

ERCOLE STIRITI

L'AMMODERNAMENTO DELLE FERROVIE DEL SUD-EST ED I PRIMI RISULTATI ECONOMICI

Esatto da «*Trasporti Pubblici*», n. 3-4, marzo-aprile 1962

L'AMMODERNAMENTO

DEL TRATTO DI LINEE FERROVIE ECONOMICHE

EROOLE STIRITI

CON LA COLLABORAZIONE DI

**L'AMMODERNAMENTO
DELLE FERROVIE DEL SUD-EST
ED I PRIMI RISULTATI ECONOMICI**

Estretto da « Trasporti Pubblici », n. 3-4, marzo-aprile 1960

STUDIO PUBBLICATO DALL'ISTAT - ROMA 1960

L'AMMODERNAMENTO DELLE FERROVIE DEL SUD-EST ED I PRIMI RISULTATI ECONOMICI

dell'ing. ERCOLE STIRITI

1. Le Ferrovie del Sud-Est derivano il loro sommativo nome dall'orientamento della rete sociale tutta prossima, appunto, da Bari verso sud-est, lungo l'intera penisola salentina fin già al tallone d'Italia ex'v l'antico Santuario di Santa Maria del Finchio Terras e include il grande fiato del capo Isonnia il cammino ai naviganti di due mari.

Nata quale prima applicazione dell'art. 16 del R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150, la rete delle Ferrovie del Sud-Est realizza l'organico raggruppamento di circa km 475 di linee ferroviarie a scartamento normale, in collegamento fra loro, già esercitate dalla Società per le Ferrovie Salentine (km 276 + 209) e per le Ferrovie Sannitiche (km 114 + 739), nonché dalle F.S. (km 32 + 449). La rete risultava quindi costituita da un insieme di linee eterogenee costruite in epoche diverse e con caratteristiche diverse, secondo infatti tratti terminali di linea a lungo raggio dello Stato e linee secondarie aventi caratteristiche inferiori pochi destinate ai soli traffici locali.

Collegata alla rete statale con quattro transiti nelle stazioni F.S. di Bari Centrale, Francavilla Fontana, Lecce e Tarento, la rete delle F.S.E. è ripartita in 7 linee tutte annesse al servizio cumulativo nazionale ed internazionale.

Essa serve le quattro province meridionali della Puglia in un territorio esteso per oltre 5000 chilometri quadrati con una popolazione di circa 1.500.000 abitanti, e collega ben 73 comuni oltre che i capi luogo di Bari, Tarento e Lecce.

L'economia della zona servita era ed è tuttora a carattere essenzialmente agricolo ma già come in corso opere grandiose per la sua industrializzazione e, nelle fasce costiere, sinistri gli acquedotti e debellata la malaria, già si affaccia il turismo internazionale attratto dalle bellezze e dalla serenità dei laghi, il che lascia bene sperare in un rapido e decisivo mutamento della situazione economica locale.

La costituzione della nuova rete, fatta alla scopo proprio di ordinare i vari impianti in un unico sistema di trasporto, pare abbia il problema del potenziamento dei servizi, ed infatti nell'atto concessionale, approvato con R.D.L. 22 ottobre 1931,

n. 1480, fu prevista il miglioramento degli impianti fini e la trasformazione ed ammodernamento del materiale rotabile che, già allora, si presentava antiquato e con precarietà di tipi.

Fu pertanto dato inizio ad un notevole programma di potenziamento degli impianti e del materiale rotabile ed a tal fine furono eseguiti, nel periodo che va dall'effettivo inizio dell'esercizio sulla rete costituita (1894) al 1940, lavori di rafforzamento del binario sulla tratta Bari-Canosa-Patùgano e sulla linea Lecce-Gallipoli; furono acquistate due locomotive a vapore, 18 vetture a corredi e 2 bagagliai e, nel 1940, furono immesse in servizio anche 4 automobili diesel.

Lo scoppio dell'ultima conflitto mondiale bloccò, però, il corso delle opere iniziate per cui, gran parte, dei lavori programmati dovettero essere rinviati.

La guerra, pertanto, non fermò lo sviluppo del traffico, ma, al contrario, in dipendenza delle limitazioni poste ai trasporti su strada e delle esigenze belliche da soddisfare, sottopose i servizi ferroviari a più gravi impegni.

Anche la forzata riduzione dei servizi automobilistici, iniziata dalla Società fin dal 1931 e che nel 1939 avevano raggiunto l'estensione di km 323 con la percorrenza di 1.000.000 autokm/km e con 1.227.000 viaggiatori trasportati, contribuì ad appesantire la situazione dei servizi ferroviari per lo spostamento su di essi di parte del traffico già analizzato dagli autoservizi. Ma fu, in particolare, l'apertura del fronte greco-albanese a sottoporre la ferrovia ad impegni assolutamente imprevedibili il peso dei treni dovetti essere perfino quadruplicati e sulle linee sociali, gran parte delle quali armate con vecchio rotale da 27 collegamenti, e con curve fino ad un raggio minimo di 200 metri, dovettero essere impiegate locomotive dei gruppi 740, 625 e 388 noleggiate dalle Ferrovie dello Stato.

In soli 7 mesi, dal novembre 1940 al maggio 1941, i trasporti militari videro i porti di Tarento e Brindisi raggiungere il volume di ben 62.000.000 di tonni/km circa, dando con ciò un chiaro esempio delle eccezionali prestazioni che può dare, all'occorrenza, un sistema di trasporto ad impianti fini.



La rete delle ferrovie italiane.

