

F S 8 5

ENTE FERROVIE DELLO STATO



F S 8 5

ENTE FERROVIE DELLO STATO

FS85





Quella del 1° gennaio 1986 è, per le Ferrovie dello Stato, una data storica che segna l'inizio effettivo di una trasformazione radicale in cui hanno creduto tutti, forze politiche e sociali, utenti e soprattutto i ferrovieri.

Proprio questi, infatti, con la loro professionalità, con la consapevolezza del ruolo determinante delle ferrovie nel sistema nazionale e internazionale dei trasporti, offrono ogni possibile affidamento per un cambiamento sostanziale che consenta di conferire al servizio efficienza, efficacia ed economicità, requisiti essenziali per una moderna impresa industriale, che opera in un contesto sociale in trasformazione, in cui si va delineando lo scenario degli anni 2000.

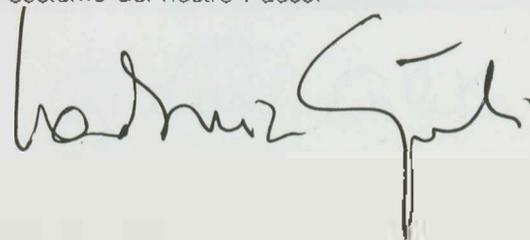
L'Ente Ferrovie dello Stato riceve dunque un'eredità impegnativa e il primo e forse principale sforzo a cui è chiamato è quello di interpretare lo spirito innovativo della riforma, offrendo alla collettività un servizio affidabile, che giustifichi l'impiego delle cospicue risorse nazionali ad esso assegnate, anche in virtù di riflessi necessariamente benefici e crescenti sul vasto sistema dell'indotto e sulle opportunità occupazionali e, più in generale, sull'intera economia italiana.

L'edizione 1985 di FS, con la sua consueta serie di dati e indicazioni sull'attività complessiva dell'organismo ferroviario, costituisce, al riguardo, un duplice e immediato punto di riferimento. Essendo infatti il 1985 l'anno che chiude il ciclo della lunga gestione dell'Azienda Autonoma, i dati che vi si riscontrano costituiscono quasi un consuntivo delle attività dell'Azienda e nel contempo il punto di partenza e un agevole quadro orientativo sul contesto in cui vanno a incidere i programmi e gli obiettivi del nuovo Ente.

Così standards di produttività raggiunti, livelli quantitativi e qualitativi del traffico nei vari comparti, entità delle risorse finanziarie impiegate, consistenze di personale e delle dotazioni tecnico-operative, esiti più salienti dei bilanci, nonché le relative linee tendenziali desumibili dai raffronti con gli anni precedenti, costituiscono il terreno su cui si potrà misurare in termini reali la validità del cambiamento.

Siamo peraltro consapevoli che sarà un esame molto attento, anche perché da più parti si guarda alla riforma delle Ferrovie come al primo passo di un più vasto processo di entificazione che potrebbe interessare tutti quei settori della amministrazione statale addetti alla produzione di beni o servizi. Noi, per parte nostra, sapendo di poter contare sull'impegno fattivo di tutta la categoria e sul concorso costruttivo delle forze politiche e sociali, ci adopereremo per meritare il favore del grande pubblico, condizione indispensabile perché il cambiamento renda la ferrovia più viva che mai e consolidi il ruolo che essa occupa nell'economia e nel costume del nostro Paese.

On. Dott. Lodovico Ligato
Presidente dell'Ente Ferrovie dello Stato





Con questa pubblicazione che costituisce ormai un punto di riferimento e una qualificata fonte d'informazione, non solo per gli operatori del settore ma anche per l'opinione pubblica, intendiamo offrire — anno dopo anno — un quadro esauriente del ruolo svolto dalle ferrovie in correlazione con lo sviluppo del Paese e le vicende congiunturali dell'economia nazionale.

Nel presentare l'edizione per l'anno 1985, non occorre evidenziare l'avvenimento di maggior rilievo: varando la prima grande riforma dell'Amministrazione italiana, il Parlamento ha approvato la legge che trasforma l'Azienda FS in Ente pubblico, dotato di propria personalità giuridica, nonché di autonomia patrimoniale, contabile e finanziaria. Peraltro l'attività di gestione del nuovo Ente ha avuto inizio il 1° gennaio 1986, come disposto dal legislatore.

La realtà della cessata Azienda ferroviaria, nell'ultimo anno di appartenenza all'amministrazione statale, è dunque compendiate nella presente pubblicazione. Ma non per questo essa riveste minore importanza: potrà anzi costituire nel prossimo futuro la base documentaria per un confronto, anche in termini di produttività del servizio tra il vecchio e il nuovo ordinamento nel difficile processo di trasformazione che è appena cominciato e che impegna tutte le nostre energie.

L'attenta analisi dei fatti di gestione del 1985 occupa le pagine del volume che concilia il rigore dell'informazione e l'aridità dei dati statistici con un'esposizione piana, essenziale, esente sia da intendimenti propagandistici, sia dal gergo involuto non infrequente in pubblicazioni consimili.

Il traffico viaggiatori nel 1985 ha fatto segnare un aumento rispetto al 1984; il traffico merci è rimasto sostanzialmente attestato sui livelli dell'anno precedente, circostanza positiva se si tiene conto che nel 1984 si è verificato un consistente incremento rispetto agli anni precedenti.

Occorre ampliare ulteriormente l'area di mercato, con uno sforzo organizzativo che s'indirizzi al miglioramento della qualità del prodotto anche con soluzioni nuove finora impraticabili per i vincoli derivanti dall'appartenenza all'amministrazione statale. Sempre con l'obiettivo di migliorare il prodotto e di allargare l'acquisizione del traffico, è in pieno svolgimento il Programma Integrativo che, oltre al rinnovo del parco del materiale mobile, è finalizzato alla realizzazione di importanti opere di potenziamento infrastrutturale e di ammodernamento tecnologico.

L'ulteriore sviluppo delle strade ferrate verrà poi ad inserirsi nel Piano Generale dei Trasporti che, accanto alla riforma delle ferrovie, è l'altro avvenimento di eccezionale importanza al quale giustamente si legano le attese e le speranze dell'intera comunità nazionale.

Giovanni Coletti

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE DELL'ENTE FERROVIE DELLO STATO

Presidente

On. Dott. Lodovico Ligato

Consiglieri

Dott. Ing. Luigi Misiti *Vice Presidente*

Dott. Francesco Baffigi

On. Antonio Caldoro

Dott. Ing. Giulio Caporali

Dott. Ing. Fabio Ciuffini

Dott. Ing. Giovanni D'Ippolito

Prof. Alfredo Li Vecchi

Prof. Ing. Guido Mazzuolo

Dott. Pietro Merli Brandini

Dott. Ruggero Ravenna

On. Avv. Gaspare Russo

Prof. Bruno Trezza

Gen. Gualtiero Corsini

(con funzioni consultive)

Avv. Giuseppe Manzari

(con funzioni consultive)

COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI

Dott. Mario Aniello *Presidente*

Dott. Mauro Di Lauro

Avv. Carlo Di Palma

Dott. Domenico Mucci

Avv. Rocco Trane

Direttore Generale

Prof. Giovanni Coletti

Vice Direttori Generali

Dott. Giovanni De Chiara

Dott. Ing. Silvio Rizzotti

Dott. Ing. Gabriele Ruoppolo

Sig. Valentino Zuccherini

Direttori dei Servizi

MOVIMENTO:

Dott. Ing. Corrado Midolo

COMMERCIALE E TRAFFICO:

Dott. Mauro Ferretti

MATERIALE E TRAZIONE:

Dott. Ing. Eduardo Cardini

LAVORI E COSTRUZIONI:

Dott. Ing. Giuseppe Massaro

IMPIANTI ELETTRICI:

Dott. Ing. Renato Proia

PERSONALE:

Dott. Aldo Cosentino

AFFARI GENERALI:

Dott. Giovanni Maricchiolo

ISTITUTO SPERIMENTALE:

Dott. Ing. Renato Cesa De Marchi

SANITARIO:

Prof. Mario Monti

RAGONERIA:

Prof. 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. Luigi Coroneo

BOLOGNA:

Dott. Ing. Luigi Marino

CAGLIARI:

Dott. Ing. Bruno Cirillo

FIRENZE:

Dott. Ing. Ferdinando Salvatori

GENOVA:

Dott. Ing. Vincenzo Gallo

MILANO:

Prof. Romano Troilo

NAPOLI:

Dott. Ing. Michele D'Addio

PALERMO:

Dott. Ing. Armando Colombo

REGGIO CALABRIA:

Dott. Ing. Francesco Rizzuto

ROMA:

Dott. Ing. Edoardo Mori

TORINO:

Dott. Ing. Luigi Ballatore

TRIESTE:

Dott. Ing. Gino Guarnieri

VENEZIA:

Dott. Ing. Quirido Castellani

VERONA:

Dott. Ing. Salvatore Puccio

**Direttori
delle Unità Speciali**1^a UNITÀ Speciale: Dott. Ing. Giuseppe Amato2^a UNITÀ Speciale: Dott. Ing. Carlo Focacci3^a UNITÀ Speciale: Dott. Ing. Arturo Pandolfo4^a UNITÀ Speciale: (vacante)5^a UNITÀ Speciale: Dott. Ing. Francesco Paolo Arsena

Lunghezza delle linee esercitate

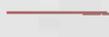
In complesso	Km.	16.227,4
Elektrificate	»	8.830,3
Non elettrificate	»	7.397,1
A doppio binario	»	5.456,0
A semplice binario	»	10.771,4
Marittime	»	236,8
Autoservizi sostitutivi	»	524,0
Con blocco automatico	»	3.099,0
Binari di corsa	»	21.531,5
P.L. automatizzati	N.	514
P.L. chiusi nell'anno	»	100

(Al 31.12.1985)



Elettr. **Non elettr.**

Linee a scartamento ordinario
a semplice binario



a doppio binario



Linee a scartamento ridotto



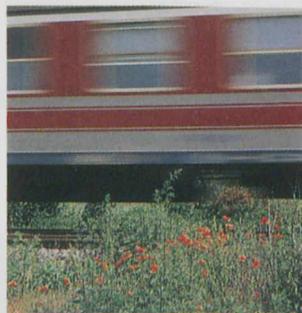
Linee marittime FS



Autoservizi FS o gestiti
per conto FS (viaggiatori)



SOMMARIO



Traffico e congiuntura

La gestione aziendale: risultati e prospettive	14
Il traffico viaggiatori	16
Il traffico merci	18
Il traffico sul mare	20
Risultati della gestione	28
La politica europea dei trasporti	31
I rapporti internazionali	32
Le commesse all'industria	34

Qualità del servizio

Servizio viaggiatori: avanza il cadenzato	38
Servizi accessori viaggiatori	42
Traffico merci: standard sempre più selettivi	44

Realizzazioni tecniche

Le infrastrutture: rinnovo e potenziamento	50
Gli impianti elettrici ed elettronici	54
Il materiale rotabile e la trazione	57
Ricerca e sperimentazione	62
L'informatica	63

Programma integrativo

Il Programma Integrativo entra nella fase conclusiva	66
Unità Speciali: attività a pieno ritmo	68

Vita dell'Azienda

Ordinamento aziendale e politica del personale	74
Le Relazioni Aziendali	78
Il Dopolavoro ferroviario	79
L'attività sanitaria	80
Cronaca di un anno	82



TRAFFICO E **C**ONGIUNTURA

La gestione aziendale: risultati e prospettive

Il Prodotto Interno Lordo, proseguendo nella tendenza positiva già manifestatasi nel 1984, è cresciuto nel 1985 di circa il 2,2%. Lo stato di miglioramento dell'economia italiana è confermato del resto sia dalla ulteriore riduzione del tasso di inflazione che è sceso all'8,6%, sia dalla crescita dell'indice della produzione industriale che ha registrato un aumento di circa l'1,5% rispetto all'84. È lievemente migliorata anche la situazione della finanza pubblica: l'incidenza del fabbisogno statale sul PIL è stata dell'ordine del 14%, mentre nessun miglioramento si è verificato nel tasso di disoccupazione, che ha toccato il tetto del 10,5%. Nel complesso i risultati del 1985 registrano un consolidamento della economia italiana che potrà rafforzarsi ulteriormente nel corso dell'86 se perdureranno le tendenze, manifestatesi alla fine dell'85, relative ai prezzi dei prodotti petroliferi, al ribasso del dollaro e al raffreddamento dell'inflazione. In questo quadro, dai dati provvisori al momento disponibili, risulta che la gestione aziendale ha avuto un esito positivo: il prodotto globale, dato dalla somma dei viaggiatori-Km e delle tonnellate-Km, ha raggiunto i 57,3 miliardi di unità di traffico, lo 0,8% in più rispetto al 1984. In particolare, i viaggiatori-Km, che rappresentano il 68% del prodotto globale, sono aumentati dello 0,8%, raggiungendo i 39,3 miliardi, mentre le tonnellate-Km hanno fatto registrare un incremento all'incirca analogo attestandosi sul livello di 18,02 miliardi. I dati relativi al traffico stradale indicano una tendenza evolutiva molto più accentuata di quella ferroviaria, con un aumento medio del 6% nelle percorrenze dei veicoli-Km viaggiatori e merci sulle autostrade. A questo proposito occorre però rilevare che nonostante i notevoli progressi





derivanti dall'attuazione del Programma Integrativo, permangono ancora alcune inadeguatezze infrastrutturali che condizionano negativamente la capacità di trasporto.

Vanno comunque sottolineati i buoni risultati nel campo della regolarità della circolazione dei treni: circa il 54% dei convogli è giunto a destinazione in orario o con un ritardo non superiore a 5' e il 22% con un ritardo non superiore ai 15'. Per quanto riguarda la qualità dei servizi è continuata l'azione intesa a migliorare il confort delle prestazioni sia per i servizi pendolari sia per quelli a medio e lungo percorso, potendo disporre di nuove carrozze costruite con i finanziamenti della legge 17/81.

Inoltre è stata migliorata la qualità del servizio merci, promuovendo una serie d'iniziative quali la già consolidata tecnica d'inoltro a treno completo che, oltre a determinare notevoli economie nei costi di esercizio dovute alla eliminazione delle soste e delle perdite di tempo negli scali di smistamento, favorisce la realizzazione di concreti vantaggi in termini di regolarità ed affidabilità delle rese, nonché di sicurezza per le merci trasportate. Inoltre sono state ampliate le relazioni servite dai treni TRES, con i quali si è realizzata l'aggregazione del traffico dei singoli operatori medi e piccoli in determinati punti nodali e ciò ha consentito l'inoltro delle merci a treno completo con tempi di resa competitivi rispetto all'autotrasporto.

Il traffico viaggiatori



L'esame dei dati relativi al traffico viaggiatori, peraltro ancora provvisori, mostra un lieve incremento di traffico rispetto ai dati del 1984. I viaggiatori trasportati sono aumentati dello 0,8% (da 385,5 milioni a 388,7 in dati assoluti), mentre la media giornaliera di viaggiatori è passata da 1.053.000 a 1.065.000, con un incremento percentuale dell'1,1.

L'andamento del traffico secondo le rilevazioni mensili risulta piuttosto standardizzato, salvo che per i mesi di gennaio e febbraio che registrano, rispetto agli stessi mesi del 1984, una diminuzione di traffico dovuta alle condizioni atmosferiche particolarmente rigide e quindi poco favorevoli ai viaggi.

I risultati analizzati riassumono, pur con gli evidenti limiti, la situazione del traffico ferroviario, ma è opportuno menzionare accanto ad essi i progetti e le iniziative del settore, per le quali, al momento, non è possibile un riscontro in termini statistici. I programmi innovativi, predisposti in un'ottica di riforma istituzionale dell'Azienda, riguardano innanzitutto lo studio del mercato al fine di adeguare l'offerta alle esigenze





manifestate dagli utenti: per il turismo giovanile il "tutto compreso", per i viaggi d'affari il comfort e l'alta velocità, per la terza età le "proposte convenienza".

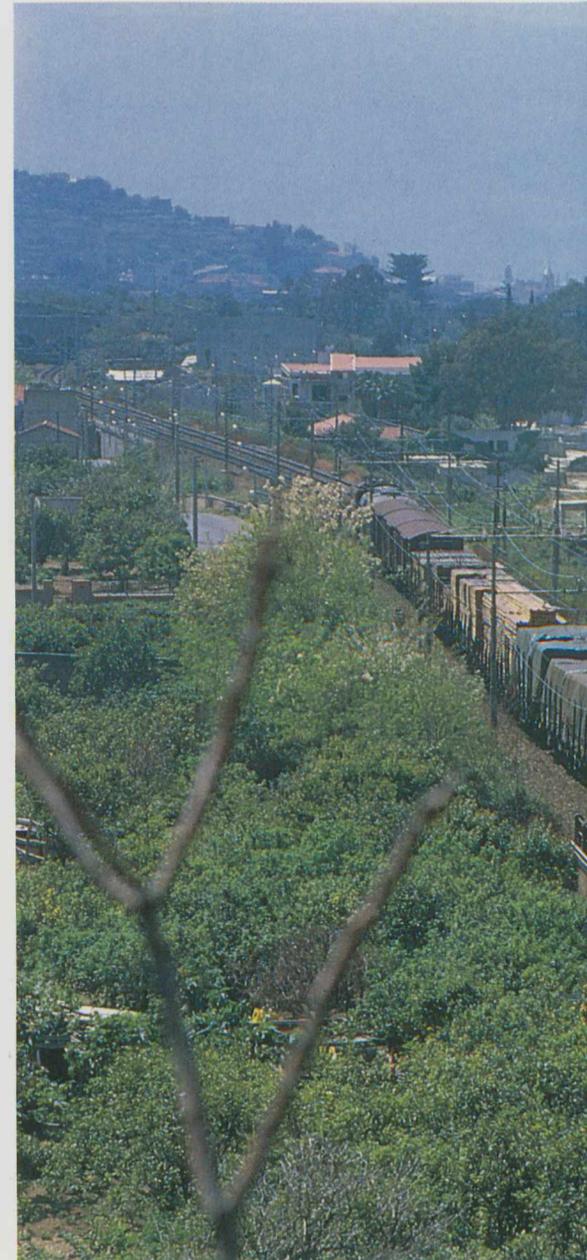
Tali obiettivi richiedono necessariamente strumenti e strutture operative orientate all'ottimizzazione delle risorse, alla sicurezza del viaggio e alla diminuzione dei ritardi, che rappresentano le finalità prioritarie dell'Ente. Per ciò che attiene infine la competitività del mezzo ferroviario in campo internazionale sono state intraprese iniziative idonee a realizzare più facili collegamenti tra le principali città europee. Nell'anno ha infatti avuto particolare sviluppo il sistema Intercity e la combinazione fra i diversi tipi di treni, che favorendo le coincidenze consente migliori percorrenze, anche se permangono numerosi lavori di manutenzione e di ristrutturazione delle linee.

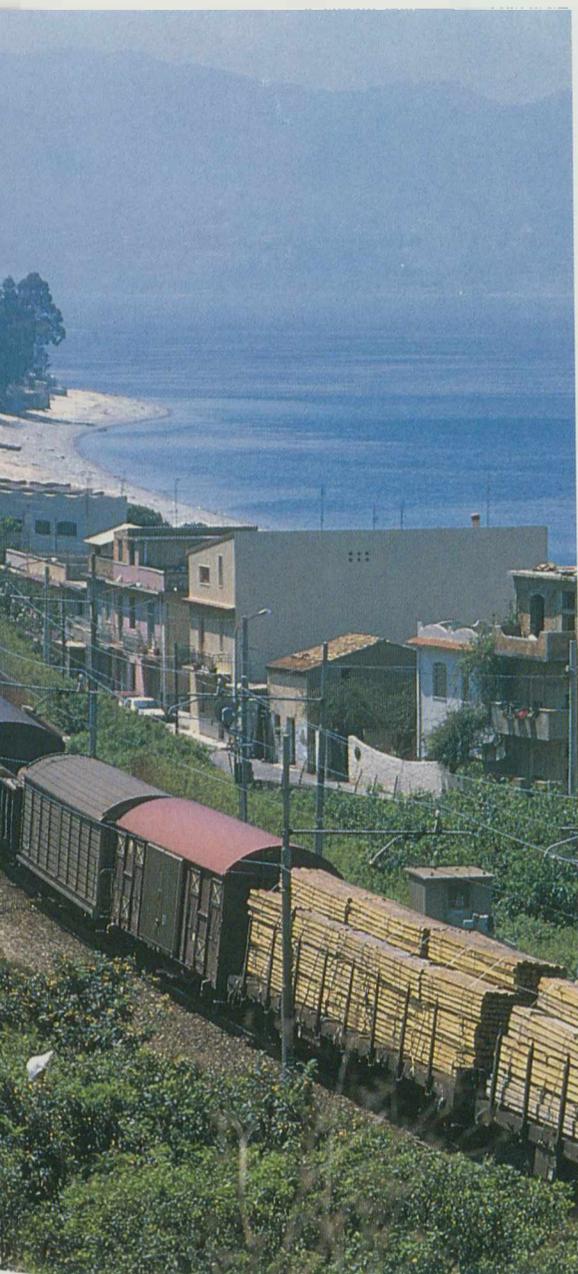


Il traffico merci

Il traffico merci ha subito nell'anno una lieve flessione (da 54 milioni di tonnellate a 53,6) ma, nonostante questo, sia le tonnellate-Km, sia la percorrenza media di una tonnellata, registrano incrementi percentuali, rispettivamente dello 0,8 e del 2,2. Da questi risultati si evince un netto miglioramento del servizio offerto soprattutto in termini qualitativi di utilizzazione del materiale da carico. Il sistema di inoltro a treno completo (monocliente e multicliente), il progressivo aumento dei TRES anche per le relazioni Sud-Nord oltre che con l'estero, l'intermodalità favorita da una rete di terminali a servizio di bene individuati bacini di traffico, hanno contribuito notevolmente all'economia dei costi di esercizio e all'affidabilità delle rese. Per quanto riguarda infine il traffico internazionale, si è registrato un calo annuale medio delle esportazioni pari al 4%, dato che muta notevolmente secondo i transiti di confine.

