

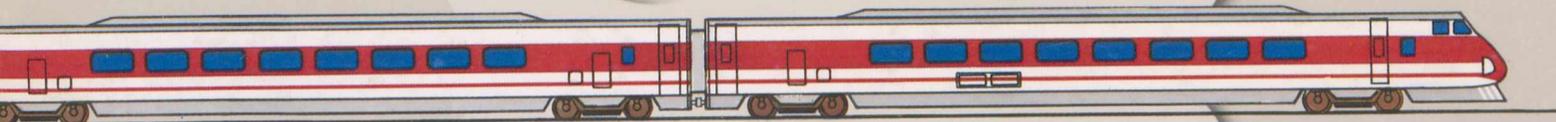
F

S

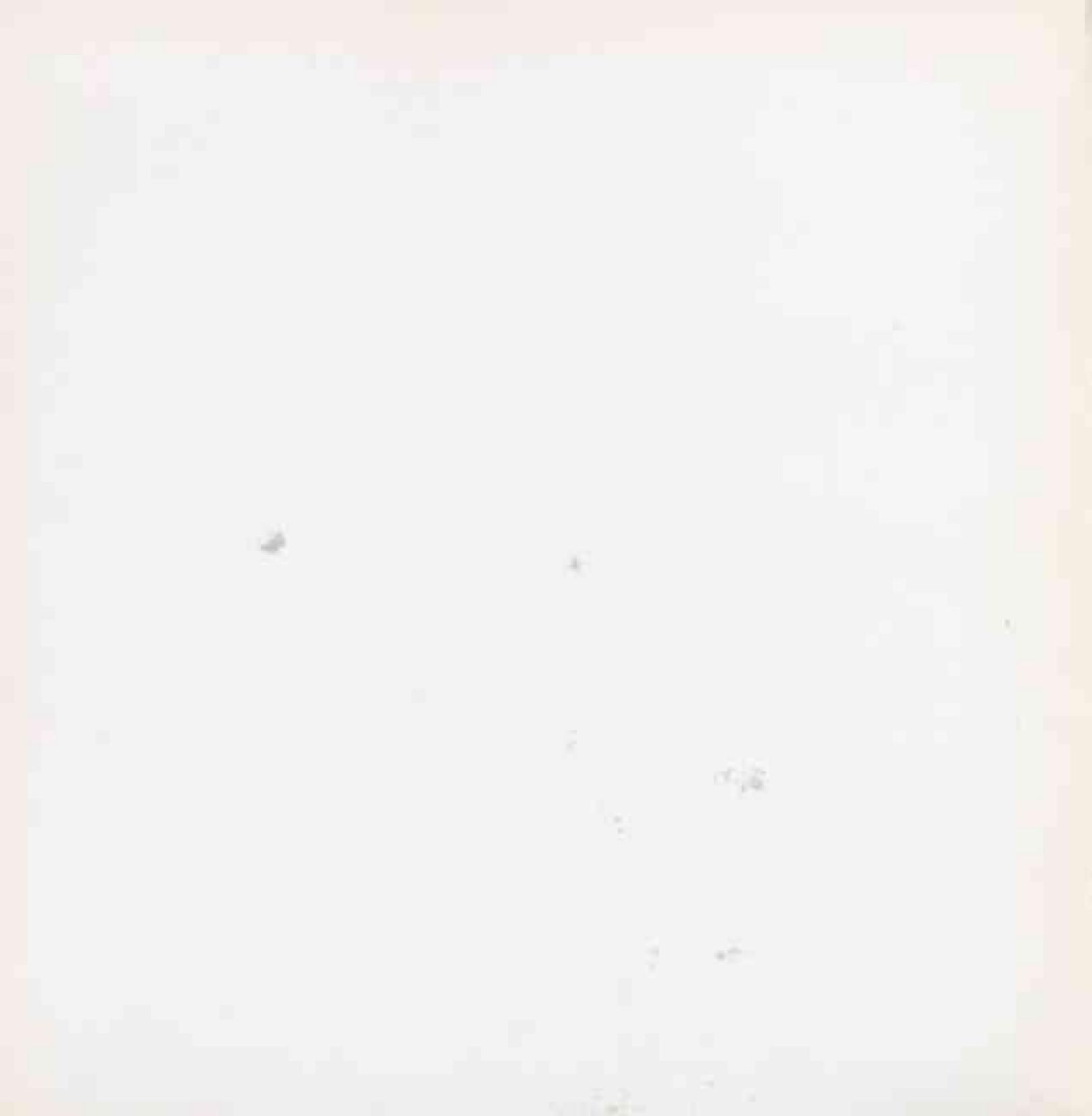
8

ing. Marzioli

8



F E R R O V I E I T A L I A N E



F**S****8****8**

6	I RISULTATI DEL TRAFFICO	
	Traffico viaggiatori	7
	L'ETR 450	12
	Traffico merci	15
	Traffico marittimo	20

22	PIANI FINANZIARI E GESTIONE	
	Le risorse finanziarie	22
	Patrimonio e Partecipazioni	23
	I risultati della gestione	24

27	LO STATO DEI PROGETTI	
	Le nuove opere	27
	Il materiale rotabile	32
	L'informatica	35
	L'Alta Velocità	36
	L'Istituto Sperimentale	37

39	IL PERSONALE	
	La consistenza	39
	La formazione professionale	42
	Il servizio sanitario	43

45	LE RELAZIONI ESTERNE	
-----------	-----------------------------	--

Un anno, il 1988, per molti aspetti contraddittorio per le Ferrovie italiane. Accanto alle circostanze eccezionali che hanno portato, fra l'altro, all'amministrazione straordinaria dell'Ente, il 1988 è stato anche un anno che ha fatto registrare risultati significativamente positivi, sia dal punto di vista del traffico (miglioramenti nei viaggi./km e nelle tonn./km, in termini assoluti e in percentuale), sia nell'andamento complessivo del servizio offerto (velocizzazione della rete, nuovi mezzi, nuove relazioni, contenimento dei ritardi ecc.). Un anno, dunque, che nonostante le difficoltà ha confermato la tendenza positiva registrata già nel corso del 1987 (e ulteriormente confermata anche dai dati di questi primi mesi del 1989). Non solo. Nel 1988 è stata riaffermata l'esigenza di procedere nel processo di riorganizzazione strutturale delle ferrovie, e sono stati soprattutto evidenziati interessanti margini di potenzialità e recupero che fanno guardare al futuro del trasporto su rotaia con realistico ottimismo.

Credo che niente come le cifre, i dati scorporati e complessivi, le comparazioni organiche, possano, al di là delle valutazioni soggettive e di merito, dare l'idea della realtà d'impresa e delle concrete possibilità di rilancio. In questo senso, la presente pubblicazione, edita a cura delle Relazioni Esterne e ampiamente collaudata, fornisce una lettura agile e attendibile dell'universo-ferrovia: dai risultati del traffico ai risultati della gestione, dallo stato dei progetti alla consistenza del personale. Una

Il Direttore Generale dell'Ente FS: "Un anno importante"

pubblicazione che si affida molto all'eloquenza dei dati oggettivi e rappresenta, quindi, un punto di riferimento insostituibile per gli operatori del settore e dell'informazione, e più in generale per tutti coloro che si pongono in termini operativi, a livello professionale e di studio, nei confronti delle ferrovie.

Dalle pagine di "FS 88" emerge un quadro che, a fronte delle difficoltà e degli ostacoli di cui si è detto, appare complessivamente positivo, ma che impone anche una riflessione attenta e problematica. Nonostante i soddisfacenti risultati conseguiti, non possiamo infatti dirci soddisfatti di tutto.

Personalmente conosco bene le difficoltà che ci sono di fronte e gli ostacoli che dovremo affrontare, anche a breve scadenza. Gli obiettivi all'ordine del giorno per le ferrovie sono ormai noti: è certamente importante incrementare le quote di traffico (soprattutto per quanto riguarda il settore merci, troppo a lungo penalizzato a favore di altri obblighi di servizio), ma è assolutamente necessario migliorare ulteriormente la qualità del servizio fornito alla clientela. Solo così potranno essere consolidate le posizioni da tempo acquisite e conquistate nuove fette di mercato. Dovremo poi, con nuove impostazioni organizzative e strategie adeguatamente mirate, "pesare" sempre meno sul bilancio dello Stato; questa è la strada che dovremo percorrere per affermare e difendere il principio della nostra autonomia, e dare autorevolezza e affidabilità alle nostre scelte. Tali obiettivi richiedono evidentemente un rinnovamento radicale

di procedure, comportamenti, mentalità all'interno dell'Ente, ma anche l'appoggio efficace e convinto della classe politica, la comprensione intelligente e fattiva della pubblica opinione e, quindi, dei grandi organi d'informazione. Ma tutto questo sarebbe vanificato se mancasse l'appoggio pieno e sereno di tutti i ferrovieri, una categoria di lavoratori che rappresenta un patrimonio umano e professionale su cui si può e si deve contare. In questo quadro sono state poste le basi per nuove e più adeguate relazioni industriali.

E' appena il caso di ricordare gli importanti appuntamenti che ci attendono, primo fra tutti la prossima integrazione dei mercati che tante conseguenze avrà anche sui trasporti. In tale prospettiva, il 1988, di cui questa pubblicazione offre una radiografia fedele, non ha segnato una battuta d'arresto ma, viceversa, ha rappresentato un significativo passo in avanti sulla strada della trasformazione e dell'ammodernamento del sistema ferroviario italiano, dall'esito del quale dipenderà gran parte del futuro trasportistico nazionale, e quindi il livello di reale competitività dell'economia del nostro Paese.

Giovanni De Chiara



AMMINISTRATORE STRAORDINARIO

Dott. Mario Schimberni

COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI

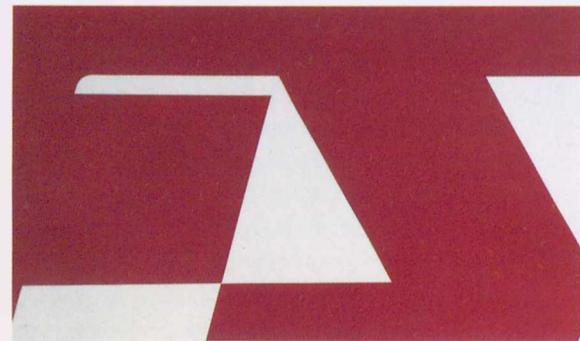
Dott. Mario Aniello (*Presidente*)

Dott. Luciano Casalini

Avv. Carlo Di Palma

Dott. Domenico Mucci

Dott. Sergio Amenta



(al 20 luglio 1989)

La dirigenza
dell'Ente
Ferrovie dello
Stato

DIRETTORE GENERALE

Dott. Giovanni De Chiara

VICE DIRETTORI GENERALI

Sig. Valentino Zuccherini

Dott. Ing. Giuseppe Massaro

DIRETTORI DEI DIPARTIMENTI

PRODUZIONE

Dott. Ing. Antonio Laganà

PROMOZIONE E VENDITA

Sig. Giuseppe Pinna

POTENZIAMENTO E SVILUPPO

Dott. Ing. Giovannino Caprio

ORGANIZZAZIONE

Dott. Ing. Cesare Vaciago

FINANZE E PATRIMONIO

Dott. Franco Capanna

CONTROLLO DI GESTIONE E ISPETTORATO

Dott. Prof. Giovanbattista Di Miceli

DIRETTORI DEI COMPARTIMENTI

ANCONA

Dott. Cesare Cingolani

BARI

Dott. Luca Barbera

BOLOGNA

Dott. Ing. Giampietro Monfardini

CAGLIARI

Dott. Ing. Errico Laneri

FIRENZE

Dott. Ing. Giovanni Bonora

GENOVA

Dott. Ing. Paolo Enrico De Barbieri

MILANO

Dott. Ing. Silvio Rizzotti

NAPOLI

Dott. Ing. Riccardo Augelli

PALERMO

Dott. Ing. Mario La Rocca

REGGIO CALABRIA

Dott. Antonio Mazzuca

ROMA

Dott. Ing. Carlo Ianniello

TORINO

Sig. Luigi Di Giovanni

TRIESTE

Dott. Ing. Vincenzo Volpe

VENEZIA

Dott. Ing. Giovanni Stabile

VERONA

Dott. Ing. Dario Manaresi

(al 20 luglio 1989)



I RISULTATI DEL TRAFFICO

■ I 1988, nonostante le gravi e numerose difficoltà incontrate e la presenza di un'accentuata conflittualità sindacale, ha fatto registrare per le Ferrovie italiane una serie di importanti risultati nel settore viaggiatori e in quello delle merci, sia sotto l'aspetto commerciale che nella regolarità del servizio. Un trend positivo non inatteso, che conferma i dati conseguiti nell'anno precedente e anche quelli già registrati nei primi mesi del 1989. Risultati tanto più significativi perché raggiunti senza grandi investimenti né in presenza di aumenti tariffari, ma solo grazie a un'azione di riorganizzazione e riqualificazione, una migliore utilizzazione delle risorse umane e tecniche a disposizione, una maggiore attenzione nei confronti del mercato e delle diverse esigenze della clientela. La strategia di fondo è stata di rafforzare l'offerta dei servizi più tradizionali per la ferrovia, ma anche di predisporre un'offerta più flessibile e personalizzata (treni di qualità nel settore viaggiatori, sulle relazioni fondamentali della rete; treni a consegna veloce e garantita, nel settore delle merci ecc.), nonché di avviare una più efficace azione di commercializzazione.



