L'Italia in viaggio con le FS



Elettrotreni da record e servizi internazionali

Electric Trains & International Train Services

FONDAZIONE FS ITALIANE

CSC Archivio Nazionale Cinema Impresa

FONDAZIONE FS ITALIANE

Fondazione FS Italiane

Presidente
Gianfranco Battisti

Direttore Generale
Luigi Cantamessa

Servizio Archivi, Editoria e Prodotti digitali

Responsabile
Raffaella Picconi

Coordinamento
Sara Cirasola

Testi
Ilaria Pascale
Ernesto Petrucci
Gabriele Romani

Montaggio contenuti speciali
Alessio Cecconi

Supervisione
Pietro Fattori

www.fondazionefs.it
www.archiviofondazionefs.it
www.shop.fondazionefs.it

© 2020 Fondazione FS Italiane / Penny Video
Tutti i diritti riservati.
Nessuna parte di questo libro può essere riprodotta o trasmessa in qualsiasi forma o con qualsiasi mezzo elettronico, meccanico o altro senza l'autorizzazione scritta dei proprietari dei diritti e degli editori.

CSC Archivio Nazionale Cinema Impresa

Archivio Nazionale Cinema Impresa - Fondazione Centro Sperimentale di Cinematografia

Direttore
Bartolomeo Corsini

Responsabile
Elena Testa

Laboratorio
Diego Pozzato

shockproof PENNY VIDEO

Edizione DVD a cura di
Simone Starace
Michele De Angelis

Sottotitoli
Mario Leonardi
Simone Starace
Gary Vanisian

Grafica e impaginazione
Cristina Vendramin

Duplicazione e stampa
Sonopress

La Cineteca delle Ferrovie dello Stato

Dal secondo dopoguerra, in relazione alla necessità di documentare la ricostruzione post-bellica si consolida all'interno dell'Azienda FS una diffusa attività di documentazione e comunicazione, gestita inizialmente senza una struttura organizzativa ben definita. Soltanto dal novembre 1950 viene creato un apposito Ufficio in seno al Servizio Personale e Affari Generali, denominato Sezione Autonoma Documentazione, al cui interno è istituita la Fototeca Centrale FS. Alla struttura, con sede presso la Direzione Generale delle FS di Villa Patrizi a Roma, vengono assegnati i seguenti compiti:

- attività editoriale e redazionale di carattere informativo;
- attività cinematografica;
- attività fotografica e istituzione di una Fototeca centrale;
- partecipazione a mostre, fiere ed esposizioni;
- organizzazione di un Museo ferroviario.

Il complesso di tali attività è rivolto prevalentemente verso l'esterno dell'Azienda, assumendo da subito i caratteri di un settore per le "relazioni esterne".

Nel triennio 1950-1952 la Sezione Documentazione produce, con la collaborazione di case cinematografiche private, numerosi film a carattere divulgativo destinati alla distribuzione nelle sale di proiezione pubbliche. Nello stesso periodo viene avviata anche un'intensa produzione cinematografica a supporto delle attività di istruzione e formazione professionale del personale FS. Per permettere la diffusione dei filmati, vengono inoltre aperte stabilmente diverse sale di proiezione e si realizza anche una "carrozza cinema" utilizzabile sia in sosta che in viaggio, in composizione ai normali convogli ferroviari.

Dal 1954 inizia la produzione del *Cinegiornale FS*, che costituisce il primo esempio in Europa di periodico filmato destinato al personale di un'Azienda ferroviaria, e che verrà in seguito destinato anche alle pubbliche sale (come la celeberrima *Settimana INCOM*), o utilizzato dalla RAI per la rubrica settimanale televisiva *Cine-Selezione*. Di particolare rilievo è l'impegno per la realizzazione del mediometraggio a colori *Doppio binario sul litorale d'Ulisse*, presentato a Londra nel 1956 e giudicato dagli specialisti di film ferroviari della UIC il miglior film di istruzione professionale prodotto dalle aziende ferroviarie europee. La Cineteca FS partecipa inoltre a molte rassegne internazionali di cinema specializzato, ottenendo premi e riconoscimenti.

Agli inizi degli anni '60, tra le varie produzioni, vengono affrontati due importanti temi: i lavori per la realizzazione della centrale idroelettrica di Monastero in Valtellina e il potenziamento della linea Battipaglia-Reggio Calabria: un'opera ferroviaria che in quegli anni è al centro dell'attenzione dell'opinione pubblica italiana per i suoi importanti risvolti economici e sociali.

L'attività di relazioni aziendali nel frattempo era stata riunita all'interno della "Sezione o Centro Relazioni Aziendali FS" organizzata in quattro Reparti (Stampa, Mostre

e Museo, Cinefotografico, Studio della Pubblica Opinione). Tale struttura, con la Fototeca Centrale FS inserita nel Reparto 2° "Cinefotografico", subisce un cambiamento definitivo tra il 1960 e il 1961 con l'istituzione del Centro di Documentazione FS, separato dal Centro Relazioni aziendali.

Nel 1962 viene prodotta un'edizione speciale del *Cinegiornale FS* in occasione del viaggio in treno di Papa Giovanni XXIII da Roma a Loreto e Assisi per la preparazione del Concilio Vaticano II, che si sarebbe aperto l'anno successivo. Le suggestive immagini del viaggio del Pontefice documentano un evento che apre una nuova fase della storia mondiale.

Alla metà degli anni '60 l'attività della Fototeca e della Cineteca era ormai consolidata e le due strutture costituivano la principale fonte di elaborazione di contenuti per le attività di comunicazione aziendale: il periodico "Voci della Rotaia" e il cinegiornale *Settebello* sono i prodotti di punta, a larghissima diffusione interna. Il patrimonio della Fototeca supera ormai i 30.000 scatti ed è sempre più intensa la produzione di filmati sulla quotidianità ferroviaria e sull'aggiornamento tecnico del personale.

