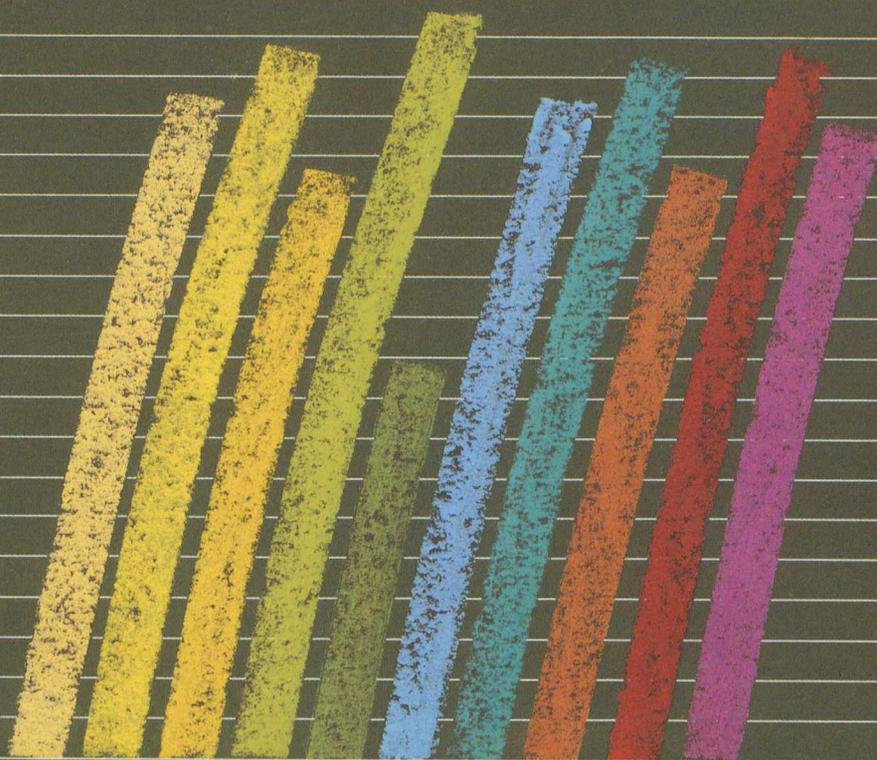
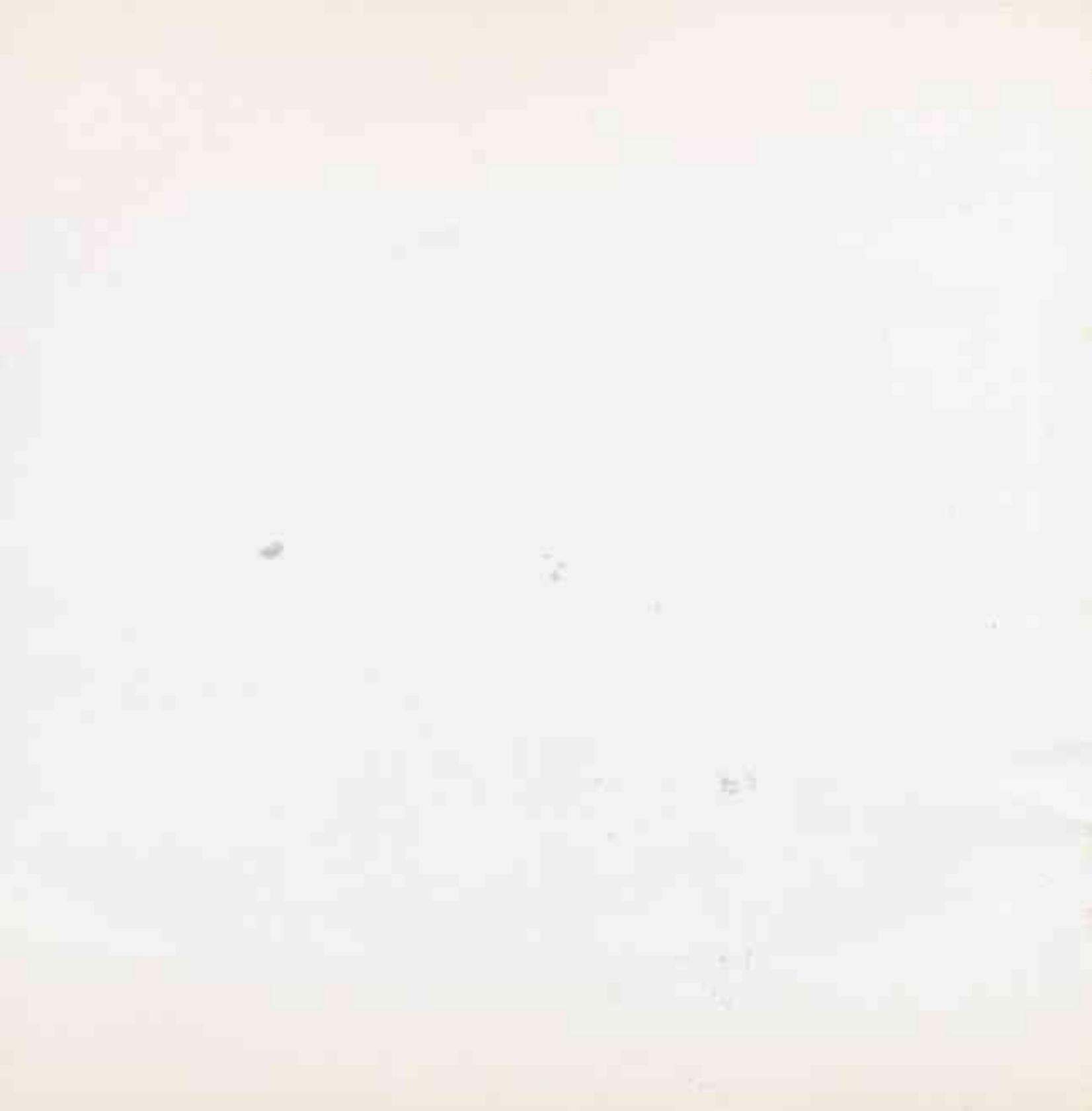


FERROVIE ITALIANE

FS

87



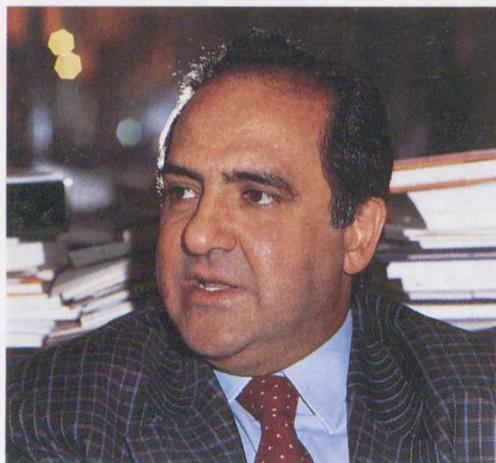


SOMMARIO



SULLA VIA DEL CAMBIAMENTO	4
di Lodovico Ligato	
UN NUOVO PASSO IN AVANTI	5
di Giovanni Coletti	
IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE	6
LA DIRIGENZA DELL'ENTE FS	7
IL NUOVO ORDINAMENTO	9
I VIAGGIATORI E LE MERCI	15
TRAFFICO VIAGGIATORI	17
TRAFFICO MERCI	21
IL PERSONALE	27
IL CONTRATTO	28
LA FORMAZIONE PROFESSIONALE	29
IL SERVIZIO SANITARIO	30
PIANI FINANZIARI, INVESTIMENTI E GESTIONE	33
POTENZIAMENTO DELLA RETE	35
MATERIALE ROTABILE	37
RISULTATI DELLA GESTIONE	38
LO STATO DEI PROGETTI	41
L'ALTA VELOCITA'	42
L'INFORMATICA E L'ISTITUTO SPERIMENTALE	45
I PROGETTI MIRATI	46
IMMAGINE & INFORMAZIONE	48

SULLA VIA DEL CAMBIAMENTO



Questo volume che mi accingo a presentare al pubblico ed agli stessi ferrovieri, vuole offrire un "window dressing" (vera e propria radiografia aziendale) ricco di dati e di notizie che sintetizza i risultati di impresa relativi al secondo anno di vita dell'Ente FS.

Dall'ampia panoramica di "FS 87", che quest'anno viene pubblicato con più tempestività, emerge il rafforzamento della cultura del cambiamento: nuova impostazione editoriale, contenuti più agili ed incisivi, lettura di più facile comprensione anche per i non addetti ai lavori.

In un momento in cui è particolarmente avvertita la necessità della trasparenza nelle imprese pubbliche, mi auguro che questa pubblicazione incontri l'apprezzamento sia dei nostri interlocutori istituzionali (Parlamento, Governo, Forze politiche, Organizzazioni Sindacali, mass-media, ecc.), che degli stessi ferrovieri, che - non dimentichiamolo - sono i protagonisti della grande sfida imposta al nostro Paese da una scadenza precisa: il 1992, anno in cui l'Ente Ferrovie dovrà dimostrare concretamente di essere pronto ed in grado di affrontare e contrastare con scelte ed offerte economicamente valide la concorrenza che deriverà dalla liberalizzazione dei trasporti a livello europeo.

Pur protesi verso nuovi e più impegnativi traguardi, non pos-

siamo non considerare con soddisfazione che è proseguito l'andamento positivo delle notevoli attività svolte dalle FS nell'anno trascorso.

E' migliorata l'offerta commerciale sia per i viaggiatori che per le merci, favorita dal consolidarsi della nuova filosofia sempre più finalizzata alla razionalizzazione dell'orario per modellarlo sulle esigenze della clientela: cadenzamento degli orari, ulteriore riduzione dei tempi di percorrenza, puntualità, maggiore conforto.

In particolare nel settore merci è proseguita la razionalizzazione del servizio, puntando sempre più su una maggiore flessibilità per adeguare l'offerta alle fluttuazioni della domanda e cercando una proficua collaborazione con gli altri vettori.

Al di là di strumentali ed interessate campagne stampa, le cifre dimostrano eloquentemente ed in modo inequivocabile come, nel 1987, si sia verificata nel trasporto ferroviario una netta inversione di tendenza rispetto al passato: è stato registrato l'incremento del 2,2% viaggiatori/km e dello 0,3% (pari a 394,2 milioni) di viaggiatori trasportati; nel settore merci l'incremento è stato del 5,8% tonn/km e del 3,9% delle tonnellate trasportate. Tutto ciò nonostante che lo Stato abbia bloccato le tariffe ferroviarie per comprensibili ragioni sociali e l'accentuata conflittualità sindacale.

Per quanto concerne le relazioni industriali, infine, il 1987 sarà ricordato da tutti i ferrovieri come l'anno del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, il primo di tipo privatistico dopo la creazione dell'Ente.

Questo contratto è stato approvato dalla maggioranza dei ferrovieri i quali, sono certo, sapranno rispondere ai miglioramenti economici con un maggiore impegno produttivo, nel rispetto degli accordi contrattuali sottoscritti. Solo così saremo in condizione di vincere la scommessa della trasformazione, costruendo un'impresa sana e moderna, in grado di contribuire allo sviluppo economico del nostro Paese.

On. Lodovico Ligato
Presidente Ente FS

UN NUOVO PASSO IN AVANTI



Sono quattro i dati percentuali significativi dell'anno 1987: i viaggiatori trasportati sono aumentati dello 0,3% rispetto all'anno precedente come sono aumentati del 2,2% i viaggiatori/km; le merci trasportate hanno avuto un incremento del 3,9% rispetto al 1986 così come le tonnellate/km C-pubblico sono aumentate del 5,8% sempre rispetto all'86.

E i dati in discorso, sebbene ancora contenuti rispetto alla domanda di trasporto sia viaggiatori che merci ed alla possibilità di sottrarre quote di traffico alle altre modalità, rappresentano, comunque, una concreta ed oggettiva testimonianza dello sforzo compiuto da tutti i ferrovieri per raggiungere gli obiettivi di rilancio del vettore-treno.

Nel corso del 1987, inoltre, si sono concretizzati, con l'attivazione della nuova struttura centrale e periferica, gli ampi e complessi processi di cambiamento dell'organizzazione, già avviati nel 1986.

Un diverso assetto strutturale dell'Ente FS era ed è una condizione prioritaria ed irrinunciabile per dotare le Ferrovie Italiane di quei caratteri organizzativi di impresa necessari per favorire un'azione più incisiva e propositiva sul mercato. Il decentramento costituisce il filo conduttore, nonché la chiave di interpretazione, del nuovo ordinamento dell'Ente,

proiettato, in particolare, a rendere pienamente responsabili e decisionali le unità operative territoriali.

Le modificazioni organizzative attivate, comunque, non possono non essere accompagnate, - anche in riferimento alla richiamata logica del decentramento -, da un profondo rinnovamento culturale che sviluppi, ovvero migliori, talune professionalità ferroviarie.

Il 1987 rappresenta, indubbiamente, un anno positivo; un anno, in cui le Ferrovie Italiane hanno percorso un ulteriore passo in avanti nell'affermare sempre più il prodotto treno come un prodotto efficiente, efficace e a costi contenuti. Non sempre, comunque, la qualità del servizio-treno incontra le esigenze della clientela privata o imprenditoriale; vi sono taluni disservizi, soprattutto per quanto riguarda la puntualità di arrivo o di partenza dei treni, che hanno ritorni negativi sull'immagine dell'Ente. Le Ferrovie Italiane sono perfettamente coscienti di ciò.

Chiedono alla comunità nazionale di comprendere e di essere, contestualmente, attenta lettrice della serietà, coerenza e trasparenza dell'impegno profuso da parte dell'Ente ferroviario nell'offrire al Paese un servizio-treno rapportabile a quello europeo. In tal senso si stanno rinnovando le linee, e se ne stanno realizzando di nuove; si stanno operando forti immissioni di tecnologia; si stanno cambiando gli attuali materiali con locomotori più veloci e carrozze più confortevoli; si sta, in sostanza, dando un volto nuovo alla Ferrovia.

Ritengo, personalmente, che il grado di civiltà e di progresso di un Paese si misuri anche dalla qualità dei trasporti che vengono assicurati alla comunità sociale.

Siamo ottimisti sul domani delle Ferrovie Italiane; è un ottimismo cosciente e ad occhi aperti, che guarda con realismo ai problemi ed all'impegno che deve essere espresso per affrontarli e risolverli; un ottimismo, comunque, che è soprattutto fiducia nel futuro del treno.