Traffico viaggiatori

Per quanto riguarda l'andamento dei treni viaggiatori, nel corso del 1988 gli indici di regolarità conseguiti da tutti i treni circolanti sulla rete (circa 6200) sono stati complessivamente soddisfacenti. Più in particolare, il 69% dei convogli è giunto a destinazione in orario o con un ritardo non superiore ai 5'; il 23% dei treni ha avuto invece un ritardo compreso nei 15', e solo il 7% dei convogli è giunto con ritardi fra i 16' e i 30'. Rispetto all'anno

precedente c'è stato un miglioramento nella regolarità dei treni locali e una lieve flessione per quanto invece riguarda quella dei treni a lungo percorso.

Anche l'utilizzazione dei treni da parte della clientela è in aumento (è stato venduto il 61% dei posti disponibili in prima classe e il 77% della seconda classe).

Per quanto riguarda la qualità del servizio, l'offerta ferroviaria sulla relazione Milano-Roma-Napoli è stata migliorata con l'entrata in esercizio degli ETR 450 (i Pendolini) che, in particolare, collegano Roma e Milano in 3h e 58'. Tali treni, che su alcuni tratti di linea veloce (come la DD Roma-Firenze) toccano punte di 250 km/h, hanno avuto una soddisfacente regolarità di marcia (l'80% delle corse sono arrivate in orario o con ritardi contenuti entro i 15') incontrando un notevolissimo successo di pubblico.

I dati commerciali del 1988 hanno fatto registrare per le FS un aumento del volume di traffico rispetto

all'anno precedente del 5,1% e un corrispondente aumento dell'11% come fatturato.

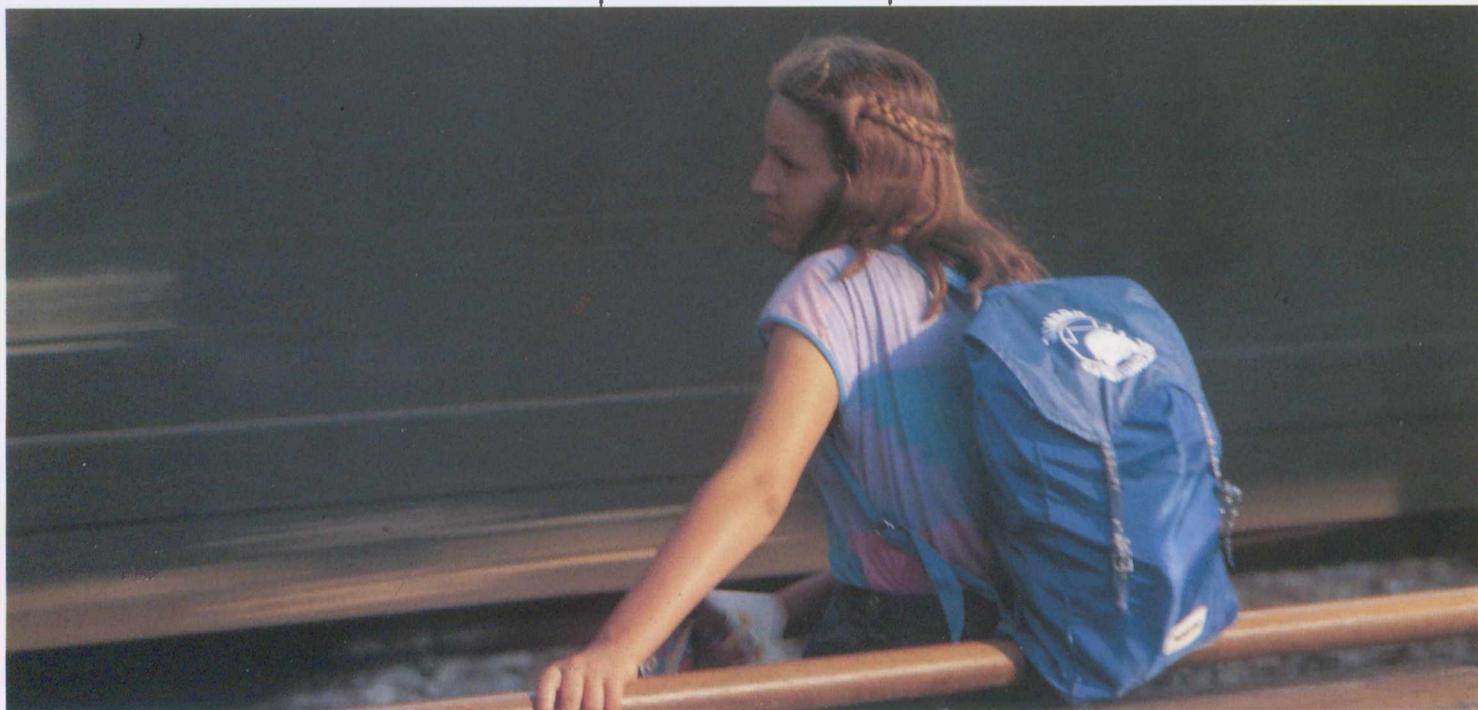
I viaggiatori che nel corso dell'anno hanno usufruito del treno sono stati 410 milioni e la loro percorrenza media è stata di 106 km. I viaggiatori/km sono stati 43.343 milioni con un ricavo di 1.758,9 miliardi di lire. Rispetto al 1987, gli incrementi realizzati in valore assoluto e percentuale sono stati i seguenti:

+15,8 milioni di viaggiatori (+4%)

+1948 milioni di viaggi/km (+4,71%)

elevato si è mantenuto il flusso degli abbonamenti che sono stati 208,75 milioni.

Anche in considerazione di questi risultati e di queste linee di tendenza le FS hanno predisposto un modello d'offerta molto più duttile rispetto alla rigidità del passato e, soprattutto, più sensibile alle effettive risposdenze del mercato. Tali strategie di intervento hanno trovato diretta applicazione nel nuovo orario '88-'89, con il potenziamento dei servizi Intercity ed Eurocity, dell'orario cadenzato,



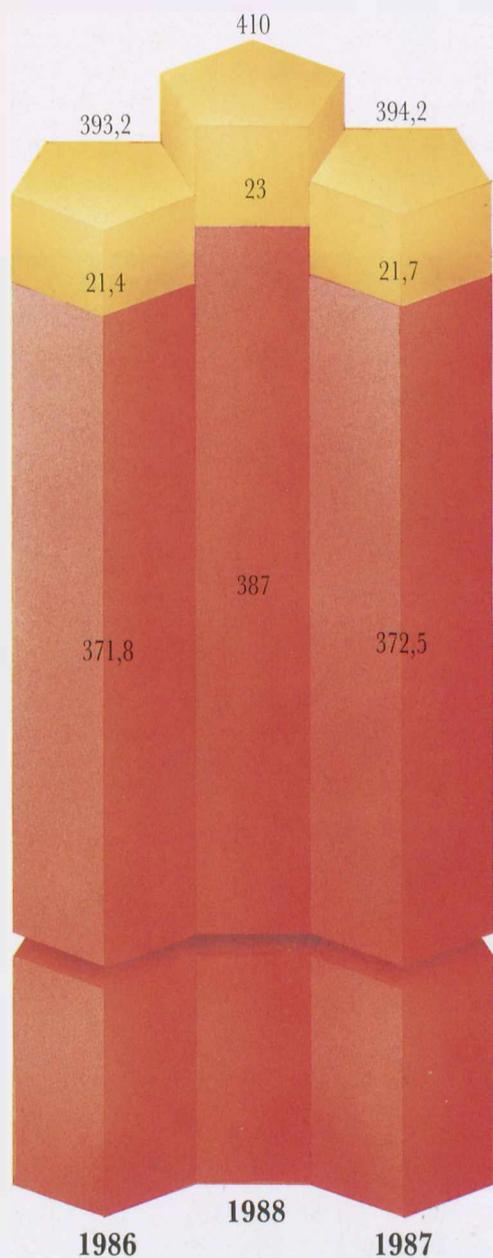
+172,5 miliardi di ricavi (+10,87%).

Complessivamente la quota di mercato acquisita dalla ferrovia è stata del 12,1% (+2,52 rispetto al 1987). La fetta più consistente di clientela è stata quella che utilizza la seconda classe: 386,95 milioni (+3,88%); ma assai significativo è stato il tasso di crescita registrato fra i viaggiatori di prima classe, che hanno raggiunto i 23 milioni circa (+5,99%). I viaggiatori paganti a tariffa ordinaria o ridotta sono stati 201,2 milioni (+3,13%), mentre sempre

con l'inserimento di nuove corse e, in generale, con una significativa velocizzazione di tutte le percorrenze.

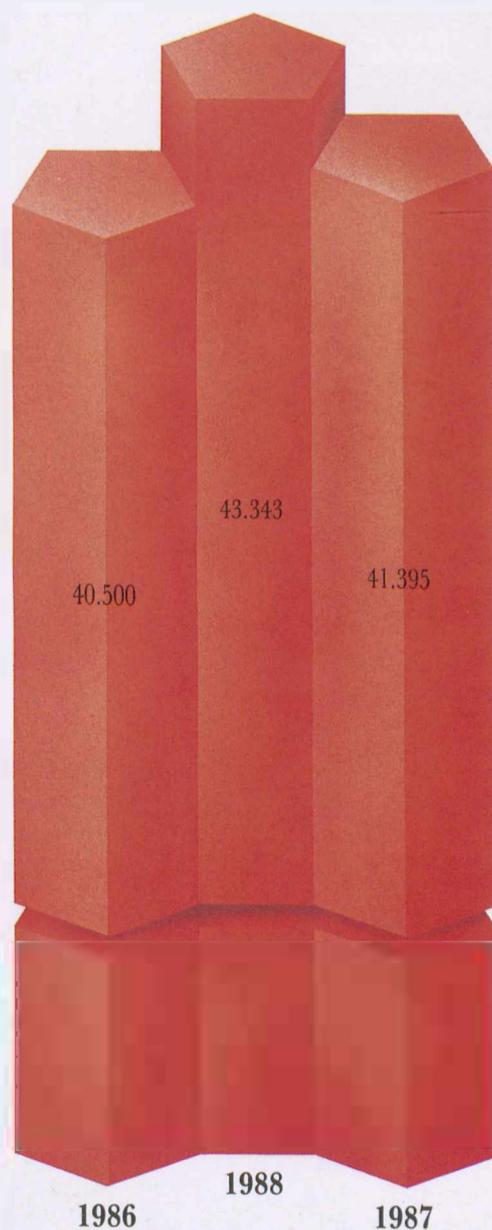
Più in dettaglio, le novità maggiormente significative introdotte con l'orario 1988 hanno riguardato, per il servizio interno, soprattutto i nuovi collegamenti Intercity sulla linea Roma-Milano, sulla Napoli-Milano (treni Manzoni, Croce ecc.), la ristrutturazione dei collegamenti fra la capitale e Venezia, Trieste e Udine. Nuovi treni diretti, a

Viaggiatori trasportati (milioni)



1ª CLASSE 2ª CLASSE

Viaggiatori/km (milioni)



Nel grafico a sinistra, il numero dei viaggiatori trasportati negli ultimi tre anni. Il volume di traffico è complessivamente aumentato, nel 1988, di oltre il 5% rispetto all'anno precedente. A destra, raffronto tra i viaggiatori/km dall'86 all'88. Le percorrenze medie relative sono state rispettivamente di km. 103,105 e 105,7.

Molto successo, anche nel 1988, hanno avuto le facilitazioni previste a favore di alcune categorie di clienti, come l'Interail per i viaggiatori più giovani, o la Carta d'argento per i viaggiatori più anziani.

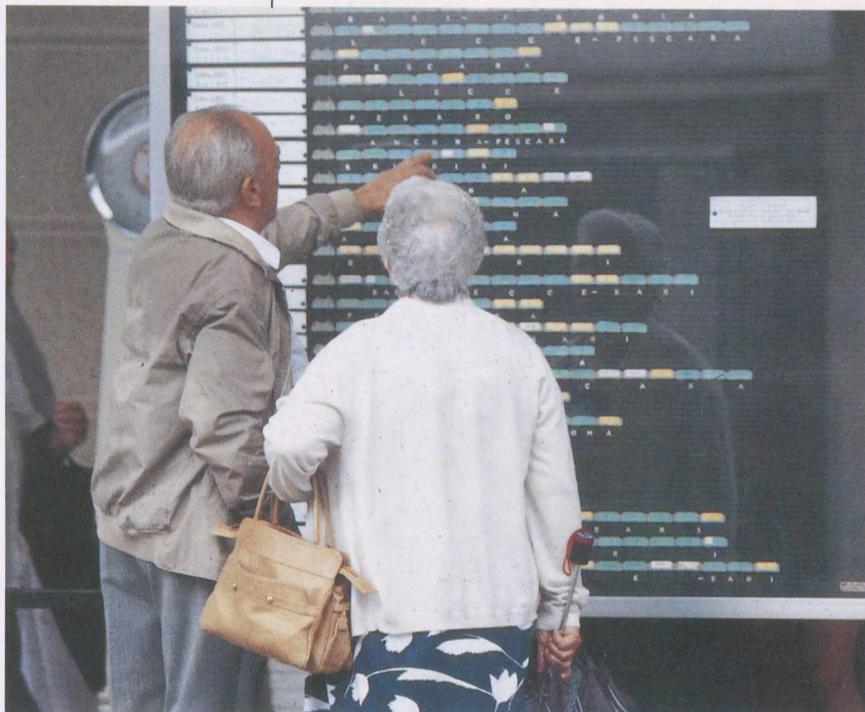


integrazione della rete Intercity, sono stati messi in esercizio lungo gli assi interessati dal sistema cadenzato: Roma-Milano, Bologna-Verona, Bologna-Torino-Genova, Bologna-Venezia, Bologna-Bari, Firenze-Foligno, Roma-Ancona, Roma-Caserta ecc.