Alla fine degli anni '60 inizia a imporsi il tema dell'Alta Velocità e nel 1968, infatti, viene ultimato il documentario a colori *Vedette 444* dedicato alla nuova, potente, locomotiva elettrica progettata dalle FS, la E.444 "Tartaruga".

Nel corso degli anni '70 la Cineteca documenta lo stato di avanzamento dei lavori di costruzione della linea direttissima Roma-Firenze. Contemporaneamente si sviluppa anche l'attività di fornitura di filmati a istituzioni esterne, grazie alla collaborazione con enti culturali, scuole, ambasciate, industrie, ecc.

Nel 1976 il Centro Relazioni aziendali FS diviene Ufficio Relazioni Aziendali e continua a essere inserito tra le strutture del Servizio Affari Generali. Il patrimonio di immagini archiviate dalla Fototeca raggiunge ora i 60.000 scatti in bianco e nero e 26.000 a colori.

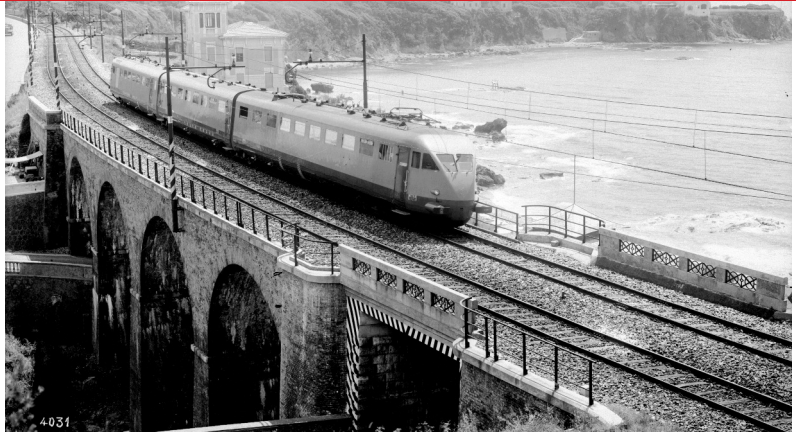
Con gli anni '80 le nuove tecnologie video fanno il loro ingresso anche nella Cineteca FS e tra i soggetti della comunicazione inizia ad avere largo spazio il tema dell'innovazione tecnologica e dell'informatica in ferrovia. Nel 1985 infatti viene girato il video *Viaggiare con il computer,* mentre sono ormai numerosi i filmati in videocassetta prodotti e distribuiti.

Nel 1989 le FS celebrano il 150° anniversario della prima ferrovia italiana Napoli-Portici ed inaugurano l'apertura del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa. In occasione di questi importanti eventi la Fototeca partecipa alla realizzazione del volume celebrativo *150 anni di immagini,* mentre la Cineteca produce il film *150 e... un minuto* che riceve alcuni premi nazionali e internazionali.

Tra la fine degli anni '80 e i primi anni '90 tutti i settori dell'azienda FS vengono investiti da complessi processi di trasformazione organizzativa. Prendeva infatti avvio il percorso di divisione societaria che avrebbe condotto alla nascita di un nuovo soggetto industriale: FS S.p.A. In conseguenza di tali cambiamenti, nel 1990 la Fototeca e la Cineteca FS vengono inserite nella Funzione Centrale Relazioni Esterne, struttura dell'Unità Funzionale Comunicazione Interna che lavora, in particolare, alla pubblicazione del mensile "Linea Treno", erede di "Voci della Rotaia". Le trasformazioni organizzative delle FS e l'avvio del progetto Alta Velocità diventano i soggetti principali della produzione di foto, diapositive e video.







Nel 1992, con la nascita della holding FS S.p.A., i due settori vengono definitivamente inseriti nel “Centro Audiovisivi Ferrovie dello Stato” perdendo le denominazioni originali.
Nel 2013 tutto il patrimonio conservato dal Centro Audiovisivi FS viene conferito alla Fondazione FS Italiane, nell’ambito del più ampio progetto di conservazione e valorizzazione del patrimonio storico e culturale delle Ferrovie dello Stato.
Nel 2014 la Fondazione FS Italiane stipula una convenzione con l’Archivio Nazionale per il Cinema Impresa - Fondazione Centro Sperimentale di Cinematografia di Ivrea, per la conservazione, il riordino e la completa digitalizzazione delle pellicole storiche 16 e 35mm. Grazie a questo importante progetto i filmati storici delle FS contribuiscono ancora oggi, attraverso i nuovi mezzi di comunicazione, a raccontare e testimoniare la grande storia delle ferrovie italiane.

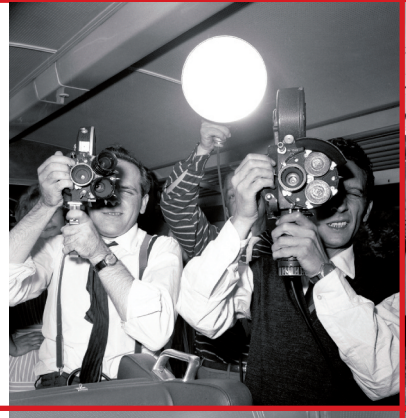
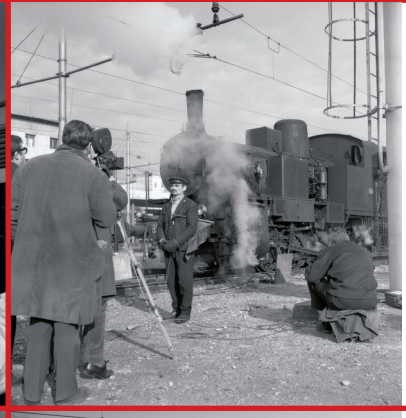
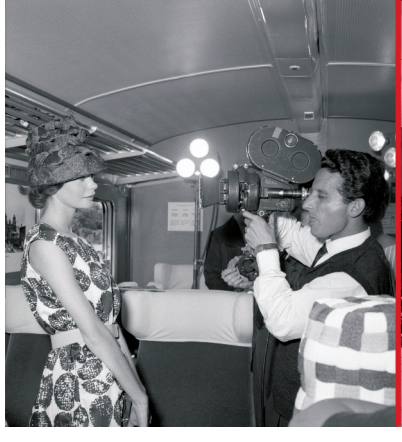
* * *