Prof. Giovanni Coletti
Direttore Generale Ente FS

PRESIDENTE

On. Dott. Lodovico Ligato

CONSIGLIERI

Dott. Ing. Luigi Misiti

Vice Presidente

Dott. Franco Baffigi

On. Antonio Caldro

Dott. Ing. Giulio Caporali

Dott. Ing. Fabio Maria Ciuffini

Dott. Ing. Giovanni D'Ippolito

Col. Giuliano Ferrari

Prof. Alfredo Li Vecchi

Avv. Giuseppe Manzari

Prof. Ing. Guido Mazzuolo

Dott. Pietro Merli Brandini

Dott. Ruggero Ravenna

Avv. Gaspare Russo

Prof. Bruno Trezza

**COLLEGIO DEI
REVISORI DEI CONTI**

Dott. Mario Aniello

Presidente

Dott. Luciano Casalini

Avv. Carlo Di Palma

Dott. Domenico Mucci

Dott. Sergio Amenta



DIRETTORE GENERALE

Prof. Giovanni Coletti

VICE DIRETTORI GENERALI

Dott. Ing. Eduardo Cardini

Dott. Giovanni De Chiara

Dott. Ing. Luciano Gerini

Sig. Valentino Zuccherini

**VICE DIRETTORI GENERALI
COORDINAMENTO AREE**

Dott. Ing. Giuseppe Massaro

Dott. Ing. Carlo Ianniello

Dott. Ing. Giampietro Monfardini

**DIRETTORI
DEI DIPARTIMENTI****PRODUZIONE**

Dott. Ing. Michele D'Addio

PROMOZIONE E VENDITA

Sig. Giuseppe Pinna

POTENZIAMENTO E SVILUPPO

Dott. Ing. Gianfranco Tiberi

ORGANIZZAZIONE

Dott. Aldo Cosentino

FINANZE E PATRIMONIO

Dott. Franco Capanna

GESTIONE E ISPETTORATO

Dott. Ing. Silvio Rizzotti

**DIRETTORI
DEI COMPARTIMENTI****ANCONA**

Dott. Cesare Cingolani

BARI

Dott. Luca Barbera

BOLOGNA

Dott. Ing. Gabriele Malacarne

CAGLIARI

Dott. Ing. Enrico Laneri

FIRENZE

Dott. Ing. Giovanni Bonora

GENOVA

Dott. Ing. Paolo Enrico De Barbieri

MILANO

Dott. Ing. Giuseppe Amato

NAPOLI

Dott. Ing. Riccardo Capuano

PALERMO

Dott. Ing. Orazio Allegra

REGGIO CALABRIA

Dott. Antonio Mazzuca

ROMA

Dott. Ing. Edoardo Mori

TORINO

Dott. Ing. Giovannino Caprio

TRIESTE

Dott. Ing. Egidio De Meo

VENEZIA

Dott. Ing. Giovanni Stabile

VERONA

Dott. Ing. Dario Manaresi



IL NUOVO ORDINAMENTO

Adeguare le strutture e le strategie ferroviarie alle nuove esigenze del Paese e alle peculiari caratteristiche del mercato. Ma non solo. Con il nuovo Ordinamento l'Ente FS diventa un'impresa in continuo e reciproco scambio con il mondo esterno.

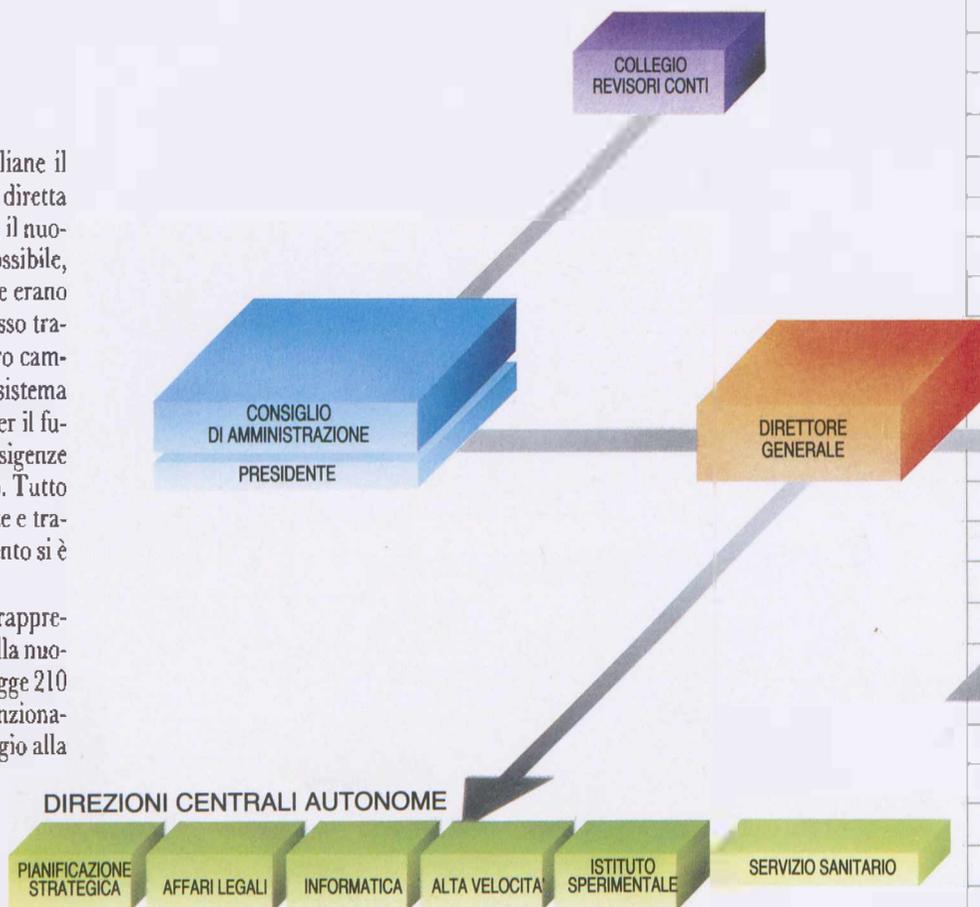


IL NUOVO ORDINAMENTO

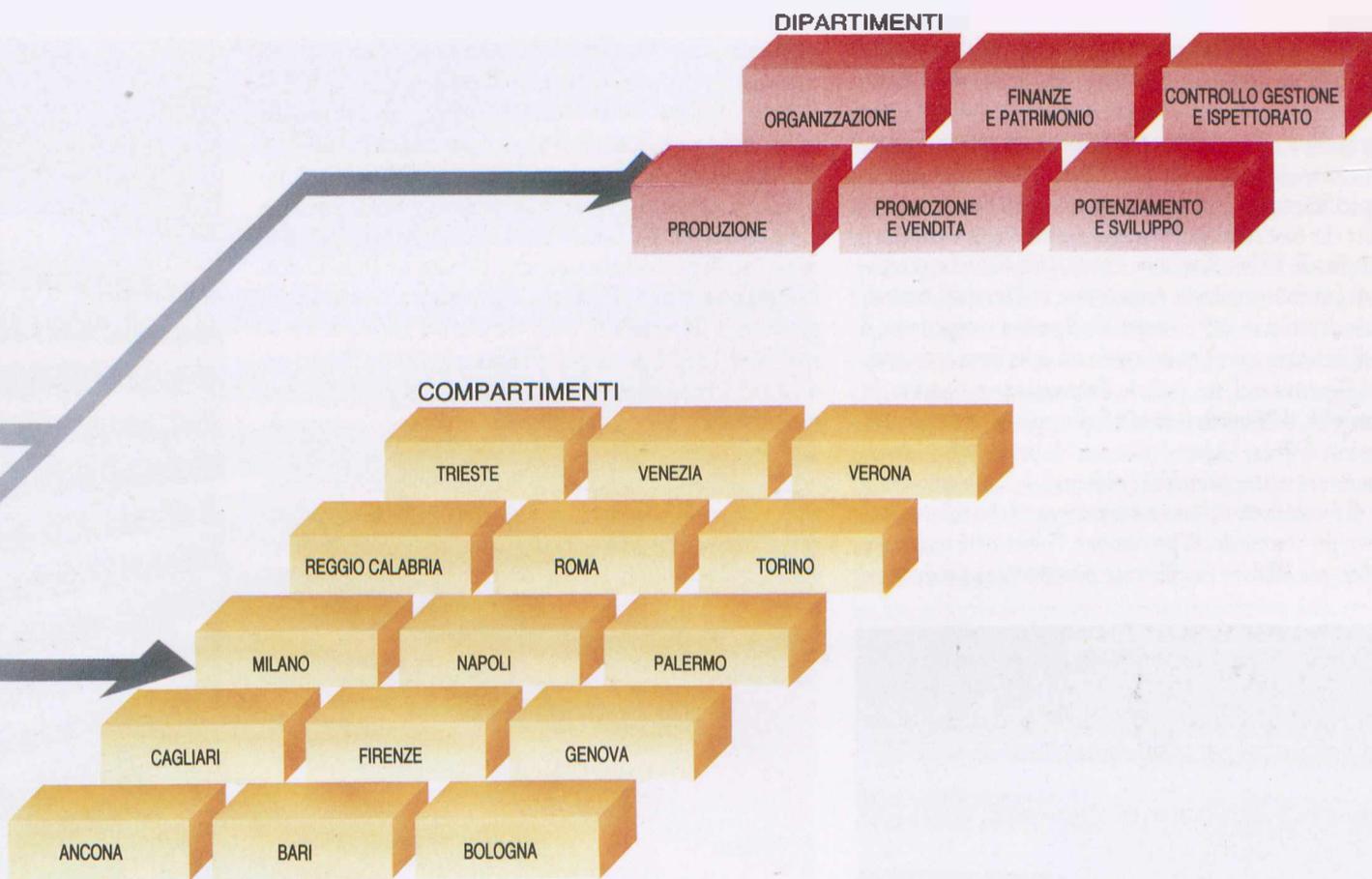
Per le Ferrovie italiane il 1987 è stato l'anno dell'Ordinamento. Espressione diretta delle indicazioni e dello spirito della legge di Riforma, il nuovo Ordinamento si è posto non come un'opzione possibile, ma come una scelta necessaria e obbligata. Così come erano organizzate, le Ferrovie non avevano domani e lo stesso trasporto su rotaia era condannato, se le cose non fossero cambiate, a una lenta e progressiva emarginazione dal sistema trasportistico nazionale. Bisognava invece lavorare per il futuro, adeguando la struttura e le strategie alle nuove esigenze del paese, e alle particolari caratteristiche del mercato. Tutto questo nella salvaguardia del patrimonio di esperienze e tradizioni maturate nel passato. Con il nuovo Ordinamento si è cercato di rispondere in positivo a queste esigenze.

Se il 1986, primo anno di vita del nuovo Ente FS, ha rappresentato la fase progettuale di studio e impostazione della nuova struttura, seguendo le coordinate tracciate dalla Legge 210 (decentramento-specializzazione, decentramento-funzionale, gestione per obiettivi), il 1987 ha segnato il passaggio alla fase attuativa e operativa delle nuove strategie e delle prime direttive di intervento.

Il Consiglio di Amministrazione dell'Ente approvando il Regolamento di Organizzazione strutturale (ROS) ha delineato le linee principali di una riorganizzazione strutturale e operativa assolutamente innovativa. La struttura è stata definita su tre livelli: **Dipartimenti**, **Compartimenti** e **Impianti di produzione**; mentre per i processi sono state indicate alcune linee di guida: decentramento e assegnazione di risorse corrispondenti a obiettivi quantificati. In linea di principio si può dire che i Dipartimenti rappresentano la sintesi a livello centrale e nazionale di singole e specifiche funzioni, mentre i Compartimenti sono il massimo livello operativo sul territo-



rio. A differenza della vecchia struttura, fortemente accentrata e burocratica, i Dipartimenti (che sostituiscono i vecchi Servizi centrali) e i Compartimenti sono unità di pari livello gerarchico: i primi hanno una visione d'insieme di un problema funzionale (es.: commerciale, produttivo ecc.), i secondi hanno una visione interfunzionale limitata ad una frazione territoriale della rete (es.: tutto ciò che di ferroviario riguarda i Compartimenti di Napoli, di Roma, di Milano ecc.). I Di-



partimenti analizzano i risultati, propongono soluzioni, verificano gli scostamenti dagli obiettivi prefissati; i Compartimenti eseguono, nella loro autonomia, ciò che precedentemente si è convenuto di fare "a piano" (Piano di Attività), e a loro volta propongono obiettivi commisurati alla loro specifica realtà.

Gli Impianti di produzione, ancora in fase sperimentale e che saranno sicuramente le strutture più innovative dell'intero

Ordinamento, sono invece "unità produttive di base dell'Impresa ferroviaria, con relativa assegnazione di obiettivi, attribuzione di budget, rilevamenti di costi e ricavi". Saranno dunque gli Impianti di produzione, nella logica del nuovo Ordinamento, a rappresentare le unità elementari di coordinamento della produzione del traffico in periferia.

In altri termini, il nuovo Ordinamento ha realizzato il passaggio da un'organizzazione fondata su dieci Servizi centrali

IL NUOVO ORDINAMENTO

responsabili gerarchicamente su altrettante unità omologhe operanti sul territorio nazionale (gli Uffici compartimentali), ad una struttura più decentrata e articolata per funzioni specifiche (i Dipartimenti) e per competenze territoriali (i Compartimenti).

Più specificamente, per quanto riguarda i Dipartimenti si può dire che costituiscono le strutture centrali di programmazione e pianificazione di settore, e sono il risultato di aggregazioni di funzioni omologhe organizzate in Direzioni centrali in grado di svolgere, per i compiti di rispettiva competenza, il ruolo di indirizzo e verifica nei confronti della linea operativa. Dei sei Dipartimenti, tre, ossia la **Promozione e Vendita**, la **Produzione**, il **Potenziamento e Sviluppo**, sono classici Dipartimenti di linea. La loro "missione" è: per il primo, la promozione e vendita, principale obiettivo è l'aumento della quota di mercato sia nel trasporto passeggeri che nel trasporto merci; per il secondo, la produzione, l'obiettivo è realizzare nel modo più efficace ed efficiente possibile una produzione

molto elastica per numero di prodotti treno ed accessori (in particolare riducendo al massimo il grado di rigidità dell'offerta per rispondere alla domanda "nuova" incanalata dalla promozione e vendita); per il terzo, il potenziamento e sviluppo, l'obiettivo è l'adeguamento dei mezzi e delle infrastrutture alle necessità che nascono dalle nuove esigenze di vendita e produzione (quindi, molta ricerca e progettazione, e sempre meno "gestione" a livello centrale). Gli altri tre Dipartimenti **l'Organizzazione**, le **Finanze e Patrimonio**, il **Controllo di gestione e Ispettorato**, sono tre classici Dipartimenti di staff, di servizio ai primi tre e all'Ente in generale. Più in particolare: l'organizzazione è responsabilizzata per l'efficienza della struttura e per la produttività; la finanza e patrimonio per i finanziamenti che riguardano la riduzione dei costi e la valorizzazione del patrimonio; il controllo di gestione e ispettorato è responsabilizzato per l'efficacia dei processi di budgeting e reporting. I Dipartimenti operano sotto la guida del Direttore Generale, organo di sintesi dell'attività gestionale





che per lo svolgimento dei suoi compiti è supportato dall'**Ufficio dei Sistemi**. Ci sono poi le Direzioni centrali autonome con collocazione extradipartimentale che curano particolari funzioni: la **Direzione centrale pianificazione strategica**; la **Direzione centrale affari legali**; la **Direzione centrale Informatica**; la **Direzione centrale Alta Velocità**; l'**Istituto Sperimentale** e il **Sanitario**.

Anche per quanto riguarda i Compartimenti ci sono state modifiche sostanziali. Attualmente, infatti, gli Uffici compartimentali sono strutture in linea con il Direttore del Compartimento e non più, come avveniva in passato, gerarchicamente dipendenti dal centro, tramite gli ex-Servizi. L'organizzazione delle Direzioni compartimentali è, insomma, a specchio rispetto ai Dipartimenti centrali, in modo tale che le vecchie logiche di accentramento che creavano una negativa distanza tra percezione del fenomeno e luogo della decisione sono così superate.

In questo senso, il 1987 è stato un anno decisivo non solo per un ampio avvio del processo di riorganizzazione della struttura, ma anche perché ha costituito un momento di svolta culturale e di mentalità per quanto riguarda, se non la fine, certamente la messa in crisi, della vecchia filosofia aziendocentrica, secondo cui era il mondo a doversi adeguare alle possibilità (e ai limiti, e ai condizionamenti) della ferrovia, e non viceversa. Una visione delle cose che portava a trascurare o a sottovalutare le strategie di marketing, e in cui lo spirito di corpo e la tradizionale coesione interna dei ferrovieri sembravano spesso essere l'unica soluzione di tutti i problemi.