Ma altre novità hanno riguardato linee come la Genova-Milano-Venezia e hanno direttamente interessato la cosiddetta rete integrativa, come ad esempio la ristrutturazione dei collegamenti Roma-Perugia con una riduzione dei tempi di percorrenza di circa due ore per i treni più veloci. La riqualificazione dell'offerta si è estesa anche alla trasversale Roma-Pescara, con una generale riduzione delle percorrenze che ha riguardato sia i treni rapidi sia gli espressi, mentre è stato istituito un nuovo collegamento veloce che unisce la capitale alla città adriatica in poco meno di tre ore.

Nuovi collegamenti rapidi sono stati istituiti fra Alessandria e Milano, e fra Benevento e Roma, mentre l'entrata in servizio di nuove carrozze di prima e seconda classe, idonee a marciare a 200 km/h, ha consentito di elevare il livello delle prestazioni e del comfort dei collegamenti Intercity. A tale riguardo, la progressiva entrata in servizio del nuovo materiale trainato consentirà di unificare e omogeneizzare sempre di più l'offerta Intercity che già attualmente interessa le relazioni Roma-Milano, Roma-Venezia, Milano-Lecce, Roma-Palermo, Roma-Reggio Calabria.

Altra novità di rilievo è costituita dal potenziamento del servizio "treno con auto al seguito", esteso ai



collegamenti Torino-Villa San Giovanni, Milano-Torino-Lamezia Terme e che, per la prima volta, ha raggiunto la Sicilia con treni in partenza da Roma per Palermo e Catania.

Il servizio internazionale si configura soprattutto nella rete Eurocity: treni con particolari caratteristiche di velocità, comfort e regolarità che collegano tra loro le principali città europee. Il notevole gradimento riscontrato nel pubblico ha portato all'introduzione di un nuovo Eurocity, il "Michelangelo", che collega Roma con Monaco e Norimberga (con una riduzione dei tempi di percorrenza di 50'). Altre novità hanno riguardato i treni auto+cucette, alcuni dei quali collegano direttamente Zurigo e Napoli, Boulogne e Bologna.



L'Etr 450

Il collegamento veloce tra Roma e Milano realizzato con i moderni ETR 450 "Pendolini", gli elettrotreni ad assetto variabile, è stata l'autentica novità del 1988 per il settore viaggiatori ed ha sintetizzato in maniera spettacolare ed efficace un'autentica vocazione delle FS: mettere in linea una flotta di treni affidabili e veloci in grado di ridurre considerevolmente le percorrenze delle principali direttrici di traffico e quindi soddisfare le esigenze di quel pubblico che



vuole spostarsi in fretta e comodamente e che fino a qualche tempo fa trovava solo nell'aereo il mezzo di collegamento ideale. Nato come offerta commerciale per un segmento bene individuato, e parziale, di viaggiatori (ai quali viene offerto un servizio "tutto compreso" con ristorazione a bordo, assistenza di hostess plurilingue, distribuzione di giornali), il treno è subito diventato popolare, entrando da protagonista nello scenario ferroviario italiano e, in qualche modo, anche nell'immaginario collettivo.

L'entrata in servizio di un crescente numero di Pendolini ha consentito la realizzazione di un collegamento veloce fra Roma e Milano (non stop in 3h e 58'), ma successivamente anche la realizzazione di un sistema integrato veloce che tocca quasi tutte le principali città italiane (Napoli,

Firenze, Bologna, Torino, Venezia). In pratica quello offerto dall'ETR 450 non è un servizio di élite ma, più concretamente, un servizio di buona qualità in linea con le reali attese di una clientela particolare e giustamente esigente. Il successo commerciale della formula è evidenziato dagli indici di utilizzazione dei posti offerti che, soprattutto per i collegamenti serali Roma-Milano e viceversa, registrano medie con punte superiori all'80% dei posti disponibili.

Mese per mese la frequentazione dei treni "non stop" (Pendolini) impiegati sulla relazione Roma-Milano e viceversa. I quattro ETR 450 sono entrati in servizio il 29 maggio 1988, incontrando un immediato favore da parte del pubblico.

Riscontri positivi vengono anche da alcune indagini di mercato effettuate fra gli utilizzatori del treno. In particolare il 70% dei viaggiatori giudica "buono" il rapporto costo/servizio del Pendolino, mentre il 15% lo giudica "sufficiente". Molto buono anche il gradimento degli orari giudicati adeguati alle proprie esigenze di spostamento dal 69% degli intervistati; una percentuale che scende al 56,5% per la relazione Milano-Torino, al 60,4% per quella Roma-Napoli.

Frequentazione dei treni "non stop" (ETR 450)

Tr. 506

(7.00-10.58)

MAG 331
GIU 2948
LUG 3433
AGO 1776
SET 3303
OTT 4468
NOV 4950
DIC 4616

Tr. 511

(19.00-22.58)

MAG 591
GIU 4525
LUG 5062
AGO 1777
SET 4520
OTT 5943
NOV 6621
DIC 6709

Tr. 507

(6.55-10.53)

MAG 328
GIU 3494
LUG 4194
AGO 1978
SET 3141
OTT 4482
NOV 5025
DIC 5617

Tr. 510

(19.00-22.58)

MAG 567
GIU 4613
LUG 4912
AGO 1812
SET 4216
OTT 5405
NOV 6527
DIC 6151

Molto interessanti anche i risultati relativi alla tipologia dei frequentatori dell'ETR 450. Da un campione di mille viaggiatori intervistati fra il 20 novembre e il 31 dicembre 1988, risulta che tale treno viene utilizzato prevalentemente da due tipologie professionali: quella dei dirigenti/ imprenditori/liberi professionisti (53,1%) e quella dei funzionari e dipendenti (35,6%). A tale proposito l'indagine sottolinea il cambiamento in atto nell'utenza: viaggiano per ferrovia sempre più numerosi i quadri professionali, cioè un tipo di cliente per il quale il fattore tempo ha un valore più alto del fattore costo. Sono inoltre soprattutto i lavoratori dell'area privata ad utilizzare questo tipo di treno (69,8%), piuttosto che i dipendenti pubblici (30,2%). Il titolo di studio predominante è la laurea (52,5%), e a utilizzare il treno sono più gli uomini che le donne (79,1% contro 20,9%). La fascia di età dominante è quella dei 25-50 anni (86,4%), e questo dato riprova che è la popolazione attiva il massimo referente di questo tipo di offerta.



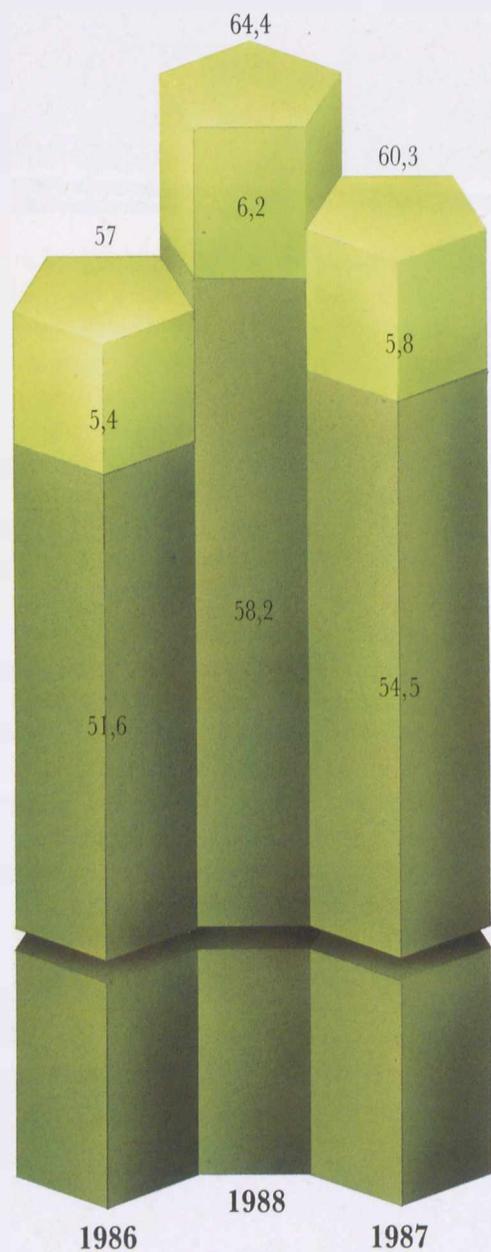


Traffico merci

Un consistente sviluppo del traffico merci su rotaia rimane una scelta di fondo nella politica dell'Ente Ferrovie dello Stato e si inquadra pienamente negli obiettivi prefissati dal Piano Generale Trasporti, che prevede appunto nel giro di pochi anni una indispensabile armonizzazione delle quote di traffico fra i vari vettori. In questo senso i risultati ottenuti nel 1988, dopo la positiva inversione di tendenza già registrata nel 1987, denotano una significativa capacità di recupero da parte del trasporto su ferro. Come per il settore viaggiatori, anche nel settore merci ci sono stati risultati positivi sia per quanto riguarda l'andamento e la regolarità del servizio, sia per il relativo aspetto commerciale. I ritardi medi in arrivo, espressi in minuti per le diverse categorie di treni, sono stati i seguenti: TEEM 33,4' (contro i 44,7' del 1987), Derrate 38,9' (contro i 54'), TEC 34,1' (contro i 40,6') e così via.

Tonnellate trasportate

(milioni)



PER IL PUBBLICO PER IL SERVIZIO

Confermando una positiva inversione di tendenza già riscontrata nel corso del 1987, il trasporto merci per ferrovia ha fatto registrare, nel 1988, un aumento consistente sia nelle tonnellate trasportate (+6,58%) che nelle tonnellate/km conto pubblico (+6,19%). La percorrenza media di 1 tonn/km è stata, nel 1988, di km 336,2 contro i 338,1 dell'87 e i 337,4 dell'86.

Tonnellate/km conto pubblico

(milioni)





Il traffico combinato ha avuto un forte incremento. In particolare il traffico CEMAT è cresciuto del 38,1% (59.140 trasporti effettuati rispetto ai 42.806 dell'anno precedente) ed il traffico Novatrans ha registrato un incremento del 22,5% (15.411 trasporti contro i 12.579). Le tonnellate complessivamente trasportate per ferrovia sono state 64,4 milioni con un aumento del 6,61%. La percorrenza media di 1 tonn. c/pubblico è stata di km 336,2, mentre i ricavi del traffico merci hanno raggiunto i 1.223,4 miliardi di lire. L'incremento maggiore si è registrato nel servizio internazionale (+8,02%), mentre quello interno è cresciuto del 4,1%.

Sono stati trasportati giornalmente 6.291 carri carichi di merce, dei quali 3.613 in servizio internazionale con un incremento del 5,7% per le importazioni e del 5,1% per le esportazioni.

Riassumendo, nel corso del 1988, gli incrementi realizzati in termini assoluti e percentuali, rispetto al 1987, sono stati i seguenti:

+3,6 milioni di tonnellate c/pubblico (+6,58%)



+1.140 milioni di tonn/km (+6,19%)

+132,7 miliardi di lire di ricavi (+12,1%).

La quota di mercato conto pubblico acquisita dalle FS è stata del 12,1% (con una lievitazione del 3,42%).

Tali risultati sono stati raggiunti grazie a un'azione profondamente rinnovata sia per quanto riguarda la tipologia dell'offerta sia per il sistema di contrattazione volto all'acquisizione di nuovi accordi con grandi complessi industriali e spedizionieri, e di nuovi clienti ai quali proporre pacchetti di agevolazioni particolarmente competitive. L'offerta si è concretizzata in una serie di treni merci in grado di assicurare la necessaria flessibilità e affidabilità del servizio nel trasporto di tipo tradizionale, come in quello intermodale. Con la realizzazione di 225.000 treni-km/giorno si è registrato un aumento dell'offerta pari a circa il 10%. E' stato così possibile garantire un aumento generalizzato della velocità commerciale, nonché un maggior indice di produttività grazie all'adozione



di provvedimenti di carattere tecnico (utilizzo di locomotive elettriche, mutata scansione del ciclo del carro ecc.).

Un tipo di servizio molto gradito dalla clientela è risultato quello dei Treni Rapidi "Grandi Clienti", utilizzati prevalentemente nel settore industriale e che hanno servito 50 relazioni assorbendo 817.511 carri per un totale di 14.328,627 treni/km.

Nel settore dei treni multiclienti si è registrato un ulteriore incremento nel servizio TRES, giunto a

quota 15 convogli, con l'istituzione di una relazione Lombardia-Francia e viceversa, e un nuovo collegamento dal Sud e dal Centro Italia con i transiti di Modane, Chiasso, Brennero. Il traffico intermodale ha confermato il trend positivo che lo caratterizza ormai da parecchi anni: un tipo di trasporto integrato sempre all'avanguardia e che assicura volumi di traffico in continua crescita. Le tonnellate trasportate con i containers sono aumentate del 10,07%, mentre per quanto riguarda

il trasporto combinato l'incremento ha raggiunto il 26,86%.

Per quanto riguarda la ristrutturazione del servizio è stata ulteriormente sviluppata la rete integrata degli interporti, che ha visto l'entrata in esercizio del Terminal "Quadrante Europa" di Verona, nonché quelli di Pescara P.N. e Cosenza. Un sistema nazionale e internazionale di interporti la cui offerta è complessivamente cresciuta del 15%, che può contare su oltre 160 treni ordinari (94 TC in servizio interno e 72 TEC in servizio internazionale) e 130 treni straordinari che collegano tra loro i maggiori bacini di traffico del continente con convogli rapidi giornalieri o periodici. Si è invece registrata una flessione per ciò che concerne il traffico di derrate in regime Interfrigo.

