

Come noto, al servizio urbano in oggetto sono adibiti n° 18 convogli di tre vetture, (EM+2RP), dei quali 8 sono inagibili perché necessitanti di lavori straordinari, 2 funzionano con due sole vetture essendo la terza fuori servizio ed i rimanenti otto sono disponibili per il servizio.

Le condizioni dei singoli convogli alla data del 29.1.1983 vengono qui appresso riportate:

Stato del materiale rotabile in servizio

Treno 123-02-058	Le casse del convoglio sono state sottoposte a modesto riordino nel 1981. Devono essere sostituiti n° 4 assi all'EM e n° 4 assi al rimorchio 122.
Treno 122-03-085 2 pz.	Lo stato delle casse richiede grande riordino. Il rimorchio 085 è fuori servizio in attesa di riordino. Alla EM sono stati installati 2 carrelli completi tolti alla EM 420 ferma per c.c. cavi bassa tens.
Treno 107-103-081 2 pz	Le casse del Rp 107 e della EM 103 richiedono il grande riordino. Il Rp 081 è stato revisionato nell'officina. Devono essere sostituiti due assi al Rp 107.
Treno 101-105-084	Le casse del Rp 101 e della EM 105 richiedono il grande riordino. Il Rp 084 è stato revisionato in officina. Deve essere sostituito il 2° carrello alla EM e revisionati i motori.
Treno 051-422-057	Lo stato delle casse e degli equipaggiamenti è definibile buono perché sistemati nell'anno 1980. Nel 1982 l'imperiale del convoglio è stato riverniciato. Devono essere sostituiti motori e relativi contralberi.
Treno 060-423-061	A medio termine le casse e gli equipaggiamenti dovranno essere riordinati. All'imperiale del Rp 060 è stato applicato un mantello in plastica. Devono essere sostituiti 4 assi alla EM. Deve essere sostituito il canalino couston a tutti i finestrini. Deve essere sostituita parzialmente tubazione impianto porte pneumatiche sinistre.
Treno 073-426-070	Lo stato delle casse del convoglio può definirsi discreto. Devono essere sostituiti i motori.
Treno 063-427-064	Lo stato delle casse del convoglio può definirsi buono. Al Rp 063 è stata ricostruita la cabina guida nel 1982 perché distrutta in seguito incidente. Sono stati utilizzati i carrelli della EM 425 per la EM 427.
Treno 065-428-052	Lo stato delle casse del convoglio può definirsi buono perché sistemate nel 1980 in officina.
Treno 060-429-055	Lo stato delle casse del convoglio può definirsi buono perché riordinate nel 1978 in officina. Alla EM 427 devono essere sostituiti 4 motori.

Stato del materiale rotabile fuori servizio

Treno 121-01-054	Casse ed equipaggiamenti in ottimo stato in quanto i rimorchi pilota sono stati riordinati uno dalla SIREM e uno dall'officina. La EM è stata riordinata dalla SIREM. Mancano 2 carrelli per l'EM. Devono essere barennate le sedi bronzine interasse dei quattro motori. Montaggio del reostato per avviamento motori e pantografo.
Treno 104-106-082	Il convoglio è in attesa di grande riordino.
Treno 102-108-086	La EM 108 è da ricostruire completamente in seguito a scontro con E.T. 802 al viadotto Casilino. Il Rp 102 necessita di grande riordino mentre il Rp 086 è stato riordinato in officina nel 1981.
Treno 109-110-083	Sia il Rp 109 che la EM 110 sono attualmente sottoposti a grande riordino con contemporanea installazione del convertitore statico prototipo, impianto di riscaldamento, obliterate, apertura emergenza porte e segnali di allarme. Il Rp 083 è stato sottoposto a medio riordino nel 1981 in officina.
Treno 062-420-056	Lo stato delle casse e degli equipaggiamenti sono buoni perché sottoposti a riordino nel 1980. Alla EM mancano 2 carrelli completi perché utilizzati per la EM 03. Deve essere sostituito il 1° carrello al Rp 062 e al Rp 056 un tratto di tubazione dell'impianto freno. Deve essere riparato il C.Circuito ai cavi bassa tensione.
Treno 067-421-059	I due Rp che hanno le cabine guida distrutte in seguito a tamponamento a Roma-Laziali trovano alla SIREM. Per la EM 421 sono iniziati i lavori di grande riordino con modifiche per l'installazione del Convertitore e delle obliterate.
Treno 068-424-071	Le casse della EM e Rp 071 devono essere ammodernate. Il Rp deve subire rilevanti riparazioni causa incidente con autobus ATAC.
Treno 066-425-069	Al Novembre 1981 lo stato delle casse e degli equipaggiamenti definibili buone perché sistemati nell'anno 1980 in officina. In seguito a collisione con relativo sequestro AA.CC. necessitano riparazioni alla carrozzeria del Rp 069 e della EM 425 e riparazione dell'impianto pneumatico Rp 069. I carrelli della EM 425 sono stati utilizzati per la EM 427.

