



L'ORGANIZZAZIONE
MARINI
NEL TRENTENNIO
DELLA FONDAZIONE



*Una vita di operosità
con le*

FERROVIE dello STATO

**riassunta in occasione del
*TRENTENNIO di FONDAZIONE***

della

ORGANIZZAZIONE MARINI

Un pensiero vada a tutte le persone che ho conosciuto ed apprezzato nell'arco della mia attività quasi cinquantennale svolta con le F. S.: Direttori, Vice Direttori Generali, Funzionari dell'Amministrazione ed ai miei collaboratori, indimenticabili per la loro fattiva, preziosa attività, che la crudele Falce ha voluto stroncare durante il periodo che qui appresso vado ad illustrare.

L. M.



S. CRISTOFORO

La Sua fama nacque dalla credenza che il viandante che mirava con devozione la Sua effigie sarebbe scampato per quel giorno da qualsiasi disgrazia. Nel tempo assurse a Patrono del viandante, dei lavoratori dei trasporti, degli autieri e dei ferrovieri.

Nel secolare Santuario di S. Cristoforo sul Naviglio, che trovasi nel popolare quartiere di Porta Ticinese in Milano, da decenni, il 25 Luglio, nella ricorrenza della Festa del Patrono, avviene la commovente ininterrotta sfilata di migliaia di automezzi per la particolare Benedizione propiziatoria.

ERRATA CORRIGE

pag. 48 - Attenzioni: *leggi* Attestazioni
» 83 - matrici: *leggi* motrici

Indice

PARTE PRIMA - Servizio cumulativo con il Santuario di Caravaggio da pag. 11 a pag. 19

PARTE SECONDA - Organizzazione per la distribuzione degli abbonamenti per operai-braccianti-artigiani-impiegati e studenti da pag. 20 a pag. 48

PARTE TERZA - Servizio combinato "Strada-Rotaia" sistema "Fer-Aut Marini" da pag. 55 a pag. 88

1920

I D E A T O R E

O R G A N I Z Z A T O R E

F O N D A T O R E

R E A L I Z Z A T O R E

**DI SERVIZI FERROVIARI
E DEL SISTEMA PER IL
COORDINAMENTO E LO
SVILUPPO DEI TRASPORTI
"ROTAIA - STRADA"**

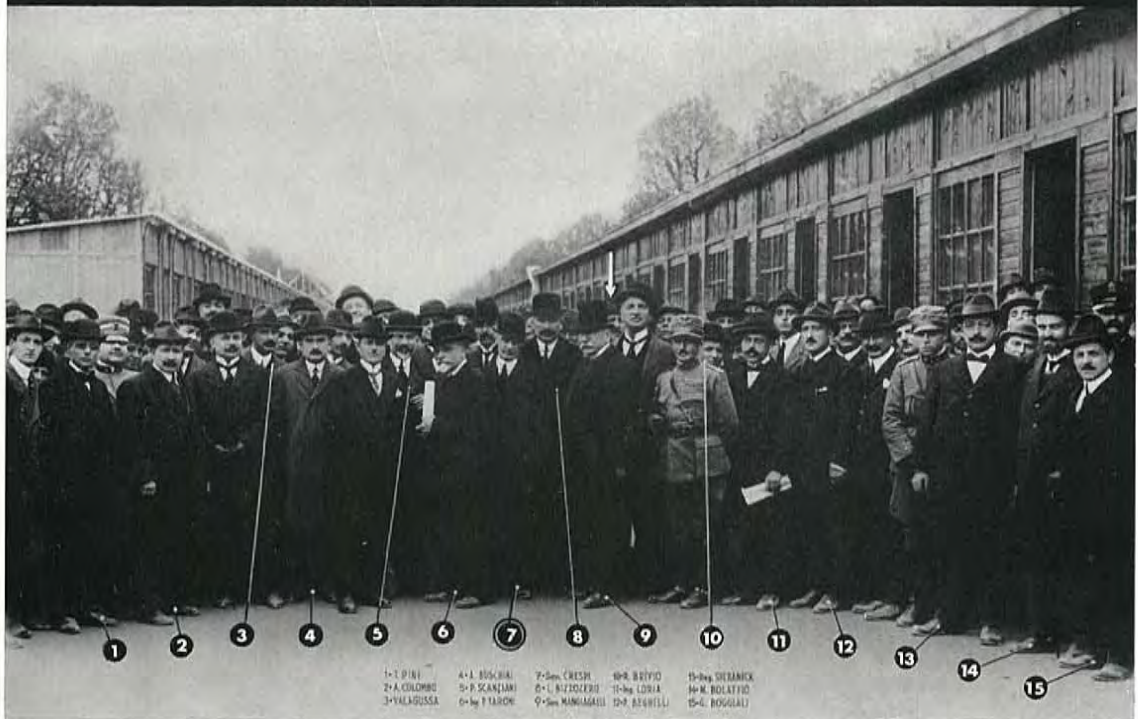
COMM. LUIGI MARINI

P.ZA BERTARELLI 4 - MILANO

1968

*Non è fuori luogo, dovendo relazionare il trentennio della Organizzazione Marini, che ha sempre operato e tuttora opera esclusivamente nel settore ferroviario, cominciare dal momento in cui iniziarono i primi contatti con l'Amministrazione delle F.S., contatti che maturarono e sempre si consolidarono in apprezzamenti lusinghieri sulla mia particolare capacità organizzativa, sia quando partecipai come Segretario del Comitato alla organizzazione della **Prima Fiera Campionaria di Milano - 1920** - in occasione della quale svolsi, con la Direzione delle F.S. a Roma, pratiche inerenti al servizio organizzativo per convogliare le merci dirette alla stessa Fiera con la richiesta di riduzioni tariffarie per il trasporto delle merci e per i viaggi degli espositori, tecnici e giurati, sia quando partecipai, nel 1928, al sorgere della istituzione delle "Casse Mobili" per un servizio trasporto merci "da porta a porta" (di cui dirò più diffusamente in appresso), sia ancora quando proposi e sostenni tenacemente l'istituzione del servizio Cumulativo Ferro-Auto per il Santuario di Caravaggio.*

SABATO 27 - 3 - 1920



(7) Senatore Crespi che ricorderò più avanti parlando delle "Casse mobili".

La freccia bianca indica il Comm. Marini.

Parte prima

1939

Servizio

cumulativo

per il

Santuario

di

Caravaggio

1945

Le autolinee F.lli Marini, che operavano nella zona della Bassa Bergamasca, erano in collegamento con le Stazioni Ferroviarie Centrali ed Ovest di Treviglio e, per questa loro particolare posizione, conoscevano esattamente l'entità e le caratteristiche del traffico Pellegrini diretti al Santuario di Caravaggio.

Premesso che l'afflusso di persone al Santuario è stato e sarà sempre imponente, ricorderemo che:

“Negli anni precedenti il 1919 si servivano della Ferrovia dai 60 ai 90 mila Pellegrini l'anno; dal 1920 al 1931 l'affluenza al Santuario, con gli altri mezzi, era aumentata di circa una decina di migliaia di persone, mentre nel 1932 l'afflusso per le F.S. si era ridotto a circa un migliaio, come risultava dalle statistiche ufficiali del Servizio Movimento delle F.S.”.

Su questa situazione, mi intrattenni con la Direzione Compartimentale F.S. di Milano, offrendo la mia collaborazione per la istituzione di un servizio cumulativo Ferro-Auto il quale, associato a particolari facilitazioni di viaggio sulle tariffe di entrambi i vettori, avrebbe dovuto, a mio avviso, far ritornare alla rotaia almeno una parte di quel traffico che l'aveva abbandonata, tenuto conto - e la cosa era assolutamente certa - che la visita al Santuario, per moltissime persone e gruppi familiari, rappresentava un'usanza di ogni anno.

La necessità della realizzazione del servizio cumulativo, era dovuta al fatto, che la perdita del traffico derivava principalmente dai disagi del viaggio ferroviario per effetto del duplice trasbordo a Treviglio e a Caravaggio e del tempo impiegato da Treviglio al Santuario e viceversa.

Ciò però che fece riconoscere l'importanza e la necessità di un servizio cumulativo Ferro-Auto, fu la ricorrenza delle **Feste per il Centenario della Comparizione della Madonna di Caravaggio - 26 maggio 1932** - che era stato propagandato a mezzo di giornali, affissi murali e diffuso ripetutamente a mezzo radio.

Assurgendo tali feste a particolare solennità, l'Amministrazione delle F.S. aveva disposto un servizio di emergenza concentrando alla Stazione di Treviglio mezzi e personale, per fronteggiare eventuali maggiori necessità.

In detta circostanza i Funzionari delle F.S. si resero conto della reale affluenza

dei Pellegrini al Santuario, che risultarono, nel solo mese Mariano, 70.000, giunti però con mezzi non ferroviari.

Dopo breve tempo si conclusero gli accordi per il Servizio Cumulativo, e si stabilirono le relative facilitazioni di viaggio, con tariffe comprensive di quelle ferroviarie e di quelle dell'autocorriera, sia per persone isolate che per comitive di almeno 5 persone.

Raggiunto l'accordo, si rendeva necessaria una capillare diffusione, fra i fedeli, della notizia dell'istituzione del servizio. A questo scopo organizzavo un apposito "Ufficio di Propaganda" assumendomene la direzione.

Si rese necessario nominare dei collaboratori in molte Diocesi, stabilendo con essi dei programmi, che comprendevano anche particolari compensi per gli organizzatori di comitive di almeno 25 Pellegrini.

Si provvide a divulgare annualmente decine di migliaia di foglietti in tutte le Parrocchie, unendoli anche ai bollettini parrocchiali diretti alle famiglie dei fedeli.



Ufficio Propaganda

(Fondato nel 1932)

per lo sviluppo del Servizio Cumulativo
Ferroviario-Automobilistico
col
Santuario di Caravaggio

Fondatore e Direttore:
Comm. Luigi Marini

SERVIZIO { Ferrovie dello Stato - fino alla stazione di Treviglio
Autocorriera - da Treviglio al Santuario

Delegati e Corrispondenti
in tutte le Diocesi del
Piemonte, Liguria, Lombardia,
Venezia Tridentina, Veneto,
Venezia Giulia, Emilia

Milano, li
Piazza Bertarelli 4
Telef. 85-723

Testata della carta da lettera dell'ufficio propaganda



MAGGIO - GIUGNO
(LUGLIO ESCLUSO) 1939-XVII
AGOSTO - SETTEMBRE
AL
SANTUARIO DELLA
B.V. DI CARAVAGGIO

RIDUZIONI FERROVIARIE
DEL **50% E 70%**

da
MILANO
di
SANTUARIO
e ritorno

in treno
fino a **TREVIGLIO**
in Autocorriera
da **TREVIGLIO**
di **SANTUARIO**

Complesive

L. 13,30
per gli isolati
L. 8,60
per comitive composte di
almeno cinque persone

Con partenza da Milano-Lambrate rispettivamente **L. 12,30 e L. 8.-**

DA TUTTE LE STAZIONI della Lombardia, Piemonte, Liguria, Emilia, Tre Venezie,
e delle linee Massa - Sarzana - Fidenza - Parma

In via indicativa si trascrivono i prezzi dei biglietti a tariffa ridotta da alcune stazioni dell'Italia Settentr. al SANTUARIO

(In treno fino a Treviglio, in autocorriera da Treviglio al Santuario)

50 % ISOLATI		70 % COMIT. di 5 e più pers.		50 % ISOLATI		70 % COMIT. di 5 e più pers.		50 % ISOLATI		70 % COMIT. di 5 e più pers.	
Alessandr.	L. 37.50	L. 24.40	Casale M.	L. 34.10	L. 22.40	Mortara	L. 27.10	L. 18.-	Torino	L. 50.30	L. 31.80
Aosta	• 65.50	• 40.20	Colico	• 27.90	• 15.80	Novara	• 25.50	• 17.-	Treviso	• 38.50	• 27.-
Arona	• 30.10	• 19.80	Cuneo	• 68.50	• 43.20	Padova	• 53.50	• 35.60	Trieste	• 89.50	• 55.20
Asi	• 45.50	• 28.80	Domodoss.	• 43.50	• 28.-	Pavia	• 22.70	• 15.40	Udine	• 82.50	• 52.20
Aulla	• 60.50	• 38.-	Ferrara	• 62.50	• 38.80	Piacenza	• 30.70	• 20.20	Varese	• 28.50	• 19.-
Belluno	• 71.50	• 45.20	Fidenza	• 29.10	• 19.20	Rimini	• 77.50	• 49.20	Venezia	• 60.50	• 38.-
Bergamo	• 9.30	• 6.80	Fiume	• 104.50	• 64.20	Santina	• 35.90	• 23.50	Ventimiglia	• 79.50	• 50.20
Bologna	• 59.50	• 37.40	Genova	• 50.50	• 32.20	Sestri Lev.	• 60.50	• 38.-	Verona	• 32.70	• 21.60
Bolzano	• 66.50	• 41.40	Gorizia	• 84.50	• 55.20	Sondrio	• 37.70	• 24.60	Vigevano	• 23.90	• 16.20
Brescia	• 16.90	• 10.60	Lecco	• 18.50	• 12.80	Stradella	• 30.30	• 20.-	Voghera	• 29.10	• 19.20
			Monza	• 13.30	• 10.40						

N.B. - Per i biglietti provenienti dalla linea Bologna: tariffa VIA MILANO - dalla linea Ferrara-Padova: tariffa VIA VERONA

Orario dei treni in partenza MILANO - TREVIGLIO						Orario dei treni in partenza TREVIGLIO - MILANO							
Milano	6.02	6.54	7.02	7.23	9.11	9.52	Treviglio	7.26	8.03	8.44	9.20	10.07	11.01
Treviglio	6.37	7.29	7.38	8.12	9.42	10.23	Milano	8.07	8.38	9.15	9.56	11.-	11.34
Milano	10.15	12.28	13.37	17.18	18.13		Treviglio	12.11	13.08	13.44	17.06	19.03	
Treviglio	11.07	13.01	14.17	17.49	18.43		Milano	13.-	13.41	14.41	18.03	19.35	

X si ferma a Lambrate - W stazione Treviglio ovast

ORARIO DELL'AUTOCORRIERA TREVIGLIO - SANTUARIO di CARAVAGGIO e VICEVERSA

Part. Treviglio Ovest														Arr. Santuario													
7.40	8.12	9.45		11.25	12.23	13.10	14.18	16.45	18.-	7.50	8.40	9.10	11.05	12.10	13.05	13.50	15.48	16.50	18.30								
7.10		8.14	9.48	10.24	11.39	12.25	13.16	14.20	17.10	19.05	7.45	8.35	9.05	10.59	12.05	13.-	13.42	15.45	16.40	18.27							
									17.31	19.20	7.30									18.10							
7.25	8.-	8.33	10.08	10.40	11.45	12.40	13.25	14.34	17.35		8.20	8.50	10.40	11.50	12.50	13.30	15.30	16.25	18.05								

* si effettua soltanto nei giorni festivi

(1) festivo nel tratto Santuario-Caravaggio Città

AVVERTENZE - Le comitive di 5 o più persone per ottenere il biglietto di riduzione dovranno presentare alla stazione di partenza un doppio elenco coi nomi dei partecipanti. - La validità del biglietto è di 5 giorni per distanze fino a 200 km. e di 10 per distanze superiori. - Sul biglietto per il viaggio di ritorno è *obbligatorio* il timbro del Santuario che verrà apposto gratuitamente. - I viaggiatori alla stazione di Treviglio proseguiranno il viaggio in autocorriera senza ulteriori spese fino al Santuario (recinto interno della Basilica).

Volantino di propaganda

N.B. - I ragazzi dai 4 ai 10 anni pagano me/cà prezzo sulle tariffe qui segnate

Fu così possibile sviluppare una propaganda efficace in tutta la zona interessata alla riduzione delle tariffe e si può affermare che il volantino di cui sopra, per la sua elementare chiarezza, fu il mezzo di propaganda che diede vita e potenziamento al servizio cumulativo.



Foto fatta nel 1934 nel recinto del Santuario (l'asterisco indica il titolare dei servizi comm. L. Marini a latere il fratello comm. F. Marini).

La foto mostra una parte dello schieramento delle autocorriere destinate al servizio cumulativo in una giornata festiva, servizio che si svolse sempre regolarmente con la più viva soddisfazione del pubblico e con il pieno riconoscimento da parte dell'Amministrazione delle F.S.