La nuova politica commerciale inaugurata dall'Ente FS ha cominciato quindi a dare i primi frutti anche per quanto riguarda il settore merci, per anni tradizionalmente penalizzato. La graduale acquisizione di nuovi clienti, soprattutto mediante offerte commerciali nuove e mirate come il "Supercargo 88", il "Garantie-cargo", il "Tutto in 24 ore", e una generale maggiore velocizzazione e affidabilità del servizio, ha dato nuovo smalto alle campagne di vendita delle FS, infrangendo non pochi pregiudizi e un senso di diffuso scetticismo da parte degli operatori economici. La ridefinizione del target a cui rivolgersi e con cui confrontarsi in termini di servizio e qualità, un'offerta il più possibile duttile e personalizzata, ma soprattutto un sistema di controlli efficaci e puntuali per

Il servizio "Garantie-Cargo"



Un'offerta personalizzata negli itinerari di inoltro, nei prezzi e nel materiale rotabile specializzato per segmenti di domanda. Sono queste le premesse del servizio "Garantie Cargo" destinato al traffico ortofrutticolo da e per la Germania. Un servizio, come dice già il suo nome, che offre termini di resa garantiti agli operatori che possono contare sulla consegna della merce almeno con ventiquattro ore di anticipo sulla commercializzazione del prodotto. Si tratta di spedizioni dirette a carro completo che prevedono il rimborso allo spedizioniere di una indennità del 10% del prezzo del trasporto se si verificano dei ritardi nella resa che superino l'ora.

I dati 1988 indicano il buon risultato di questo trasporto di qualità: su 2.000 trasporti effettuati, il 90% delle consegne è avvenuto in orario. Risultati che giustificano l'espansione del servizio anche alla Francia, avvenuta nel corso del 1989.

L'offerta "Garantie Cargo" propone 95 relazioni (43 via Brennero, 46 via Chiasso e 6 via Domodossola) e una rete di itinerari ridisegnata in funzione dei flussi di traffico più interessanti per la clientela.

verificare il livello del servizio fornito, sono e saranno sempre più le carte vincenti della politica commerciale FS. A questo si aggiunge il nuovo sistema organizzativo basato sulle Filiali commerciali merci, cioè osservatori diretti del mercato, una sorta di unità operative tese a sollecitare, influenzare e supportare gli operatori del settore che decidano di servirsi della ferrovia per i loro trasporti. Gestite da personale specializzato e con un budget ricavi proprio, queste Filiali (in attività dai primi mesi del 1989) venderanno sul posto servizi di trasporto di ogni tipo, da quelli a carro alle piccole partite, puntando anche su una attività di *pricing*, in grado cioè di semplificare al massimo le tariffe da applicare con ritocchi e adeguamenti volti a favorire maggiori carichi per carro e per treno.



Traffico marittimo

Nel corso del 1988 le traversate da e per la Sardegna sono state 3.025 (-1,1%) ed i passeggeri traghettati sono stati 466.126 (+0,5).

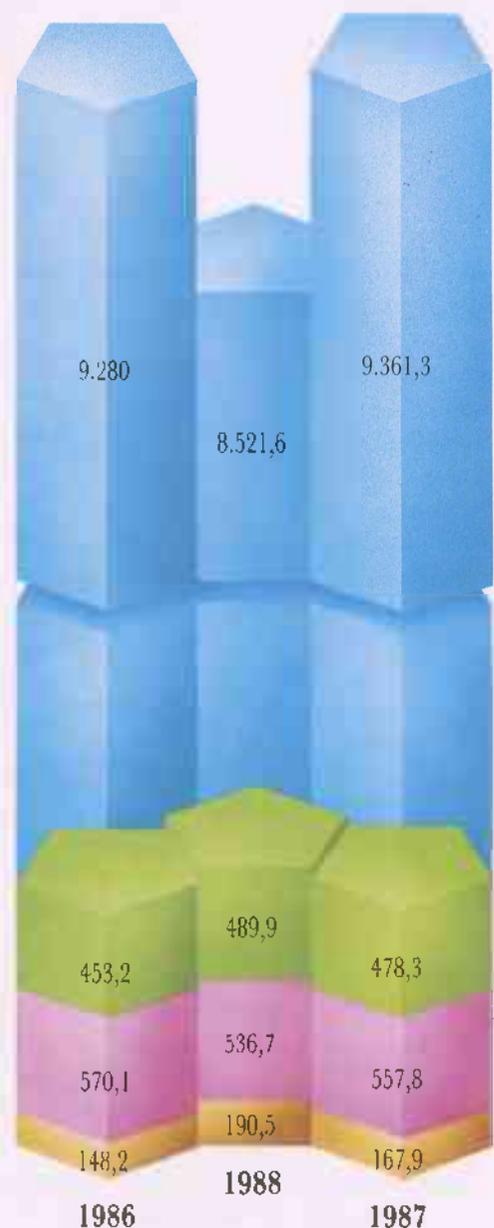
Le automobili traghettate sono state 134.048 (+0,0%), le roulotte 6.647 (+0,8%), le moto 8.187 (-18%). Gli autocarri traghettati sono stati 6.906 e gli autotreni 31. I vagoni ferroviari traghettati sono stati 66.837 contro i 70.600 del 1987, con una flessione del 5%. Il minor quantitativo

di carri traghettati è dovuto principalmente all'utilizzo di carri più lunghi da parte della clientela. Di positivo c'è però da rilevare che i carri carichi sono stati 51.068 (+5,7%) e quelli traghettati vuoti sono invece diminuiti del 28,9%. Un dato, quest'ultimo, che conferma la migliore utilizzazione del parco rotabile.

Il traffico da/per la Sicilia è stato realizzato da 57.783 traversate. Complessivamente i passeggeri traghettati sono stati 8.521.616 (-9%); le auto 489.989 (+2,3%), gli autocarri 73.732 (+13,9%), gli autotreni 116.800 (+12,8%) e le moto 3.498 (+27,9%), mentre le roulotte sono state 4.466 e i rimorchiati 868.

C'è stata una lieve flessione (-2,6%) nel numero dei vagoni traghettati, mentre sono aumentati i carri carichi provenienti dalla Sicilia (+4,5%).

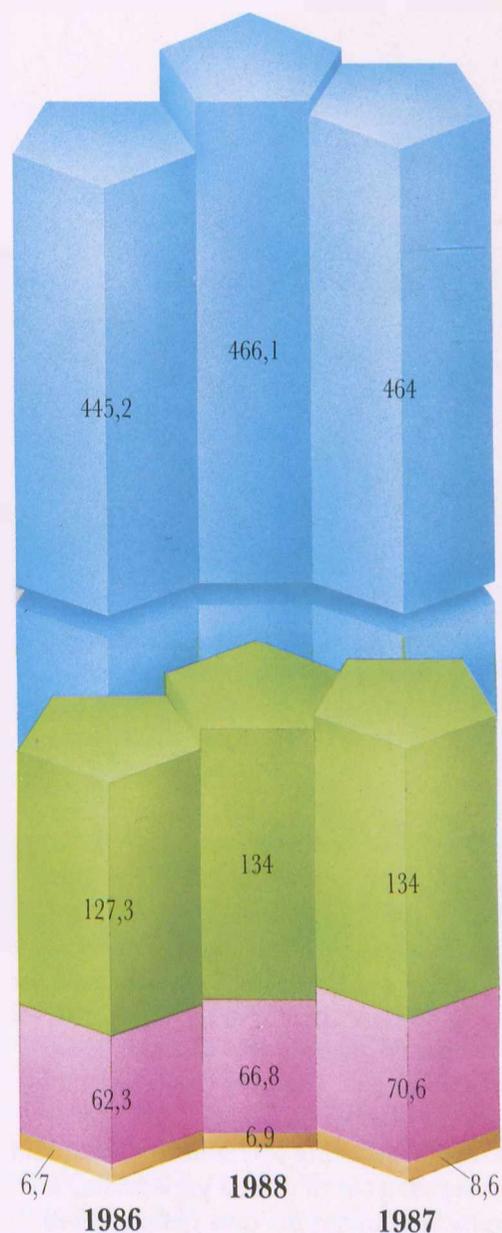
Traffico marittimo nello Stretto di Messina (migliaia)



■ PASSEGGERI ■ ROTABILI RAGGIUNGIBILI
■ AUTOVETTURE ■ GOMMATO PESANTE

Sempre sostenuto il traffico marittimo svolto dalla flotta FS nello stretto di Messina e sulle rotte per la Sardegna anche se si registra un calo nel numero dei passeggeri da e per la Sicilia (-9%) mentre sostanzialmente stabili quelli da e per la Sardegna (+0,5).

Traffico marittimo con la Sardegna (migliaia)



■ PASSEGGERI ■ ROTABILI
■ AUTOVETTURE ■ GOMMATO PESANTE

Le risorse finanziarie

Nel corso del 1988 l'azione intrapresa dall'Ente FS per improntare la gestione finanziaria su criteri di dinamicità ed efficacia ha registrato un impulso ulteriore rispetto all'anno precedente.

Concentrando la propria attività sui due fronti delle operazioni finanziarie vere e proprie e sugli aspetti monetari più specifici, il Dipartimento Finanze e Patrimonio è riuscito a perseguire la finalità di migliorare il rendimento economico finanziario e di ottimizzare la gestione delle risorse. Nel complesso, le operazioni svolte dalle FS sia nell'ambito del mercato interno sia di quello internazionale, ha portato al conseguimento di molti degli obiettivi prefissati.

Con la realizzazione di operazioni di rifinanziamento e la rinegoziazione di prestiti già esistenti, si è ottenuta la riduzione dei costi complessivi di indebitamento conseguendo economie del valore di 27 miliardi di lire annui e di circa 130 miliardi complessivi in relazione alla durata dei prestiti.

L'azione volta a trasferire ad altre valute l'indebitamento in dollari USA, ha determinato la contrazione del debito dal 40% al 27%. Si è inoltre dimostrata valida la strategia volta a prolungare la durata media dei prestiti per sintonizzarli ai ritorni economici degli investimenti. La ricerca, inoltre, di condizioni più competitive per i prestiti a medio e a lungo termine ha favorito il contenimento del tasso medio di indebitamento. I prestiti realizzati in lire, in valuta, e in eurolire, ammontano a 5.570 miliardi, così suddivisi:

- Prestiti in lire miliardi 4.360
- Prestiti in valuta miliardi 710
- Prestiti in valuta e eurolire (tramite la Soc. partecipata Eurofima) miliardi 500

Le operazioni di rifinanziamento effettuate per un controvalore di 1.320 miliardi di lire, hanno comportato economie annue e complessive apprezzabili non soltanto in relazione al conto economico FS, ma anche in relazione alla posizione debitoria relativa al Ministero del Tesoro.

Sul piano monetario, il ridimensionamento delle prestazioni di terzi e una maggiore attenzione alla gestione dei depositi bancari e dei relativi tassi di interesse, ha consentito una ottimizzazione ulteriore delle risorse interne, portando a un incremento del 100%, rispetto all'anno precedente, del gettito degli interessi attivi, che è così salito a 50 miliardi di lire. In conclusione, la complessa attività finanziaria svolta ha consentito la riduzione di circa il 30% degli oneri finanziari previsti dal budget 1988.

Gestione del patrimonio e Partecipazioni

È proseguita l'attività volta alla valorizzazione degli immobili ferroviari. In particolare sono stati redatti progetti per la valorizzazione delle grandi stazioni in connessione alle politiche di miglioramento e risanamento dell'ambiente nei grandi centri urbani. Interventi e programmi sono stati definiti per massimizzare le rendite e i ricavi delle immobilizzazioni materiali e immateriali.

Particolare attenzione è stata posta inoltre, all'attività volta ad accelerare le procedure di trasferimento dei beni dall'ex Azienda F.S. all'Ente.

Le attività nel settore delle partecipazioni sono assai complesse ed innovative in quanto contemplano da un lato la programmazione, la gestione e il controllo delle attuali partecipazioni e dall'altro la ricerca di nuove opportunità per investimenti economici accessori al trasporto ferroviario da gestirsi direttamente o tramite appositi



Enti collegati e coordinati dall'Ente.

La Direzione Partecipazioni, nata operativamente nel marzo 1988, ha portato avanti un impegnativo piano di acquisizione di know how metodologico atto a rendere il più possibile autonomo ed operativo il personale, avviando nel contempo l'acquisizione degli strumenti e delle procedure atte a rendere possibile una sinergica politica di gruppo.

L'attività nel settore delle partecipazioni, nuove iniziative ed associazioni nel corso del 1988 si è

indirizzata alla focalizzazione dei problemi relativi alle partecipazioni azionarie dell'Ente FS, al fine di ottimizzarne il risultato economico attraverso un articolato piano di ristrutturazione delle società controllate ed un più efficace coordinamento delle collegate.

Con l'obiettivo primario del perseguimento di una maggiore efficienza, produttività ed economicità, l'attività svolta si è diretta essenzialmente su due direttrici fondamentali.

Da un lato si è dato sempre maggiore sviluppo al processo di riorganizzazione delle società già partecipate che ha interessato innanzitutto il riassetto economico e la politica gestionale. Per alcune di queste l'obiettivo di riorganizzazione e sviluppo è pienamente raggiunto, per cui si attendono già dai prossimi anni i primi importanti risultati, mentre per altre è in corso una strategia di approccio atta a superare le difficoltà emergenti nell'attuazione delle strategie programmate.