Poi la guerra finì ma, nonostante la cessazione dei trasporti militari, la fine degli «adulteranti», ecc., ecc. il traffico continuò a mantenersi sui livelli raggiunti negli ultimi anni di guerra, per l'aumentata mobilità delle popolazioni locali.

Il servizio svolto nel periodo bellico e nell'immediato dopoguerra emerge chiaramente dai dati riportati nel seguente prospetto relativo al decennio 1935-1945.

Si poteva pertanto indovinare riprendere il problema del potenziamento dei servizi, rivedendo il primitivo programma per adeguarlo alle mutate esigenze del dopoguerra, ed infatti, nelle more della emanazione dei provvedimenti legislativi già in studio, dovettero essere attuati provvedimenti di emergenza.

Forono così lanciate in circolazione nel 1945 dodici nuove vetture a carrelli dello stesso tipo delle dirotte già in servizio dal 1937 e, nel 1953, anche quattro automotrici ricostruite di tipo analogo a quelle già in servizio dal 1940. Fu poi ripresa ed ultimata la costruzione dell'Officina di Lecce che iniziò a funzionare nel 1948.

Di pari passo furono riorganizzati ed intensificati i servizi automobilistici ma i provvedimenti adottati erano del tutto inadeguati alle esigenze del traffico che richiedeva ormai servizi veloci e moderni sia per il trasporto dei viaggiatori che delle merci, per cui si riproponevano urgenti problemi di sicurezza e di funzionalità che il grave deperimento del materiale e degli impianti, conseguente ai duri impegni della guerra, rendeva ormai insuperabili.

Andamento del traffico dal 1929 al 1948

A. S. S. I.	Percorso (km)	Traffico			
		Viaggiatori		Merchi	
		Quantità n.	Volume viaggiatori/km	Quantità tonnellate	Volume tonnellate/km
1929.....	1.417.131	1.890.327	26.993.314	436.793	64.963.433
1930.....	1.479.139	1.953.446	26.838.065	371.753	64.903.433
1931.....	2.486.541	2.228.626	314.931.632	1.134.499	146.768.455
1932.....	1.455.940	4.769.499	217.294.585	1.216.584	123.273.060
1933.....	1.486.889	6.214.129	244.261.159	739.433	45.684.719
1934.....	1.490.881	10.540.000	313.258.900	236.080	32.296.068
1935.....	1.455.833	8.437.390	359.549.189	542.891	56.183.767
1936.....	1.416.979	7.445.655	212.351.185	433.433	37.372.715
1937.....	1.496.356	6.378.799	309.656.598	419.323	16.521.734
1938.....	1.765.237	7.958.965	276.921.262	429.794	16.603.993

3. Alla data dell'entrata in vigore della legge 1215 del 2 agosto 1952 la situazione era la seguente:

Autoservizi

Linea 1: Bari-F.S. Martina Franca-Taranto
F.S. con Stazione di Casamassima-
Portogruaro km 115 + 101

Data di costruzione 1908-1909 per la
Bari-Casamassima e 1923-1931 per la
casamassima-Taranto - Bisciaro con rotale
36,3 kg da 18 Tadi, post 9/11 e 27,3 kg
da m. 12, post 12/14.

Linea 2: F. Martina Franca-Francavilla F.
-Novoli-Lecce km 162 + 581

Data di costruzione 1907 per la Franca-
villavalle e 1924 per la Martina-Franca-
ville - Bisciaro con rotale 36 kg da m. 11,
post 12/14 e 27,3 da m. 12, post 12/14.

Linea 3: Novoli-Napoli-Caserta-Capriano
Lecce km 74 + 275

Data di costruzione 1907-1911 - Bisciaro
con rotale 36 kg da m. 11, post 12/14 e 27,3
da m. 12, post 12/14.

Linea 4: Caserta-Capriano km 33 + 993

Data di costruzione 1919 - Bisciaro con
rotale 27,3 da m. 11, post 12/14.

Linea 5: L. Lecce F.S. Gallipoli-Capriano
Porto km 36 + 913

Data di costruzione 1905 da Lecce a
Gallipoli e 1904 da Gallipoli a Capriano -
Bisciaro con rotale 36 kg da m. 12, post
12/14 e 27,3 kg da m. 5, post 9/11

Linea 6: Gallipoli-Capriano Lecce km 48 + 583

Data di costruzione 1909 per la tratta
Gallipoli-Maglie e 1931 per la Maglie -
Capriano Lecce - Bisciaro con rotale 36 kg
da m. 11, post 12/14 e 27,3 kg da m. 11,
post 12/14.

Linea 7: Maglie-Ostia km 18 + 271

Data di costruzione 1932 - Bisciaro con
rotale da 36 da m. 9 e m. 11.

Totale km 473 + 496

Passei sezionali

Locomotive a vapore	n.	15
Automotrici Diesel (a 2 assi)	n.	1
Automotrici Diesel a cavigli	n.	10
Veicoli a cavigli	n.	26
Veicoli a 1 assi	n.	38
Bagagli	n.	32
Carri chiusi	n.	230
Carri aperti a grande assi	n.	13
Carri aperti a grande assi	n.	14
Carri chiusi per trasporto acqua	n.	16
Carri chiusi per trasporto vino	n.	48
Carri attrezzi	n.	9
Carri disposti per cause di guerra	n.	27

Giriassi

Una di modesta capacità, a Bari, attrezzata per la riparazione
di locomotive, costruita nel 1909 e successivamente
allargata ed ampliata.