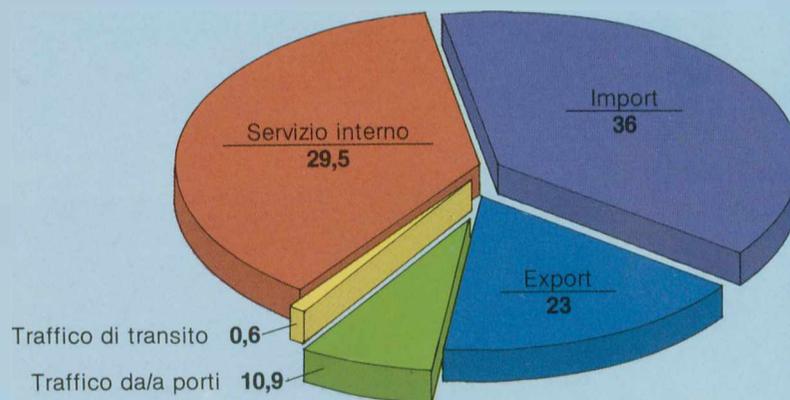
I provvedimenti adottati a risoluzione dei problemi strutturali legati al traffico delle merci, che hanno avuto l'avvio negli anni precedenti, tendono al miglioramento del servizio e sono oggi prossimi alla piena realizzazione (come lo scalo merci di Orbassano e l'ampliamento della rete servita da treni TME).





		1984	1985	diff. %	
Traffico nei porti	Carri caricati	147.787	141.021	— 4,6	
	Carri scaricati	81.502	93.246	+ 14,4	
	Movimento complessivo	229.289	234.267	+ 2,2	
Trasporti derrate	Carri caricati	96.080	85.511	— 11,0	
Trasporti refrigerati	Carri caricati	42.898	40.856	— 4,8	
Trasporto containerizzato	In servizio interno	<i>containers</i>	124.963	104.488	— 16,4
		<i>tonnellate</i>	1.846.776	1.589.266	— 13,9
	In servizio internazionale (spedizioni + arrivi)	<i>containers</i>	152.823	158.247	+ 3,5
		<i>tonnellate</i>	2.969.553	3.087.712	+ 4,0
Trasporti combinati	In servizio interno	<i>mezzi</i>	19.059	18.120	— 4,9
		<i>tonnellate</i>	452.151	404.647	— 10,5
	In servizio internazionale (spedizioni + arrivi)	<i>mezzi</i>	160.568	185.826	+ 15,7
		<i>tonnellate</i>	3.567.524	3.912.424	+ 9,7

Ripartizione % dei carri trasportati nel 1985 per tipologia di servizio



Il traffico sul mare



Il 1985 è stato un anno particolarmente intenso sotto il profilo delle iniziative e degli studi intesi ad elevare la qualità del servizio offerto, sia in termini di capacità di traghettamento che di organizzazione dell'esercizio. Con l'entrata in servizio delle nuove N/T "Villa" e "Scilla" la flotta dello Stretto di Messina risulta composta dalle navi traghetto Rosalia, Sibari, Iginia, Reggio, Cariddi, Aspromonte, Mongibello, San Francesco, Villa, Scilla, Agata, Pace, Riace e Edra.

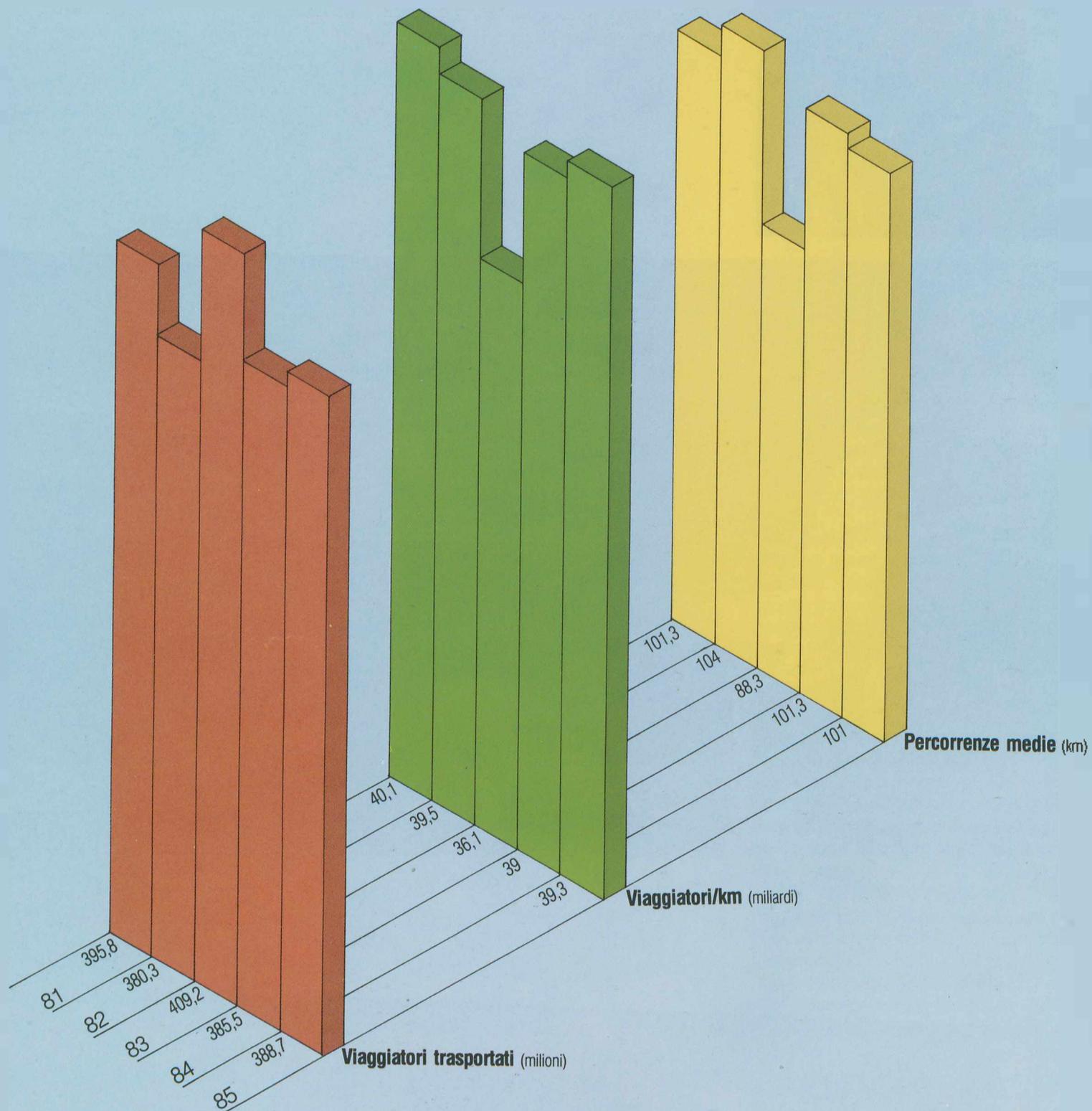
Studi approfonditi sono stati svolti per utilizzare mezzi veloci tipo "aliscafi" per la relazione Reggio Calabria-Messina, caratterizzata dal traghettamento di passeggeri pendolari che giornalmente si spostano tra le due sponde. Un sostanziale miglioramento del servizio sulla rotta sarda è stato possibile, nel periodo estivo di maggior traffico, col trasferimento della N/T Villa, che ha contribuito notevolmente ad agevolare il "grande rientro" dall'isola.

Si è inoltre esaminata la possibilità di riservare alcuni tratti dei ponti binari per il traghettamento degli autocarri, il cui traffico ne sarebbe notevolmente agevolato ed incrementato.

La flotta sarda è composta dalle navi traghetto Tyrsus, Gennargentu, Hermaea, Gallura e Garibaldi. Il traffico tra i terminali di Civitavecchia e Golfo Aranci ha fatto registrare un generale incremento nel numero delle corse (+4,4%), dei rotabili trasportati (+1,92%), dei passeggeri (+7,57%), delle autovetture (+7,88%). L'andamento del traffico tra i terminali di Messina e Villa S. Giovanni e tra Messina e Reggio C. non si è discostato dai valori registrati nel 1984.

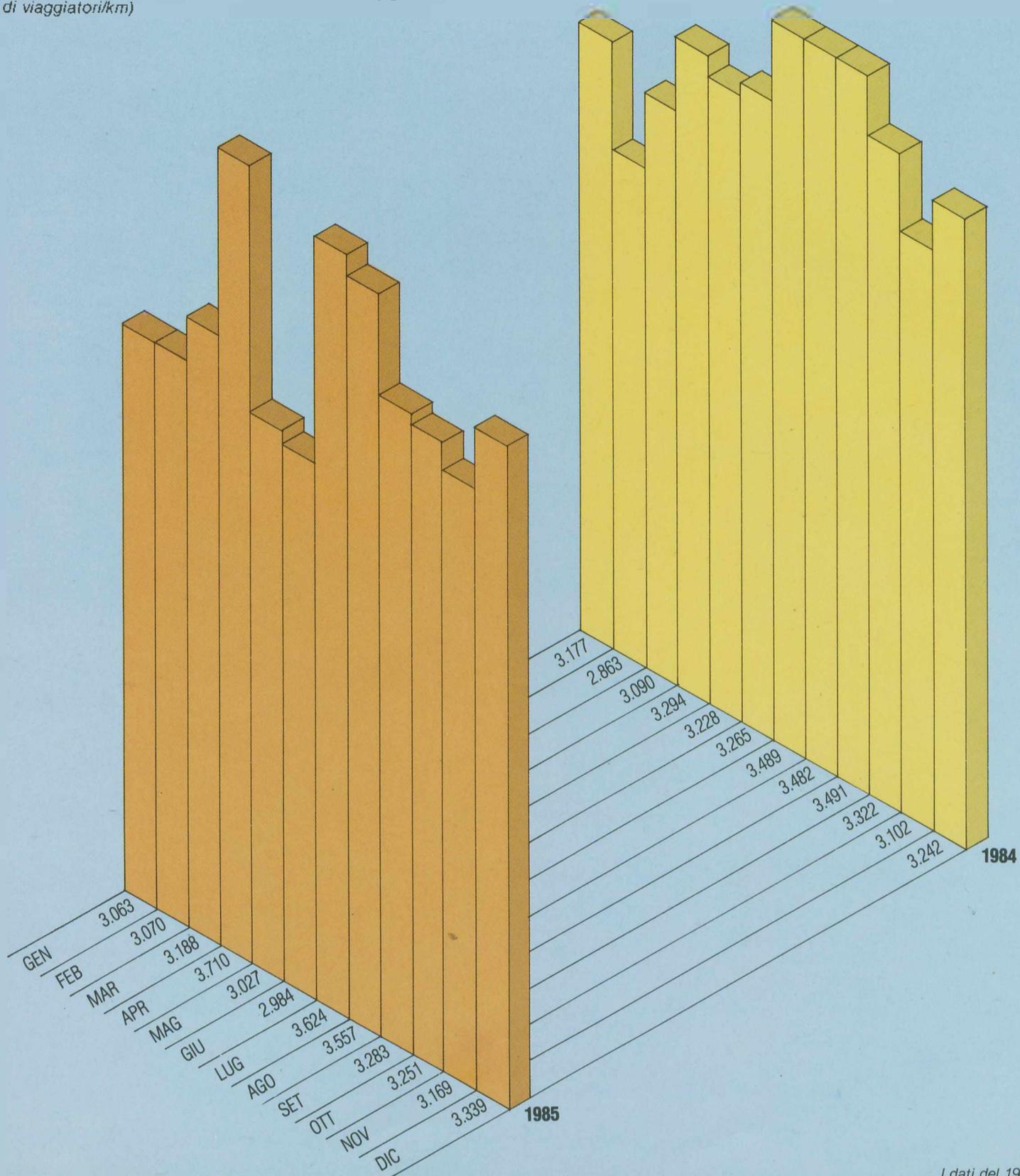


Traffico viaggiatori



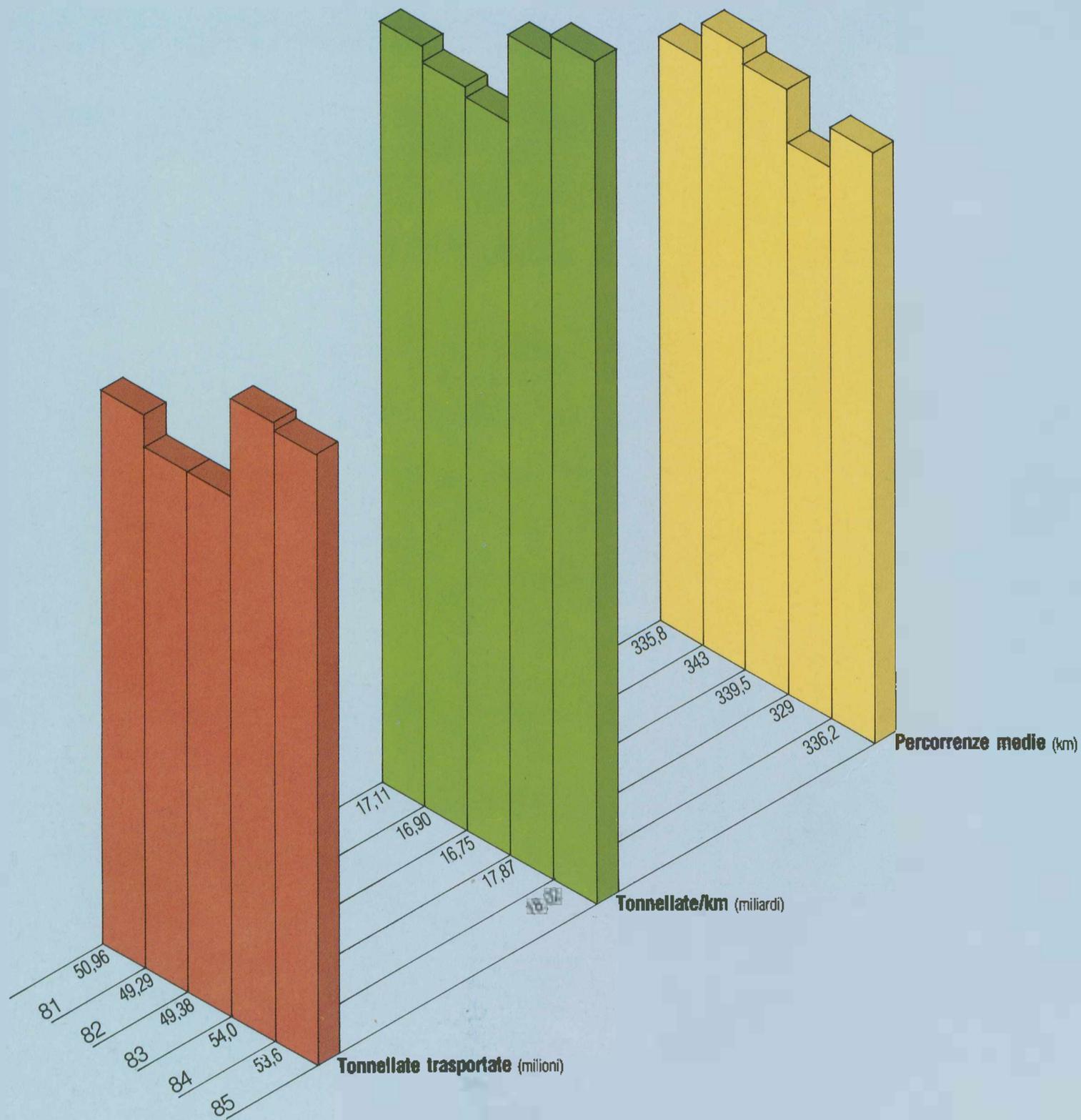
Andamento mensile del traffico viaggiatori

(milioni di viaggiatori/km)