La riduzione del prezzo di tariffa e la istituzione del servizio cumulativo superarono, nell'esercizio di prova, le nostre stesse aspettative.

RAFFRONTO DEI VIAGGIATORI SULLE F.S. NEI SOLI MESI DI MAGGIO

Anno 1932	-	persone	1.500	-	incasso L.	37.520
„	1933	-	„	7.369	„	182.500

CON IL SERVIZIO COMBINATO VI FURONO PER LE F.S. L. 144.980 DI MAGGIOR INCASSO

Nei mesi: giugno - agosto settembre: si ebbe un incasso di L. 289.000. Raggiungendo nell'esercizio 1933 l'importo di L. 471.500 (quattrocentosettantunmila-cinquecento).

Negli anni successivi gli introiti si stabilizzarono su circa 500.000 lire.

Tutti i trasporti si effettuarono senza bisogno di istituire treni speciali o impegnare materiale rotabile di rinforzo. Il traffico relativo si svolse infatti con la frequenza dei soli treni ordinari sulle linee che fanno capo alle stazioni ferroviarie.

I risultati positivi di cui sopra, evidentemente non dimenticati dai Dirigenti delle F.S., dovettero convincere questi ultimi a ritenere che anche nel settore degli abbonamenti settimanali, operanti allora in pieno caos, avrei potuto contribuire a migliorare il servizio.

Parte seconda

1938



1968

Servizio distribuzione abbonamenti settimanali presso le stazioni delle F.S.

Genesi

dell'Organizzazione Marini

Nacque così l'**Organizzazione Marini**, di cui dirò più diffusamente in appresso, che compie quest'anno il trentennio di attività.

Una attività silenziosa, bene inquadrata e perciò efficace, che ha dato alle Ferrovie dello Stato – nel cui ambito e per le quali opera – tangibili risultati, sia economici, come apporto di introiti, sia come disciplina che, in un settore come quello degli abbonamenti settimanali per operai, braccianti, impiegati, riferita cioè a masse imponenti di utenti, nessuno avrebbe mai pensato che potesse essere realizzata.

E' proprio in relazione a questi risultati, infatti, che ho ritenuto opportuno di esaminare un po' in profondità questa mia attività, sia per fare – dopo un trentennio di vita – un consuntivo dei risultati conseguiti e vedere – ove ce ne fossero – di eliminare eventuali difetti, (peraltro immancabili ed inevitabili in tutte le Aziende, specialmente se complesse come quella della mia Organizzazione), sia per gettare le basi della futura attività, nell'intento di perfezionare l'attività stessa e realizzare per gli utenti, sulla scorta delle risultanze degli anni passati, una sempre più efficiente organizzazione.

Trentennio

di intensa attività

Pur essendo trascorso un trentennio assai movimentato, cercherò di precisare l'attività della mia Organizzazione, limitandola al passato assai recente, ricordando la situazione in cui si trovavano le Ferrovie dello Stato allorquando venni sollecitato a studiare, nel 1938, il problema della distribuzione dei biglietti di abbonamento settimanali e festivi per la Lombardia ed il Piemonte.

L'Amministrazione delle F.S. era da tempo preoccupata dei gravi inconvenienti che si verificavano nelle stazioni dell'Italia Settentrionale, in particolare nel Compartimento di Milano, per la distribuzione degli abbonamenti ai lavoratori.

La non doviziosa disponibilità dei mezzi di cui esse potevano usufruire e la attrezzatura degli impianti, assolutamente inadatta a fronteggiare siffatte situazioni, avevano fatto sì che si producessero a più riprese, e con una certa frequenza, negli impianti e nei treni, deprecabili inconvenienti che, oltre tutto, si traducevano in notevoli danni economici per l'Azienda, che non si trovava nelle condizioni di controllare la situazione.

Per ovviare in qualche modo a siffatto stato di cose, da molto tempo i Dirigenti Ferroviari avevano adottato vari provvedimenti. Fra l'altro era stato disposto, data l'imponente massa di lavoratori, che il rilascio degli abbonamenti settimanali venisse effettuato durante il pomeriggio del sabato e nell'intera giornata della domenica precedenti la settimana d'inizio della loro validità (sei giorni dal lunedì al sabato) e fino al lunedì, primo giorno di utilizzazione dei biglietti stessi.

Inoltre, per eliminare o almeno attenuare gli inconvenienti lamentati dalla clientela, le Ferrovie avevano predisposto, sobbarcandosi forti spese, opportuni rinforzi alle biglietterie: oltre un centinaio di agenti per tutta la durata dell'orario di distribuzione ed in molte stazioni, per particolari esigenze, il numero dei detti sussidi di personale veniva spesso addirittura raddoppiato. Ma le masse erano assai cospicue, e le F.S. non avevano, ovviamente, la possibilità di costringere gli abbonati a presentarsi allo sportello scaglionati in ore prefissate dei giorni suddetti.

Sicchè gli affollamenti che si verificavano agli sportelli delle stazioni, malgrado questi saggi provvedimenti, non erano affatto diminuiti ed a nulla erano valsi, di fronte a masse così imponenti di utenti, i rinforzi di personale disposti per soddisfare le esigenze del servizio. Gli interessati, quasi sempre e ovunque costretti ad estenuanti file agli sportelli, maggiormente disagiati nelle giornate di brutto tempo e durante i rigori invernali, si abbandonavano spesso, a dispute ed anche a violenze assolutamente disgustose.

Si trattava di una situazione a carattere generale giacchè non soltanto nei grandi impianti, ma anche nelle piccole stazioni, — ove l'agente del movimento

era lo stesso che provvedeva alla distribuzione dei biglietti, — le condizioni non erano diverse.

Infatti, in tutte le Stazioni si constatava la materiale impossibilità del personale a svolgere il proprio servizio, particolarmente nelle prime ore del lunedì, per l'imponente numero di viaggiatori (abbonati e non abbonati) che si accalcavano davanti agli sportelli, viaggiatori che, fra l'altro e per la maggior parte, provenivano da paesi interni con altri mezzi che giungevano nelle stazioni pochi minuti prima dell'ora di partenza dei treni. Tutti questi utenti, impossibilitati ad acquistare il biglietto, e stanchi dello stato di cose che si ripeteva settimanalmente, si abbandonavano a violente scenate che, in molti casi, degeneravano in veri e propri assalti alle biglietterie, con insulti e minacce al personale.

EPISODI DEL GENERE SE NE VERIFICAVANO A JOSA

Basterà ricordare quello di Carnate Usmate dove la folla degli utenti arrivò, pressando, a svellere addirittura la vetrata che divideva l'atrio dalla biglietteria.

I controllori e l'altro personale, mandati di rinforzo dagli Uffici Compartimentali, come in altre circostanze, furono travolti insieme al personale della stazione stessa ed alla forza pubblica. La mischia fu tale che vi furono dei feriti. Risultato: tutti i viaggiatori partirono, e tutti sprovvisti del biglietto di abbonamento.

Altro episodio fu quello di Romano Lombardo, dove vennero infranti i vetri della stazione e divelte le porte e dove gli operai scesero a vie di fatto con il personale di stazione; infine quelli di Melzo, Melegnano, Lodi, Treviglio, Codogno, Casalpusterlengo, ecc., dove pur con l'impiego della Polizia Ferroviaria, non si riuscì a contenere le masse che, abbandonatesi prima alle violenze ed ai vandalismi di cui si è detto, si riversavano poi nei treni senza recapito di viaggio.

In altri termini gli utenti facevano questo ragionamento: noi ci presentiamo alla stazione per acquistare l'abbonamento e le Ferrovie si debbono mettere in condizione di fornircelo, la qualcosa però non avviene; quindi noi siamo senza colpa viaggiando sprovvisti di biglietto. Ritenendo questo ragionamento più che

giusto, si era diffusa, in tutti, la tendenza a viaggiare per l'intera settimana a titolo gratuito abusivo, tanto più che, e la cosa era ormai di dominio pubblico, il personale dei treni utilizzati da queste masse – stracolmi di gente – non era assolutamente in grado di esercitare una regolare controlleria; sicchè la immunità era certa.

Questo deplorabile abuso aveva finito per contagiare un po' tutti, e quindi molti di coloro che avrebbero potuto agevolmente mettersi in regola, compresi i viaggiatori occasionali. Il viaggiare senza abbonamento era diventato una regola per quasi tutti gli utenti che, fra l'altro, ne traevano anche una indiscutibile convenienza economica!

Da tempo gli Uffici Commerciali F.S. andavano rilevando una sensibilissima riduzione degli incassi nella vendita degli abbonamenti settimanali, mentre i treni erano sempre super affollati, con un notevole danno economico per l'Azienda.

Di fronte ad un tale stato di fatto, che si andava aggravando ogni giorno di più nonostante l'impiego dei sussidi di personale alle biglietterie di cui si è detto, **che comportava una spesa abbastanza rilevante**, i Dirigenti dell'Azienda si proposero di studiare qualche ulteriore diverso provvedimento.

Studi e provvedimenti per la distribuzione degli abbonamenti

Tale era la situazione che mi venne esposta dai Dirigenti Centrali del Servizio Commerciale delle F.S., oltre ad essermi nota perchè di dominio pubblico, durante alcuni incontri che ebbi occasione di avere per il mio servizio cumulativo di Caravaggio di cui ho fatto cenno precedentemente. Mi venne anche riferito che erano stati interessati alla questione diversi organismi specializzati nei servizi di biglietterie. Tra i motivi di rinuncia vi era anche quello – ed era il principale – di dover operare in un settore difficile, con un pubblico ritenuto non facilmente disposto a pagare il sopraprezzo sull'importo del biglietto, per cui l'utile non po-

teva assolutamente compensare adeguatamente il lavoro che si sarebbe dovuto svolgere, tenuto conto che munirsi dell'abbonamento da parte dell'utente era volontario, poiché la distribuzione continuava nelle stazioni.

Venni comunque invitato ad occuparmi della cosa. Vennero messi a mia disposizione, per uno studio accurato, tutti gli elementi di cui le F.S. disponevano, e gli impianti periferici furono autorizzati a fornirmi tutte le informazioni riguardanti il servizio che avrei dovuto disimpegnare.

Il tempo necessario per questi contatti con gli uffici ferroviari bastò per formarmi una idea della situazione e per stabilire le basi di un preciso programma di lavoro, atto a risolvere il problema nelle sue linee generali e, in particolare ad eliminare, il più rapidamente possibile, gli invii degli agenti in sussidio alle stazioni; personale che, da accertamenti presso gli impianti grandi e piccoli, **veniva impiegato annualmente per parecchie decine di migliaia di ore**, tempo elevatissimo poiché non era possibile disciplinare l'afflusso degli utenti agli sportelli, per il rinnovo abbonamenti. Stando alle mie risultanze, non c'era pertanto nulla da aggiungere a quanto mi era stato riferito all'inizio dei miei studi.

Mi decisi comunque ad accettare l'incarico pur avendone compreso l'onere organizzativo, creando **espressamente per le Ferrovie dello Stato**, quell'organismo che sin d'allora opera sotto il nome di:

ORGANIZZAZIONE MARINI

ed il cui programma, studiato nel 1938, veniva realizzato a seguito della stipulazione, con la Direzione Generale F.S., della convenzione che disciplinava la distribuzione degli abbonamenti settimanali e festivi per impiegati, operai, braccianti, artigiani e studenti, anche nei paesi di residenza degli aventi diritto che non fossero sedi di stazioni ferroviarie.

L'iniziativa lasciò dubbiosi tutti coloro che intrattenni per lo studio organizzativo. Tutti erano certissimi dell'insuccesso cui sarei andato incontro, ritenendo l'impresa non solo ardua, ma quasi impossibile.

Io invece non disarmai, fidando soprattutto nel mio metodo tecnico-organizzativo, applicato, con successo, in tutti i rami dove esso mi fu richiesto: sia nel servizio viaggiatori, sia nei trasporti merci su strada, che nella realizzazione dei trasporti combinati Strada-Rotaia (questo argomento forma oggetto di un capitolo a sè stante). Ho infatti sempre ritenuto che senza l'essenziale fattore "organizzazione" nessun programma, anche il più semplice, può essere foriero di buona riuscita.

Frattanto, mentre studiavo il mezzo migliore per risolvere i disagi delle stazioni di Milano Città, aprii in breve tempo ben 108 rivendite in località comprese nella giurisdizione dei Compartimenti F.S. di Milano e di Torino.

Il problema - a mio avviso - doveva essere risolto tenendo conto di tutte le responsabilità derivanti dall'operato dei miei collaboratori nei confronti delle F.S. e dei terzi.

Esso fu pertanto impostato sulle seguenti principali direttive:

<i>TECNICO</i>	—	<i>Regolarità del servizio</i>
<i>DISCIPLINARE</i>	—	<i>Rapporto con il pubblico</i>
<i>FINANZIARIO</i>	—	<i>Regolarità della tenuta del casellario con relative scorte e versamento degli introiti</i>

Inoltre, il servizio venne organizzato in modo da rispondere alle seguenti necessità:

- a) consentire ai viaggiatori di rinnovare il loro abbonamento sollecitamente e comodamente. A questo scopo vennero aperte, nei vari paesi, una o più rivendite;
- b) che l'addetto alla distribuzione fosse persona moralmente a posto e avesse la capacità di disimpegnare l'incarico;
- c) mettere a disposizione degli abbonati, un ambiente decoroso ed atto a fornire loro ristoro e, se richiesto, conforto;
- d) un orario giornaliero di distribuzione, ininterrotto, dal pomeriggio del sabato al mezzogiorno del lunedì.

Su altre importanti questioni, come ad esempio sui rapporti con le Autorità di ogni singolo comune, intendo sorvolare.

Data la misura e la complessità del lavoro da svolgere avrei preferito, quale trattamento economico, che mi fosse stata concessa una percentuale sul graduale sviluppo e sui vantaggi finanziari che la mia attività avrebbe apportato alle F.S. tanto più che non chiedevo nessuna esclusiva nei confronti delle stazioni.

Convinto che da una buona inquadratura organizzativa, potesse scaturire una perfetta riuscita, e pur di accelerare al massimo la attuazione del servizio tanto sollecitato, mi limitai a fronteggiare spese di impianti ecc., con i modesti compensi stabiliti dalla tabella del Capitolato d'Oneri (pur trattandosi di una speciale convenzione e non di un contratto di Agenzia), corrispondendo anticipi e mercedi per invogliare ed incoraggiare i collaboratori ad accettare l'incarico.

La distribuzione ebbe inizio con l'applicazione del sovrapprezzo che veniva corrisposto dall'utente nella seguente misura:

<i>L. 0,10 per ogni biglietto dell'importo</i>		<i>fino a L. 2</i>
<i>L. 0,20</i>	„ „	<i>da L. 2,05 a L. 5</i>
<i>L. 0,30</i>	„ „	<i>da L. 5,05 a L. 10</i>
<i>L. 0,40</i>	„ „	<i>da L. 10,05 a L. 20</i>
<i>L. 0,50</i>	„ „	<i>da L. 20,05 a L. 30</i>

Sviluppo del servizio nei compartimenti di Milano-Torino-Genova

I Fiduciari della Organizzazione Marini – che sono ridotti oggi a 420 – vengono forniti di:

- 1 raccoglitore;
- 5 timbri di gomma;

- 1 registro per il carico dei biglietti;
- 1 registro per lo scarico dei biglietti;
- 1 fascicolo di bollettini di Conto Corrente Postale;
- materiale per la registrazione degli incassi, per i versamenti agli Uffici F.S. e per la contabilità (Mod. C. 229);
- 1 casellario (fig. 2);
- 1 targa di metallo da esporre al pubblico (fig. 1).

Il materiale viene sempre tenuto in ottimo stato di conservazione, la qualcosa, specie per quanto riflette i casellari, le targhe ed i timbri, implica una spesa annua piuttosto rilevante per il loro periodico rinnovo.



Fig. 1 - Targa esposta nelle rivendite O.M.



Fig. 2 - Lo stesso casellario aperto.

Dall'inizio del servizio, in ogni località si ebbe a registrare, immediatamente, una distribuzione di abbonamenti settimanali superiore del 40% (quaranta per cento) a quella che normalmente avveniva nelle stazioni interessate. Ciò a conferma di quanto già indicato dalle statistiche ferroviarie, circa la percentuale degli evasori.

Considerando pertanto il costo del biglietto ad una media di L. 15,60, la normalizzazione del servizio determinò per le F.S. un realizzo di L. 18.720.000 pari a due quinti dell'importo ricavato dalla distribuzione degli abbonamenti da parte della mia Organizzazione; la O.M. distribuiva circa 3 milioni di abbonamenti per un importo di L. 46.800.000.