Una a Lecce, costruita nel 1909 ed attrezzata, durante la
guerra, per la riparazione di carri e veicoli.

Telecomunicazioni

Dispositivi telegrafici installati per il servizio movimento, ed
altri diretti per alcune stazioni.

Un telefono telefonico sulla Bari-Casamassima-Portogruaro
e sulla Bari-Martina-Taranto.

Apparati di stazione

Comandi dei segnali a mano con trasmissione a filo.

Comandi degli segnali a torre, installati che per la tratta Maglie-
villavalle-Casamassima-Portogruaro in cui il comando era a filo.

Il traffico, che, come già detto, fino al 1948
si era mantenuto ancora elevato, era invece andata
calando nel quindicennio successivo fino a ridursi,
nel 1951, a 6.685.914 viaggiatori e a t. 485.153
di merci trasportate.

Per il movimento viaggiatori le cause erano da
ricercarsi non soltanto nell'insufficiente della manuten-
zione individuale, ma soprattutto nella inadeguatezza degli impianti e del materiale. Bari



I tetti di Alberello.

pensare che la velocità commerciale dei treni viaggiatori sulla Bari-Taranto, ch'è la linea principale della rete, era appena di 30 km/h contro 25 km/h che si avevano sulla stessa linea nel primo anno di esercizio della nuova rete; più o meno dello stesso ordine erano stati i miglioramenti sulle altre linee.

Nel settore delle merci erano venuti a mancare non solo i trasporti militari ma anche quelli a carattere locale per la rapida e vigorosa ripresa dell'autostrasse su strada. Rimanevano però alla ferrovia i trasporti a carattere nazionale ed internazionale e cioè, in definitiva, i trasporti di maggiore interesse pubblico e più impegnativi perché trattati in gran parte di prodotti strategici i quali, per la loro deperibilità, richiedevano inoltre comunemente rapidi, dando la necessità di disporre di adeguati impianti di pianale per il carico e scarico dei carri e la composizione delle trainate, nonché di veloci mezzi di trazione per la consegna dei carri stessi alle stazioni delle Ferrovie dello Stato. Particolarmente onerosi sono poi i trasporti delle viti da tavola — il cui volume va continuamente aumentando — che vengono caricate in tre o quattro stazioni soltanto.

Infatti, poiché il preleva al raccolto solo nelle tarde ore del mattino, il carico non può essere effettuato che nelle prime ore del pomeriggio, mentre

i carri devono essere consegnati alle Ferrovie dello Stato nella stessa serata per l'immediata incassa verso i mercati del Centro e Nord Europa.

Esistevano quindi tutte le premesse per un immediato intervento dello Stato; ed infatti, in considerazione del complesso dei servizi, dell'entità del traffico, della estensione del territorio attraversato, della importanza dei centri collegati, ed infine per gli interessi delle relazioni e degli insediamenti possibili con le reti nazionali ed estere, il che definiva chiaramente l'insostituibilità del sistema di trasporto ferroviario, fu riconosciuta alle Ferrovie del Sud-Est una funzione di preminente interesse pubblico e furono quindi emanate ai benefici della legge 1221.

3. Con Legge 21 maggio 1957, n. 88 fu approvato — ed conferme parere della Commissione Interministeriale — il progetto all'Aspe elaborato dalla Società con le varianti e perfezionamenti introdotti dallo stesso Ministero nella scorsa degli studi eseguiti dall'Ispettorato compartimentale della R.E.T.C. per la Puglia.

I lavori per l'ammodernamento degli impianti fini comprendevano:

a) rinnovo dell'armamento sui tronchi Bari-Potigiana, Potigiana-Noci, Lecce-San Gennaro e

Abruzzo-Gallipoli: modifiche ed ampliamento degli impianti nelle stazioni di Bari Sud-Est, Mangliavacca, Nocentura e Nardò Centrale; rafforzamento e riordino dell'armamento su alcune altre trasse mediante ulteriore allungamento delle rotaie, copertura con piastre degli appoggi sprovisti, risanali di n. 25.000 traverse, picchevisione e rettifiche delle curve;

b) ampliamento e restauro del F.V. e delle C.E. delle linee Bari-Lecorotondo e Mangliavacca-Putignano; spogliatoio e refettorio di Bari Sud-Est; magazzino merci e piano caricatore di Mangliavacca;

c) costruzione della nuova officina di Bari Sud-Est;

d) nuovo impianto telefonico selettivo per il servizio movimento e comunicazioni telefoniche a lunga distanza con ponticello con posti di ascolto a Bari-Putignano-Martina-Taranto-Lecorotondo-Rotino-Gagliano-Maglie-Gallipoli-Nardò Centrale-Manduria;

e) impianti di segnalamento e di sicurezza con l'installazione di appositi centrali elettrici ed a filo e chiusura di parte del P.L. aperti ed incompiuti.

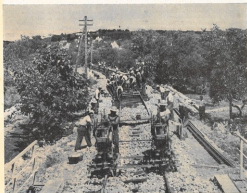
Per il rinnovo del materiale rotabile fu autorizzata la fornitura di 10 automotrici, 22 rima-



Locomotore locomotiva 1, locomotore della ex Bari-Lecorotondo.

chiate, 12 locomotori diesel-elettrici, 5 locomotori oltre a materiale vario di scorta con il conseguente completo abbandono della trazione a vapore.

Per il finanziamento dei lavori e delle forniture fu approvata — con un contributo del 75% da



Scavo di terra per il rinnovo dell'armamento.



