impianto ACEI di Milano Centrale non solo per la rilevanza che riveste ai fini dell'esercizio ferroviario, ma per le specifiche caratteristiche tecnologiche utilizzate: al tradizionale sistema di tipo modulare si unisce, infatti, un'apparato di elaborazione elettronica in grado di assicurare funzioni informative ausiliari sull'andamento della circolazione del nodo, di guida all'operatore per la selezione degli itinerari di stazione, di diagnostica dei guasti e di gestione dei dati statistici.

Il Controllo Traffico Centralizzato (CTC) o il Dirigente Centrale Operativo (DCO) sono stati progressivamente estesi alle linee Avellino-Rocchetta S.A., Chiasso-Valenza, Roccapalumba-Aragona C., Siena-Buonconvento e a parte della Lentini-Gela; il blocco automatico è stato esteso a complessivi 330 chilometri di linea, la ripetizione dei segnali in macchina estesa a 130 nuovi chilometri, in prevalenza sulle tratte Voghera-Tortona, Vigonza-Mestre, Napoli-Cancello e Barletta-Bari; il blocco conta-assi ha registrato un incremento complessivo di 297 chilometri. Sono, infine, stati soppressi 246 passaggi a livello, 40 sono stati dotati di impianti di rilevamento televisivo, 70 sono stati trasformati e ammodernati, 372 sono stati protetti con segnali.

Nel campo dei meccanismi speciali è stato installato un nuovo impianto teleindicatore a Taranto, e rinnovati quelli di Bologna C.le, Firenze S.M.N., Napoli C.le, Napoli P.G. e Milano C.le.

Per il 1985 si prevede il completamento dell'elettificazione delle linee Cremona-Mantova, Chivasso-Casale, Monferrato-Valenza, Fortezza-San Candido, oltre al rinnovo delle linee di contatto di importanti direttrici, alla installazione di cabine di telecomando TE computerizzate e di nuove sottostazioni elettriche.



*Originale consegnato
a Gallini, Reprod*

IL MATERIALE ROTABILE E LA TRAZIONE

In questi ultimi anni la domanda di trasporto si è sensibilmente diversificata. Per questo la progressiva sostituzione dei mezzi di trazione e del materiale rotabile ormai obsoleto tiene conto delle esigenze dei diversi segmenti di traffico cui sono destinati. Sono così entrate progressivamente in circolazione le carrozze a due piani e le elettromotrici ad alta accelerazione, specializzate per i servizi pendolari, le vetture appositamente studiate per i servizi vicinali, caratterizzate dai vestiboli centrali e le carrozze per i collegamenti a media distanza, con i vestiboli alle estremità. Per le nuove esigenze del traffico merci, sono in costruzione nuovi carri progettati per un impiego specializzato.

I mezzi di trazione

Oltre all'acquisizione di nuovi mezzi destinati a potenziare il parco e a sostituire le vecchie locomotive destinate alla radiazione, il Servizio Materiale e Trazione ha affidato all'industria la costruzione dei seguenti prototipi sperimentali:





Rotabili immessi in servizio

	Consegne 1984	Previsioni di consegne 1985
Mezzi di trazione:		
Loc. elettriche E.656 - E.633	47	101
Loc. DE serv. misti D.145	14	—
Loc. Diesel da treni D.445	—	17
Loc. Diesel da manovra D.245	2	20
Automotori da manovra gr. 214	81	83
Elettromotrici serv. suburb. ALe	38	—
Rimorchi per ALe (intermedi)	55	—
Automotrici termiche ALn 668/663	47	36
Carrozze:		
UIC-X A	40	28
UIC-X B	159	173
UIC-XC Bc	76	50
Serv. vicinali npBDz s.p.	4	—
Serv. vicinali nbz rimorchiate	34	—
Medie distanze semipilota unificate	40	46
Medie distanze vest. centr. interm.	15	—
Medie distanze vest. estr. interm.	286	295
Due piani semipilota	4	6
Due piani intermedie	23	20
Letto MU	13	18
Letto T2/S	22	11
Bagagliai Dz-X	19	22
Carri:		
Eaos	272	377
Gbhs	942	648
Gabs	32	56
Gbs	—	154
Hbis-Hbikks	174	214
Habfis	143	57
Kgps	516	387
Rgs	672	306
Taems	154	220
Sdkmms	110	39
Sgs	461	316
Shimms	38	27
Vrtz	64	72
Saadss	47	37
Fals	3	209



- 5 locomotive E. 453/454 di 4.000 kw per treni reversibili e mezzi pesanti;
 - 2 locomotive elettriche E. 665/666 di 6.000 kw per treni pesanti, sia merci che viaggiatori;
 - 5 locomotive E. 402 di 6.000 kw con alimentazione inverter e motori asincroni, particolarmente studiate per le alte velocità.
- Inoltre, è stata attrezzata una locomotiva E. 444 con un impianto a microprocessore: è il primo esperimento del genere su locomotive di tipo tradizionale.
- Tra i numerosi miglioramenti attuati nel 1984 sui mezzi di trazione vanno ricordate l'applicazione di 150 apparecchiature per la ripetizione dei segnali in macchina di tipo continuo, il montaggio di sistemi telefonici terra-treno integrati con la fonia di servizio su locomotive E. 424, E. 626 e E. 636, la trasformazione di 47 locomotive E. 424 per l'utilizzazione in servizi pendolari vicinali, con trazione in coda e carrozza semipilota, il montaggio di un dispositivo digitale sulle automotrici termiche ALn 668.



Per il 1985 si prevedono, tra i tanti interventi, l'applicazione di convertitori statici «Parizzi» su alcune locomotive elettriche E. 444, di vetri frontali di sicurezza su 145 locomotive E. 645/646 e su 150 automotrici termiche con relativi rimorchi, la ripetizione in macchina dei segnali del tipo «Sasib» e il telefono terra-treno su alcune automotrici elettriche e sui relativi rimorchi.