Questi risultati valsero a far sì che le F.S. mi incoraggiassero a sviluppare l'iniziativa, estendendo la convenzione ad altri Compartimenti.

Ottenni anche di applicare diversi accorgimenti, suggeriti alle Direzioni Compartimentali F.S. sempre nell'intento di migliorare il servizio e di stroncare ogni sorta di abusi. Uno di questi tendeva ad eliminare la facilità con la quale gli abbonati riuscivano a correggere la data di validità scritturata a mano sul biglietto.

Gli accertamenti sulle responsabilità relative a dette irregolarità, richiedevano laboriose indagini da parte di diversi uffici.

Disposi pertanto, per le mie O.M., di concerto con le F.S. che, oltre alla data di emissione del biglietto, venisse applicato sul recapito di viaggio, con timbro ad inchiostro indelebile, anche il numero corrispondente a quello della settimana di validità.

A questo proposito ogni anno il mio ufficio invia ai Fiduciari una circolare, come da esemplare sottoriportato:

Esempio di avviso inviato ai Sigg. Fiduciari per il 1967:

A tutti i Sigg. Fiduciari

Indichiamo qui appresso il numero delle prime 12 domeniche dell'anno, con il corrispondente numero della settimana:

1-1-67 — 01	15-1-67 — 03	29-1-67 — 05
8-1-67 — 02	22-1-67 — 04	5-2-67 — 06

12-2-67 — 07

26-2-67 — 09

12-3-67 — 11

19-2-67 — 08

5-3-67 — 10

19-3-67 — 12

e così di seguito fino alla 52^a settimana dal 24-12 al 31-12-67. Come in precedenza vi abbiamo indicato, il numero delle prime 9 settimane deve essere preceduto dallo zero.

Normalizzazione del servizio

In breve tempo scomparvero tutte le contestazioni in materia. Il buon esito di tale iniziativa indusse l'Amministrazione ad attuarla anche nelle stazioni ove non funzionavano le mie rivendite.

Conseguenza di tutto quanto esposto: le irregolarità vennero eliminate, l'Amministrazione delle F.S. registrò maggiori incassi, cessò l'invio di agenti in sussidio e si normalizzò anche il servizio agli sportelli, con grande sollievo del personale di stazione e maggiore soddisfazione degli addetti ai servizi di controlleria nei treni, senza contare la grande responsabilità tutta a mio carico per lo svolgimento di questa attività, avendo le mie O.M. una dotazione di circa 4500 relazioni con scorte di biglietti il cui importo si aggira sul mezzo miliardo.

1951 - PERIODO DI MASSIMO SVILUPPO DEL SERVIZIO.

Al 30 giugno 1951, e cioè fino al giorno in cui gli utenti versavano per l'acquisto del biglietto il sovrapprezzo stabilito, il servizio, potendo essere espletato con una certa autonomia, aveva raggiunto il suo massimo sviluppo.

Ciò prova chiaramente il favore del pubblico per il servizio della Organizzazione Marini che, secondo espressioni degli abbonati, **rappresenta un servizio a domicilio**; mentre qualificate organizzazioni sindacali hanno affermato che essa ha assunto tutte le caratteristiche di un servizio pubblico, a favore dei lavoratori.

Questi positivi e tangibili risultati non si sarebbero certo raggiunti se non si fosse esplicitato, in particolar modo inizialmente, un continuo e accurato studio delle condizioni ambientali, una sorveglianza incessante ed un assiduo controllo per il quale si è reso necessario organizzare un complesso di servizi amministrativi e contabili, di considerevole entità numerica e di notevole peso economico.

I detti servizi di controllo, svolti con adeguati mezzi per il rapido, improvviso e tempestivo raggiungimento di tutte le rivendite, ai fini di esaminare l'andamento delle stesse, hanno richiesto l'ausilio anche di vari automezzi, in quanto le rivendite distano, talvolta, fino a 12 Km. dalle stazioni di competenza.

Per rendersi esatto conto dei risultati conseguiti attraverso la detta vigilanza, basterà tener presente che in 25 anni di esercizio la mia Organizzazione ha emesso n. 79.648.770 biglietti per un importo di trentanove miliardi e cinquecento milioni di lire ed il **Controllo Viaggiatori e Bagagli F.S. di Firenze non ha avuto occasione di emettere rilievi neppure di minimo importo a carico delle mie rivendite, in quanto le pronte verifiche ai documenti contabili, eseguite dalla mia sede centrale di Milano nella stessa settimana di distribuzione, permettono di accertare subito gli eventuali errori e di segnalarli alle rivendite interessate ed alle stazioni F.S. di competenza, per la regolazione prima della chiusura mensile della contabilità.**

Con ciò veniva confermato il giudizio e la fiducia espressi dai Funzionari del Controllo e da quelli della Direzione Generale F.S., all'epoca della stesura della Convenzione, per la meticolosa precisione contabile e amministrativa già da me osservata nello svolgimento del servizio cumulativo per il Santuario di Caravaggio dalle stazioni F.S. di Treviglio.

L'anno in cui ci fu contestato il maggior numero di irregolarità fu il 1965: con una distribuzione di n. 2.862.156 biglietti di abbonamento ci furono accertate irregolarità per complessivi 592 recapiti di viaggio, irregolarità riferentisi

tutte a tessere scadute per mancata revisione o ritardo annuale della certificazione del Sindaco apposta sulla tessera.

Come si può rilevare, la percentuale dei rilievi è stata addirittura irrisoria e comunque di nessun danno per le F.S., in quanto, in breve, le tessere – su segnalazioni sollecite delle O.M. – venivano nuovamente aggiornate.

Ciò dimostra ancora una volta la diligenza impiegata dai miei collaboratori nell'espletamento del lavoro, i migliori dei quali, soprattutto in passato, sono stati da me compensati con premi speciali.

Servizio inerente le stazioni di Milano

Per gli utenti in partenza dalle stazioni di Milano, che erano assurti a masse imponenti, (fenomeno verificatosi soprattutto nel periodo di particolare contingenza dovuta alle vicende della guerra, avendo dovuto affrontare anche l'esodo degli sfollati), realizzai, nell'intento di apportare un contributo efficace, sia alla Organizzazione che alle F.S. un apposito oneroso e complesso servizio, che ritengo opportuno illustrare qui di seguito soltanto in brevi linee.

Non essendo stato assolutamente possibile affrontare il servizio con biglietti a serie fissa, si dovettero usare quelli facoltativi, che - come è noto - comportano una maggiore elaborazione nella compilazione.

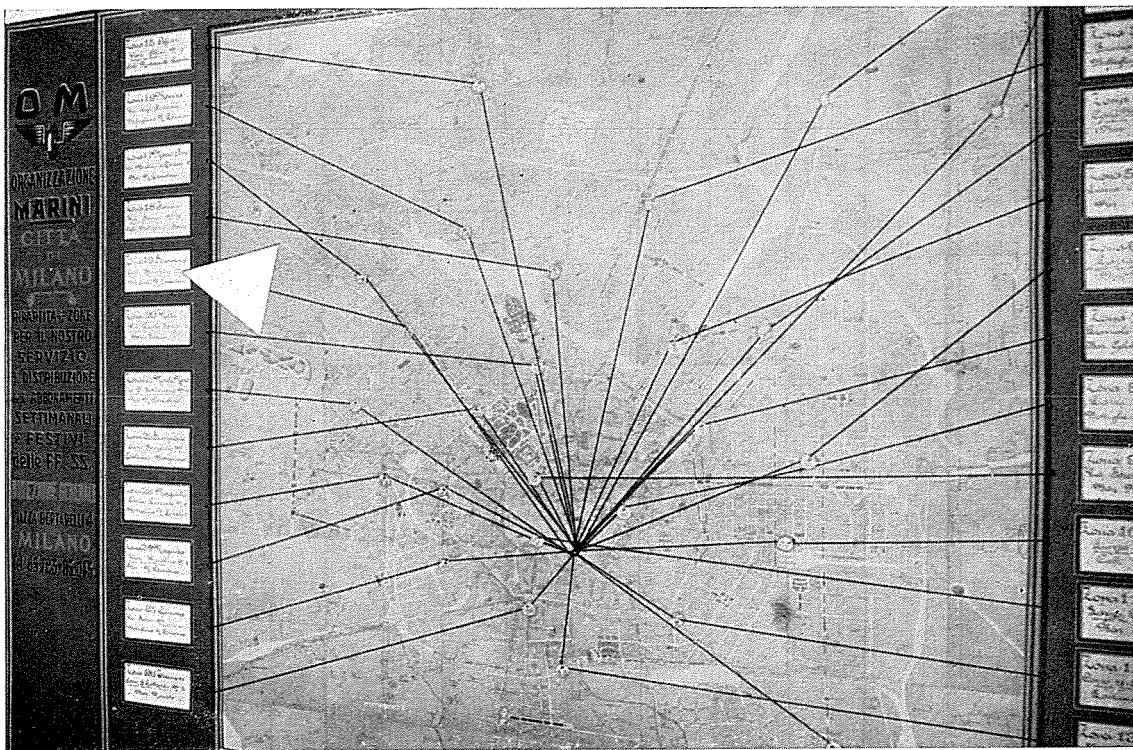


Fig. 4 - Particolare della carta topografica della città di Milano.

A) La città venne divisa in 26 zone. All'abbonato si indicava la zona di sua residenza, rilevandola da una carta topografica della città di Milano in scala 1:6000, esposta in apposito locale (fig. 4).

Indi l'ufficio provvedeva con apposita macchina a punzonare, su speciale targhetta metallica (fig. 5), i seguenti dati (nel caso in esame si riferiscono alla posizione di un abbonato dell'epoca):

- 1) numero della zona (19);
- 2) numero di posizione presso l'Organizzazione Marini (153);
- 3) numero della tessera (n. 132381) data di scadenza (28-11-1947) e certificazione del Sindaco (30-11-42), data di revisione (30-3-43);
- 4) Stazione di partenza (Milano Centrale) e di arrivo (Caravaggio) Km. 40 e prezzo L. 32,50, cl. 2;
- 5) nome e cognome (Milanesi Virginia).

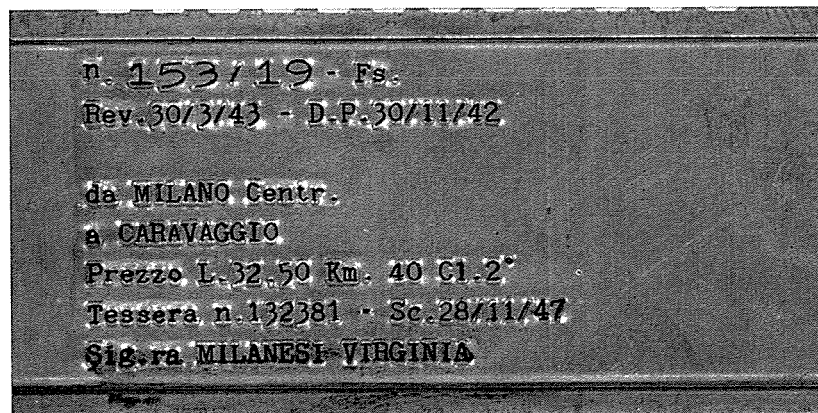


Fig. 5 - Targhetta metallica con gli estremi per la stampigliatura dell'abbonamento.

B) La targhetta coi dati così predisposti, veniva applicata alla stampatrice e riprodotta sui seguenti documenti:

1) sulle tre sezioni dell'abbonamento (fig. 6);

Fig. 6 - Abbonamento festivo facoltativo.



2) sul tesserino che veniva consegnato al viaggiatore per il rinnovo dei successivi abbonamenti, in modo che la tessera rimanesse sempre in consegna al titolare (fig. 7).

C) Sulla copertina interna della tessera veniva fissato un tagliando col numero di zona, con quello di posizione presso l'Organizzazione Marini e con l'indirizzo dell'ufficio di zona scelto dall'abbonato (fig. 8).

Fig. 7 - Tesserino per i successivi rinnovi dell'abbonamento.

<p>ORGANIZZAZIONE MARINI DIREZIONE GENERALE PIAZZA BERTARELLI, 4 - TELEF. 85.723 - 85.043 MILANO</p> <p>TESSERINO da inviare alla Sede della ORGANIZZAZIONE MARINI PIAZZA BERTARELLI, 4 MILANO per ottenere il rinnovo del biglietto d'abbonamento</p> <p>II* Dich. Podestarile del</p> <p>II* Revisione FF. SS. il</p> <p>III* > > ></p> <p>IV* > > ></p> <p>V* > > ></p> <p>NB. - Il presente tesserino non è cedibile (vedi avvertenze a terza).</p>	<p>Zona N. 19 Posizione N. 153</p> <p>n. 153/19* Fs.</p> <p>Rev. 30/3/43 - D.P. 30/11/42</p> <p>da MILANO Centr.</p> <p>di CARAVAGGIO</p> <p>Prezzo L. 32,50 Km. 40 Cl. 2*</p> <p>Tessera n. 132381 - Sc. 28/11/47</p> <p>Sig. MILANESI VIRGINIA</p> <hr/> <p>AGENZIE MILANO</p> <p>1. ZONA PRECOTTO - Sig. Villa Ignia - Trattoria Viale Monza, 259 - Telefono 286.130</p> <p>2. ZONA CRESCENZAGO - Sig. Andrea Luigi - Botigl. R. Privativa Via Padova, 281 - Telefono 289.384</p> <p>3. ZONA GARIBOLDI - Sig. Magliozzi Giovanna - Bot. R. Privativa Piazza Itria N. 4 - Telefono 690.903</p> <p>4. ZONA LOREIO - Sig. Poli Guglielmo - Bar « Peppino » Corso Buenos Aires, 92 (ang. v. Carretta) - Tel. 94.493</p> <p>5. ZONA STAZIONE CENTRALE - Sig. Manenti Andrea - Bar Tabaccheria P.zza Duca D'Aosta, 1 ang. V. Pisani - Telef. 61.709</p> <p>6. ZONA MONFORTE - Sig. Teri Lillero - Bar R. Privativa Piazza Ferravilla, 3 (ang. via Carnaghi) - Tel. 94.603</p> <p>7. ZONA VENEZIA - De Asquati Guglielmo - Bar Gelateria « Promessi Sposi » - Piazzale Oberdan, 10 - Telef. 270.128</p>
---	--

esterno

- 8. ZONA CENTRO - Sig. Marconi Maria ved. Ferioli - Botigliera
R. Privativa - Piazza Beccaria, 4 - Telef. 26.403
- 9. ZONA CASTELLO - Sig. Romano Gallesiana Maria - Bar R. Privativa
Via Euro Bonaparte, 67 - Telef. 83.905
- 10. ZONA VITTORIA - Sig. Gerosa Giuseppe - Caffè Botigliera
Piazza Grandi, 2 (ang. Corso 22 Marzo) - Tel. 50.268
- 11. ZONA CARRORCIO - Sig. Piviera Luigi - Bar Caffè
Largo Carrobbio, 1 (ang. S. Vito) - Telef. 89.385
- 12. ZONA ROMANA - Sig. Iametti Olga - Pasticceria « Roma »
C.so 28 Ottobre, 2 (ang. Viale Sabotino) Tel. 52.188
- 13. ZONA TIBALDI - Sig. Prati Giuseppina - Botigliera R. Privativa
Via Tibaldi, 60 (ang. Via Fedra) - Telef. 31.343
- 14. ZONA S. LUIGI - Sig. Timelli Giuseppe - Bar Tabaccheria
Piazza Corvetto, 7 - Telef. 54.070
- 15. ZONA AFFORI - Sig. Vincenti Aldo - Caffè Ristorante « Pianta »
Viale Alfani, 1 (ang. Via Astesani) - Tel. 698.034
- 16. ZONA BOVISA - Sig. Belliani Attilio - Botigliera R. Privativa
Via degli Imbriani, 27 - Telef. 694.186
- 17. ZONA MARIO ASSO - Sig. Bassi Attilio - Bar - R. Privativa
Via Masolino da Panicale, 2
- 18. ZONA FARINI - Sig. Paganò Rinaldo - Caffè - Botigl. « Farini »
Via Forini, 73 (ang. Via Stelvio)
- * 19. ZONA SEMPIONE - Sig. Lanterna Rosa - Botigl. R. Privativa
Corso Sempione, 90 (ang. Prin. Eugenio) - Tel. 90.980
- 20. ZONA VOLTA - Sig. Montanari Giuseppe « Bar Savoia »
Via P. Sarpi, 4 (ang. Via Balamonte) - Tel. 91.143
- 21. ZONA MONTE ROSA - Sig. Raiteri Ermenegildo - Bar R. Privativa
Via Settignano, 14 (ang. S. del Piombo) Tel. 490.205
- 22. ZONA SEMPIONE - Sig. Pirego Ettore - Pasticceria - Botigliera
Corso Sempione, 1 - Telef. 91.442
- 23. ZONA MAGENTA - Sig. Segron Adelaide - Botigl. R. Privativa
Piazza Piemonte, 8 - Telef. 43.977
- 24. ZONA MAGENTA - Sig. Bellomo Giuseppe - Bar - R. Privativa
Viale Vercellina, 2 (ang. P. Baracca) - Tel. 43.504
- 25. ZONA GENOVA - Sig. Manzotti Elsa - Botigliera R. Privativa
Via Salari, 4 (ang. Via Montevideo) - Telef. 495.843
- 26. ZONA TICINESE - Sig. Giuseppina Girola - Bar Mercato - Corso
S. Gottardo, 2 (ang. P. 24 Maggio) Tel. 32.698 - 32.706