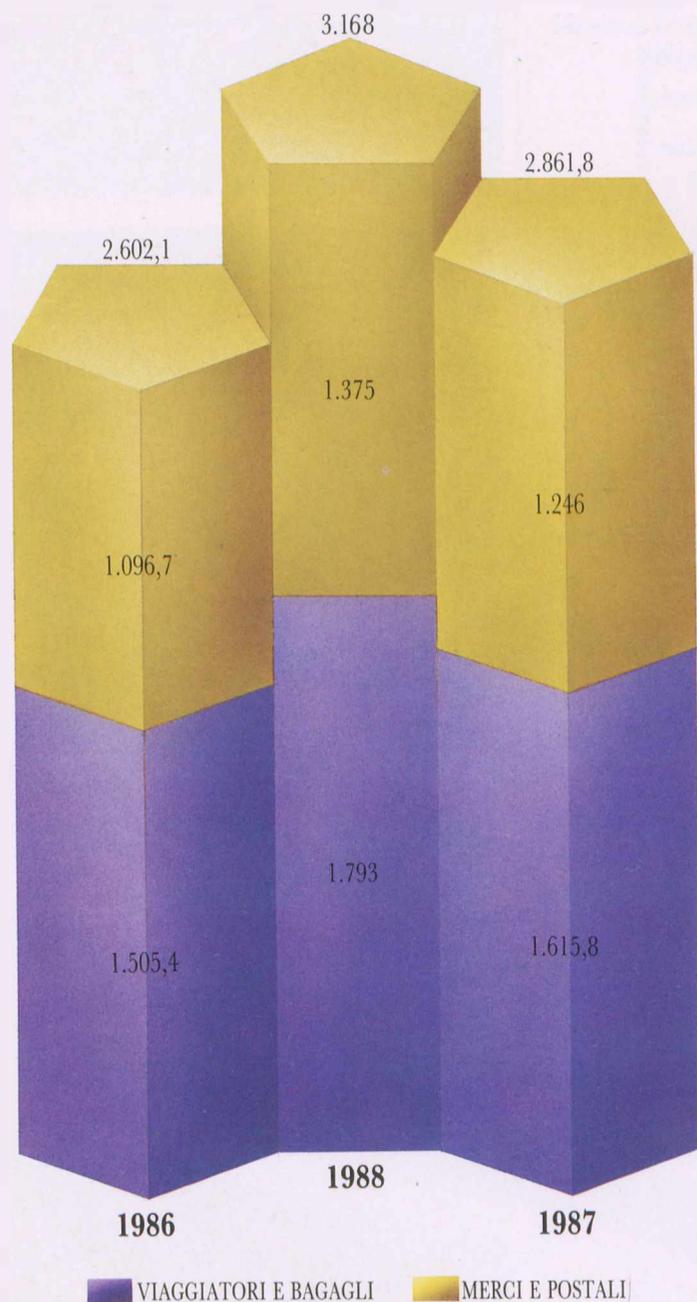
In questo contesto ampia è stata l'attività volta a creare nuove opportunità per ridurre i costi di gestione e per beneficiare di un servizio arricchito anche dallo scambio con esperienze esterne, individuando un ventaglio di nuove iniziative con terzi. I risultati dell'esercizio 1988 per le 19 società partecipate dalle FS hanno confermato la validità delle strategie seguite.

I risultati della gestione

Il contesto economico e politico nel quale l'Ente FS ha dovuto operare nel 1988 è stato meno favorevole rispetto all'anno precedente. Le leggi Finanziaria e di Bilancio dello Stato hanno infatti apportato severi tagli ai finanziamenti per il comparto ferroviario. Buona parte dei trasferimenti dello Stato sono andati a copertura di quelli che sono da considerarsi contributi incompressibili: gli oneri impropri, principalmente pensionistici, e gli oneri finanziari per gli investimenti, i quali a loro volta avevano registrato aumenti superiori all'inflazione. Di conseguenza, sebbene lo Stato sia intervenuto con 12.273 miliardi di lire rispetto agli 11.539 miliardi erogati nel 1987, in termini reali si è verificata una riduzione finanziaria che è andata ad incidere su quella parte dei contributi che riguardavano la gestione vera e propria. Tutte le voci di costo risultavano pressoché incompressibili nel breve periodo, tanto più che la loro evoluzione dipendeva da decisioni prese in

Prodotti del traffico

(miliardi di lire)



precedenza in un contesto congiunturale diverso. Grazie agli strumenti di controllo preventivo approntati dal Dipartimento Controllo di Gestione, l'Ente FS è riuscito a fronteggiare l'impatto negativo della brusca inversione di tendenza.

Da un lato, si è operato attraverso un parziale blocco del turnover e un ridimensionamento delle prestazioni di terzi. Dall'altro, un aumento generalizzato della produttività ha favorito l'incremento della stessa produzione. A questo ha fatto riscontro la risposta positiva del mercato dando luogo ad un incremento, a condizioni tariffarie invariate, del 10,7% dei prodotti del traffico risultati, in totale, pari a 3168 miliardi di lire. Per i viaggiatori e bagagli il ricavo è stato di 1793 miliardi, mentre le merci hanno registrato 1375 miliardi.

Nonostante il trend positivo segnato dai prodotti del traffico, lo Stato è intervenuto direttamente a copertura del disavanzo con 2000 miliardi di lire per rinnovamenti ed ammortamenti, nonché nella sovvenzione di equilibrio con 1097 miliardi. In quest'ultimo caso, tuttavia, le iniziative prese dall'Ente hanno permesso di ridurre la sovvenzione di 200 miliardi rispetto a quella del 1987.

Altri trasferimenti sono stati erogati dallo Stato per gli interventi di compensazione voluti dai regolamenti CEE perché l'Ente assolvere agli obblighi di servizio pubblico. Questi si riferiscono al traffico pendolari e ad altri segmenti agevolati che pur costituendo il 17% dei viaggiatori/km danno tuttavia un introito che non raggiunge lo 0,5% dei prodotti del traffico. Analogo discorso per i servizi svolti

Due immagini del collegamento Roma Ostiense-Air Terminal di Fiumicino, la cui ultimazione è prevista in coincidenza con i mondiali di calcio del 1990.

sulla rete non commerciale, la quale pur costituendo il 50% dell'intera rete, rende meno dello 0,5% in prodotti del traffico.

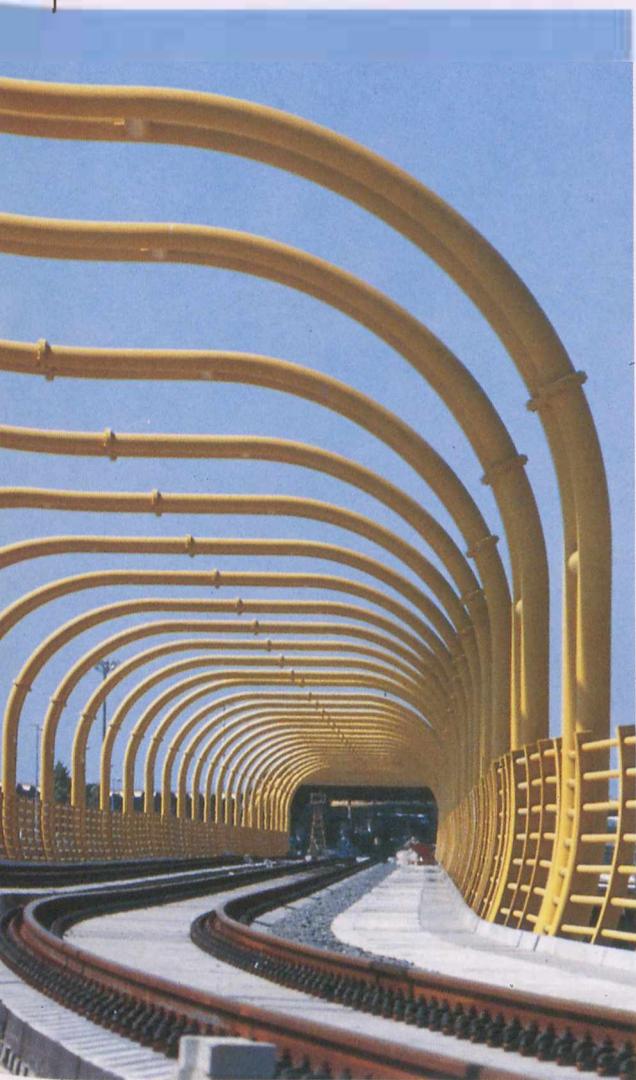
Per tali servizi, che comprendono anche quelli di traghettamento per le isole, lo Stato ha riconosciuto soltanto 2327 miliardi di lire di contributo e quindi, con poco più di un sesto dei costi gestionali si è dovuto finanziare il disavanzo del 50% della rete e del 17% dei viaggi./km.

In Italia, come in Europa, il sistema delle compensazioni finanziarie è posto di fronte a un limite costante: alle politiche restrittive della spesa pubblica non sempre corrisponde una revisione dei vincoli gestionali o degli obblighi di servizio.

A tal riguardo, in Europa si sono affermati due orientamenti. Il primo tendente a stabilire contratti di programma fra Stato ed amministrazioni ferroviarie come avviene già da tempo in Francia, Spagna e Portogallo, mentre Olanda e Belgio si affacciano ora a questa esperienza. Il secondo propende verso l'attribuzione allo Stato della responsabilità finanziaria per le infrastrutture ferroviarie seguendo l'esempio della Svezia.

Sul finire del 1988 la Commissione CEE ha manifestato l'intenzione di rivedere gli attuali sistemi di compensazione, seguendo l'esempio svedese, e ha proposto la possibilità per le Amministrazioni ferroviarie di contrattare gli obblighi di servizio pubblico con lo Stato, divenuto responsabile finanziario per le infrastrutture.





LO STATO DEI PROGETTI

Le nuove opere

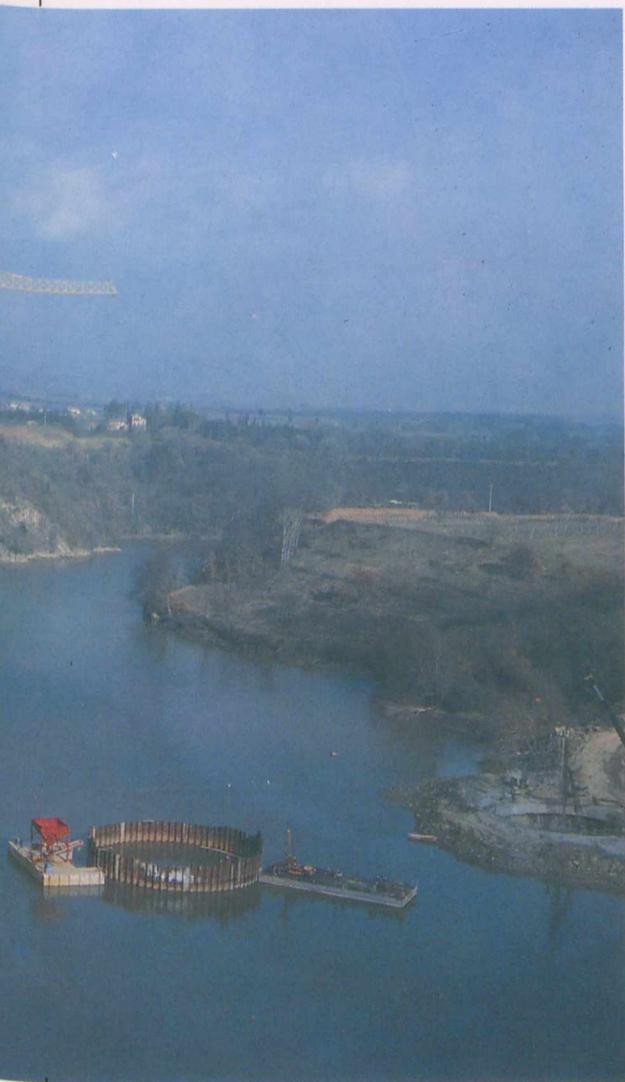
Un decisivo impulso ha avuto la realizzazione del collegamento Roma Ostiense-Air Terminal di Fiumicino, la cui ultimazione è prevista in coincidenza con l'appuntamento dei campionati del mondo del '90.

Per quanto riguarda il trasporto urbano, le Ferrovie dello Stato hanno da tempo posto in essere una serie di iniziative per risolvere i problemi della mobilità nelle aree metropolitane maggiormente congestionate. Nel corso dell'88 è proseguita la realizzazione dei Progetti Mirati per Roma, Milano, Torino, Genova, Bologna, Firenze, Napoli, Bari, Palermo, con l'impiego di notevoli mezzi sia tecnici che finanziari. Per quanto riguarda, in particolare, l'area metropolitana di Roma lo stato dei progetti attuali prevede che il dispositivo infrastrutturale della linea di cintura di Roma comprenda un nuovo semianello che abbracci la zona nord-occidentale (per la quale saranno istradati tutti i treni della linea Roma-Genova), il collegamento



Ostiense-Fiumicino, il primo tratto S. Pietro-La Storta sulla Roma-Viterbo, il quadruplicamento fra Roma Tiburtina e Roma Smistamento; è previsto, inoltre, il potenziamento dell'esistente semianello della zona sud.