Radiazioni di rotabili

Denominazione dei rotabili	Radiazioni	Previsioni
	1984	1985
Locomotive a vapore	8	100
Locomotive a vapore a scartamento ridotto	—	5
Locomotive elettriche	2	50
Locomotive Diesel da manovra	4	20
Locomotive Diesel da treni	—	3
Automotrici termiche	20	180
Automotrici termiche a scartamento ridotto	—	2
Rimorchi per automotrici	—	10
Automotori da manovra	106	90
Elettromotrici	5	30
Carrozze a cassa di legno	3	4
Carrozze a cassa metallica	375	500
Cellulari a cassa metallica	1	—
Postali a cassa di legno	11	21
Bagagliai a cassa di legno	7	17
Bagagliai a cassa metallica	88	70
Carri merci a scartamento normale	4.118	5.000



Treni-km effettuati nel 1984 con raffronti al 1983 suddivisi per tipo di trazione			migliaia
Tipo di trazione	1983	1984	diff. %
Locomotive elettriche	189.797	194.449	+ 2,45
Elettromotrici ed elettrotreni	31.924	32.153	+ 0,71
Locomotive Diesel	23.237	23.683	+ 1,91
Automotrici e automotori	54.051	53.206	- 1,56
Locomotive a vapore	4	3	-25,00
Totale	299.013	303.494	+ 1,49

Il materiale rotabile

Sono iniziati i lavori per attrezzare tutte le vetture del tipo UIC-X con impianti di teleilluminazione, di telecomando per la chiusura e di blocco automatico delle porte, secondo quanto stabilito dalle norme internazionali per le nuove carrozze; sono state realizzate sensibili modifiche per migliorare le prestazioni delle vetture a media distanza con vestiboli centrali. Tra le iniziative intraprese per favorire le alte velocità si segnala la trasformazione dei bagagliai tipo Gran Comfort e l'applicazione di dispositivi di antiserpeggio a carrozze dello stesso tipo per renderle idonee a circolare a 200 km/h.

Sono stati ultimati e approvati i disegni per nuove carrozze ristorante e letto di 1° e 2° classe (T2S e MU), la progettazione di una più moderna carrozza tipo Eurofima (Z1), di una vettura Gran Comfort 2° serie e di una nuova carrozza per le medie distanze con posto ristoro, ha superato la fase iniziale; pure in fase avanzata la progettazione di una nuova carrozza oscillografica. Per quanto riguarda il trasporto delle merci, sono stati progettati alcuni mezzi per i trasporti eccezionali del tipo Uaai, Uais e Uai, i carri con tetto apribile di tipo Tads, un moderno carro-serbatoio a due sale, un mezzo per il trasporto di traverse ferroviarie (tipo Velz). Inoltre, sono state eseguite le prove di esercizio per i moderni carri di tipo Fals, da adibire al trasporto di carbone o mezzi simili. Infine, sono stati condotti studi per l'aumento del carico per asse dei carri Shimmss, Sgs e Kgps.





Gli impianti fissi

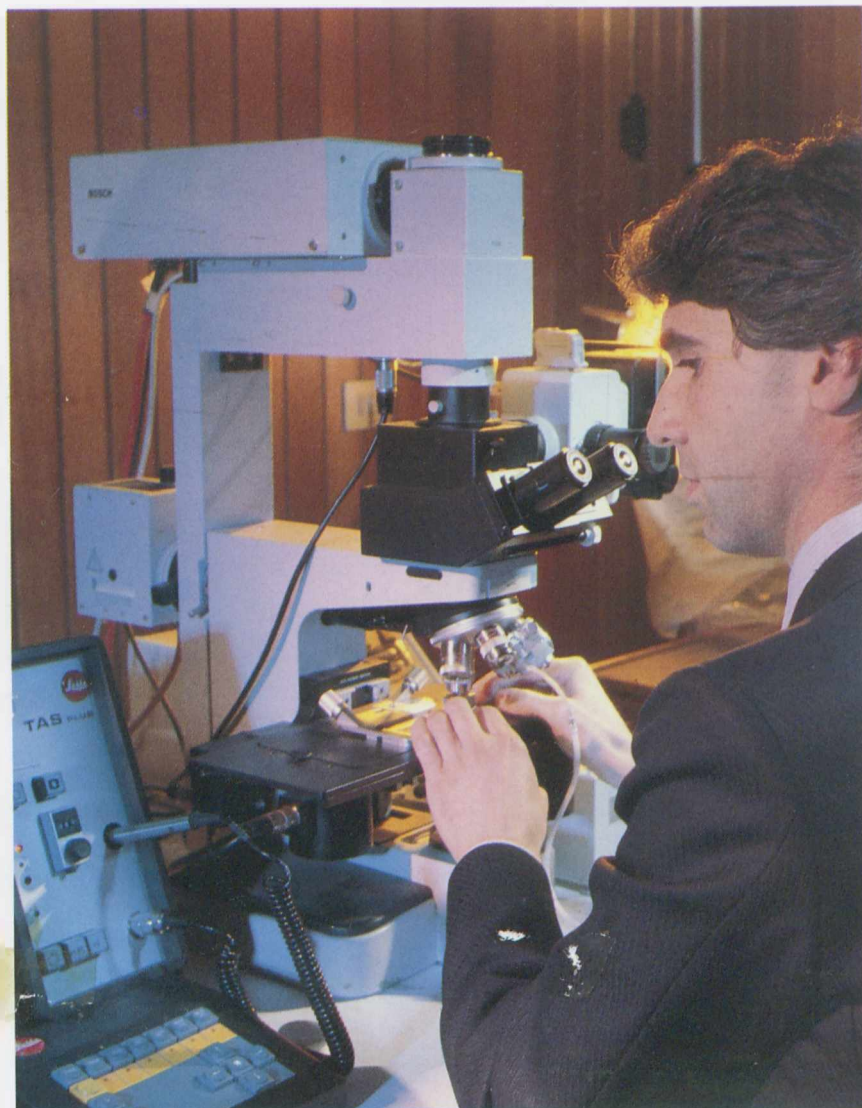
È proseguita l'opera di potenziamento e ammodernamento di officine G.R., Depositi Locomotive e Squadre rialzo sull'intera rete ciò al fine di rendere queste strutture sempre più rispondenti alle effettive necessità d'esercizio e le lavorazioni di tipo innovativo che sempre più interessano la riparazione e la manutenzione dei moderni rotabili.