interno

- Tesserino da inviare alla Sede della "ORGANIZZAZIONE MARINI" - Piazza Bertarelli, 4 - Milano (vedi avvertenze)
- AVVERTENZE**
- A) La prenotazione ed il recapito dell'abbonamento si ottengono inviando il presente tesserino alla sede dell'organizzazione Marini, usando di uno dei seguenti mezzi.
1. - Consegnandolo entro la domenica all'esercizio della vostra zona.
 2. - Imbuendolo nelle cassette della « OM » poste nelle stazioni FF. SS. non oltre le ore 24 di ogni lunedì.
 3. - Imbuendolo non oltre le ore 21,30 del martedì nella cassetta posta nella portineria della Sede della « OM » - Piazza Bertarelli N. 4.
- B) Il presente tesserino e il biglietto rinnovato, dovranno essere ritirati, nei giorni immediatamente successivi a quelli indicati ai paragrafi N. 1, 2 e 3 e precisamente dal giovedì alla domenica, in tutte le ore di apertura dell'esercizio di zona N. 19
- * **Sig. LANTERNA ROSA**
BOTTIGLIERIA - R. PRIVATIVA
Corso Sempione, 90 (ang. Prin. Eugenio) Tel. 90.980
- C) I biglietti non ritirati entro il lunedì successivo alla data di emissione, saranno annullati; il presente tesserino potrà essere ritirato presso la nostra Sede per ulteriori rinnovi del biglietto.
- D) Ogni cambiamento di zona o di indirizzo dovrà essere fatto direttamente alla Sede dell'« OM » con presentazione della Tessera Ferroviaria.

Fig. 8 - Tessera per gli abbonamenti operai.



Firma del titolare
Alfonsi Angiola

Timbro a data della stazione distributrice
CARAVACCIOLI
29-11-42 1942



**MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI
FERROVIE DELLO STATO**

TESSERA

per l'uso
dei biglietti di abbonamento settimanali
e festivi per impiegati, artigiani, operai,
braccianti e per studenti

N.° *133287-*

Sig. *M. Lorenz Angiola*

di anni *35*

di professione *operaia*

La presente tessera ha la validità di CINQUE ANNI. La certificazione del Podestà ha peraltro la durata massima di DUE ANNI e deve quindi essere tempestivamente rinnovata.
Se rilasciata per studente ha validità soltanto fino alla chiusura dell'anno scolastico compreso il periodo di vacanze estive.

esterno

Il titolare della presente tessera residente
Caravaggio - via Vittorio Veneto - per il momento
lavora a *Milano*
Caravaggio il *30 Novembre 1942*

Il titolare della presente tessera residente
a *Caravaggio*
lavora a *Caravaggio* il *30 MAR 1943*

Il titolare della presente tessera residente
a *Caravaggio*
lavora a *Caravaggio* il *30 MAR 1943*

IL PODESTA

" O M "

ORGANIZZAZIONE MARINI - MILANO
PIAZZA BERTARELLI 4 - TELEF. 85.723 - 85.043

POSIZIONE N.° **153**
ZONA SEMPLIONE N. 19

Ritirare il biglietto d'Abbonamento rinnovato presso il
Sig. LANTERNA ROSA
BOTTIGLIERIA - R. PRIVATIVA
Corso Sempione, 90 (ang. Prin. Eugenio) Tel. 90.580

NB. - Per il rinnovo del biglietto d'abbonamento usare il Tessarino giallo (vedere avvertenze a tergo dello stesso).

Interno della tessera con applicato il tagliando.

- D) Dopo l'immatricolazione veniva consegnato all'utente, con l'abbonamento e la tessera F.S., anche il tesserino.
- E) Le targhette erano, come sono tuttora, custodite in appositi raccoglitori per essere utilizzate per successivi rinnovi dell'abbonamento. Siamo arrivati a punzonare oltre 25.000 targhette di metallo.



Rinnovo dell'abbonamento

- F) Alla scadenza dell'abbonamento, l'utente imbucava il tesserino nelle cassette poste nelle Stazioni F.S. di Milano. (fig. 9 e 10).

Fig. 9 - Casette poste nelle stazioni di Milano.



Fig. 10 - Dimostrazione di un abbonato che imbuca il tesserino alla Stazione di Milano Centrale.

- G) L'O.M. provvedeva a ritirarlo e, due giorni dopo, inviava tesserino e biglietto d'abbonamento rinnovato al recapito di zona, a disposizione dell'utente.

CON QUESTO PROCEDIMENTO SI ERA CONSEGUITO

- 1) Chiarezza e precisione nella compilazione del biglietto di abbonamento.
- 2) Assoluta sicurezza che il prezzo indicato sulla matrice corrispondesse a quello indicato sulla parte abbonamento.
- 3) Facile verifica da parte del personale dei treni per i dati indicati sull'abbonamento e sul tagliandino di controllo che veniva ritirato dal personale di controlleria e rimesso al C.V.B. di Firenze.
- 4) Impossibilità di alterare i dati del biglietto.

La distribuzione degli abbonamenti aveva raggiunto punte assai elevate.

Tra rinnovi e abbonamenti di nuova emissione, si era arrivati ad una media mensile di circa 5000 unità, con la piena soddisfazione del pubblico per la rapidità e la praticità del servizio.

Le macchine punzonatrici e stampatrici furono anche messe a disposizione della Divisione Commerciale e Traffico delle F.S. di Milano per la stampa, durante il periodo bellico, di decine di migliaia di moduli C. 203 da inviare alle varie stazioni che rimanevano sprovviste di recapiti di viaggio, per la cessazione di attività della Stamperia delle F.S., causata dai noti eventi bellici.

La distribuzione dei Mod. C. 203 continuò fino a che l'Amministrazione provvide nuovamente alla stampa dei regolari biglietti.

Il servizio di sorveglianza e di sviluppo delle mie rivendite continuò incessantemente anche durante la guerra e non pochi furono i pericoli di bombardamenti e mitragliamenti cui andai incontro con il mio personale tanto che, se noi pottemmo salvarci, non fu così di due autovetture che furono mitragliate ed incendiate.

Sede centrale

Con lo sviluppo del lavoro alla sede centrale di Milano venne aggiunto un secondo ufficio con un totale di 11 locali, destinati come in appresso:

- 1) Anticamera
- 2) Direzione
- 3) Segreteria
- 4) Biglietteria e sua anticamera
- 5) Uffici Amministrativi
- 6) Anticamera
- 7) Locali per archivio e magazzino
- 8) Ufficio Sviluppo e Controllo
- 9) Ufficio Controllori
- 10) Magazzino
- 11) Servizi e cucina per refettorio personale.

Attrezzature degli uffici della sede centrale

Gli Uffici di cui si è detto sono attrezzati di quanto segue:

- N. 2 linee telefoniche con 4 derivazioni ed altrettanti apparecchi;
- „ 1 ufficio completo di Direzione;
- „ 10 armadi di metallo;
- „ 18 scaffali per archivio e per la custodia degli stampati;
- „ 13 scrivanie;

- mobilio completo dell'anticamera e della sala d'aspetto;
- N. 6 armadi di metallo per spogliatoio;
- „ 5 macchine da scrivere;
- „ 4 macchine calcolatrici Divisumma;
- „ 3 macchine addizionatrici;
- „ 1 macchina punzonatrice Adrema;
- „ 2 stampatrici Adrema;
- „ 1 scaffalatura per raccolta e custodia targhette con posizione dei singoli abbonati;
- „ 2 classificatori metallo per raccolta pratiche varie.

La mia Organizzazione dispone altresì di un archivio per la conservazione delle pratiche dell'anno corrente e di un archivio per la conservazione decennale, ai fini fiscali e amministrativi, **di 260.000 distinte di versamento raggruppate per linee e frazioni in 500 appositi raccoglitori circa.**

Allo stesso modo sono conservate le schede e i registri contabili.

Controllori

La mia Direzione dispone altresì di impiegati che debbono fungere anche da controllori, in quanto si recano fuori sede, in treno o in macchina, non essendo tutti i paesi ove opera l'O.M., sede di Stazione Ferroviaria, per sopralluoghi, verifiche, accertamenti, sostituzioni di fiduciari (per cambio di proprietà di esercizio o per cessazione), reperimenti di nuovi centri di migrazione interna da indirizzare verso la Ferrovia.

Attività della sede centrale

Per ogni posizione delle rivendite O.M. c'è un raccoglitore diviso in due parti: una per la raccolta della corrispondenza, l'altra per la raccolta dei moduli C. 229 dell'annata in corso: complessivamente, quindi, 500 raccoglitori, compresi quelli delle O.M. in attesa di definizione.

Ogni fiduciario ha una scheda - valida un anno - sulla quale vengono annotati, settimanalmente, i seguenti dati:

- a) - *numero della settimana,*
 - *data del versamento,*
 - *numero dei biglietti distribuiti,*
 - *importo dei biglietti venduti,*
 - *importo lordo dovuto all'O.M.,*
 - *importo del versamento effettuato, all'Amministrazione F.S.,*
 - *importo dovuto al fiduciario,*
 - *importo inviato alla sede,*
 - *eventuali differenze in più o in meno rilevate,*
 - *numero della distinta di allibramento del C.C.P.*

- b) - *registrazione su apposita scheda delle spedizioni della cancelleria (mod. C. 229 - C.C.P. - Timbri - Stampati vari, ecc.),*

- c) - *annotazione settimanale, su apposito registro, di tutti i dati contabili dei moduli di versamento C. 229 (biglietti venduti - incasso F.S. - incasso O.M. - incasso fiduciario) distinti per linea - stazione - O.M.*

Trimestralmente si procede alla chiusura contabile di tutte le schede di cui sopra.

d) – *Questi riscontri settimanali – ogni mercoledì il nuovo Ci. 229 viene comparato con quello della settimana precedente – minuti e ponderosi al fine di eliminare ogni possibile errore che, se rilevato dal C.V.B. di Firenze, darebbe luogo a rilievi non certamente simpatici, riferiti a circa 4500 relazioni, da eseguirsi con la massima celerità, dicono delle complesse esigenze di una organizzazione che poggia su 420 rivendite.*

Quando dalle nostre revisioni si constata che in qualsiasi centro si è verificato qualche errore oppure una flessione delle vendite, la Sede Centrale provvede d'urgenza agli accertamenti necessari ed alle eventuali regolarizzazioni.

e) – *La mia Sede deve anche provvedere alla distribuzione degli stampati, delle circolari, degli avvisi relativi a provvedimenti F.S. interessanti le rivendite dipendenti.*

Dopo quanto premesso e riaffermato è evidente che la posizione della mia Azienda nei confronti delle F.S. è quella di una collaborazione che da 30 anni mira ad un solo obiettivo:

- **servire fedelmente ed esclusivamente le F.S.;**
- **collaborare lealmente ad un sempre maggiore gradimento dei servizi ferroviari;**
- **conseguire alle F.S. una diminuzione degli oneri attraverso una diligente ed intelligente organizzazione di completamento ed integrazione delle possibilità delle F.S.**

Considerazioni nate dall'esperienza

In considerazione delle mutate condizioni di traffico, forse sarebbe utile esaminare la tariffa dell'abbonamento settimanale ordinario Cat. 21C.

Il biglietto di abbonamento con la nuova tariffa riveduta dovrebbe avere la validità di 6 giorni, dal lunedì al sabato, da rilasciarsi a tutti indistintamente con le stesse modalità dell'abbonamento mensile e valido per viaggiare su tutti i treni con le seguenti limitazioni:

- a) **divieto di effettuare più di un viaggio A.R. per giornata;**
- b) **divieto di fermate intermedie.**

Un sistema analogo è stato da tempo adottato dalle Ferrovie Nord Milano, che misero, in aggiunta all'abbonamento ad « orario limitato », corrispondente al settimanale per lavoratori delle F.S., quello ad « orario libero » (con una tariffa sensibilmente aumentata in confronto a quella ad orario limitato), abbonamento che ha riscosso il favore del pubblico e delle ferrovie.

L'abbonamento settimanale che si propone dovrebbe contribuire ad eliminare le irregolarità generate dai sotterfugi cui ricorrono coloro che non hanno diritto all'abbonamento settimanale per lavoratori, tanto più che consentirebbe loro di utilizzare tutti i treni della giornata.

L'abbonamento interesserebbe inoltre altre categorie di utenti (professionisti, artigiani, commercianti, esercenti, ecc.) che, viaggiando quasi tutte le settimane e solo due o tre giorni per settimana, non hanno convenienza ad acquistare il settimanale ordinario Categ. 21/C per il suo prezzo troppo elevato, mentre questo con una tariffa opportunamente studiata, risponderebbe alle esigenze degli interessati e dell'amministrazione F.S., senza dover istituire un nuovo abbonamento.

Ai fini di meglio sperimentare, in campo pratico, quanto sopra detto si potrebbe inizialmente limitare tale innovazione a determinati percorsi e a quelle relazioni per le quali si ritiene probabile un certo sviluppo.

Validità della tessera per gli abbonamenti settimanali e festivi

La validità della tessera una volta era di 10 anni, venne poi ridotta a 5 ed ora a 3; con la riduzione del tempo di validità fu ridotto, oltre quello della revisione, che ora avviene ogni 2 anni, anche quello della dichiarazione del Sindaco posta sulla tessera, che deve essere aggiunta ogni anno; questi frequenti accertamenti, a nostro avviso, non risolvono nulla a vantaggio dell'amministrazione F.S.

Si renderebbe forse utile addivenire a qualche aggiornamento delle norme vigenti, in quanto, se l'abbonato cambia luogo di lavoro o di residenza, è suo interesse premunirsi delle necessarie scritturazioni sulla tessera per avere diritto all'abbonamento con una relazione diversa da quella precedente.

Invero potrebbe avvenire che qualcuno cessasse di appartenere alla categoria degli aventi diritto, oppure che cadesse disoccupato.

Nel primo caso sarebbe assai difficile che l'interessato continuasse a fruire di una tariffa che, pur offrendo dei vantaggi finanziari, impone delle limitazioni notevoli per gli orari, per il numero dei treni utilizzabili, ecc.

Nel secondo caso, non sembrerebbe opportuno privare per un determinato tempo del recapito di viaggio, di cui ha sempre goduto, un lavoratore che essendo rimasto disoccupato, non potrebbe avere le scritturazioni necessarie per rendere valida la tessera e conseguire l'abbonamento per recarsi a cercare un nuovo posto di lavoro.

Se infine la revisione viene fatta per vedere di stroncare la malapianta degli abusivi, si ha ragione di ritenere che non si raggiungerebbe nessun scopo, giacchè gli "abusivi", come sono riusciti a procurarsi i documenti necessari al rilascio della tessera, riuscirebbero a presentare anche quelli per avere la revisione.

L'annullamento della revisione porterebbe ad una notevole economia di lavoro e di spese sia per l'Amministrazione Ferroviaria che per altri uffici.

Contributo dato allo sviluppo del servizio

Come ho dimostrato, non ho limitato la mia collaborazione con l'Amministrazione delle F.S. alla sola Organizzazione della vendita dei biglietti settimanali, ma mi sono prefisso, prima di ogni cosa, di risolvere il problema inerente la disciplina degli utenti, e quindi l'organizzazione ed il mantenimento del traffico viaggiatori alle F.S.