Automotrice 15625 - Anfo.

parte dello Stato — la spesa di lire 3.742.715.000 ripartita come segue:

Impianti fissi lire 2.829.400.000
Materiale rotabile » 3.463.315.000

Le automotrici diesel sono state costruite dalla Società Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali Aerfer di Napoli, per la parte veicolare ed i carrelli, e dalla Breda di Saronno, per il motore ed il gruppo di trasmissione.

Le sospensioni sono in gomma-acciaio tipo Fligat; il cambio è il Wilson epicycloidale da 12^a e 5 marce con invertitore. Frene dirette ed automatiche di servizio tipo SM2 Westinghouse con rubinetto a carica spingistrice.

Le automotrici sono bidirezionali con possibilità di accoppiamento in multiple e di comando dalle vetture rimorchiate pilota.



Locomotore S. E. Mariti - Egitto.

Le caratteristiche principali sono:

Lunghezza totale	m	22,80
Lunghezza massima	»	2,90
Altezza sul p. d. F.	»	3,35
Interasse	m	14,50
Tara con acqua	t	40
Peso a pieno carico	»	56
Posti a sedere	»	64
Posti in piedi	»	126
Strapuntini	»	7
Potenza nominale del motore a 1400 giri	Cv	450

Alla visita e prova di collaudo si sono ottenuti i seguenti risultati:

Velocità massima in rettilineo orizzontale km/h 109
Avviamento ed accelerazione:

in rettilineo orizzontale:

S = m 1000 T = 73" V. fin. = 85 km/h

S = m 500 T = 50" V. fin. = 65 km/h

sulla salita del 24%:

S = m 1800 T = 80" V. fin. = 52 km/h

S = m 500 T = 50" V. fin. = 49 km/h

Frenatura:

in rettilineo orizzontale:

V. iniz. = 85 km/h S = m 200 T = 14,8"

V. iniz. = 48 km/h S = m 64 T = 7"

sulla discesa del 24%:

V. iniz. = 79 km/h S = m 210 T = 15"

I locomotori, bidirezionali diesel-elettrici, sono stati costruiti dalla Nuova Egitto, per la parte veicolare e termica, e dalla Emsile Mariti, per la parte elettrica.

Il motore diesel è del tipo Egitto-Mas L 12 V 17,5/210 ed ha la potenza di 825 Cv a 1300 giri al 1'. La generatrice principale è del tipo MCL 140 D 50 a 6 poli con regolazione separata ed auto-velocità. I 4 motori di trazione sono Mariti tipo MCT 80064. L'apparato di comando e regolazione è Mariti - Westinghouse tipo Automatic con regolatore Woodward PG.

Le caratteristiche principali sono:

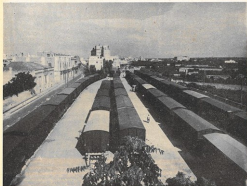
Lunghezza massima	m	13,24
Lunghezza minima	»	3
Altezza sul p. d. F.	»	3,90
Peso totale con le ruote	t	23 250
Potenza combinativa per la trazione	Cv	770
Velocità massima	km/h	80

Servizi di trazione:

da kg 7500 a 25 km/h in servizio continuo

e kg. 2200 a 80 km/h in servizio continuo;

funz. continua automatica e freno modulare autopulsatore per il solo locomotore. Freno a mano; autonomia a 45 km/h, in piano a 7/10 della potenza, km 600.



La stazione di Naintrava durante la campagna dell'est.

Alle visite e prove di collaudo eseguite con un treno composto da 36 assi e del peso rincarichiato di 218 tonnellate, si sono avuti i seguenti risultati:

velocità massima in rettilineo orizzontale, km/h

78;
avviamento e accelerazione
in rettilineo orizzontale:

$S = m \quad 1000 \quad T = 115'' \quad V. \text{ fin.} = 34 \text{ km/h}$
sulla salita del 24%;

$S = m \quad 600 \quad T = 136'' \quad V. \text{ fin.} = 24 \text{ km/h}$

Frenatura:

in rettilineo orizzontale:

locomotore isolato:

$V. \text{ iniz.} = 79 \text{ km/h} \quad S = 180 \quad T = 13'' \quad S_1$

sulla discesa del 24%;

locomotore isolato:

$V. \text{ iniz.} = 30 \text{ km/h} \quad S = 150 \quad T = 22''$

I lavori, prontamente iniziati, sono stati eseguiti con la massima sollecitazione: già nell'estate del 1938 la Società era in grado di affrontare con tranquillità il lavoro delle ore; su 8125 carri complessivamente trasportati, la sola stazione di Naintrava, con gli impianti già ammodernati, fu in grado di provvedere alla spedizione di 4344 carri con punte di 90-100 carri al giorno.

Il 16 gennaio 1940 furono iniziate le esercitazioni per le prime automatrici e, con l'orario del 29 maggio 1940, si potette procedere al completo abbandono della trazione a vapore.

Oltre a quanto previsto dal piano di ammodernamento, sono stati eseguiti altri lavori richiesti indispensabili, e precisamente:

inbetriebamento e riavvicinamento di tutte le tratte di binario rinnovate;

ampliamento e modifiche dei piazzali delle stazioni di Zellina, Magli, Gallipoli, Patignone, Cagliano e Galganasco;

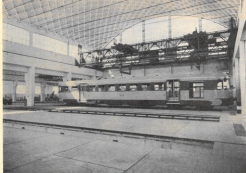
riavvicinamento delle manovellate e rafforzamento del binario delle tratte Naintrava-Franca e Zellina-Albino;

ristrutturazione di un primo gruppo di case cantoniere lungo la linea ex Ferrovie dello Stato;

4. Ed eccoci ora, a diciannove mesi dall'inizio del nuovo esercizio sulla rete ammodernata, a tirare le prime somme dei risultati conseguiti.