I livelli tecnologici degli impianti sono stati incrementati grazie all'adozione di macchinari, attrezzature, mezzi d'opera e strumenti di controllo che hanno consentito la lievitazione della qualità e funzionalità del lavoro in virtù di una razionalizzazione dei cicli produttivi che hanno operato sensibili miglioramenti sulle condizioni di lavoro di tecnici e operai.

Tra le opere più significative vanno ricordate la costruzione e il potenziamento di impianti tecnici, di produzione e distribuzione dei fluidi per una spesa complessiva di 5.451 milioni, la realizzazione di nuovi impianti elettrici e di lavaggio delle carrozze, nonché l'installazione di avanzati sistemi per il trattamento e la depurazione delle acque industriali per una spesa complessiva di 14.161 milioni.

Gli interventi per la messa in opera di impianti tecnologici, meccanismi fissi, mezzi d'opera, macchinari, attrezzature varie, strumenti di prova, misure e controllo hanno implicato una spesa totale di 19.492 milioni così ripartiti: 13.808 milioni per le G.R., 3.847 milioni per i depositi locomotive, 1.480 milioni per le Squadre Rialzo e 357 milioni per impianti vari.





ATTIVITÀ DELL'ISTITUTO SPERIMENTALE

L'impiego di materiali e apparati tecnologici richiede una continua attività di sperimentazione per il controllo degli standard qualitativi e la ricerca di soluzioni più aderenti alle esigenze dell'esercizio ferroviario. Tale attività si è concretizzata, nel 1984, soprattutto nei seguenti campi di ricerca:

- analisi di materiali metallici usati nelle applicazioni ferroviarie, specie in relazione alle cause di rottura di organi meccanici;
- studi termotecnici in vista della progettazione di un container frigorifero e analisi sperimentale della circolazione dell'aria al suo interno durante un trasporto sperimentale di gelati nel percorso Roma-Parigi-Bari;
- analisi delle vibrazioni dell'armamento e dei materiali da costruzione;
- prove di cantiere e analisi del corpo stradale per determinare in tempo reale le esigenze di manutenzione;
- analisi delle acque di scarico di impianti ferroviari, in relazione al problema dell'inquinamento dell'ambiente.



L'INFORMATICA

Le società ad alto livello tecnologico si caratterizzano in misura crescente per una diffusa applicazione dell'informatica a tutti i settori della vita produttiva, soprattutto nella branca dei servizi, di cui essa costituisce sempre più l'elemento portante.

Le FS hanno da tempo capito il ruolo primario che questo settore riveste nell'organizzazione e nella razionale gestione di una moderna Azienda dalle caratteristiche dinamiche come deve essere quella di trasporto ferroviario.

Gli interventi programmati a medio e lungo termine investono il riassetto funzionale sia dei problemi d'esercizio che di quelli più propriamente gestionali. Le FS sono al lavoro per creare un sistema informativo integrato che consenta di reimpostare in modo correlato sia le procedure in atto (teleprenotazione posti, controllo centralizzato rotabili, liquidazioni stipendi, ecc.) sia altre numerose e disparate attività ancora non computerizzate.

L'attività del 1984 è stata, pertanto, contrassegnata da una prima fase di attuazione del SIA - Sistema Informativo Aziendale. Si è provveduto a reperire il personale qualificato, con l'opportuna dislocazione logistica e perfezionare i rapporti di consulenza esterna.

È stato definito il progetto per la costruzione nel complesso di Roma Ostiense, del Centro Elettronico che sarà il polo intermedio di elaborazione di Roma; è allo studio, inoltre, un ampliamento della sede centrale del Centro Elettronico Unificato di Roma Prenestina per renderla in grado di espletare le molteplici funzioni di elaborazione a livello nazionale che il SIA le assegnerà.

La progettazione di una nuova rete di trasmissione dati, supporto indispensabile per tutte le procedure da avviare, è in fase di avanzata elaborazione, mentre nel 1985 si passerà alla progettazione esecutiva dei molteplici sottosistemi nei quali si articolerà il SIA.







PROGRAMMA INTEGRATIVO



IL PROGRAMMA INTEGRATIVO: LO STATO DI ATTUAZIONE

Grazie al rifinanziamento approvato con la legge n. 130/1983, che tenendo conto della dinamica monetaria ha aggiunto 6.400 miliardi ai 12.450 assegnati come importo originario del Programma integrativo, l'Azienda FS ha potuto proseguire per tutto il 1984 negli impegni di spesa previsti.

Alla fine del 1984 il bilancio dell'attuazione del Programma può dirsi soddisfacente, nonostante i ritardi accumulati nell'attesa di tale rifinanziamento che ha comportato una sosta di otto mesi nell'attività negoziale.

La situazione dell'attuazione del Programma, tenendo conto del nuovo importo, mostra che le autorizzazioni di spesa già accordate raggiungono l'87,9% dell'importo totale e che il 78,8% dei lavori è stato affidato alle imprese appaltatrici (v. tabella). Il quadro analitico sullo stato di attuazione del Programma mostra che il 7,6% dei lavori è stato ultimato.