Non ho infatti mai trascurato di vagliare tutte le segnalazioni che venivano fatte dai fiduciari, interpreti dei desiderata degli abbonati, e di portarle a conoscenza delle F.S. che, in molti casi, mi hanno dato la soddisfazione di accogliere i suggerimenti che si prefiggevano di mantenere costante il traffico operai su diverse linee, in particolare su quelle affluenti a Milano, al fine di avere sempre un buon reddito per treno-Km.

Per fare un esempio ritengo opportuno citare che dalle stazioni situate tra Novara e Sesto Calende, gli abbonati disertarono la ferrovia avendo a disposizione solo treni che imponevano la scomodità del trasbordo a Novara o a Sesto.

Il traffico si riacquistò, sia pure limitato ad un tratto del percorso F.S., quando giunse l'autorizzazione di usufruire dell'abbonamento per Milano *in partenza da Gallarate*, stazione questa che veniva raggiunta a mezzo di autopulman. Diverse sono state le rivendite O.M. alle quali sono state assegnate relazioni in partenza da due o più stazioni.

È d'uopo ricordare anche l'azione promossa da Comitati Locali di lavoratori, in particolare a Treviglio, Bergamo, Cremona, Brescia, per cercare di istituire nuovi servizi con una tariffa fortemente ridotta in confronto a quella già ridotta imposta dagli Organi Governativi.

L'azione svolta dalla mia Organizzazione, con una precisa relazione corredata da dati in mio possesso circa il numero degli abbonamenti distribuiti nel Compartimento di Milano (in particolare per quelli riferiti a 9 linee affluenti su Milano), il numero dei treni adibiti ai servizi pendolari e loro composizione, i chilometri percorsi da questi treni, valse a frenare il tentativo intrapreso.

Risultati economici

L'Amministrazione delle F.S. constatando la perfetta regolarità dello svolgimento del mio servizio e rilevando altresì che era stata completamente stroncata la malapianta degli sprovvisi di abbonamento, manifestava la sua piena soddisfazione per il mio lavoro. Attenzioni scritte di compiacimento e prove di riconoscimento non mi sono infatti mai mancate, e di ciò ne sono ovviamente grato ai Dirigenti dell'Azienda Ferroviaria.

Questi ambiti elogi, che ritengo siano stati meritati, tenuto conto dei concreti benefici finanziari che la mia Organizzazione ha dato e dà all'Amministrazione delle F.S., ho esteso a tutti i miei collaboratori anche, e soprattutto, per stimolarne l'amor proprio.

Come già ho fatto presente le mie rivendite sono attualmente 420, numero strettamente necessario a garantire un servizio adeguato in tutte le località in cui si è reso utile istituirlo.

Non mi sembra inopportuno ricordare ancora una volta che nelle località più popolose si sono dovute istituire più rivendite, non solo a causa del numero degli abbonati, ma anche per differenziarle in relazione alla diversa qualità del pubblico che le doveva frequentare.

Tale decentramento e la istituzione di un servizio ininterrotto di distribuzione come appresso indicato:

**sabato: ore 11 - domenica: ore 16 - lunedì: ore 7,
con un totale di 34 ore, ha reso possibile la risoluzione del problema di una ordinata distribuzione degli abbonamenti, quale era nelle intenzioni dell'Amministrazione Ferroviaria.**

Infatti il pubblico ha avuto e ha, a propria disposizione per il rinnovo dell'abbonamento, un tempo tre volte superiore a quello che sarebbe strettamente necessario (circa 12 ore).

Il servizio per la distribuzione degli abbonamenti ha determinato una tale comodità che anche nei paesi ove si volesse, per l'esiguo numero di abbonati, togliere il servizio, questo sarebbe difeso e perseguito da tutte le Autorità locali oltre che dagli abbonati stessi, come si è già verificato.

I promotori che lo richiedono sono tra quelli che esigono di poter viaggiare regolarmente, mentre è fuor di dubbio che per molti si ritornerebbe alle condizioni esistenti prima che la mia Organizzazione cominciasse a operare, con una sicura percentuale di sprovvisti di abbonamento.

Quanto sopra viene dedotto dal fatto che, quando, per caso, ad una nostra O.M. – in particolare in quelle poste fuori sede di stazione – viene a mancare una relazione di biglietti (per un qualsiasi motivo: ad esempio una ritardata rifornimento per cause di forza maggiore) gli abbonati di quella rivendita non rinnovano il loro abbonamento presso altra nostra O.M. o presso la stazione, ma cercano di viaggiare senza recapito per la intera settimana.

*In riconoscimento dell'attività svolta dalla mia
organizzazione i ferrovieri in servizio e in quescienza,
in un simpatico incontro, vollero offrirmi il distintivo
di anzianità (!!)* quale fedele assertore e difensore
dei diritti della rotaia.



Parte terza

Altre attività

- *Trentacinque anni di collaborazione con le F.S. per i servizi Viaggiatori;*
- *Membro attivo del B.I.C. (Bureau International des Containers) di Parigi;*
- *Dalla fondazione Membro attivo della Giunta Nazionale A.N.A.C. Roma (Associazione Nazionale Autolinee in Concessione);*
- *Presidente per un ventennio dell' A.N.A.C. - regione Lombarda - Dal 1964 Presidente onorario;*
- *Membro della Sezione Trasporti Comunicazioni e Turismo della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Milano;*
- *Realizzatore di un sistema per il "Coordinamento" dei Trasporti combinati "Strada-Rotaia" a carro completo.*

Considerazioni sul coordinamento

del trasporto merci per un

servizio "Strada-Rotaia"

da porta a porta

inteso come

AMMODERNAMENTO

RIDIMENSIONAMENTO

AGGIORNAMENTO

del servizio ferroviario

in generale per lo sviluppo

dell'intera rete

Trasporti combinati casse mobili “Containers”

Quanto mi accingo a scrivere sui trasporti combinati lo rubrico allo scopo di far rilevare che durante il trentennio della mia attività con le F.S. non mi sono limitato alla sola Organizzazione Marini, ma ad un problema molto più vasto e importante quale è quello dei servizi combinati “Strada-Rotaia” con l’uso delle grandi “Casse mobili o Containers”.

Inserisco in questo volume la riepilogazione di quanto ho ripetutamente affermato da anni con pubblicazioni, opuscoli, ecc., sui vantaggi economici per un coordinamento dell’esercizio merci ferroviario e stradale.

Le “CASSE MOBILI” per i trasporti combinati risalgono al 1928 allorché, sorgendo il problema della concorrenza, venne promossa la costituzione di una “Società Internazionale per lo sviluppo delle Casse Mobili”. Le Ferrovie Italiane diedero la loro adesione, delegando a rappresentarle il Sen. Silvio Crespi che, conoscendo la mia attività fin dal 1920, anche nel ramo trasporti, mi chiamò a collaborare.

Nel 1933 la Società si sciolse perché i Francesi, che ufficialmente ne avevano preso l’iniziativa, si ritirarono dall’impresa.

Le Ferrovie dello Stato però non disarmarono e ritennero opportuno istituire la “Società Italiana delle Casse Mobili” con la partecipazione di alcune categorie interessate, designando a presiederla lo stesso Sen. Crespi. Le difficoltà interposte alla realizzazione di una solida base organizzativa ed il fatto di avere usato mezzi di limitate dimensioni impedirono che l’istituzione avesse successo. Recentemente venne tentato un analogo esperimento con lo stesso risultato negativo.

La mia appartenenza al ramo dei trasporti merci e viaggiatori è stata sempre alimentata da una grande passione che mi tiene tenacemente ancora legato alle vicende dei trasporti ferroviari e stradali e mi impone, come faccio, di seguirne

lo sviluppo attraverso la lettura delle più importanti pubblicazioni internazionali e di aggiornarmi sulle novità tecniche attuate o suggerite specie per quanto riflette i trasporti combinati "Strada-Rotaia" raffrontandole, nel quadro di un economico coordinamento generale, con le possibili realizzazioni offerte dalle "CASSE MOBILI" di volume e carico rispondenti a quelli del carro ferroviario, che rappresentano oggi l'unica via per la risoluzione **universale** dei trasporti.

Questo principio, che da anni vado sostenendo, è oggi una realtà incontestabile, che ha messo in agitazione il mondo dei trasporti, e ciò mi porta una certa soddisfazione morale, essendo a tutt'oggi affermato e riconosciuto che solo le "CASSE MOBILI" di grande volume e carico, non essendo un semplice mezzo ausiliario ma il fattore determinante per il nuovo sistema di trasporto, sono una guida certa per una generale trasformazione della politica dei trasporti.

Molti sono stati i sistemi, le iniziative, le esperienze ed i rilevanti investimenti di capitale che si sono fatti senza una concreta realizzazione dei trasporti combinati.

Molte energie sarebbero state risparmiate se si fosse esaminato nella sua realtà la praticità e la economicità offerte dalle Casse Mobili di cui sopra nel quadro di un coordinamento generale.

E' NECESSARIO A QUESTO PUNTO CHE ESPONGA I PARTICOLARI DI UN SISTEMA DA ME IDEATO CHE HO DENOMINATO "FER-AUT" (dalle parole Ferrovie e Automezzo) e che ha posto l'Italia, fin dal 1954, all'avanguardia delle realizzazioni del coordinamento "Strada-Rotaia" con un servizio "da porta a porta".

I concetti pratici ed economici che mi hanno permesso di realizzare il coordinamento "Strada-Rotaia" col sistema "Fer-Aut" rappresentano la catena razionale per risolvere congiuntamente l'insieme dei problemi di tutti i settori dell'esercizio ferroviario italiano relativi al servizio trasporto merci, al fine di raggiungere il ridimensionamento qualitativo e quantitativo con l'adeguamento

dei costi per la economicità necessaria all'interesse dell'utente e dell'economia in generale.

Con la relazione che segue vengono annoverati i reali vantaggi pratici - economici - commerciali, offerti dalla soluzione del Fer-Aut a tutt'oggi non ancora superati internazionalmente.

L'uso del sistema Fer-Aut anche inizialmente, non essendo a composizione bloccata, in servizio esclusivo delle Casse Mobili migliora il rendimento in quanto dalle Stazioni Centro può essere inoltrato come normale carro ferroviario destinato a stazioni che debbono ancora essere attrezzate per servizi combinati. (Con la stessa possibilità esso può consentire la circolazione ferroviaria sulle linee internazionali, con la franchigia doganale del carro ferroviario).

Il "Fer-Aut", ha trasformato la cassa fissa dei carri ferroviari in "Cassa Mobile" o "Container" (figure 1-2-3) rendendola amovibile per il trasbordo dal telaio ferroviario al rimorchio stradale, e viceversa, mantenendo inalterate le funzioni fondamentali del carro, per rispondere alle medesime necessità offerte dal carro F.S. per il trasporto di qualsiasi qualità di merce, poichè solo l'unità carro ferroviario che può caricare il tanto e il poco è quella che risponde alle esigenze di un servizio in Italia.

Alcune delle parti superiori dei carri ferroviari adibiti a ruolo di contenitori e usati dal 1955 sia per gli esperimenti a Milano-P.ta Romana e a Roma-S. Lorenzo, che per le prove sulle linee Milano-Roma; Milano-Padova; Milano-Trieste; Milano-Chiasso.

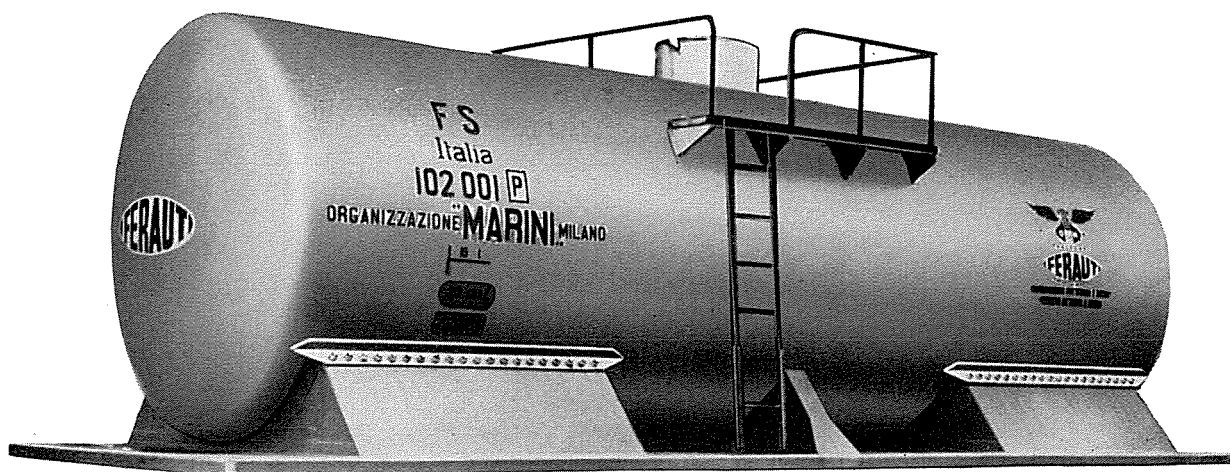


Fig. 1 - Contenitore serbatoio.



Fig. 2 - Contenitore di tipo a sponde alte.

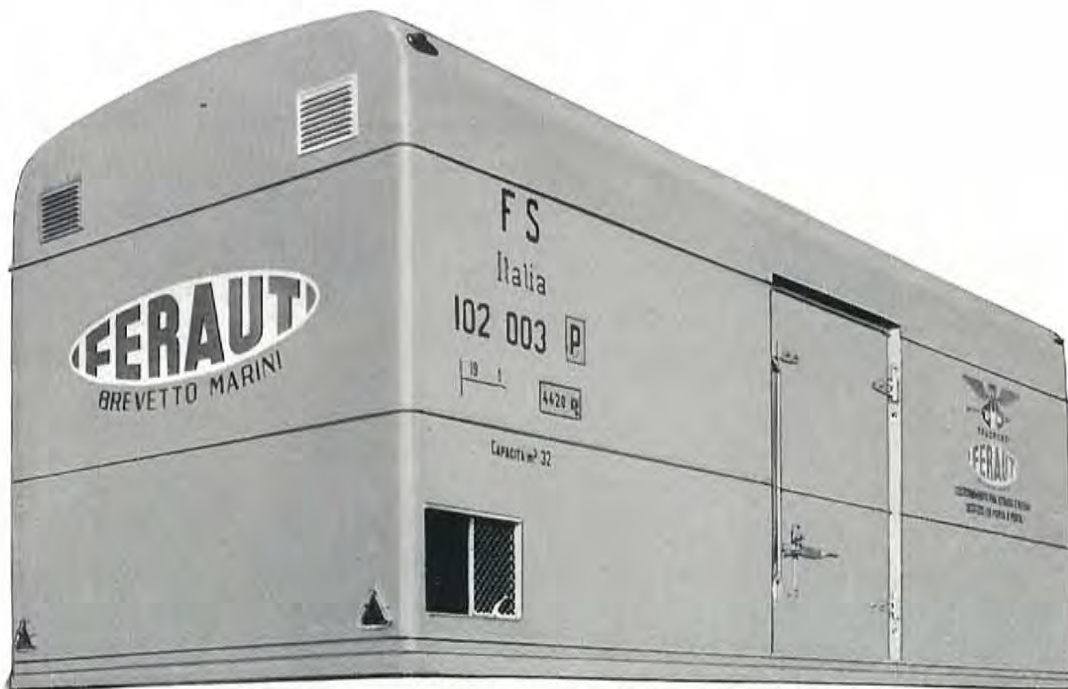


Fig. 3 - Contenitore funzionante da "Isotermo" e da carro chiuso.

Con Ditte interessate si era convenuta la costruzione di Contenitori speciali atti al loro fabbisogno aziendale, da utilizzarsi anche come immagazzinaggio delle merci, e più particolarmente dei liquidi, sfruttando al massimo il volume ed il carico, mantenendo sempre inalterate le caratteristiche di un carro ferroviario.

Mezzi rotabili per il trasporto merci su strada e rotaia

L'impostazione dei trasporti combinati "Fer-Aut" è facilitata dal fatto che i mezzi impiegati non sono di costruzione specializzata, poichè vengono riutilizzati, sia per ferrovia che per strada, gli stessi veicoli già in circolazione, senza alcuna speciale caratteristica, realizzando con ciò la tanto auspicata standardizzazione.

