

Ritorno alle Ferrovie

Il problema dei trasporti si risolve offrendo al cittadino che esce dalla fabbrica la propria abitazione un mezzo di trasporto abbastanza efficiente da scacciare la fretta del mezzo privato in una scelta ben più agevole evidente, non si possono porre in alternativa per farne prevalere il fatto che l'efficienza del mezzo pubblico su quello individuale debba essere appoggiata da una adeguata politica che si concretizzi nella predisposizione di un'offerta di alta qualità a chi non ha mezzi propri per il trasporto privato.

Questa è la qualità umana del servizio che si offre al cittadino che si affida al trasporto pubblico. Il nostro Mezzogiorno ha la prima volta che il Ministro dei Trasporti propone la previsione del trasporto pubblico su un concetto che ha il merito di essere considerato il sacro della mobilità privata in Italia e a Sirimone nel corso

del suo discorso al Parlamento. Il nostro Mezzogiorno ha la prima volta che il Ministro dei Trasporti propone la previsione del trasporto pubblico su un concetto che ha il merito di essere considerato il sacro della mobilità privata in Italia e a Sirimone nel corso

Un modo di viaggiare comodo ed economico

1 - Viaggi di andata e ritorno

ORDINARI RIDUZIONE DEL 15% Sono consentiti per una distanza massima di 250 Km e per qualsiasi distanza dai capoluoghi di Provincia al rispettivo (o capoluogo di Regione e viceversa) Validità dei biglietti per distanze fino a 50 Km il solo giorno di emissione per distanze superiori a 50 Km. Fermate intermedie in numero illimitato senza alcuna formalità nei limiti di validità del biglietto.

2 - Viaggi internazionali dei giovani da 10 a 21 anni

RIDUZIONE DEL 25% Viene accordata ai giovani in possesso della tessera «Rail Europ Junior» che può essere richiesta alle stazioni ferroviarie e alle Agenzie di Viaggi — per viaggi internazionali di corsa semplice di andata e ritorno consecutivi o intercalati da un giorno feriale.

3 - Viaggi di gruppi familiari di almeno 4 persone

RIDUZIONE DEL 40% per i primi 4 componenti del gruppo. **RIDUZIONE DEL 50%** per i componenti oltre i primi 4. Per ottenere la riduzione è sufficiente presentare alla biglietteria lo stato di famiglia rilasciato da non oltre tre anni. Durante il viaggio dovrà essere esibito anche un documento personale di riconoscimento.

4 - Viaggi di comitive

COMITIVE FESTIVE RIDUZIONE DEL 40% per i gruppi di andata e ritorno alle comitive di almeno cinque persone per una distanza massima di 150 Km. Validità del biglietto il viaggio di andata non può essere iniziato prima delle ore zero del giorno festivo e quello di ritorno dopo le ore 24 dello stesso giorno festivo o dell'eventuale giorno festivo immediatamente consecutivo.

COMITIVE ORDINARI Riduzione del 30% per gruppi di almeno 10 persone. Riduzione del 40% per gruppi di almeno 25 persone o di almeno 10 persone che effettuino un viaggio circolare per una percorrenza non inferiore a 1.500 Km a condizione che l'itinerario non venga ripetuto né per una percorrenza massima del 20%. Riduzione del 50% per i gruppi di almeno 40 persone.

COMITIVE FESTIVE IN BASSA STAGIONE Nel periodo dalla metà di settembre alla fine del marzo successivo vengono concesse le seguenti riduzioni per viaggi di andata e ritorno senza limiti di percorrenza: 40% ai gruppi di almeno 5 e fino a 24 persone; 50% ai gruppi di almeno 25 persone. Validità del biglietto il viaggio di andata deve essere iniziato nel giorno precedente il festivo oppure in quello di ritorno non oltre le ore 24 del giorno festivo seguente.

5 - Tessere di autorizzazione

Per l'acquisto di biglietti con la riduzione del 40% per i rappresentanti viaggiatori di comitive e tutti coloro che viaggiano spesso ma non costantemente sulla stessa linea è conveniente acquistare la tessera di autorizzazione. Essa dà diritto ad acquistare con la riduzione del 40% un numero illimitato di biglietti di corsa semplice per qualsiasi destinazione. Le tessere di autorizzazione sono di due categorie: A — per l'acquisto di biglietti di 1ª e 2ª classe; B — per l'acquisto di biglietti di 3ª classe. Possibile essere intestate anche a 2 persone che di vanno usufruendo alternativamente. Validità tre sei e dodici mesi.