L'Ente FS, anche con il nuovo Ordinamento, è oggi un'impresa in continuo e reciproco scambio con il mondo esterno. E' un sistema aperto, che tende ad essere sempre più sensibile e flessibile alle sollecitazioni del mercato, che non si accontenta più di offrire un servizio, pur meritorio e insostituibile, ma procede per obiettivi e traguardi, in una complessiva prospettiva di rilancio, dove a contare sono e saranno sempre più i risultati e sempre meno il rispetto acritico e burocratico di procedure ripetitive e, troppo spesso, antieconomiche.



I VIAGGIATORI E LE MERCI

Per le ferrovie il 1987 è stato un anno complessivamente positivo. Più viaggiatori, più merci trasportate, migliori percorrenze, ma soprattutto maggiore personalizzazione in alcune tipologie d'offerta. I risultati sono arrivati, ma devono migliorare.



I VIAGGIATORI E LE MERCI

Nel 1987 le FS si sono impegnate in un grande sforzo di trasformazione della propria offerta di trasporto, realizzando una proposta commerciale in molti aspetti già profondamente innovativa e in grado di recepire le molteplici necessità del mercato.

I nuovi servizi passeggeri e merci sono quindi stati ridisegnati su misura per i clienti, o meglio per quella vasta gamma di persone che fa abitualmente uso del treno, dagli uomini d'affari ai pendolari, dagli impiegati agli studenti, dagli operatori economici agli spedizionieri, alle grandi industrie. Non è certo agevole trovare risposte giuste e convenienti per ogni tipo di domanda, soprattutto in presenza di una rete infrastrutturale per certi versi inadeguata, eppure è proprio in presenza di queste condizioni che le FS hanno accettato la sfida dell'efficienza, della produttività, e soprattutto dell'innovazione.





Traffico viaggiatori

Nel corso del 1987 si è avviato in concreto un importante processo di cambiamento. A partire dall'orario, naturalmente. "Un orario per cominciare" è stato lo slogan con cui nell'estate '87 è stata presentata una strategia più moderna, articolata sul cadenzamento e sulla segmentazione delle relazioni, con una crescita dei servizi Intercity, l'introduzione degli Eurocity, treni internazionali di qualità, una importante ristrutturazione di servizi notturni sulle lunghe percorrenze, un notevole incremento delle velocità commerciali e una più marcata attenzione alla qualità dei servizi accessori, ad esempio quello della ristorazione a bordo. L'efficacia di una simile impostazione che pur necessitava di ritocchi e miglioramenti, in parte già attuati con l'orario estivo 1988, ha trovato un riscontro positivo nella crescita sia dei viaggiatori/km (+ 2,2%); che della percorrenza media (+ 2%) dovuta alla personalizzazione di alcune tipologie d'offerta e al gradimento riscontrato sul mercato dalla rete di vendita.

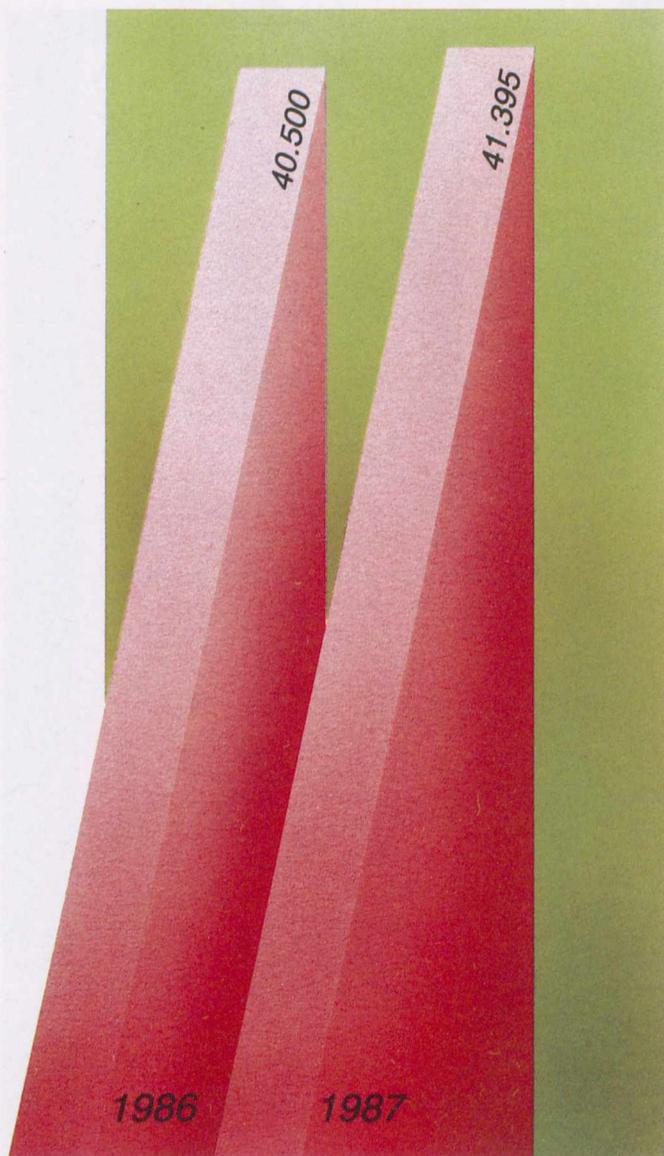
Viaggiatori trasportati (milioni)



I VIAGGIATORI E LE MERCI

Viaggiatori/km

(milioni)



Percorrenze medie

(km)



Vediamo in dettaglio le novità più significative introdotte con l'orario 1987 nel servizio interno. Si è creata una rete fondamentale a maglia basata sui treni Intercity, composti da materiale molto confortevole atto a viaggiare a 200 km/h, che uniscono tra loro Milano, Genova, Torino, Venezia, Trieste, Ventimiglia, Roma, Napoli, Bari, Lecce, Udine, Ancona, Perugia, la Calabria e la Sicilia, collegata con un sistema di supporto di treni diretti ed espressi ad orario cadenzato. Ciò consente di realizzare, attraverso le stazioni di interscambio, una rapida integrazione tra i servizi a media e lunga distanza ad elevata velocità e quelli di tipo prevalentemente regionale e locale.

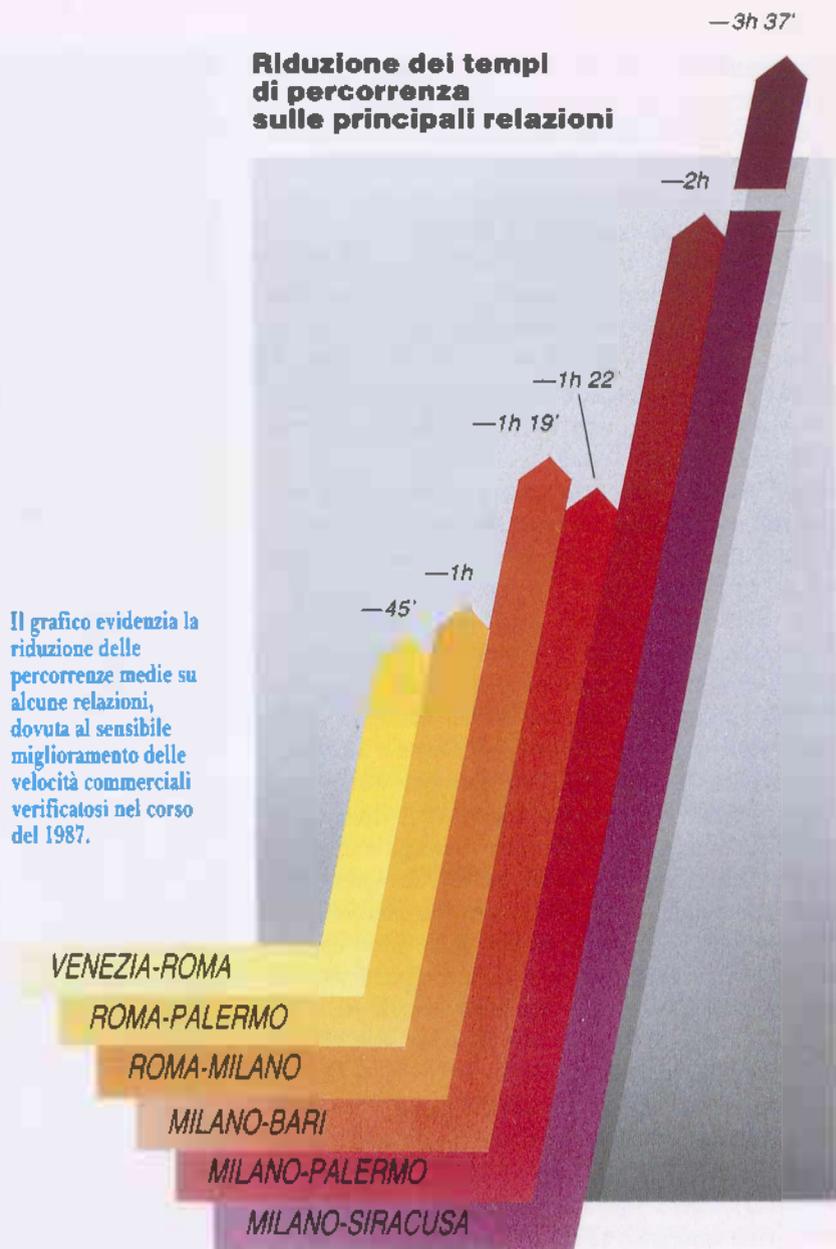
Il sistema cadenzato riguarda le linee Roma-Milano, Bologna-Verona, Bologna-Torino-Genova, Bologna-Venezia, Bologna-Bari, Firenze-Foligno, Roma-Napoli, Roma-Ancona e Roma-Caserta.

L'impiego più razionale delle risorse si è così tradotto in un generalizzato miglioramento nell'offerta sulle più importanti direttrici sia per i percorsi medio-lunghi sia per quelli a breve raggio, con una sostanziale ristrutturazione dei servizi notte sull'asse Milano-Calabria-Sicilia, assicurato solo con treni con cuccette e letti, e l'introduzione di un convoglio delle stesse caratteristiche tra Venezia e la Sicilia, nonché un aumento tra l'11% e il 20% della velocità commerciale dei treni notturni.

Il sensibile miglioramento delle velocità commerciali è reso evidente dalle riduzioni di percorrenza media che vanno da 1 ora e 19 minuti sulla Roma-Milano ad 1 ora e 22 minuti sulla Milano-Bari, da 1 ora ca. tra Roma e Palermo ai 45 minuti sulla Venezia-Roma, sino alle 2 ore sulla Milano-Palermo e alle 3 ore e 37 minuti sulla Milano-Siracusa.

Va inoltre ricordata l'introduzione nel settembre del 1987 di un nuovo treno no-stop tra Roma e Milano - il Mirò - in grado di coprire la distanza tra le due città in 4 ore e 55 minuti, la cui offerta commerciale comprende nel prezzo del biglietto una serie di servizi accessori che vanno dalla ristorazione a bordo alla distribuzione di quotidiani e riviste, all'assistenza

Riduzione dei tempi di percorrenza sulle principali relazioni



I VIAGGIATORI E LE MERCI

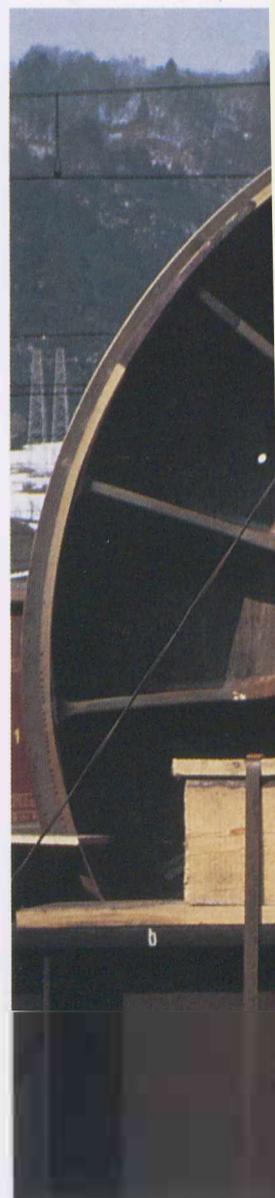
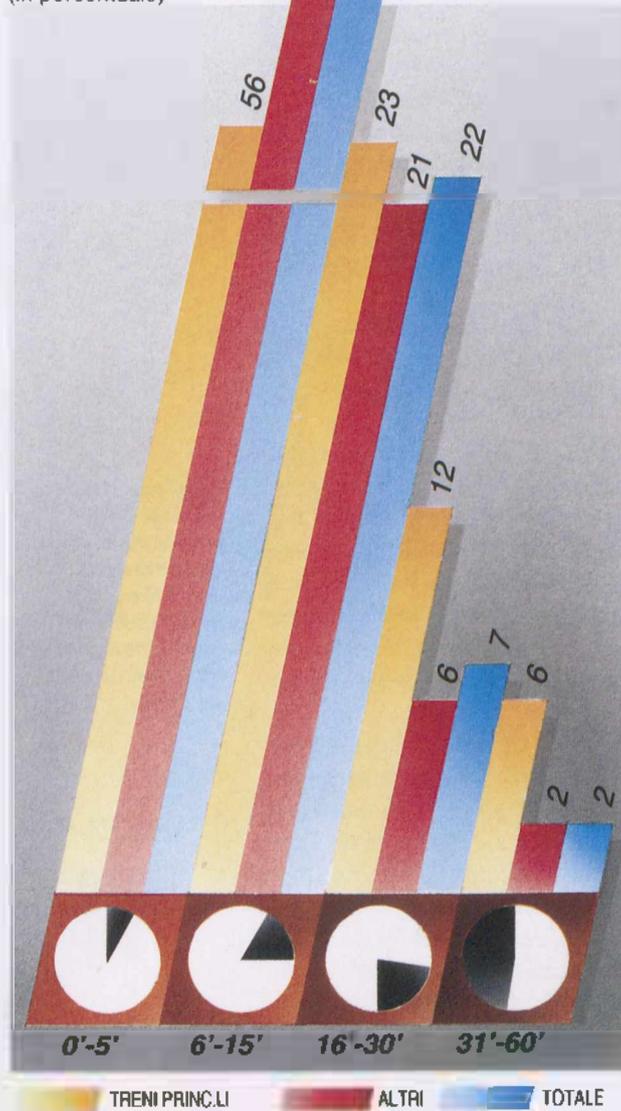
al viaggiatore sia a terra che a bordo con hostess plurilingue. Questo stesso servizio è effettuato dal 29 maggio 1988 con il moderno ETR 450, l'elettrotreno ad assetto variabile da 250 km/h che collega due volte al giorno, al mattino e alla sera, la capitale con il capoluogo meneghino in sole 3 ore e 58 minuti, ad una velocità commerciale di ca. 160 km/h.

Per ciò che riguarda il servizio internazionale, va ricordata la nuova rete Eurocity, treni di qualità che collegano le principali città europee offrendo elevate caratteristiche di velocità, comfort e regolarità. Tredici convogli interessano l'Italia: 10 diurni e 3 notturni; 2 uniscono i maggiori centri continentali con Milano, Verona, Venezia, Padova, Bologna, Firenze, Roma, Pisa Genova e Torino.