Infatti i telai ferroviari (Fig. 4) vengono ricavati da quei carri che hanno la parte superiore (cassa) da rinnovare o da ammodernare ed i rimorchi stradali (Fig. 5) vengono scelti tra quelli già in dotazione presso i trasportatori. Con ciò la realizzazione del servizio viene attuata, **senza rilevanti investimenti di capitali**, che necessitano solo, in misura abbastanza esigua in rapporto ai risultati che si possono conseguire, per i contenitori e per gli impianti di Stazione.

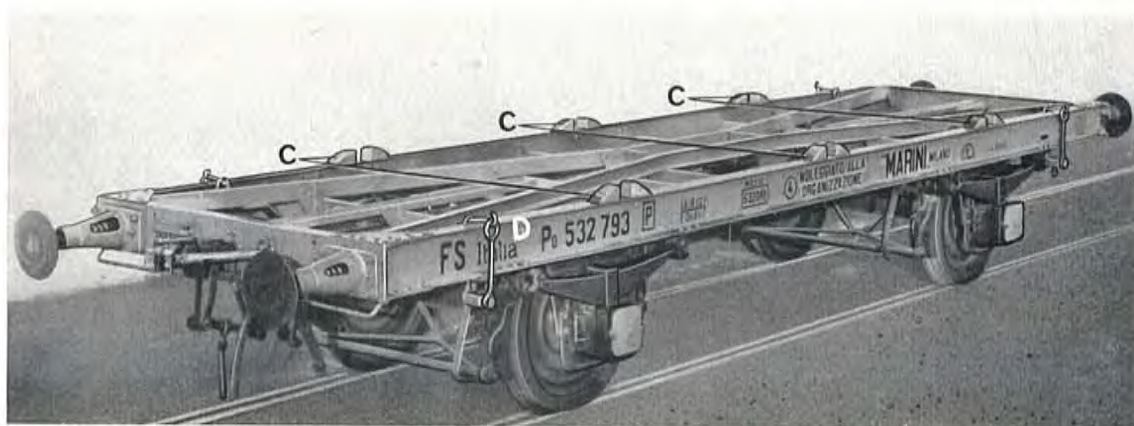


Fig. 4 - Telaio normale del carro F.S. usato per gli esperimenti.



Fig. 5 - Rimorchio stradale del tipo normale rispondente alle norme della circolazione per gli autoveicoli, usato per gli esperimenti.

Caratteristiche tecniche e pratiche dell'ancoraggio della "Cassa Mobile Fer-Aut" sui veicoli strada-rotai

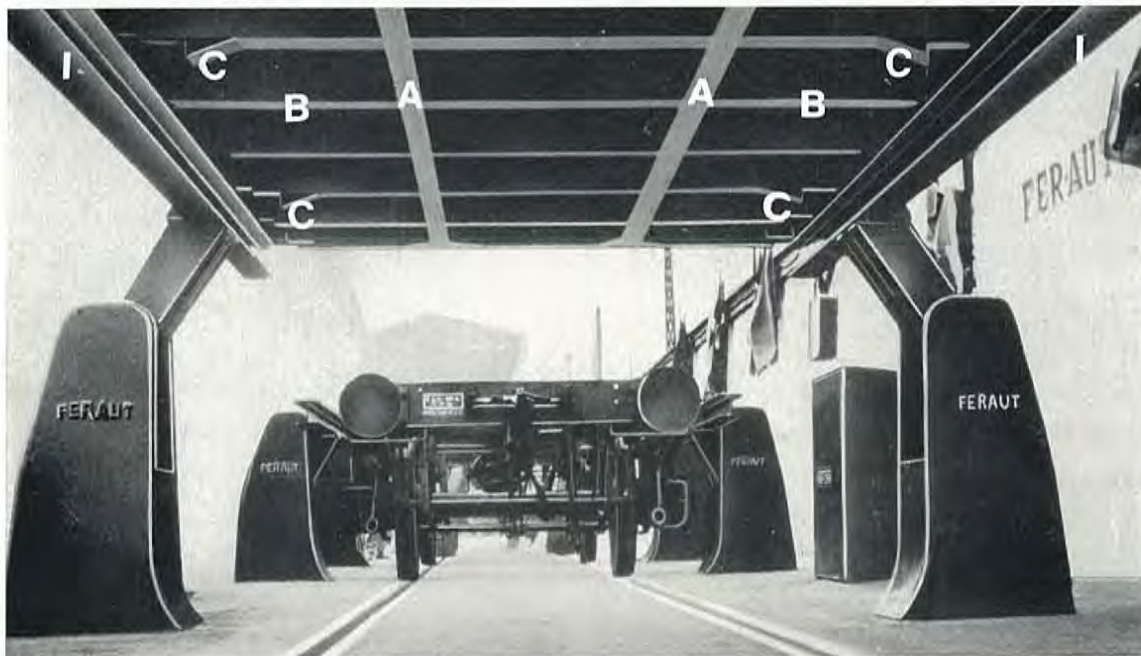
La base dei Contenitori è costituita da una struttura portante e formante un monoblocco che comprende 2 longherine (particolare A); 11 traverse (particolare B) e mensole.

Cunei fissi o biette (particolare C) saldati sotto la base hanno lo scopo, incastrandosi nel particolare "C" del telaio, di far evitare al contenitore eventuali spostamenti longitudinali e trasversali.

Particolare I - Poutrelles e differdanges che, non essendo incorporate nella base del contenitore, diminuiscono la tara dello stesso di circa un quintale.

Gli ancoraggi dei contenitori durante i trasferimenti poggiano sui telai ferroviari mantenendo la stessa sicurezza e stabilità, così dicasi per i rimorchi stradali.

La centratura del contenitore sia sul telaio ferroviario che sul rimorchio stradale, avviene a mezzo di appositi coni applicati sulla parte superiore dei veicoli stessi. Particolare sommamente apprezzato dagli esperti durante gli esperimenti.



Impianto di trasbordo delle "Casse Mobili Fer-Aut"

L'impianto (Fig. 6) ha una potenza di circa 120 Tonn., tre volte superiore alla reale necessità, la praticità tecnica della sua costruzione risponde alle esigenze di un traffico importante dato che il trasporto "Strada-Rotaia" avrà uno sviluppo nell'esercizio ferroviario pressochè illimitato. Il movimento di sollevamento avviene con manovre semplici, rapide, senza rischi e senza alcun aggancio. L'impianto è facilmente utilizzabile per il trasbordo di qualsiasi tipo di Contenitori provenienti anche da altri sistemi di trasporto combinato.

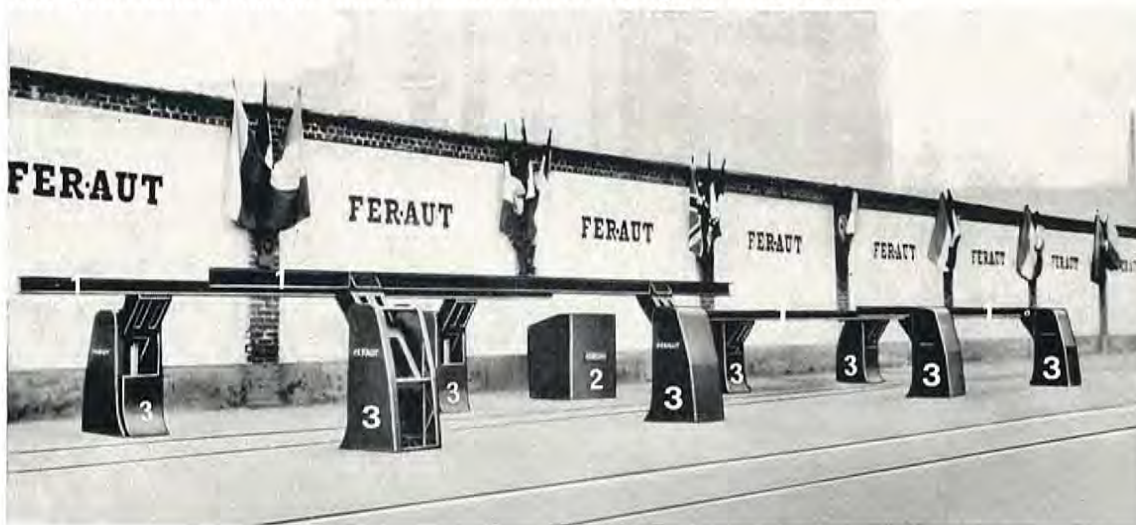


Fig. 6 - Impianto di sollevamento. Le bandiere esposte rappresentano le insegne dei Paesi presenti con i loro esperti durante gli esperimenti effettuati allo Scalo merci di Milano Porta Romana nell'aprile 1957.

COMPOSIZIONE dell'IMPIANTO

Il particolare 1 indica quattro poutrelles differdanges, poste sull'impianto per il sollevamento dei contenitori; esse permettono di alleggerire di circa 1 q.le la struttura portante alla base dei contenitori stessi.

Considerando che nello sviluppo del servizio vengano messi in esercizio 1000 contenitori, si otterrebbe l'alleggerimento di 100 Tonn. di tara con il conseguente notevole risparmio.

Il particolare n. 3 indica il doppio impianto composto da n. 8 intelaiature che hanno incorporato n. 8 martinetti, disposti in fregio ad un binario a raso.

Il doppio impianto permette lo scambio contemporaneo di 2 contenitori dal rimorchio stradale al telaio ferroviario e viceversa. Con tali manovre si riducono al minimo, nelle stazioni, le riserve di telai ferroviari, di rimorchi stradali, le banchine per la sosta dei contenitori.



Fig. 7 - Centralina di sollevamento.

Il particolare 2 indica la centralina (Fig. 7) che aziona l'impianto di sollevamento e abbassamento dei contenitori; essa ha incorporati 2 motori che possono funzionare indipendentemente l'uno dall'altro.

Inoltre è munita di dinamometro idrostatico per la pesatura dei "Containers" rilevando di conseguenza il peso della merce trasportata e ciò nelle Stazioni di partenza e di arrivo. Con ciò si sostituiscono i ponti a bilico e le manovre per il trasferimento dei carri da quelle stazioni non dotate di impianti di pesatura.

Operazioni di manovra per il trasferimento dei Contenitori "Fer-Aut"

Il telaio F.S. con Contenitore Serbatoio pilota il rimorchio con Contenitore Isotermico all'impianto di sollevamento per lo scambio dei contenitori.

Il rimorchio è guidato all'esatto centro di manovra senza alcuna applicazione di elementi ausiliari di direzione (Fig. 8).

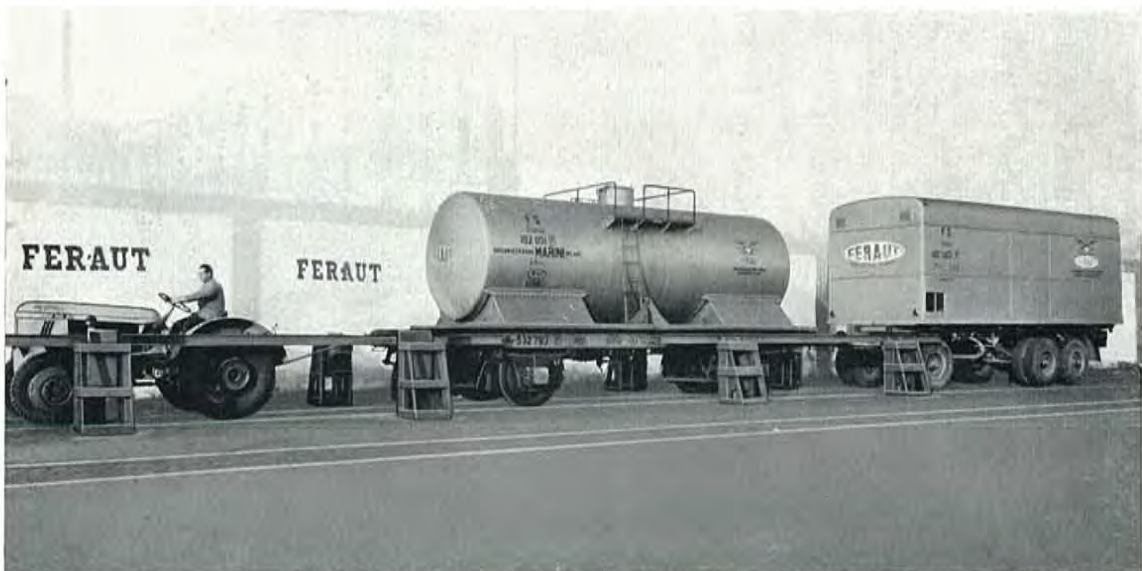


Fig. 8

Effettuato il sollevamento *contemporaneo*, le due Casse Mobili sono liberate dai mezzi di trasporto (Fig. 9).



Fig. 9 - Dopo che l'impianto ha sollevato i 2 Contenitori dai loro veicoli, il telaio ferroviario, pilota il rimorchio a ricevere il contenitore serbatoio.

Dopo questa manovra il rimorchio viene instradato per la consegna immediata della merce al destinatario, riducendo notevolmente gli ingombri nelle stazioni (Fig. 10).



Fig. 10 - Rimorchio che, ricevuto il contenitore serbatoio lasciato dal telaio ferroviario, va alla strada.

Il telaio ferroviario, dopo lo scambio dei contenitori, viene agganciato alla formazione del treno di ritorno (F. 11), composto dallo stesso materiale che, poche ore prima, ha dato i contenitori alla strada. Si consegue in tal modo "il treno a navetta".



Fig. 11 - Telaio ferroviario che, ricevuto il contenitore isotermico, va alla rotaia.

Un impianto può effettuare in un periodo di poche ore con due persone il trasbordo di oltre 150 Contenitori.

Le attrezzature di cui sopra, per la loro praticità e semplicità sono le meno ingombranti e rendono possibile lo svolgimento del traffico in qualsiasi scalo ferroviario.

Infatti tutte le manovre sopra descritte sono effettuate su uno stesso binario a raso, che richiede una lunghezza massima di m. 40 e che si può facilmente trovare nella grande maggioranza degli scali ferroviari italiani.

La spesa di preparazione di una "Stazione Centro", può ammontare al massimo a qualche centinaio di migliaia di lire e unitamente all'impianto Fer-Aut a un complessivo di circa 12 milioni; ciò non trova confronto qualora fossero attrezzati per il trasbordo dei contenitori a mezzo di gru a portale, la cui spesa sarebbe 20 volte in più dell'impianto Fer-Aut. Queste gru hanno grande vantaggio nei trasbordi dei contenitori terra-mare-terra, ma per il trasbordo dei contenitori tra strada e rotaia, per la risoluzione generale di una rete ferroviaria, come quella italiana (circa 90 terminali), non sarebbero nè pratici nè economici.

Importanza della realizzazione delle “Stazioni Centro Fer-Aut”

Come si è visto nelle pagine precedenti, i mezzi richiesti per il servizio Fer-Aut per il trasporto «strada rotaia» facilitano, sia per economia che per limitate esigenze di spazio nelle stazioni, l'istituzione di centri necessari al coordinamento e quindi al risanamento generale dell'esercizio merci.

Infatti l'organizzazione del servizio “Fer-Aut” prevede:

- 1) L'istituzione di “Stazioni Centro” – che gradualmente dovrebbero essere impostate in un minimo indispensabile di 90 su tutta la rete – alle quali farebbe capo il servizio stradale onde consentire il collegamento con tutte le località raggiungibili con l'automezzo, sia per la consegna che per la raccolta delle merci presso gli utenti. Dette stazioni-centro possono essere impostate in luoghi dove si debba evitare la circolazione dei mezzi stradali negli agglomerati urbani.
- 2) La soppressione *totale* (sia del servizio viaggiatori che merci) su quei 5.000 chilometri circa di linee denominate “rami secchi” soddisfacendo ugualmente la necessità degli utenti, soprattutto nelle zone industriali, con un servizio più efficiente e più economico a domicilio rispetto a quello offerto dai raccordi ferroviari; (infatti, come è noto, una buona parte dei “rami secchi” sarebbe destinata a sopravvivere come raccordo merci, soluzione costosa per l'Amministrazione ferroviaria e non funzionale in quanto richiederebbe la circolazione di convogli a velocità ridotta per motivi di sicurezza ai passaggi a livello, che resterebbero incustoditi, ecc.).
- 3) Lo sviluppo industriale e agricolo collegando qualsiasi zona, in particolare modo nell'Italia Meridionale e Insulare per i prodotti agrumari e ortofrutticoli, caricando questi ultimi direttamente sul luogo di produzione.
- 4) La graduale soppressione dell'abilitazione del servizio merci a carro completo in quelle stazioni ferroviarie a scarso traffico sulle linee principali e complementari.