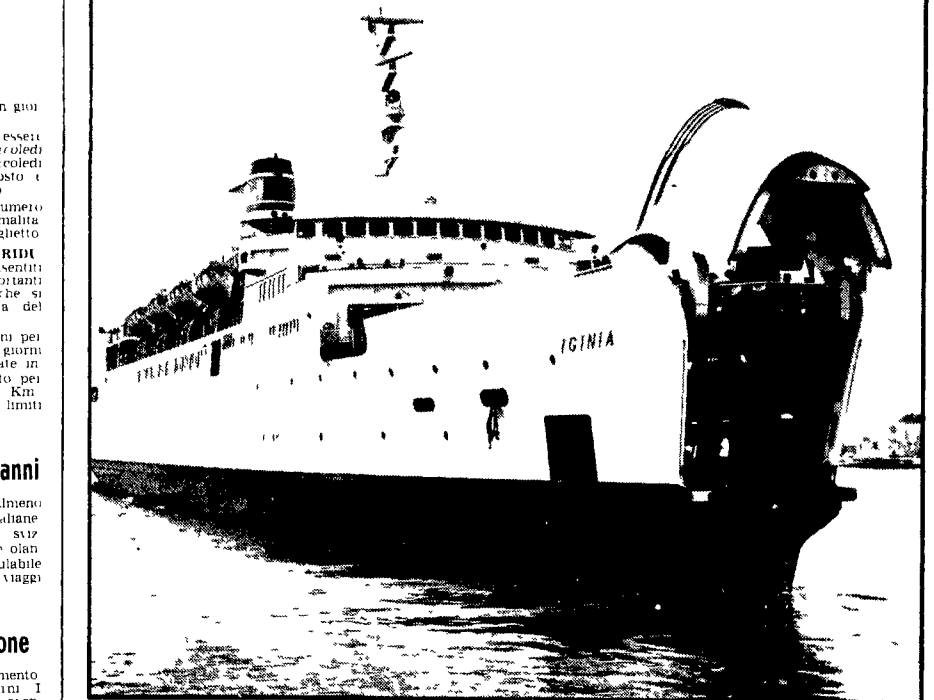
6 - Treni turistici e treni della neve

Nel corso di ciascun anno i Comitati provinciali ferroviari organizzano treni turistici per gite in destinazioni delle più interessanti località italiane e in alcuni casi anche estere. Per gli appassionati degli sport invernali vengono anche effettuati treni della neve nelle giornate festive del periodo invernale in destinazioni di montagna e altre scistiche. Ai viaggiatori che usufruiscono di questi treni viene accordata la riduzione del 50%. Il programma dettagliato di ciascun treno turistico o della neve viene in tempo utile postato a conoscenza del pubblico.

7 - Trasporto delle auto accompagnate

per il trasporto delle auto accompagnate su due o più percorsi da effettuare nel periodo massimo di due mesi. Riduzione del 15% circa sul prezzo di corsa semplice — per il trasporto di auto accompagnate (esclusi i rimorchi) uti-

14 le navi traghetto



I servizi di traghetto ferroviario, la cui storia in Italia ha circa 70 anni (nacquero nel 1899), hanno ormai raggiunto una fase di evoluzione tecnica che consente di disimpegnare una mole di traffico assai ingente. Alla fine della seconda guerra mondiale restava a galla un'unica nave, che fu requisita da gli alleati. Tutte le altre unità, in numero di 6, erano in fondo al mare.

Gli inizi della ripresa risalgono al 1944 allorché le navi ancora utilizzabili furono recuperate e rinnovate. Le prime completate furono la «Mongibello» e la «Secondo Aspromonte». Oggi con la «Iginia» e «Sibari» la flotta FS comprende 14 unità, con un dislocamento complessivo a pieno carico che ascende ad oltre 65.200 tonnellate. Dal '50 ad oggi essa ha trasportato circa 10 milioni di veicoli ferroviari, 4 milioni di automobili, 105 milioni di viaggiatori. La portata utile complessiva delle 14 navi già in servizio era di 12.500 passeggeri, 287 veicoli ferroviari e 459 automobili. Essa sale oggi, con l'entrata in servizio della «Iginia» a 14.500 passeggeri, 330 veicoli ferroviari, 589 automobili.

L'ultima nave traghetto, la «Sibari» varata nel maggio

scorso entrerà anche essa in linea al principio di quest'anno. Nell'aprile 1969 è entrata in servizio la nave «Gellura» impiegata per il collegamento Continente-Sardegna. La flotta FS potrà così contare all'inizio del 1970 su tutte le 14 navi. I dati di traffico più recenti, per le rotte della Sicilia e della Sardegna sono i seguenti:

	1968	1969 (primi 8 mesi)
Passeggeri	9.329.000	6.615.000
Veicoli ferroviari	730.700	511.500
Automobili	488.900	376.400

Su ambedue le rotte, le FS seguono attentamente l'evolversi delle esigenze, senza escludere la possibilità di estendere il raggio d'azione dei servizi di traghetto per assecondare — ove se ne dimostrasse l'utilità — l'incremento dei trasporti anche sul piano intercontinentale. Vaiga, ad esempio, la possibilità di svolgere un utile servizio su rotte come quella tra la Sicilia e la Tunisia dove la distanza minima è di appena 80 miglia.

I containers INT

Il nuovo sistema già impiegato sulle ferrovie - Si sviluppa il trasporto da porta-a-porta, il più completo e funzionale per i bisogni dell'economia

I grandi spostamenti di popolazione e il ritmo dello sviluppo economico — invasi di reddito via via più elevati — intensificano l'importanza della mobilità geografica nell'ambito del sistema economico italiano e tra gli altri sistemi. S'è stimato che per il 1980 un raddoppio del volume di merci trasportate una quadruplicazione del traffico dei passeggeri e un raddoppio del traffico internazionale.