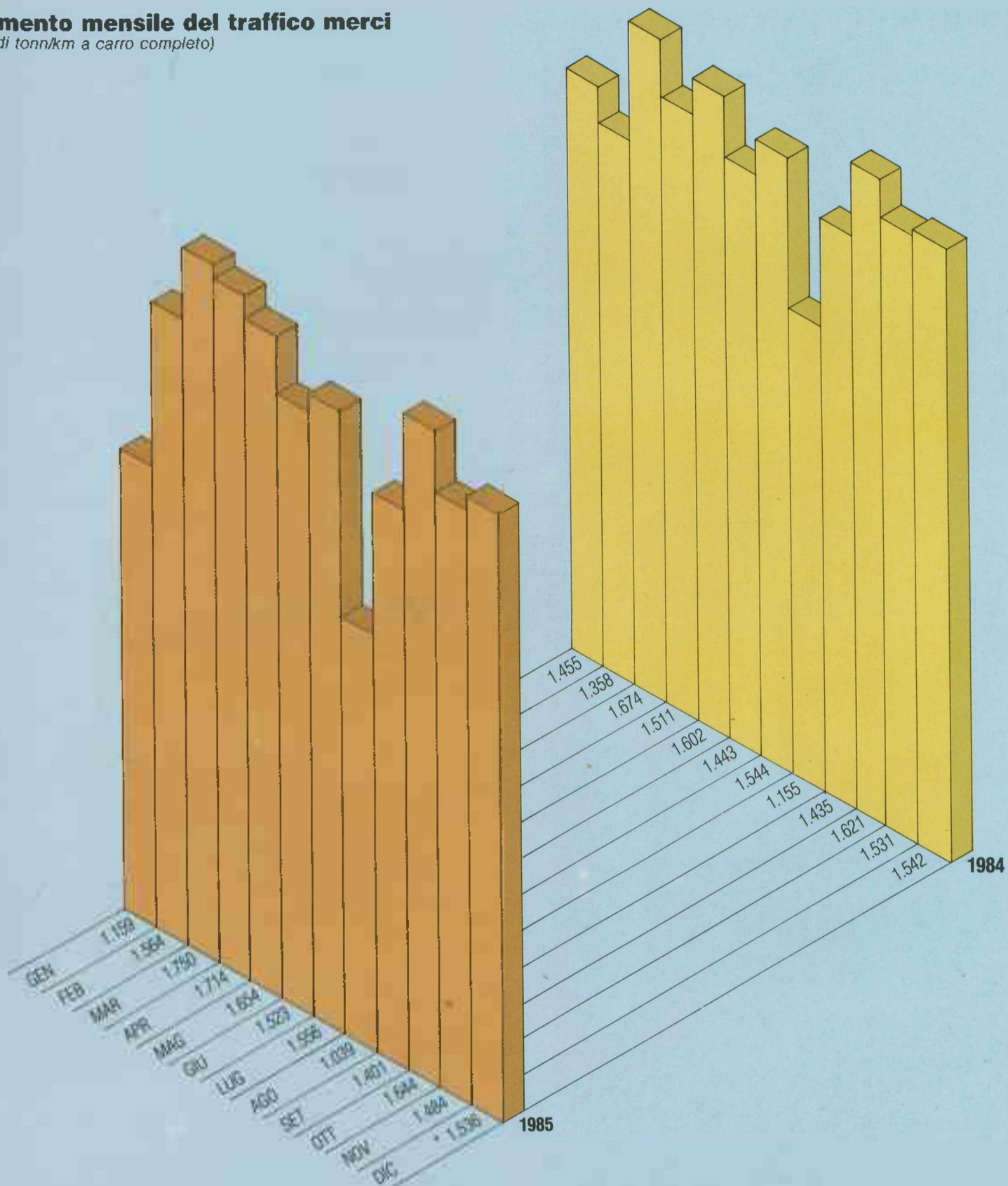
I dati del 1985 sono provvisori

Traffico merci



Andamento mensile del traffico merci

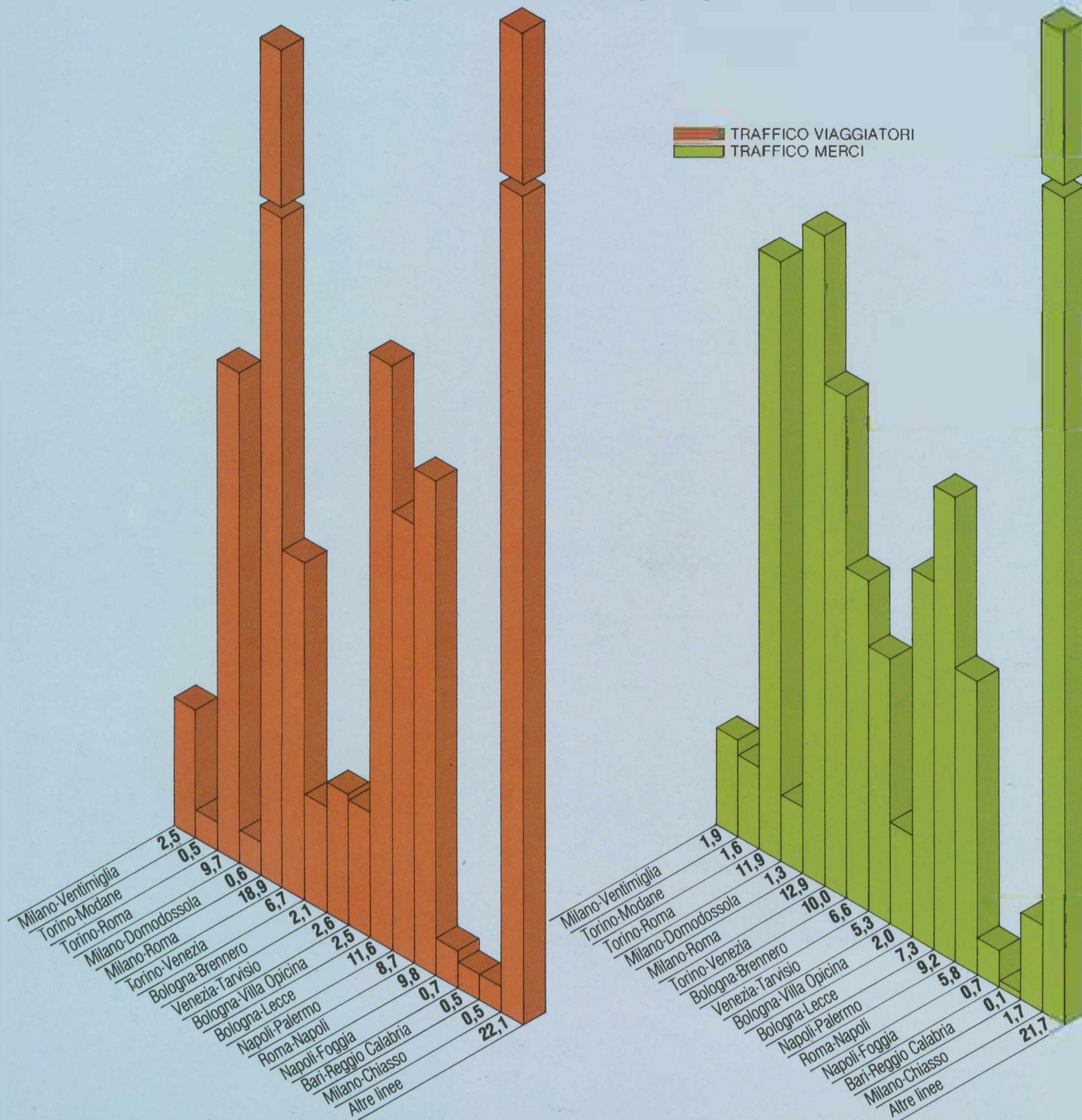
(milioni di ton/km a carro completo)



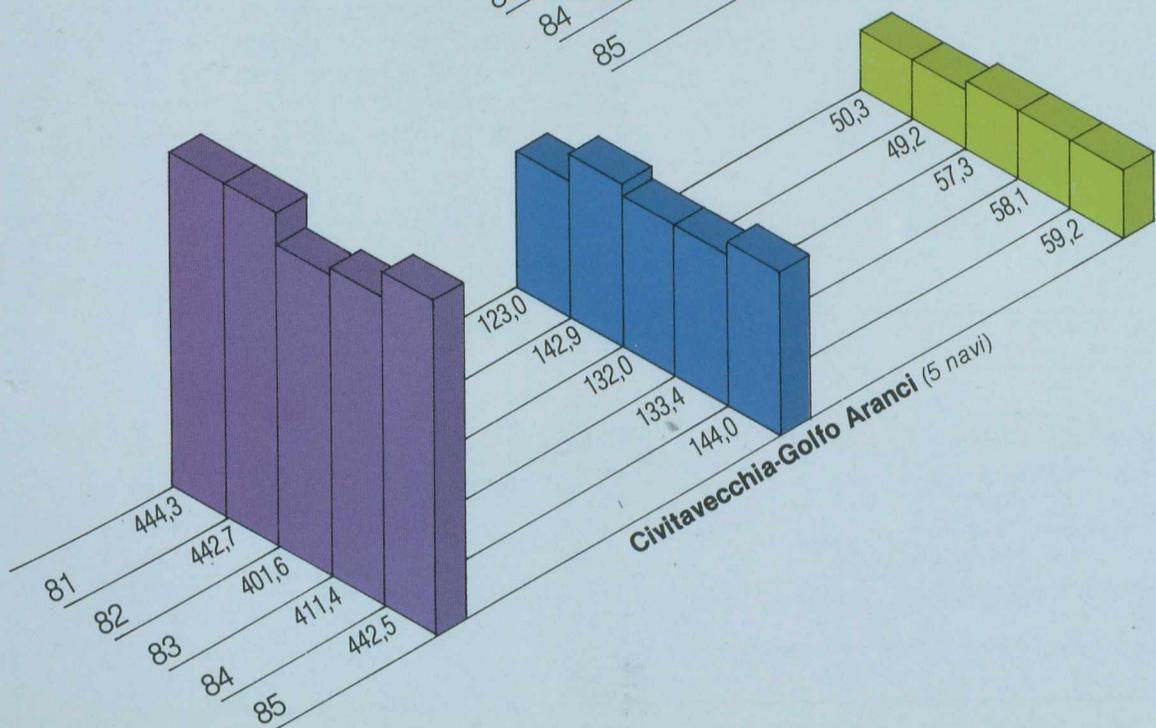
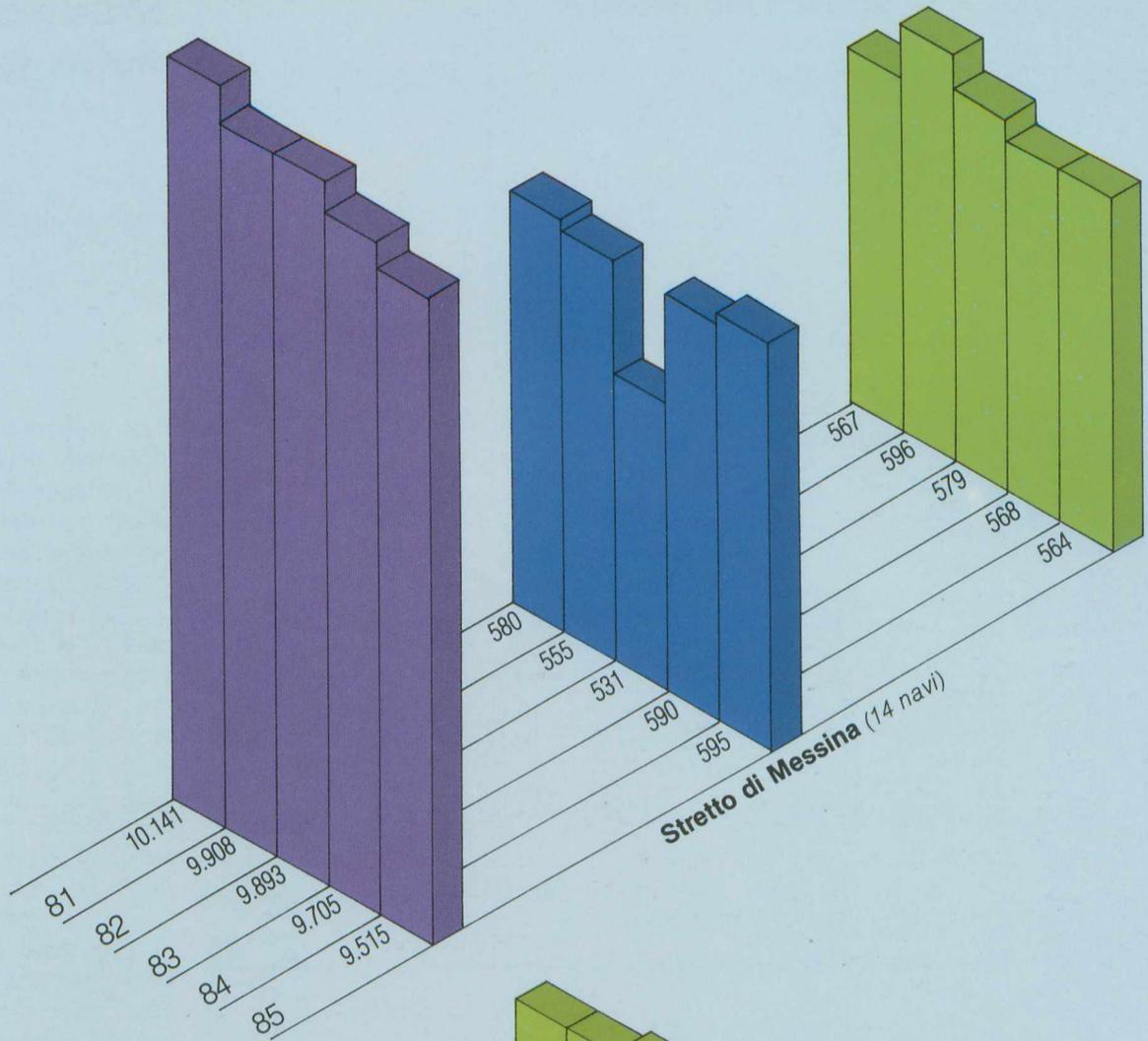
* Provisorio

Concentrazione % del traffico viaggiatori e merci sulle principali linee

■ TRAFFICO VIAGGIATORI
■ TRAFFICO MERCI



Traffico marittimo



■ VIAGGIATORI (migliaia)
■ AUTOMEZZI (migliaia)
■ ROTABILI (migliaia)

Risultati della gestione

Spese di gestione e ripartizione percentuale

	<i>in milioni di lire</i>	
		<i>%</i>
Retribuzioni personale FS	L. 4.640.376,2	33,1
Oneri riflessi	L. 2.122.912,0	15,1
Retribuzioni incaricati e trattamento quiescenza assuntori	L. 56.991,4	0,4
	L. 6.820.279,6	51,3
Combustibili ed energia elettrica	L. 204.750,0	1,5
Forniture, servizi appaltati e prestazioni diverse	L. 891.975,5	6,4
Manutenzioni	L. 1.559.458,0	11,1
Rinnovamenti	L. 1.450.000,0	10,3
Oneri finanziari	L. 2.168.284,5	15,5
Altre spese	L. 926.191,0	6,6
	L. 7.200.659,0	48,7
Totale spese correnti	L. 14.020.938,6	100,0

(dato relativo alla previsione aggiornata)

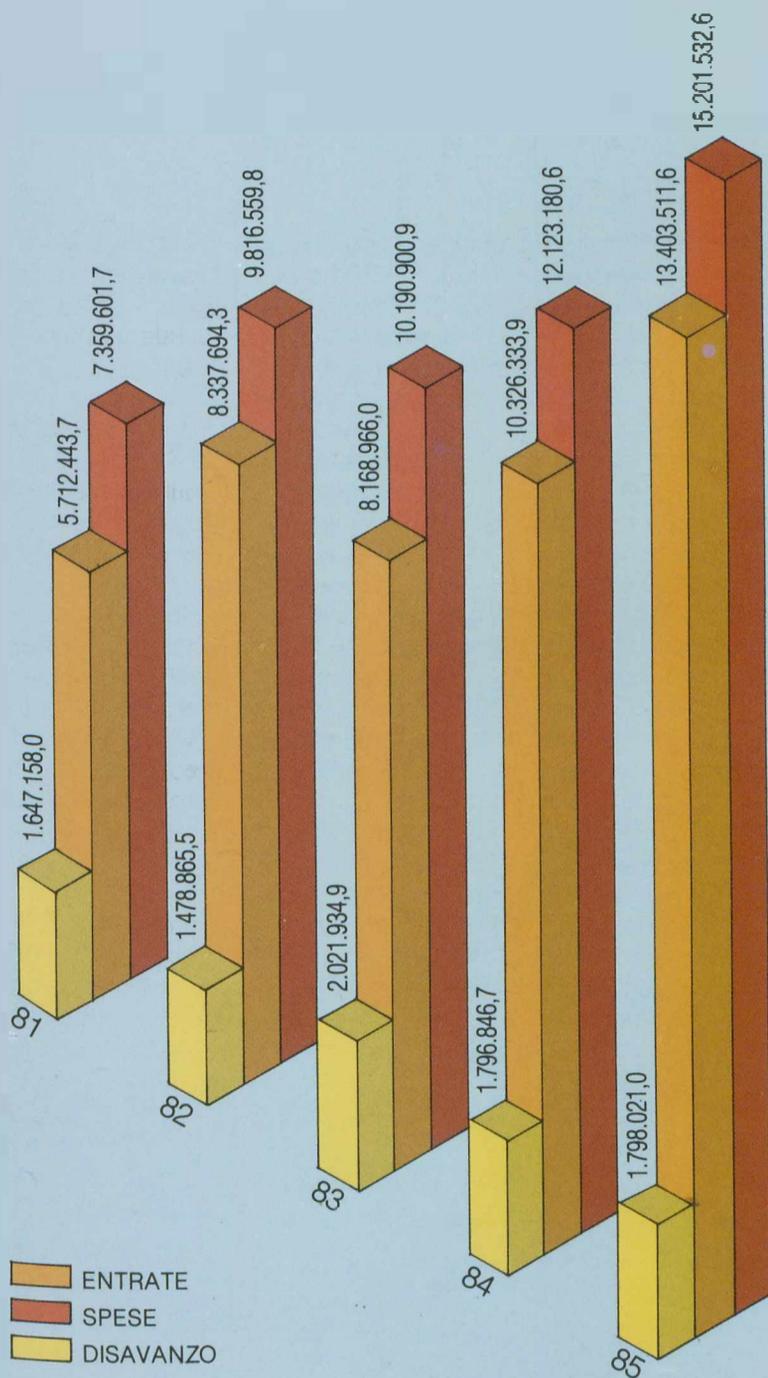
Il conto economico ha registrato un disavanzo di gestione di 1.798 miliardi, con un aumento di circa 1,2 miliardi rispetto a quello accertato nel 1984. Tale risultato è da attribuire all'effetto differenziale fra le maggiori entrate per 3.077,1 miliardi e le maggiori spese per 3.078,3 miliardi rispetto a quelle dell'esercizio finanziario 1984. Maggiori entrate si sono verificate nel gettito dei prodotti del traffico, in relazione sia all'incremento del traffico sia dagli intervenuti aumenti tariffari e ai rimborsi del Tesoro, ai sensi dei Regolamenti CEE n. 1191 e 1192 del 1969 e 1107 del 1970. Maggiori spese si sono verificate nella categoria "Personale" per effetto degli aumenti dell'Indennità Integrativa Speciale, degli scatti di stipendio e in relazione al rinnovo del contratto 1984-85, negli oneri finanziari, nelle spese per manutenzioni. L'aumento delle spese per acquisti di beni e servizi, che si è mantenuto nei limiti dell'inflazione programmata, è da attribuire alla lievitazione dei costi.

Investimenti finanziati nel 1985

	<i>miliardi di lire</i>
— Raddoppio Tarcento-Confini di Stato	40
— Esecuzione del Programma Integrativo di 34.750 miliardi	3.700
— Rinnovamento degli impianti e del materiale rotabile	1.378
— Partecipazioni azionarie	36
— Spese esecuzione e completamento opere già di competenza LL.PP.	30
— Spese esecuzione programma straordinario interventi lavori completamento linea Maccarese-S. Pietro	48
Totale	5.232

Risultati di bilancio

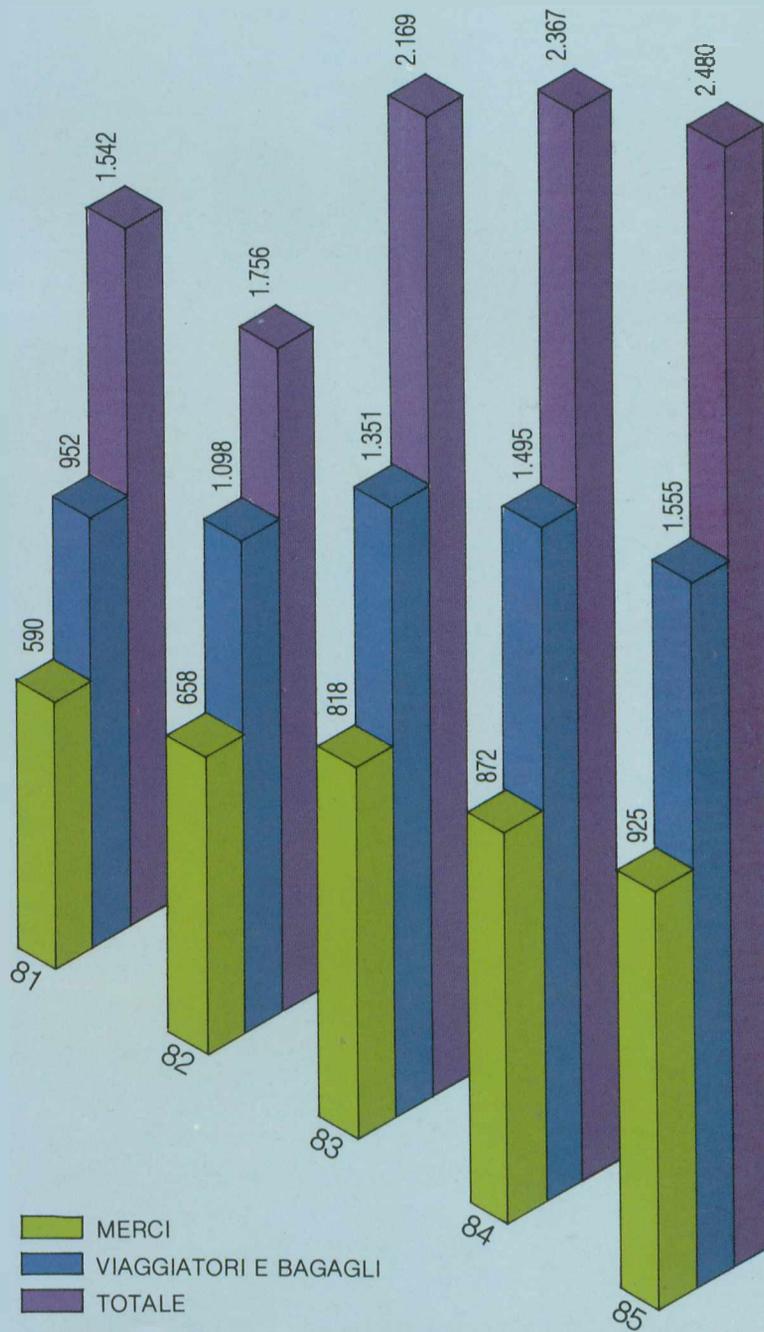
(in milioni di lire)



I dati del 1985 sono relativi alla previsione aggiornata

Prodotti del traffico

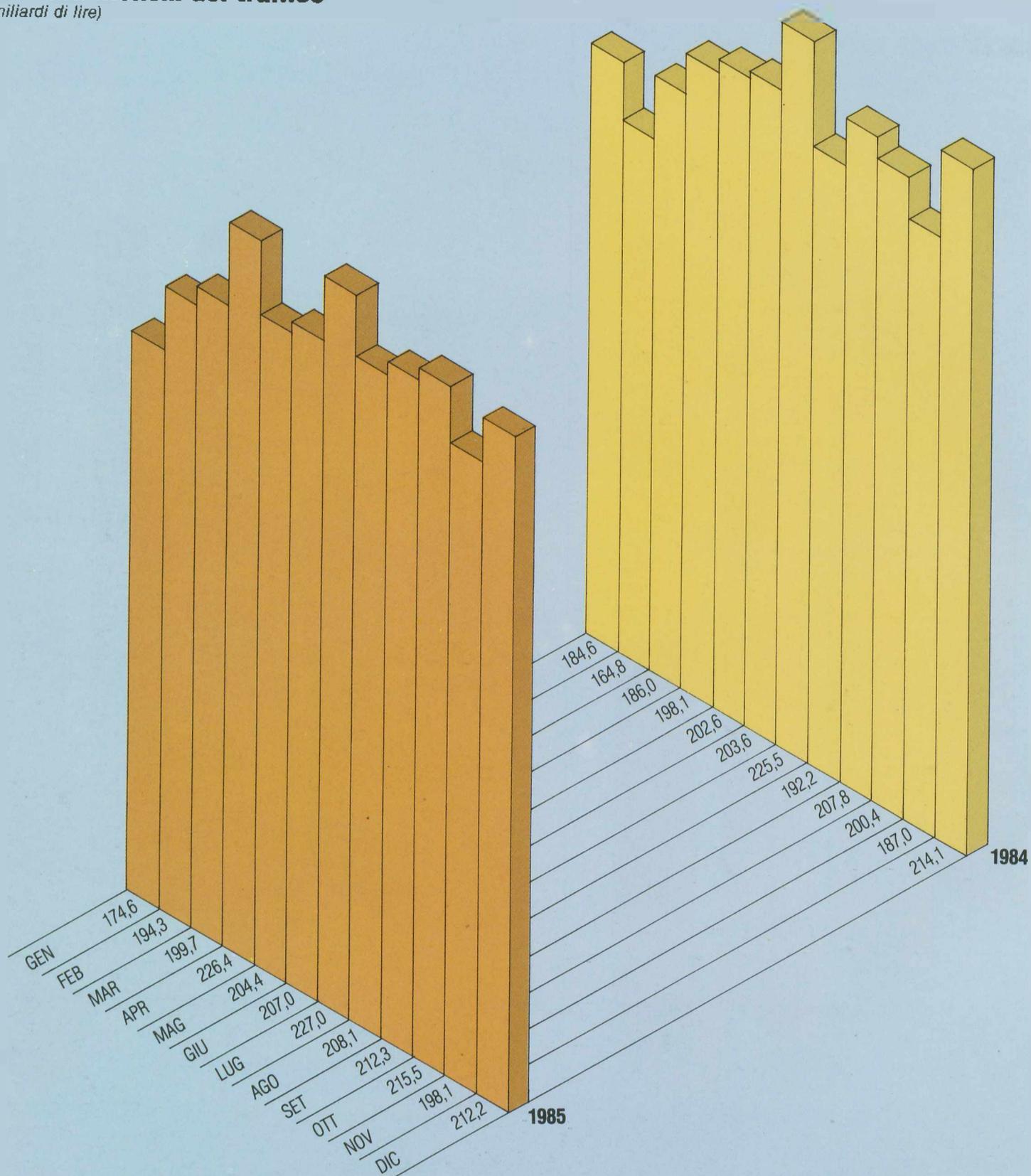
(in miliardi di lire)



I dati del 1985 sono provvisori

Prodotti mensili del traffico

(miliardi di lire)



La politica europea dei trasporti

Nel corso del 1985 è stata adottata una serie di provvedimenti tali da migliorare sensibilmente la qualità del servizio ferroviario, nel quadro del ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri della Comunità e di una loro sempre più fattiva cooperazione.