Facendo un bilancio dello stato di attuazione dei singoli settori in cui è stato suddiviso il Programma Integrativo, si può constatare che:

- l'83,4% dei 5.300 miliardi stanziati per il materiale rotabile risulta già approvato e il 76,7% delle consegne è stato già ultimato o in corso di ultimazione;
- le navi traghetto previste dal Programma sono state già varate;
- nel settore delle infrastrutture, le spese approvate rappresentano l'89,6% dei complessivi 11.970,5 miliardi.

Stato di attuazione del programma integrativo

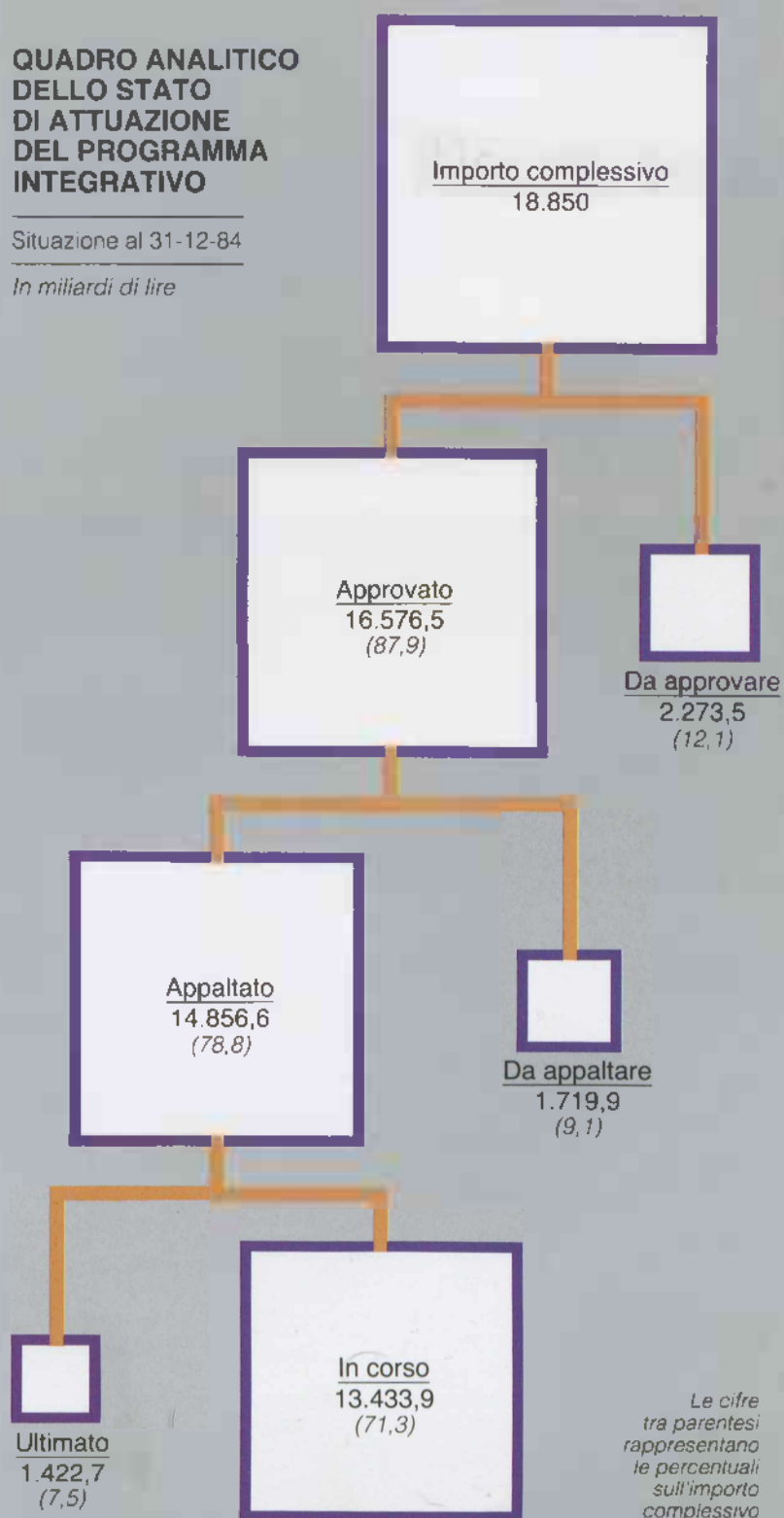
(Situazione al 31.12.1984)

Settori di intervento	1		2	3	4	5	6
	Importo di programma		Disponibilità Totali	Autorizzazioni di spesa accordate	Percentuale col. 3 rispetto col. 2	Importo lavori aggiudicati	Percentuali Col. 5 su Col. 2
	Orig.	1° Ril.					
Materiale rotabile	3.500	1.800	5.300	4.422	83,4%	4.422	83,4%
Navi Traghetto e Impianti fissi	8.950	4.600	13.550	12.154	89,7%	10.435	77,0%
Totali	12.450	6.400	18.850	16.576	87,9%	14.857	78,8%

QUADRO ANALITICO DELLO STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA INTEGRATIVO

Situazione al 31-12-84

In miliardi di lire



**UNITÀ SPECIALI:
I LAVORI
SONO IN CORSO**

Ormai del tutto consolidate dal punto di vista organizzativo, le cinque Unità Speciali hanno affrontato a pieno ritmo i programmi prefissati per il 1984. È proseguita ulteriormente l'attività negoziale per i progetti ancora non definiti con il sistema delle concessioni di prestazioni integrate mentre per le opere già appaltate i lavori sono avanzati con sostanziale regolarità là dove non sono intervenute difficoltà imprevedibili.





I UNITÀ SPECIALE

Sede: Novara

Centri operativi: La Spezia, Monza, Torino, Orbassano, Savona, Beura, Chiomonte, San Remo.

Opera nelle regioni: Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Liguria ed in parte della Toscana e dell'Emilia Romagna.