Per quanto riguarda il panorama delle opere in corso sulla intera rete ferroviaria, sono da segnalare il proseguimento dei lavori per il raddoppio della Udine-Tarvisio (Pontebbana) e della Bologna-Verona, per il Nodo di Pescara e per la realizzazione



Alcune immagini dei complessi e impegnativi lavori in corso di ultimazione sulla direttissima Roma-Firenze nei pressi di Figline Valdarno.

dello scalo di Maddaloni-Marcianise. Un breve schema riepilogativo potrà contribuire ad illustrare lo stato di attuazione dei lavori al 31.12.88:

Raddoppio Udine-Tarvisio:

- fondi consunti 555 miliardi
- fondi occorrenti per completamento 939 miliardi
- data prevista per ultimazione lavori 1994

Raddoppio Bologna-Verona:

- fondi consunti 257 miliardi
- fondi occorrenti per il completamento 1300

miliardi

- data prevista per ultimazione lavori 1994

Nodo di Pescara:

- fondi consunti 207 miliardi
- fondi occorrenti per completamento 75 miliardi
- data prevista per ultimazione lavori 1993

Cintura di Roma:

- fondi consunti 656 miliardi
- fondi occorrenti per completamento 1081 miliardi
- data prevista per ultimazione lavori 1990-1994



Sotto, i lavori di raddoppio sulla Bologna-Verona. Nella pagina a fianco l'interno della galleria di Monte Olimpino 2 che faciliterà i collegamenti con la Svizzera e il nord Europa.

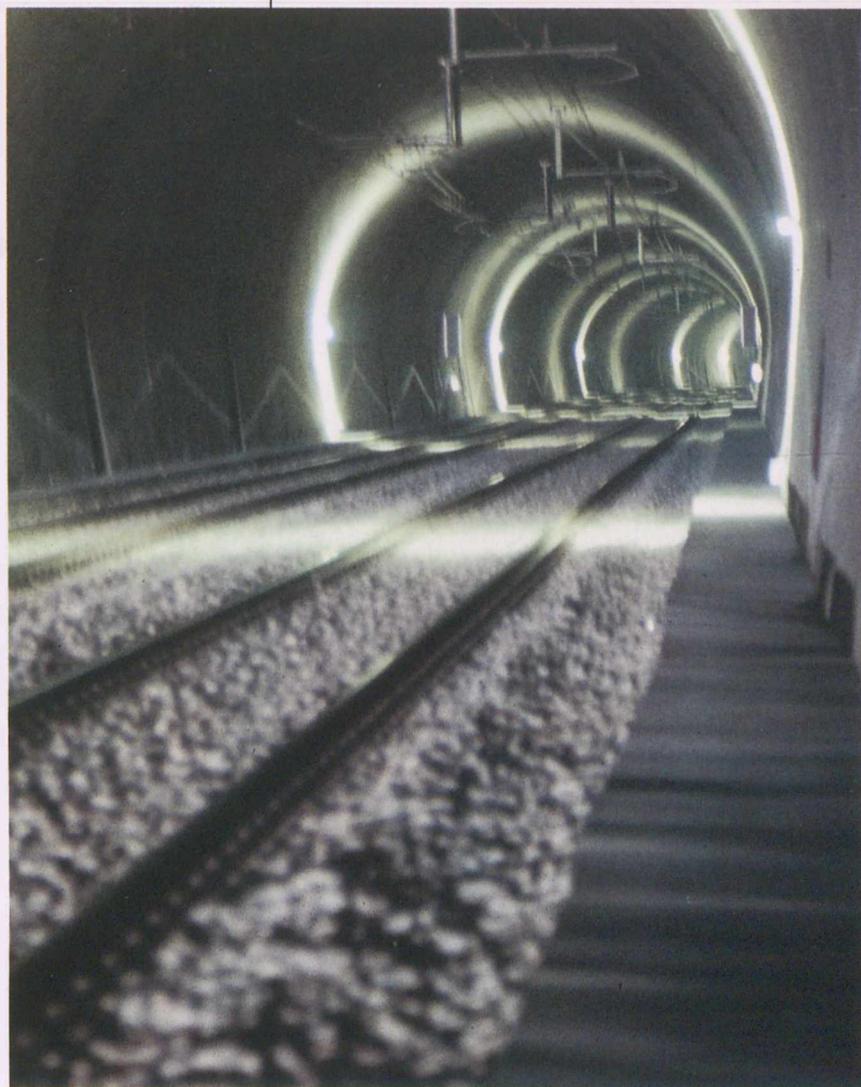


Scalo di Marcianise:

- fondi consumati 261 miliardi
- fondi occorrenti per completamento 146 miliardi
- data prevista per ultimazione lavori 1990.

I lavori di raddoppio, ammodernamento e potenziamento della linea Udine-Tarvisio hanno consentito, nel 1988, l'attivazione della tratta Gemona-Carnia (7,5 km), costruita interamente su nuova sede; per il 1990 si prevede di poter pervenire anche alla definitiva attivazione della nuova tratta Carnia-Pontebba.

Per quanto riguarda la Bologna-Verona, è stato predisposto un progetto che, a differenza di quello precedente, prevede la costruzione di due nuovi binari in sede separata: progetto che - se finanziato e sostenuto - consentirà di ridurre notevolmente i tempi di esecuzione dei lavori. Per il nodo di Pescara, vanno segnalati la realizzazione della nuova stazione centrale e il trasferimento dell'esercizio ferroviario nella nuova sede sulla tratta Montesilvano-Pescara. Quanto alla realizzazione dello scalo smistamento di Maddaloni, va ricordato che essa si inquadra in una serie di interventi complessi, volti a potenziare sia il traffico nazionale viaggiatori che quello merci sulla direttrice Nord-Sud: con l'insieme di tali interventi, oltre a una generale velocizzazione dei collegamenti sarà possibile attivare l'itinerario merci Salerno-Sarno-Cancello-Marcianise-Cassino-Roma, e sfruttare il nuovo scalo per il riordino dei convogli e la destinazione sulle rispettive direttrici. Infine, fra gli itinerari di realizzazione delle infrastrutture è opportuno segnalare il



completamento dei lavori della Grande Officina Riparazioni di Saline Joniche (una delle due previste in Calabria), e l'ultimazione dei lavori presso l'Officina di Catanzaro Lido.



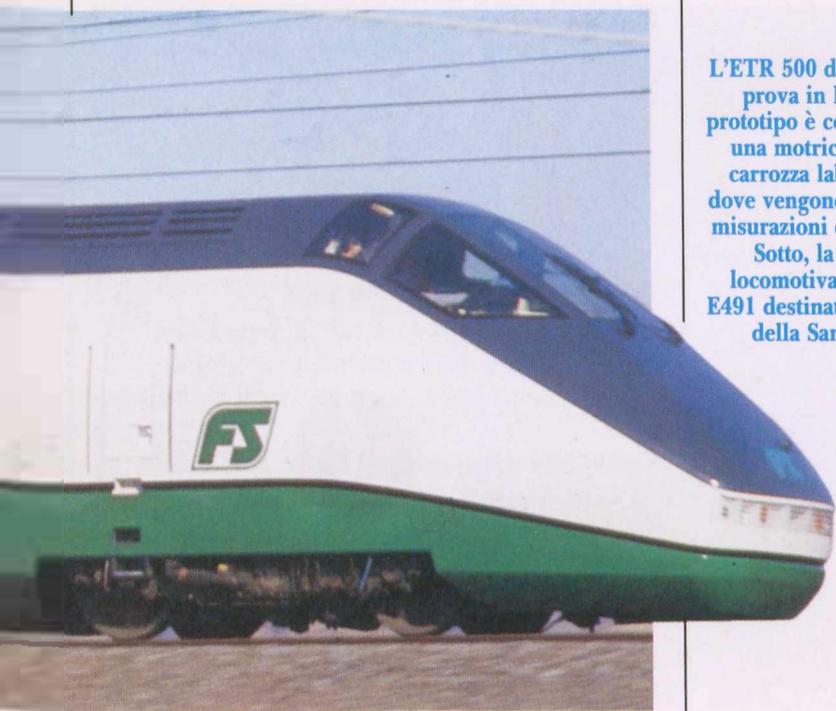
Il materiale rotabile

La novità più significativa per il 1988 è rappresentata dalle prove in linea dell'ETR 500. Il nuovo mezzo con funzione di vettura laboratorio ha effettuato le prime prove in linea a partire dall'ottobre 1988. A dicembre, trainando una carrozza UIC-X scudo e due UIC-Z1, il convoglio ha raggiunto la velocità di 260 km/h sulla tratta Arezzo-Orte. Il prossimo traguardo sarà quello di superare i 300 km/h. Il 1988 ha visto l'introduzione di molto materiale

rotabile:

- 6 elettrotreni ETR 450 di cui 2 a 6 elementi e 4 a 8 elementi;
- 2 locomotive elettriche E491 da utilizzare sulla dorsale sarda;
- elettromotrici e relativi rimorchi dei gruppi Ale 582, Le sp. 562 e Le763, spesso utilizzate su linee a medio traffico;
- 115 carrozze unificate tipo UIC-Z1 serie B adatte a velocità di 200 km/h, utilizzate per treni Intercity, nonché 88 per i servizi comprensoriali dei tipi a Media Distanza a 2 Piani e 38 Gran Comfort a compartimento e a salone;
- numerosi tipi di carri tra i quali quelli coperti di tipo Gbs e Gbhs, a pareti scorrevoli serie Hbbills e Hbillns, quelli ad alte sponde a carrelli della serie Eaos/Eanos, e altri già in servizio per un totale di 1493 elementi.

Le nuove ordinazioni comprendono due treni prototipi ETR Y 500, 185 carrozze UIC-Z1 di 2ª cl., di cui 80 a salone per handicappati, 45 carrozze



L'ETR 500 durante una prova in linea. Il prototipo è composto da una motrice ed una carrozza laboratorio dove vengono effettuate misurazioni e controlli. Sotto, la nuova locomotiva elettrica E491 destinata alle linee della Sardegna.



letto MU e 40 bagagliai UIC-Z1 adatti a velocità di 200 km/h. Inoltre sono state ordinate 100 locomotive elettriche E 632P, 120 fra elettromotrici e rimorchi, e 1550 carri dei tipi ad alte sponde Eanos, a tasca fissa a carrelli della serie Skimmss e a pareti scorrevoli Hbikks.





Rotabile ordinato nel 1988

- 2 treni prototipi ETR Y 500
- 100 locomotive elettriche E 632 P
- 60 elettromotrici e 60 rimorchi
- 80 carrozze UIC-Z1 di II cl. a salone per handicappati
- 105 carrozze UIC-Z1 di II classe
- 45 carrozze letto MU
- 40 bagagliai UIC-Z1 a 200 km/h
- 650 carri ad alte sponde a carrelli serie Eanos
- 400 carri a tasca fissa a carrelli serie Sdegmss
- 500 carri a due assi a pareti scorrevoli serie Hbikks

Rotabili in costruzione al 31/12/88

- 100 locomotive E 632 P + 6 locomotive E 632 P prototipo
- 5 locomotive E 453/454
- 22 locomotive Rete Sarda E 491/492
- 2 elettrotreni ETR Y 500
- 8 elettrotreni ETR 450
- 64 elettromotrici Ale 582
- 40 rimorchi Le 763 (interm.)
- 30 rimorchi Le 562 (semipilota)
- 32 locomotive E 656
- 7 locomotive D 145
- 30 locomotive D 245
- 131 carrozze Gran Conforto
- 563 carrozze UIC-Z1
- 47 carrozze letto
- 383 carrozze MDVC
- 119 carrozze 2 Piani
- 10 carrozze ristorante
- 80 bagagliai Ds-X
- 40 bagagliai Ds a 200 km/h
- 877 carri Enos/Eanos
- 119 carri Gbhs
- 1365 carri Hbbillns-Hbillns
- 84 carri Gbs
- 500 carri Tadgs
- 600 carri Fals
- 341 carri Sdgmlls



L'informatica

LEnte Ferrovie dello Stato è da tempo impegnato sulla strada della totale informatizzazione delle procedure dei principali servizi: su un piano più complesso, per la realizzazione del Sistema Informativo Aziendale (SIA), sono state fissate delle tappe intermedie, raggruppando le attività dell'Ente in dieci sottosistemi da sviluppare secondo una comune metodologia pure se con diversi svolgimenti temporali. Tra le applicazioni del SIA

realizzate nel corso del 1988, meritano di essere segnalate quelle diventate operative: vale a dire l'informatizzazione delle procedure del Sistema Informativo Direzionale (SIDI), in grado di fornire varie aggregazioni di parametri rappresentativi per l'andamento dell'esercizio ferroviario (dati sulla circolazione e l'utilizzazione dei rotabili e delle navi traghetto) nonché elementi indicatori di tipo economico-finanziario e tecnico; la definizione, inoltre, della applicazione "Fascicolo Orario" del Sottosistema Informativo Produzione (SIPR) e di altre importanti applicazioni (Gestione del Portafoglio, Automazione della Metodologia del Sottosistema Organizzazione etc.).

Per supportare le attività di sviluppo e l'esercizio delle nuove applicazioni è stata notevolmente ampliata la dotazione di elaboratori e di unità disco, con un aumento quasi del 400% sia della potenza installata che della memoria di massa, e con un notevole incremento dei terminali di sviluppo.

Inoltre, il governo di un centro di tale complessità ha portato, in termini di struttura organizzativa, alla individuazione di aree specifiche sistemiche e di una struttura di supporto degli utenti (Help Desk) che ha come compito quello di valutare i problemi che nascono nella erogazione del servizio, nella gestione delle macchine e dei programmi ed individuare l'appropriato livello di soluzione.



L'Alta Velocità

La definizione dei progetti e delle opere da realizzare ha risentito, nel corso del 1988, sia della difficile congiuntura aziendale che delle determinazioni assunte dall'autorità politica e governativa in merito alle modalità e ai tempi di sviluppo della rete ferroviaria.