- 5) Lo scambio contemporaneo alla "Stazione Centro" dei contenitori "Fer-Aut" in arrivo ed in partenza col vantaggio di un maggior equilibrio nel traffico nei due sensi e pertanto una notevole riduzione dei percorsi a vuoto oggi effettuati sulla rete.
- 6) La formazione di treni celeri diretti, da Stazioni Centro a Stazioni Centro, a elevata velocità commerciale.
- 7) Miglioramenti nella composizione ed il carico dei treni, consentendo la formazione di regolari convogli.
- 8) Una sensibile riduzione dei tempi di consegna dei trasporti rispetto al servizio tradizionale F.S. migliorando il problema dei trasporti ortofrutticoli che ogni anno si presenta e finora non ha trovato soluzioni soddisfacenti.
- 9) L'eliminazione del passaggio di carri ferroviari da linea a linea, specialmente per quelli provenienti da linee secondarie.
- 10) Una sensibile riduzione del passaggio dei carri attraverso le stazioni di smistamento, che spesso è causa di danni alle merci e di guasti ai carri, a causa delle macchinose manovre, in particolare di quelle "a gravità".
- 11) L'eliminazione dei treni di raccolta e le tradotte di carri sui raccordi interstazionali e sulle circonvallazioni.
- 12) L'eliminazione della manipolazione delle merci per operazioni di trasbordo nelle stazioni F.S. sia all'arrivo che alla partenza.
- 13) La riduzione della sosta del mezzo ferroviario, a poche ore, permettendo una utilizzazione razionale dei vari tipi di contenitori con la conseguente eliminazione della carenza dei carri, specie nei periodi di punta.
- 14) L'alleggerimento graduale del parco ferroviario fino alla percentuale di circa 2/3 dei carri oggi in esercizio per il trasporto merci.

L'unione dei mezzi di trasporto ed una strettissima collaborazione tra di essi, articolata da una *capillare organizzazione*, permetterà di risolvere il tanto auspicato coordinamento, realizzando un servizio "da porta a porta" con i vantaggi congiunti della Ferrovia e della Strada:

La Flessibilità, la Rapidità, la Sicurezza, l'Economia
che non si raggiungono con i due mezzi disgiunti.

Infatti il telaio ferroviario, nell'esercizio Fer-Aut, anche per effetto della breve sosta nelle "Stazioni Centro" può effettuare una percorrenza media 3 volte maggiore di quella consentita ad un normale carro ferroviario e ciò con il concorso della strada nei servizi iniziali e terminali: per un quantitativo di merce trasportata da 100 carri, basterebbe una trentina di telai; la circolazione ferroviaria verrebbe quindi alleggerita di 2/3 dei carri oggi adibiti al servizio merci, in quanto il ciclo del telaio sarà di 3 giorni anziché di 9 giorni quale quello normale del carro ferroviario.

Ciò determinerebbe un minor costo sia per la riduzione degli ammortamenti che attualmente gravitano sul trasporto, sia per l'alleggerimento della pesante necessità di forti investimenti occorrenti per la impostazione dei carri necessari al trasporto classico, valutati, nel piano decennale di ammodernamento, ad alcune decine di migliaia oltre alla riparazione di altrettanti, il cui telaio verrebbe adibito al servizio "Fer-Aut".

Il trasporto combinato "Strada-Rotaia" deve rivelarsi utile alla soluzione dei delicati problemi sia del coordinamento che degli investimenti di capitali necessari alla riforma che verrebbero assorbiti dal servizio trasporto merci in misura limitatissima e destinati invece al potenziamento e all'ammodernamento dei mezzi e linee principali.

Quanto sopra fa parte della programmazione presentata alla Commissione Economica Europea di Ginevra (C.E.E.), come si vedrà in appresso, che auspicava fin dal 1954 la realizzazione di grandi contenitori nei servizi combinati: **nessuna amministrazione rispose all'invito in questo senso, mentre oggi, seguendo le mie orme nei servizi Strada-Rotaia, si tende alla generalizzazione dei medesimi.**

Indagini sulle "Casse Mobili" nel campo internazionale

Nell'anno 1955 la Commissione Economica Europea (C.E.E.) di Ginevra unitamente alla Camera di Commercio Internazionale di Parigi (C.C.I.) in unione

alla “Consulta degli Utenti Trasportatori Traffici Combinati Strada-Rotaia” decisero di indire un esame internazionale sulle “Casse-Mobili Contenitori” realizzati per mezzi stradali e ferroviari.

Si affermava infatti:

“Le Casse Mobili hanno dei vantaggi e degli inconvenienti perchè la capacità di trasporto di questi mezzi è limitata a 5 tonnellate”.

“E’ dunque comprensibile che ci si preoccupi da lungo tempo di realizzare dei mezzi di grande capacità e carico che possano essere utilizzati tanto per Strada quanto per Rotaia”.

“Si attende da questi mezzi un vantaggio supplementare: quello di alleggerire una rete stradale male adatta alla circolazione moderna”.

Nel 1957, in relazione alle direttive di cui sopra, vennero invitate tutte le Amministrazioni Ferroviarie con i loro mezzi “Strada-Rotaia” in servizio o allo stato di prototipo nei seguenti scali ferroviari:

1-4-1957 – Milano “Scalo merci Porta Romana”: l’Italia era presente solo con i Mezzi Fer-Aut Marini presentati dalla mia Organizzazione, come da pubblicazioni illustrative distribuite (Fig. 12-13).

2-4-1957 – Scalo merci di Zurigo - Mezzi presentati dalle Ferrovie Svizzere.

3-4-1957 – Scalo merci di Stoccarda - Mezzi presentati dalle Ferrovie Germaniche.

4-4-1957 – Scalo merci di Parigi - Mezzi presentati dalle Ferrovie Francesi.

5-4-1957 – Scalo merci di Parigi - Mezzi Americani tipo Piggy-Back presentati dalla S.E.G.I.

RIPRODUZIONE DI OPUSCOLI DISTRIBUITI DAL GRUPPO "FER-AUT" IN OCCASIONE DELLE VARIE MANIFESTAZIONI (Inglese - Tedesco - Francese)

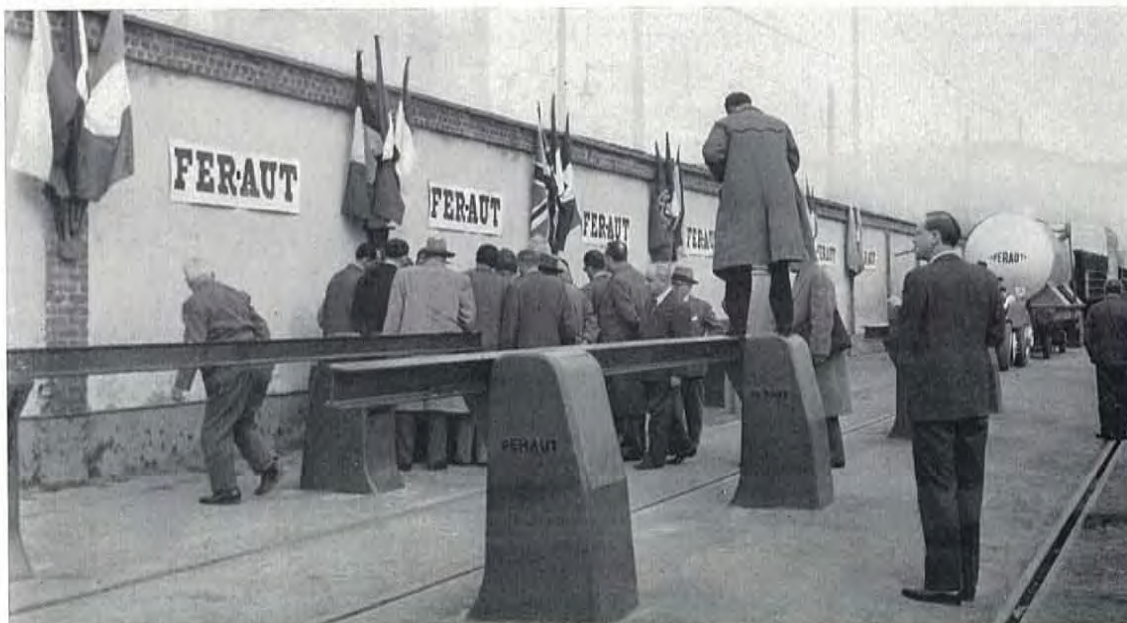


Fig. 12 - Relazioni tecniche organizzative distribuite nel 1955.



Fig. 13 - Relazioni tecniche organizzative distribuite agli Esperti internazionali nel 1957.

**ALCUNE FASI DIMOSTRATIVE DELL'IMPIANTO FER-AUT DURANTE
LA VISITA DEGLI ESPERTI ALLO SCALO MERCI DI MILANO - 1957**



Gli esperti osservano i comandi della centralina, che serve sia alla manovra degli impianti che alla pesatura dei contenitori.



Il telaio ferroviario, con il serbatoio (tonn. 22) ed il rimorchio stradale con il contenitore a sponde alte, carico di traverse (tonn. 20), vengono condotti all'impianto per lo scambio dei contenitori.



Gli esperti osservano l'effettuato sollevamento dei contenitori dal telaio ferroviario e dal rimorchio stradale.



Gli esperti controllano dalla centralina il regolare funzionamento della pesatura.



Il rimorchio che ha lasciato sull'impianto il contenitore ad alta sponda, viene guidato dal telaio ferroviario a ricevere il serbatoio e va alla strada.



Lo stesso telaio ferroviario che era carico del serbatoio è stato spinto a ricevere il contenitore a sponde alte lasciato dal rimorchio e viene immesso al binario di partenza.

L'esame pratico, tecnico ed economico venne eseguito dagli Esperti nominati dai Governi dei seguenti stati:

AUSTRIA - BELGIO - DANIMARCA - FRANCIA - GERMANIA - INGHILTERRA - ITALIA - OLANDA - POLONIA - SVIZZERA - SVEZIA - U.R.S.S. e U.S.A. nonché dai Rappresentanti delle seguenti organizzazioni: U.I.C. (Unione Internazionale delle Ferrovie) e I.R.U. (Unione Internazionale dei Trasporti Stradali).

La relazione unica della C.E.E. e della C.C.I. nella descrizione di tutti i mezzi esaminati, affermava, fra l'altro, per quanto riguarda la Fer-Aut:

La sola novità rilevata dall'inchiesta è il brevetto italiano di "Grandi Contenitori" indipendenti dal telaio ferroviario e stradale. Esso permette di utilizzare i telai ferroviari normali ed i rimorchi stradali già in circolazione.

Il sistema Fer-Aut è stato l'unico a rispondere ai requisiti elevando la Cassa Mobile dalle lamentate 5 tonnellate, fino a 20-25 tonnellate e ad un volume di mc. 30, raggiungendo un carico utile trasportato su rotaia pari a tre quinti di merce e due quinti di tara con la contemporanea pesatura della merce trasportata. Durante il trasbordo tra i due mezzi i movimenti eseguiti sono risultati semplici rapidi e sicuri. Tutti gli altri sistemi erano basati su rimorchi o semirimorchi stradali caricati su speciali carri ferroviari con lo svantaggio di trasportare 2 tare su un solo carico di merce.

La relazione concludeva affermando che:

Il trasporto combinato Strada-Rotaia a mezzo di grandi contenitori, è incontestabilmente una soluzione dell'avvenire non potendo la rete ferroviaria essere in relazione al ritmo dello sviluppo del parco automobilistico.

Come si vede, l'esame di un consesso così altamente qualificato ha riconosciuto al "Sistema Fer-Aut" requisiti e vantaggi tecnici, pratici, economici, commerciali e ha elevato il sistema al rango di primato assoluto, primato detenuto a tutt'oggi 1968.

Il sistema è coperto da Brevetti italiani omologati negli Stati più importanti di Europa e di America. Ciò basta a confermare il riconoscimento di mezzi tecnici di assoluta priorità nel campo internazionale.

La Cassa Mobile Fer-Aut non ha avuto solo il valore intrinseco di essere stata elevata da 5 a 20 tonn. e ad un volume di mc. 30, ma quello di essere stata concepita in unione a congegni tecnici che ne hanno fatto, sia una nuova tecnica, sia l'unico mezzo pratico e commerciale molto efficace economicamente a risolvere il problema dei trasporti combinati "Strada-Rotaia" con un servizio "da porta a porta", come hanno rilevato gli Esperti durante gli esperimenti.

Nella relazione presentata era precisato anche lo svolgimento tecnico ed organizzativo del sistema per risolvere il problema che si imponeva, allora come oggi, per progredire nel campo nazionale e proiettarsi in quello più esteso europeo al fine di conseguire il coordinamento, il ridimensionamento, il rinnovamento di qualsiasi esercizio ferroviario.

Finalmente nell'ottobre 1967 - dopo 12 anni - a Genova è avvenuta una rassegna organizzata per la generalizzazione dei Containers in servizio Terra-Mare-Terra, ma per i trasporti combinati "Strada-Rotaia" che interessano in modo particolare per l'esercizio Ferroviario Italiano, non è stata messa in rilievo nessuna novità importante sull'aggiornamento di un servizio pratico ed economico all'infuori del sistema inglese per il quale tornerò sull'argomento in appresso.

Rappresentanza sovietica

Durante il suaccennato censimento i tecnici russi seguirono lo svolgimento delle indagini con una diligenza non comune e con il risultato che le Ferrovie Sovietiche successivamente si valsero dell'idea del sistema Fer-Aut per evitare il trasbordo di treni passeggeri nelle stazioni fra reti a diverso scartamento come è stato precisato nelle mie relazioni. Infatti a Brest, alla frontiera Russo-Polacca, avviene il cambio del telaio idoneo allo scartamento russo con quello europeo e viceversa.

Ferrovie federali germaniche

Le Ferrovie della Germania Federale fecero poi conoscere ad un Ente Ausiliario delle F.S. di essere disposte a iniziare un servizio tra l'Italia e la Germania con il sistema Fer-Aut, dotato di elevatori idraulici fissi a terra, in quanto rappresenta una condizione di trasporto più semplice e più adatta, per carichi di elevato tonnello, di quella offerta dai contenitori muniti di elevatori idraulici incorporati nel veicolo in uso presso le loro Ferrovie.

Con mia grande soddisfazione, l'Ing. Walther Wetzler, alto funzionario delle Ferrovie Federali che fu relatore nel 1957 della 3^a parte del volume steso a conclusione dei lavori della Commissione Economica Europea per l'esame dei mezzi combinati, nel novembre 1958 mi scriveva:

“...avete avuto il grande merito di esserVi occupato di una così felice iniziativa nei traffici combinati fornendo una pratica e convincente dimostrazione del Vostro sistema “Fer-Aut”.

La cassa mobile nell'esercizio delle Ferrovie Britanniche

La presentazione del Freightliner-Trainee (Linee di Treni Merci) fatta a Milano a fine giugno 1967 alla Stazione di Porta Garibaldi, mi ha permesso di riallacciarmi alla corrispondenza intercorsa fin dal 1957 con la British Transport Commission di Londra - Ufficio Ricerche Ferroviarie - e precisamente alle lettere 9 gennaio, 7, 15 e 19 marzo 1957.

Nelle relazioni, allegate alle lettere di cui sopra, era precisato che le realizzazioni dell'uso del contenitore nei trasporti di grande volume e carico, rispondenti a quelli di un carro ferroviario, erano state programmate nell'intento di conseguire il necessario ridimensionamento qualitativo e quantitativo dell'esercizio ferroviario per ricavarne fini sia pratici che in ordine al miglioramento dei bilanci.

Fin da allora, a conclusione di indagini, esami e lunghi studi su tutti i sistemi in esercizio sulle rotaie di ogni Amministrazione Ferroviaria di qua e di là del Continente, avevo considerato, come già detto, il grande contenitore non come un mezzo ausiliario, ma come un fattore determinante e come una guida certa nel coordinamento del servizio strada-rotaia.