Le opere ultimate e entrate in esercizio nel corso del 1984 sono:

- l'impianto CTC sulla linea Chivasso-Casale-Valenza;
- il raddoppio della linea Milano-Chiomonte;
- le opere della III fase della costruzione dello scalo merci di Torino Orbassano;
- il Blocco Automatico sulla linea Gallarate-Domodossola.



II UNITÀ SPECIALE

Sede: Ferrara

Centri operativi: Treviso, Bologna, Udine, Firenze, Verona

Opera nelle regioni: Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna, Toscana ed in parte della Lombardia.

Tra le opere di maggior rilievo portate a termine nel corso del 1984 si registrano:

- gli impianti ACEI di Incisa e Piteccio;
- il terminal ferroviario del porto di Ravenna;
- il raccordo nord della linea Campiglia-Piombino sulla Roma-Genova;
- il quarto binario della linea Mestre-Venezia Santa Lucia.

III UNITÀ SPECIALE

Sede: *Terni*.

Centri operativi: *Castelferretti, Orte, Roma, Ciampino*.

Opera nelle regioni: *Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo, Molise e in parte dell'Emilia-Romagna, Toscana e Campania*.

Fra le opere più importanti affidate alla cura della III Unità Speciale si segnalano gli interventi nel nodo di Roma consistenti nel quadruplicamento del tratto Roma Ostiense-Roma Trastevere, nella costruzione di una nuova sede a doppio binario fra Roma Trastevere e Roma San Pietro e nel sottoattraversamento di zone cittadine densamente urbanizzate con il complesso delle Gallerie «Aurelia». Tali lavori sono in avanzata fase di realizzazione, fra l'altro, restano da perforare 300 dei 5.000 metri di gallerie previsti.

IV UNITÀ SPECIALE

Sede: *Potenza*.

Centri operativi: *Caserta, Benevento, Bari, Salerno*.

Opera nelle regioni: *Campania, Puglia, Basilicata e parte del Molise*.

Sono in fase di ultimazione i seguenti lavori:

- variante su viadotto della linea Foggia-Potenza;
- ripristino della linea Foggia-Lucera;
- raddoppio del tratto Cancellò-Sarno;
- elettrificazione del tratto Termoli-Guglionesi.

V UNITÀ SPECIALE

Sede: *Villa San Giovanni*.

Centri operativi: *Palermo, Messina, Giarre, Catania, Siracusa, Reggio Calabria, Cosenza, Catanzaro Lido e Saline Joniche*.

Opera nelle regioni: *Calabria, Sicilia e in parte della Campania e Basilicata*.

Tra le principali opere in corso citiamo:

- il completamento della nuova linea Paola-Cosenza;
- la costruzione dell'Officina G.R. di Saline Joniche;
- il completamento dell'Officina I.E. di Catanzaro Lido;
- i lavori di raddoppio dei tratti Villa San Giovanni-Reggio Calabria, Mascali, Catania Ognina, Terme Vigliatore-Milazzo e Fiumetorto-Cefalù;
- i lavori di raddoppio ed elettrificazione del tratto Reggio Calabria-Melito P.S.;
- l'elettrificazione dei tratti Metaponto-Sibari-Cosenza, Trebisacce-Cosenza, Fiumetorto-Porto Empedocle e Aragona-Canicattì-Bicocca;
- i moderni impianti di sicurezza e segnalamento su numerose linee.







VITA DELL'AZIENDA

ORDINAMENTO DELL'AZIENDA E POLITICA DEL PERSONALE

Con l'entrata in vigore della legge n. 282 del 10.7.1984, che a sua volta ha sostanzialmente recepito il contenuto di accordi con i Sindacati siglati nel novembre 1983, è stato introdotto un nuovo assetto giuridico del personale, ispirato fra l'altro a una maggiore responsabilizzazione dei profili professionali a cui viene affidato il coordinamento dell'attività operativa.

Uno dei punti salienti del nuovo assetto è infatti l'inquadramento del personale in nove categorie con l'apertura di quella terminale ai profili professionali chiamati a dirigere Impianti o Unità organiche di importanza rilevante. Il 1984, pertanto, è stato caratterizzato da complesse trattative sindacali per l'attuazione del nuovo assetto giuridico.

Inoltre è iniziata un'intensa attività di studio, da parte di una Commissione opportunamente istituita, per l'emanazione di un testo Unico contenente tutta la normativa in vigore sullo Stato Giuridico del personale ferroviario.



Personale di ruolo	
1980	216.842
1981	221.416
1982	221.451
1983	219.809
1984	217.562



Concorsi e Assunzioni

Ai sensi della legge finanziaria n. 730/1983, che ha autorizzato complessivamente 6240 assunzioni per pubblico concorso, sono stati assunti 3.723 ferrovieri, mentre sono in corso di svolgimento le procedure per le rimanenti assunzioni. Inoltre, sono entrati in Azienda 67 operai qualificati e 36 Capi Tecnici provenienti dai corsi della Scuola Professionale ferroviaria tenutosi a S. Nicola dei Melfi, 105 congiunti di ferrovieri deceduti per causa di servizio e 307 militari del Genio Ferrovieri. Le riassunzioni in servizio sono state 174.

Promozioni e Accertamenti Professionali

In seguito al perdurare della carenza del personale di macchina, sono state avviate le procedure per nuovi avanzamenti al profilo professionale di Macchinista in 6 Compartimenti della rete. Sono stati inoltre avviati gli accertamenti professionali per il passaggio ai profili di Ispettore, Ispettore Principale, Ispettore Capo Aggiunto e Tecnico Sanitario. Numerose sono state infine le promozioni per effetto di accertamenti banditi negli anni precedenti, per le quali non esisteva in un primo tempo la disponibilità dei relativi posti.

Affari Sociali

Si sta effettuando uno studio per formulare una proposta organica di costruzione di nuovi «Ferrotel» e di ristrutturazione e ampliamento di quelli già esistenti.