In the period following the end of the Second World War, in response to a perceived need to document the post-war rebuilding effort, the Italian State Railways Company encouraged widespread audiovisual documentation and communication endeavors, initially managed without a well-defined organizational structure. Then, in November 1950, a dedicated department, called the Autonomous Documentation Section, was created within the Human Resources and General Affairs Office. The Central FS Photo Library was established as part of the same structure. The Autonomous Documentation Section, housed within the offices of the General Management of the Italian State Railways company, located in Villa Patrizi in Rome, is responsible for the following tasks:

- Editorial activities of an informative nature;
- Filmmaking activities with fully equipped editing room;
- Photography;
- Participation in exhibitions, fairs and trade shows;
- Establishment of a Railway Museum.

In the three-year period from 1950 to 1952, the Documentation Section produces, in collaboration with private film companies, numerous popular films intended for distribution in public screening rooms.
In the same period, film production intensified as a means to support the education and professional training of Italian State Railways personnel. To allow the films to be widely distributed, several screening rooms were opened and the same period saw the creation of a “cinema carriage”, which could be used both while a train was stationary as well as while traveling.
The production of the *Cinegiornale FS* (The State Railways Newsreel) began in 1954, the first example in Europe of a periodic newsreel aimed at the staff of a railway company, which will be, subsequently, also available for mass audiences in cinemas (such as the famous *Settimana INCOM*) or used by RAI (the Italian State Broadcaster) for the weekly television program *Cine-Selezione*.
Of particular note is the making of the color medium-length film *Doppio binario sul litorale D’Ulisse*, which made its debut in London in 1956 and was judged to be the






best professional educational film produced by a European railway company by the UIC (International Union of Railways). The Italian State Railways Film Archive also took part in many international specialized cinema showcases, garnering awards and recognition.

At the start of the 1960s, among various productions, two important topics were addressed: the ongoing work for the construction of the hydroelectric power station of Monastero in Valtellina and the strengthening of the Battipaglia to Reggio Calabria railway line: a project that, at that time, was in the public eye for its important economic and social implications. In the meantime, the business relations activities had been brought together within the "State Railway Corporate Relations Center" organized into four Departments (Press, Exhibitions and Museum, Audiovisual, Public Opinion Study).

This organization, with the Central FS Photo Library inserted in the "Audiovisual" Department, underwent a definitive change between 1960 and 1961 with the establishment of the Italian State Railways Documentation Center, separate from the Corporate Relations Center.

In 1962, a special edition of the *Cinegiornale FS* was produced on the occasion of Pope John XXIII's train journey from Rome to Loreto and Assisi for the preparation of Vatican Council II, which would commence the following year. The evocative images of the Pope's journey document an event that signals the start of a new phase in world history.

By the mid-1960s, the activity of the photo library and the film library had consolidated and the two structures were the main source of content processing for anything related to corporate communication: the magazine *"Voci della Rotaia"* (Voices of the Rail) and the newsreel *Settebello* were the pinnacle of that period, enjoying very wide internal distribution. By then, the assets of the photo library exceeded 30,000 stills and the production of films on the daily life of the railways and the technical updating of the personnel was intensifying.

At the end of the 1960s, the theme of High Speed began to emerge and in 1968, in fact, the color documentary *Vedette 444,* dedicated to the new, powerful, electric locomotive, named E.444 "Turtle" and created by the Italian State Railways, was completed.

During the 1970s, the Film Archive documented the progress of construction work on the Rome to Florence line. At the same time, there was further progress with the endeavors to supply films to external institutions, thanks to the collaboration with cultural bodies, schools, embassies, businesses, etc.

In 1976 the FS Corporate Relations Center became the Corporate Relations Office and continued to be included among the structures of the General Affairs Service. The wealth of images archived by the photo library by now had reached 60,000 black and white and 26,000 color photos.

With the arrival of the 1980s, new video technologies made their way into the Film Library and the topic of technological innovation and computer science as related to the railways began to gain prominence. In fact, 1985 saw the making of a video titled *Viaggiare con il computer* (Traveling with the Computer), and, by then, numerous videos were being shot and distributed on videotape. In 1989 the FS celebrated the 150th anniversary of the first Italian railway line Naples to Portici and inaugurated the opening of the National Railway Museum of Pietrarsa. To celebrate these important events, the photo library participates in the realization of the celebratory volume *150 Anni di immagini* (150 Years of Images), while the Film Archive produces the film *150 e... un minuto* (150 and... a Minute), which received national and international awards.

Between the late 1980s and early 1990s, all sectors of the State Railways corporation were affected by complex organizational transformation processes. In fact, that period saw the start of a journey that would, ultimately, result in a corporate split and lead to the birth of a new industrial entity named FS S.p.A. As a result of these changes, in 1990 the Photo Library and the Film Library became part of the Central External Relations Unit, itself part of the Internal Communication Functional Unit, which works, in particular, on the publication of the monthly magazine *"Linea Treno*" (Train Line), the rightful heir to *"Voci della Rotaia"*. The organizational transformation of the Italian State Railways and the launch of the High Speed Project became the main focus of the production of stills, slides and videos.

In 1992, with the birth of the holding company FS S.p.A., the two sectors were finally combined into the "State Railways Audiovisual Center", losing their original nomenclature. In 2013, all the assets preserved by the Audiovisual Center are transferred to the Italian State Railways Foundation, as part of the wider project of conservation and enhancement of the historical and cultural heritage of the State Railways.