Sempre tenendo conto delle mutate esigenze del mercato, sono stati impostati secondo criteri radicalmente nuovi tutti i servizi di ristorazione a bordo dei treni. Un nuovo accordo con la Compagnia Italiana Carrozze Letto e Turismo permette, sul piano commerciale, di contenere in misura notevole l'impegno economico dell'Ente sceso a 6,5 miliardi per l'88 e a 3,5 per il 1989, mentre non verrà più corrisposto a partire dal 1990. La maggiore efficacia e specializzazione della ristorazione deve rispondere a criteri più moderni e soprattutto più funzionali. Alta qualità dei cibi, distribuzione e non più preparazione a bordo, servizio al posto tramite vassoi, vendita di prodotti diversificati in funzione tanto degli orari quanto dei treni, colazione, caffè, giornali, prodotti vari: queste le caratteristiche principali del nuovo servizio ristorazione.

Un altro aspetto certamente non marginale per la clientela ferroviaria è la puntualità dei treni: anche in questo settore si sono registrati ulteriori passi avanti pur in presenza di una conflittualità sindacale diffusa che ha inciso sensibilmente per il 1987 sulla regolarità del traffico. Il 69% dei 6.200 treni viaggiatori che circolano ogni giorno in Italia, è comunque giunto in orario o con un ritardo contenuto in 5 minuti, un altro 22% ha registrato ritardi inferiori a 15 minuti, il 7% ha subito una perdita di tempo tra i 16 e i 30 minuti e solo il 2% è arrivato con mezz'ora o un'ora di ritardo.

Ritardi treni viaggiatori
(in percentuale)



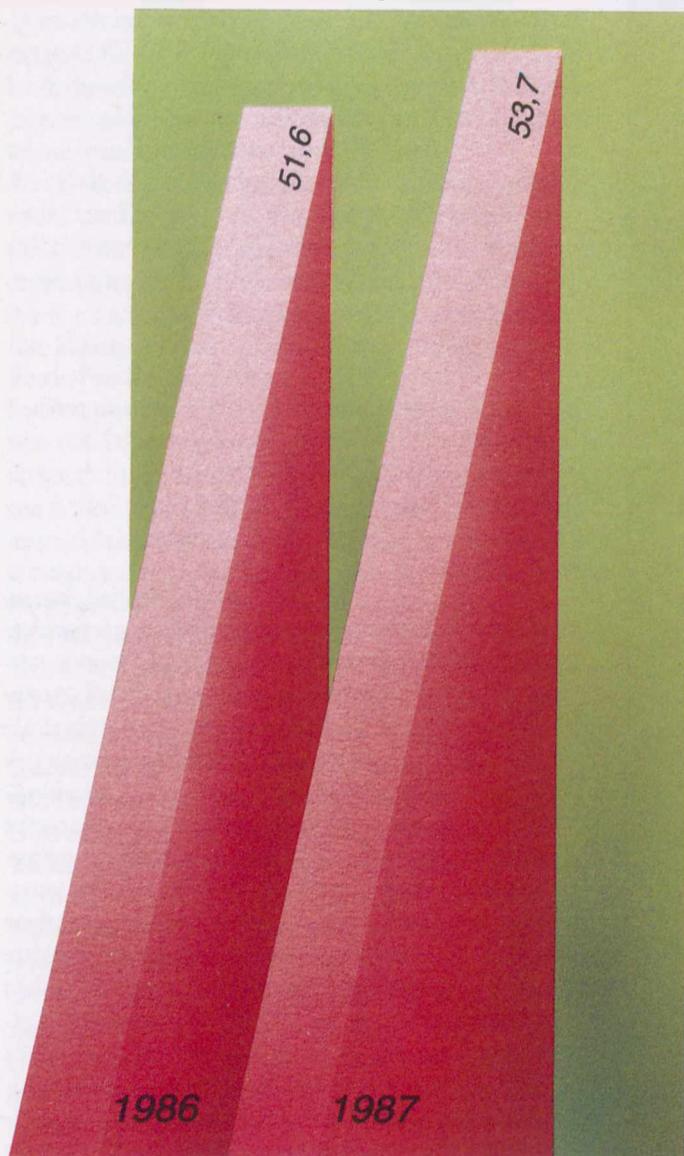


Traffico merci

I positivi risultati ottenuti dal traffico viaggiatori si saldano per il 1987 con una significativa inversione di tendenza fatta registrare dal trasporto merci. La necessità di recuperare cospicue quote di traffico commerciale e industriale al vettore su rotaia, in armonia con le indicazioni di P.G.T., ha guidato la politica commerciale dell'Ente tesa a migliorare l'offerta dei propri servizi, ad adeguare l'efficienza ai tempi e alle richieste del mercato, a garantire ove possibile margini di resa e affidabilità finalmente concorrenziali. Sono poi state ridisegnate le tariffe ferroviarie secondo criteri più flessibili che restituissero alla contrattazione margini effettivi di competitività, in modo di poter negoziare di volta in volta con il cliente accordi particolari nell'ambito di una "tariffa di riferimento". Il TREND positivo che ha caratterizzato tutto l'87, anche nei momenti più delicati della congiuntura economica internazionale, è il frutto di una offerta di trasporto delle merci più personalizzata, che le FS considerano punto di partenza irrinunciabile per la messa a punto

I VIAGGIATORI E LE MERCI

Tonnellate trasportate (milioni)



Tonnellate/km (milioni)



di un efficace e competitivo "progetto merci" in grado di trasferire cospicue quote di traffico dalla strada alla ferrovia. Le tonnellate trasportate sono cresciute nel 1987 del 3,9% e quelle in conto pubblico del 4,1%; le tonn/km registrano un incremento del 5,8% mentre significativi segnali di ripresa giungono dal traffico internazionale +2,6%.

L'aumento nel marzo '87 delle tariffe merci a carro variabile dal 23,5% al 30% coincide con una nuova attività di vendita in parte decentrata su scala territoriale agli uffici Compartimentali, ciò al fine di realizzare una più incisiva penetrazione sul mercato. Sono previsti, infatti, sconti variabili a seconda delle situazioni di concorrenza, dell'economicità delle prestazioni rese, di una più efficace programmazione dei flussi di traffico. Sempre nell'87 sono stati stipulati nuovi accordi con grandi complessi industriali o spedizionieri anche in settori specifici come il trasporto delle auto, di prodotti siderurgici, di ortofrutticoli o cereali. E' migliorata, inoltre, la cooperazione internazionale tra le varie reti ferroviarie con la creazione di particolari tariffe operative, dal 1° luglio ad esempio, le FS partecipano alla tariffa diretta internazionale Cerealpes per i trasporti di cereali dalla Francia all'Italia effettuati con carri privati a treno completo.

Sempre al fine di adeguarsi il più possibile alle fluttuazioni della domanda nei vari periodi dell'anno, le FS hanno realizzato una più articolata programmazione dei treni merci costituendo inoltre, una riserva di treni/km da gestire in base alle richieste degli operatori. Si è provveduto peraltro ad aumentare la velocità commerciale dei treni con una riduzione dei tempi di percorrenza oscillanti fra i 10 minuti e le 4 ore per un segmento di convogli di qualità. Altri provvedimenti di carattere tecnico come l'utilizzo di locomotive elettriche di maggior potenza o una mutata scansione del ciclo del carro hanno reso possibile un aumento della produttività basato in gran parte sulla realizzazione del servizio e su una maggiore flessibilità di mezzi e strutture.

Per quanto riguarda i treni derrate, TEEM, va ricordata la creazione di convogli straordinari da Bari a Bologna Ravone

con integrazione per Chiasso e Brennero in occasione delle campagne dell'uva e delle patate.

Più veloci risultano i collegamenti tra la Calabria e i transiti di Chiasso, Brennero, Tarvisio e Modane per l'inoltro di agrumi e cipolle.

E' stata studiata un'apposita rete di treni merci espressi per ridurre i tempi di inoltro dei prodotti di qualità (tabacchi, messaggerie, bestiame) sulle lunghe distanze; a questa si affianca il servizio Tres per convogli multicienti con particolari termini di resa che incontra un crescente apprezzamento da parte della clientela.

La fase di sviluppo dei treni Tres si va infatti sempre più consolidando, l'incremento delle tonnellate trasportate sulla direttrice Italia-Francia ha raggiunto il 14%, questo perché i vantaggi del treno completo a composizione bloccata vengono sfruttati in misura conveniente anche da operatori piccoli e medi, con una più razionale organizzazione del servizio e standard di rapidità e regolarità assai competitivi. I Tres, asserviti a particolari bacini di traffico, garantiscono oltre alla celerità del trasporto una buona qualità del prodotto, grazie ai continui controlli cui vengono sottoposti dai consulenti della clientela.

Il traffico intermodale ha confermato il trend positivo che lo caratterizza da lunga data, ponendo questa particolare tecnica del trasporto integrato all'avanguardia e assicurandole un posto di primo piano nello sviluppo futuro della movimentazione in ferrovia. In particolare il traffico container è cresciuto del 5,3% per le tonnellate di merce trasportata e del 2,3% per gli introiti, mentre quello combinato strada-rotaia ha segnato un incremento rispettivamente del 34,3% e del 51,4%. Il segmento internazionale evidenzia indici positivi per i containers del 17,5% per le tonnellate e del 7,1% per gli introiti, mentre quello del combinato registra un +19,4% per le prime e un +5% per le seconde.

Intensa è anche l'attività nel campo delle infrastrutture con l'attivazione di un primo settore del centro intermodale FS dell'Interporto di Padova, mentre verrà aperto nel I semestre

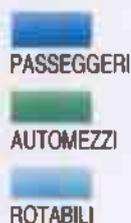
dell'88 quello del Quadrante Europa di Verona, nonché i Terminal di Cesena, Pescara e Sassari. Lo sviluppo dell'intermodalità in Europa, l'attivazione di alcuni Interporti, dello scalo di Torino Orbassano e del Terminal containers di La Spezia hanno consentito la programmazione di nuovi collegamenti sulle direttrici: Trieste-Vienna, Verona-Monaco, Milano-Basilea, Bologna-Torino/Le Havre, Melzo-Dunquerque-Torino-Villa S. Giovanni, Torino-Acerca, Bologna-Sardegna, La Spezia-Padova, La Spezia-Milano, La Spezia-Brennero-Chiasso. Altri treni sono stati programmati per il traffico combinato via Domodossola e Tarvisio, mentre si va affermando il trasporto intermodale anche da e per la Sardegna attraverso il porto di Civitavecchia. Sono stati inoltrati, nel 1987, con la tecnica del treno completo, di cui 31 convogli previsti per "grandi clienti", 715.534 carri pari a 13.396.335 treni/km con un aumento rispetto all'anno precedente rispettivamente del 15,7% e del 30%. Interamente ridisegnata anche la rete dei treni rapidi che assicura collegamenti veloci tra bacini di produzione e centri di consumo. Anche i flussi commerciali da e per i porti hanno risentito positivamente dei segni di ripresa del traffico ferroviario con l'avvio di nuove relazioni tra Savona, Genova, Venezia, La Spezia e Livorno e i principali mercati dell'Europa centro Settentrionale.

Resta da sottolineare il buon andamento dei trasporti FS verso la Sardegna, i carri traghetti sono aumentati del 13,2% da Civitavecchia per Golfo Aranci, mentre il traffico gomma registra una crescita del 4,5%.

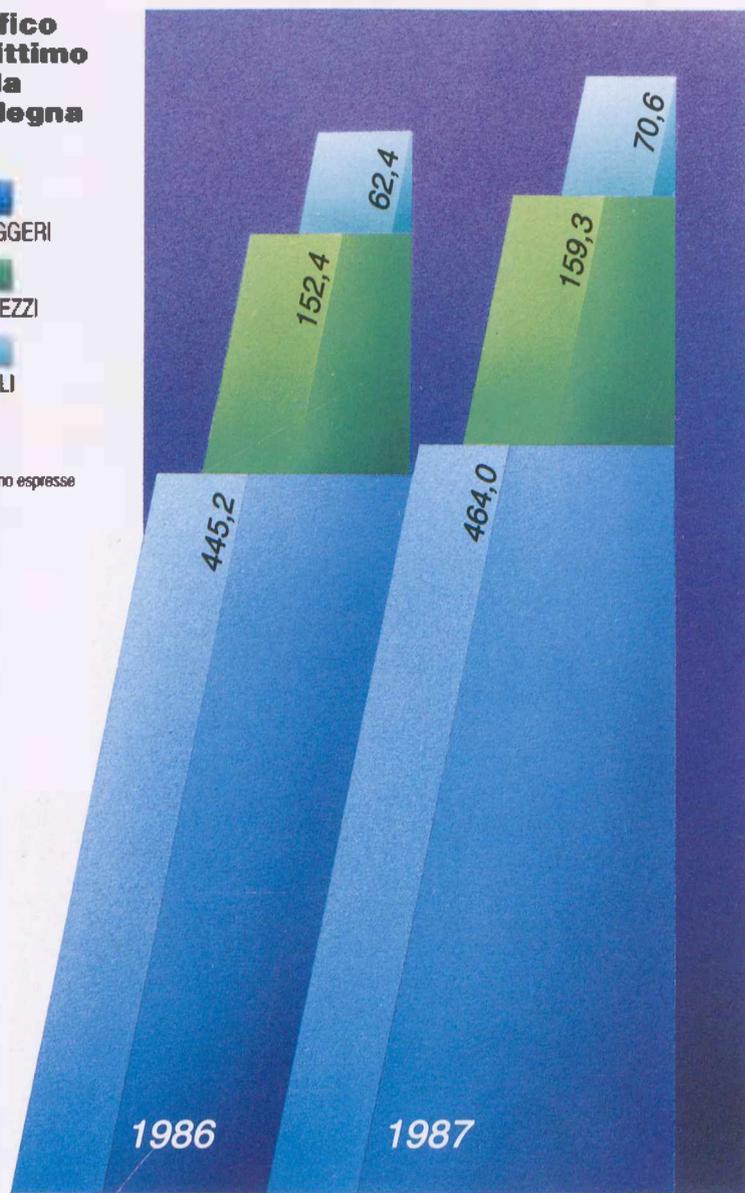
L'acquisizione di traffico nell'isola è, inoltre, salita del 22% rispetto all'anno precedente, impegnando tutta la potenzialità della flotta FS di Civitavecchia alla quale, nei mesi estivi, si è aggiunta una nave di sussidio. Notizie positive anche dallo Stretto dove i carri traghetti da Villa S. Giovanni a Messina sono aumentati del 2,3%.