Gli scopi che l'ammodernamento si proponeva di raggiungere erano:

aumento del traffico e diminuzione dei costi;
aumento delle velocità commerciali dei treni e realizzazione di comunicazioni rapide, confortevoli, frequenti e con orari ideali per l'agevole inserimento delle masse rurali nel processo d'in-



la nuova stazione di Bari.

destinazione e di trasformazione economica della città capoluogo.

possibilità di far fronte a periodiche punte di traffico (fiere e mercati, trasporti balneari, ecc.);

possibilità di offrire alla produzione agricola, particolarmente nei periodi di congiuntura economica, rapidi collegamenti con le stazioni F.S. di concentramento per il servizio incroce delle merci verso i mercati internazionali.

In poche parole, bisognava trasformare una ferrovia antiquata in un moderno sistema di trasporto adeguato ai tempi ed alle mutate condizioni di vita e di lavoro della popolazione servita.

Nelle opere dell'approvazione del progetto e della esecuzione della prima parte dei lavori il traffico era andato ancora diminuendo, con conseguente ulteriore iniezione dei prodotti, una già nel 1955 — ad ammodernamento non ancora ultimato — cominciava ad avvertirsi i primi sintomi di ripresa.

I miglioramenti diventano cospicui nel 1960 per superare poi addirittura ogni più favorevole previsione nel 1961: il traffico cresce ancora continuamente da un mese all'altro.

Ed ecco nel prospetto seguente i dati relativi al triennio 1958-1960:

Entità del traffico viaggiatori prima e dopo l'ammodernamento

Mese	Dati pre-ammodernamento				Dati post-ammodernamento			
	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Gennaio	495.389	581.658	499.332	723.358	81,00	96,00	99,00	51,00
Febbraio	439.988	671.359	466.519	657.438	79,00	93,33	98,00	48,33
Marzo	559.239	693.364	569.860	788.024	89,00	98,50	92,33	52,16
Aprile	499.580	696.399	469.830	671.568	80,00	99,00	93,00	51,00
Maggio	489.200	699.028	489.320	681.333	80,00	96,15	98,00	51,30
Giugno	559.913	671.668	569.814	676.957	81,00	93,75	94,33	51,00
Luglio	529.989	636.424	537.860	653.882	78,00	92,14	97,33	49,22
Agosto	529.739	649.878	469.599	623.918	81,00	97,79	94,16	48,77
Settembre	539.489	623.319	489.391	643.113	81,00	98,36	96,33	51,33
Ottobre	489.596	613.122	479.859	691.879	81,00	93,90	92,00	49,19
Novembre	449.738	626.919	469.896	674.808	80,00	98,46	99,33	51,36
Dicembre	489.722	626.336	658.948	673.359	81,00	92,00	93,33	49,39
Totale	5.257.886	5.711.624	5.072.837	7.231.624	856,00	956,79	923,11	498,49

Il numero dei viaggiatori trasportati nel 1963 segna dunque un aumento del 19 % rispetto al 1960 e del 38 %, rispetto al 1959.

La sostituzione integrale dei vecchi treni a vapore con automotrici, il maggior comfort del viaggio nel blando clima di od. infuso, la notevole diminuzione dei tempi di percorrenza ed il maggior numero di treni offerti al pubblico sono stati gli elementi determinanti della vigorosa ripresa del traffico viaggiatori.

Ed ecco come sono variati gli ultimi due elementi dopo l'ammodernamento della rete:

LINEA	1963			1960			1961		
	Passeggeri giorn. km	Velocità media km	Velocità minima km	Passeggeri giorn. km	Velocità media km	Velocità minima km	Passeggeri giorn. km	Velocità media km	Velocità minima km
Bari-Taranto e disambitico	910	35	25	2.239	50	30	3.116	65	31,5
Martina Franca - Lecce	648	45	30	1.398	30	30	1.398	60	37,3
Nardò-Gallipoli	318	45	30	343	50	35	1.900	75	40
Cannicelli-Gallipoli	104	45	30	160	50	35	919	65	50
Lecce-Gallipoli	302	45	30	144	50	35	838	75	45
Sallustiana-Gallipoli	152	40	25	176	50	35	596	75	51,5
Muglie-Ostia	184	40	30	152	50	35	323	75	50

Sulla Bari-Martina Franca, ch'è la tratta a maggiore frequentazione, la durata del viaggio è scesa, dal 1959 al 1961, da 2^h 32' a 1^h 45' con un aumento del programma da 5 coppie di treni a 9 coppie.

Sulla Lecce-Gallipoli, il viaggio dura ora 1^h 00' contro 1^h e 32' e ci sono 9 coppie di treni contro 5. Alla stazione di Bari Sud-Est c'è un movimento di 35 treni viaggiatori al giorno contro 18, ed un movimento di 1600 viaggiatori al giorno contro 4000. Ripartendo il traffico, nelle ore di punta, in un maggior numero di treni con orari appositamente studiati per le varie categorie di utenti, si sono potuti inoltre conseguire notevoli vantaggi anche dal lato sociale, poiché i viaggiatori, perdendo meno tempo in treno, possono dedicarsi di più al riposo, allo studio, alla famiglia. Intorno alle città capolinea servono dalle Ferrovie del Sud-Est al via poi allungando l'azione metropolitane perché si è venuta a dare anche a chi chiede in lontane località la possibilità di recarsi quotidianamente al lavoro in città vicinissime a casa la sera.