Un accento particolare del Parlamento Europeo è stato dato al risanamento della situazione finanziaria delle Aziende Ferroviarie; con una risoluzione si invitano la Commissione CEE a vagliare più attentamente gli obblighi di servizio pubblico che gravano sui trasporti ferroviari; gli Stati membri a fornire le aziende di trasporto di adeguati fondi di investimento; e le aziende ferroviarie a prestare maggiore attenzione ai costi ed a continuare a migliorare la redditività dell'esercizio.

Con una decisione del 23.5.86 è stata approvata l'apertura di negoziati tra la Comunità Economica Europea e la Repubblica d'Austria nel settore dei trasporti terrestri, onde facilitare il traffico di transito.

Nel corso della sessione CEMT (Conferenza Europea Ministri Trasporti) svoltasi a Roma a maggio, l'On. Signorile ha presentato il

documento Master Plan relativo alla realizzazione di un programma quadro nel settore trasporti. In tale quadro è stato approvato un testo di "Conclusioni" in cui si prevedono: assetto degli assi infrastrutturali di interesse comunitario, problemi di frontiera e di transito, organizzazione del mercato dei trasporti terrestri, sicurezza dei trasporti interni.

Sempre nel quadro del ravvicinamento delle legislazioni degli Stati della CEE, si è insediato ufficialmente il Comitato paritetico delle ferrovie, strumento idoneo a garantire la partecipazione dei datori di lavoro e dei lavoratori alle decisioni economiche e sociali della Comunità.

Nell'ambito delle attività di studio una comunicazione della Commissione al Consiglio riguarda una proposta di rete europea di treni ad alta velocità per l'anno 2000 che ne studia la problematica tecnica e le relative possibili soluzioni, compreso il problema dei mezzi finanziari necessari per promuovere l'alta velocità sul territorio della Comunità.

Parallelamente all'azione degli Organi comunitari, il Gruppo dei Dieci Direttori

Generalisti ha svolto un'intensa attività, tra cui un approfondito esame delle varie riduzioni tariffarie sociali imposte dai Governi alle Reti in favore di particolari categorie di viaggiatori, con intento di raggiungere un'armonizzazione in questo campo.

Nel settore Commerciale inoltre è stata costituita una Tariffa Europea Viaggiatori (TEV), tariffa autonoma, non legata alle tariffe nazionali.

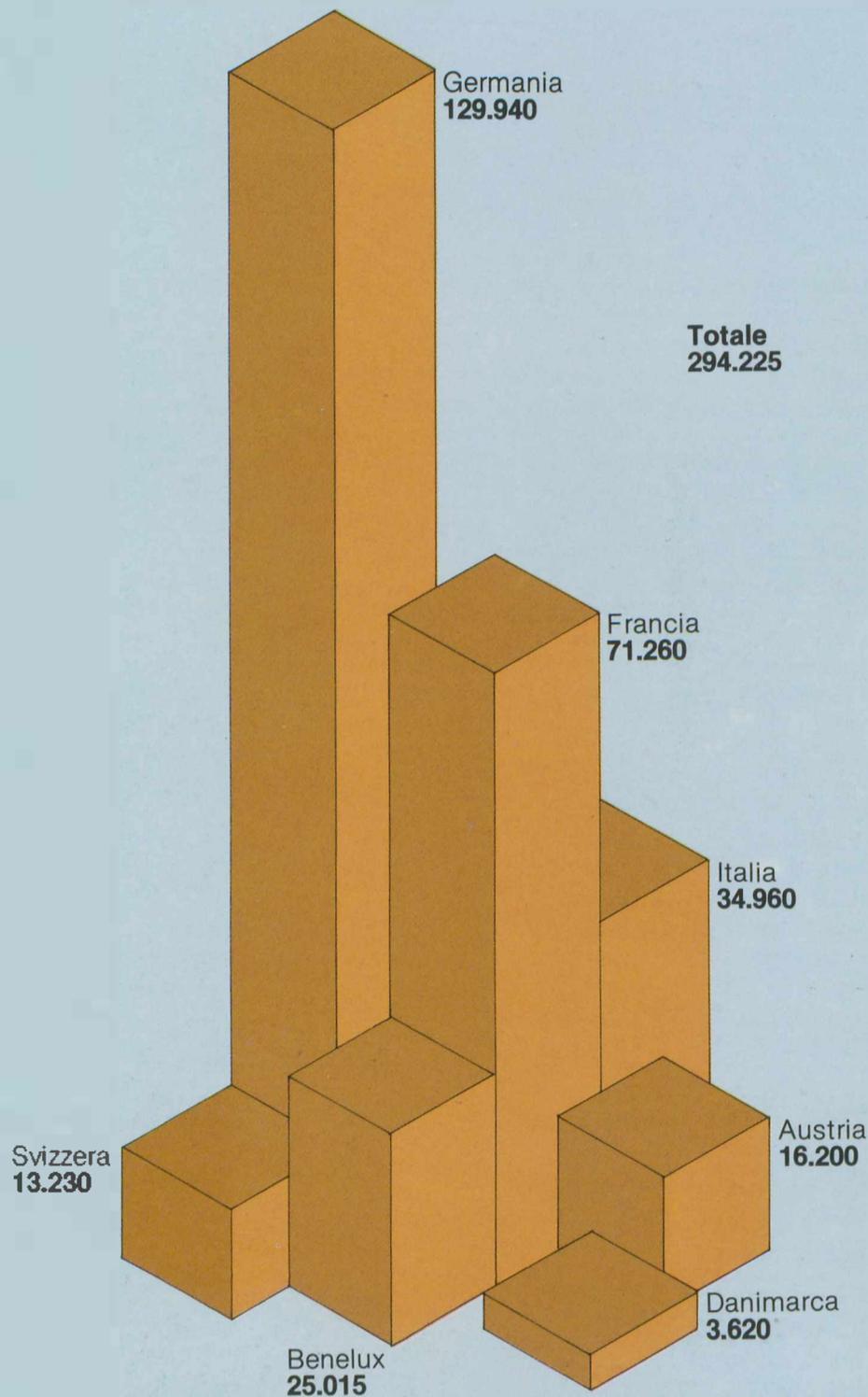
Sempre nell'ambito del Gruppo dei Dieci è proseguito lo studio e la ricerca di una metodologia comune per il calcolo dei costi marginali riguardanti il trasporto internazionale merci e l'esperimento Transinfo, relativo ad un sistema di sorveglianza dei trasporti internazionali di merci.

Raffronto dei numeri indice delle tariffe viaggiatori dei principali Paesi europei sulla percorrenza di 100 km.

1ª CLASSE			2ª CLASSE	
	100	ITALIA	100	
	183	FRANCIA	219	
	211	GERMANIA	253	
333		SVIZZERA	382	
	183	LUSSEMBURGO	219	
	183	BELGIO	219	
239		OLANDA	309	
227		AUSTRIA	278	

I rapporti internazionali

Parco carri Europ



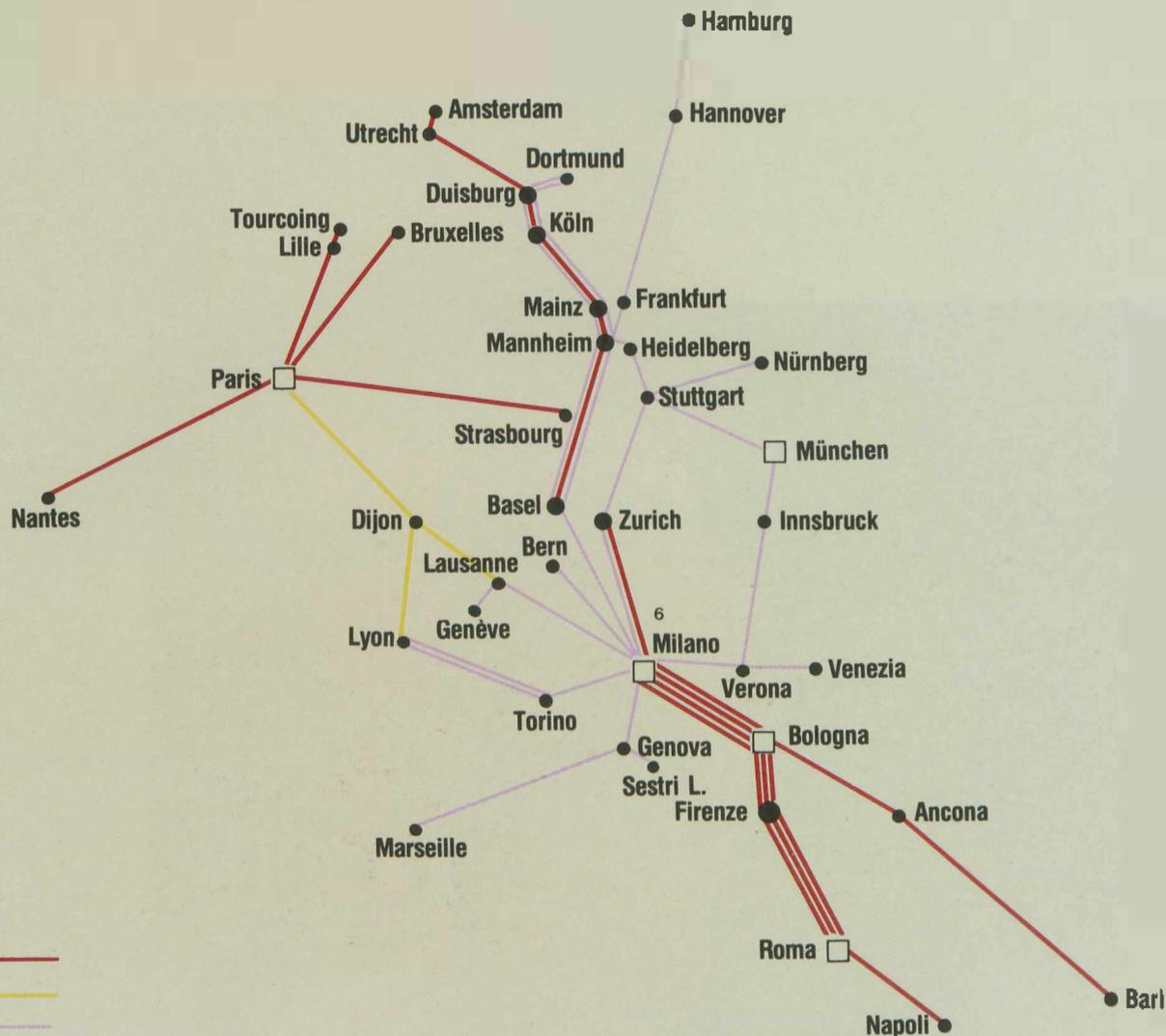
Nel quadro dell'attività ferroviaria internazionale, le FS svolgono un ruolo decisivo, sia tramite la presenza in organismi specifici quali l'UIC, l'ORE e la AICCF, sia tramite la diretta cooperazione con le Reti estere in generale e con le confinanti in particolare.

Infatti, per offrire un servizio sempre più efficiente e vantaggioso, sono essenziali l'armonizzazione delle condizioni di esercizio del traffico internazionale e la ricerca di nuove tecnologie che adeguino il mezzo ferroviario alle esigenze future di economicità, funzionalità e rapidità.

La globalità degli aspetti gestionali viene coordinata dall'UIC attraverso le Commissioni — individuate secondo le sfere di competenza, quali le Commissioni Movimento, Commerciale, Trazione, ecc. — ai lavori delle quali partecipano i funzionari delle singole Reti, con il compito di mettere a punto disposizioni che in molti casi sono vincolanti per le Reti stesse.

L'aspetto strettamente tecnico-scientifico dell'attività svolta dall'UIC è curato invece dall'Ufficio di Ricerche ed Esperimenti - ORE - importante e complesso organismo che

Collegamenti internazionali Interessanti l'Italia



Rete TEE —————
Rete TGV —————
Rete Intercity —————

coordina e promuove esperimenti per nuove tecnologie ferroviarie: esso dispone di una stazione di esperimenti a Vienna, al cui finanziamento provvedono le Reti aderenti. L'AICCF (Associazione Internazionale del Congresso delle Ferrovie), preesistente all'UIC, opera oggi nel campo più generale delle prospettive e degli orientamenti del trasporto ferroviario. Nei Congressi periodici, cui partecipano quasi tutte le ferrovie del mondo, vengono scelti temi di discussione miranti al miglioramento della ferrovia dal punto di vista tecnico-economico ed alla

promozione della sua immagine anche attraverso la diffusione di pubblicazioni. Sia in ambito UIC che AICCF le ferrovie italiane svolgono un ruolo rilevante: 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.

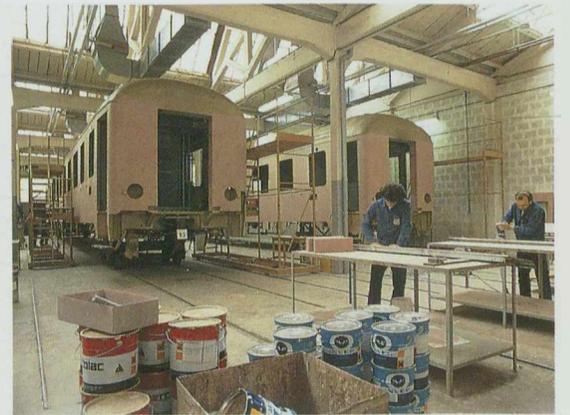
Le commesse all'industria



Le FS nell'esercizio '85 hanno impegnato una spesa complessiva di 1.780 miliardi, a fronte dei 1.266 miliardi dell'84, sia per l'acquisto di materiali di consumo e di scorte che per lavori di manutenzione: in totale sono stati stipulati 20.121 contratti di cui 4.311 in Sede Centrale, e i rimanenti 15.810 nelle Sedi periferiche. In conto patrimoniale sono stati impegnati 863 miliardi, pari al 48,5% mentre per il reintegro scorte l'impegno è ammontato a 917 miliardi, pari al 51,5% del totale. In Sede centrale sono stati impegnati 1.633 miliardi, mentre nelle Sedi periferiche per gli acquisti di competenza sono stati spesi 109 miliardi; alle subassegnazioni sono andati 38 miliardi. Sui mercati esteri sono stati acquistati materiali per un ammontare di 16 miliardi con la stipula di 86 contratti.

Commesse all'industria *miliardi di lire*

	1984	1985
Impegni della sede centrale	1.663	1.633
Impegni delle sedi periferiche	75	109
Subassegnazioni	28	38
Totale	1.266	1.780
In conto patrimoniale	838	863
In conto reintegro scorte	428	917
Totale	1.266	1.780





QUALITÀ DEL **S**ERVIZIO

Servizio viaggiatori: avanza il cadenzato

La qualità del servizio offerto costituisce il principale banco di prova di un'azienda di trasporto. Per questo le FS sono impegnate in un costante aumento della velocità commerciale dei treni e del comfort offerto ai viaggiatori, utilizzando al meglio, mediante un'accorta predisposizione dell'orario, gli interventi infrastrutturali portati a termine e limitando al minimo i disagi conseguenti all'esecuzione dei necessari lavori di manutenzione.

Un notevole progresso caratterizza gli interventi degli ultimi anni volti a contrarre i

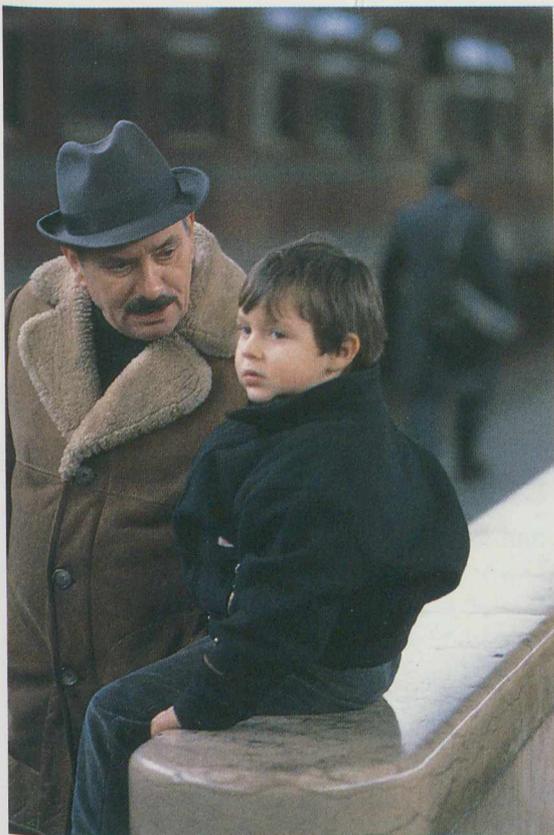
tempi di percorrenza migliorando allo stesso tempo gli standard di regolarità, affidabilità e funzionalità dei treni.

La completa ristrutturazione degli orari con l'estensione del cadenzamento sulle principali relazioni della rete fondamentale unita all'adozione di materiale rotabile moderno consente un aumento della velocità commerciale che resta, comunque, vincolata all'adeguamento o al potenziamento delle infrastrutture, nonché all'adozione di sofisticate tecnologie d'esercizio.