E' necessario soffermarsi, in conclusione, sulla nuova organizzazione commerciale di cui le FS si sono dotate. Essa modifica in senso dinamico tutte le funzioni di vendita, delegando all'organizzazione periferica che viene controllata me-

Traffico marittimo per la Sardegna



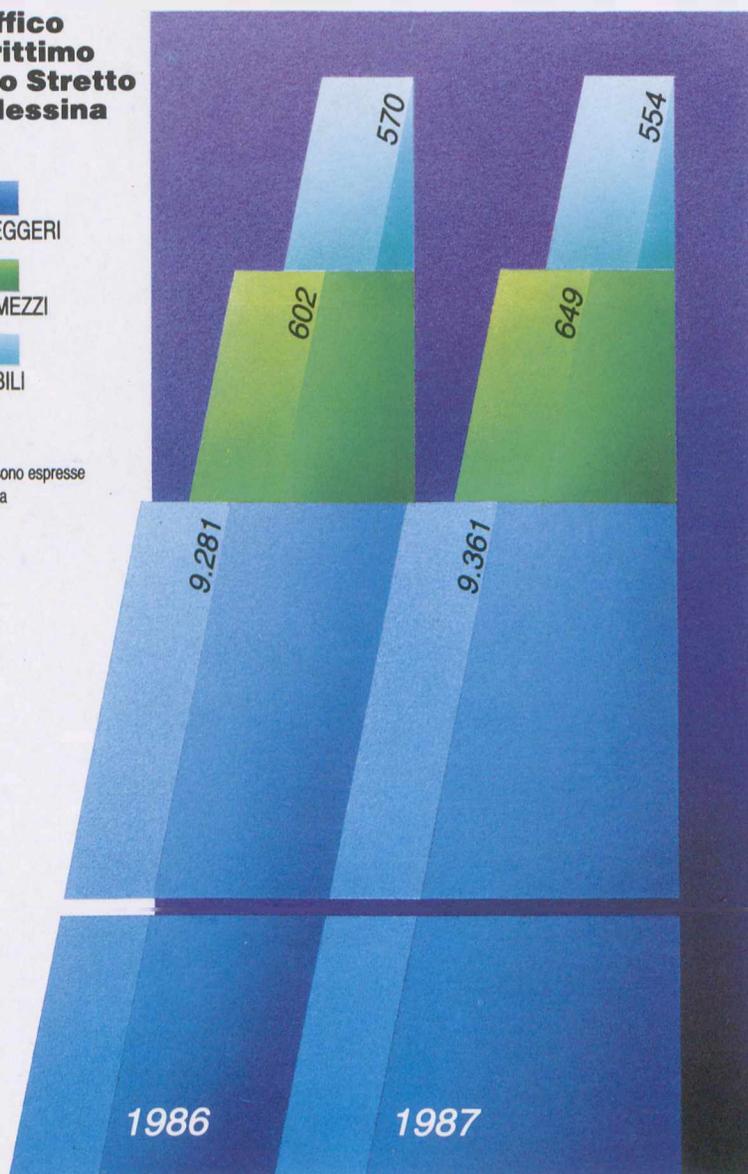
Le cifre sono espresse in migliaia



Traffico marittimo nello Stretto di Messina



Le cifre sono espresse in migliaia



dianche le quote di vendita (Budget di vendita) e i costi di gestione (Budget di costo). Questa struttura è ripartita territorialmente su 15 Compartimenti: Area nord-orientale comprendente le sedi di Ancona, Bologna, Trieste, Venezia e Verona, Area nord-occidentale a cui fanno capo Cagliari, Firenze, Genova, Milano e Torino, Area centro-sud della quale fanno parte Bari, Napoli, Palermo, Reggio Calabria e Roma. Un Ufficio Promozione e Vendita gestisce, in ambito territoriale, l'intero prodotto ferroviario (treni viaggiatori e merci). La penetrazione e il contatto diretto con il mercato viene poi garantito dalle filiali, punti di vendita che stabiliranno un rapporto "personalizzato" con il cliente. Ne entreranno in funzione entro il 1988 circa 90, alcune rivolte esclusivamente al servizio merci (37) altre solo a quello viaggiatori (21). L'obiettivo è di realizzare tanti treni diversi a seconda delle molteplici richieste: dall'itinerario ecologico, alla gita turistica, al traffico industriale.

Un obiettivo ambizioso, ma anche ineludibile per una ferrovia che voglia mantenersi al passo con i tempi.

La sfida che le FS hanno raccolto con la riforma istituzionale e con una struttura operativa dalle caratteristiche sempre più imprenditoriali, è una sfida importante e impegnativa, i cui esiti non riguarderanno solo il trasporto su rotaia, ma l'intero comparto trasportistico nazionale e, più in generale, lo sviluppo economico e sociale del Paese.

Una sfida importante che non può essere vinta una volta per tutte, ma che richiede uno sforzo, un'attenzione e una strategia costanti e coerenti. Su questa strada le prime risposte non si sono fatte attendere, e per quanto riguarda il traffico ferroviario viaggiatori e merci, pur in presenza di molteplici difficoltà, il 1987 è stato sicuramente un anno importante, un segnale positivo.



IL PERSONALE

Il primo contratto di categoria a natura privatistica, in cui elementi normativi e retributivi si intrecciano ai concetti di produzione e produttività.

Ma anche l'anno in cui si è avviata una politica mirata a diffondere nell'Ente la cultura del cambiamento. L'attività e i risultati del Servizio Sanitario.



Il contratto

Il 1987 è stato anche l'anno del contratto, cioè del primo contratto collettivo nazionale di lavoro della categoria dei ferrovieri sottoscritto dal nuovo Ente Ferrovie dello Stato.

Malgrado le polemiche e le contestazioni che pure sono insorte, si tratta di un contratto importante soprattutto per il modello di relazioni industriali che prefigura, a parte i suoi contenuti economici e normativi. Un contratto che, per il momento in cui è stato siglato, le non ottimali condizioni congiunturali del Paese, l'andamento gestionale e il vincolo degli obiettivi di efficienza ed economicità posti dalla Legge 210, non poteva certamente risolvere tutti i problemi della categoria accumulatisi nel passato, ma che, tuttavia, ha gettato le basi per consentire di affrontare in maniera dinamica e positiva anche gli aspetti e le situazioni particolari (che in ferrovia davvero non mancano) con metodi e strumenti nuovi, con trattative mirate e specifiche.

Più in particolare, gli aspetti qualificanti del contratto trien-

nale 1987/89 non sono pochi: aumenti mensili lordi medi di 35.000, 25.000 e 20.000 lire, con decorrenza rispettivamente 1° gennaio 1987, 1988, 1989; riduzione a 36 ore settimanali dell'orario del personale dell'esercizio; istituzione della figura dei "quadri" intermedi, con relativa congrua indennità; costituzione di un adeguato "monte premi" per la creazione del "salario di produttività"; riconoscimento da parte di tutti i contraenti della necessità di conseguire un aumento della produzione e della produttività, rispettivamente nell'ordine del 15% e del 20%. Condizione questa che, unitamente all'adozione di altre misure finalizzate a un consistente contenimento della spesa (riduzione dei costi nella manutenzione degli impianti, delle linee e dei rotabili), è diventata indispensabile per raggiungere gli obiettivi di un progressivo risanamento economico dell'Ente.

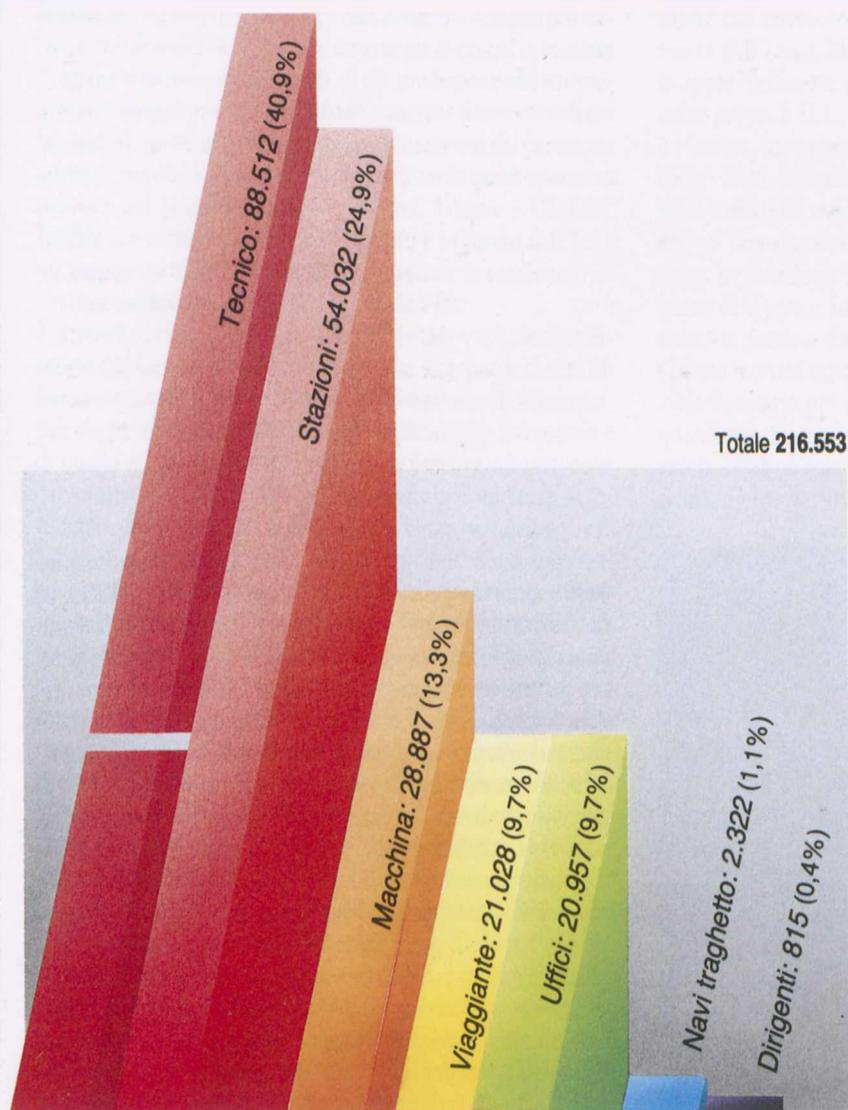
Il concetto di produttività inserito a livello contrattuale è indubbiamente un aspetto di grande rilievo. Com'è noto, la produttività nelle ferrovie italiane era giunta a livelli nettamente inferiori a quella registrata nelle altre reti europee con le quali, invece, diventerà tassativo il confronto a partire dal 1992, termine in cui verranno liberalizzati i mercati.

A tale fine era dunque indispensabile eliminare il retaggio della precedente concezione statalistica, frutto da un lato di sacche di dispersione e diseconomia, e dall'altro, di un modello organizzativo e operativo che, non dovendo fare i conti con il mercato e con la concorrenza, non erano condizionati dal rapporto economico dei costi e dei ricavi, rapporto che è alla base di qualsiasi impresa sana.

Già nel 1987, ma soprattutto nel 1988 e nel 1989, impegno prioritario è quello di una profonda opera di revisione del modo di operare negli impianti, nella distribuzione del personale, nell'individuazione di metodologie operative e strategiche sempre più mirate.

Ripartizione del personale per settori di appartenenza

(al 31.12.1987)



La formazione professionale

L'Ente Economico non è più un braccio burocratico e tecnico della pubblica amministrazione, è una realtà nuova che richiede un cambio di cultura e mentalità, problema questo di non facile soluzione all'interno delle Ferrovie dello Stato alla cui struttura in passato, e per oltre 80 anni, non era chiesto di dirigere una impresa: era chiesto di costruire gallerie, sistemare binari, progettare treni, garantire standard di sicurezza. Cose che sono state fatte, per decenni, nel miglior modo possibile, ma che oggi non sono più sufficienti.

Di qui l'esigenza di coinvolgere il personale nella "cultura del cambiamento" in atto nell'Ente, nel passaggio da una realtà statale ad un'impresa produttiva di servizi attiva nel mercato, nel convincimento che le sorti dell'Ente dipendano anche dallo spirito di iniziativa e dalle capacità del singolo dipendente.

A tal fine è stato abbandonato il vecchio concetto di formazione intesa come insieme di nozioni tecniche e non, che il perso-

nale doveva apprendere per meglio svolgere il proprio lavoro. Nel 1987 il Dipartimento Organizzazione ha curato l'effettuazione e lo svolgimento di:

- Corsi per il personale di "contatto", specifici per il personale viaggiante, mirati alla sensibilizzazione sulla qualità e il conforto del servizio stesso;
- Corsi riservati ai formatori delle scuole professionali che, a loro volta, possano formare altri ferrovieri e, al tempo stesso, fare opinione sulla "cultura del cambiamento";
- Corsi a carattere spiccatamente "aziendale" mirati a tematiche di marketing, contabilità analitica, controllo di gestione, "office automation", tutte materie indispensabili per gestire il cambiamento;
- Corsi di formazione manageriale, sia a carattere generale che mirati a specifici temi, articolati per gradi diversi di intensità a livello di approfondimento, caratterizzati da interventi selettivi in funzione delle diverse esigenze dei partecipanti (quadri neo assunti, quadri con anzianità di servizio, quadri con alto potenziale, dirigenti).

Fine di corsi così strutturati è la valorizzazione del potenziale umano, una maggiore motivazione connessa anche con il coinvolgimento di ciascun ferroviere nel futuro dell'Ente, valori questi che consentiranno una gestione del personale improntata a principi di giusta ed equilibrata meritocrazia.

In avanzata elaborazione è, inoltre, un progetto di sistema di pianificazione, gestione e sviluppo delle risorse manageriali, indispensabile soprattutto oggi che i dirigenti non possono più limitarsi a curare l'applicazione di norme, ma dovranno sempre più misurarsi su scelte e responsabilità imprenditoriali e saranno giudicati per le prestazioni offerte e i risultati conseguiti.

Il Servizio Sanitario

Nel quadro delle attività volte a garantire una sempre maggiore efficienza del sistema dei trasporti, si inserisce la politica attuata dal Servizio Sanitario, che si è impegnato a realizzare le proprie finalità di tutela del patrimonio umano e di sicurezza nel lavoro, attraverso la realizzazione di strutture tecnologicamente avanzate e personale medico e paramedico continuamente aggiornato. L'attività medico-legale svolta dal Servizio Sanitario FS è di notevole importanza, dato il duplice ruolo esercitato dall'Ente FS di datore di lavoro e di istituto assicuratore contro gli infortuni dei propri dipendenti. Sono stati emessi nel corso dell'anno 3133 pareri medico legali per cause di servizio, 963 pareri medico-legali per equo indennizzo, 130 pareri medico legali per pensioni privilegiate e sono state praticate 93661 visite per altri fini (assunzioni, revisioni, accertamenti sanitari). Il settore dell'igiene e sicurezza del lavoro, che riveste senz'altro un ruolo di primaria importanza, ha svolto la propria attività di controllo e vigilanza igienico-sanitaria, realizzando tra

l'altro studi mirati, specie in campo chimico e fisico, in collaborazione con organismi universitari e strutture sanitarie pubbliche. Al fine di consentire una presenza sempre più fattiva e costante del Servizio Sanitario negli impianti in materia di igiene e sicurezza del lavoro, si sta predisponendo un progressivo adeguamento delle attuali strutture fisse e mobili dei laboratori, un sempre maggiore aggiornamento del personale addetto, nonché l'attuazione di alcune piccole unità operative previste nel prossimo futuro a Torino, Foggia e Cagliari. Inoltre si è messa in atto per i Dirigenti e i Quadri dell'Ente un'ampia opera di formazione professionale in materia di sicurezza del lavoro, pianificata per tutto l'88.

L'attività di ricerca nel corso del 1987 è stata svolta essenzialmente dal Centro Studi di Medicina dei Trasporti, che ha effettuato numerosi studi scientifici su alcuni aspetti fisiologici, psicologici ed ergonomici del lavoro tipicamente ferroviario e di quello dei trasporti in genere. Ha inoltre organizzato corsi e convegni su vari aspetti della medicina e psicologia del lavoro ed ha partecipato ai più importanti congressi nazionali nei campi di proprio interesse. Nell'ambito dell'ottica della terziarizzazione, indicato dall'Ente come obiettivo da perseguire per incrementare gli utili, il Centro Studi ha iniziato un'attività volta al "territorio", offrendo prestazioni di diagnostica specialistica su convenzioni a USL prive delle strutture necessarie (TAC, angiografia digitale e medicina nucleare), e fornendo prestazioni di medicina del lavoro a industrie indicate da USL e dalla Pretura del lavoro. Con queste attività il Centro Studi si sta avviando a diventare uno dei più importanti poli pubblici di medicina del lavoro dell'Italia centrale. Ha proseguito inoltre l'attività primaria di controllo delle condizioni sanitarie del personale dell'esercizio, effettuando circa 13.000 visite di assunzione, 16.000 visite di revisione obbligatoria, 14.000 visite periodiche a dipendenti esposti al rischio di malattia da lavoro e 8.000 visite di abilitazione. Ha svolto un importante ruolo di supporto all'organizzazione ferroviaria, con particolare riferimento all'attività riabilitativa svolta presso le 3 officine ergoterapiche, che hanno praticato

cicli fisioterapici a circa 1.300 ferrovieri motulesi.