Le Ferrovie Britanniche, con l'attuazione del Freightliner nei trasporti "Strada-Rotaia", hanno dimostrato di aver ritenuto idoneo, nell'esame comparativo dei diversi sistemi, l'uso dei grandi contenitori, confermando la realtà della mia programmazione circa i vantaggi realizzabili dai contenitori stessi e precisamente:

- a) Concentrazione in determinate stazioni (Gares Centres) del movimento delle Casse Mobili, facilitando la formazione di treni celeri;
- b) assicurazione alle Ferrovie di un maggior traffico;
- c) soppressione delle linee a scarso traffico;
- d) chiusura all'esercizio di centinaia di stazioni su linee legate ad un traffico di pochi vagoni;
- e) riduzione del materiale rotabile, che aveva già raggiunto la decurtazione di 250.000 vagoni e che subirà ulteriori diminuzioni;

f) raggiungimento di attività per tutte le linee con l'aumento del traffico merci derivato dalla fluidità e rapidità degli inoltri.

Se il Freightliner ha realizzato i vantaggi di cui sopra, malgrado abbia solo alcuni punti positivi rispetto a ciò che può offrire il Fer-Aut, quali potrebbero essere state le economie raggiunte da un coordinamento generale dei trasporti merci su tutta la Rete Italiana, qualora si fosse dato luogo all'esperimento del sistema combinato Fer-Aut nel 1960?

Comunque mi è stato di grande soddisfazione l'esito conseguito dalle Ferrovie Inglesi che, con le lettere summenzionate, hanno dichiarato di avere apprezzato moltissimo la mia collaborazione.

Sempre in tema di programmazione circa l'uso del Container, a Milano durante la Conferenza del C.I.S.CO (Centro Italiano Studi Containers), è stato affermato in una relazione che:

“Le possibilità di sviluppo del trasporto ferroviario di Containers, sono tuttavia legate alla disponibilità di attrezzature speciali, tanto per il materiale mobile, quanto per l'organizzazione del movimento ed infine per il facile maneggio dei Contenitori nelle Stazioni di arrivo, il che, necessariamente, comporta una somma di investimenti di entità non trascurabile. La recente presentazione fatta a Milano e a Genova di una sezione del treno Container delle Ferrovie Inglesi ha dato una idea dei risultati raggiunti e delle spese effettuate per ottenerli”.

Sempre nella Conferenza del C.I.S.C.O. del 2 ottobre 1967 in una sua relazione il Direttore della Camera di Commercio di Genova affermò:

“Oggi si parla molto di Containers, direi fin troppo, perchè si sono create delle illusioni, specialmente nelle industrie esportatrici, su fantastiche ed immediate riduzioni di costi”.

Contrariamente a quanto sopra esposto, gli esperimenti fatti, precedentemente menzionati, permettono incontestabilmente di affermare invece che il Fer-Aut, nell'esercizio Strada-Rotaia, offre la grande possibilità di sviluppo dei “Containers” nel trasporto ferroviario e stradale, con una somma di investimenti limitati, anche per la nessuna specializzazione richiesta dalla sua organizzazione tecnica, ma con l'offerta invece di immediati e buoni risultati economici sia per gli utenti che per

i vettori, i quali per altro apprezzarono, fin dal 1959, la sua facile realizzazione. Oggi basterebbe aggiornare i costi per trovare le nuove tariffe.

Lavoro di predisposizione per un esperimento "Fer-Aut" sulla rete ferroviaria italiana

RAPPORTI CON GLI IMPRENDITORI DEI TRASPORTI STRADALI

L'esame dei mezzi necessari e degli impianti, eseguito a Milano, Padova e Trieste, diede alle categorie interessate dei Trasportatori e Utenti la convinzione e la sicurezza della riuscita dell'esperimento avendo essi riconosciuto la grande importanza dell'iniziativa e l'assoluta utilità del coordinamento "Strada-Rotaia" con un servizio "da porta a porta" come interesse generale dei 2 vettori.

A questi esami seguirono delle riunioni con gli interessati per concretare la costituzione di un Consorzio che stabilisse:

- a) *il funzionamento dell'organizzazione del Gruppo Fer-Aut sia per il servizio nelle stazioni che per il trasporto merci da e per il domicilio dell'utente;*
- b) *i costi dell'esercizio e la relativa tariffa;*
- c) *il contributo finanziario di ogni partecipante, per la costituzione del capitale occorrente alla costruzione dei materiali necessari all'espletamento dell'esercizio.*

Tutto quanto sopra era determinato dalla consapevolezza che il Fer-Aut fosse un sistema valido (erano stati valutati i rischi e gli esborsi dei capitali).

Dal canto loro i Trasportatori, dopo un razionale esame della situazione, comprendendo che una stretta collaborazione con le Ferrovie, avrebbe potuto ridimensionare il trasporto merci con una sorprendente quanto rapida ascesa, convennero di coordinare il loro tradizionale sistema di trasporto, trasporto che, unito a quello normale ferroviario, avrebbe offerto tutta la possibilità di uno sviluppo massimo della "Containerizzazione", apportando all'esercizio correnti di traffico che avrebbero garantito l'impiego completo, a pieno carico, dei contenitori.

RAPPORTI CON L'AMMINISTRAZIONE FERROVIARIA ITALIANA

Dopo gli esperimenti del 1955, fatti a Milano allo scalo merci di P.ta Romana e a Roma allo scalo S. Lorenzo, presenti Funzionari e Tecnici sia delle F.S. che di altri Ministeri e dopo il raduno internazionale del 1957 e le manifestazioni del 1959 alle Fiere Campionarie di Milano, Padova e Trieste, avevano aderito, come detto, alla mia iniziativa trasportatori e spedizionieri, formando così il "Gruppo Fer-Aut".

Funzionari delle F.S. (Tecnici e Amministrativi) furono incaricati dell'esame pratico ed economico del sistema per un esperimento da effettuarsi sulla linea Puglie-Milano. All'uopo avvennero molteplici incontri per stabilire il criterio di applicazione delle tariffe che erano basate su un numero considerevole di classi. L'esame fu laborioso anche perché *si volle escludere qualsiasi riduzione della tariffa in atto*: infatti si sarebbe dovuto trovare una tariffa che avesse tenuto conto del costo dei servizi inerenti all'esercizio di ognuno dei due vettori nell'espletamento del servizio "da porta a porta". Se così non fosse stato, in che altro modo si sarebbero potuti stabilire i termini economici del servizio ed il suo rendimento?

Ad onore del vero debbo riconoscere che durante il lavoro di studio, che durò circa due anni, ebbi ancora una volta la possibilità di constatare l'efficienza e l'obiettività non comune dei Funzionari preposti a tale incarico, desiderosi di approdare all'esperimento, sia per concretare un'esperienza, sia per dimostrare che anche le Ferrovie Italiane scendevano in campo con una nuova tecnica dei trasporti combinati, a mezzo di Containers.

Si convenne di comune accordo la tariffa cumulativa fra Amministrazione Ferroviaria e Direzione "Fer-Aut" per un esperimento da effettuarsi sul percorso Puglie-Lombardia. Infatti le F.S. stabilirono la loro tariffa per il trasporto da Stazione a Stazione; a questa venne aggiunta la quota stabilita dal Gruppo Fer-Aut per il servizio nelle stazioni e da queste al domicilio dell'utente e viceversa, comprensiva degli oneri per lo sviluppo e la acquisizione del traffico.

Il Gruppo Fer-Aut, certo della buona riuscita, pur di dare inizio alla tanto auspicata collaborazione dichiarava di contribuirvi sobbarcandosi l'esperimento a proprie spese, sollevando pertanto l'Amministrazione F.S. da ogni e qualsiasi

investimento di capitali, questa avrebbe provveduto a mettere a disposizione solo 40 telai F.S. del tipo precisato a pag. 60 fig. 4, mentre il Gruppo "Fer-Aut", provvedeva anche per il materiale necessario che era costituito da:

- 80 telai di rimorchi stradali
- 150 contenitori
- 4 impianti di sollevamento.
- 20 matrici necessarie al regolare svolgimento del servizio.

Nell'aprile 1959 veniva inoltrata al Consiglio d'Amministrazione una **proposta** favorevole all'esperimento firmata dal Direttore Generale e da tutti i Direttori Centrali dei vari Servizi interessati.

Giunte a questo punto le intese per l'accennato esperimento, le Officine di Castelfranco Veneto, avevano approntato i telai necessari e Funzionari del Movimento avevano prestabilito le 3 stazioni delle Puglie, oltre a quella di Milano-Rogoredo, dove installare gli impianti creando così i primi 4 Centri di raccolta e smistamento (Stazioni Centro).

Inaspettatamente il **6 marzo 1960** mi pervenne una lettera che mi comunicava che il Consiglio di Amministrazione, aveva deciso di abbandonare l'idea di attuare un servizio "Strada-Rotaia" in combinazione con l'industria privata.

I componenti del Gruppo Fer-Aut non si permisero alcun commento alle decisioni del Consiglio di Amministrazione che hanno annullato in poche righe una iniziativa impostata con tanta buona volontà da imprese private e seguita con molto entusiasmo sia dai Funzionari Ferroviari preposti ad un duro lavoro di accertamenti tecnici e finanziari, che da Funzionari di altri Dicasteri che hanno presenziato agli esperimenti e che avevano collaborato a risolvere i problemi fiscali e doganali.

Alla Fiera di Milano 1960 il Bureau International des Containers (B.I.C.) di Parigi si inserì con una esposizione di tutti i mezzi combinati.

A tale manifestazione aveva aderito anche il Gruppo Fer-Aut con i suoi impianti al completo.

A conoscenza della risposta negativa del Consiglio d'Amministrazione, i componenti del Gruppo non ritirarono gli impianti dalla manifestazione, che ebbe

inizio 40 giorni dopo la lettera di cui sopra, ma si astennero dal partecipare con conferenze e con proiezioni del film sul Fer-Aut che avrebbe dovuto seguire, nel turno prestabilito, ad una riunione di Tecnici, Espositori ed Esperti Internazionali (Fig. 14).

Dal 1960 è passato qualche anno... in questi 8 anni avremmo certamente raggiunto quell'equilibrio nei trasporti, dando agli stessi quella funzione che devono compiere in una progredita economia nazionale nell'interesse della collettività.

E ciò in quanto è noto che la scelta di un valido servizio combinato può dare alle Ferrovie una sorprendente quanto rapida ascesa del trasporto merci, che riconfermerebbe la loro primaria importanza nel ruolo dei trasporti stessi.

Rapporti con i Governi delle Regioni di Sicilia e di Sardegna

Nel 1959 anche esponenti dei Governi delle Regioni di Sicilia e di Sardegna avevano visitato gli impianti a Milano Porta Romana.

A quell'epoca la Regione Siciliana aveva in programma la costruzione di 200 carri ferroviari per il trasporto della produzione agricola e ortofrutticola, carri che avrebbero potuto essere sostituiti da 200 telai F.S. e da 600 contenitori fra chiusi e refrigeranti del sistema Fer-Aut, che avrebbero trasportato almeno un doppio tonnello di quello trasportato col servizio classico e con la medesima impegnativa di tempo, conseguendo una notevole riduzione di carri, con un alleggerimento del traffico sia sulla rete ferroviaria Calabria, sia su quella ancora più difficoltosa della Sicilia per essere, quest'ultima, come è noto, al limite delle sue possibilità, sia sulle strozzature dello Stretto.

Per quanto riguarda lo sviluppo del servizio Terra-Mare-Terra, tanto auspicato nella Esposizione dei Containers di Genova, il mio sistema, sia pure impostato sul breve tratto di mare da Civitavecchia alla Sardegna, avrebbe risolto fin

dal 1959 il problema del trasporto del servizio combinato Terra-Mare-Terra "Strada-Rotaia" da "porta a porta".

Come si vede il sistema Fer-Aut, nella sua evoluzione con contenitori, unitamente alla capillare e razionale utilizzazione dei mezzi di trasporto, avrebbe permesso alle Ferrovie di risolvere proporzionalmente le necessità contingenti dell'attuale profusione, adeguandolo all'immediato crescente sviluppo agricolo.

Tutto era subordinato all'esito degli accordi del Gruppo Fer-Aut con l'Amministrazione Ferroviaria.



Fig. 14 - Relazioni tecniche organizzative distribuite in occasione della Manifestazione B.I.C. svoltasi a Milano nel 1960.

Avanti di chiudere questa raccolta di memorie non posso dimenticare di rivolgere un doveroso e particolare riconoscimento a tutti i miei collaboratori e collaboratrici, per la preziosa opera da loro svolta.

Conclusioni

Come è stato precisato, l'esercizio "Fer-Aut" nel suo coordinamento "Strada-Rotaia" per il trasporto merci da "porta a porta" è **una nuova tecnica con caratteristiche proprie** che consente di ridurre i capitali necessari per la costruzione dei mezzi normali, circolanti, di raggiungere una diminuzione dei costi di esercizio e di meglio soddisfare le necessità degli utenti con un miglioramento delle tariffe.

Poichè è unanimemente riconosciuto che in Italia un servizio da "porta a porta" deve risolvere il problema di tutta la rete, il "Fer-Aut" permette sia di realizzare una progredita economia generale, che di migliorare quella dell'esercizio ferroviario, in quanto possiede tutti i requisiti pratici ed economici per un efficace e totale rinnovamento qualitativo e quantitativo in molti settori dell'Azienda Ferroviaria, in ordine al coordinamento strutturale del traffico e degli altri servizi.

Inoltre l'unità di carico Fer-Aut è quella del carro completo ferroviario che maggiormente soddisfa le esigenze del commercio, sia degli spedizionieri di collettame, che delle grandi aziende di trasporto.

Questa nuova tecnica, avente caratteristiche proprie e la possibilità di facilitare la necessaria riforma ferroviaria è volta all'adozione di sistemi di esercizio più vantaggiosi anche dal punto di vista dell'economia generale.

Nell'organizzazione del nuovo sistema di trasporto, per una riuscita efficace e più economica, la gestione dei mezzi può valersi della utile collaborazione di imprese specializzate nel trasporto di grandi carichi e degli spedizionieri del collettame, giacchè essi offrono una notevole esperienza concorrendo tangibilmente a mezzo di un esercizio semplice e pratico, all'incremento del traffico, alla riduzione dei costi e alla soddisfazione degli utenti.

Per il suo raggiungimento in campo generale, si dovranno abbandonare preconcetti o tradizioni che dovrebbero essere, nella attuale situazione, superati.

Nell'ambito del possibile si cercherà di soddisfare le richieste stabilendo un ciclo di proiezione del documentario tecnico dello svolgimento del servizio "Fer-Aut", al quale potrebbe seguire informazioni e precisazioni tecniche ed economiche, sull'organizzazione dei trasporti combinati Strada-Rotaia.



Fotogramma conclusivo del documentario tecnico sul sistema Fer-Aut, commentato in 4 lingue.

Stampato negli stabilimenti
Alfieri & Lacroix
di Settimo Milanese
nel mese di aprile 1968

Indice

PARTE PRIMA - Servizio cumulativo con il Santuario di Caravaggio	11
PARTE SECONDA - Organizzazione per la distribuzione degli abbonamenti per operai-braccianti-artigiani-impiegati e studenti	
Genesi dell'Organizzazione Marini - Attività nel trentennio	20
Episodi che si verificano nelle Stazioni	22
Studi e provvedimenti per la distribuzione degli abbonamenti	23
Organizzazione Marini	24
Sviluppo del servizio nel Compartimento di Milano - Torino - Genova	26
Normalizzazione del Servizio e suo sviluppo	30
Servizio inerente le stazioni Milano	33
Considerazioni nate dall'esperienza	45
Validità della tessera per gli abbonamenti settimanali e festivi	46
Contributo allo sviluppo del servizio	47
Risultati economici	48
PARTE TERZA - Servizio combinato "Strada-Rotaia" sistema "Fer-Aut Marini"	
Trasporti combinati Casse Mobili - Containers	55
Contenitore Serbatoio e tipo a sponde alte	58
Contenitore isoteramico	59
Telaio F.S. e rimorchio stradale	60
Impianto di trasbordo delle Casse Mobili Fer-Aut	62
Centralina di sollevamento	63
Operazioni di manovra per il trasferimento di Contenitori Fer-Aut	64
Stazioni Centro	67
Indagini Casse Mobili nel campo internazionale	69
Rappresentanza Sovietica e Ferrovie Federali Germaniche	78
Cassa Mobile nell'esercizio delle Ferrovie Britanniche	79
<i>Lavoro di predisposizione per un esperimento Fer-Aut sulla Rete Ferroviaria Italiana</i>	81
Rapporti d'imprenditori dei trasporti stradali	81
Rapporti con l'amministrazione Ferroviaria Italiana	82
Rapporti coi Governi delle Regioni di Sicilia e di Sardegna	84
Conclusioni	87
Fotogramma del documentario sul sistema Fer-Aut	88