In 2014, the Italian State Railways Foundation entered into an agreement with the National Archive of Corporate Cinema – Experimental Center of Cinematography of Ivrea, for the conservation, reorganization and complete digitization of historical 16mm and 35mm films. Thanks to this important project, the State Railways historical films still contribute, through the new means of communication, to recounting and bearing witness to the great history of the Italian railways.



Elettrotreni da record

Films with English subtitles

Elettrotreno ETR 300

Italia | 1953 | 35mm, b/n | 10'

Negli stabilimenti Breda procede il collaudo e il montaggio del nuovo ETR 300 Settebello. Le varie fasi di lavorazione vengono riprese alla presenza dei tecnici FS. Si effettuano le ultime verifiche sulle parti meccaniche ed elettriche, mentre nei reparti carrozzeria si assemblano gli interni del convoglio. Il treno appare in tutta la sua modernità: ambienti spaziosi ed eleganti si alternano a soluzioni avveniristiche come i saloncini belvedere, allestiti in testa al convoglio. Qui i viaggiatori, comodamente seduti su eleganti poltrone girevoli, potranno ammirare lo scorrere del paesaggio grazie alle grandi vetrate semicircolari. Negli scompartimenti, le grandi poltrone mobili aumentano il comfort, mentre lastre di vetro infrangibile separano gli ambienti, creando un effetto di totale visibilità interna. La sala da pranzo è arredata con pannelli dipinti alle pareti e ogni elemento è disegnato con soluzioni di estrema modernità create da un grande designer italiano, l'architetto Giulio Minoletti. Ora il treno, con il ristorante e il bar funzionante, è pronto per il suo primo viaggio sulla linea Milano-Bologna-Roma.

regia: Romolo Marcellini
fotografia: Giovanni Ventimiglia
montaggio: Pino Giomini
musica: Antonino Antonini

Treno del sole

Italia | 1953 | 35mm, colore | 11'

Una giovane attrice si reca a Milano in cerca di fortuna. Il viaggio scorre a bordo dell'elettrotreno ETR 300 Settebello, che collega Napoli a Milano passando per Roma, Firenze e Bologna. Il Settebello, orgoglio ferroviario italiano dell'immediato dopoguerra, rappresenta non solo lusso, eleganza, comfort e design all'avanguardia, ma è anche un modello di progresso tecnico che guarda al futuro con i suoi moderni apparati tecnologici. Comodità, ampi spazi, aria condizionata e servizi esclusivi rendono il Settebello un treno competitivo a livello europeo e mondiale. A bordo, hostess sono a disposizione dei viaggiatori; il servizio ristorazione è gestito da uno chef di rango, coadiuvato da uno staff di cuochi; le comunicazioni sono diffuse attraverso un moderno impianto radio. Mentre scorrono spettacolari panoramiche esterne del convoglio che sfreccia sulla linea, all'interno del treno il viaggio della nostra protagonista si svolge tra conversazioni in comodi salotti, drink consumati ai tavoli di un'elegante carrozza bar, letture di riviste e momenti di relax su comode poltrone dal moderno design.

regia: Romolo Marcellini
fotografia: Giovanni Ventimiglia
montaggio: Pino Giomini
musica: Oronzo De Filippi

Audiodiffusioni sui treni

Tratto da *Cinegiornale FS n. 2*
Italia | 1955 | 35mm, b/n | 1’ 25”

Su alcuni elettrotreni FS viene inaugurato un nuovo servizio di audiodiffusioni a mezzo di piccoli altoparlanti sistemati, in modo invisibile, all’interno delle imbottiture laterali dei poggiatesta. Una soluzione geniale per offrire ai viaggiatori un piacevole servizio di informazioni e intrattenimento. Le hostess a bordo distribuiscono i programmi registrati che vengono trasmessi da una cabina di riproduzione sistemata all’interno del treno. Ogni altoparlante, inoltre, è munito di un comando regolatore del volume. Musiche, canzoni, intrattenimento per bambini e informazioni utili per il viaggio si susseguono offrendo ai passeggeri degli elettrotreni FS un nuovo servizio utile per impiegare al meglio il tempo del viaggio.

regia: Pietro Benedetti
direzione artistica: Gianni Robert

Vacanze sulle rotaie

Italia | 1957 | 35mm, b/n | 10’

Il viaggio di tre giovani turiste con i treni delle FS inizia nella stazione di Roma Termini, con partenza verso Milano Centrale a bordo del lussuoso elettrotreno ETR 300 Settebello. Le attende un viaggio pieno di piacevoli sorprese: il pranzo a bordo con piatti di alta cucina, la possibilità di inviare telegrammi in tutto il mondo e poi l’eleganza degli ambienti che fa sognare vacanze da film hollywoodiano. La scorribanda in treno per l’Italia continua verso sud, con i magnifici scenari della costa calabra che scorrono dal finestrino del treno e l’arrivo a Villa San Giovanni, dove il convoglio viene caricato su una moderna nave traghetto delle FS in direzione Messina. Le vacanze delle nostre ragazze proseguono in Sicilia e terminano a Siracusa, da dove si parte per tornare al nord con il Treno del Sole, il mitico convoglio simbolo delle vacanze in Italia. È ancora una splendida stazione ad accogliere l’ultima tappa delle protagoniste: Venezia Santa Lucia, affacciata direttamente sul Canal Grande. Da qui, dopo le foto di rito davanti alle gondole, si ritorna a Milano con l’ETR Rialto.

regia: Richard Wright
fotografia: Edward Lamberti
musica: Pietro Marletta
supervisione: Mario Pellegrino
commento: Alberto Ciambricco