Sempre nell'ambito degli interventi mirati alla tutela della salute del ferroviere nel lavoro, va infine inserita l'attività svolta dall'Unità Mobile Sanitaria, dotata delle più sofisticate apparecchiature sanitarie, che ha sostato durante l'anno in corso presso il D.L. di Reggio Calabria e le O.G.R. di Rimini e Vicenza, sottoponendo, su base volontaria, ad accertamenti clinici 2019 dipendenti. Questa complessa struttura mobile, già operante da tempo, dispone inoltre dal mese di aprile dell'87 di una nuova carrozza in grado di effettuare sia screenings su personale sia indagini conoscitive relative agli ambienti di lavoro e, in casi di calamità pubbliche, è stato prontamente messo a disposizione delle popolazioni colpite.

Questa intensa attività dimostra l'impegno da parte del Servizio Sanitario per offrire prestazioni affidabili e sempre più qualificate, in grado di soddisfare le esigenze di tutela della salute relative non solo agli impiegati FS ma anche a tutti quei soggetti che vengono in contatto col mondo dei trasporti.



Esterno della nuova
stazione di Pescara



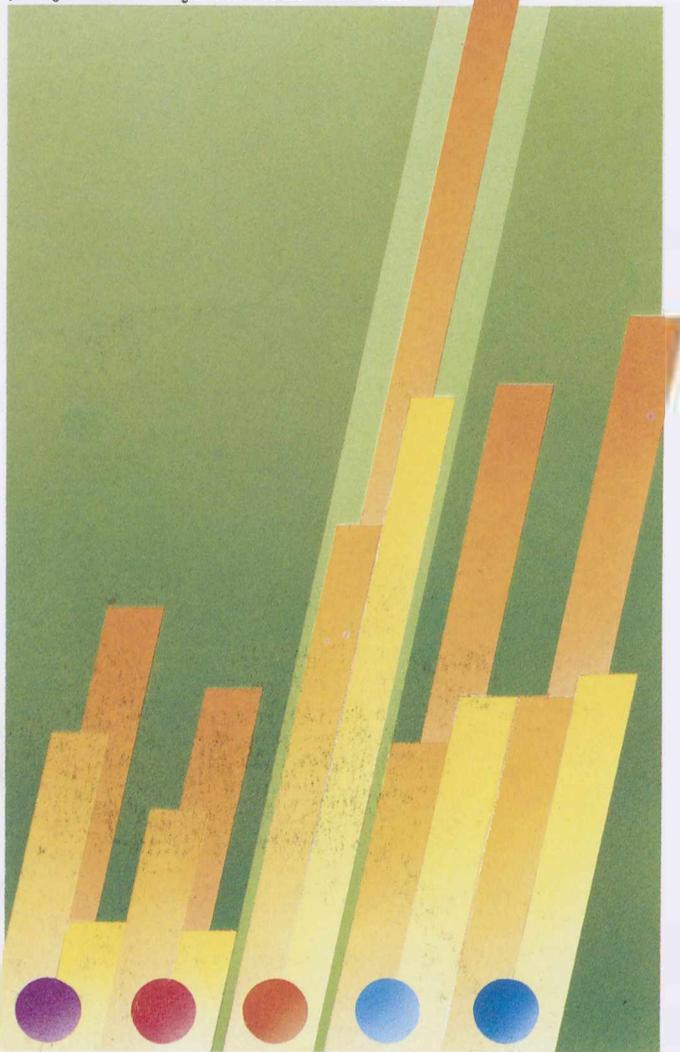
PIANI FINANZIARI, INVESTIMENTI E GESTIONE

Continuata l'opera di risanamento economico/finanziario dell'Ente attraverso l'ottimizzazione delle risorse e il rispetto dei principi di efficienza ed economicità. I programmi finanziari previsti e la riduzione degli oneri finanziari.



Situazione dei prestiti autorizzati a copertura dei Piani di investimento

(Gli istogrammi del Piano Integrativo sono realizzati in scala ridotta)



C

Da il 1987 l'Ente FS ha portato a termine il secondo anno di gestione dopo la Riforma. In materia finanziaria, l'opera di adeguamento ai principi di efficienza ed economicità dettati dalla legge n. 210/85 ha avuto notevoli sviluppi. Seguendo l'obiettivo dell'ottimizzazione delle risorse e del complessivo miglioramento economico/finanziario dell'Ente, il Dipartimento Finanze e Patrimonio ha impostato la sua attività su due linee.

Da un lato la realizzazione del programma finanziario di 5400 miliardi di lire con prestiti a medio e lungo termine destinati all'ammodernamento ed al potenziamento delle infrastrutture e del parco rotabili, attraverso modelli finanziari innovativi ed accordi con grandi gruppi ed Istituzioni finanziarie. Nel quadro dell'impostazione di una nuova mentalità im-

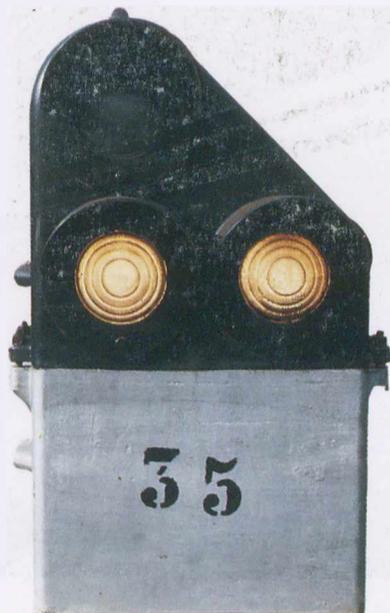
Prestiti autorizzati a copertura dei piani d'investimento (in miliardi)

					
	Piano di ammodernamento e potenziamento della rete	Piano di ammodernamento e potenziamento parco materiale rotabile	Piano Integrativo	Piano Innovazioni Tecnologiche	Piano per rinnovi e miglioramenti
Totali	2.000,0	1.665,0	34.750,0	3.000	3.300
Realizzati	1.441,6	1.124,6	15.501,1	1.400	1.600
Da coprire	558,4	540,4	19.248,9	1.600	1.700

prenditoriale nell'Ente, l'impegno è anche quello di acquisire e sviluppare il *know-how* necessario ad impostare nuove politiche di gestione aziendale.

Su un altro versante si è operato in direzione della riduzione degli oneri finanziari sull'indebitamento esistente in valuta, attraverso operazioni di rifinanziamento e di rinegoziazione. In base alla legge 210/85, una parte degli investimenti richiesti fanno carico al Ministero del Tesoro. Per il rimanente, in accordo con le Autorità Monetarie che all'inizio dell'esercizio '87 sollecitavano di privilegiare il mercato interno dei capitali, l'Ente ha proceduto al reperimento dei fondi su più fronti. In parte con l'emissione di prestiti obbligazionari pubblici, operazione che ha riscontrato un largo successo, ed in parte attraverso la stipula di contratti di finanziamento di particolare contenuto innovativo, per la flessibilità e la diversificazione valutaria dei finanziamenti stessi, con i più importanti Istituti di Credito e Società Finanziarie Italiane: B.N.L., Istituto Bancario San Paolo di Torino, Banco di Napoli, I.M.I. e Crediop. Particolare rilievo ha avuto l'accordo concluso con la Società Eurofima per la concessione di prestiti in valuta per un controvalore di 400 miliardi, destinati all'acquisto del materiale rotabile.

Alla fine dell'87 il piano finanziario di 5.400 miliardi è stato realizzato per il 95%.



Il potenziamento della rete

Con i finanziamenti realizzati, il Dipartimento Potenziamento e Sviluppo ha proseguito nella sua opera di ammodernamento delle infrastrutture. Si lavora per la realizzazione della quarta fase di opere per il completamento della nuova stazione di smistamento di Torino Orbassano. Con la costruzione di un terminale containers e intermodale capace di movimentare 45.000 pezzi standard l'anno e una prima parte dell'impianto di smistamento, la sella di lancio ed il fascio direzioni, le infrastrutture realizzate, il cui stato di avanzamento al 31 dicembre 1987 era pari al 90% dell'importo contrattuale, saranno sufficienti a consentire la sostituzione integrale dell'attuale stazione di Torino Smistamento. Altri lavori, quali il completamento del fascio dogana e containers e la realizzazione degli Apparati Centrali Elettrici ad Itinerari (A.C.E.I.) dei fasci, sono attualmente in fase di progettazione esecutiva.

Prosegue il raddoppio della Udine-Tarvisio, la linea Pontebana, che per il suo volume di traffico merci pari a 4 milioni di

tonnellate annue fa di Tarvisio il quarto fra i valichi di frontiera e la porta italiana verso l'Europa Danubiana ed Orientale permettendo in tal modo a Trieste di entrare in concorrenza con i porti del Nord Europa per i traffici diretti verso il Mediterraneo.

Ai 20 km da Bivio Vat ad Artegna, già attivati, va ad aggiungersi il raddoppio dei 30 km della Udine-Gemona e il rifacimento delle stazioni che insistono sulla linea. Per la Gemona-Carnia (12 km), la cui attivazione è prevista entro il 1988, sono in corso lavori di sperimentazione su 7,5 km della nuova sede con la costruzione dell'armamento su piastre in cemento armato precompresso poggiante su fondazione, anch'essa in cemento armato e dunque senza ballast. Sulla Carnia-Pontebba ultimati i lavori delle gallerie si procederà alla posa del binario senza ballast. L'entrata in operazione è prevista per il 1989, mentre il tratto Pontebba-Confini di Stato (32,5 km.), dove si lavora sui 27 km in galleria, entrerà in esercizio nel 1991.

Grande rilievo hanno gli studi di sviluppo tecnologico promossi dal Dipartimento potenziamento e sviluppo. Il settore geologico e geotecnico si impegna nell'individuazione e lo studio delle aree a rischio geologico e sismico che interessano la sede ferroviaria e provvede alla definizione degli interventi di sistemazione necessari.

Nell'87 sono giunti ad una prima conclusione gli studi del progetto degli ACEI elettronici, destinati a sostituire quelli classici a relè, per la verifica delle condizioni di sicurezza negli apparati di stazione. L'88 vedrà la fase di sperimentazione dei nuovi apparati che, per la notevole flessibilità dovuta alla modularità e compattezza, offriranno prestazioni maggiori oltre ad essere di più facile manutenzione e modificabilità. Saranno dunque agevolati i collegamenti con i sistemi di automazione per la regolazione e la supervisione dei treni sulle linee e nei nodi: Controllo Centralizzato Linee (CCL), Controllo Traffico Centralizzato (CTC) e Annuncio Treni Numerico (ATN).

Queste innovazioni richiedono la disponibilità di una effi-

ciente rete di telecomunicazioni che soddisfi soprattutto l'esigenza della trasmissione dei dati e dei nuovi servizi telematici oltre a quelli telefonici tradizionali. Si opta dunque per le nuove tecnologie, più remunerative in termini di impegno di risorse. Pertanto sulle direttrici più impegnate in tal senso si procede alla posa di fibre ottiche monomodali, e nel contempo si sperimenta l'utilizzo di un cavo a fibre ottiche di tipo "misto". Tuttavia, in attuazione di programmi previsti in precedenza, il 1987 ha visto ultimare la posa dei tradizionali cavi coassiali e la prosecuzione dei lavori di posa dei cavi a coppie simmetriche su molte relazioni.

Una rete di telecomunicazioni efficiente si renderà tanto più impellente con l'affermarsi del Sistema Informativo Aziendale (SIA) e del progetto di Office Automation che porteranno a un notevole incremento del flusso di trasmissione delle informazioni.



Il materiale rotabile



Il 1987 è stato particolarmente interessante, sia per il materiale innovativo entrato in servizio, sia per la quantità di ordinazioni effettuate.

Nel corso dell'anno sono entrati in servizio:

- il primo degli elettrotreni ad assetto variabile ETR 450 che, a partire dall'orario estivo del 1988, dovranno effettuare il collegamento Milano-Roma in meno di 4 ore alla velocità massima di 250 km/h;
- le prime carrozze unificate tipo Z1, atte a velocità di 200 km/h, dotate di climatizzazione integrale, da utilizzare sui treni Intercity;
- le locomotive elettriche prototipo del gr. 491/492, da utilizzare sulla linea dorsale sarda che è in corso di elettrificazione in corrente alternata a 25 kv-58 hz;
- le elettromotrici e i relativi rimorchi dei gruppi ALe 582/Le 763/Le 562, che possono essere utilizzate in svariati servizi, fra cui quelli diretti su linee a medio traffico;
- le carrozze sleeperettes, dotate di poltrone reclinabili;

- vari tipi di carri, fra cui quelli per trasporto auto al seguito su treni a velocità di 168 km/h; i carri ad alte sponde con carico assiale di 22.5 t; quelli per trasporti eccezionali, tipo Uai, oltre a svariate centinaia di veicoli di tipi già in servizio.

Per quanto riguarda le nuove ordinazioni, sono state ordinate 588 carrozze per servizi comprensoriali e regionali dei tipi a Media Distanza e a 2 Piani, 340 carrozze "Gran Confort" e Z1 per treni Intercity, 10 carrozze ristorante e 88 bagagliai, per un totale di più di 1000 veicoli.

Sono state inoltre ordinate 38 locomotive diesel-idrauliche di tipo innovativo. Per il settore dei carri le ordinazioni ammontano a 3100 veicoli di vari tipi, fra cui quelli a tramoggia delle serie Fals e Tadgs; quelli ad alte sponde serie Eanos e quelli coperti serie Gbhs, Hbbikks e Hbikks.

Rotabili consegnati nel 1987

Locomotive elettriche	41
Elettrotreni	1
Elettromotrici e rimorchi	48
Locomotive diesel-elettriche	60
Locomotive diesel-idrauliche	5
Carrozze letto e cuccette	31
Carrozze ristorante	9
Carrozze tipo X e Z1	80
Carrozze a M.D.	204
Bagagliai	7
Carri	2228

Rotabili ordinati nel 1987

Locomotive diesel-idrauliche	30
Carrozze a M.D.	450
Carrozze Z1 e Gran Comfort	340
Carrozze a 2 piani	130
Carrozze Ristorante	10
Bagagliai	80
Carri	3100

I risultati della gestione

Il carattere imprenditoriale dell'Ente sancito dalla legge di riforma e l'impegno di creare le condizioni necessarie per operare con criteri di efficienza ed economicità (art. 2), ha richiesto l'introduzione di nuove tecniche di rilevazione e di stesura in materia di bilancio. Il passaggio dalla vecchia Azienda Autonoma basata sulla contabilità di Stato, e pertanto su controlli interni di legittimità, ad una di tipo industriale per la quale la contabilità, regolata dalle leggi del Codice Civile, è gestita direttamente dall'Ente, ha generato la necessità di disporre di indicatori aggiornati di controllo e di verifica. In preparazione della futura gestione budgetaria completa ed integrata, il Dipartimento di Controllo di gestione ed Ispettorato si è attrezzato per fornire l'Ente di uno strumento attendibile volto a facilitare lo sforzo di organizzazione e di programmazione delle risorse gestionali. Seguendo tecniche e procedure manageriali moderne, attraverso l'analisi di costi e ricavi, programmi e risultati, l'istituzione di centri di responsabilità (di costo e pro-

fitto) e di tecniche operative quale, ad esempio, il "reporting", il Dipartimento in questione sarà in grado di elaborare una contabilità generale (conto patrimonio e conto finanziario) e una contabilità analitica in modo da consentire la valutazione degli scostamenti rispetto agli obiettivi tecnico-economici prefissati.