Sono stati stanziati 10 miliardi per la costruzione di «Ferrotel» residenziali nelle città di Torino, Novara e Milano, che ospiteranno complessivamente circa 350 ferrovieri.

È stata inoltre ultimata la costruzione di un residence a Bologna Arcoveggio, per una spesa di circa 3,5 miliardi. Prosegue infine l'acquisizione di nuovi alloggi patrimoniali. Nel 1984 sono stati assegnati 335 alloggi di servizio, che portano a 26.535 le unità immobiliari effettivamente disponibili.

L'Azienda sta peraltro cercando di incrementare tali alloggi sia recuperando vecchie case cantoniere fatiscenti, sia cercando di



venire in possesso di unità immobiliari occupate a vario titolo da terzi, non di rado abusivamente.

Il 1984 ha visto anche un notevole incremento del numero delle mense aziendali, unito anche a un miglioramento dei pasti e degli ambienti adibiti a mensa.

Trattamento di quiescenza

I provvedimenti concernenti il trattamento di quiescenza sono stati 14.114, a cui bisogna aggiungere un numero limitato di provvedimenti per pensioni privilegiate, o relativi a Decreti già emessi precedentemente.

Per conseguire una maggiore snellezza nella definizione delle pratiche pensionistiche, che investono problemi aventi anche rilevanza sociale, prosegue a ritmo molto intenso la meccanizzazione delle attività del settore, unita a una sempre migliore qualificazione professionale degli operatori delle sedi compartimentali.

Formazione e aggiornamento Professionale

Numerosi i corsi di formazione professionale organizzati e gestiti direttamente dall'Azienda; fra gli altri, quelli destinati ai funzionari direttivi di nuova assunzione e quelli per gli operatori in materia di disciplina, equo indennizzo, contratti, inquadramenti, alloggi, mense e antinfortunistica.

Molto intenso anche l'aggiornamento professionale presso Scuole Specializzate e Organismi ed Enti all'estero (UIC, SNCF, ecc.).

Conflittualità

Durante il 1984 si sono avute complessivamente 171 astensioni dal lavoro, di cui 7 hanno interessato l'intera rete, 31 limitate ad alcune grandi aree e le rimanenti verificatesi a livello di impianti. Le ore lavorative perdute sono state 850.185 per i dipendenti FS e 5.106 per i dipendenti di ditte appaltatrici di servizi.

LE RELAZIONI AZIENDALI

La rapida evoluzione in atto nel mondo dell'informazione e della comunicazione visiva e la sempre crescente esigenza di rendere il più possibile trasparente la gestione delle risorse finanziarie della collettività ha richiesto un potenziamento e un affinamento degli strumenti di comunicazione delle FS.

Il settore **Cinema** ha documentato i più importanti avvenimenti aziendali con riprese sia in pellicola di formato professionale che in telecamera video.

Particolarmente impegnativa la produzione del filmato «Una nuova cabina ACEI per una grande città», che documenta la nascita del nuovo impianto di Milano Centrale, fra i più tecnologicamente avanzati in Europa.

La **Fototeca** ha realizzato e distribuito a giornalisti e studiosi migliaia di immagini in bianco e nero e a colori.

Il periodico aziendale «**Voci della Rotaia**», ha puntualmente informato i suoi lettori, fra i quali sono in continuo incremento i privati sia in Italia che all'estero, dei più importanti aspetti della realtà aziendale.

Il settore **Stampa** oltre a curare la redazione delle consuete pubblicazioni aziendali, ha curato in modo particolare la collaborazione con gli organi di stampa, per mantenere e incrementare il dialogo con la pubblica opinione sulle problematiche più attuali del trasporto ferroviario. Fra l'altro, è stata avviata la pubblicazione di notiziari compartimentali sugli avvenimenti aziendali di maggiore interesse per il pubblico.

Il **Settore Pubbliche Relazioni** ha curato l'organizzazione di importanti manifestazioni quali, fra le altre, l'inaugurazione del nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Avellino, della nuova cabina ACEI di Milano, della 2ª fase dei lavori di costruzione dello scalo merci di Torino Orbassano. Particolarmente significativa la celebrazione del 50º anniversario della Direttissima Bologna-Firenze, avvenuta alla presenza del Presidente della Repubblica Sandro Pertini.

Il **Settore Musei Ferroviari** ha curato il reperimento e la classificazione dei reperti destinati al Museo Nazionale Ferroviario



di Napoli Pietrarsa. Fra l'altro con il restauro e la collocazione in sede espositiva di altre locomotive, è stato quasi completato il padiglione dedicato alla storia del vapore.

Il Settore Mostre ha curato la presenza delle FS ai più importanti appuntamenti fieristici in Italia e all'estero.

Fra i più seguiti dal pubblico, il Transport Service e la Borsa Internazionale del Turismo di Milano, la Fiera Campionaria e la Fiera Mercato del Tempo Libero di Padova, il Salone dell'Elettronica nei Trasporti di Bologna, la Fiera del Levante di Bari, la Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure di Francoforte.

IL DOPOLAVORO FERROVIARIO

Attività Culturali e sportive

È stata organizzata la partecipazione italiana a manifestazioni di livello internazionale. Fra le più importanti, citiamo la partecipazione alla 22ª Esposizione di Filatelia tenutasi a Montreux (Svizzera), al 36º Convegno dei Ferrovieri esperantisti di Slancev Brjag (Bulgaria), all'Esposizione di Fotografia di Copenhagen, al 23º convegno dei ferrovieri radioamatori di Medulin (Jugoslavia), alla Gara USIC di pesca alla lenza di Muszyna Zlockie (Polonia).

Sono state organizzate inoltre manifestazioni a livello nazionale o intercontinentale, come raduni di sci e di cicloturismo, gare di tennis, pesca, bocce, nuoto, ecc.