Quasi pronto il terzo Settebello

Tratto da *Cinegiornale FS n. 26*
Italia | 1958 | 35mm, b/n | 2’

Si fa il punto sullo stato dell’arte dei lavori di costruzione del terzo esemplare di ETR 300 Settebello. Le ultime febbrili attività si susseguono precedendo l’entrata in esercizio del convoglio. Nello stabilimento, gli operai del reparto carrozzeria effettuano ritocchi agli esterni, mentre altri specialisti si occupano degli ultimi controlli sul complesso sistema dei cablaggi elettrici. Anche dentro le carrozze, non ancora finite, si lavora intensamente per allestire gli ambienti interni, perché i sette elementi di cui è composto il treno debbono essere pronti per marzo. Nell’officina dodici potenti motori, allineati e pronti all’impiego, attendono di essere montati e provati. Si lavora al massimo delle possibilità anche nel reparto tappezzerie, dove sotto le mani sapienti di falegnami e artigiani vengono realizzate le eleganti poltrone che caratterizzeranno gli interni del Settebello. Si corre, insomma, perché il nuovo servizio dei rapidi FS effettuato con gli ETR è sempre più richiesto dal pubblico.

direzione artistica: Mario Pellegrino
supervisione: Mario Valdivieso

Hostess e audiodiffusioni sugli ETR 200

Tratto da *Cinegiornale FS n. 29*
Italia | 1959 | 35mm, b/n | 1’ 13”

Salgono a bordo dell’elettrotreno ETR 200 le hostess addette ai servizi di audiodiffusione previsti per questo prestigioso treno delle FS. Da una cabina, situata al centro del convoglio, cureranno la diffusione di programmi musicali e rubriche di intrattenimento destinate a rendere più piacevole il viaggio. Si occuperanno anche della distribuzione ai viaggiatori di opuscoli informativi e avranno il compito di trasmettere, dai microfoni installati nella cabina, annunci sonori e informazioni. È il giorno della presentazione ufficiale del nuovo servizio, che viene inaugurato dal Ministro dei Trasporti, Armando Angelini, che si interessa ai particolari tecnici e alla qualità dei programmi audiodiffusi, allestiti dal noto presentatore televisivo Mario Riva che, per l’occasione, è presente a bordo del treno.

regia: William Silenzi
fotografia: A. Bucci, A. Pieroni
direzione artistica: Mario Pellegrino
supervisione: Mario Valdivieso
commento: William Silenzi

Elettrotreno ETR 250 Arlecchino. Costruzione e collaudo

Tratto da *Cinegiornale FS n. 37*
Italia | 1960 | 35mm, b/n | 2’ 09”

La costruzione e il collaudo dell’ETR 250 Arlecchino sono a uno stadio avanzato. Il treno è l’ultima novità del parco dei treni rapidi delle Ferrovie dello Stato. Identico nella forma e nei colori all’ETR 300 Settebello, il suo nome è ispirato alla gamma dei colori pastello utilizzata per gli interni. Treno rapido e confortevole, l’Arlecchino offre tre carrozze viaggiatori per un totale di 148 posti, una carrozza servizi, un bar e un salottino belvedere con poltroncine girevoli e un divano fisso. I tecnici a bordo controllano l’andamento della prima prova sui binari. Gli strumenti registrano una velocità di 164 km/h. I quattro esemplari dell’Arlecchino, ordinati dalle FS alle Officine Breda di Sesto San Giovanni in occasione delle Olimpiadi del 1960, rappresentano un ulteriore traguardo di modernità per la dotazione di carrelli dalle sospensioni eccezionalmente confortevoli e stabili anche ad alte velocità.

regia: William Silenzi
fotografia: A. Bucci, A. Pieroni
direzione artistica: Alberto Ciambricco
supervisione: Mario Pellegrino
commento: William Silenzi

Presentazione del terzo Settebello: l'ETR 303

Tratto da *Cinegiornale FS n. 29*
Italia | 1959 | 35mm, b/n | 2' 56"

Presentazione alla stampa del terzo esemplare dell'ETR 300. Il Ministro dei Trasporti Armando Angelini illustra le novità della nuova unità della flotta FS, diversa dalle due precedenti per l'aumentato numero dei posti e per il migliore sistema frenante. Il treno è destinato a percorrere la linea da Roma a Milano in 5 h e 55'.
Le carrozze del nuovo elettrotreno ospitano un evento straordinario: alla presenza del pubblico si svolge una sfilata di moda di un noto atelier. Le indossatrici si muovono con eleganza all'interno delle carrozze dell'ETR, in un suggestivo connubio tra alta moda e design ferroviario.
Una giovane coppia corona il suo sogno d'amore grazie alla generosità delle Ferrovie dello Stato: partire per il viaggio di nozze a bordo del Settebello. Seguiti da una folla incuriosita e dai flash dei fotografi gli sposi arrivano a Roma Termini e salgono a bordo del treno.

regia: William Silenzi
fotografia: A. Bucci, A. Pieroni
direzione artistica: Mario Pellegrino
supervisione: Mario Valdivieso
commento: William Silenzi

Dall'ETR 200 all'ETR 220

Tratto da *Cinegiornale FS n. 35*
Italia | 1960 | 35mm, b/n | 1' 34"

Nelle Officine bolognesi del Materiale Mobile delle Ferrovie dello Stato si taglia il muso di un vecchio ETR della serie 200: inizia così la sua totale trasformazione in ETR 220, una nuova serie, derivata dal modello precedente, ma dotata di maggiori capacità e prestazioni. Il prototipo dell'ETR 221 è pronto a partire per le prove di collaudo dalla stazione di Milano Centrale. Rispetto all'ETR 200, il nuovo treno è dotato di una quarta vettura, la cui cassa è stata costruita dalla Breda e completata nelle Officine FS a Bologna. In questa vettura viene installato il bar. Dopo gli ottimi risultati raggiunti nelle prove di alta velocità, il primo dei nuovi ETR 220 si prepara a prendere servizio. Come gli altri che seguiranno, è destinato ai servizi rapidi sulle relazioni Milano-Bari, Milano-Pescara e Milano-Torino.