Questi sono i dati del Progetto 803. Già oggi il traffico passeggeri e il volume delle merci trasportate in corse stante aumentano sembrano confermare l'andamento previsto dal Progetto 803. La mobilità geografica si potrà dunque ampliare gli indici di previsioni. Il nostro sistema di trasporto ha un mezzo per il trasporto di merci un mezzo capace di qualità. I containers sono per le vie terrestri, strada e rotaia. Il loro uso è un rapido risparmio in termini di costi.

Per il trasporto di merci un mezzo capace di qualità. I containers sono per le vie terrestri, strada e rotaia. Il loro uso è un rapido risparmio in termini di costi. Per il trasporto di merci un mezzo capace di qualità. I containers sono per le vie terrestri, strada e rotaia. Il loro uso è un rapido risparmio in termini di costi.

Per il trasporto di merci un mezzo capace di qualità. I containers sono per le vie terrestri, strada e rotaia. Il loro uso è un rapido risparmio in termini di costi.

Il nostro sistema di trasporto ha un mezzo per il trasporto di merci un mezzo capace di qualità. I containers sono per le vie terrestri, strada e rotaia. Il loro uso è un rapido risparmio in termini di costi.

Il nostro sistema di trasporto ha un mezzo per il trasporto di merci un mezzo capace di qualità. I containers sono per le vie terrestri, strada e rotaia. Il loro uso è un rapido risparmio in termini di costi.

Il nostro sistema di trasporto ha un mezzo per il trasporto di merci un mezzo capace di qualità. I containers sono per le vie terrestri, strada e rotaia. Il loro uso è un rapido risparmio in termini di costi.

Il nostro sistema di trasporto ha un mezzo per il trasporto di merci un mezzo capace di qualità. I containers sono per le vie terrestri, strada e rotaia. Il loro uso è un rapido risparmio in termini di costi.

Programmi per il Mezzogiorno

Il ruolo dei trasporti nella promozione dello sviluppo economico - Le prospettive di industrializzazione del Sud impegnano le FS in uno sforzo di adeguamento del servizio - Migliori vie di comunicazione

I programmi di sviluppo del Mezzogiorno hanno un ruolo di primo piano. Il ruolo dei trasporti nella promozione dello sviluppo economico è di fondamentale importanza. Le prospettive di industrializzazione del Sud impegnano le FS in uno sforzo di adeguamento del servizio - Migliori vie di comunicazione.

Unificare le prestazioni dell'intera rete. Questa funzione del resto emerge in tutta evidenza dall'andamento del traffico sulle linee meridionali che oggi equivale a circa un terzo del traffico globale che si svolge sull'intera rete. Negli ultimi dieci anni si è manifestata una tendenza costante, all'incremento dei trasporti per ferrovia e soprattutto nell'area del Mezzogiorno. S'è sviluppato secondo un ritmo più accentratissimo rispetto alle linee del Nord. Va inoltre sottolineato l'incremento che i trasporti provengono dal Sud hanno sul traffico internazionale, segno questo della preferenza che viene accordata alla ferrovia per il trasporto di prodotti autofruttifici di diretta mercatura europea.

Ma l'andamento del traffico fra Nord e Sud appare ancora troppo legato alle vicende dell'economia agricola, mentre solo in questi ultimi anni hanno cominciato a manifestarsi gli effetti del processo di industrializzazione in corso. Le prospettive di progresso economico del Mezzogiorno conservano dunque tutta la loro validità e le ferrovie ne traggono conto impegnando tutti gli sforzi per migliorare l'offerta dei servizi sia nel settore delle merci che in quello dei viaggiatori.

Il scopo principale del Piano decennale di ammodernamento e quello di spezzare per quanto riguarda il sistema ferroviario il diaframma fra Nord e Sud e favorire quindi l'integrazione delle regioni meridionali nel mercato nazionale e nella più vasta area del MEZ. Ma il programma ha anche lo scopo di dotare il Mezzogiorno di infrastrutture ferroviarie e di mezzi di trasporto che consentano di raggiungere un livello tecnico delle prestazioni dell'intera rete.

In questa direzione si sono stati conseguiti i risultati più significativi negli investimenti del primo quinquennio del Piano FS. Su 1.000 miliardi di lire, 200 sono stati destinati alla costruzione di nuove opere di infrastruttura ferroviaria e di mezzi di trasporto. I lavori sono stati completati per il 100% e i costi sono stati pagati per il 90%. I lavori sono stati completati per il 100% e i costi sono stati pagati per il 90%.

Economia agricola e industrializzazione. Di tali imprese si è investito per un totale di 420 miliardi di lire. Il Mezzogiorno è stato investito per un totale di 420 miliardi di lire. Il Mezzogiorno è stato investito per un totale di 420 miliardi di lire.

Un'attività di primo piano per quanto concerne i lavori di ammodernamento e di potenziamento delle linee e degli impianti ferroviari è stata svolta nel 1969 e nei primi mesi del 1970. I lavori sono stati completati per il 100% e i costi sono stati pagati per il 90%.