Per l'anno 1987 i costi sono ammontati a complessivi 17.197,8 miliardi e i ricavi a 15.900,5 miliardi, escludendo le rimanenze finali. La differenza di 1.297,3 miliardi, rispetto al totale dei costi, corrisponde alle sovvenzioni del Ministero del Tesoro per l'equilibrio di bilancio, come previsto dalla legge 210/85 (art. 17).

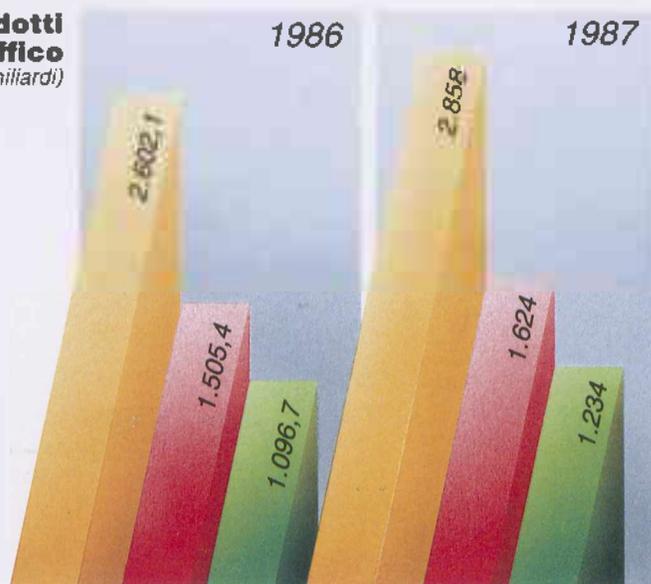
I costi complessivi escludono le rimanenze iniziali ma comprendono la quota di 2.000 miliardi per gli ammortamenti nonché per il mantenimento in efficienza dei beni non ancora trasferiti dalla cessata Azienda Autonoma FS.

Rispetto all'esercizio 1986, i costi di personale, considerando una consistenza media attuale di 216.553 unità, sono saliti dell'11,6% per giungere a 8.506,8 miliardi pari al 49,5% dei costi complessivi. L'incremento va attribuito non soltanto ai trascinati degli automatismi retributivi ma anche al rinnovo del contratto di lavoro e agli scatti dell'indennità integrativa speciale avvenuti nel 1987.

L'apporto dei prodotti del traffico, risultato pari a 2.858 miliardi, è stato dell'11,4% in più rispetto al consuntivo dell'anno precedente. I viaggiatori hanno fatto registrare un fatturato di 1.611 miliardi, mentre le merci hanno portato un ricavo di 1.234 miliardi. La rimanenza di 13 miliardi è da ascrivere al trasporto di bagagli.

Altra voce che costituisce una posta rilevante dei ricavi, è rappresentata dalle compensazioni finanziarie fissate dai regolamenti CEE che quest'anno ammontano a 6.812,8 miliardi e comprendono 2.385,1 miliardi per obblighi di servizio pubblico, 1070,2 per la normalizzazione dei conti, 730 per mancati adeguamenti tariffari e 2.627,5 per oneri di infrastruttura.

Prodotti del traffico
(miliardi)



A tali compensazioni vanno aggiunti gli interventi del Tesoro che risultano in 5.066,2 miliardi di cui 1.768,9 per interessi passivi, 2.000 miliardi per oneri di mancati rinnovi e 1.297,3 per sovvenzioni di equilibrio.

Sul piano degli investimenti il 1987 è stato un anno di intensa attività. Sono stati effettuati investimenti per 5.140 miliardi suddivisi in 3.615 miliardi utilizzati per la prosecuzione dei lavori di attuazione del piano integrativo (Legge n. 17/81); 1.150 miliardi spesi per rinnovi e 375 miliardi attribuiti ad altri piani di investimento.



Conto Economico 1987 (miliardi di lire)

COSTI		RICAVI	
- Prestazioni di lavoro subordinato	8.506,8	- Prodotti del traffico:	
- Prestazioni di incaricati	64,8	Viaggiatori	1.611
- Prestazioni di terzi	2.251,8	Bagagli	13
- Consumi energetici per trazione a navigazione	205,-	Merci	1.234
- Acquisti di materie e materiali	1.771,5		2.858,-
- Acquisti di servizi e costi diversi	78,-	- Ricavi e proventi diversi	1.223,-
- Accantonamento fondi	39,5	- Capitalizzazioni	1.237,9
- Ammortamenti e rinnovi	2.000,-	- Compensazioni e rimborsi dello Stato:	
- Oneri finanziari	2.169,9	ai sensi Regolamenti CEE	6.812,7
- Oneri tributari	110,5	per oneri finanziari	1.768,9
		per oneri di mancati rinnovi	2.000,-
		- Intervento del Tesoro per sovvenzioni di equilibrio	1.297,3
Totale	17.197,8	Totale	17.197,8

(Dati previsionari)



LO STATO DEI PROGETTI

Primi risultati nella realizzazione del Sistema italiano Alta Velocità, procede l'informatizzazione delle procedure e la costruzione del Sistema Informativo Aziendale (SIA), l'attività e gli studi sull'impatto ambientale, lo stato dei Progetti mirati FS per le grandi aree metropolitane.



L'Alta Velocità

Molti e importanti sono stati i passi compiuti dal gennaio del 1986 quando il Consiglio di Amministrazione dell'Ente Ferrovie dello Stato scelse la strada dell'Alta Velocità per il rilancio del trasporto ferroviario, mediante la realizzazione di uno "specifico sistema".

Ma tracciando un bilancio, non si può fare a meno di rilevare che il 1987 è stato un anno fondamentale per lo sviluppo del "Sistema Italiano Alta Velocità", sia per le scelte amministrative effettuate sia per le realizzazioni tecnologiche avviate.

Prima di esaminare le tappe decisive, è bene, però, riassumere sia pure brevemente le linee strategiche dell'Alta Velocità, destinate in pochi anni a rivoluzionare il modo di viaggiare in treno degli italiani, rigenerando dalla fondamenta l'intera rete ferroviaria.

Il "Sistema Italiano Alta Velocità" non è un semplice potenziamento, la costruzione di nuove linee o l'inserimento in orario di nuovi treni, ma è l'impostazione di un modo diverso di

trasporto, di una nuova concezione del servizio ferroviario. Esso prevede:

- la costruzione di nuove linee ferroviarie ad alta velocità in prima fase tra Battipaglia e Roma e tra Firenze-Bologna-Milano (tra Roma e Firenze si utilizzerà la linea direttissima);
- la costruzione di nuovi treni ETR 500, con velocità massima di 300 km/h con servizi di I e II classe;
- la costruzione di nuove infrastrutture tecnologiche necessarie per garantire gli elevati standard di servizio previsti;
- la progettazione integrata del sistema curata direttamente dall'Ente FS per massimizzare i benefici economici e minimizzare i costi di costruzione e di manutenzione.

Ma il Sistema Alta Velocità non è fine a se stesso. Il suo carattere profondamente innovativo produrrà inevitabilmente su tutta la rete una serie di benefici diretti ed indotti così sintetizzabili:

- Istituzione di collegamenti ad alta velocità sulla dorsale centrale Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Battipaglia con 28 coppie di treni (un treno ogni mezzora dalle 6 alle 20) con i seguenti tempi di percorrenza:

Milano-Napoli	4 h 15'	Bologna-Firenze	0 h 30'
Milano-Roma	3 h	Firenze-Roma	1 h 30'
Milano-Bologna	1 h	Roma-Napoli	1 h

Il servizio offerto sarà di I e II classe e sulle distanze medio lunghe i treni ETR 500 sostituiranno completamente gli attuali servizi offrendo un trasporto veloce di massa.

- Riduzione dei tempi di percorrenza sulle principali relazioni nazionali in quanto le linee AV saranno interconnesse con l'attuale rete fondamentale consentendo servizi diretti con i nuovi treni ETR 500 sulle relazioni:

Torino-Roma (via Piacenza - minor tempo da Roma: 2h 30')
Trieste/Udine-Venezia-Roma (minor tempo da Roma mediamente: 2h 30')
Bolzano-Verona-Bologna-Roma (minor tempo da Roma: 2h 30')
Milano-Ancona-Bari-Lecce/Taranto (minor tempo da Milano mediamente 3h)

Nel grafico i tempi di percorrenza previsti con il completamento del Sistema AV sulla dorsale Milano-Roma-Napoli-Battipaglia, su cui svolgeranno servizio 28 coppie di treni ogni mezzora dalle 6 alle 20.

AV



Rimini/Ancona-Roma (minor tempo da Roma mediamente 1h)

Roma-Bari-Taranto/Lecce (minor tempo da Roma mediamente 3h)

Roma-Reggio Calabria/Sicilia (minor tempo da Roma mediamente 3h)

- Potenziamento dei servizi merci a media e a breve distanza a causa dell'aumento di potenzialità ed al riassetto generale dei nodi dovuto alle nuove linee AV.

Nel corso del 1987, dalla fase di studio e di fattibilità, il sistema Alta Velocità è entrato in una fase operativa, ha cominciato a prendere corpo.

Nell'agosto del 1987 il CDA dell'Ente FS ha tracciato un Piano Regolatore a lungo termine delle linee ad Alta Velocità che si estende per oltre 2400 km, interessando tutta l'Italia.

Il Sistema ha così acquistato una vocazione di rete con due assi portanti che costituiscono una grande "T" composta dalla trasversale padana Torino-Milano-Venezia e dalla dorsale centrale Milano-Napoli su cui si innesta una "y" rovesciata consistente nel prolungamento della dorsale centrale da Napoli-Battipaglia verso Reggio Calabria e la Sicilia e nella biforcazione della Roma-Napoli verso il Molise e la Puglia.

Come interventi prioritari il CdA ha individuato la direttrice Milano-Bologna-Firenze-Napoli-Battipaglia per la quale è stato predisposto un piano di investimenti di 18.000 miliardi, di cui 5.000 già finanziati con legge 910 del 22.12.86 (finanziaria '87) e destinati al tratto sud (Roma-Napoli-Battipaglia).

Il 1987 è stato anche l'anno che ha visto nascere, nel processo di ristrutturazione dell'Ente FS, la nuova Direzione Centrale del Sistema AV con il compito di operare per obiettivi ed in modo multidisciplinare contenendo in sé tutte le competenze necessarie alla conduzione del progetto, dalla fase di progettazione e quella di assistenza alla costruzione e al collaudo. Le competenze specifiche della nuova Direzione Centrale comprendono sia i settori tradizionali dell'ingegneria ferro-

LO STATO DEI PROGETTI

viaria (infrastrutture, armamento, trazione elettrica, segnalamento, manutenzione, materiale rotabile, movimento) sia le attività di carattere sistemico generale come la pianificazione ed il controllo, gli aspetti commerciali e del marketing, gli studi sulla domanda di trasporto, gli studi tecnico-economici-finanziari in relazione agli investimenti previsti.

L'attività progettuale svolta nel 1987 ha visto lo sviluppo di una progettazione integrata sia delle infrastrutture che delle tecnologie e degli impianti, affiancata da una parte importante di risorse dedicate all'ingegneria di sistema ed allo sviluppo degli studi e delle sperimentazioni.

Quest'ultima parte del programma AV riveste una notevole importanza per i contenuti tecnologici altamente innovativi presenti nel sistema AV e la conseguente necessità di condurre sperimentazioni.

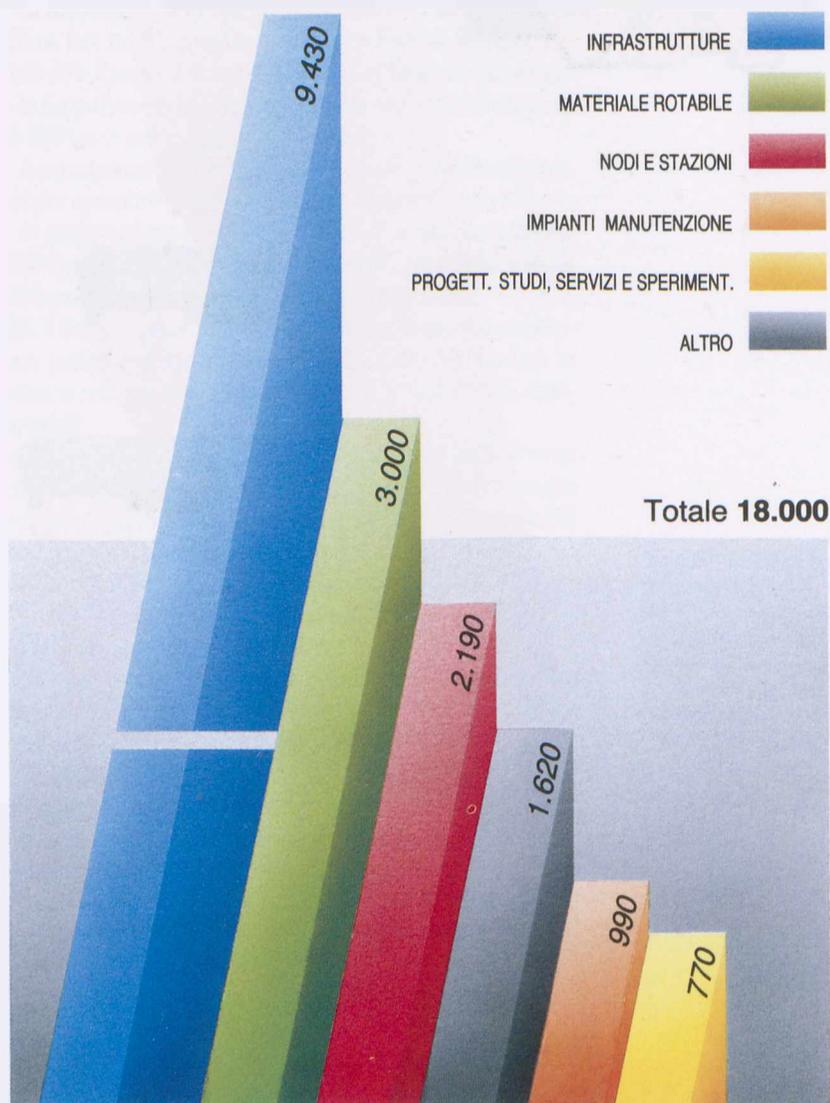
A tal fine il CdA dell'Ente FS ha approvato, nel 1987, un programma completo di studi e sperimentazioni del valore di circa 200 miliardi, la cui realizzazione più significativa è una linea sperimentale da attivarsi sulla esistente tratta Modena-Suzzara con funzioni di laboratorio stabile per le prove dei prototipi dei treni veloci ETR 500 e delle soluzioni impiantistiche innovative destinate al sistema alta velocità.