Questo fenomeno ch'è attualmente massimo per Bari — ora si verifica un afflusso di viaggiatori dell'ordine di circa 35.000 unità al giorno complessivamente — ha assunto inproporzionalmente grandi proporzioni anche a Taranto e, soprattutto, a Brindisi dove le grandi industrie in corso di realizzazione richiamano giornalmente dalla provincia e da quelle viciniori forti contingenti di lavoratori.

Oltre al traffico ordinario, anche quello extra ha subito forti incrementi tanto che si sono dovuti istituire treni appositamente per le zone turistiche e quelle balneari, costituendo con ciò alla valorizzazione delle spiagge di Ostia, Gallipoli, Nardò, Tricase, Santa Maria di Leuca, ecc.

Ma non meno che si sono andati intensificando i servizi ferroviari si è proceduto ovviamente al ridimensionamento dei servizi automobilistici per i quali le spese a le entrate sono incluse nel conto economico dell'esercizio ferroviario. Nel 1960 sono stati effettuati 4.543.642 autobus-km con una minore percorrenza di 80.756 autobus-km rispetto all'anno precedente, e ciò malgrado si siano dovute istituire nuove autolinee per il collegamento con gli scali ferroviari di molti centri abitati lontani dalle stazioni e per servizi d'interesse pubblico, quali i trasporti di operai da varie

località per il costruendo stabilimento della Montedison in Brindisi e dell'Italiber in Taranto e, nel litorale, di opere tubosondine dai luoghi di raccolta ai punti di lavoro.

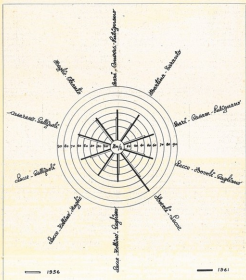
Alla fine del mese di giugno del 1961 erano stati già soppressi km 150 di autolinee con un'economia di 154.790 autobus-km rispetto al programma del 1959.

Contro il considerevole aumento del traffico ferroviario sta, ovviamente, un calo di quello automobilistico, ma la diminuzione del traffico viaggiatori sugli autoservizi è di gran lunga inferiore allo aumento verificatosi sui servizi ferroviari.

Raffronto tra il traffico ferroviario e quello automobilistico

ANNO	FERROVIE		AUTOSERVIZI		PERCENTUALE TRASPORTO (in milioni di ton.)	
	Viaggiatori (milioni)	Viaggiatori (milioni)	Viaggiatori (milioni)	Viaggiatori (milioni)	Ferrovie	Autoservizi
1958	5.237	110.327	7.208	118.173	415.800	607.270
1959	5.371	115.645	6.992	104.140	415.340	607.031
1960	6.872	117.399	6.133	101.118	322.110	600.820
1961	7.234	108.560	6.508	94.797	408.400	514.561

In definitiva si può senz'altro affermare che l'offerta al pubblico di nuovi autobus, confortevoli e veloci, con orari idonei a soddisfare ogni esigenza, ha consentito di realizzare gli scopi prefissi perché ha determinato non solo il ritorno al massimo ferroviario di quel traffico che proprio per l'insufficienza del materiale e degli impianti si era rivolto ai mezzi



Salsomaggiore: traffici commerciali anni 1934-1961.

stradali, ma ha altresì creato un traffico nuovo nonostante che le località servite dalle linee sociali siano collegate da ottime strade asfaltate, percorse da varie autostrade conciliate da altre Anas, e malgrado il disagio della distanza, talvolta notevole, fra centro abitato e scalo ferroviario, disagio che l'istituzione dei servizi di collegamento ha solo in parte alleviato.

5. In pari passo con l'aumento dei viaggiatori sono andati aumentando, ovviamente, anche i prodotti ed è confortante rilevare come l'incre-

mento si sia verificato, passo a passo, nella stessa misura. Infatti nel 1961 i prodotti sono aumentati del 18,34 % rispetto al 1944 e del 32,6 % rispetto al 1958.

Le Ferrovie del Sud-Est applicano le stesse tariffe F.S. per i biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno mentre le tariffe per i vari tipi di abbonamento corrispondono a quelle F.S. aumentate del 50%.

Stante la notevole massa di abbonati, che è di circa il 60%, e la scarsa incidenza dei viaggiatori di 3ª classe, che sono appena il 5% del totale, il



Il traffico di Taranto, prima ingente del mare adriatico dell'Italia.

prodotto medio a viaggi/km — 46% stato nel 1960 di L. 3,18 — è però modesto e sensibilmente inferiore a quello che si verifica sulle F.S. altro che a quello che si ha sugli autotreni gestiti dalla stessa Società (circa L. 5,50 a viaggi/km) nei quali agli abbonati viene prestata soltanto la consueta riduzione del 60%.

Il rendimento medio per viaggi/km, nel periodo 1949-1960 è variato come segue:

ANNO	Autotreni comuni	Autotreni espressi	Autotreni regionali	In media
1949	4,90	6,01	1,14	1,41
1950	5,77	6,93	1,21	1,38
1951	5,74	6,13	1,15	1,41
1952	5,97	6,31	1,08	1,39
1953	6,05	6,30	1,11	1,39
1954	5,68	6,17	1,06	1,34
1955	5,66	6,09	1,08	1,35
1956	5,63	6,16	1,07	1,36
1957	5,67	6,08	1,05	1,35
1958	5,61	6,09	1,05	1,36
1959	5,56	6,09	1,05	1,35
1960	5,31	6,02	1,06	1,33

Un lieve aumento si è avuto ancora nel 1961 in dipendenza del noto aumento tariffario del 1° luglio 1961 che — a differenza di quanto si era verificato in passato in occasione di precedenti aumenti — non ha determinato alcuna restrizione nel traffico.