L'orario entrato in vigore il 2 giugno 1985

risponde a criteri di adeguamento delle velocità commerciali, alla definizione di un orario cadenzato sulle linee Torino-Milano-Venezia e Milano-Genova-Ventimiglia, all'ottimale integrazione del traffico ferroviario con i programmi di manutenzione e di potenziamento delle infrastrutture, all'eliminazione delle cause di ritardo. Tra i provvedimenti attuati ricordiamo la sensibile riduzione dei tempi di percorrenza — compresa tra i 40 e i 65 minuti — sulle lunghe distanze per le direttrici Nord-Sud e la ristrutturazione di alcuni servizi con



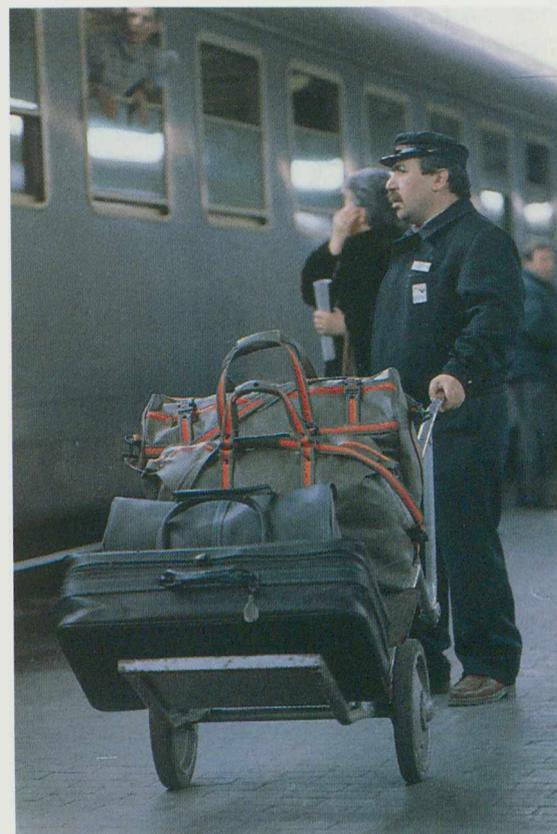


significative economie sulle linee Torino-Roma e Roma-Ancona, dove si è registrato un guadagno medio di 22 minuti, ottenuto per di più su una linea per 2/3 a semplice binario con tracciato tortuoso e acclive.

Per quanto riguarda la Roma-Torino sono diminuiti in media di 40 minuti i tempi di percorrenza di 16 treni a lungo percorso, è stata ridisegnata per il tratto italiano, la relazione internazionale con Francia e Spagna (tr. 346/349) ottenendo così un risparmio rispettivamente di 83 e 127 minuti. La relazione Firenze-Pisa-Torino (tr. 602/603) è stata resa più veloce con cospicui guadagni rispettivamente di 32 e 61 minuti; ciò consente di realizzare a Torino nuove corrispondenze con treni internazionali che in virtù di altre coincidenze a Lione con il TGV permettono di raggiungere Parigi delineando in tal modo un moderno sistema di collegamento veloce con la Francia.

Il provvedimento più significativo rimane, tuttavia, l'istituzione dal 2 giugno 1985 dell'orario cadenzato sulla trasversale padana Torino-Venezia, nonché sulla linea Milano-Genova-Ventimiglia.

Questo tipo di offerta presenta caratteristiche



di assoluta omogeneità in grado di razionalizzare i flussi di traffico al fine di ottenere un sensibile recupero di produttività e una migliore utilizzazione delle risorse. I treni di uguale classificazione (intercity, espressi e diretti) sono intervallati tra loro di due ore e offrono le medesime caratteristiche (velocità commerciale, fermate, comfort delle vetture).

L'estensione del sistema cadenzato modifica in misura considerevole la qualità e la flessibilità del trasporto passeggeri per ferrovia adeguandolo alle moderne esigenze

dell'utenza. Rappresenta, in altri termini, un primo asse attrezzato di quello che alla fine degli anni 80 sarà il sistema integrato di treni sulla rete intercity fondamentale delle FS.

La stazione di Milano C.le è il fulcro di interscambio del quadrante cadenzato; vi s'inseriscono, infatti, altre linee afferenti di indubbio rilievo, nazionali e internazionali, come i transiti di Domodossola e Chiasso.

L'intero sistema cadenzato permette una opportuna rete di coincidenze per il traffico interno raccordato con i treni internazionali, con tempi di attesa oscillanti tra i 15 e i 40 minuti.

L'attuazione del servizio cadenzato su queste linee ha elevato le velocità commerciali dei vari collegamenti, ad esempio sulla Torino-Venezia si è passati per le relazioni più rapide da 82 a 90 Km/h.

Riduzione dei tempi di percorrenza si registrano, inoltre, per tutti i treni sulla Milano-Venezia e sulla Milano-Genova-Ventimiglia.

I convogli principali che collegano Roma con Milano hanno subito una riduzione media dei tempi di percorrenza di 20 minuti. Un nuovo treno rapido con velocità di 200 Km/h, istituito sulla Firenze-Roma, consente di





arrivare dalla capitale al capoluogo toscano in 2 ore e 25 minuti.

Per ciò che riguarda il traffico internazionale si segnala l'istituzione di un servizio letto (WL) sulla relazione Parigi-Rimini, il prolungamento sino a Ventimiglia, per il periodo estivo, dei treni che collegano Ginevra-Berna-Genova-Albenga (tr. 1023/1024 e 1021/1022); la creazione di una nuova relazione da Bellinzona a Milano; la ristrutturazione dei servizi diretti che gravitano sulla direttrice Torino-Venezia e Milano-Ventimiglia.

Il nuovo orario ha comportato in sintesi, un aumento di circa 300 Km/treno giornalieri nel periodo estivo e di 3300 Km/treno in quello invernale.

È inoltre in allestimento una struttura operativa che permetterà di seguire in tempo reale — grazie all'elaborazione elettronica — la marcia dei treni viaggiatori a lungo percorso e di un campione di 50 convogli merci.

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 83
- ristorante (inclusi mezzi leggeri) 45

in servizio internazionale

- letto 136
- ristorante (inclusi mezzi leggeri) 13

Treni con servizio ristoro composti da

- carrozze ordinarie 105
- mezzi leggeri 10

Servizi di vetture letto

- in traffico interno 88
- in traffico internazionale 78

Servizi di ristorazione

- ristorante classico 18
- trattoria 6
- self service 22
- minibar 94

SERVIZI FS

Prenotazione posti su treni viaggiatori

- stazioni ammesse alle prenotazioni 2.400
- agenzie 1.370
- carrozze prenotabili 2.033

Teleprenotazione posti e telebiglietterie

La rete dei terminali comprende 324 punti di interrogazione. Sono stati prenotati oltre 7,2 milioni di posti. I biglietti emessi con il sistema elettronico sono stati, nel 1985, 1.318.671.

Cucette in servizio interno

- relazioni servite 84
- carrozze cucette impiegate giornalmente 361
- carrozze cucette prenotabili 462
- treni con i quali circolano carrozze cucette 192

Cucette in servizio internazionale

Sono stati trasportati 830.297 viaggiatori, con un incremento del 4,3% rispetto al 1984.





Treni straordinari per viaggiatori nel 1985

	Festività pasquali	Ferie estive (giugno-settembre)	Festività natalizie e di fine anno
Per i lavoratori all'estero	22	44	72
Per i viaggiatori ordinari	52	22	48
Militari	3	—	6
Per agenzie di viaggi	51	621	26
Per Enti vari	38	75	13

Traffico merci: standard sempre più selettivi

Il potenziamento del trasporto merci costituisce uno degli obiettivi primari della politica perseguita recentemente dalle FS. L'acquisizione di nuovi flussi di traffico impone un riassetto del settore capace di elevarne in modo cospicuo la produttività, di offrire tempi di resa più efficaci e una migliore regolarità e affidabilità del servizio. Si è cercato, pertanto, di utilizzare in modo ottimale le risorse disponibili sulla base delle reali necessità degli operatori commerciali. Ciò ha consentito di fronteggiare in modo conveniente le punte di traffico stagionali inserendo una caratteristica di flessibilità nella progettazione del nuovo orario per treni merci.

Le FS hanno decisamente puntato, per migliorare la qualità dell'offerta, sull'inoltro a treno completo, grazie al quale si ottengono significative economie nei costi d'esercizio e concreti vantaggi sul piano della regolarità, dell'affidabilità e dei tempi di resa. Nel 1985 si è avuto, in questo settore, un aumento dei carri trasportati (+ 2,54%) e un incremento dei treni effettuati (+ 12,07%) a sottolineare la validità commerciale dell'offerta.

L'efficacia di una aggregazione del traffico di



singoli operatori medi o piccoli in centri attrezzati, favorendo l'inoltro a treno completo, è dimostrata dal crescente successo ottenuto dalla formula TRES (Treni Rapidi Economici e Sicuri).

Ulteriore sviluppo al trasporto intermodale verrà dalla realizzazione di una rete di terminali attrezzati in grado di garantire la penetrazione in bacini di traffico già individuati sul territorio. Le FS partecipano, inoltre, alla costruzione degli interporti nei quali si attuerà un più razionale assetto del sistema di trasporto merci.

Per quanto riguarda il traffico internazionale è stato potenziato quello ai transiti italo-francesi. Un incremento del 2% sulle importazioni si è registrato ai valichi svizzeri con la creazione di un nuovo collegamento veloce con l'Olanda.

I transiti italo-austriaci hanno segnalato un aumento delle esportazioni pari al 4%, con la creazione di nuove relazioni TEEM.

Una sensibile contrazione si è verificata, invece, ai transiti italo-jugoslavi dove le importazioni sono diminuite del 17% e le esportazioni del 13%.

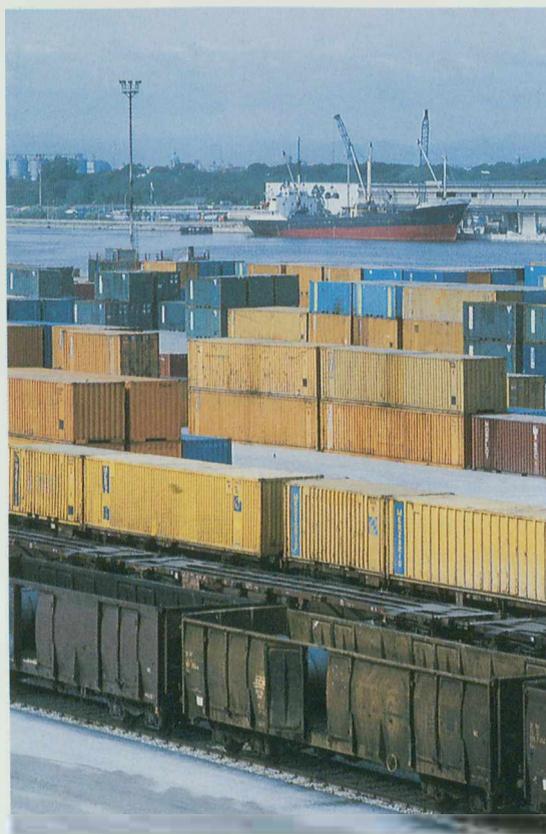


La rete TRES si è estesa a nuove relazioni sia interne che internazionali. Per l'estero si è realizzato un nuovo servizio denominato 4V, costituito da un treno multiclienti che collega — via Modane — la Francia con i centri di Vicenza, Verona, Venezia e Villa Opicina e sedi limitrofe. Sono stati introdotti, inoltre, due nuovi treni multiclienti dalle regioni Toscana ed Emilia Romagna per la Repubblica Federale Tedesca.

Per l'interno è stato avviato un nuovo collegamento tra Sicilia, Calabria, Puglia e il Nord, per ridurre i tempi di resa con le aree

industriali e commerciali del Settentrione. Il servizio TRES internazionale è rimasto stazionario per ciò che concerne la quantità di tonnellate trasportate (-0,04%), mentre registra una progressiva razionalizzazione delle risorse evidenziata da una contrazione del 5,4% del numero dei carri utilizzati. I traffici in partenza dalla Toscana sono sensibilmente cresciuti (+47%) mentre una flessione si registra per quelli del nodo di Verona (-18,6%).

Il servizio interno, per il quale non è possibile fare raffronti, ha impegnato 1.540 carri carichi per un totale di 32.000 tonnellate di merce trasportate con indici di utilizzazione in progressivo e costante aumento.



Treni "completi monoclienti"

Il tonnellaggio movimentato con questa tecnica che assicura regolarità e affidabilità di resa, unita a evidenti economie dei costi e d'esercizio, è rimasto costante (17.478.590 tonnellate trasportate pari al 32,6% del totale delle merci inoltrate a carro completo). Si è avuta, tuttavia, una razionalizzazione dell'offerta grazie alla programmazione di



nuovi treni per le esigenze dei grandi poli industriali e per il traffico di cereali (Genova e Savona) in netta lievitazione.

La favorevole accoglienza suscitata presso la clientela dai treni TEM per l'inoltro di "merci di qualità" ha imposto una completa ristrutturazione della rete TEM con la creazione di convogli specializzati a lunga e media distanza in grado di assicurare l'inoltro più rapido di bestiame, trasporti I.N.T., merci a resa accelerata e pubblicazioni periodiche. Il trasporto intermodale (containers e combinati) presenta per il 1985 un andamento apparentemente contraddittorio: in decisa crescita quello internazionale soprattutto per il traffico combinato (185.826 mezzi + 15,7%, 3.912.424 tonn. + 9,7%); con buoni standard anche quello container (158.247 mezzi + 3,5%, 3.087.712 tonn. + 4%); mostra, invece, evidenti segni di flessione per il servizio interno. I containers hanno subito un calo del 16,4% nel numero dei mezzi (104.488) e del 14% per le tonnellate (1.589.266). Più contenuta la flessione nel settore strada-rotaia con una diminuzione del 5% sul numero dei mezzi (18.120) e del 10,5% sulla quantità di tonnellate trasportate (404.647).

Il deciso sviluppo registrato sulle direttrici europee dal trasporto di semirimorchi compensa la flessione interna e ha reso necessaria l'istituzione di una seconda coppia di treni per il servizio "autostrada viaggiante" tra Monaco di Baviera e Ala, nonché la creazione di nuovi treni tra la Germania, l'Olanda e l'Italia, un asse di traffico importate per il quale sono previsti ulteriori potenziamenti.

Il servizio merci, in questa delicata fase di transizione e riordino, punta soprattutto ad un sensibile aumento delle velocità commerciali

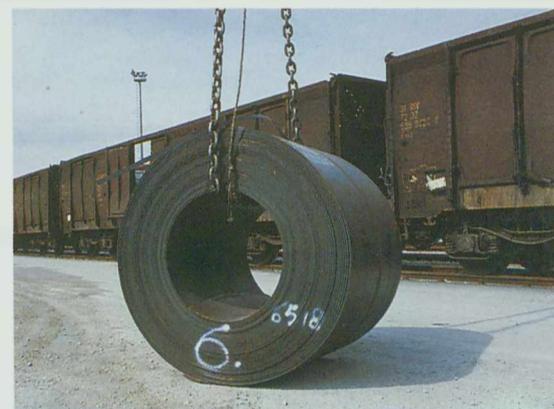


nel contesto di un contenuto impiego dei fattori produttivi (personale e materiale rotabile). Riduzioni di percorrenza anche sensibili sono già state realizzate, con un guadagno totale di ore giorno 185 e 4 minuti. Locomotive elettriche di nuovo tipo vengono impegnate sulle linee di maggior traffico e 12 treni specializzati per trasporto derrate, trasporti combinati e servizi TRES da Villa San Giovanni a Bologna utilizzano mezzi di trazione E. 645 con ottime prestazioni, sia in termini di peso trainato che di elevate velocità.

L'orario di 50 treni merci particolarmente importanti — inseriti nell'orario ufficiale viaggiatori — è stato progettato in modo da assicurare sul piano dell'esercizio una regolarità pari a quella degli espressi per viaggiatori.

Tra gli altri provvedimenti volti a razionalizzare il servizio merci ricordiamo il completamento della terza fase dei lavori per la costruzione del nuovo impianto di Torino Orbassano, la specializzazione dello scalo di Torino Orbassano e la specializzazione dello scalo di Torino Smistamento per trasporti derrate, bestiame, merci di qualità, treni completi in transito e resa accelerata.

Citiamo ancora il selezionamento dei carri in composizione ai treni TEEM nella stazione di Chiasso, il recupero di margini di produttività negli impianti di Bologna Ravone, Villa Litterno e Villa S.V. e il selezionamento nello scalo di Bologna Ravone dei carri di "merce di qualità" per l'inoltro con treni TEEM via Brennero verso l'Europa continentale.





REAIZZAZIONI **T**ECNICHE

Le infrastrutture: rinnovo e potenziamento



Proiettare il trasporto ferroviario verso un ruolo di primo piano, nell'ambito del sistema nazionale dei trasporti, accrescendone e qualificandone l'offerta, è l'impegno che le FS hanno continuato a sostenere attraverso il costante rinnovo e potenziamento delle proprie infrastrutture.

Razionalizzare la circolazione sulle linee attualmente più congestionate ed elevare la velocità commerciale rendendola competitiva con quella di altri vettori, sono diventati oggi due obiettivi pienamente raggiungibili.

Le opere più significative realizzate nel corso dell'85 si inquadrano, infatti, nella logica di una ricerca di funzionalità ottimale di esercizio nei collegamenti fra i maggiori centri della penisola. Vanno pertanto segnalati i quadruplicamenti delle linee di Venezia-Mestre, Milano-Melegnano, Milano-Treviglio, Firenze-Empoli e Firenze-Prato come anche i raddoppi delle linee tra Udine e Tarvisio, Pescara Centrale-Termoli, Battipaglia-Reggio Calabria, Caserta-Foggia, Bari-Lecce, Bari-Taranto e le ultime tratte della linea tra Palermo e Messina. Sulla linea adriatica tra le stazioni di Silvi e Montesilvano è stata pressoché completata la costruzione della





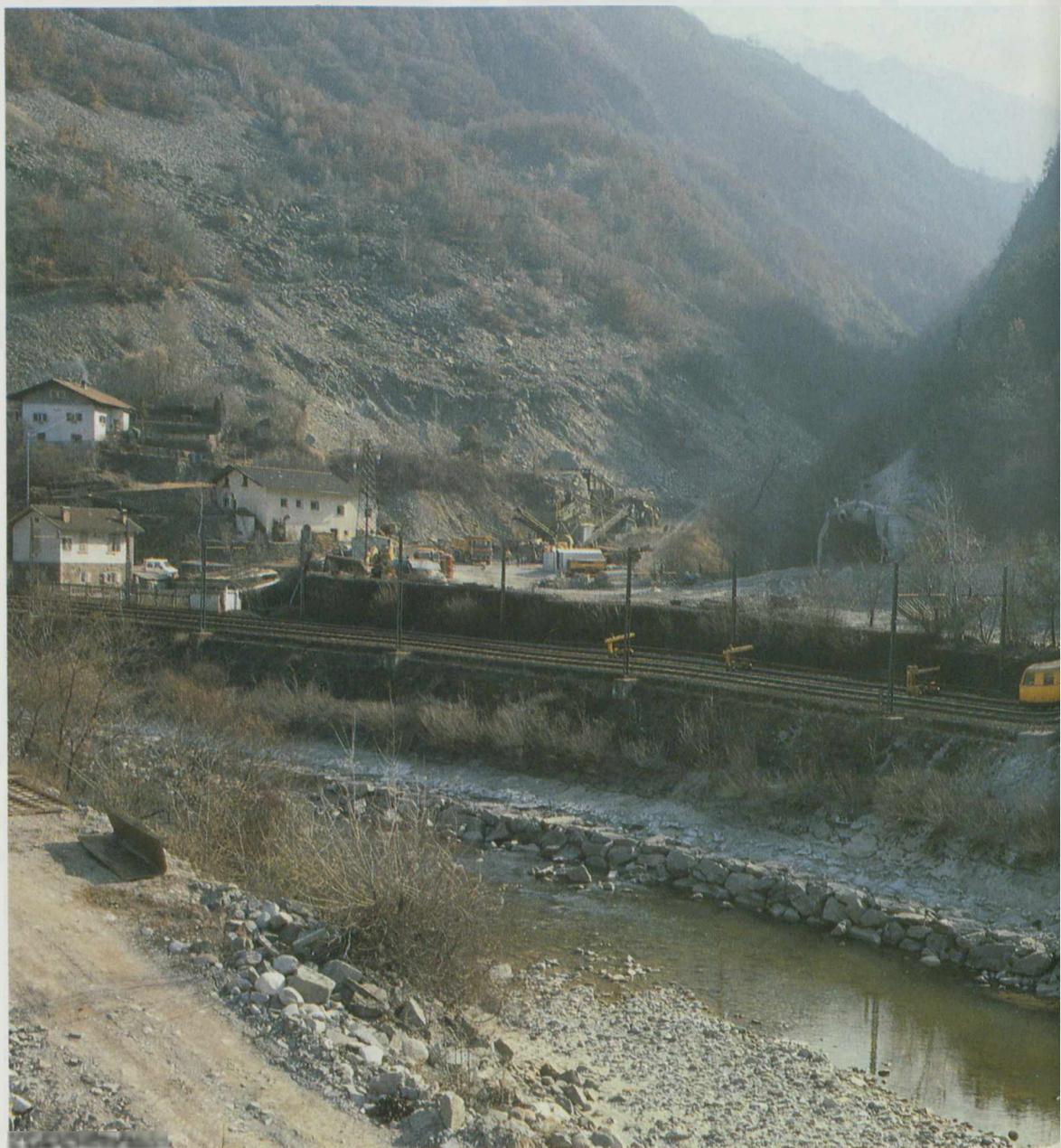
sede e dell'armamento del binario di raddoppio la cui attivazione è prevista nel corso del 1986.