Il Settebello rinnovato

Tratto da *Cinegiornale FS n. 88*
Italia | 1969 | 35mm, b/n | 1' 52"

Check-up e completo rinnovamento per l'ETR 301 Settebello. Questo treno, dopo aver raccolto favore ed entusiasmo del pubblico, è oggetto di un radicale ammodernamento. Al termine dei lavori sarà il più aggiornato, veloce e confortevole tra gli esemplari della serie. Avrà motori più potenti e carrelli come quelli dell'automotrice ALe 601, per raggiungere la velocità di 250 km/h. Sarà inoltre equipaggiato con la migliore strumentazione tecnica disponibile che consentirà, tra le altre cose, la ripetizione dei segnali in cabina e la frenatura automatica. Sono compresi nei lavori di rinnovamento anche gli interni: poltrone e divani saranno più comodi grazie al prolungamento dello schienale.

Prove tecniche sull'elettrotreno Y 0160

Tratto da *Cinegiornale FS n. 101*
Italia | 1971 | 35mm, b/n | 2' 7"

I primi passi del nuovo elettrotreno ad "assetto variabile" Pendolino sono avviati con le prove tecniche effettuate sul prototipo FIAT Y 0160. I tecnici delle Ferrovie dello Stato sperimentano l'efficacia della sospensione pendolare che, attraverso la rotazione della cassa attorno all'asse longitudinale, consente di mantenere o aumentare la velocità anche in curva sulle linee a elevata tortuosità. Nascerà da queste prove il primo nuovo elettrotreno ad assetto variabile, l'ETR 401, composto di quattro vetture e senza respingenti. Considerata l'impossibilità di avere, in tempi rapidi, una rete ferroviaria di "direttissime", l'assetto variabile è la soluzione al problema di aumentare, in tempi ragionevoli, la velocità sulle linee tradizionali.

Un rettilineo in curva

Italia | 1988 | 16mm, colore | 11'

Dall'estate del 1988, la nuova flotta di Pendolini delle Ferrovie dello Stato è in servizio sulla linea Roma-Milano. L'elettrotreno ETR 450 è il treno più veloce sulle linee tradizionali, grazie a meccanismi e tecnologie che consentono di affrontare le curve senza ridurre la velocità e garantendo il comfort dei viaggiatori. I sofisticati meccanismi del Pendolino rilevano il cambiamento di assetto rispetto alla linea di marcia orizzontale e misurano l'intensità della forza centrifuga, in modo da rispondere con un'inclinazione graduale della cassa. In attesa dell'ETR 500, che entrerà in servizio negli anni '90 e che potrà raggiungere i 300 km/h, l'ETR 450, superando i 250 km/h in rettilineo e guadagnando in curva circa il 30% di velocità, permetterà di ridurre notevolmente i tempi di percorrenza sulle principali direttrici della rete ferroviaria.

regia: Adriano Di Majo
fotografia: Riccardo Grassetti
montaggio: Giuseppe Giacobino
animazione: Lucio Saya
coordinamento FS: Isabella Abbatepaolo



Servizi internazionali

Films with English subtitles

I treni crociera

Tratto da *Cinegiornale FS n. 8*
Italia | 1955 | 35mm, b/n | 2' 26"

Nel secondo dopoguerra, la crescita economica e la stabilità internazionale consentono lo sviluppo del turismo di massa. Le amministrazioni ferroviarie europee stilano una serie di accordi per promuovere il turismo a tariffe particolarmente vantaggiose: il Treno Crociera ne è un ottimo esempio. Da Genova è in partenza il Treno Crociera N. 7 diretto in Spagna, uno dei 9 convogli di questo tipo che collegano l'Italia con le maggiori nazioni europee. A bordo, il viaggiatore gode di un'assistenza completa per le formalità doganali, ma anche per la sistemazione in albergo una volta giunti a destinazione. Il tragitto in Italia tocca tante nostre località di interesse turistico e culturale, quali Como, Milano, Firenze, Roma, Napoli, da dove è possibile raggiungere l'isola di Capri.

regia: Pasquale Ojetti
fotografia: Mario Carboni
musica: Antonino Fusco
direzione artistica: Mario Pellegrino
supervisione: Gianni Robert
commento: William Silenzi

Terza classe addio

Tratto da *Cinegiornale FS n. 9*
Italia | 1955 | 35mm, b/n | 1' 5"

Con l'orario estivo FS del 1956 viene soppressa la terza classe. Alle Industrie Meccaniche Meridionali di Napoli si commissionano delle moderne carrozze in grado di rispondere alle nuove esigenze di viaggio internazionale. Nascono così le carrozze serie ABz 64.100 - 64.190: un lungo corridoio che affianca quattro compartimenti di prima classe e cinque di seconda, per un totale di 64 posti dotati di tavolini doppi e ribaltabili, con due ritirate per testata. L'eliminazione della terza classe uniforma l'Italia alla gran parte delle altre nazioni europee e costituisce una vera e propria rivoluzione nei trasporti, cancellando uno degli ultimi retaggi del passato. Le sedute in legno sono sostituite da confortevoli sedili imbottiti, che permettono un viaggio più agevole anche sulle lunghe percorrenze, in un periodo in cui la società italiana usufruisce sempre di più del treno per i propri spostamenti.

regia: Pasquale Ojetti
fotografia: Mario Carboni
musica: Antonino Fusco
direzione artistica: Mario Pellegrino
supervisione: Gianni Robert
commento: William Silenzi

Nuove carrozze per l'Italia Express

Tratto da *Cinegiornale FS n. 56*
Italia | 1963 | 35mm, b/n | 1' 50"

Le ABz 64.799, consegnate nel 1963, sono carrozze estremamente innovative grazie alle numerose dotazioni che per la prima volta vengono rese disponibili a bordo treno. Ogni scompartimento, composto da sei posti, è dotato di uno specchio orientabile, di un ripiano retrattile per oggetti e di luci personalizzate. Il viaggiatore si accomoda su avvolgenti sedili adattabili e rivestiti in tessuto. Tutti i particolari sono pensati con lo scopo di garantire il maggiore comfort possibile per i lunghi viaggi, come nel caso dell'Italia Express che da Roma viaggia fino a Copenaghen.