Nello stesso periodo il percorso medio dei viaggiatori è andato leggermente ma continuamente diminuendo da km 32,491 (1949) a km 24,817 (1960) ed anche questo è un dato molto interessante perché prova che il miglioramento dei servizi ha fatto acquisire alla ferrovia nuovo traffico anche sulle brevi distanze.

6. Per quanto riguarda il traffico merci l'ammendamento non ha invece dato i risultati sperati: in particolare si è rimasti ben lontani dalle previsioni fatte all'atto dell'impostazione del piano finanziario per l'ammendamento che prevedevano l'aumento del 20% nei prodotti del 1954.

La causa che avevano determinata la forte riduzione di traffico valute dopo la guerra permangono tuttora; in particolare si è fatta ancora più forte la concorrenza dell'autotrasporto che assorbe gran parte del traffico locale.



Le grotte di Grottoles.

Sono rimasti, però, alla ferrovia, come già detto, il traffico nazionale e quello internazionale — quest'ultimo quasi tutto diretto verso la zona del MEC — che sono proprio quelli che danno il gettito più modesto, nonostante i forti impegni che

determinano nelle stazioni di carico, perché il percorso sulle linee sociali è indolente in confronto a quello eseguito sulle linee della Ferrovia dello Stato che da questi trasporti traggono pertanto il massimo vantaggio.



Il lido di Grottoles.

Nell'ultimo quadriennio il traffico merci si è andato comunque stabilizzando tanto da farla ormai ritenere non più suscettibile di ulteriori riduzioni.

	Ton	Protezioni
1950	228.390	186.500.000
1959	230.100	185.816.000
1960	213.820	184.805.000
1961	175.000	183.836.000

7. Nonostante lo smulamento dei servizi, la manutenzione totale della trazione, la centralizzazione dei comandi delle stazioni, ecc., conseguiti con l'ammodernamento della rete, non è stata, peraltro, possibile realizzare nelle opere di esercizio le economie previste dal piano finanziario.

Il personale è stato ormai ridotto quasi fino ai limiti prefissati ma la spesa annua per ciascuna unità, prevista nel piano in L. 866.000 per agente, ha raggiunto invece la somma di L. 905.000 nel 1959 e di L. 1.417.000 alla fine del 1961 con una spesa complessiva che è stata circa il 75% della spesa totale di esercizio.

Personale della ferrovia e spesa relativa

Anni	Agenti in	Piazzieri in	Agenti Piazzieri Totali in	Spesa in	
				Totale	per agente
1954	1.342	1.385.315	0,99	1.346.315	4.000
1955	1.346	1.416.946	0,99	14.416.315	4.000
1956	1.338	1.441.815	1,00	264.841.360	199.000
1957	1.400	1.652.904	0,99	1.656.904.720	827.000
1958	1.390	1.666.310	0,99	1.724.366.364	946.000
1959	1.700	1.997.944	0,99	1.917.666.387	952.000
1960	1.660	1.997.310	0,99	1.856.627.921	1.094.000
1961	1.420	1.968.616	0,79	8.066.394.164	1.314.000
1962	1.120	1.774.727	0,31	1.912.389.269	262.000
1963	1.380	1.971.658	0,49	1.157.844.841	1.417.000

La Società ha ora in corso di allestimento un'attesa cantiere appositamente studiato per la manutenzione con mezzi meccanici dell'armamento — munito dotato di ogni moderna confort per il personale addetto — che consentirà l'ammodernamento di 540 metri di binario al giorno e quindi la manutenzione periodica dell'intera rete in un ciclo di 4-5 anni.

Si avranno così ancora sensibili miglioramenti tecnici e saranno possibili ulteriori riduzioni di personale, potendosi ridurre l'attuale numero di 254 cantonieri a non più di 150.

Altri miglioramenti nell'economia dell'esercizio si ottengono poi, certamente, una volta compiuti altri lavori complementari in corso di approvazione sulle linee Martina F.-Francavilla F. e Mungivacca-Cassanese-Paquana, sulle quali, nel secondo stato previsto, con l'ammodernamento alcuni lavori, per le note indisponibilità di fondi, si andrà ora a prevedere al risanamento della manodopera, al rafforzamento del piano di posa, da trasformarsi nel tipo unificato 6/3, ed alla col-

data all'elettromeccanica delle vecchie rotaie per via banchina delle rotaie stesse, lavoro quasi ultimato che, in base ai risultati delle esperienze fatte sulle altre tratte, ha dato finora buon esito.

I favorevoli risultati conseguiti nei primi diciannove mesi del nuovo esercizio, che nel traffico viaggiatori hanno superato largamente ogni previsione, nonché l'entusiastico consenso delle popolazioni servite, dimostrano perché l'accelerata esecuzione di estendere ormai l'ammodernamento all'intera rete provvedendo al rinnovo dell'armamento anche sulle rimanenti tratte (Francavilla-Leone, Martina-Taranto, Nocera-Sardi-Cagliano, Casarano-Catipoli, Maglie-Ostiano e Zollino-Cagliano) sulle quali, se pur lo ad esso rinvieremo all'atto della impostazione del piano di ammodernamento un minore grado di priorità, è ora indispensabile, per andare incontro alle legittime aspettative delle popolazioni interessate, effettuare i servizi con la stessa velocità e frequenza che sulle tratte ammodernate, sfruttando appieno le possibilità e le prestazioni del nuovo materiale rotabile.