La progettazione integrata del sistema ha riguardato sia le infrastrutture civili sia gli impianti tecnologici ed i riflessi sul materiale rotabile delle nuove linee con la produzione dei progetti di massima dell'intera direttrice Milano-Napoli e dei progetti definitivi per la tratta Roma-Napoli per la quale sono già disponibili i finanziamenti.

Particolare risalto è stato dato alle tematiche dell'impatto ambientale delle nuove opere con lo studio completo di compatibilità per il tratto tra Milano e Napoli e la valutazione dettagliata di impatto ambientale tra Roma e Napoli.

Lo sviluppo progettuale del tratto Sud è quasi completato e, sulla base delle intese con gli enti locali (già abbondantemente avviate), si potrà procedere nel 1989 alle prime fasi costruttive sul territorio.

Ripartizione costi direttrice Milano-Battipaglia (in miliardi)



L'Informatica e l'Istituto Sperimentale

Per una azienda proiettata sempre più sul mercato e impegnata ad adeguare il servizio alle esigenze di una società dinamica e in lotta costante con il fattore tempo, la velocità dei fattori di produzione non può non accompagnarsi alla velocità dei flussi di informazioni ed al loro rapido assemblaggio ed utilizzazione.

L'Ente Ferrovie dello Stato è da tempo impegnato sulla strada della piena informatizzazione delle procedure dei principali servizi e, in un piano più complesso, di costruzione del **Sistema Informativo Aziendale**, cioè la "rete", il "cerchio" al cui interno va iscritto l'intero patrimonio informativo, gestito prevalentemente con supporti informatici, ma supporto esso stesso indispensabile sia sul piano decisionale che su quello di pianificazione e di controllo delle attività.

Il S.I.A., che come è noto si sviluppa nell'arco temporale di un triennio, ha visto, nel 1987, l'avvio di vari sottosistemi che interessano diverse aree come il SIPE - Sottosistema Informativo Personale -, il SIME - Sottosistema Informativo

Mezzi -, il SIAP - Sottosistema Informativo Infrastrutture -, il SIPR - Sottosistema Informativo Produzione -, il SICO - Sottosistema Informativo Contabile -, il SIDI - Sottosistema Informativo Direzionale -, il SIEF - Sottosistema Informativo Economico e Finanziario -, il SIOR - Sottosistema Informativo Organizzazione -, e l'INFOCENTRE.

Il complesso estendersi della realtà ferroviaria attraverso tutto il territorio nazionale è stato, inoltre, alla base della realizzazione di una organizzazione decentrata articolata sulla definizione di "Poli Elaborativi", individuati in 3 livelli.

I dati estratti dai "Sistemi terminali" (3° livello), corrispondenti alle Unità operative, vengono elaborati dai "Poli Compartimentali" (2° livello); i dati di sintesi provenienti da questi ultimi confluiscono nel "Polo nazionale" (1° livello), individuato nella Direzione Generale, per il definitivo assemblaggio e per la loro utilizzazione in funzione della pianificazione, del controllo di gestione etc.

La Direzione Centrale Informatica potrà disporre, per fare fronte a questi compiti e ad altri che parallelamente vengono portati avanti (utilizzazione in ferrovia delle tecniche della Intelligenza Artificiale, applicate in particolare al Controllo Circolazione Linee ed all'Office Automation), di strumenti sempre più sofisticati ed importanti: dal dicembre 1987, è infatti disponibile ed in funzione un elaboratore "3090/600", un potente sistema fornito dalla IBM, che risulta essere il secondo installato in Italia, a conferma degli sforzi che il nuovo Ente sta indirizzando verso questo settore decisivo per il progresso di qualsiasi impresa.

Nel panorama delle attività di una azienda complessa come le Ferrovie dello Stato, le realizzazioni dell'**Istituto Sperimentale** sfuggono ad una semplice analisi quantitativa e si propongono piuttosto per il loro valore che oseremmo definire "propedeutico" alle attività stesse.

Essendo il servizio ferroviario, infatti, un servizio pubblico ad alto contenuto tecnologico e che richiede una continua verifica dell'affidabilità di tutti i materiali, determinante risulta il

ruolo di supporto dei servizi tecnici per tutte le esigenze di ricerca, collaudo e sperimentazione svolto dall'Istituto Sperimentale.

L'attività dell'Istituto Sperimentale nel 1987 ha quindi riguardato un po' tutti i settori connessi all'esercizio ferroviario (ingegneria meccanica, elettronica, civile, geologica, fisica e chimica), con particolare attenzione ai problemi posti dal delicato settore dei trasporti delle merci radioattive e nocive e a quelli ancora più delicati di salvaguardia dell'ambiente.

Proprio in considerazione dell'importanza di questo ultimo particolare aspetto, opera all'interno dell'Istituto una "Area Ambiente", che attraverso il coordinamento delle specifiche aree di ricerca (geologica, idrogeologica, idrologica, pedologica, chimico-fisica etc.), può vantare tra i suoi risultati, gli studi, appunto, di impatto ambientale di nuove opere ferroviarie, stradali e civili, le verifiche e gli studi sulle opere già esistenti, il monitoraggio di inquinamento da agenti fisici, chimici e biologici, le valutazioni e gli studi su interventi di risanamento, oltre a vari studi ed analisi del territorio ed alla definizione di carte tematiche. In particolare, si segnalano gli studi di compatibilità aziendale sul tratto di linea interessata all'Alta Velocità Sarno-Battipaglia e lo studio di impatto ambientale di un tratto del raddoppio della linea Bologna-Vergato. Meritano, inoltre, di essere segnalate, per l'ingegneria meccanica, le sperimentazioni per la caratterizzazione di difetti, mediante indagine con ultrasuoni, nelle saldature alluminio-termiche delle rotaie e l'impiego di leghe di rame per migliorare la captazione dell'energia elettrica alle alte velocità. Per l'ingegneria meccanica, significative sono risultate le sperimentazioni per la verifica delle miscele bitumi-inerti impiegate per la formazione del sub-ballast della linea DD.ma Roma-Firenze e le prove su vetri frontali per le nuove elettromotrici ETR 450-500.

L'Istituto Sperimentale, infine, ha avviato, nel settore del trasporto di merci pericolose, una fase di ricerca sul rischio correlato ferrovia/strada nel trasporto di merci pericolose.

I progetti mirati

La crisi dei trasporti urbani e regionali è ben presente alla quotidiana esperienza di milioni di utenti che ne sopportano le conseguenze. La mancata correlazione tra gli insediamenti territoriali e la domanda di mobilità ha costretto i trasporti ad affrontare realtà ormai consolidate. Ne è derivato un notevole svantaggio, specialmente per i vettori ad impianti fissi, vincolati dalla scarsa elasticità delle strutture. Ad aggravare la situazione è intervenuto il boom della motorizzazione privata che è in grado di servire le zone urbane periferiche, ma provoca congestione e degrado in quelle centrali.

Fin dagli anni Settanta, le FS hanno avvertito la rilevanza sociale dei collegamenti "casa-lavoro", avviando una serie di provvedimenti che poi nel Programma Integrativo (legge 17/1981) hanno trovato una più accentuata espressione. Tali provvedimenti si sostanziano prevalentemente nell'impiego di materiale rotabile specializzato per i trasporti vicinali e nel potenziamento delle linee afferenti ai Nodi della rete per evi-



tare le interferenze tra la circolazione di lungo percorso e quella pendolare.

Com'è evidente, l'impegno delle FS non può bastare da solo. A fronte di un problema che si pone tra le emergenze più preoccupanti del nostro tempo, occorre individuare ed attuare, per ogni area metropolitana, un'appropriata strategia di intervento che si atagli alle caratteristiche morfologiche, alla localizzazione delle attività industriali e degli insediamenti residenziali del territorio considerato e realizzi, in rapporto ai flussi di traffico, una stretta integrazione tra i vettori dei diversi modi di trasporto, affinché ciascuno concorra al massimo delle sue potenzialità, senza sottoutilizzazioni, sprechi di risorse ed inefficienza.

A questa logica s'ispirano i **Progetti mirati** cui i rifinanziamenti del Programma Integrativo, previsti dalla legge 887/1984, hanno conferito ulteriore e concreto sostegno.

I "progetti mirati" costituiscono dei veri e propri sistemi di trasporto integrato per le aree metropolitane, con i quali le FS

hanno inteso anche dare una risposta concreta al problema del pendolarismo. Ovviamente, per ogni area metropolitana viene adottata – d'intesa con gli enti locali – una apposita strategia di intervento che è finalizzata alla realizzazione di una stretta integrazione tra i diversi modi di trasporto e ad armonizzare i diversi flussi di traffico. Alla base di ciascun "progetto mirato" c'è il "Protocollo d'intesa" (costituente il quadro comune di riferimento all'interno del quale sono indicate le linee generali del disegno strategico ed il complesso degli interventi da realizzare) nonché – in una fase successiva – la "Convenzione" vera e propria, con la quale vengono definiti in modo più preciso e puntuale i contenuti già configurati nella fase precedente.

La redazione e la stipula dei due documenti passa attraverso trattative tra FS ed enti locali (Regioni, Comuni ecc.) che a volte si presentano quanto mai difficili anche a causa della molteplicità degli interlocutori e della disomogeneità delle posizioni espresse (emblematico è il caso di una Amministra-

zione comunale che reclama la stazione di testa quando la sua Regione si esprime a favore della stazione passante).

Purtuttavia, l'Ente FS, con delibera del gennaio 1987, ha voluto che le Ferrovie assumessero un ruolo di propulsione nel concertare con i vari Enti locali l'azione comune nelle grandi conurbazioni per la realizzazione di moderni sistemi di trasporto integrato metropolitano.

Finora i due atti fondamentali (Protocollo e Convenzione) sono stati stipulati per le aree di Torino, Milano, Genova, Bologna, Roma, Brindisi. Per le aree di Firenze e Napoli nonché Ravenna, Bari, Stretto di Messina e Palermo è stato sottoscritto il Protocollo, mentre la Convenzione è in corso di stipula o di predisposizione. Per pochissime aree i Protocolli non sono stati ancora firmati (ma sono già predisposti). Ad ogni buon conto, al di là di pur evidenti problemi amministrativi, il 1987 è stato un anno positivo in quanto ha visto l'avanzamento di numerosi lavori.

In particolare, nell'area torinese sono proseguiti i lavori per la costruzione del ponte sul fiume Stura ed è stato aperto il primo cantiere relativo al complesso di opere del tratto compreso tra Torino Lingotto e Corso Re Umberto.

Per quanto riguarda l'area milanese sono proseguiti i lavori di competenza FS riguardanti il sistema ferroviario passante che, mediante la costruzione di un nuovo tratto di linea sotterranea tra Milano P. Garibaldi e Milano P. Vittoria, consentirà l'effettuazione di treni FS e delle Ferrovie Nord Milano colleganti i principali poli regionali, con svolgimento di un servizio di tipo metropolitano nell'area urbana.

L'area genovese ha visto l'ultimazione dei lavori del 2° lotto del passante di quadruplicamento ferroviario, relativi all'ampliamento del tratto di galleria S. Tomaso.

Infine, riguardo all'area di Roma è stata eseguita la parte di competenza FS del collegamento pedonale in sotterraneo tra la stazione FS di Roma Ostiense e la fermata metropolitana della "Piramide" e sono proseguiti i lavori relativi alla linea che collegherà la stazione di Roma Ostiense all'Aeroporto di Fiumicino.

Immagine & Informazione

Particolarmente intensa è

stata l'attività delle relazioni aziendali nel corso dell'anno, in tutte le sue articolazioni: dalla partecipazione ad importanti mostre e convegni con stand espositivi (a Milano per il B.I.T., a Trieste per il convegno scientifico sull'Alta Velocità, a Bari per la Fiera del Levante, ai grandi Festival politici nazionali ecc.), alla produzione e realizzazione di short e audiovisivi sul "pianeta ferroviario", alla realizzazione di servizi fotografici diffusi all'interno e all'esterno dell'Ente.

Numerose anche le iniziative intraprese sul fronte della promozione: ad esempio l'organizzazione dell'*Agricoltura*, un lungo convoglio che per sedici giorni ha girato l'Italia, facendo altrettante tappe nelle principali città, pubblicizzando i temi e i problemi dell'agricoltura, nonché i migliori prodotti alimentari; oppure la partecipazione alla 6ª edizione del Concorso "I Giovani incontrano l'Europa" (migliaia di studenti - dai 9 ai 25 anni - hanno beneficiato di oltre 10.000 premi e si sono messi in relazione tra loro, accrescendo un bagaglio di-

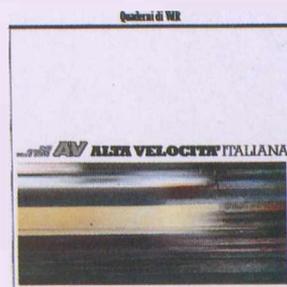
conoscenze umane, sociali e culturali).

Altre importanti iniziative hanno visto la presenza delle R.A., come ad esempio i Campionati Mondiali di Atletica Leggera svoltisi a Roma (di cui l'Ente FS è stato "Official Supplier") o la 3ª Conferenza del traffico a Roma (in occasione della quale, l'Ente ha annunciato importanti investimenti per realizzare la cosiddetta "metropolitana di superficie"), o la presentazione alla stampa della nuova carrozza della Unità Sanitaria mobile, o la conferenza stampa svoltasi a Punta Ala per illustrare ai giornalisti le importanti innovazioni introdotte nell'orario estivo '87.

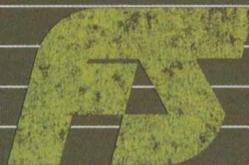
Merita un cenno particolare, per la risonanza avuta, anche la conferenza stampa tenutasi a Palazzo Litta, a Milano, per illustrare i criteri e le strategie della campagna di immagine globale dell'Ente FS.

Particolarmente impegnativa e qualificante è stata anche l'attività svolta dal "Settore stampa" con la predisposizione e diffusione di numerosi redazionali, note e comunicati, che hanno consentito una puntuale informazione al pubblico su varie

e importanti iniziative: dall'entrata in attività di nuovi mezzi e servizi (es.: le carrozze sleeperette a sedili reclinabili, il Mirò, treno non-stop Roma-Milano ecc.) a notizie utili per i viaggiatori, per esempio in occasione di agitazioni sindacali. Per quanto riguarda, infine, l'attività di editing, collateralmente alla pubblicazione del periodico aziendale "VdR-Voci della Rotaia" (mensile con 160.000 abbonati), è stata edita una collana di Quaderni VdR, di alto livello grafico-editoriale, che ha avuto un significativo successo nei settori della stampa specializzata. I Quaderni VdR editi nel corso del 1987 sono tre, dedicati rispettivamente all'*Alta Velocità*, all'*Informatica FS*, ai *Nuovi mezzi viaggiatori*. Sono state inoltre pubblicate delle brochures ad alta tiratura su temi di particolare rilevanza aziendale: *Ferrovia anno uno* (sulla Riforma delle Ferrovie), *L'orario per cominciare* (sulle innovazioni introdotte nel servizio a partire dall'estate '87), *Il nuovo ordinamento* (sull'opera di riorganizzazione aziendale attualmente in corso). Ulteriori pubblicazioni ad hoc sono state realizzate su temi specifici (*Il treno e l'ambiente*, *il Contratto di categoria* ecc.).



A cura delle Relazioni Aziendali FS
Progetto grafico: **Ennio Salvatore**
Foto della **Fototeca FS**
Stampa: **Fiori & Avanzini**, Via Anicio Paolino, 21 - Roma



ENTE FERROVIE DELLO STATO