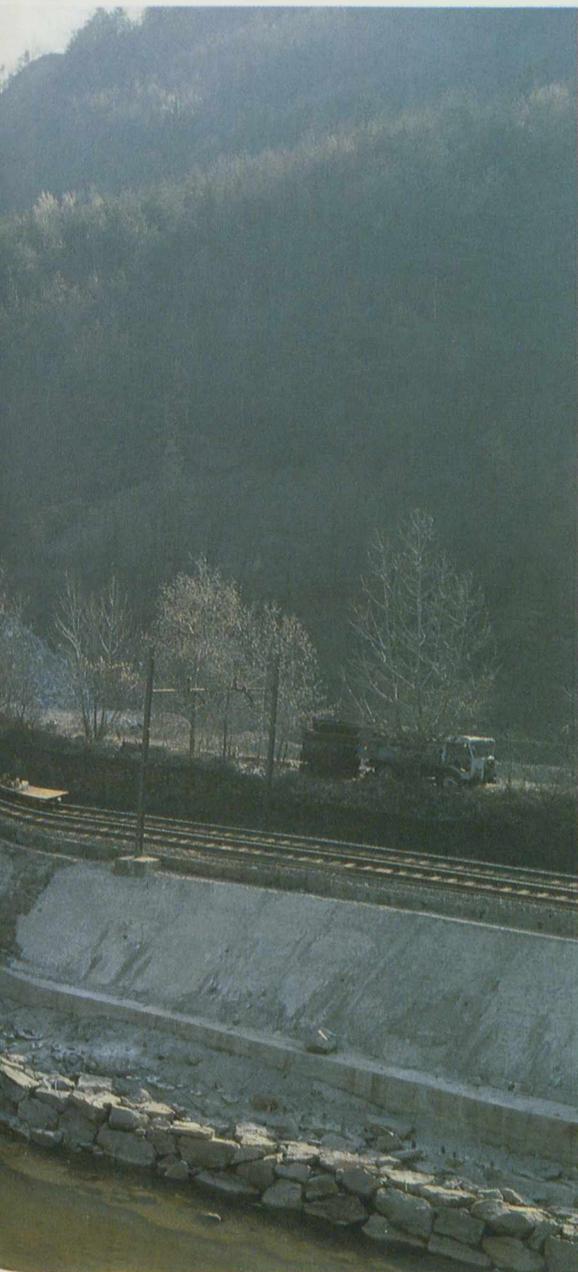
Con l'entrata in vigore dell'orario invernale 1985 è inoltre stato aperto un ulteriore tratto della Direttissima Roma-Firenze tra Città della Pieve ed Arezzo Sud. Consentendo ai treni veloci di evitare l'ansa di Arezzo si è ottenuto un guadagno medio di percorrenza di circa 30 minuti sull'intero tragitto tra Roma e Firenze. Nell'86 è prevista l'entrata in esercizio del tratto di 19,8 chilometri tra Figline Valdarno e Rovezzano, nonché di

quelli dell'interconnessione Chiusi Nord. Per quanto attiene alle opere relative all'armamento, nel 1985 si è operato il rinnovamento del binario sulle linee della rete per un'estensione totale di 865 chilometri. Nel settore dei ponti sono stati approvati 150 progetti di cavalcavia e sottovia oltre ai 177 sottovia già realizzati. Proseguono i lavori di costruzione del nuovo ponte sul Po a Cremona, mentre sulla linea Metaponto-Reggio Calabria si procederà all'ampliamento del ponte sul fiume Lipanda il cui progetto è stato già approvato. È stato inoltre dato il via

alla sostituzione delle vecchie travate metalliche per i ponti sui fiumi Tanaro, Bormida, Isarco, Rio Valles e Grassago. A Golfo Aranci è intanto iniziata la costruzione e la posa in opera del fasciame elastico dei moli della prima invasatura Navi Traghetto, mentre prosegue l'esame dei progetti e la costruzione in officina di 220 travate metalliche nuove.

Nel campo dei fabbricati di servizio va segnalata l'ultimazione dei lavori di costruzione della Squadra Rialzo di Cagliari. Sono tuttora in corso i lavori che riguardano l'Officina Grandi Riparazioni di Vicenza, i Depositi Locomotive di Alessandria, Verona, Bologna Centrale, Ancona, Napoli Smistamento e Napoli Campi Flegrei, nonché le Squadre Rialzo di Milano Greco Pirelli, Genova Trasta, Savona Porta Doria, Bologna Ravone, Napoli Centrale, Bari Lamasinata e Lecce Surbo. Ricordiamo inoltre i lavori per l'esecuzione delle opere di finitura e degli impianti tecnologici della nuova stazione di Pescara Centrale mentre prosegue la costruzione di nuovi impianti del Parco Trazione a Pescara Porta Nuova la cui ultimazione è prevista per il 1987.

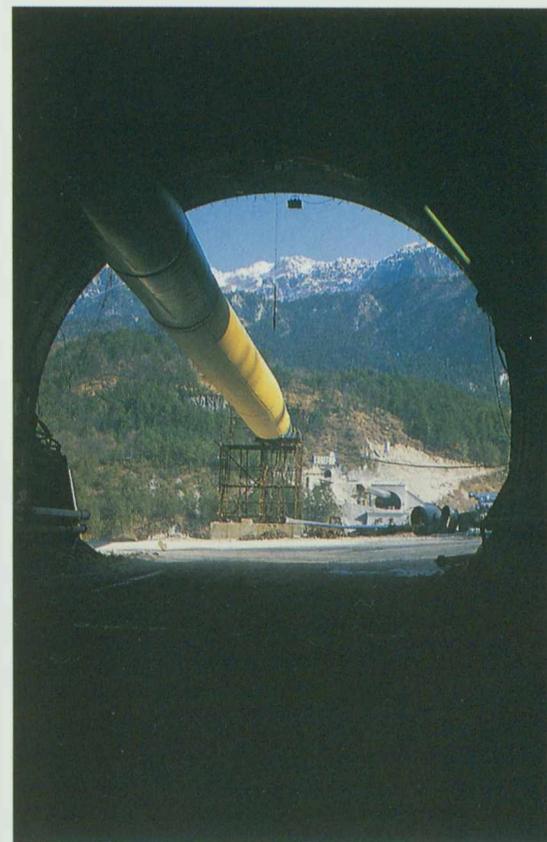




Nel settore dei fabbricati civili è stata approvata nel 1985 la costruzione di 400 alloggi di servizio. Proseguono i lavori relativi ai centri Interservizi per l'istruzione professionale a Messina, Torino, Foggia, Foligno, Bolzano e Roma S. Agnese. Anche nel campo della medicina preventiva sono state realizzate opere di grande rilevanza quali il Centro Diagnostico di Via Pigafetta a Roma, mentre per le attività di carattere sociale si procederà alla costruzione del Centro Accoglienza per emarginati presso la stazione di Roma Termini.

A Milano, nell'ambito delle opere che si stanno realizzando a sostegno del grandioso progetto del Passante ferroviario, segnaliamo l'ultimazione di uno dei due edifici di 25 piani destinati agli Uffici della Direzione Compartmentale di Milano e situati presso la stazione di Milano Porta Garibaldi.

L'esecuzione del secondo fabbricato i cui lavori sono stati approvati nel corso dell'85, consentirà di riunire in un unico complesso gli uffici della Direzione Compartmentale.



Gli impianti elettrici ed elettronici

La misura del grado di avanzamento tecnologico di un sistema ferroviario è data dall'estensione e dal livello di aggiornamento degli impianti elettrici ed elettronici. In questi ultimi anni, sulla scia dell'impulso al rinnovamento dato soprattutto dal Programma Integrativo, le FS hanno proseguito nell'opera di impostazione di moderni impianti elettrici offrendo una risposta tecnicamente valida alle esigenze di un servizio sempre più efficiente ed efficace. Nel corso del 1985 sono stati operati sull'intera rete numerosi interventi che hanno interessato le linee di elettrificazione, la sicurezza e il segnalamento, gli impianti di telecomunicazione e i meccanismi speciali. I lavori di rinnovo delle condutture di contatto sono stati portati a termine su numerose tratte di linea interessate dai grandi flussi di traffico come la Milano-Venezia, la Bologna-Prato, la Pisa-Livorno e la Firenze-Chiusi. Interventi analoghi sono stati avviati sulle linee Torino-Milano, Milano-Chiasso e Milano-Piacenza, Bologna-Piacenza e Bologna-Prato, Roma-Grosseto e Roma-Napoli, Rimini-Ancona, nonché sulle linee Battipaglia-Reggio C. e Torino-Modane.

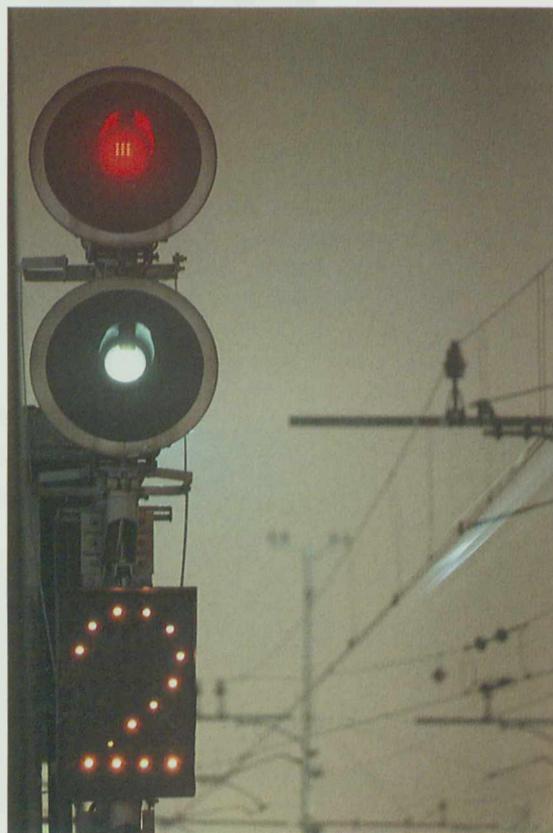
I lavori di nuova elettrificazione sono proseguiti sulle linee Cremona-Mantova e Fortezza-S. Candido.

Nuove sottostazioni elettriche sono entrate in esercizio ad Arenzano, Manerbio, Rigutino, Farneta e Montallese, altre rimodernate a Pontebba, Torricola e Montevarchi.

Cabine di telecomando TE sono entrate in funzione sulle linee di Falconara e Riccione e Mestre-Portogruaro, mentre sono proseguiti i lavori per l'attivazione di analoghi impianti sulle linee Udine-Tarvisio e Udine-Trieste come pure sulla Chivasso-Casale-Valenza. Moderni sistemi altamente sofisticati prevedono un telecomando computerizzato per il nodo di Bolzano.

L'automatizzazione dei sistemi di controllo di segnalamento sulle linee e nelle stazioni risponde all'esigenza di utilizzare in maniera ottimale le risorse che contribuiscono a rendere il trasporto su rotaia più snello e tempestivo, assicurando e migliorando allo stesso tempo l'affidabilità dei sistemi di sicurezza. A questo proposito nell'85 sono stati attivati 50 nuovi impianti ACEI (apparati centrali elettrici ad itinerari) tra i quali segnaliamo quelli di Sestri Levante, Salerno, Bari Centrale, Reggio C. e Agrigento. Sono inoltre stati avviati i lavori per la costruzione di cabine ACEI con comando a tabulatore nelle stazioni di Milano Smistamento e Venezia Mestre.

Il Controllo Centralizzato del Traffico (CTC) è stato esteso per ulteriori 136 Km portando la consistenza totale a 1098 Km e il sistema di blocco automatico è stato esteso ad altri 177 Km di cui 142 a corrente codificata per la ripetizione dei segnali in cabina di guida. Tale sistema è stato adottato per il nuovo tratto della direttissima Roma-Firenze tra Chiusi e Arezzo Sud, e nel quadruplicamento





della linea Mestre-Venezia S.L. In questa direzione si stanno compiendo interventi anche sulle linee Bologna-Ancona, Roma-Cassino, Napoli-Battipaglia-Reggio C., Bari-Foggia e Pisa-Firenze. E inoltre previsto un sistema di smistamento automatico dei carri nelle stazioni di Bologna S. Donato e Milano Smistamento.

Sempre in tema di sicurezza le FS hanno proseguito i lavori di potenziamento e ove necessario di soppressione dei passaggi a livello (170 soppressi e 346 ammodernati, di cui 138 provvisti di segnale di protezione e 17 dotati di impianti di rilevamento televisivo). Riguardo agli impianti di telecomunicazione va segnalata la posa di un cavo a fibre ottiche tra Torino e Milano. È proseguita l'opera di completamento ed estensione delle reti di trasmissione dati, tra cui quelle relative al Controllo Rotabili Officine (CRO) al sistema informativo contabile (SIC) nonché di attivazione di nuovi terminali per i sistemi di Controllo Domanda Viaggiatori (CDV), Controllo Centralizzato Rotabili (CCR) e Controllo Domanda Merci (CDM). La realizzazione di nuove Reti di trasmissione dati è stata avviata per numerosi nuovi



sistemi tra cui segnaliamo l'andamento frequentazione treni (AFT), Stampa Fascicolo Orari (SFO), Attuazione Piano Integrativo (API), Sistema Informativo Aziendale (SIA). Nel campo dei meccanismi speciali, sono stati installati nuovi impianti teleindicatori a Genova Porta Principe, Roma Tiburtina ed Ancona. In molte stazioni sono stati rinnovati gli impianti di pesatura.

Per il 1986 si prevede l'entrata in esercizio della trazione elettrica per le linee Chivasso-Casale-Valenza, nonché l'inizio dei lavori di elettrificazione sul primo tratto della dorsale

sarda. Numerosi interventi riguarderanno il rinnovo delle linee di contatto, l'installazione di nuovi apparati di telecomando di trazione elettrica (TE) e l'attivazione di nuove sottostazioni elettriche.

Il materiale rotabile e la trazione

Il processo innovativo avviato negli anni passati ha conosciuto, nel corso dell'85, uno slancio particolare. Le novità tecnologiche introdotte sui mezzi di trazione e sul materiale rotabile hanno consentito il raggiungimento di livelli eccezionali di affidabilità e di dinamicità. Si segnala un fatto del tutto inedito nel campo della sperimentazione ferroviaria che inaugura l'introduzione del calcolatore come unità di controllo d'assieme: è stata messa a punto una carrozza "misure", atta alla velocità di 250 Km/h max, dotata di sofisticate apparecchiature per la rilevazione di grandezze e di fenomeni elettrici a bordo del rotabile al quale viene accoppiata per l'osservazione.

Mezzi di trazione

Per potenziare il parco e sostituire i mezzi destinati alla radiazione sono stati commissionati all'industria privata 5 prototipi sperimentali di locomotive elettriche E. 402, 64 locomotive elettriche E 656, 4 elettrotreni ad assetto variabile ETR 450, 70 locomotive diesel elettriche D 145. Anche l'installazione di apparecchiature di sicurezza ha raggiunto un vistoso incremento:



Potenziamento e ammodernamento del materiale rotabile nel 1985

	Consistenza al 31/12/1984	Consegne	Radiazioni	Consistenza al 31/12/1985
Mezzi di trazione da treno:				
Locomotive a vapore	211	—	67	144
Locomotive elettriche	2.058	96	15	2.139
Locomotive diesel	446	17	—	463
Elettromotrici e elettrotreni	686	2	3	685
Automotrici	1.266	25	75	1.216
Mezzi di trazione per manovra:				
Locomotive a vapore	40	—	4	36
Locomotive elettriche	70	—	—	70
Locomotive diesel	703	22	3	722
Automotori	603	54	40	617
Materiale trainato:				
Carrozze viaggiatori	13.343	712	122	13.933
Bagagliai e postali	1.949	33	27	1.955
Carri per le merci	105.481	3.656	2.856	106.281

ne sono state ordinate 210 per la ripetizione in macchina dei segnali (tipo Sasib) e per i collegamenti telefonici terra-treno. Sono stati inoltre costruiti vari componenti sperimentali per i prototipi dei nuovi treni veloci ETR 500. Tra le innovazioni introdotte nel corso dell'anno si sottolineano, come particolarmente significative, l'applicazione di cuscinetti a rulli conici sulle boccole delle locomotive per la maggiore affidabilità ottenuta; l'impiego di compressori dell'aria a vite in sostituzione di quelli alternativi, con il vantaggio di minori oneri di manutenzione; l'utilizzo di ruote monoblocco per i mezzi di trazione più veloci, accorgimento questo che diminuisce le sollecitazioni sul binario.

Materiale rotabile

Le novità sui rotabili riguardano soprattutto la progettazione, in particolare la ristrutturazione delle carrozze a cuccetta, lo studio di nuove vetture tipo ZI di 2° classe climatizzate ed atte alla velocità di 200 Km/h, la messa a punto di nuovi carri per trasporti eccezionali e la realizzazione di prototipi di manovra. Tra le innovazioni tecnologiche introdotte per salvaguardare la salute e migliorare il comfort

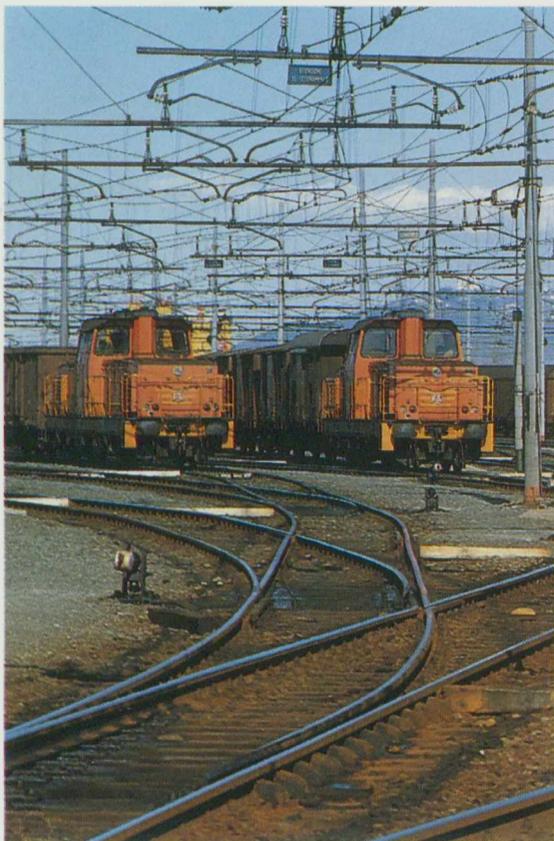




Treni-km effettuati nel 1985

migliaia di km.

Tipo di trazione	1984	1985	diff. %
Locomotive elettriche	194.449	195.550	+ 0,6
Elettromotrici ed elettrotreni	32.153	32.119	- 0,1
Locomotive diesel	23.683	23.129	- 2,3
Automotrici e automotori	53.206	53.449	+ 0,5
Locomotive a vapore	3	5	+ 66,6
Totale	303.494	304.252	+ 0,2



di viaggio si sottolinea soprattutto la scelta di materiali resistenti al fuoco e di particolari isolanti termo-acustici e la sperimentazione di guarnizioni di attrito sinterizzate per freni a disco, in sostituzione di quelle di amianto dannose all'ambiente.

Numerose le iniziative per l'adeguamento dei rotabili all'alta velocità; per le vetture sono state progettate boccole a cartucce (TR 35 K, TR 386 K, TR 399 K) e il nuovo carrello F 85 a. Sui carri si sono operate trasformazioni tali da elevarne la velocità ordinaria e sono state studiate le nuove boccole TR 396.





Rotabili ordinati all'industria nel 1985

Nel corso del 1985 sono state affidate le seguenti commesse di costruzione rotabili:

- 5 locomotive elettriche E 402 (prototipi)
- 64 locomotive elettriche E 656
- 4 elettrotreni ad assetto variabile ETR 450
- 70 locomotive diesel elettriche D 145
- 50 carrozze UIC-X a cuccette
- 160 carrozze UIC-Z a compartimenti, condizionate
- 120 carrozze per medie distanze (di cui 20 semipilota)
- 100 carrozze Gran Comfort
- 20 carrozze letto tipo T2/S
- 30 carrozze a due piani
- 2.516 carri merci di vario tipo

*per un importo complessivo contrattuale di **1.060 miliardi***

Inoltre, sono stati ordinati:

- 210 apparecchiature di sicurezza (ripetizione segnali e telefono terra-treno)
- vari componenti sperimentali per i prototipi dei nuovi treni veloci FS (ETR 500)

*per un importo contrattuale complessivo di **8 miliardi.***

Impianti

È proseguita l'opera di ammodernamento e di potenziamento delle Officine Grande Riparazione, dei Depositi Locomotive e delle Squadre Rialzo. Si è preceduto nei lavori con particolare rispetto alle normative vigenti in materia di antinfortunistica e di igiene del lavoro. In particolare si possono citare i numerosi impianti di lavaggio, di sverniciatura e verniciatura, di aspirazione fumi e polveri e l'allestimento di ambienti per gli interventi sull'amianto, realizzati per consentire una preventiva pulizia dei rotabili da riparare e la segregazione di lavorazioni particolarmente inquinanti.