Il nuovo TEE Milano-Marsiglia

Tratto da *Cinegiornale FS n. 18*
Italia | 1957 | 35mm, b/n | 2' 45"

I Trans Europ Express, o TEE, sono il simbolo di un nuovo modo di viaggiare, veloce, confortevole e con un alto livello dei servizi forniti a bordo. Durante il boom economico degli anni '50, questo treno "moderno", con interni in velluto, eleganti poggiatesta, aria condizionata e una ristorazione d'élite, rende il viaggio un'esperienza unica e affascinante. L'automotrice Diesel italiana ALn 442-448 è utilizzata per il collegamento internazionale tra Milano e Marsiglia, attraverso Genova e Nizza. Con una velocità media di 77,5 km/h, i 549 km di distanza tra le due città vengono percorsi in poco più di 7 ore, con un percorso diretto e senza cambi. Le due città sono, così, più vicine: è questa la filosofia del TEE. Durante il viaggio di collaudo, tra le stazioni di Sesto San Giovanni e Como, gli interni delle carrozze diventano un vero e proprio set fotografico allestito per l'imminente lancio promozionale.

regia: William Silenzi
fotografia: Giuseppe Pinori
musica: Canzio Allegriti
direzione artistica: Mario Pellegrino
supervisione: Mario Valdivieso
commento: William Silenzi

Il viaggio inaugurale del TEE Ligure

Tratto da *Cinegiornale FS n. 19*
Italia | 1957 | 35mm, b/n | 1' 24"

Con il Trattato di Roma del 1957 nasce ufficialmente la Comunità economica europea e i treni TEE ne incarnano da subito lo spirito, garantendo una comunicazione diretta su rotaia tra gli Stati membri. La trazione Diesel consente a questi treni di viaggiare su tutte le reti europee indipendentemente dai sistemi di alimentazione elettrica utilizzati. La comodità dei servizi offerti a bordo, uno standard condiviso da tutte le reti aderenti, rende confortevoli i viaggi internazionali.
Il servizio TEE attraversa il Belgio, la Francia, la Germania, l'Italia, il Lussemburgo e i Paesi Bassi.
I TEE italiani sono il Ligure, per il percorso Milano-Marsiglia, e il Mediolanum, per il Milano-Monaco di Baviera. Il viaggio inaugurale del Ligure avviene alla presenza di Armando Angelini, Ministro dei Trasporti italiano, insieme al suo omologo francese. Prima della partenza verso Marsiglia c'è tempo per visitare l'ETR 300 Settebello, fermo in stazione, simbolo dell'eccellenza ferroviaria italiana.

regia: William Silenzi
fotografia: Giuseppe Pinori
musica: Canzio Allegriti
direzione artistica: Mario Pellegrino
supervisione: Mario Valdivieso
commento: William Silenzi

Le nuove carrozze Gran Confort TEE

Tratto da *Cinegiornale FS n. 106*
Italia | 1972 | 35mm, b/n | 2' 27"

Il successo commerciale dei TEE non accenna a diminuire: a metà degli anni '70 viene raggiunto il massimo delle relazioni, venti, di cui sette internazionali. Nel 1972, le Ferrovie dello Stato introducono nel servizio TEE le nuove carrozze denominate Gran Confort, che saranno trainate da moderni locomotori elettrici. A Milano Centrale, il Direttore Generale FS Filippo Bordoni e una folla di visitatori partecipano all'inaugurazione delle 28 nuove unità, di cui 13 a compartimenti, 5 salone, 5 ristorante e 5 destinate ai servizi. Nella stazione di Roma Termini il TEE Mediolanum diventa un vero set fotografico per la campagna promozionale organizzata dalle FS, che evidenzia tutti i comfort presenti a bordo: veneziane elettriche, doppi vetri, aria condizionata, ripiani retrattili, impianti sonori di filodiffusione e porte automatiche.

Contenuti speciali

L'elettrotreno ETR 250 Arlecchino. Il ritorno di un mito

Italia | 2020 | video, col. | 10'

L'ETR 250 Arlecchino rinasce grazie all'impegno e alle competenze che la Fondazione FS ha saputo mobilitare. Le immagini in bianco e nero e a colori si mescolano, facendoci rivivere le fasi della costruzione e quelle del restauro odierno, le prove tecniche per i collaudi fino della messa in esercizio, tracciando una linea di continuità tra il passato e il presente. L'Arlecchino, che iniziò il suo viaggio alla volta delle Olimpiadi di Roma nel 1960, ora corre verso un nuovo futuro.