In particolare per quanto riguarda il sistema italiano Alta Velocità, il progetto in questione è al centro del dibattito in corso tra le forze politiche, sociali

ed imprenditoriali. La Direzione Centrale Sistema Alta Velocità ha proseguito comunque con buoni risultati il lavoro di studio e progettazione e, in alcuni casi, di realizzazione di alcune delle strutture e delle opere previste. In particolare, la Direzione A.V. ha provveduto ad avviare le procedure per l'esecuzione dei progetti definitivi della tratta Roma-Napoli e dei progetti di massima ed esecutivi della Milano-Bologna-Firenze nonché dei nodi di Milano, Bologna e Firenze, portando quasi ad ultimazione i lavori di studio di impatto ambientale della nuova linea A.V. Roma-Napoli ed a una avanzata fase di realizzazione quello che riguarda la tratta Milano-Bologna-Firenze.

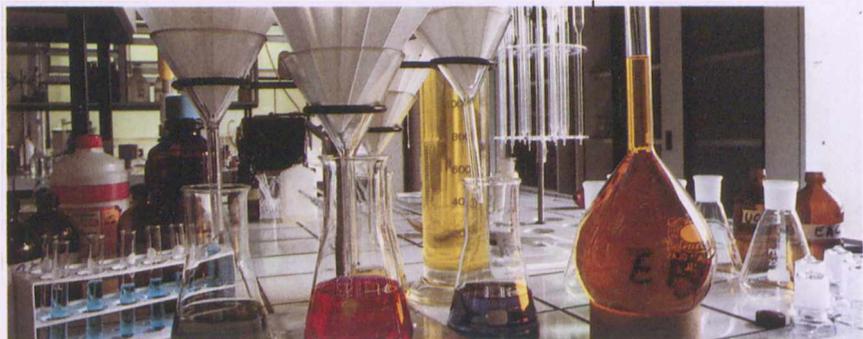
Il tutto si inquadra in una visione progettuale integrata che prevede il quadruplicamento della dorsale centrale Milano-Roma per far fronte ai previsti incrementi del traffico merci e viaggiatori. Le nuove linee in progetto, costruite con standard progettuali di livello europeo, saranno prevalentemente utilizzate per il traffico viaggiatori

a media e lunga distanza con treni omotachici e materiale rotabile dedicato; sulle linee esistenti, liberate dai treni a lungo percorso si potrà potenziare il servizio locale ed il trasporto merci.

Questa integrazione consente una velocizzazione diffusa anche sul resto della rete.

Gli obiettivi del "sistema" sono l'aumento dell'efficienza e la riduzione dei costi di esercizio e si raggiungeranno mediante sistemi innovativi per la gestione e manutenzione delle linee e degli impianti tecnologici.

Nei primi mesi del 1988 è stato consegnato il prototipo X del treno ad alta velocità ETR 500, composto da una motrice ed una carrozza misure che ha recentemente raggiunto velocità di prova di oltre 300 km/h in piena affidabilità e comfort.



L'Istituto Sperimentale

L Istituto Sperimentale rappresenta una struttura abbastanza atipica all'interno dell'Ente Ferrovie dello Stato anche per l'effettuazione di prestazioni per conto terzi, attività che vede peraltro il conseguimento di brillanti risultati: sulla base del rendiconto 1987 si è rilevato un aumento degli introiti di circa il 76%.

In sintesi, le attività dell'Istituto Sperimentale possono essere aggregate in tre grandi settori:

- l'ambiente e l'inquinamento ambientale;
- l'ingegneria (civile, meccanica, elettronica, elettrotecnica);
- la chimica applicata.

Per quanto riguarda il settore Ambiente, gli studi di valutazione dell'impatto ambientale costituiscono una delle attività più qualificanti dell'Istituto: è significativo, al proposito, segnalare che nel 1988, oltre agli studi di compatibilità di opere ferroviarie, è stata affidata allo Sperimentale la commessa per lo studio di impatto ambientale del raccordo

autostradale "Fontevivo-Nogarole Rocca".

Nel campo dell'ingegneria civile, particolarmente significativa è stata l'attività per il rilievo strumentale di parametri meccanici statici e vibrazionali per il controllo di stabilità delle opere: di particolare prestigio è stato quello effettuato sul più alto ed ardito ponte ferroviario d'Europa, quello sul fiume Arno, in costruzione nei pressi di Arezzo sulla direttissima Roma-Firenze. Nel settore dell'elettronica, l'attività di ricerca di maggior rilievo è stata quella relativa alla progettazione e alla realizzazione di un convertitore a GTO da 1,0 MW ad alta tensione, presentato alla Mostra "Elettronica nei Trasporti" di Bologna.

Il 1988 è stato per l'Istituto Sperimentale soprattutto l'anno del "Treno Verde", una iniziativa che ha avuto un'ampia eco sulla stampa ed un notevole successo popolare. Realizzato in collaborazione con la Lega Ambiente, il "Treno Verde" ha effettuato rilievi sulla qualità dell'aria e sui livelli di inquinamento acustico in tutte le città italiane capoluogo di regione, grazie anche all'ausilio e alla partecipazione della popolazione, invitata a indicare i luoghi dove effettuare il monitoraggio attraverso gli organi di stampa: i risultati dei rilievi sono stati messi in seguito a disposizione della opinione pubblica, delle autorità e degli istituti interessati. L'intelligente iniziativa ha consentito di coagulare intorno al treno, oggetto di grande rivalutazione da parte degli operatori ecologici, ulteriori elementi di attenzione e consenso.



Nel corso del 1988 l'Ente FS ha avuto come impegno prioritario la realizzazione del nuovo modello organizzativo e ha messo in atto tutti quei meccanismi operativi idonei a garantire alla nuova struttura la massima efficacia. Non è stata una fase priva di problemi, ci sono stati momenti di confronto anche aspro, incertezze, incomprensioni ma, alla fine i risultati fin qui ottenuti sono stati complessivamente positivi, soprattutto per quel che riguarda il decentramento funzionale e territoriale delle decisioni, cosa che ha permesso un più costante e fruttuoso scambio col mondo esterno e quindi una maggiore presenza delle FS sul mercato. Ciò ha contribuito all'acquisizione di una nuova clientela sensibile all'offerta di un servizio sempre più affidabile ed economicamente competitivo.

Naturalmente, questo processo di migliore utilizzazione dell'organizzazione dell'Ente richiede tempi medio-lunghi e soprattutto la possibilità di

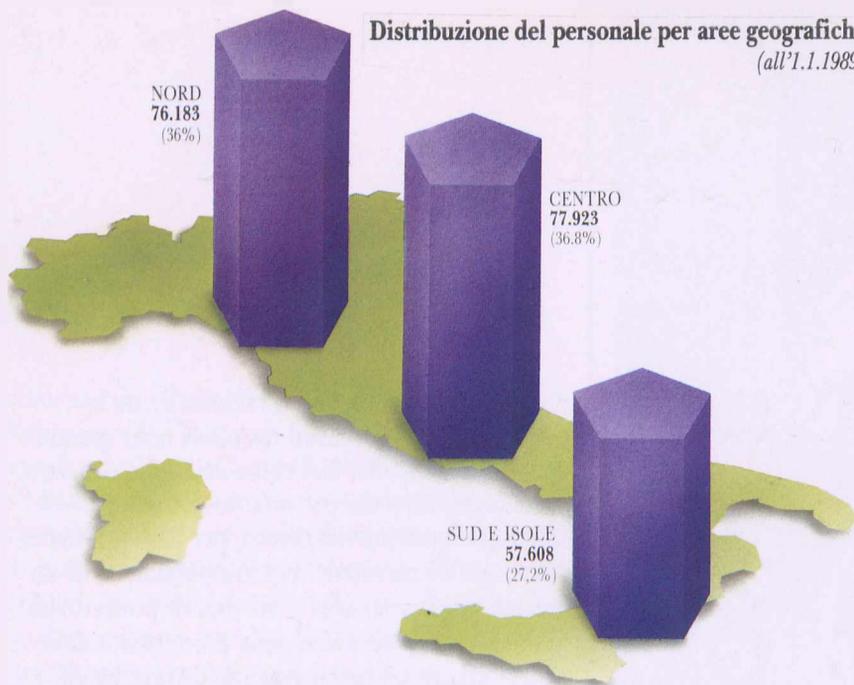
IL PERSONALE

disporre di strutture atte a razionalizzare le procedure e i meccanismi operativi nella gestione delle risorse umane. Nel corso dell'anno si è, in particolare, lavorato per una ridefinizione dell'organizzazione del lavoro, per il controllo dei fabbisogni di personale, per l'impostazione di un sistema per la rilevazione dei dati di produttività. L'obiettivo dell'aumento della produttività delle risorse umane è stato perseguito attraverso gli strumenti giuridici disponibili, quali la gestione del



Distribuzione del personale per aree geografiche

(all'1.1.1989)

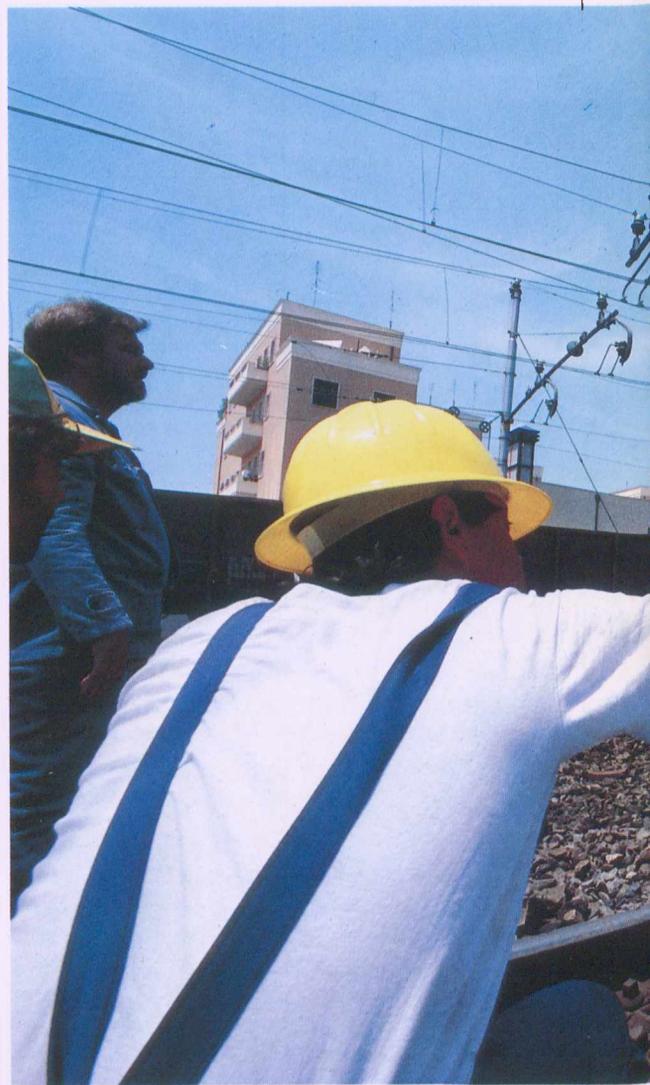


turn-over, che consente di colmare i vuoti di personale creati in seguito agli esodi per limiti di età o per altre cause di routine, con assunzioni selettive.

Nel corso del 1988 gli esonerati sono stati 6.057 e le assunzioni 1218, per cui la consistenza del personale alla fine dell'anno è scesa a 211.714, cioè 4.839 ferrovieri in meno rispetto al 1987.

Il contratto collettivo di lavoro, firmato nei primi mesi dell'anno, è stato per molti aspetti profondamente innovativo, poiché oltre a revisionare gli istituti giuridici ereditati dal precedente assetto normativo, ha anche approntato significative modifiche all'organizzazione del lavoro in alcuni settori di attività. Ciò è avvenuto con il determinante apporto di collaborazione delle Organizzazioni Sindacali con cui l'Ente ha formalizzato, fra l'altro, gli accordi sui criteri di massima per l'attribuzione del salario di produttività, sul trattamento economico del personale operante in territorio estero di confine, sui fabbisogni e sull'orario di

lavoro del personale viaggiante e di macchina. Anche se queste vertenze non hanno, in linea generale, dato origine a rilevanti proteste sindacali, le ore di sciopero si sono mantenute sui livelli dell'anno precedente, soprattutto a causa della conflittualità fra l'Ente e il Comitato di Coordinamento Nazionale dei Macchinisti (COBAS), che ha ritenuto il nuovo contratto inadeguato e insufficiente sia sotto l'aspetto normativo che sotto il profilo economico. Nel corso

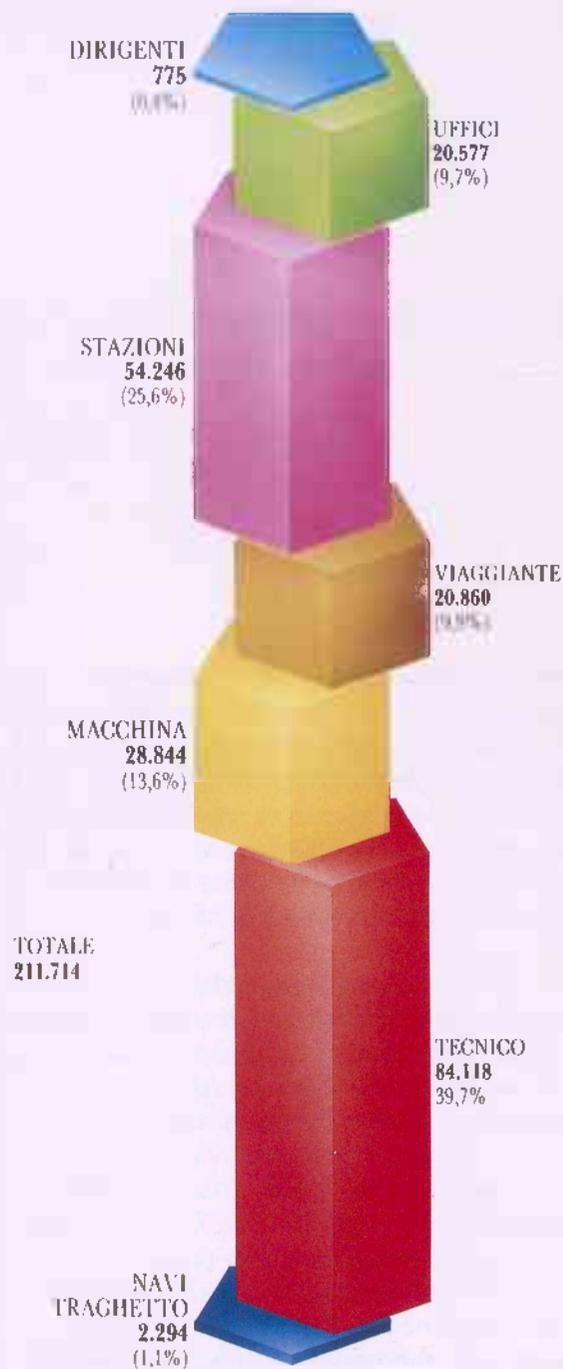


dell'88 si sono avute 105 astensioni dal lavoro, di cui 9 hanno interessato l'intera rete, per un numero di 1.859.599 ore di lavoro, delle quali 1.781.373 per scioperi di un'intera giornata.