Ricerca e sperimentazione

Un servizio pubblico ad alto contenuto tecnologico richiede una continua verifica dell'affidabilità di tutti i materiali e le apparecchiature utilizzate, anche in vista dell'aumento dei loro standard qualitativi. L'Istituto Sperimentale ha svolto, sotto questo profilo, un'attività varia ed intensa, indirizzata verso tutti i settori riguardanti l'esercizio ferroviario (geologia, chimica, ingegneria meccanica, elettronica e civile, fisica e il delicato settore dei trasporti pericolosi o nocivi).

Nel campo delle materie elastiche ed elastomeri sono stati condotti studi con il Servizio Materiale e Trazione sul comportamento dinamico dei castelletti di trazione per la cosiddetta "trazione rinforzata da 1,2 MN"; sul "comportamento del fuoco" è stata avviata una sperimentazione volta a cercare materiali affidabili e sicuri al fuoco. Nel campo della termotecnica è proseguito lo studio e la progettazione sui veicoli a pareti sottili; in particolare è continuata l'attività di messa a punto di un prototipo di cassa mobile frigorifera con ampia utilizzazione in rapporto alle temperature di conservazione dei prodotti freschi e di quelli surgelati.

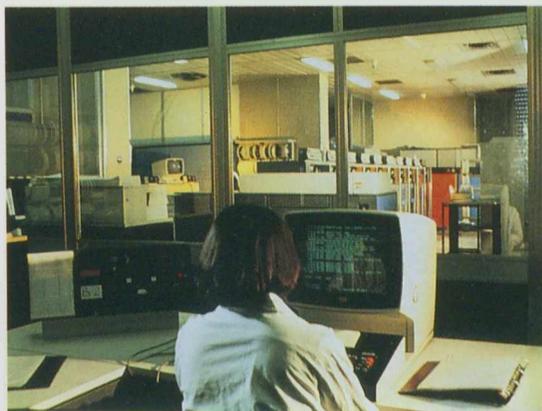


Il settore dei materiali da costruzione non metallici, della geologia e geotecnica è stato caratterizzato nel corso del 1985 da un aumento di campioni esaminati sia in sede che fuori; ciò è stato possibile per il potenziamento del settore sperimentale con laboratori periferici e automatizzazione delle strutture della sede centrale.

Il settore della chimica analitica applicata si è occupato delle analisi e perizie riguardanti i tessuti, le carte, i pellami, e dell'inquinamento delle acque di scarico di grandi impianti ferroviari.

L'Istituto Sperimentale, inoltre, assicura una continua e rapida assistenza a tutti i Servizi dell'esercizio sulle questioni tecnico-commerciali. Nel 1985 si è rivolta particolare attenzione al problema degli imballaggi per il trasporto di merci pericolose, anche in collaborazione con altri Istituti di ricerca (ENEA, INPRAT - Roma).

L'informatica



L'attività informatica svolta nell'anno è stata orientata principalmente verso l'attuazione del progetto SIA (Sistema Informativo Aziendale) già definito nelle grandi linee lo scorso anno e per il quale in quello in corso sono stati studiati e avviati i vari sottosistemi, e verso l'acquisizione della nuova area di mercato costituita dai personal computers. Quest'ultimo obiettivo, che prevede il coordinamento e il controllo da parte del Centro Elettronico Unificato sull'attività svolta dai diversi Servizi, è in sintonia con l'evoluzione attuale del settore informatico e consente l'aggiornamento e la qualificazione degli operatori addetti. A cura dello stesso CEU sono state definite le caratteristiche normative e tecniche del progetto che, sperimentando una sorta di informatica distribuita, pone la necessità di una gestione con margini di autonomia applicativa da parte degli utenti da combinare con l'organizzazione pur sempre centralizzata del sistema. A tale fine è stato istituito il centro di coordinamento che esplica compiti di consulenza, di controllo e di formazione del personale.





↑
Chiusi



PROGRAMMA **I**NTEGRATIVO

Il Programma Integrativo nella fase conclusiva

Con l'approvazione della legge 887 del 1984, il Programma Integrativo entra nella sua fase conclusiva. Con un rifinanziamento pari a 15.900 miliardi, in grandissima parte destinato al settore degli impianti fissi, essa consente di ovviare ad alcuni ritardi dovuti all'inadeguatezza degli stanziamenti originari, resi insufficienti dall'aumento dei costi nel settore edilizio.

Attualmente gli investimenti globali resi possibili dal Programma ammontano a 34.750 miliardi, dei quali circa 10.000 (pari a oltre l'81% dello stanziamento originario) si

riferiscono a lavori ultimati, cioè entrati in esercizio, o alla parte già eseguita di opere la cui complessità richiede l'articolazione in più fasi. Lo stato di attuazione del Programma, al 31 dicembre 1985 e riferito al totale delle disponibilità finanziarie, risulta dai dati che riportiamo in queste pagine. Occorre solo aggiungere che la maggior parte dei lavori iniziati prosegue secondo i ritmi programmati, e che quelli in ritardo possono essere valutati intorno al 15% dello stanziamento complessivo; tali ritardi sono attribuibili in massima parte a cause esterne alle FS

(intese con gli Enti Locali interessati, rimozione di imprevedibili ostacoli tecnici ecc.).

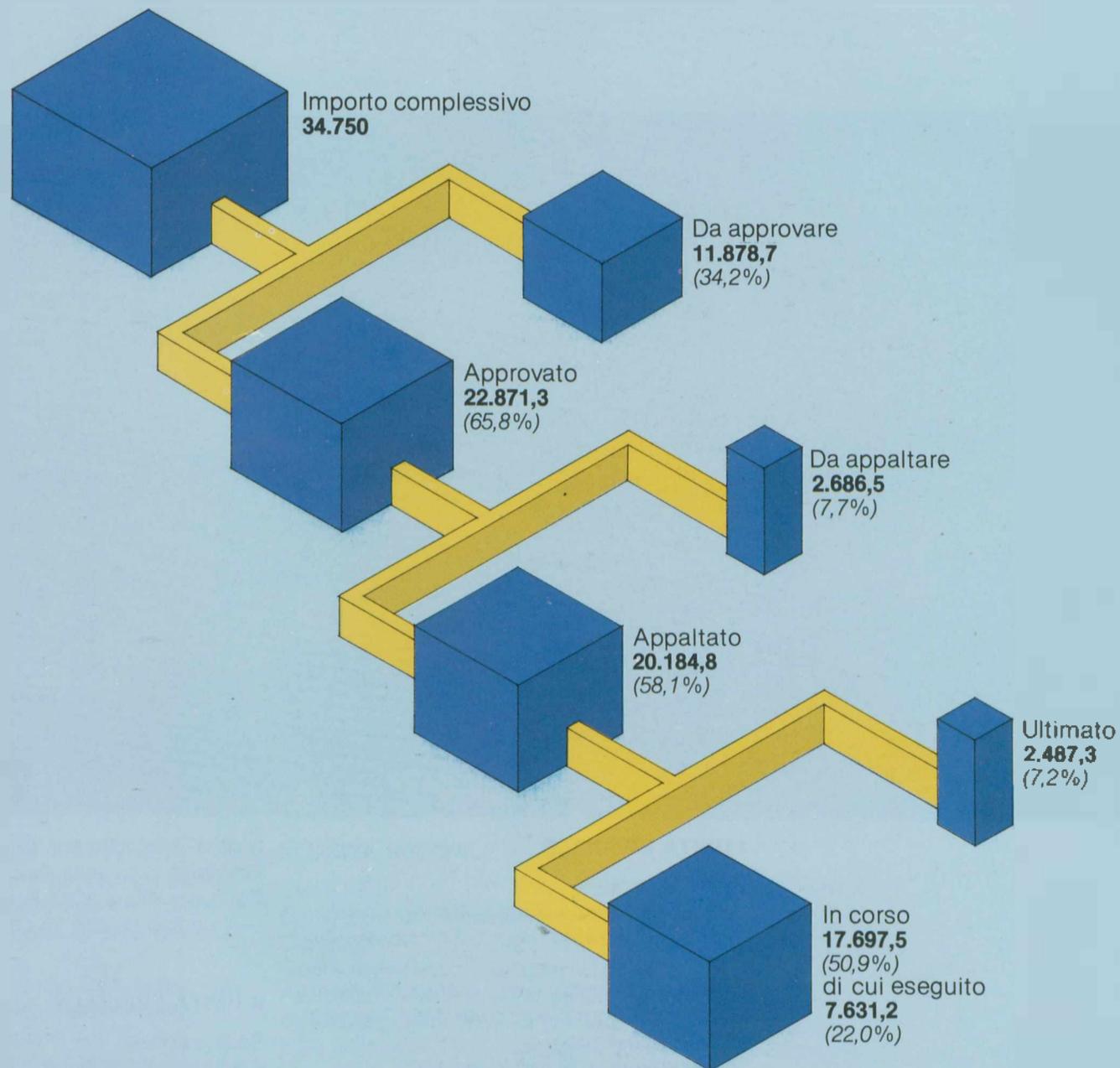
Stato di attuazione del programma integrativo *in miliardi*

(Situazione al 31.12.1985)

Settori di intervento	Importo di programma			Disponibilità totali (A)	Autorizzazioni di spesa accordate (B)	Percentuale di (B) su (A)	Importo lavori aggiudicati (C)	Percentuale di (C) su (A)
	Originale	1° Rif.	2° Rif.					
Materiale rotabile	3.500	1.800	1.400	6.700	5.958,3	88,9	5.958,3	88,9
Navi traghetto	150	34	165	349	337,6	96,7	337,6	96,7
Impianti fissi	8.800	4.566	14.335	27.701	16.575,4	59,8	13.888,9	50,1
Totali	12.450	6.400	15.900	34.750	22.871,3	65,8	20.184,8	58,1

Quadro analitico dello stato di attuazione del Programma Integrativo

Situazione al 31-12-85
in miliardi di lire



Le cifre tra parentesi
rappresentano le percentuali
sull'importo complessivo

Unità Speciali: attività a pieno ritmo



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 e in parte della Toscana e dell'Emilia-Romagna.*

Opere entrate in esercizio nel 1985:

— il blocco automatico con ripetizione dei segnali in macchina sul tratto Vogogna-Sesto Calende

— l'attivazione del Controllo Centralizzato del

traffico, esercitato con Dirigente Centrale Operativo sulla linea Savona-S. Giuseppe di Cairo (via Altare e via Ferrania)
— il doppio binario fra Chiomonte e Meana.

II UNITÀ SPECIALE

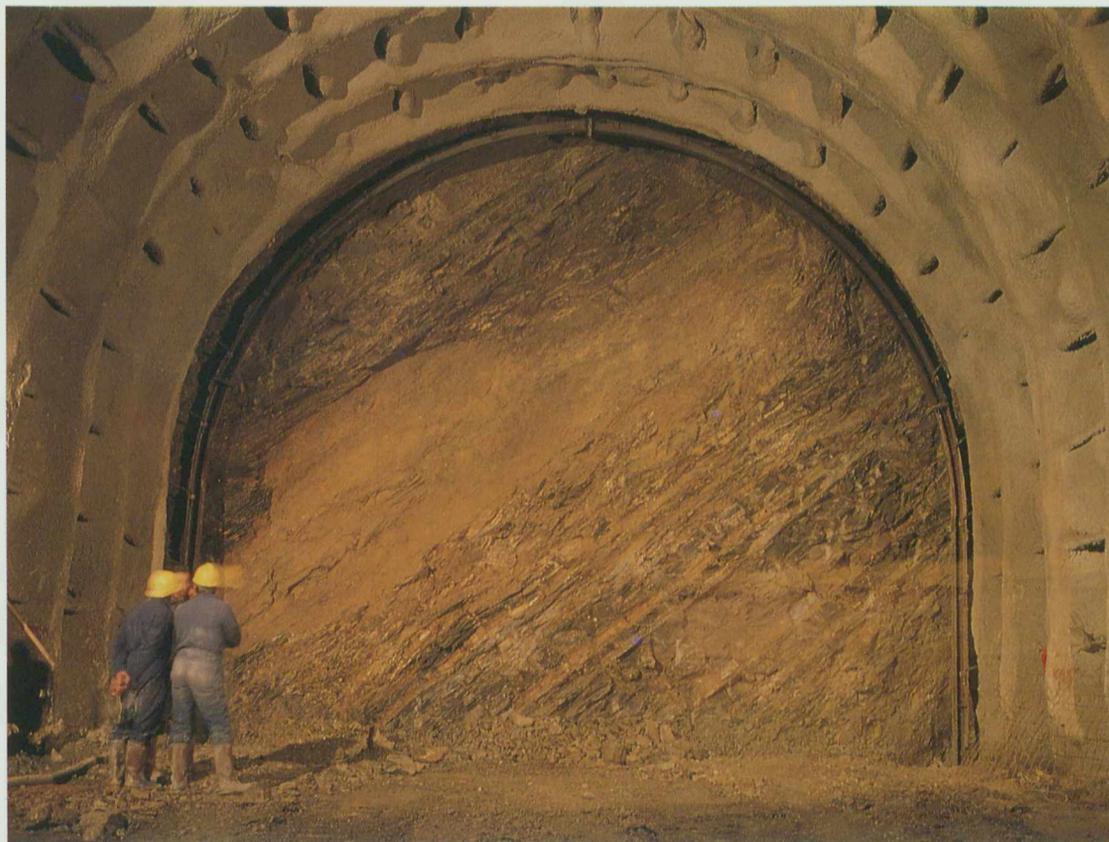
Sede: *Ferrara*

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

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



Fra le opere ultimate nel 1985 citiamo:
 — il quadruplicamento della Venezia Mestre-Venezia S. Lucia e la sistemazione definitiva conforme al Piano Regolatore della stazione di Mestre
 — l'attivazione del Controllo Centralizzato del Traffico sul tratto Porretta Terme-Pistoia
 — attivazione degli impianti A.C.E.I. in stazioni delle linee Padova-Calalzo e Porretta Bologna
 — opere murarie e di armamento nell'Interporto di Bologna.



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.*

Il 29 settembre 1985, completati gli impianti tecnologici a cura della III Unità Speciale, è stato aperto alla circolazione il tratto della Direttissima Roma-Firenze fra Città della Pieve e Arezzo, lungo 52 Km. È stato pure aperto all'esercizio il raddoppio in nuova



sede del tratto Casalbordino-Porto di Vasto. Inoltre, sono in via di ultimazione il raddoppio fra Orte e Nera Montoro e le complesse opere per la definitiva sistemazione del nodo di Roma, fra cui merita un particolare cenno il collegamento con l'aeroporto Leonardo da Vinci.

IV UNITÀ SPECIALE

Sede: *Potenza*

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

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

Fra le opere entrate in esercizio citiamo la variante su viadotto della linea Foggia-Potenza e gli impianti per la circolazione con Dirigente Centrale Operativo sulla linea Taranto-Brindisi. Sono in fase di ultimazione gli interventi sui tratti Barletta-Candida, Taranto-Brindisi, Cervaro-Potenza, Caserta-Aversa e Caserta-Sparanise.

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.*

Fra le opere ultimate o in fase di ultimazione citiamo:

- il nuovo fabbricato viaggiatori nella stazione di Reggio Calabria Lido
- il completamento della galleria "Santomarco" sulla linea Paola-Cosenza
- il raddoppio del tratto Acireale-Guardia Mangano
- l'ACEI nella stazione di Cassibile.





ZIA T. C.

NICOTE

RA

GGIO CAL

VITA . DELL' **A**ZIENDA

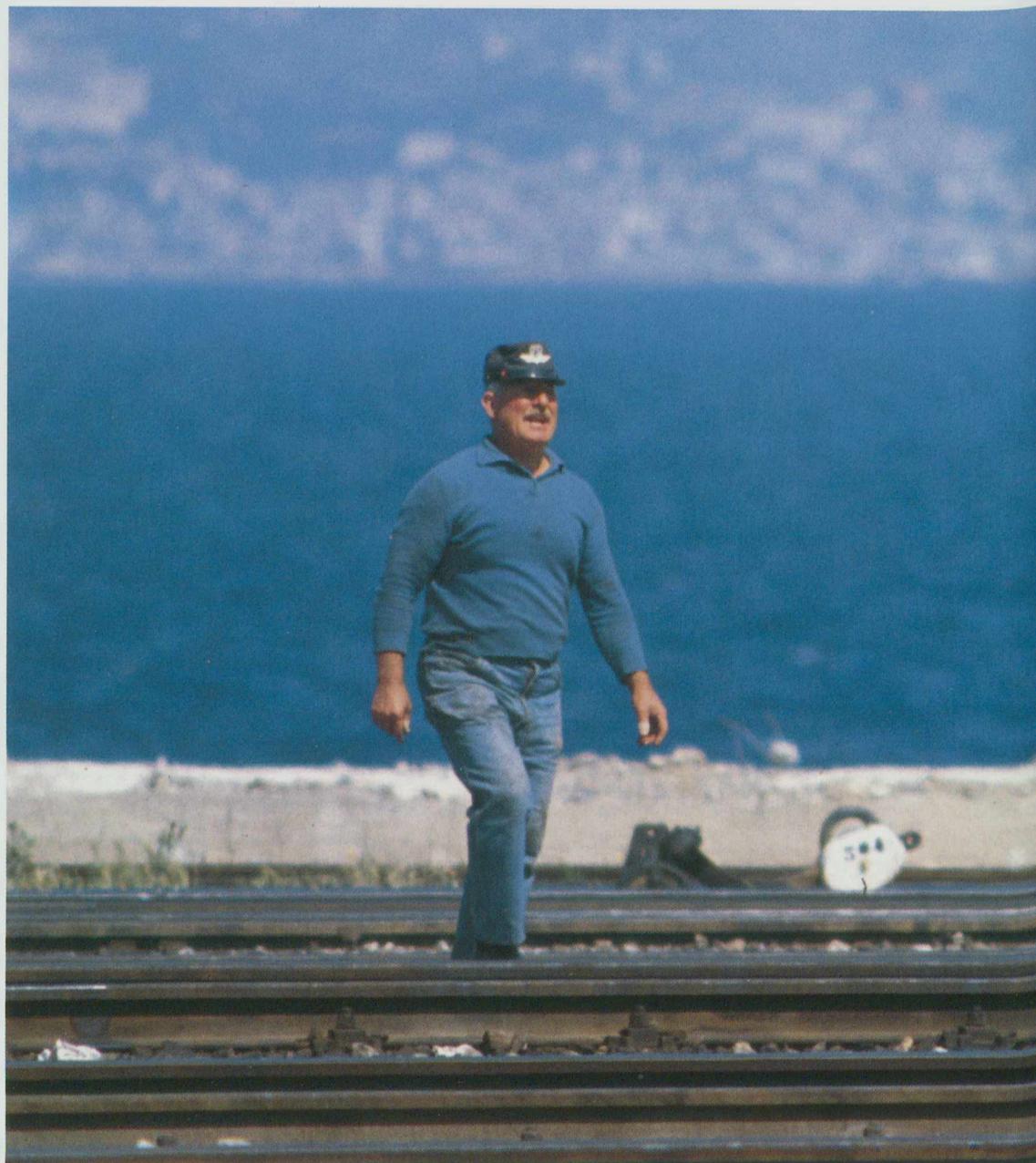
Ordinamento aziendale e politica del personale

Con l'approvazione della legge di riforma n. 210 avvenuta il 17 maggio 1985, la quale ha trasformato l'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato in un Ente a carattere imprenditoriale, ci si è trovati di fronte ad un periodo di cambiamenti strutturali a seguito dei quali si avrà anche una variazione sostanziale dell'ordinamento aziendale.

Concorsi e assunzioni

Nel corso del 1985 sono stati banditi 94 concorsi, fra nazionali e compartimentali: i posti messi a concorso assommano a 606 unità, di cui 39 per i ruoli e le specializzazioni del profilo di Ispettore, 103 per altri profili del settore uffici e 454 per vari profili dei Settori dell'esercizio.

Per l'anno 1985 le Ferrovie dello Stato sono state autorizzate, in base alla Legge n. 887 del 24.12.84 ("Legge Finanziaria"), ad effettuare n. 5.333 assunzioni, per fronteggiare le cessazioni dal servizio verificatesi successivamente al 31.12.1984, oltre alle 2.412 assunzioni già autorizzate nell'anno precedente. Nel periodo 1 gennaio — 31 dicembre 1985 di dette assunzioni ne sono state effettuate 5.531.





Nel 1985 sono state inoltre approvate le graduatorie di 12 concorsi compartimentali, 32 concorsi speciali in base alla legge n. 138 del 16.5.84 e 20 concorsi speciali in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 8 della legge 30 aprile 1982.

Promozioni e accertamenti professionali

Nel corso dell'anno 1985 sono state conferite 6 nomine a Dirigente Generale e 43 a Dirigente Superiore. Sono state conferite n. 159 promozioni al profilo professionale di Ispettore Capo Aggiunto. Infine sono stati emanati bandi di accertamento professionale per il passaggio a tutti i profili previsti dalla nuova normativa di cui alla Legge 10 luglio 1984, n. 292 e relative norme di applicazione.