Se il traffico viaggiatori continuerà poi a progredire con il ritmo attuale occorrerà inoltre provvedere, a breve scadenza, all'approvvigionamento di altro materiale rotabile.

8. L'ammodernamento della rete ferroviaria della Provincia Salentina, anche nella forma ridotta in cui è stato impostato, è oggi un fatto concreto realizzato con le armoniche funzioni di direzione e controlli governativi e di opposizioni sindacali; esso rappresenta il primo e più importante intervento a favore dell'economia del Salento ed ha già contribuito notevolmente a determinare il risveglio delle locali attività.

Ulteriori grandi vantaggi derivano poi alla economia dell'intera regione pugliese — soprattutto una volta che l'ammodernamento verrà esteso all'intera rete — poiché sia l'agricoltura, fonte prima di produzione e di scarto, che le nuove industrie potranno contare su di una notevole diminuzione del tempo del trasporto e quindi dei costi per la conquista dei mercati internazionali e per l'insediamento della regione stessa nella nuova era economica che si va rapidamente creando nel Mediterraneo.

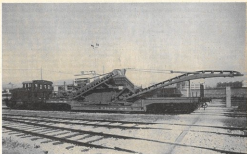
Non si possono però chiudere queste note senza accennare a due gravi problemi che diventano interesse nazionale e che non è stato finora possibile risolvere localmente.

Nell'intera rete F.S.R. esistono complessivamente (inclusi 190 P.L. pedonali) ben 815 P.L., uno ogni 570 metri. Di cui 299 sono privati e 516 pubblici.

I privati sono stati già tutti convenzionati e quindi chiusi affidando la chiave del buchetto all'utente.

Dei 516 P.L. pubblici, 296 sono protetti e 220 aperti e insensibili. Per quelli, tra questi ultimi, che non hanno la visibilità minima di 30" sono stati imposti rallentamenti ai treni a scapito, ovviamente, della velocità dei servizi.

Nel 1960 si sono verificati, complessivamente, 48 incidenti con 12 morti e 28 feriti. Nel 1961, a



Spandling - Vigliani.

seguito degli ulteriori provvedimenti adottati, il numero complessivo degli incidenti si è ridotto a 28 con 2 morti e 16 feriti.

E da rilevare però che ben 25 incidenti su 48 nel 1960, e 4 su 26 nel 1961, si sono verificati in corrispondenza di P.L. protetti con barriere il che lascia molto perplessi sull'efficacia di tali sistemi di protezione che devono ritenersi ormai superati ed assolutamente incompatibili con le caratteristiche di un moderno servizio ferroviario e con l'attuale sviluppo della motorizzazione. E da rilevare poi che ormai si sta a trovare personale disposto ad assumere l'onere della guardia di un P.L.

Il problema della protezione degli attraversamenti, che costituisce da sempre una fonte di preoccupazioni per tutte le amministrazioni ferroviarie, va diventando sempre più grave tanto da assumere ormai l'aspetto di una vera e propria crisi: è inutile disporre di impianti perfetti e di materiale colore e moderno se poi i treni devono transitare a passo d'uomo in corrispondenza di ogni attraversamento stradale.

Per tutti questi motivi, ma soprattutto per il rispetto che si deve avere per la vita umana, il problema va al più presto risolto superando ogni impedimento di ordine economico.

L'altro problema che si pone è quello dei servizi abusivi, effettuati con ogni tipo di automezzo, sia privato che in servizio di rimessa, a danno dei servizi pubblici sia ferroviari che automobilistici.

Il fenomeno che appena ora comincia a manifestarsi nelle regioni settentrionali è molto grave nelle regioni meridionali ed, in particolare, in Puglia.

Secondo recenti rilevamenti eseguiti proprio nel Salento — ove il complesso dei pubblici servizi è affidato in gran parte alle Ferrovie del Sud-Est — si può ritenere che con i servizi abusivi viene trattata non meno del 30-40% del traffico di servizi regolari minando con ciò notevolmente la vitalità dei servizi stessi.

Nel 1960 il Compartimento di Bari della Polizia Stradale ha eseguito 292 contravvenzioni nei quotidiani servizi di pattugliamento nella regione ma nonostante gli abusi aumentano sempre. Gli espedienti escogitati dai noleggiatori abusivi per evadere la legge, la difficoltà di provare l'effettivo indifferimento al pubblico, che costituisce la prova indispensabile perché l'azione penale abbia esito positivo, costituiscono una grave remora all'azione di repressione.

Sembra pertanto indispensabile ed urgente rivedere, in occasione dell'imminente aggiornamento del Codice della Strada, anche l'art. 57 in maniera da rendere più facile l'accertamento degli abusi e più severe le sanzioni.

Con l'incremento della motorizzazione, con le difficoltà sempre maggiori nella circolazione stradale, si va determinando, come è noto, un rinnovato interesse verso i sistemi di trasporto ad impianti fissi.

Ottimo le Ferrovie del Sud-Est forniscono una prova concreta che con un deciso sforzo innovatore si può fare della ferrovia, in una organizzazione di trasporti coordinata, il mezzo migliore — perché più rapido, più capace e più sicuro — per il trasferimento di grandi masse di viaggiatori su brevi percorsi e per quello di viaggiatori e merci sulle lunghe distanze.