E' in programma per il 1989 un riesame degli istituti contrattualistici in preparazione del contratto collettivo nazionale di lavoro per il triennio 1990-92, con l'impegno di realizzare pari opportunità di lavoro per le donne, di revisionare i sistemi di assunzione del personale.



Consistenza del personale per settori di attività (all'1.1.1989)



La formazione professionale

Il principio ispiratore della Riforma – “l’orientamento al mercato” – è stato anche l’obiettivo principale dei corsi di formazione professionale che si sono svolti nel corso del 1988. Infatti, il personale ferroviario, uscendo dalla “funzione pubblica” ha avuto la necessità di acquisire una maggiore sensibilità economica e gestionale attraverso strumenti informativi all’avanguardia.

Nel 1988 per la formazione dei dirigenti e dei quadri sono stati avviati corsi di cultura d’impresa e, nel frattempo, è stato condotto uno studio per lo sviluppo dei sistemi di gestione delle risorse manageriali (selezione, incentivi, valutazioni, carriere ecc.) e per la revisione dei relativi meccanismi operativi (pianificazione delle risorse manageriali, analisi dei fabbisogni, individuazione delle posizioni, valutazione delle prestazioni ecc.), le cui prime sperimentazioni sono previste per il 1989.

Anche per la formazione del personale operativo



L'Ente sta investendo notevoli energie. E' infatti allo studio la revisione della normativa interna in materia, la costituzione di una banca dati per consentire una migliore programmazione degli interventi formativi, la riqualificazione dei docenti e l'aggiornamento dei mezzi tecnici.

Oltre all'avvio di questi progetti, che daranno i loro frutti i prossimi anni, nel 1988 l'Ente ha curato lo svolgimento di numerosi corsi, tra i quali ricordiamo:

- progetto formativo "Lavoro sicuro" a cui hanno partecipato 4.200 dipendenti, dirigenti e non;
- corsi di lingue estere dedicati in modo particolare al personale di scorta dei treni Intercity ed Eurocity;
- corsi di base per analisti di organizzazione, per formatori e per analisti EDP;
- corsi di cultura d'impresa e di orientamento al mercato;
- corsi per il personale assunto con contratti di formazione e lavoro.

Inoltre, è in fase di elaborazione un programma di corsi sui rapporti di lavoro e relazioni industriali, sulla formazione del budget, sull'organizzazione del lavoro e sull'attività negoziale che verranno attuati nel corso del 1989.

Il Servizio Sanitario

Una funzione di notevole importanza viene esercitata dal Servizio Sanitario che da sempre opera nel settore della tutela della salute del dipendente e dell'igiene degli ambienti di lavoro ai fini della sicurezza dell'esercizio, attraverso strutture e apparecchiature di avanzata tecnologia nonché personale medico e paramedico professionalmente qualificato.

Per quanto riguarda il settore della Medicina Legale, che rappresenta un'attività di notevole rilievo dato il duplice ruolo rivestito dall'Ente FS di datore di lavoro e di istituto assicuratore in caso di infortunio dei dipendenti, nel 1988 sono stati emessi 2723 pareri medico legali per cause di servizio, 1060 pareri medico legali per equo indennizzo e 139 pareri medico legali per pensioni privilegiate e sono state effettuate 85.137 visite mediche per altri fini (assunzioni, revisioni, accertamenti sanitari ecc.). Sono state inoltre offerte dal settore Medicina Legale prestazioni in

convenzione a strutture pubbliche operanti nel settore dei trasporti, quali visite mediche per esposti a rischio, visite orientate all'idoneità al lavoro specifico, accertamenti specialistici.

Un ruolo di notevole importanza è stato svolto dal Settore igiene e sicurezza del lavoro, che ha proseguito la propria attività di controllo e vigilanza igienico sanitaria nei confronti degli impianti fissi e mobili, realizzando nel contempo studi su problematiche specifiche in collaborazione con organismi universitari e strutture sanitarie pubbliche. Al fine di conseguire un continuo aggiornamento in materia di igiene e sicurezza del lavoro è stata incrementata l'attività di partecipazione a corsi di educazione sanitaria, a convegni e a seminari specifici del settore. Tra le attività più importanti in questo ambito un particolare rilievo assume la riorganizzazione delle strutture igienico sanitarie, finalizzata al raggiungimento di un migliore livello qualitativo e l'ideazione di strumenti informativi adeguati alla raccolta dei dati per l'epidemiologia sanitaria. Anche per l'anno 1988 l'attività di ricerca è stata essenzialmente svolta dal Centro Studi di Medicina dei Trasporti, che rappresenta da circa due anni un chiaro punto di riferimento nel settore della Medicina del Lavoro sia per l'Ente FS sia per le strutture sanitarie pubbliche operanti nell'ambito territoriale. In particolare, è proseguita l'attività di ricerca e di didattica che il Centro svolge nel settore della medicina e psicologia del lavoro e dell'ergonomia, anche servendosi della

collaborazione di strutture molto qualificate, quali l'Università di Roma, il CNR, l'ILSPESL e l'Istituto Superiore di Sanità. Nel corso del 1988 il Centro, grazie alla disponibilità di attrezzature sofisticate e di personale specializzato, si è anche inserito in un tessuto socio-sanitario spesso carente offrendo servizi e prestazioni specialistiche a diverse aziende ed enti convenzionati.

Nel quadro degli interventi mirati alla tutela del patrimonio umano e della sicurezza del lavoro notevole importanza ha avuto l'attività di controllo delle condizioni sanitarie del personale dell'esercizio, per il quale sono state effettuate circa 14.000 visite di assunzione, 17.000 visite di revisione obbligatoria, 15.000 visite periodiche per dipendenti esposti a rischio di malattie da lavoro e circa 7000 visite di abilitazione. Va inoltre ricordata l'attività dell'Unità Mobile Sanitaria, che, nell'88 ha ultimato il suo lavoro presso l'O.G.R. di Vicenza, durante il quale ha sottoposto ad accertamenti clinico-sanitari circa 900 dipendenti.

Un aspetto certamente rilevante riguarda infine l'attività svolta dal Servizio Sanitario per contenere l'andamento "assenze per malattia", attività espletata attraverso una costante opera di vigilanza sanitaria sia da parte delle strutture periferiche sia da parte di apposite Commissioni.

Tale attività ha inciso positivamente sulla costante diminuzione del tasso in questione portandolo su valori che possono ritenersi fisiologici e comunque inferiori a quelli rilevabili all'interno di altre realtà lavorative assimilabili con quella dell'Ente FS.

LE RELAZIONI ESTERNE

Per un'azienda moderna guadagnare il consenso dell'opinione pubblica è un obiettivo strategico di importanza fondamentale. E ciò vale, in misura ancora maggiore, per un'azienda produttrice di servizi quale è appunto l'Ente FS, che incontra numerose difficoltà di carattere strutturale e gestionale ma che spesso viene anche penalizzata da una serie di pregiudizi e disinformazioni da parte dei mass media e, quindi, dalla pubblica opinione. Volontà precisa delle Ferrovie italiane, nel corso dell'88, è stata quindi quella di stabilire, per quanto possibile, un rapporto più organico e costruttivo con la stampa e i mass media in generale, una volontà che si è espressa attraverso il perfezionamento, l'aggiornamento e la qualificazione degli strumenti messi a disposizione degli operatori dell'informazione.

In questo quadro, nel giugno '88, è stata istituita la "Direzione Centrale Relazioni Esterne e per la Comunicazione".

Le nuove Relazioni Esterne hanno assorbito ed esteso le competenze delle vecchie Relazioni Aziendali, non sono quindi partite da zero, sono piuttosto "ripartite" con una più marcata attenzione verso il mondo esterno, con l'obiettivo di offrire un'informazione il più possibile corretta, completa e tempestiva ai giornalisti che operano nel settore.

Settore stampa

Il settore svolge un'attività interna ed esterna. Quotidianamente redige la Rassegna Stampa, una selezione di notizie tratte dai giornali quotidiani nazionali, locali ed esteri, oltre che dai periodici e dalle testate specializzate, che costituisce uno strumento di informazione puntuale ed affidabile per i vertici e i quadri dell'Ente.

Il Settore Stampa mantiene i rapporti con i mezzi di informazione, diffonde comunicati, notizie, dati alle agenzie giornalistiche, ai telegiornali, ai giornali radio, organizza e coordina conferenze stampa e altre iniziative promozionali.

Il Settore, oltre alla cura dell'Annuario FS, mette anche a disposizione degli operatori dell'informazione, con cadenza mensile, i risultati commerciali del traffico viaggiatori, comunicati dal Dipartimento Promozione e Vendita.

Fototeca

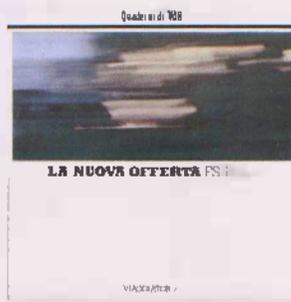
La Fototeca FS, in attività dal 1956, è considerata la più ricca fonte di immagini ferroviarie a livello internazionale. Sono oggi disponibili nel suo archivio 80.000 soggetti in bianco/nero e 80.000 diapositive a colori.

Nel corso dell'88 sono stati prodotti da questo Settore 4 videofoto per le mostre "Colore Treno", "Trasporto Merci", "Trasporto Agrumi", "ETR 450". E' stata inoltre fornita ampia collaborazione per la realizzazione di due volumi: "Ferrovie Italiane" e "In treno al cinema".

Il settore ha anche collaborato alla realizzazione di testi scolastici e universitari, ha fornito materiale illustrativo a quotidiani, riviste, agenzie, periodici ed ha fornito ad alcuni Compartimenti programmi completi di DIA per proiezioni nelle scuole.

Voci della Rotaia

Con una tiratura di 160.000 copie e 146.000 abbonati, di cui 5000 esterni, Voci della Rotaia, da oltre trent'anni periodico aziendale delle Ferrovie



italiane, non si è limitato a curare l'informazione più specificamente rivolta al personale, ma ha affrontato, con inchieste e servizi, i principali temi riguardanti il settore ferroviario.

Nel corso del 1988, sono apparsi su "VdR" articoli sulle grandi opere attualmente in costruzione, sono state presentate le più importanti innovazioni nel servizio, ma sono state anche realizzate inchieste con un marcato accento di autocritica, come quelle sui ritardi, sui disservizi nelle stazioni, sulla ancora insufficiente informazione al pubblico.

"Voci" ha anche proseguito nella sua attività di editing con la pubblicazione dei "Quaderni di VdR", monografie su temi di particolare interesse e specificamente rivolti agli operatori del settore.

Cineteca

La Cineteca FS è una delle più antiche e delle più fornite tra quelle operanti in Italia. E' la vera e propria "memoria visiva" della storia ferroviaria del nostro paese.

Durante l'88 la Cineteca FS ha realizzato 2 documentari in pellicola (uno sul Pendolino e uno, "Lei prende il treno? A me gli occhi" di Paolo Bianchini, sui vantaggi del viaggiare in treno), 4 video e numerosi short sui lavori svolti dalle Unità Speciali, sulla Direttissima, sui nuovi mezzi ecc.

Settore mostre

Anche nel corso del 1988 il settore ha partecipato a tutte le più importanti manifestazioni nazionali e internazionali (BIT di Milano, SET di Bologna, IVA di Amburgo, Fiera del levante a Bari, Festa



dell'Unità a Firenze, Festa dell'Amicizia a Verona, Festival dei Due Mondi a Spoleto ecc.). La partecipazione FS si è concretizzata, tra l'altro, con l'allestimento di stand, la presentazione di materiale rotabile d'avanguardia, la proiezione di programmi cinematografici e multivisione.

Cerimoniale

Il Settore Cerimoniale ha curato manifestazioni di grande risonanza nazionale e internazionale (Conferenza Europea Orari Treni e Viaggiatori a Firenze, Work-Shop a Venezia, Varo della nave traghetto Logudoro a Palermo, presentazione ETR 500 a Roma Termini, viaggio inaugurale dell'ETR 450 Roma-Milano-Roma) e numerose conferenze a carattere scientifico e tecnico nel settore trasporti.



Finito di stampare: luglio 1989
A cura della Direzione Centrale Relazioni Esterne e per la Comunicazione
Progetto grafico: **Ennio Salvatore**
Foto: **Fototeca FS**
Stampa: **Fiori & Avanzini** Via Anicio Paolino, 21 – Roma



ENTE FERROVIE DELLO STATO