Affari Sociali

A seguito dei recenti interventi della Magistratura del lavoro, numerose sono le iniziative che le Ferrovie dello Stato hanno programmato soprattutto nel secondo semestre 1985, in materia di sicurezza del lavoro.

Tra queste c'è da evidenziare la costituzione

Personale di ruolo	<i>(al 1.1.1986)</i>
1981	221.416
1982	221.451
1983	219.809
1984	217.562
1985	216.226

Ripartizione del personale per settori di appartenenza		<i>(al 1.1.1986)</i>
		%
Dirigenti e direttivi	1.771	0,8
Personale degli uffici	19.404	9,0
Personale di stazione	53.662	24,8
Personale viaggiante	21.302	9,8
Personale di macchina	28.904	13,4
Personale tecnico e sanitario	88.861	41,1
Personale delle navi traghetto	2.322	1,1
Totale	216.226	100,0



di una apposita Commissione la quale ha effettuato un censimento dei maggiori interventi da effettuare in tutti gli impianti della rete, al fine di adeguare gli stessi alle norme di prevenzione degli infortuni e di igiene sul lavoro. Da tale censimento è emersa una richiesta di investimento di circa 760 miliardi, di cui 100 miliardi per linee della rete secondaria. Il completamento degli interventi avrà una durata stimata in circa sei anni.

Inoltre, per sensibilizzare maggiormente il personale addetto a funzioni di vigilanza, di

dirigenza delle strutture incaricate di trattare la sicurezza del lavoro, nonché di dirigenza degli impianti, è stato programmato un ciclo di corsi in cui si porrà prevalentemente l'accento sul tema responsabilità di vari livelli, sviluppando poi gli aspetti più tecnici della sicurezza del lavoro.

Trattamento di quiescenza

Nel corso del 1985 sono stati adottati 20.632 provvedimenti concernenti il trattamento di quiescenza di cui n. 20.323 riguardanti liquidazioni di pensioni normali dirette e di reversibilità, nonché di indennità per una volta tanto, compensi di servizi e periodi anche mediante riunione e ricongiunzione. A detti provvedimenti bisogna aggiungere altri 309, adottati dal Ministro, riguardanti attribuzione o diniego di pensioni privilegiate.

Vertenze sindacali

Nel febbraio 1985 si è concluso, con la definizione di un'ipotesi di accordo sui miglioramenti economici per gli anni 1984-1985, il confronto avviato nel dicembre 1984 nel preliminare ambito politico sulle piattaforme contrattuali del biennio 1984-1986. Tali piattaforme, presentate nella seconda metà del 1984 da parte delle OO.SS., hanno avuto basi di contenuto economico senza presentare modificazioni di rilievo dal punto di vista normativo. Le rivendicazioni relative agli anni 1984-1985 sono state recepite nella legge 779 del 24.12.85 che reca le norme sui miglioramenti economici al personale ferroviario.

Durante l'anno 1985 si sono avute 111 astensioni dal lavoro di cui 11 hanno interessato il personale dell'intera rete, 7 si sono verificate a livello intercompartimentale e 16 a livelli compartimentale, le restanti si



sono verificate a livello di impianti o gruppi di impianti.

Le ore lavorative perdute sono state 1.144.543 per i dipendenti FS e 104.129 per i dipendenti delle ditte appaltatrici dei servizi ferroviari.

Formazione e aggiornamento professionale

Nel 1985 sono stati svolti, a cura dell'Ufficio O.M. del Servizio Personale, numerosi Corsi di formazione ed aggiornamento volti a soddisfare sia esigenze di carattere

istituzionale, secondo quanto previsto dalle vigenti norme, sia necessità di perfezionamento in specifici campi di attività aziendale.

Per quanto riguarda il primo gruppo si è provveduto all'organizzazione di un corso di formazione per 27 Ispettori neo assunti e due corsi per il conseguimento dell'Abilitazione di base al servizio ferroviario, per lo stesso profilo, con n. 34 partecipanti.

Nel secondo campo invece sono state tenute 9 edizioni del Seminario di aggiornamento in materia disciplinare e di danno erariale, di cui

una riservata ai Dirigenti, con un totale di 230 partecipanti, tre edizioni del seminario sull'equo indennizzo (n. 70 partecipanti), sei edizioni di un seminario sulle Statistiche mirate alla prevenzione degli infortuni (n. 137 partecipanti), tre edizioni di un seminario in materia di Archivi del personale (n. 65 partecipanti) e nel campo dell'Informatica un "Corso di formazione base per analisti" (n. 14 partecipanti) ed un corso avente per oggetto "il lavoro di macroanalisi" (n. 11 partecipanti). Questi ultimi due Corsi sono stati tenuti avvalendosi della collaborazione specialistica della Soc. ELEA.

Particolare rilevanza inoltre ai fini dell'attività svolta dall'Azienda nel settore dell'istruzione professionale, hanno avuto nel corso del 1985 gli stages di formazione professionale per Dirigenti organizzati dal Servizio Personale con la collaborazione didattica della SDA Bocconi, Divisione P.A.. Con il coinvolgimento di tutti i Dirigenti Superiori ed i Primi Dirigenti si è dato inizio ad un nuovo ciclo che caratterizzerà l'attività di istruzione professionale del futuro Ente FS essenzialmente mirata all'approfondimento delle tematiche poste dalla legge di riforma 210/85.

In occasione di questi stages si sono tenuti due convegni rivolti ai Dirigenti Generali ed impostati come giornate di riflessione sui seguenti temi: "Investire negli uomini per la riforma delle FS" e "La strategia di comunicazione come elemento della strategia generale delle FS: autoanalisi dei punti di forza e di debolezza".

Le Relazioni Aziendali

Il processo di rinnovamento che interessa in questi anni il mondo dei trasporti sta cambiando radicalmente il nostro rapporto con il treno. Compito delle Relazioni Aziendali è appunto quello di rappresentare alla pubblica opinione il nuovo ruolo del treno e il suo nuovo rapporto con le esigenze di mobilità di un Paese in continua crescita civile, sociale ed economica, mediante l'uso dei moderni strumenti di informazione e comunicazione.

I settori **cinema e fototeca**, hanno prodotto e divulgato con pellicole in formato

professionale e in video documentazioni sui recenti aggiornamenti delle strutture aziendali e dei mezzi, come il filmato "Viaggiare con il computer" e migliaia di fotogrammi distribuiti a professionisti, amatori e studiosi che, numerosi, ne hanno fatto richiesta.

I settori **stampa, iniziative promozionali e campagne pubblicitarie**, si sono occupati dei rapporti con le redazioni dei giornali specializzati e non, hanno seguito la diffusione delle pagine pubblicitarie che in occasione dell'istituzione dell'Ente sono state particolarmente curate. I settori **relazioni**

esterne, interne e cerimoniale, hanno organizzato importanti manifestazioni, alcune di livello internazionale, quali la CEMT (Conferenza Europea Ministri Trasporti) e numerose conferenze a carattere scientifico o tecnico nel settore trasporti.

"Voci della Rotaia" è il mensile aziendale che in occasione del suo 30° dalla nascita ha pubblicato un numero speciale aumentando la tiratura da 160.000 copie a 220.000. La distribuzione è stata fatta ad una vasta "audience" specializzata e ad operatori del settore dell'informazione nazionale ed estera. Rinnovato nella grafica, nella sigla e per la presenza di collaboratori particolarmente qualificati, sarà il mensile di un Ente FS che come slogan per la campagna di informazione alla stampa ha scelto non a caso "Signori si cambia!".

Il settore **Musei Ferroviari** tiene i contatti in particolare con il Museo Nazionale di Napoli Pietrarsa dove si sta completando la raccolta di materiale per la realizzazione del padiglione "La storia del vapore". Il settore **Mostre** ha curato l'allestimento degli stands per la partecipazione delle FS al BIT (Borsa Internazionale del Turismo) a Milano, alla FIAVET a Torino, all'ITF (International Transport Worker Federation), alla Fiera del Levante di Bari, alla Fiera Internazionale di Trieste, all'Expo Tecno DAS Mostra-convegno nazionale sulla protezione civile.



Il Dopolavoro ferroviario



Attività culturali e sportive

Con notevole impegno di mezzi ed organici, le Sezioni D.L.F. hanno dato vita a numerose manifestazioni a carattere internazionale, nazionale ed intercompartimentale. Fra le più importanti sono da citare la partecipazione alla 23^a Esposizione di Filatelia (Norimberga 8-11 agosto) ed al 24^o Congresso dei Ferrovieri Radioamatori (Porto-Lucate 19-23 settembre). Tra le manifestazioni a carattere nazionale citiamo la Mostra Ferroviaria di Arti Figurative e quella di Fotografia. Sono state inoltre organizzate manifestazioni di carattere sportivo, a livello nazionale ed intercompartimentale (come raduni di sci e di cicloturismo, gare di atletica, pesca, bocce ecc.)

Attività Turistica

La programmazione turistica del D.L.F. ha avuto una diramazione europea ed extraeuropea oltre che obiettivi di conoscenza dei costumi delle varie regioni italiane. Circa 35.000 soci hanno partecipato a circa 1.600 viaggi, soggiorni e crociere. Le strutture turistico-ricettive del dopolavoro hanno offerto all'incirca 190.000 giornate di ospitalità ai ferrovieri italiani e 28.000 giornate ai colleghi stranieri.



Medicina ergoterapica riabilitativa

Le Officine Intercompartmentali di Roma Smistamento, di Villa San Giovanni Cannitello e di Genova Quinto hanno ospitato e contribuito alla riabilitazione di 407 motulesi; 929 infortunati hanno usufruito delle strutture per le cure fisico-chinesiterapiche e il riadattamento al lavoro, in maniera ambulatoriale. Il numero decrescente dei ricoveri indica una tendenziale diminuzione degli infortuni sul lavoro frutto di una attenta e ampia attività antinfortunistica promossa dall'Azienda.

Medicina preventiva del lavoro

Il binomio "ambiente di lavoro-uomo destinato ad operarvi" è il perno intorno al quale si sono sempre più specializzati ed approfonditi i servizi resi dalle strutture sanitarie. Il programma di medicina preventiva sviluppato da tali strutture è ad indirizzo primario (visite di assunzione, check-up, visite specialistiche, analisi, etc.) e secondario (visite di revisione del personale, indagini multifasiche).

Dal 1972 il Servizio Sanitario si è gradualmente impegnato negli interventi di previsione globale di tipo secondario, che hanno dato risultati apprezzabili ai fini della tutela della salute del personale FS. Il centro Medico Intercompartimentale di Verona apporta un efficace contributo all'attività preventiva primaria e globale dal settembre 1983, per i ferrovieri dei compartimenti del Nord. Nel Centro di Roma Prenestina sono state effettuate 12.756 prestazioni sanitarie, nelle Sedi compartimentali sono stati visitati 3.778 ferrovieri

Unità Mobile Sanitaria

Espressione di una dinamica concezione della medicina del lavoro, l'Unità Mobile Sanitaria esplica il suo servizio di prevenzione su tutto il territorio nazionale. Oltre a praticare "screening di massa", è prevista la sua utilizzazione per effettuare programmi di ricerca di particolare significato. Attualmente in sosta nelle stazioni siciliane di Palermo, Caltanissetta e Catania, prosegue l'indagine sulla talassemia in collaborazione con l'Istituto di Antropologia della Università di Roma.

Medicina Legale e Selezione Attitudinale

Un quadro normativo complesso e vasto che definisce le FS come datore di lavoro e come istituto assicuratore contro gli infortuni e le malattie professionali, richiede una notevole attività in questo settore.

I pareri medico-legali espressi in questi dodici mesi sono stati 1738, le visite per accertamenti di malattie 95.270, 18.507 quelle per revisione periodica, 20.241 visite psico-attitudinali e 9.325 le visite di assunzione.

Istruzione Professionale

Si sono tenuti corsi per soccorritori e per gli operatori della disinfestazione e della disinfezione.

Igiene del lavoro ferroviario

L'attività igienico-sanitaria è stata specificatamente indirizzata a reperire e controllare gli eventuali fattori inquinanti dispersi negli ambienti di lavoro quali polveri, fibre, fumi, gas, solventi.

Una particolare attenzione è stata data alla ricerca di fibre di amianto aerodisperse durante il lavoro di riparazione dei rotabili.

L'attività di laboratorio ha prodotto una

massa di dati utili per un programma di bonifica dell'ambiente, l'attività scientifica e di ricerca si è concretizzata nella partecipazione a convegni anche in collaborazione con Enti esterni ed Istituti Universitari.

L'attività del Servizio Sanitario si è esplicita anche presso altri Enti, oltre che a fornire una reale assistenza per quanto riguarda la verifica per l'idoneità alla guida di mezzi veloci, etc.

Inoltre il Servizio ha effettuato un censimento dei ferrovieri che volontariamente si sono dichiarati disposti a donare il sangue, concludendo così anche una campagna di sensibilizzazione sociale a favore di questo importante problema; i ferrovieri che sono a disposizione anche in caso di calamità naturali e disastri sociali sono ben 14.000.

CRONACA DI UN ANNO



Gennaio

A Milano si apre un nuovo Ufficio Informazioni. Ricostruito sull'area del precedente, distrutto da un incendio, accoglie un pubblico sempre più numeroso ed esigente, con un maggiore comfort. Una eccezionale nevicata crea una serie di gravi difficoltà al traffico ferroviario. Dalle polemiche e dalle critiche le FS ricavano utili indicazioni per il futuro, specie per quanto riguarda l'informazione al pubblico.

Febbraio

In collaborazione con le Ferrovie francesi, viene attivato il servizio merci "TRES 4V", che convoglia il traffico dalla Francia verso l'Italia, via Modane, diretto nei bacini gravitanti su Verona, Vicenza, Venezia, Villa Opicina, e di qui in Jugoslavia, Ungheria e Grecia.

Marzo

Si svolge a Taranto una riunione informale dei Ministri dei Trasporti della CEE. Nel quadro delle iniziative attuate nel semestre della Presidenza italiana, l'on. Signorile



elabora un programma organico di interventi ("Master Plan") per la realizzazione di una politica comune dei trasporti.

Aprile

Entra in servizio sullo Stretto di Messina la nuova nave traghetto a quattro binari "Scilla".

L'Italia e la Germania sono collegate dal servizio TRES. Via Chiasso-Svizzera e via Brennero-Austria la "rete celere" delle Ferrovie tedesche è collegata con sette stazioni della Toscana e dell'Emilia-Romagna.

Maggio

Viene approvata dal Parlamento la legge di riforma delle ferrovie. Il nuovo Ente Ferrovie dello Stato diventerà operativo dal 1° gennaio 1986. È un avvenimento di eccezionale importanza non solo per i ferrovieri ma anche per tutto il settore del trasporto pubblico.

Viene attivato il doppio binario fra Catona e Gallico, nel quadro dei lavori relativi al raddoppio della Reggio Calabria-Villa S. Giovanni.

Nei giorni 29 e 30 si svolge a Roma la Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti (CEMT). Nell'ambito dei lavori vengono prospettate soluzioni per la regolamentazione dei trasporti in ambito internazionale.

Giugno

Si tiene a Roma la 2ª Conferenza Nazionale dei Trasporti. Il Piano Generale dei Trasporti fa da protagonista, esprimendo una precisa funzione di programmazione e finalizzazione dei singoli progetti che contiene.

Con l'entrata in vigore dell'orario estivo, su alcune linee viene introdotta la marcia

cadenzata. Si tratta di un'importante innovazione destinata ad essere estesa ad altre relazioni.

Luglio

Nell'ambito di un programma che vede lavorare all'unisono le FS, la Regione Friuli-Venezia Giulia e l'Ente Porto di Trieste sui problemi della linea "Pontebbana", vengono inaugurati 15,5 nuovi chilometri da Bivio Vat'a Tarcento. L'opera verrà completata nei prossimi anni.



Agosto

Nella stazione di Bari viene attivato un nuovo impianto ACEI. Esso consentirà non solo la concentrazione in un'unica postazione di tutte le operazioni relative al movimento dei convogli ma anche una più rapida formazione degli itinerari e l'ingresso contemporaneo in stazione di più convogli.

Settembre

Si procede, come previsto dalla legge, alla individuazione dei cosiddetti "rami secchi" della rete ferroviaria, di cui le FS avvieranno la graduale soppressione o la profonda revisione funzionale.

Ottobre

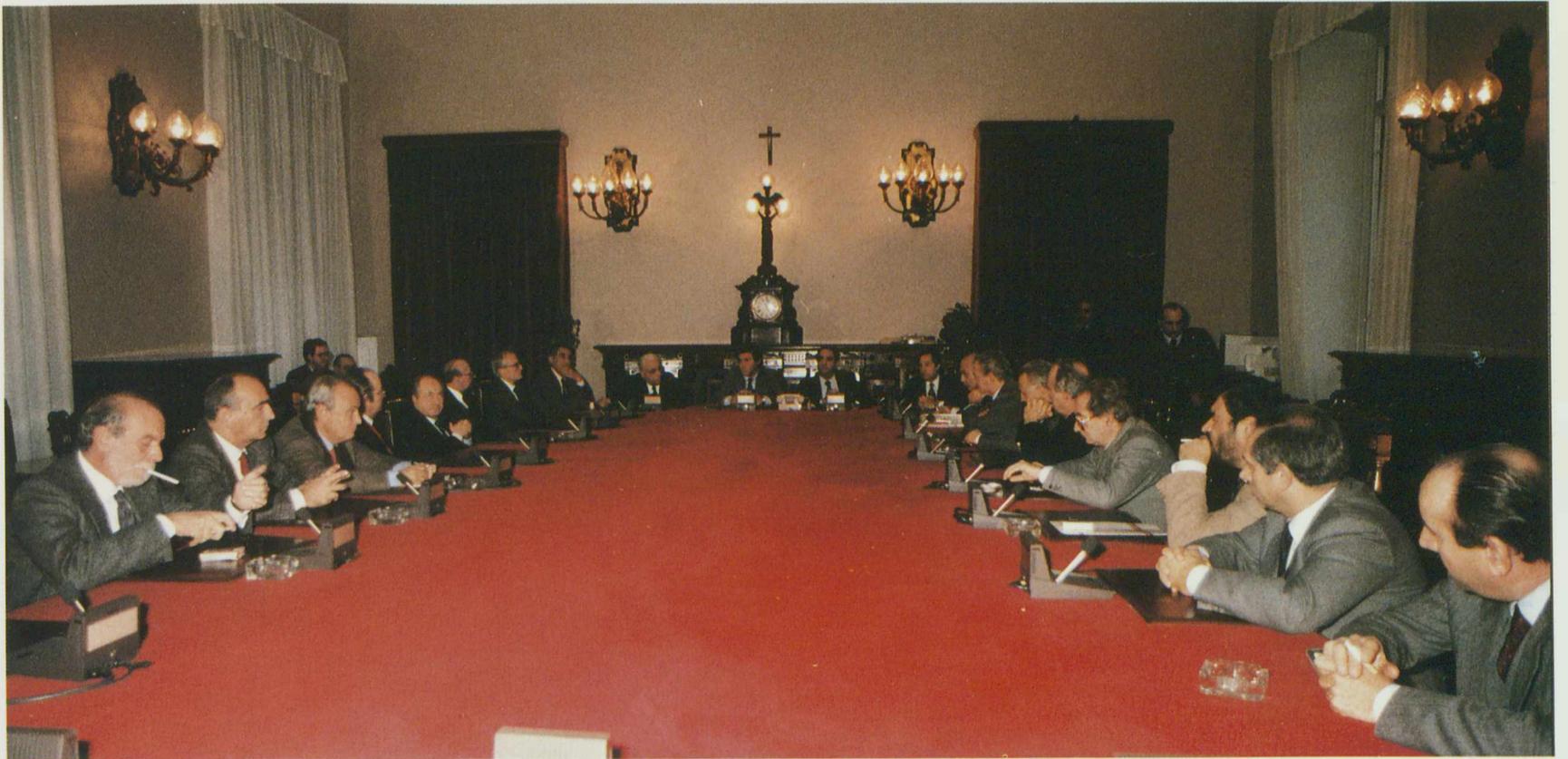
Viene inaugurato il collegamento dalla Stazione di Venezia S. Lucia alla stazione di Mestre con quattro binari di corsa. La linea, lunga quasi 6 km, è stata completamente rinnovata con interventi complessi durati oltre due anni con una spesa di oltre 9 miliardi di lire.

Novembre

Il Consiglio dei Ministri nomina gli organi dell'Ente Ferrovie dello Stato. Presidente è Lodovico Ligato.

Dicembre

Viene completato il raddoppio della Torino-Modane. La nuova linea si sviluppa su un tracciato completamente diverso dalla vecchia sede. Si insedia il nuovo Consiglio di Amministrazione.



6

1175
1176
1177