Inoltre si ritiene opportuno dare un cenno sulla situazione dei contralberi dei motori di trazione: a questi, del tipo US-521 e U-175, in fase di ammodernamento (anni 1958-1960) fu barenata la sede dei cuscinetti di appoggi sulle sale: con gli anni si sono verificate crinature, a cui si è ovviato in modo contingente, con l'applicazione di settori di rinforzo.

Per giungere ad una soluzione definitiva, nel 1960 si è dato avvio all'approvvigionamento di 90 contralberi, previa predisposizione dei modelli di fusione necessari: ricevuti i contralberi nel maggio s.a., si è provveduto alla lavorazione dei primi 4 motori ed attualmente si sta ultimando quella di altri 4 motori, la quale viene effettuata con sistemi di tipo artigianale, in quanto l'officina non è dotata di idonea attrezzatura, cioè l'alesatrice.

Da quanto sopra esposto risultano evidenti i motivi per i quali non sempre si rendono disponibili i 9 materiali occorrenti per l'orario 9 ed emerge che è estremamente urgente avviare un intervento di rioridino presso ditte specializzate, possibile per 5 convogli all'anno a partire da quello in corso come già segnalato a codesto Assessorato in varie occasioni.

Si ricorda che nelle leggi regionali per interventi nel settore del trasporto pubblico venne privilegiata la tratta extraurbana della ferrovia (vedi leggi n° 67 e n° 89), nella previsione che per la tratta urbana sarebbe stato provveduto da parte dello Stato, previsione che però non si è sinora concretizzata.

La situazione della tratta, già difficile, si è ulteriormente degradata, non solo per lo stato del materiale mobile, ma anche per lo stato dell'armamento, sul quale ultimo pesa la mancanza di idonei interventi per circa 23 anni.

In esito all'invito di formulare valide ed urgenti proposte che permettano di ridurre i disagi dell'utenza non si può che confermare la validità di quelle già fatte e sopra riportate.

Per fronteggiare la situazione nel contingente, in attesa dei provvedimenti proposti che ovviamente potranno dare effetti non immediati data la loro natura ed i tempi tecnici necessari, si ritiene opportuno di espletare il servizio urbano con 7 convogli, sussidiati in modo opportuno nelle ore antimeridiane utilizzando anche materiali extraurbani con una frequenza nelle ore di punta che passerebbe dai 9 minuti

5.-

dell'orario 9, di fatto non rispettabile, a 12 minuti, ottenendo però una regolarità di passaggi dei treni e la possibilità di fare manutenzione programmata ai veicoli.

Con tale intento è stato già elaborato uno schema di orario a 7 treni, recentemente sottoposto alla apposita commissione prevista dagli accordi sindacali, per poter avviare la relativa rielaborazione dei turni di servizio del personale viaggiante, ricevendo però un netto diniego da parte dei rappresentanti sindacali.

Per ricercare una soluzione, sia pure contingente, al problema della regolarità del servizio sulla tratta urbana della Roma-Fiuggi si prospetta l'opportunità di indire una riunione sull'argomento, a livello di Assessorato con la Federazione Sindacale Unitaria.

IL DIRETTORE

(dr.ing. Gastone Rossetti)



CS/em

29.1.1983