Attività Turistica

La programmazione turistica delle Sezioni del Dopolavoro Ferroviario, oltre a fornire ai soci l'occasione di incontrare in un clima di amicizia i loro colleghi di tutte le regioni italiane, ha avuto una diramazione europea ed extra-europea.

Circa 30.000 soci hanno partecipato a 1.300 viaggi, soggiorni e crociere.

Le strutture turistico-ricettive del dopolavoro hanno offerto 180.000 giornate di ospitalità e 2.500 giornate ai colleghi di Reti ferroviarie estere.

L'ATTIVITÀ SANITARIA

Medicina Ergoterapica riabilitativa

Nelle Officine Intercompartimentali di Roma Smistamento, di Villa San Giovanni Cannitello e di Genova Quinto sono stati accolti 449 ricoverati e 1149 ambulatoriali.

Medicina Preventiva del Lavoro

Presso il Centro Medico Intercompartimentale di Roma Prenestina sono state effettuate 15.843 prestazioni sanitarie di vario tipo, quali check-up, visite specialistiche, indagini mediche di particolari categorie del personale, revisioni, screening ecc. Nelle Sedi periferiche sono stati visitati 3.536 ferrovieri, nel quadro di indagini preventive multifasiche. Nel giugno 1984 è entrato in funzione, con compiti di medicina preventiva, il Centro Medico Intercompartimentale di Verona, che ha effettuato quasi diecimila prestazioni (visite mediche, esami di laboratorio, radiografie, ecc.).

Unità Mobile Sanitaria

L'Unità mobile ha sostato nelle stazioni di Ferrara, Sapri e Palermo, effettuando analisi ed esami volti a verificare lo stato di salute dei ferrovieri in relazione al lavoro svolto. In collaborazione con l'Istituto di Antropologia dell'Università di Roma è stata effettuata una ricerca sulla talassemia (anemia mediterranea) estesa anche ai familiari dei ferrovieri, su loro richiesta.

Medicina legale e Selezione Attitudinale

Sono state effettuate 6.798 visite di assunzione, 14.901 visite per revisione periodica, 67.786 visite per accertamenti malattie, 16.056 visite psico-attitudinali. Sono stati espressi 2.672 pareri medico-legali.

Istruzione Professionale

È proseguito il programma di formazione degli operatori del Settore Informatica. Si sono tenuti anche corsi per soccorritori e per gli operatori della disinfezione e della disinfestazione.

Igiene del lavoro ferroviario

In molti impianti ferroviari sono state condotte indagini di medicina del lavoro e igiene industriale. Particolare attenzione è stata posta ai problemi relativi all'eliminazione dell'uso dell'amianto nella riparazione dei rotabili ferroviari. In collaborazione con Enti e istituti universitari sono state eseguite indagini varie di igiene del lavoro, in particolare mediante esami fonometrici, ottenendo risultati di grande interesse scientifico.



CRONACA DI UN ANNO



Gennaio

Grazie a una nuova relazione internazionale, diventa possibile raggiungere Parigi da Milano, con trasbordo a Losanna in 7 ore e mezza.

Il Ministro dei Trasporti, On. Signorile, incontra l'alta dirigenza aziendale per fare il punto sui problemi di maggiore attualità, il Piano Poliennale, la produttività, la riforma dell'Azienda.

Il Consiglio di Amministrazione delibera una serie di provvedimenti per lo studio dei problemi tecnici connessi con il miglioramento dei mezzi di trazione e del materiale rotabile.

Febbraio

La Commissione Trasporti del Senato approva il Piano Generale dei Trasporti.

Cade l'ultimo diaframma della Galleria «Cassia-Monte Mario» sulla cintura ferroviaria di Roma.

Vengono inaugurati il quadruplicamento del tratto Torino-Lingotto-Trofarello e il nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Avellino.

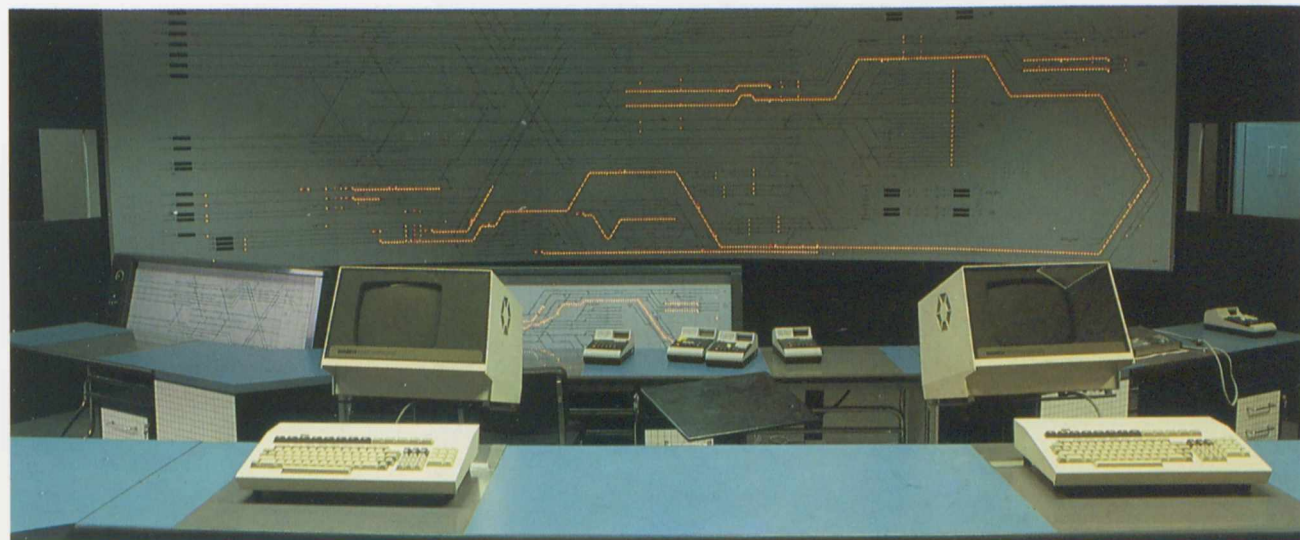
Marzo

Il Consiglio dei Ministri presenta al Parlamento il progetto di legge per la riforma dell'Azienda.