Scheda di approfondimento

Romolo Marcellini

Romolo Marcellini (1910-1999) è stato uno dei principali documentaristi italiani, attivo già dalla metà degli anni Trenta. Fra i corti e mediometraggi di propaganda girati per l'Istituto Luce, si segnalano *Legionari al secondo parallelo* (1936, sull'Africa Orientale) e *Los novios de la muerte* (1938, sulla Guerra civile spagnola). Nel 1937, il regista esordisce anche nel cinema di finzione con *Sentinelle di bronzo*, inaugurando una serie di film caratterizzati da un'evidente impronta documentaristica. Seguono altre produzioni di ambientazione militare (*La conquista dell'aria*, *L'uomo della legione*, *M.A.S.*), condizionate dalla politica bellica del Fascismo. Dal 1942, si avverte però nell'autore un interesse legato a temi più spirituali, che trova la sua diretta espressione in documentari come *Pastor Angelicus* (1942, ritratto di papa Pio XII) e il pacifista *Guerra alla guerra* (1946). Nel Dopoguerra, a parte esperienze come la co-produzione internazionale *Passaporto per l'Oriente* (1953), Marcellini si concentra in ogni caso sul documentario di cortometraggio, firmando decine di film con cui racconta le varie facce di un'Italia che si avviava ormai sulla strada della ricostruzione. Per le Ferrovie dello Stato, il regista realizza due documentari dedicati al Settebello, *Elettrotreno ETR 300* e *Treno del sole* (1953). Il successo più grande arriva però con il monumentale film dedicato alle Olimpiadi di Roma del 1960, *La grande olimpiade* (1961), che ottiene anche una nomination all'Oscar. Il ritrovamento e restauro nel 2017 del film perduto *I fidanzati della morte* (1956) ha recentemente riacceso i riflettori sulla filmografia di Romolo Marcellini, ancora oggi tutta da studiare e da riscoprire.

* * *

Romolo Marcellini (1910 – 1999) was one of the foremost Italian documentary filmmakers, active since the mid-1930s. Among the propaganda films he shot for the Istituto Luce, *Legionari al secondo parallelo* (1936) and *Los novios de la muerte* (1938) are worthy of note. In 1937, the director made his debut in fiction cinema with *Sentinelle Di Bronzo* (*Dusky Sentries*), the first of a series of films characterized by an evident documentary imprint. Other military-themed productions followed (*La conquista dell'Aria*, *L'uomo della legione*, *M.A.S.*), all strongly influenced by the Fascist war policy. From 1942, however, the author shifted to more spiritual themes, as exemplified by documentaries such as *Pastor Angelicus* (1942, a portrait of Pope Pius XII) and the pacifist *Guerra alla guerra* (1946), both financed and supported by entities close to the Vatican. In the post-war period, apart from experiences such as the international co-production *Passaporto per l'Oriente* (*A Tale of Five Cities*, 1953), Marcellini focuses on short documentaries, authoring dozens of films that highlight the various faces of an Italy that was by then well and truly on the road to recovery from the war. The director helms, among others, two documentaries for Ferrovie dello Stato (the Italian State Railways company) dedicated to the Settebello train, the *Elettrotreno ETR 300* and the *Treno del sole* (1953), benefiting from cinematography by Giovanni Ventimiglia and the participation of his colleague Alessandro Blasetti as guest star. The greatest success came, however, with the monumental film dedicated to the 1960 Olympic Games in Rome, *La grande olimpiade (The Grand Olympics*, 1961), which also received an Oscar nomination. After a prodigious career, which nonetheless did not bring him great visibility, the discovery and restoration, in 2017, of the lost film *I fidanzati della morte* (1956) has recently shone a spotlight on Romolo Marcellini's filmography, rekindling interest in a body of work worthy of further studies and of being rediscovered.

Scheda di approfondimento

Archivio Nazionale Cinema Impresa

L'Archivio Nazionale Cinema Impresa - Fondazione Centro Sperimentale di Cinematografia è un centro di conservazione, valorizzazione e diffusione del patrimonio audiovisivo prodotto dalle imprese italiane, inaugurato nel 2006 in convenzione tra il Centro Sperimentale di Cinematografia, la Regione Piemonte, il Comune di Ivrea e Telecom Italia Spa. L'Archivio, che dispone di magazzini con valori di temperatura e umidità definiti dalla FIAF (International Federation of Film Archives), nel corso degli anni ha visto crescere le sue collezioni grazie a convenzioni di deposito stipulate con altri archivi e con soggetti privati. Le oltre 3000 pellicole realizzate tra il 1948 e il 1994 dalle Ferrovie dello Stato sono depositate presso l'Archivio, che ne cura la conservazione dal 2014. Il fondo filmico rappresenta una fonte privilegiata per studiare in tutta la sua complessità le trasformazioni economiche, sociali e culturali del nostro Paese. Un patrimonio d'immagini che è in grado di mostrarci l'evoluzione della società italiana del secolo scorso, facendoci ripercorrere e rivivere momenti di vita collettiva, processi di lavorazione ed evoluzione tecnologica, con uno sguardo che non trascura, anzi, più spesso mette in primo piano la vita degli uomini. I film in 16mm e 35mm, dopo gli interventi di pulizia e riparazione su supporto analogico, sono stati digitalizzati e restaurati in 2K. Le lavorazioni si sono svolte nel laboratorio dell'Archivio Nazionale Cinema Impresa a Ivrea.

* * *

The National Business Cinema Archive is a center for the conservation, appreciation and distribution of the audiovisual cultural assets produced by Italian companies, inaugurated in 2006 as a collaboration between the National Film Archive, the Piedmont Region, the Municipality of Ivrea and Telecom Italia Spa. The Archive, which owns temperature and humidity controlled warehouses certified by FIAF (International Federation of Film Archives), has seen its collections grow over the years, thanks to storage agreements entered into with other archives and with private entities. The over 3000 films made between 1948 and 1994 by the Ferrovie dello Stato (the Italian State Railways company) are stored in the Archive, which has taken care of their conservation since 2014. The film fund represents a privileged resource to study the economic, social and cultural transformations of Italy in all its complexity. A wealth of images that is able to show us the evolution of Italian society over the course of the last century, making us retrace and relive moments of community life, manufacturing processes and technological evolution, with a gaze that does not neglect the human element, and indeed, often brings it to the foreground. These movies, shot on 16mm and 35mm film stock, have been digitized in 2K, following cleaning and restoration on the analog masters. The work took place in the laboratory of the National Business Cinema Archive in Ivrea.