Viene inaugurato il Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio.

Aprile

Entra in funzione la nuova Cabina ACEI di Milano centrale; l'impianto è fra i più avanzati in Europa. Viene inaugurato il completamento dell'elettificazione nella linea Brescia-Olmeneta.





Maggio

Per consentire la ricostruzione del ponte sul Panaro, sulla linea Bologna-Piacenza, il Genio Ferrovieri mette in opera un ponte provvisorio in ferro.

Giugno

Il più famoso treno italiano, il «Settebello», lascia la linea Roma-Milano. Rimarrà in servizio fra Milano, Venezia e Firenze. Il Piano Generale dei Trasporti diventa legge.

Luglio

Il Ministro dei Trasporti, le Aziende del settore e i Sindacati firmano il protocollo sul codice di autodisciplina dello sciopero nei trasporti.

Viene completato il raddoppio della Torino-Modane.

Agosto

Viene messo a punto un piano per la prevenzione e la repressione dei reati in ambiente ferroviario. Fra l'altro, viene disposto un sostanziale potenziamento delle forze di Polizia.

Settembre

Viene varata una nuova nave Traghetto delle FS, la «Scilla». La nuova unità, destinata sia al trasporto nello Stretto di Messina che ai collegamenti con la Sardegna, si avvale di nuove soluzioni tecniche per il miglioramento della manovrabilità.

Ottobre

A Castiglione dei Pepoli, Sandro Pertini celebra insieme ai ferrovieri e alle popolazioni dell'Appennino tosco-emiliano i 50 anni della Direttissima Bologna-Firenze.

L'ing. Luigi Misiti viene nominato Direttore Generale dell'Azienda. Vengono attivate nuove relazioni per i trasporti «TRES» che interessano la Puglia, la Calabria e la Sicilia.

Novembre

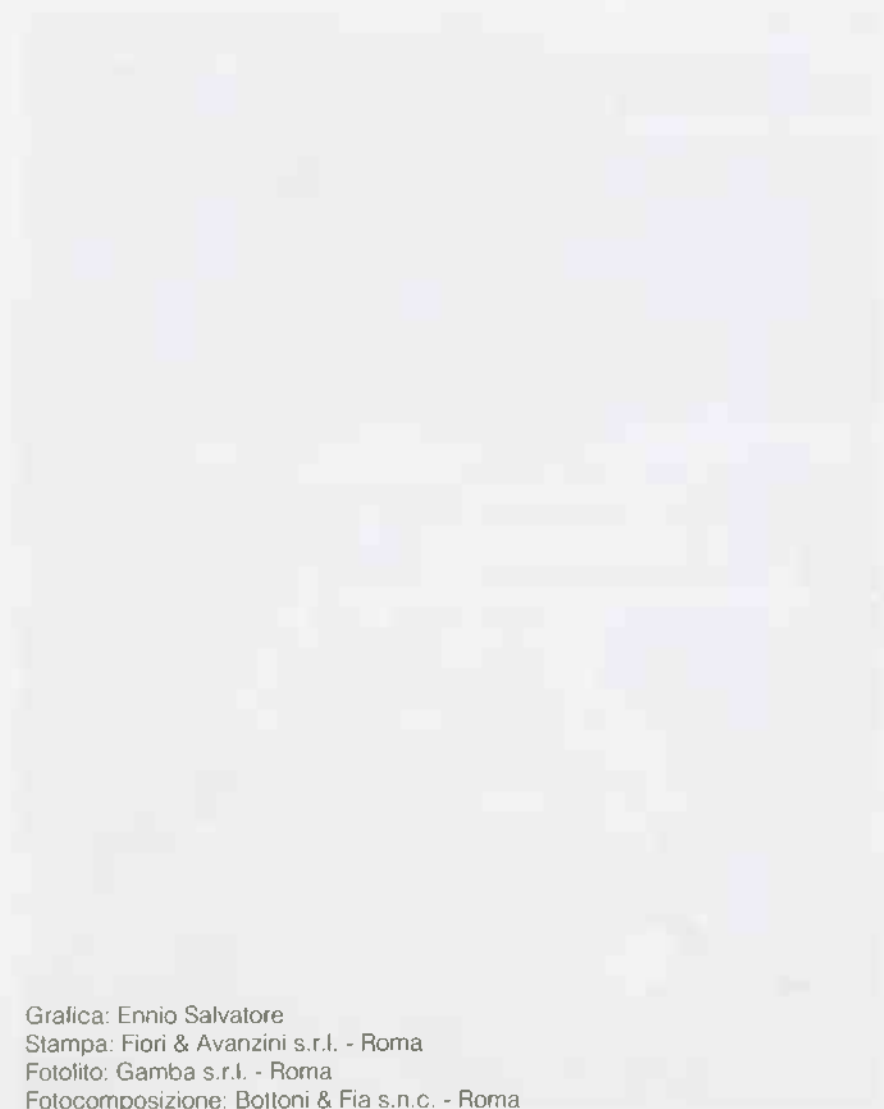
Viene varata la 19ª nave della flotta FS: la «Villa».

Dicembre

Viene inaugurata la nuova stazione di smistamento merci di Torino Orbassano.

Il terrorismo colpisce ancora gli impianti ferroviari: sul treno 904 Napoli-Milano esplode un ordigno che provoca 15 morti e 180 feriti.





Grafica: Ennio Salvatore
Stampa: Fiori & Avanzini s.r.l. - Roma
Fotolito: Gamba s.r.l. - Roma
Fotocomposizione: Bottoni & Fia s.n.c. - Roma

